

МОТОРВОАТ & YACHTING

ЯХТА НОМЕРА: FERRETTI 870

НОВЫЕ ГОРИЗОНТЫ

Итальянская классика от Ferretti



ОБЗОРЫ И ТЕСТЫ

BENETEAU
SWIFT TRAWLER 50
SEALINE F48
SUNSEEKER
PORTOFINO 40
PRINCESS V39
FORMULA
353 FAS³TECH
ATLANTIS 34
THOROUGHbred
HOUSEBOAT
VELVETTE 24 EUPHORIA
HANSE 575
NAJAD 410

ТЕМЫ НОМЕРА

БЕКХЭМ ЗАЖИГАЕТ ЗА ШТУРВАЛОМ

Как готовили церемонию
открытия Олимпиады

ЛУЧШЕЕ МЕСТО НА ЗЕМЛЕ?

Рецепты отдыха
от капитанов мегаяхт

ISSN 2077-8236



12011



9 772077 823783



Россия. Территория quattro®

Audi Q7 с постоянным полным приводом quattro®

Территория России — это калейдоскоп потрясающих пейзажей. Характер ее природы меняется с каждым новым поворотом, поэтому ты никогда не знаешь, что ожидает тебя за горизонтом — еще один поворот, крутой подъем или скользкий спуск. Но это не причина для остановки, а повод для большего азарта. Технология постоянного полного привода quattro® обеспечивает качественно новый уровень вождения и абсолютную свободу передвижения по любым поверхностям, позволяя наслаждаться впечатлениями в полной мере.

Запишитесь на тест-драйв Audi Q7 у официальных дилеров.

www.audi.ru

Горячая линия Audi: +7 495 775 8888, 8 800 200 2333

sochi.ru[®]
2014



Audi

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР

Северный полярный круг

Вулкан Мутновский

52°27'10.8" с. ш. 158°11'42" в. д.



LUMINOR 1950 3 DAYS - 47MM

DA VINCI
WATCHES JEWELLERY ACCESSORIES

БУТИК PANERAI: НИКОЛЬСКАЯ УЛИЦА, 10, + 7 495 721.91.18

DaVinci — Москва, Смоленская пл., 3, + 7 495 937.80.89,
Нижний Новгород, Ульянова ул., 5, + 7 831 296.16.32
da-vinci.ru

A black and white photograph of two divers in choppy water. The diver in the foreground is partially submerged, with only their head and shoulders visible. The diver in the background is more upright, wearing a dark wetsuit with a light-colored patch on the chest and a diving mask. Large, dark rocks are visible in the foreground, partially submerged. The water is textured with small waves.

ИСТОРИЯ И ГЕРОИ.

PANERAI
LABORATORIO DI IDEE.



Реклама

N NORDMARINE

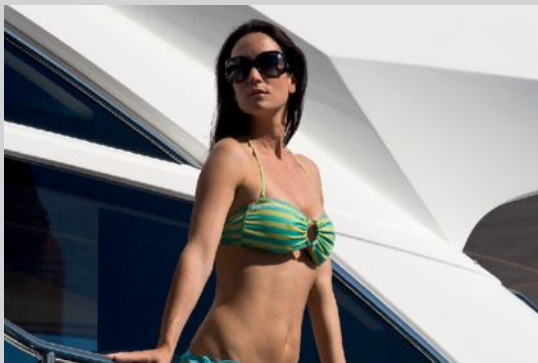
ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПРЕДСТАВИТЕЛЬ PRINCESS YACHTS В РОССИИ • www.princess.ru
Москва, Рочдельская улица, 11/5 стр.1 • Т +7 495 727 11 00 • E info@nordmarine.ru



САНКТ-ПЕТЕРБУРГ: Норд Стар +7 812 325 55 32
НОВОРОССИЙСК И АНАПА: Nautica +7 8617 71 34 24
НИЖНИЙ НОВГОРОД: Проект Принцесса +7 8314 15 33 31

ВЛАДИВОСТОК, ХАБАРОВСК: Laguna +7 4212 69 72 19
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

для одних роскошь,

для первых свобода





БАНК ПЕРВЫХ

КОМПЛЕКС ФИНАНСОВЫХ УСЛУГ ПРЕМИУМ-КЛАССА

(495) 544 45 40, 8 800 333 22 33, www.sberbank.ru

ОАО «Сбербанк России». Генеральная лицензия Банка России на осуществление банковских операций № 1481 от 08.08.2012. Реклама.



Best Design Trophy
Cannes Boat Show 2012



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, Dubinskaya 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.



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

Future, Classic.

www.montecarloyachts.it



MARQUIS



www.smarine-yachts.com

Запись на тест-драйв по телефону: +7 (903) 564-36-52

Офис в Москве: KONIG MOTOR CLUB, Россия, Москва, 3-ий Силикатный пр. д.4

Офис в Монако: Le Cimabue, 16, Quai Jean-Charles Rey, 98000 Monte Carlo, Monaco

НОВИНКА КАННСКОГО БОУТ ШОУ MARQUIS 630 SPORT YACHT

420SC

420SB

500SC

500SB

520FLY

560FLY

600FLY

630FSY

690FLY

720FLY

720TRI



S. MARINE
YACHTS

Зимний тест-драйв в
Yacht Club de Monaco

КЧИТАТЕЛЮ

Колонка главного редактора

Привет всем!

Хочу пропеть оду лени человеческой, которая является двигателем прогресса. Надоело человеку напрягаться на веслах или с шестом — появился парус. Устал он зависеть от погоды (читай ветра!) — на лодках оказался мотор... И если интервал между первыми техническими прорывами исчислялся веками, то дальше дело пошло быстрее. Сегодня только успевай отслеживать новинки разного уровня сложности и значимости. Вот автопилот, позволяющий смотреть футбольный матч в салоне яхты, пока она пробивается сквозь волны к цели, да еще прямо с дивана с универсального пульта курс корректировать. Вот тепловизор, с помощью которого можно на значительном расстоянии обнаружить в воде опасный предмет. Растет мощность двигателей, спутниковая связь становится все более доступной, а банальные конструкции вроде гидравлической кормовой платформы скоро появятся на яхтенных тендерах. Пусть не из-за лени, но уж точно от стремления к большему комфорту появились автоматические интерцепторы и стабилизаторы качки. Если какое-либо устройство не исчезает вовсе, заменяемое более совершенным, то уж точно теряет в размерах, стремясь к миниатюре (сравните штурвал и джойстик IPS). Любопытно попытаться представить, какие новшества нас ждут в ближайшем будущем. Что еще нам стало лениво делать? Об этом обязательно стоит подумать.

С другой стороны, человеческий гений делает все, чтобы усложнить себе жизнь даже при наличии этих суперустройств. Но и тут причиной лень: лень думать, учиться, лишний раз заглянуть в инструкцию.

И все же будущее выглядит прекрасным. Даже когда освоят телепортацию, яхты не исчезнут. Как не исчезли по сей день цилиндры и конные экипажи, искусство фехтования и живопись. Ведь яхты и все, что связано с ними, — это не только привлекательный транспорт, но спорт, искусство и большой пласт культуры.

До встречи!



Яхты — это не только привлекательный транспорт, но спорт, искусство и большой пласт культуры!



НАВИГАЦИЯ ПО НОМЕРУ

Новые лодки, новые тесты, новые впечатления и результаты.
с. 110



«Сделайте мне красиво!»
Фотографируем яхту и себя на ней.
с. 240

За кулисами Олимпиады в Лондоне: как доставляли Олимпийский огонь.
с. 118



Лучшие места для яхтинга: рекомендуют профессиональные капитаны.
с. 92





19. - 27.1.2013
www.boot.de

Nord West **NAJAD**

nordwest-najad.se
SE +46(0)304 34960
UK +44(0)1256698006
DE +49(0)5115406447



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

СОДЕРЖАНИЕ

Ноябрь–декабрь 2012



36



50



58



90



24

24 СОСТАПЕЛЯ

Azimut 54, Azimut Magellano 43HT, Cranchi Endurance 30, XO 240 RS Cabin, Windy 26 Kharma, Sunreef 60, Fairline Tagra 63 GT, Parker P800 Weekend, Gladius LKM800, Linssen Grand Strudy 49.5 AC, Yamarin Cross

36 СУПЕРЯХТЫ

Самые яркие премьеры Монако

58 НОВОСТИ

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



SAMSUNG



75"/189 см ПАРАМЕТР БОЛЬШОГО УСПЕХА

Мария Шарапова – лицо бренда Samsung и звезда большого тенниса – представляет новинку сезона для истинных ценителей: роскошный ультратонкий телевизор с уникальным дизайном рамки в цвете розового золота и самым большим Samsung LED TV экраном 75 дюймов/189 сантиметров.

Откройте для себя большое искусство на самом большом экране.*

* В линейке телевизоров Samsung LED TV. Реклама. Товар сертифицирован.

Samsung
SMART TV



92



144

80 **ПЛАВАЛИ, ЗНАЕМ**

Наши постоянные и приглашенные эксперты делятся своим взглядом на актуальные темы

110 **FERRETTI** 870

На борту новой яхты известного итальянского бренда

124 **BENETEAU** SWIFT TRAWLER 50

Обзор очередной модели в линейке французских «траулеров»

138 **SEALINE** F48

Ник Бернхэм и Дэвид Марш тестируют флайбриджный круизер Sealine

156 **PRINCESS** V39

«Левый крайний» в модельном ряду спортивных яхт британской верфи

162 **FORMULA** 353 FAS³TECH

Американская спортивная лодка на тесте в Москве

174 **ATLANTIS** 34

Знакомимся с самой маленькой моделью Atlantis

178 **ПЛАВУЧИЙ ДОМ**

Тестируем первое построенное в России судно типа Houseboat

184 **VELVETTE** 24 **EUPHORIA**

Впечатления от нового катера казанских судостроителей



150

130

CAPTURE THE DREAM.*



реклама

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

— 625 —

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

AZIMUT
YACHTS
R U S S I A

www.azimutyachts.ru

118



194



188



166



166 КАЛИМАНТАН
Путешествие по экзотическому
острову Борнео

194 HANSE 575
Немецкий парусный круизер
с центральным кокпитом

200 БОЛЬШАЯ РЕГАТА
Баталии под парусом
на Les Voiles de Saint-Tropez

206 КУРС «БРОНЕНОСЦА»
Достижения и планы успешной
русской парусной команды

210 NAJAD 410
Шведский взгляд на идеальную
парусную яхту

216 VW AMAROK
Прекрасный универсальный
автомобиль для яхтсмена

220 VIEILLE VILLE
Элитные коньяки с «двойным
гражданством»

230 КРУИЗ, КРУИЗ...
Путешествие по Скандинавии
и Балтике

236 ЗНАНИЯ МВУ
Как работают гироскопические
и плавниковые успокоители качки



В 2012 ГОДУ NEFF
ПРАЗДНУЕТ
135 ЛЕТНИЙ
ЮБИЛЕЙ



КУХОННАЯ ИСТОРИЯ 1877

В ЧЕСТЬ ЭТОГО
ГАРАНТИЯ
НА БЫТОВУЮ
ТЕХНИКУ NEFF
ПРОДЛЕВАЕТСЯ
ДО 135
НЕДЕЛЬ!*



*Подробности акции на www.neff.ru

Реклама. Товар сертифицирован.
Вытяжку D79M55N0, варочную панель T44T80N1, духовой шкаф В 46С74N3
торговой марки Neff реализует в России ООО «БСХ Бытовая техника»



200



226



224



232



250

252 ОПЫТ ВЛАДЕЛЬЦА

Надоела бортовая качка?
Есть способ от нее избавиться!

240 ЯХТА В ОБЪЕКТИВЕ

Мастер-класс по фотосъемке яхт и морских путешествий от профессионалов

246 ШКОЛА МВУ

Продолжаем «курс молодого бойца»
для начинающих капитанов

260 ПРОВЕРЕНО МВУ

Тестируем полезные штучки и гаджеты

288 ДЕНЬ ИЗ ЖИЗНИ

На выбор яхты порой может
появиться самый неожиданный знак



258

РЕЗУЛЬТАТЫ ПОТРЕБЛЕНИЯ АЛКОГОЛЯ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ

Vieille Ville
COGNAC



*Коньяк - ключ
к удовольствиям*



web

www.oldville.com - www.kingroup.ru



MOTOR BOAT & YACHTING

№6 (18) Ноябрь–декабрь 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**

2010–2013 Copyright of IPC Media Limited. Все права защищены.
Журнал зарегистрирован в Федеральной службе по надзору
в сфере связи и массовых коммуникаций.
Свидетельство о регистрации СМИ
ПИ № ФС77-38759 от 28.01.2010

Редакция

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

Главный редактор Зарий Черняк
e-mail: editor@mby.ru

Арт-директор Михаил Смотров
e-mail: ms@mby.ru

Выпускающий редактор Антон Черкасов
e-mail: ac@mby.ru

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

Корректор Виктория Голуб

Над номером работали

Авторы Хьюго Андреа, Евгения Бакунова, Ник Бернхэм, Сергей Борисов,
Тимур Бараев, Тим Бартлет, Алексей Дмитриев, Анастасия Зайцева,
Константин Иевлев, Грег Копп, Джон Мендес, Мария Мошкина, Павел
Серебряков, Роман Скалозуб, Алан Харпер, Джек Хейнс, Ник Хофтон,
Илья Чечкин, Майк Эдвардсон

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

Фотографы Карло Борленги, Андрей Данилов, Алексей Дмитриев, Андрей Жулай,
Ян Питер Лене, Лестер и Джо МакКарти, Тим МакКенна, Сергей Морозов, Роман
Романишин, Уильям Пейн, Илья Поселяничев, Тони Райв, Питер Сейфферт,
Роман Скалозуб, Ник Хофтон, Дмитрий Шаромов

**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
«Ритейл-Медиагрупп» 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. Декабрских 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

a 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

№6 (18) Ноябрь–декабрь 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: Ferretti 870

Номер подписан в печать 29.10.2012
Отпечатано в Финляндии.
Типография Puna Musta Oy.
P.O.Box 99, Kosti Aaltosen tie 9,
Joensuu, 80140, Finland
www.punamusta.com

1ST PRINCIPLE OF PERSHING

AN

**IDEA
CAN'T STAY
STILL**

FOR

A LONG TIME



PERSHING

THE ENGINE OF YOUR IDEAS.



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



ОСОБЕННОСТИ

- Гидропривод платформы в стандарте
- Большой флайбридж

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 54 ф (16,70 м) **Ширина** 16 ф (4,74 м)
Двигатели: 2 x MAN R6 (730 л.с.)
Максимальная скорость: 33 узла
Стоимость в Европе: от € 1 050 000

Azimut 54

Аzimut 54, показанный на выставке в Генуе, — потомок 53-футовой модели, ставшей одним из «хитов» верфи Azimut Yachts. Сохранив многие ее достоинства, новинке дали абсолютно новый дизайн (более спортивный снаружи и элегантный внутри), свежую техническую начинку и расширенную базовую комплектацию. Например, купальная платформа раньше снабжалась гидроприводом лишь опционально, а теперь гидравлика входит в стандартное оснащение. Появились новые пакеты навигации Raymarine. Кроме того, верфь изменила подход к выбору опций в целом, предложив два готовых пакета:

Advanced, который нужно заказывать целиком, и De Luxe, опции из которого можно выбирать и по отдельности.

Площадь остекления надстройки увеличилась, а интерьер стал более «парадным» и одновременно функциональным. Например, тиковые столы кокпита и флайбриджа заменили на лакированные, а перекидные или съемные спинки диванов и лежаков (у поста управления и на флайбридже) определенно добавили удобства. Изменения планировки коснулись в основном главной палубы: обновилась конфигурация камбуза и кормовой части салона. Внизу же по-прежнему осталось три каюты: мастер-каюта на миделе, VIP-каюта в носу и гостевая

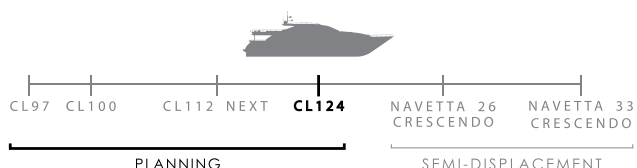
по правому борту. В последней, как и в остальных, высота подволока весьма внушительная, да и гардероб полноценный. В мастер-каюте диагональное расположение кровати добавляет уюта и оптимизирует использование пространства; кроме того, здесь на удивление много шкафов, рундуков и прочих хранилищ для вещей — такое увидишь нечасто. Санузлов два — в мастер-каюте и для гостей, оба достаточно просторные. Azimut 54 оснащается парой дизельных двигателей MAN R6 по 730 л.с. с приводом V-drive на валы (обратная угловая передача), что обеспечивает круизную скорость 28 узлов и максимальную 33 узла.





Living the most beautiful place at sea.

Custom Line is the expression of pure passion for the sea and the desire to live this experience with absolute reliability, making quality, comfort, safety and elegance its typical features. For this reason, the attention we pay to every construction phase of our maxi yachts, and a constant relationship with our Customers, allow us to create the corner of paradise that every Owner desires.



Magellano 43HT



ОСОБЕННОСТИ

- Корпус «переходного» типа
- Небольшая габаритная высота

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 45 ф (13,63 м) **Ширина** 14 ф (4,40 м)

Двигатели: 2 × Cummins (305/355 л.с.)

Максимальная скорость: 22 узла

Стоимость в Европе: от € 420 000

На боат-шоу в Каннах итальянская верфь Azimut впервые показала стартовую 43-футовую модель с флайбриджем линейки Magellano (с корпусом так называемого «переходного» режима движения). А уже через месяц, на выставке в Генуе состоялась премьера альтернативной версии с хардтопом — Magellano 43HT. По замыслу верфи предназначена она для тех яхтсменов, кто собирается ходить не только в море, но и по внутренним водам. Меньшая высота позволяет этой лодке легко проходить даже под низкими мостами на реках и каналах. Более того, опционально можно заказать еще и складную мачту, тогда габаритная высота судна над ватерлинией составит всего 3,5 м. При этом в хорошую погоду не придется управлять лодкой, сидя

взаперти в рубке: в крышу хардтопа врезаны четыре больших люка, два из которых открываются, позволяя наслаждаться солнцем и воздухом. При этом яхта с хардтопом обойдется дешевле флайбриджной примерно на 30 000 евро.

Планировка обеих версий идентична, разве что в кокпите Magellano 43HT за счет отсутствия трапа на флайбридж появился дополнительный рундук (или, скорее, шкаф). В остальном различий нет: на главной палубе расположен объемный салон с обеденной зоной и камбузом, помещенным на стыке салона и кокпита. Внизу — три каюты (одна из них одноместная, с возможностью установки стиральной машины либо организации кладовой) и два санузла — оба очень просторные для лодки таких размеров,



с выделенными душевыми кабинами. Из других достоинств стоит отметить высокий фальшборт (выше, чем даже на Magellano 50) и просторный, хорошо организованный моторный отсек. Magellano 43 HT оснащается парой двигателей Cummins по 305 или 355 л.с., что при половинной загрузке обеспечивает лодке круизную скорость в 14 и 18 узлов соответственно, а максимальную — 18/22 узла. Дальность хода на скорости 15–16 узлов по данным верфи составляет примерно 350 миль.



ONE DAY YOU WILL*

*ОДНАЖДЫ ТВОЯ
МЕЧТА СБУДЕТСЯ

GLENFIDDICH® SINGLE MALT SCOTCH WHISKY IS A REGISTERED TRADEMARK OF WILLIAM GRANT & SONS LTD. РЕКЛАМА. ТОВАР СЕРТИФИЦИРОВАН



THE SPIRIT OF A PIONEER
ДУХ ПЕРВОПРОХОДЦЕВ

Минздравсоцразвития России предупреждает:
чрезмерное употребление алкоголя вредит вашему здоровью

Cranchi Endurance 30

Взглянуть на этот привлекательный и компактный катер-уикендер определенно стоит. Cranchi Endurance 30 хорош как для активных развлечений на воде, так и для расслабленного отдыха на якорной стоянке. Подойдет он и для кратковременных прогулок, и для более долгих выходов на целые выходные. Оснащается лодка одним или парой двигателей (можно выбирать между дизельными и бензиновыми) с транцевыми колонками DP-H или DP-S, и даже в первом случае лодка демонстрирует весьма неплохие скоростные качества



ОСОБЕННОСТИ

- Многофункциональность
- Привлекательная цена

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 31 ф (9,5 м) Ширина 9 ф (2,98 м)
Двигатели: 1 × Volvo Penta V8 (270–320 л.с.);
1 × Volvo Penta D4 (300 л.с.)
2 × Volvo Penta D3 (200 л.с.)
Максимальная скорость: 33 узла
Стоимость в Европе: от £ 76 043

и разгонную динамику, а удачно сконструированный корпус хорошо входит в повороты и режет волну. Внизу — четыре спальных места: большая лежанка в носу, которая днем

трансформируется в обеденную зону, и двуспальная кровать в центральной части корпуса, под кокпитом. Ну а санузел с душем не покажется низким даже тому, чей рост превышает 1,80 м.



XO 240 RS Cabin

Финская XO Boats представила новинку — XO 240 RS Cabin, сделанную на базе открытой модели XO 240 RS, но теперь оснащенную полностью закрытой рубкой. Это практически всепогодная лодка, а ее прочный алюминиевый корпус позволяет устроить стоянку хоть носом в берег, не особенно заботясь о сохранности этого самого корпуса. Еще одно преимущество алюминиевой конструкции — возможность не переживать по поводу плавучего мусора, который в изобилии встречается во внутренних водах. Внутри рубки — 4 сиденья, причем кресла поста управления разворачиваются в сторону кормы, что удобно, когда настанет время перекусить (к вашим услугам откидной столик). В хорошую погоду можно открыть пару люков

в крыше и сдвижные кормовые двери. Предусмотрен также проход через лобовое стекло из рубки в носовой кокпит. Там достаточно просторно, есть сиденья со спрятанными под ними рундуками; еще одно кресло установлено в кормовом кокпите — для рыбалки лодка скомпонована идеально. Двигатель — подвесной, что сильно облегчает доступ к нему и обслуживание, а учитывая его мощность (150–300 л.с. на выбор), недостатка в скорости явно не будет. Корпус с килеватостью 24° на транце тоже достаточно красноречиво говорит о мореходных возможностях лодки.

ОСОБЕННОСТИ

- Алюминиевый корпус
- Закрытая рубка

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 24 ф (7,50 м) Ширина 7 ф (2,28 м)
Двигатели: 1 × 150–300 л.с.
Максимальная скорость: 38 узлов
Стоимость в Европе: от £ 34 958



Windy 26 Kharma

В Саутгемптоне впервые показали новый катер норвежской верфи Windy — 26 Kharma. В основе этой лодки — хорошо зарекомендовавшая себя модель 25 Mirage, которая завоевала немало наград и до сих пор продолжает выпускаться верфью. При минимальной разнице в размерах (25 Mirage всего на 20 см короче, но при этом на 4 см шире новинки) 26 Kharma выполнена в совершенно ином стиле. Изменилась вся кормовая часть кокпита: теперь здесь отдельные лежак и сиденья вместо трансформируемой диванной зоны. Пересмотрена и конфигурация поста управления. Впрочем, к радости ценителей, изменения, коснувшиеся видимой части катера, не затронули днища. По мнению знатоков, 25 Mirage отличается

очень удачным корпусом. Конфигурация подпалубного пространства также без изменений: там по-прежнему небольшая каюта в носу с трансформируемой кроватью. Впрочем, как подсказывает логика, использоваться это место будет скорее не для ночевки, а для хранения всяких нужных вещей при дневных выходах на воду. 26 Kharma оснащается одним двигателем: с 220-сильным Volvo Penta D3 и транцевой колонкой лодка развивает скорость почти 40 узлов. Опционально можно выбрать дизельный двигатель мощностью 260 или 300 л.с. либо бензиновый вариант.

ОСОБЕННОСТИ

- Обновленный дизайн
- Удачный корпус

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 26 ф (7,88 м) Ширина 8 ф (2,46 м)
Двигатели: 1 × Volvo Penta (220–300 л.с.)
Максимальная скорость: 39 узлов
Стоимость в Европе: от £ 100 231



ЖИЗНЬ ТОЛЬКО НАЧИНАЕТСЯ В 40

The Sunseeker Portofino 40

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

Fairline Targa 62 GT

Британская верфь Fairline представила на домашней выставке в Саутгемптоне Targa 62 Gran Turismo — новый флагман спортивной линейки. Лодку отличает хороший баланс между площадью палуб и объемом закрытых помещений, а также (к удобству потенциальных заказчиков) уютный интерьер, больше характерный для солидных флайбриджных яхт. Компонировка кормового кокпита очень похожа на меньшие модели Targa, но благодаря длине лодки размеры дивана и лежака для загара здесь весьма впечатляющие. Под палубой кокпита — столь же объемный гараж для тендера, куда умещается Williams 325 jet-RIB. В салоне центральную часть занимает столовая (плюс еще один диван и медиацентр напротив), а камбуз смещен вперед, к лобовому стеклу. Как и на Targa 58GT, в новом 62-футовике реализована весьма удачная (и пока редко встречающаяся у других верфей) планировка нижней палубы с мастер-каютой в носовой части корпуса

(собственно нос отдан под просторный санузел). Две идентичные по размеру гостевые каюты расположены на миделе. Опционально можно заказать кормовую каюту для шкипера. Лодка оснащается двумя дизельными двигателями Volvo Penta или MAN.

ОСОБЕННОСТИ

- Удачная планировка
- Большой гараж

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 63 ф (19,35 м) Ширина 16 ф (5,03 м)

Двигатели: 2 x Volvo Penta D13 (800–900 л.с.); 2 x MAN V8 (1200 л.с.)

Скорость: 30 узлов (800 л.с.)

Стоимость в Европе: от £ 892 300



Parker 800 Weekend

Петербургская компания «Норд Бот» впервые представила в России катер Parker 800 Weekend. Новинка разработана и построена Parker Poland (одним из ведущих производителей RIBов и стеклопластиковых катеров в Польше), эксклюзивным представителем которого на территории РФ и является «Норд Бот». Parker 800 Weekend — более крупная и комфортабельная версия модели 660, показавшей отличные продажи в 2012 году. Новинка шире и длиннее, с большим кормовым кокпитом, который можно полностью закрыть от дождя и ветра ходовым тентом; опционально здесь устанавливается кормовой пост управления. Главный же пост размещен в остекленной по периметру рубке с обратным наклоном ветрового стекла,

открывающимися форточками и верхними люками. Для комфортной эксплуатации лодки в районах с прохладным климатом предусмотрены отопитель и антизапотеватель. Внутри рубки — камбуз и обеденная зона, которая трансформируется в двухместную лежанку. Поскольку на нижней палубе две каюты, заночевать на борту смогут три пары. Нашлось место и для выделенного санузла с душем. С точки зрения обитаемости — отличный результат

ОСОБЕННОСТИ

- Отличная обитаемость
- Доступная цена

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 28 ф (8,47 м) Ширина 9 ф (2,90 м)

Двигатели: 1 x Volvo Penta D3/любой подвесной (до 250 л.с.)

Максимальная скорость: 33 узла

Стоимость в России: от € 69 000

для 8-метрового катера! Несмотря на свои компактные размеры, Parker 800 Weekend может оснащаться не только подвесным, но и стационарным двигателем. При этом корпус настолько легкий, что вес лодки с дизельным двигателем Volvo Penta D3 и угловой колонкой составляет всего 2600 кг.





Страхование яхт и катеров

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 02

E-mail: yachts@ingos.ru



Реклама

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

(495) 956 55 55
www.ingos.ru

ИНГОССТРАХ
Ingosstrakh

ИНГОССТРАХ ПЛАТИТ. ВСЕГДА.*



Gladius LKM800

ОСОБЕННОСТИ

- Алюминиевый корпус
- Мореходность
- Выбор силовой установки

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 25 ф (7,50 м) **Ширина** 8 ф (2,50 м)
Двигатели: 1 × Yamaha (175–300 л.с.)
Максимальная скорость: 47 узлов
Стоимость в России: от 1 600 000 руб.

Судостроительная компания Gladius из Санкт-Петербурга представляет новую линию легкосплавных катеров LKM длиной от 4,5 до 8 метров. Первая и самая крупная модель — LKM800 — относится, благодаря высокому борту, к судам категории «С», а значит, может совершать плавания на внутренних водоемах при высоте волны до 2 м и силе ветра до шести баллов. Катер адресован в первую очередь рыбакам, охотникам и любителям активного отдыха на воде. Переменная килеватость и правильная центровка корпуса обеспечивают лодке

хорошую статическую остойчивость, легкий выход на глиссирование, отличную управляемость во всем диапазоне скоростей и во время выполнения сложных маневров. Помимо широких потопчин, предусмотрен выход на нос из салона. LKM800 можно оснастить вторым выносным постом управления на крыше рубки, что удобно в хорошую погоду и для маневрирования в ограниченном пространстве. Также наверху есть место для лежака и хранения тендера. Катер способен принять на борт 8 человек и оборудован пятью спальными

местами. Рубка (высота в салоне — 1,90 м) укомплектована основным постом управления, обеденной зоной и мягкой мебелью. Под диваном и креслами — объемные рундуки, дополнительно можно предусмотреть мини-камбуз. Список опций достаточно широк: навигационная электроника, садки для рыбы с аэрацией, «карманы» для удочек... Двигатели на выбор — стационарные или подвесные мощностью 175–300 л.с. Для тех, кому важна скорость и небольшая осадка, катер оснащается водометными движителями.

Linssen Grand Sturdy 45.9 AC

Новый флагман «9-й серии» голландской верфи Linssen — Grand Sturdy 45.9 — хорошее решение как для прогулок на выходные, так и для продолжительных походов по внутренним водам. Лодка неспешная, зато просторная, комфортабельная и экономично потребляющая топливо. Grand Sturdy 45.9 можно оснастить как одним, так и парой дизельных двигателей. В одном случае это будет 180-сильный Volvo Penta, в другом — два мотора по 110 «лошадей». Оба варианта дают примерно одинаковую скорость 9–10 узлов, но у каждого есть свои преимущества. Два двигателя обеспечат более легкое управление и лучшую маневренность, один — экономичнее в обслуживании и доступ к нему проще.

На нижней палубе спланированы три каюты и два санузла, при этом находящаяся в корме мастер-каюта снабжена отдельным входом (приватность никогда не помешает),

ОСОБЕННОСТИ

- Экономичность
- Много места



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 47 ф (14,45 м) **Ширина** 14 ф (4,40 м)
Двигатели: 1 × Volvo (180 л.с.); 2 × Volvo (110 л.с.)
Максимальная скорость: 10 узлов
Стоимость в Европе: от € 404 170

а блоки душа и туалета здесь отдельные: по правому и левому борту, что весьма удобно.

И все же наибольшее впечатление на борту этой лодки производит салон. Просторный, с двумя обеденными зонами, штурманским/рабочим местом и эргономичным П-образным камбузом. При необходимости здесь же можно организовать дополнительные спальные места (обеденная зона

трансформируется в двухспальную кровать).

Обилие места на лодке позволяет не скупиться на оснащение: множество шкафов, рундуков и других мест для хранения вещей; большие холодильники (обычный и специальный винный), стиральная и посудомоечная машины... Короче говоря, все, чтобы жизнь на борту протекала с максимальным комфортом.

ОСОБЕННОСТИ

- Два кокпита
- Многофункциональность

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 16 ф (4,86 м) **Ширина** 6 ф (1,96 м)

Двигатели: 1 × 40–60 л.с.

Максимальная скорость: неизвестна

Стоимость в Европе: не объявлена

**ОСОБЕННОСТИ**

- Закрытая рубка
- Большой кормовой кокпит

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 20 ф (6,05 м) **Ширина** 8 ф (2,32 м)

Двигатели: 1 × (70–150 л.с.)

Максимальная скорость: неизвестна

Стоимость в Европе: не объявлена



Yamarin Cross 49 Bow Rider & 60 Cabin

Финская компания Yamarin анонсировала две новинки модельного ряда 2013 года в линейке катеров Yamarin Cross с корпусами из легкого сплава.

49 Bow Rider — многоцелевой катер-боурайдер вместимостью 6 человек с очень просторными для своего класса основным и носовым кокпитами. Проход между ними — через дверцу в ветровом стекле. Благодаря своему оснащению и скоростным качествам, лодка может использоваться как для отдыха на воде, так и для занятий разными видами водного спорта.

Yamarin Cross 60 Cabin — модель аналогичной пассажировместимости, уже с закрытой рубкой, что значительно увеличивает сезон использования лодки в регионах с прохладным климатом. 60 Cabin идеально подойдет для прогулок и рыбалки. Здесь также два кокпита: носовой и кормовой; первый оснащен

сиденьем, с расположенным под ним рундуком, второй оставлен свободным, что удобно во время ловли. Для удобства передвижения здесь сделаны два выхода с дверцами по правому и левому борту; на релинге можно крепить оборудование для троллинга. По бортам — открытые «карманы» для хранения мелочей, а в моторном отсеке есть место для складирования кранцев. Швартоваться к берегу на Cross 60 Cabin удобно и кормой, и носом — для этого предусмотрен разрыв в релинге и носовой трап.

Полностью закрытая рубка со сдвижными кормовыми дверями отличается большой площадью остекления и обеспечивает отличный обзор, в крыше также есть открывающийся люк. Сиденья расположены вдоль бортов, так что по центру остается свободный «коридор», что удобно, если нужно

быстро пройти с кормы на нос или наоборот.

Оба катера предназначены для использования с подвесными моторами Yamaha разной мощности, а их корпуса изготавливаются из судостроительного алюминиевого сплава 5083, на 30% более прочного и устойчивого к коррозии, чем обычно применяемый для прогулочных судов сплав 5754. Кроме того, примененная верфью новая конструкция корпуса обеспечивает управляемость, сравнимую с лодками из стеклопластика и заметно снижает уровень шума. Линейка катеров Yamarin Cross была впервые представлена в 2011 году, а к сезону 2013 года будет насчитывать 6 моделей. Вся серия сочетает преимущества алюминия и стеклопластика: из первого делаются прочные корпуса, второй используется на палубе, что дает большую «гибкость» при создании интерьера.



Sunreef 60

ОСОБЕННОСТИ

- Много внутреннего пространства
- Custom-интерьер и оснащение
- Большой запас хода

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 60 ф (18,90 м) **Ширина** 28 ф (8,50 м)
Двигатели: 2 x MAN (800 л.с.)
Максимальная скорость: 25 узлов
Стоимость в Европе: от € 1 500 000

Польская Sunreef Yachts представила на каннском боат-шоу новый моторный катамаран 60 Sunreef Power Ewhala. Верфь, специализирующаяся на строительстве крупных моторных и парусных катамаранов (самая большая custom-модель — 45 м) разработала новинку в ответ на существующий на рынке запрос на комфортабельные, но достаточно компактные лодки. В результате 60 Sunreef Power оснащена практически так же, как 70-футовая модель верфи, но, благодаря более скромным габаритам, имеет меньше проблем с поиском стоянки в переполненных маринах Средиземноморья. От однокорпусных же моторных яхт аналогичной длины

60 Sunreef Power отличается большим объемом обитаемого пространства, весьма умеренным потреблением топлива и, соответственно, внушительной дальностью хода (3500 миль на скорости 8 узлов, с топливным танком 12 000 л). Инновационная система управления джойстиком JMS от ZF Marine Electronics Group обеспечивает катамарану отличную маневренность.

Как и более крупные модели верфи, 60 Sunreef Power строится по принципу semi-custom, что позволяет реализовывать индивидуальные пожелания заказчика в части отделки и планировки. Ewhala, построенная для европейского владельца, имеет 4 двухместные каюты для пассажиров

и отсек для экипажа из трех человек. Все каюты оснащены собственными санузлами и предполагают много места для хранения вещей. На главной палубе размещены салон и камбуз, а на верхней — пост управления и еще один салон. Просторный сандек представляет собой открытую зону для отдыха под солнцем, с баром, обеденной зоной и большим лежаком. Опционально можно установить и джакузи. Интерьер — современный и минималистский, с использованием древесины дуба и венге, стали и текстиля в белых и серых тонах. В данный момент на верфи продолжается строительство следующих трех корпусов 60 Sunreef Power. Все они будут спущены на воду в 2013 году.



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

СУПЕРЯХТЫ

Новости о моторных яхтах длиной более 100 футов



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



Oceanco *Nirvana*

Если в прошлом сезоне звездой Monaco Yacht Show была принадлежащая Стивену Спилбергу Oceanco *Seven Seas*, то в этом всеобщее внимание привлекала новая яхта той же верфи, которой владеет наш соотечественник. Работа над внешним и внутренним дизайном была поручена австралийскому дизайнеру Сэму Сорджиованни, который уже работал с тем же заказчиком над проектом яхты *Anastasia* (2008 г.). Среди интересных особенностей *Nirvana* — бассейн длиной 7,5 метров на главной палубе, эллиптическое дно которого поднимается до уровня палубы, если ее захотят всю использовать для развлечений. В главном салоне гостей ждет еще один сюрприз — стеклянные тропические террариумы, где обитают самые настоящие игуаны и хамелеоны. Помимо салона, который можно превратить в дискозал, всю главную палубу занимают четыре одинаковые гостевые каюты, тогда как апартаменты владельца располагаются «этажом» выше. «Владелец очень любит посидеть на балконе и делает это даже во время движения, — рассказывает менеджер проекта Джероен Малдер, — поскольку всю верхнюю палубу можно превратить в полностью приватную зону, а на сандек гостей доставит связывающий все палубы стеклянный лифт». Для гостей оборудован 3D-кинотеатр, стол для карточных игр и шахмат, а управление мультимедийными системами осуществляется с помощью сенсорных планшетов. Палубы *Nirvana* оформлены тематической живописью: в гостевых каютах висят картины с пейзажами на тему средней полосы России, в апартаментах владельца доминируют изображения тропических пляжей.



**ТОЛЬКО ФАКТЫ**

Длина 290 ф (88,50 м) **Ширина** 46 ф (14,20 м)

Двигатели 2 × MTU 20V4000 M73 (4830 л.с.)

Максимальная скорость 20 узлов

Стоимость € 230 000 000



Feadship *Hampshire II*

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 257 ф (78,50 м) Ширина 41 ф (12,70 м)
Двигатели 2 × MTU 16V 4000 M53R (2038 л.с.)
Максимальная скорость 16 узлов

Эту уникальную суперяхту голландская верфь построила для человека, который прежде уже владел яхтой Feadship и принимал активное участие в строительстве этой лодки. Владелец увлекается водными и командными видами спорта, поэтому многое на борту изначально было спланировано с учетом активного времяпрепровождения, хотя и гостям, которые предпочитают просто расслабиться и отдохнуть, на *Hampshire II* будет не менее комфортно. На церемонии передачи судна заказчику гости сыграли в футбол на носовой палубе яхты, и это не единственное место для подобных развлечений. Например, покрытую тиком вертолетную

площадку можно за считанные минуты превратить в поле для баскетбола и бейсбола или корт для тенниса или бадминтона. Разумеется, чтобы мячи и воланы не улетали за борт, а игра не останавливалась, над палубой предусмотрена специальная сеть. Еще одна необычная особенность — напоминающая марсы парусных судов смотровая площадка на мачте, куда двух человек доставляет специальный лифт. Для любителей адреналина предусмотрена «тарзанка», на которой можно сигануть в воду прямо со смотровой площадки. Вдобавок к просторной купальной платформе на яхте предусмотрены еще два пляжа на откидывающихся бортовых секциях.

Кроме того, специалисты дизайнерского бюро Redman Whiteley Dixon добавили два балкона, выступающие в роли не только открытых террас для гостей, но и дополнительных постов управления для капитана. Если во внешности *Hampshire II* много современных высокотехнологичных деталей, то ее интерьеры полностью выполнены в классическом стиле, включая бар в типичном британском стиле на верхней палубе, где обычно расположен второй салон. Фантастически выглядит и моторный отсек: сквозь него проходит коридор со стеклянными стенами, а внутри, помимо нержавеющей стали, использованы лишь три цвета: белый, черный и ярко-красный.





ORIS ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР
БРИГАДА 16+
НАСЛЕДНИК
В КИНО С 29 НОЯБРЯ

real watches **for** real people*

* Настоящие часы для настоящих людей.

Oris Artix GT Chronograph

Новый хронограф в автомобильной коллекции, соединивший в себе спортивный дизайн и изысканную элегантность. Характерный черный циферблат украшает разработанный ORIS оригинальный линейный индикатор секунд, выполненный в стиле счетчика числа оборотов гоночной машины.

Автоматический механизм, сборный стальной корпус (44 мм), вращающийся в обоих направлениях черный керамический ободок с минутной шкалой, каучуковое покрытие по внешней стороне ободка, счетчики минут и часов хронографа, люминесцирующие стрелки и метки, сапфировое стекло с внутренним антибликовым покрытием, водонепроницаемость 100 м/10 ATM.

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



ORIS
Swiss Made Watches
Since  1904

CRN

Darlings Danama

Входящая в состав Ferretti Group выпускающая суперяхты верфь CRN представила в Монако 60-метровую стальную яхту с надстройкой из легкого сплава, где впервые в индустрии было реализовано интересное технологическое решение. В мастер-каюте *Darlings Danama* установлена система активного шумоподавления (ANC), которая почти полностью отсекает низкочастотный звук (гул двигателей и генераторов) и искусственно создает в помещении тишину за счет испускаемых в противофазе звуковых волн.

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 195 ф (59,50 м) Ширина 33 ф (10,20 м)

Двигатели 2 × CAT 3516B (1573 л.с.)

Максимальная скорость 15 узлов

PRESTIGE 450
ПРЕМЬЕРА

PRESTIGE®
LUXURY MOTOR YACHTS



РЕКЛАМА
**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



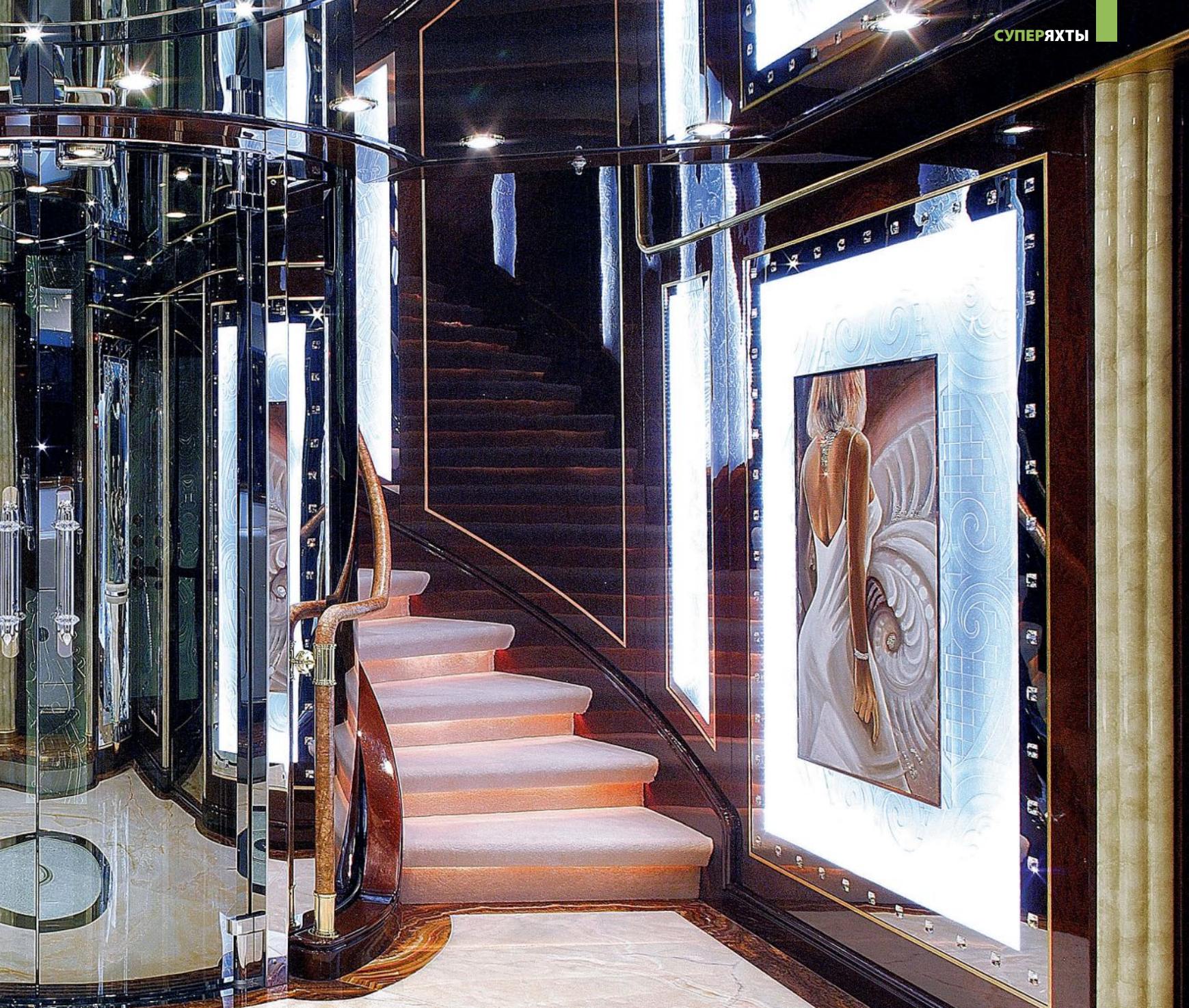
ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 200 ф (60,96 м) Ширина 34 ф (10,59 м)

Двигатели 2 x CAT 3512 (1850 л.с.)

Максимальная скорость 16 узлов





Benetti *Diamonds Are Forever*

Джон Сталуппи, предприниматель и владелец музея «Автомобили мечты», так прокомментировал свой самый недавний проект:

«Я устал высчитывать, сколько весит каждая тарелка, и наконец решил создать настоящую чартерную яхту с умопомрачительным роскошным интерьером, для которой скорость будет стоять во главе угла». На борту *Diamonds Are Forever* оборудован салон красоты, большой спортивный зал, сауна и массажный кабинет, причем в отделке повсеместно использован натуральный камень и другие

тяжелые материалы, каких в изобилии не встретишь на скоростных лодках. Однако это не означает, что суперяхта будет проводить месяца на якоре где-нибудь на Лазурном Берегу — в ее основе лежит надежный корпус Benetti, тогда как крейсерская скорость 14 узлов для водоизмещающего судна является отличным показателем. Оникс, мрамор, стекло и зеркала, произведения искусства в хромированных рамах с инкрустацией из диамантов, полированное дерево — все это неимоверным образом сложилось в единую картину с элементами ар-деко, к созданию которой приложил руку Эван К Маршал и Доменико Гавагинн.



Southern Wind

Almagores II

Эту лодку длиной чуть более 30 м заказал на южноафриканской верфи Southern Wind яхтсмен из Италии, который всю жизнь ходил под парусом, но в последнее время пытался «подружиться» с моторными яхтами. Не вышло, и теперь он уверен, что *Almagores II* воплотила в себе все его требования к парусному судну по ходовым качествам и комфорту. Яхту спустили на воду в мае в Кейптауне, после чего она своим ходом отправилась в Средиземное море для участия в монакской выставке. Проект SW 102 DS разрабатывали специалисты из Nauta Yacht Design и Farr Yacht Design, и на борту была использована уже успешно зарекомендовавшая себя планировка SW100. Верфь предлагает SW102 в двух вариантах: Deck Saloon (DS) с новой, более просторной надстройкой и Streamline (SL), где используется надстройка иного дизайна от Nauta. Несмотря на серийность проекта, он полностью соответствует требованиям semi-custom, и *Almagores II* отличается интерьером, который совсем не похож на типичные варианты исполнения Southern Wind.

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 102 ф (31,42 м) Ширина 22 ф (6,90 м)

Двигатель Cummins QSB 5.9 MCD (305 л.с.)

Площадь парусов 447 кв. м



Канкун, Пхукет,
Хабаровск, Владивосток,
Нью-Йорк, Лос-Анджелес,
Майами, Маврикий, Мальдивы



Путешествуйте с лучшей
авиакомпанией
Восточной Европы*

*По оценке более 28 миллионов пассажиров
согласно исследованиям британской группы Skytrax

www.transaero.ru

Wally *Better Place*



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 164 ф (49,90 м) Ширина 34 ф (10,25 м)
Крейсерская скорость 14 узлов

Самая крупная парусная суперяхта из карбона — так описывает верфь Wally эту футуристическую 50-метровую лодку. В июле *Better Place* покинула верфь в Анконе и отправилась в первое плавание по Средиземному морю после того, как супруга владельца по традиции разбила бутылку игристого вина о бульб на ее киле. Экстерьер яхты с корпусом глубокого синего цвета, созданный дизайнером Биллом Триппом, вызывает неоднозначные эмоции, особенно высокая надстройка с панорамным круговым остеклением, более присущая моторным судам. Вообще яхтсмены-парусники обнаружат на борту множество несоответствий устоявшимся канонам, однако отчасти в этом и состоит уникальность *Better Place*.

Водоизмещение яхты составляет 250 тонн, 88 из которых приходится на подъемный киль, диапазон заглубления которого может меняться от 4,6 до 6,5 метра. Еще 11 тонн весит парусное вооружение — большая его часть автоматизирована и легко управляется из ходовой рубки в надстройке (там же находится и навигационный пост). На случай, когда движение под парусом невозможно, на борту оборудована дизель-электрическая пропульсивная система. Три генератора вместе могут вырабатывать до 705 кВт, причем эту энергию можно расходовать не только на бытовые нужды вроде кондиционеров и освещения, но также на работу лебедок и натяжителей.



Кстати, *Better Place* стала первой парусной яхтой, получившей сертификат RINA Green Star за соответствие жестким стандартам по охране окружающей среды. Во многом этого удалось достичь за счет эффективного энергопотребления на ходу и стоянке, что связано с небольшим весом карбонового корпуса и элементов надстройки, а также примененными энергосберегающими технологиями вроде

LED-освещения. Жилые помещения и палубы для отдыха занимают около 700 кв. м и обеспечивают высокий уровень комфорта. Каюта владельца площадью 62 кв. м расположена в корме и имеет отдельный выход на террасу в кормовом кокпите. Для гостей отведены четыре просторные каюты с отдельными санузлами, а команда яхты составляет 10 человек.

XF XJ XK



Реклама

ПРИРУЧИ JAGUAR – НАЧНИ НОВУЮ ЖИЗНЬ!

ДО 159 000 РУБЛЕЙ ВАШИ – ПРИ ОБМЕНЕ**

HOW ALIVE ARE YOU?*



* Живешь ли ты по-настоящему?

** Специальное предложение действует с 01.10.12 по 31.12.12 при покупке автомобилей JAGUAR XF в случае продажи автомобиля любой марки, купленного у официальных дилеров на территории РФ, официальному дилеру Jaguar Land Rover в зачет стоимости нового автомобиля. Количество автомобилей ограничено. Узнайте подробности в салоне официального дилера «Омега-Премиум» по тел. +7 (812) 334-16-16 и на сайте JAGUAR-CENTRE.RU.

ОМЕГА-ПРЕМИУМ. ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР

ул. Школьная, д. 75, тел.: +7 (812) 334-16-16, JAGUAR-CENTRE.RU

Acico Yachts *Nassima*

Голландская верфь Acico Yachts пришла на рынок всего два года назад и дебютировала на выставке в Дюссельдорфе с необычным проектом 23-метровой яхты AY74 и модельным рядом паусников Zasa. Однако мощности верфи, возглавляемой швейцарским конструктором Кристианом Болинджером, позволяют строить суда длиной до 60 метров, и к монакскому боат-шоу она представила 49-метровую суперяхту *Nassima*. Но не стоит думать, что Acico Yachts — новичок в индустрии. Изначально владелец заказал судно у компании Dutch Yacht Builders, однако в процессе строительства верфь обанкротилась, и, чтобы не потерять вложенные средства, он приобрел компанию, дал ей новое имя, назначил Кристиана управляющим и в итоге получил не только свою яхту,

но и потенциально успешный бизнес. Корпус и надстройка *Nassima* выполнены из алюминия, на борту оборудованы шесть кают для гостей. Между салоном и кормовым кокпитом на главной палубе установлен огромный аквариум, а пространство в корме отведено не под привычный пляж, а под гараж. Но хранятся там не тендеры с гидроциклами: там стоит автомобиль Mini и два мотоцикла Ducati. Наружным дизайном суперяхты занималось бюро Oliver van Meer Design, интерьеры придумывала австрийская VDP Studio из Люцерна. Во время ходовых испытаний двигатели Caterpillar мощностью по 1810 л.с. обеспечили максимальную скорость 18 узлов, но, поскольку тест проводился на мелководье, инженеры обещали прирост скорости на узел на глубокой воде.

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 160 ф (49,00 м) Ширина 28 ф (8,79 м)

Двигатели 2 x CAT 3512C HD (1810 л.с.)

Максимальная скорость 18 узлов

Стоимость € 29,5 млн





wimvandervalk.com



Continental III 26m 28m 30m

PRESTIGE YACHTS МОСКВА

+7 495 780 44 44
info@p-y.ru
www.p-y.ru

HOLLAND YACHTS САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

+7 812 947 93 33
office@hollandyachts.ru
www.hollandyachts.ru



БУДЕМ ПРОЩЕ!

Любая выставка — это ожидание чуда. Верфи мечтают наполнить книгу заказов на год вперед, а яхтсмены надеются найти свою идеальную лодку. Исполнил ли месяц осенних премьер их желания?

Текст **Ольга Селезнева** и **Антон Черкасов**

КАННЫ

Выставка Festival de la Plaisance de Cannes — традиционное шоу яхтенных премьер — в этом году отметила свое 35-летие. Праздник пришелся на непростое время, но организаторы постарались и сделали все возможное, чтобы создать впечатление, что «в Багдаде все спокойно». По факту боат-шоу стало проще во всем: появились свободные места у понтонов, исчезли очереди на стендах, опустел Дворец фестивалей, резко сократилось количество дорогих печатных рекламных материалов, уменьшилось число пресс-конференций и громких публичных презентаций... Очевидно, что компании вынуждены экономить на выставках, но стараются делать это осторожно, чтобы не испортить себе репутацию. Многие европейские производители и вовсе сосредоточились на домашних выставках, отдав Канны на откуп региональным дилерам, возможности которых зачастую ограничены.

Но даже несмотря на внешнее упрощение, яхтенный фестиваль остался живым, интересным, как отметили многие, и обязательным для посещения событием. За шесть дней на выставке побывали 45 600 человек — чуть больше, чем в прошлом году, причем устроители отметили явное увеличение числа гостей из России, Китая и Южной Америки.

450 компаний из 34 стран показали в совокупности более 580 яхт, из которых 150 стали мировыми премьерами, включая Couach 5000 Fly, Azimut 55S, Sunreef 82, Monte Carlo Yachts 70, Grand Banks Heritage 53 EU, Ferretti 690 и 870, Sessa F40, Atlantis 34, Galeon 550, Beneteau Swift Trawler 50 и Pershing 82.

В отличие от других, понтон суперяхт был, как обычно, заполнен до отказа, и здесь наблюдалось еще одно достижение организаторов выставки: верхняя планка длины выставленных яхт поднялась и перевалила отметку 60 метров. Самой крупной лодкой выставки стала *Benetti Diamonds Are Forever*, принадлежащая небызвестному Джону Сталуппи, и сразу после шоу она отправилась на следующий показ в Монако.

Невероятно порадовало, что экспоненты и организаторы выставки наконец сошлись в едином мнении, что одним из главных козырей каннского боат-шоу является уникальная возможность проводить тесты лодок для клиентов и прессы. Эта тенденция наметилась еще в прошлые годы,

Яхтенный фестиваль в Каннах остался интересным и живым

2.18 БИЗНЕС
ЦЕНТР

Продажа

Набережные Челны

Арендаторы

Банк Москвы

«Татфондбанк»

«Сбербанк»

«Сбербанк Лизинг»

«ЭР-Телеком»

«Филип Моррис Сэйлз

энд Маркетинг»

«Вымпелком»

«Пробизнесбанк»

«АК Барс» Банк

Действующий БЦ класса «А»,
площадь — 18 900 кв.м.



LCMC

London Consulting &
Management Company

Тел.: +7 (812) 647-00-24

info@lcmc.ru

<http://www.lcmc.ru/project/17/>



но на этот раз выходов в море стало заметно больше. Лодки разных типов и размеров постоянно сновали между разводными понтонами, работавшими, как часы, причем все это происходило без эксцессов и столпотворения. Благоволила выходам в море и погода — почти весь период выставки с моря дул свежий ветер, а на метровой волне верфям уже трудно было скрывать истинную мореходность своих творений, чем клиенты с удовольствием пользовались.

Любопытно, что юбилей выставки совпал со 170-летием бренда Riva, столетием Yanmar, 30-летием линейки катеров Jeanneau Cap Camarat и другими круглыми датами, поэтому многие компании устраивали вечеринки. Самым заметным мероприятием, пожалуй, оказался вечерний прием на стенде Sunreef Yachts, где перед гостями выступил первый президент Польши Лех Валенса и прошел показ мод.

«Многие приезжают в Канн, поскольку шоу служит своеобразным барометром состояния рынка и тенденций индустрии в целом», — говорит Рено Журдан, менеджер выставки. С его словами трудно не согласиться, ведь уже существует примета: если «Канн» удалась, то и год обещает быть удачным.

САУТГЕМПТОН

«Все течет, все изменяется» — таким на этот раз мог стать девиз боат-шоу в Саутгемптоне. Главная английская выставка яхт на воде не сдавала позиций даже в разгар «острого» кризиса — тем более странной показалась нам картина сейчас, когда этот самый кризис приобрел характер хоть и хронический, но вялотекущий.

В Саутгемптоне проявился «крен» в сторону паруса

Несмотря на обилие мировых премьер от неизменных «локомотивов» этого боат-шоу — британских верфей Princess, Sunseeker, Sealine, Fairline, не заметить уменьшения экспозиционных площадей и числа участников (особенно тех, что с яхтами, а не с оборудованием или вовсе непрофильной продукцией) было просто невозможно, что бы ни писали в бодрых пресс-релизах. Организаторы заявляют о 550 участниках (против 580 в прошлом году), но эта небольшая разница явно компенсирована компаниями, представляющими, скажем так, «сопутствующие товары»; верфей и лодок на выставке стало заметно меньше.

Еще удивил серьезный и неожиданный «крен» в сторону паруса: парусных яхт в Саутгемптоне всегда выставлялось немало, но еще ни разу за последние 7–8 лет их число настолько не превышало «моторную группировку». Мы, конечно, не проводили точных подсчетов по корпусам, но, скорее всего, не будет ошибкой сказать, что парусные суда на этот раз составили до 70% всего выставочного флота Саутгемптона.

Что тому причиной — сказать сложно: то ли парусные верфи чувствуют себя лучше, то ли дорожающая нефть меняет структуру спроса. Последнее предположение, впрочем, маловероятно: устоявшееся годами соотношение 30/70 (70% продаваемых в мире яхт — моторные, остальные — парусные)



едва ли способно измениться столь радикально и быстро. Испытывающий трудности потенциальный покупатель скорее отложит покупку, чем переседет с моторной лодки на парусную или наоборот. Очевидным, пожалуй, является только одно: крупные сильные верфи остаются таковыми, тогда как небольшим компаниям все сложнее если не держаться на плаву, то, как раньше, участвовать во всех выставках и каждый год выдавать премьеры. Именно поэтому мы и видим непривычные «дыры» вдоль понтонов, некогда забитых лодками верфей «второго эшелона», но одновременно с этим наблюдаем «праздник жизни» на стендах крупных компаний, где, как до кризиса, для посещения новинок нужно записываться в очередь.

Что ж, у «больших англичан» выставка в Саутгемптоне удалась на славу и на этот раз. У Princess Yachts сразу две мировые премьеры: флайбриджная Princess 56 и спортивная V62-S. Это не считая самой главной новинки — Princess 40M, чью мировую премьеру провели не на родине, а в Каннах,

ATLANTIS 44. УДИВИТЕЛЬНЫЙ СНАРУЖИ, ПОРАЗИТЕЛЬНЫЙ ВНУТРИ.

Самое главное - это отдых. Продуманное пространство на главной палубе с лежаком для загара, обеденной зоной и шезлонгом способствует Вашему расслаблению. Эргономичная кухня и большие окна, дающие много света. Превратить яхтинг в настоящее удовольствие - это ATLANTIS.



34 - 38 - 44 - 48 - 58 - VERVE 36

atlantis-yachts.it

ATLANTIS

Clever yachting, Italian style.



Москва: KONIG MOTOR CLUB 3-ий Силикатный пр. д.4
Яхт-клуб «Спартак», г. Долгопрудный, ул. Набережная, 4а
Монако: Le Cimabue, 16, Quai Jean-Charles Rey, 98000 Monte Carlo, Monaco
Тел.: +7 (495) 510-51-51, +7 (903) 564-36-52
www.smarine-yachts.com



поближе к целевой аудитории. Столько же премьер у Sunseeker: грандиозный Predator 80, демонстрирующий новые стилевые предпочтения верфи, и компактный Portofino 40. Fairline показала Squadron 60 и Targa 62GT, ну а Sealine провела мировую премьеру F48 (о некоторых из премьерных лодок подробнее читайте в этом номере MBY).

ГЕНУЯ

Праздник, которым всегда было генуэзское боат-шоу, если и не закончился, то во всяком случае отложен на неопределенное время. Даже в кризисные 2008–2009 годы главная яхтенная выставка Италии была не в пример богаче. На этот раз марины, павильоны и статистика Genoa Boat Show удручают: около 900 участников (в том числе масса непрофильных) и примерно 1400 лодок, включая тендеры и крошечные спортивные парусники. Для сравнения, в 2008 году, когда выставка была «на пике формы», число экспонентов превышало 1500, а лодок —

2500; новые модели исчислялись сотнями, а суперяхты — десятками.

Генуэзская выставка всегда соперничала с каннской и в прошлые годы неизменно побеждала по масштабу. Сейчас ситуация развернулась на 180°: многие верфи в целях экономии выставились только в Каннах, рассудив, что посетителей там будет больше. Так, например, поступили все без исключения англичане. Печально было видеть на месте бывшего стенда Princess... грузовики и спецтехнику Iveco, а на месте когда-то огромной экспозиции Sunseeker — всего четыре лодки, да и те были выставлены не верфью, а местным дилером. Даже ряды итальянских верфей, для которых Генуя всегда была главной выставкой и местом проведения мировых премьер, и те поредели.

Отдуться за всех пришлось крупнейшим игрокам итальянского яхтенного рынка — Azimut-Benetti и Ferretti Group. Уж они-то никак не могли позволить себе игнорировать главное

Праздник в Генуе отложен на неопределенное время

национальное боат-шоу ни из каких кризисно-финансовых соображений. В итоге их экспозиции и стали основным центром притяжения посетителей (последних, впрочем, было меньше, чем в прошлом году: около 180 000 человек против 226 000; в свою очередь, результат 2011 года — еще на 13% ниже, чем в 2010 году). Ferretti Group, выставившая практически полный модельный ряд по всем брендам, продемонстрировала свои новинки (Pershing 82, Ferretti 690 и обновленный Mochi Dolphin 64 Cruiser) еще в Каннах, так что в Генуе прошла лишь итальянская премьера. А вот верфь Azimut, наряду с уже проведенными на Festival de la Plaisance de Cannes мировыми премьерками, приберегла для домашнего боат-шоу аж четыре сюрприза! Флайбриджные Azimut 54 и 84 были





Ava Roeg,
First Lady



Feel something special

360° elegance live.



19.-27.1.2013
www.boot.de

Enjoy the exclusivity of the moment, enjoy time together, live your dreams and cross the seas in style – you can expect spectacular super yachts and maritime lifestyle to perfection at boot Düsseldorf from 19th – 27th January 2013.

000 «Мессе Дюссельдорф
Москва»
119021, Москва
ул. Тимура Фрунзе, д.3, стр.1
Тел.: +7 (495) 955 91 99
Факс: +7 (499) 246 92 77
PlukulevaE@messedl.ru
www.messe-duesseldorf.ru


**Messe
Düsseldorf**



дополнены двумя новинками линейки Magellano. Magellano 43HT — альтернативная версия одноименной новой модели, только не с флайбриджем, а с хардтопом; ну а Magellano 76 — обновленный, доработанный и увеличенный Magellano 74 — стал новым флагманом этой серии.

Людно было и на стенде Monte Carlo Yachts, где выставались все модели верфи, включая премьерную MCY 70. Недостатка в посетителях, как обычно, не испытывали и французские верфи, работающие в «массовом» сегменте, — Beneteau и Jeanneau.

Как и Саутгемптон, Генуя в этот раз удивила размерами парусного флота. Итальянская яхтенная индустрия в основном сконцентрирована на производстве моторных яхт, потому и Genoa Boat Show считалась преимущественно «моторной»: паруса, конечно, были, но их «тактично» задвигали на задворки выставки, в дальние марины. На этот раз освободившееся в центральной марине пространство заняли стройные ряды мачт родом из разных стран Европы. Как говорится, свято место пусто не бывает, но заявить что-то по этому поводу пока сложно: наметившаяся тенденция явно требует осмысления.

МОСКВА

С 30 августа по 2 сентября в российской столице прошла «Московская выставка яхт» на воде. Впервые в истории

подобных мероприятий выставку совместно провели Azimut Yachts Russia и Burevestnik Group в двух расположенных рядом яхт-клубах на Ленинградском шоссе — Royal Yacht Club и «Город яхт». Чтобы соединить две марины, был специально сооружен понтон длиной 170 м. Учитывая, что прежде организаторы проводили свои отдельные боат-шоу, в известной степени конкурируя друг с другом, консолидация усилий явно пошла на пользу событию: число и яхт, и посетителей увеличилось заметно. В общей сложности на «Московскую выставку яхт» доставили более 70 лодок ведущих мировых верфей: Azimut, Sunseeker, Princess, Sealine, Prestige и многих других. Диапазон размеров оказался очень широким — от небольших катеров до флайбриджных яхт длиной более 80 футов.

Azimut Yachts Russia, наряду с флайбриджными моделями длиной 45, 48 и 58 футов, впервые показала в России яхту Magellano 50. Компания «Акватехника» представила катера Sessa, Monterey и Beneteau. Обширную линейку яхт Princess, включая крупные модели, продемонстрировала компания Nordmarine. Помимо новых лодок, на выставке можно было ознакомиться с яхтами для повторной продажи.



Объединение усилий пошло московским выставкам на пользу

Не обошлось и без «смежных» направлений: чартер, обучение, водный спорт, оборудование и аксессуары.

Глава Azimut Yachts Russia Антон Долотин по итогам боат-шоу заявил: «Идея давно витала в воздухе, было понятно, что Москве нужны всего две яхтенные выставки: весенняя в павильоне и осенняя на воде. Этого более чем достаточно для всех компаний, которые серьезно занимаются продажей яхт. Конечно, некоторые ошибки были допущены, но положительный эффект заметен: лодок наконец действительно было много, да и клиентам больше не нужно курсировать из точки А в точку В, чтобы увидеть все». МВУ



BENETEAU



49

Gran Turismo 49

50

Swift Trawler 50



BENETEAU



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

Самара-Тольятти

компания "Яхт-Марин"
+7 (8482) 795533
www.yachtsmarine.ru

Новороссийск

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



Новая награда Monte Carlo Yachts

Яхта MCY 70 удостоена награды за лучший дизайн на каннском боат-шоу

Пожалуй, наибольшее количество международных наград на сегодня собрала яхта MCY 76, разработанная дизайн-бюро Nuvolari & Lenard и построенная верфью Monte Carlo Yachts (Италия), входящей в холдинг Beneteau. Похоже, не меньший «урожай» ожидает и новую модель верфи — MCY 70, впервые представленную публике в сентябре на каннском боат-шоу. Сразу же после мировой премьеры лодка удостоилась одной из самых престижных яхтенных наград мира — World Yacht Trophy —

в номинации «За лучший дизайн». Концепция этой яхты — полное объединение пространств салона и кормового кокпита, максимум дневного света, атмосфера дома и, конечно, запоминающийся экстерьер с иллюминаторами формы bull's eye и португальским мостиком. Особенность отделки — использование предельно широкой гаммы материалов: текстиля, кожи, разнообразных пород дерева. Это позволило создать интерьер элегантным и не слишком формальным. Отдельно стоит отметить

(и это было учтено при вручении премии), что при постройке яхт MCY интерьеры создаются «капсульным» методом: «начинка» сначала собирается полностью и уже в готовом виде встраивается в корпус. Это позволяет не только сократить цикл постройки яхты, но также обеспечить точность при сборке и максимальное использование пространства. И это заметно: все без исключения помещения яхты очень просторны и отличаются высоким подволоком. Поздравляем с победой!

Russia • CIS • Worldwide
Россия • СНГ • Весь мир

**PONY
EXPRESS**

Оформите визу в Визовом центре PONY EXPRESS



8 (495) 981-19-56
www.pony-visa.ru

8 (800) 555-76-69
www.poland.pony-visa.ru

Канада
Кипр
Китай
Латвия

Польша
Республика Корея
Сингапур
США

Черногория
Эстония
Япония



Эксклюзив от Panerai

Известная часовая мануфактура представила в московском бутике две эксклюзивные модели

Часовщики Officine Panerai выпустили серию специальных изданий для бутиков Panerai в разных странах мира. Для российских ценителей бренда созданы две модели часов, которые эксклюзивно представлены в московском бутике Panerai на Никольской улице, открытом в партнерстве с компанией Da Vinci — одним из самых авторитетных часовых ритейлеров в России (на протяжении многих лет официальный дилер Officine Panerai).

Первое специальное издание часов, выпущенное в количестве 50 экземпляров, — это Luminor Marina 44 mm (PAM00452) в корпусе из полированной стали с матированным устройством защиты заводной головки. У часов классический черный циферблат с элегантными в своей простоте цифрами и часовыми маркерами, покрытыми люминесцентным веществом Super-LumiNova. Помимо них, на циферблате присутствуют надписи Luminor Marina и Panerai, а также изображение боевых пловцов верхом на управляемой ВМС Италии подрывали корабли-цели.

Именно для подводных пловцов были разработаны первые часы Panerai. Часовая и минутная стрелки, равно как и маленькая секундная в положении «9 часов», покрыты люминесцирующим материалом, что не только значительно улучшает читаемость циферблата в любых условиях, но и придает часам элегантный винтажный облик, который подчеркивает «состаренная» кожа ремешка. В корпусе скрывается механизм OP II.

Вторая «московская» модель еще более эксклюзивна. Часы Radiomir 10 Days GMT — 47 mm (PAM00471) в традиционном подушкообразном корпусе из полированной стали — выпущены серией всего в 10 экземпляров. Все элементы черного сэндвичевого циферблата, как и стрелки, покрыты Super-LumiNova: цифры, линейный индикатор 10-дневного запаса хода, маленькая секундная стрелка в положении «9 часов», календарь и надпись «Radiomir Panerai». Часы поставляются на винтажном кожаном ремешке, а в их сердце лежит собственный мануфактурный калибр P.2003.

На задней крышке обеих моделей выгравировано изображение Собора Василия Блаженного.

Еще больше!

LED-панель с диагональю 75 дюймов

Компания Samsung еще раз доказала, что телевизор может являть собой не только продукт высоких технологий, но и быть стильным элементом дизайна. Новую ультратонкую модель ES9007 с диагональю 75 дюймов, роскошной отделкой и встроенной камерой впервые показали в ресторане Bolshoi на открытии сезона Большого театра. Самый большой в линейке Samsung LED-телевизор серии ES9007 включает полный набор функций Smart TV от Samsung: технологию интеллектуального управления голосом и жестами, а также распознавание лиц. Теперь телевизор вас действительно понимает! Специально для киноманов ES9007 оснащен инновационной функцией Sound Share, которая автоматически подключается к беспроводным аудиосистемам Samsung, при этом изображение на экране сопровождается звуком высочайшего качества. Телевизор оснащен



двухъядерным процессором, который позволяет реализовать многозадачность и использовать несколько приложений одновременно.



— VI международная выставка катеров и яхт —

Московское Боут Шоу

12-17 марта 2013 года

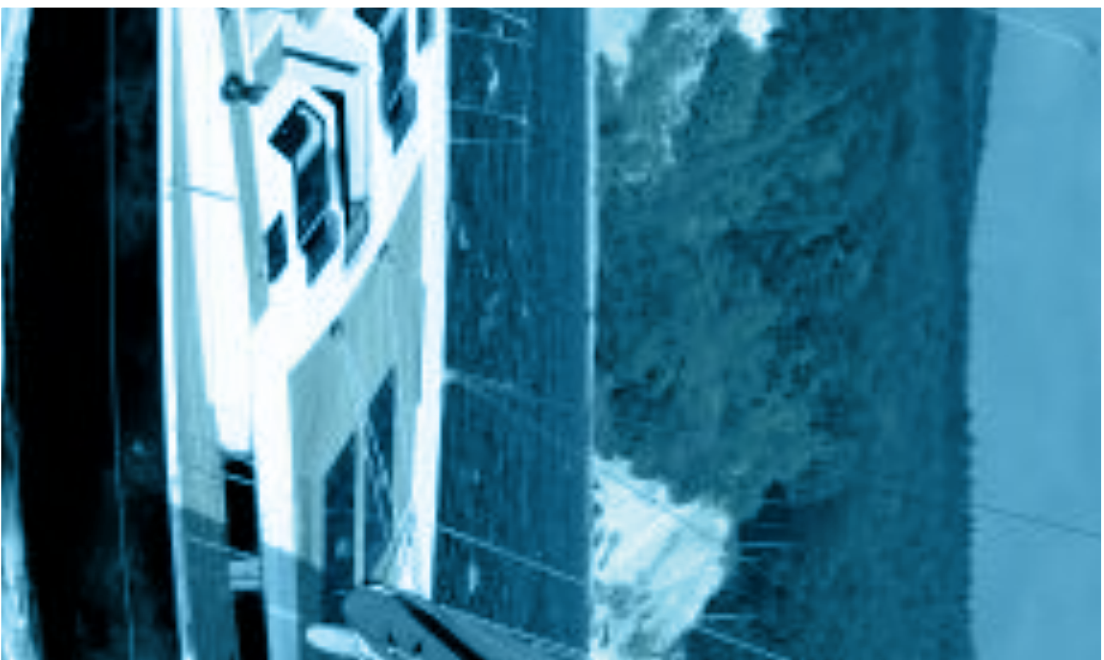
МВЦ «Крокус Экспо», III павильон



Организатор:  **КРОКУС ЭКСПО**
Международный выставочный центр

+7 (495) 223-42-10 | boat2008@crocus-off.ru | www.mosboatshow.ru

Нanse 575



НОВАЯ НАНСЕ 575 ПЕРЕВЕРНЕТ ВАШЕ ПРЕДСТАВЛЕНИЕ О КРУИЗНОЙ ЯХТЕ

NORD STAR
YACHTING

www.nord-star.com

Россия, Санкт-Петербург, Петровский пр. 14.
Телефон +7 (812) 32-555-32

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

PRINCESS

MERIDIAN
YACHTS

FJORD

BRÜLINER®

Нanse

Moody



Скотч — воплощение мечты

В конце августа «бочки мечты», на которых жители России отразили свои желания, отправились на родину скотча

Еще весной этого года стартовала международная кампания титулованного односолодового шотландского виски Glenfiddich — Cask of Dreams («Бочки мечты»).

Проект «Бочки мечты» стал частью концепции марки «Однажды твоя мечта сбудется» (One day you will). Цель этой смелой идеи — вдохновить поклонников Glenfiddich на осуществление своих заветных желаний. По словам Владимира Волошина, менеджера по маркетингу Glenfiddich в России, смысл девиза — идти вперед, не останавливаясь на достигнутом и получать максимум удовольствия от жизни.

С середины мая и до конца июня восемнадцать «Бочек мечты» путешествовали по крупнейшим городам России, побывали в Москве, Санкт-Петербурге, Новосибирске, Ростове-на-Дону, Екатеринбурге и Нижнем Новгороде, вселяя надежду на исполнение желаний в каждого расписавшегося на них.

На винокурне в Шотландии бочки заполнили виски Glenfiddich возрастом 16–18 лет, и далее им предстоит пройти довыдержку, которая займет 3–4 месяца.

Для традиционных американских бочек применяют белый дуб возраста 40–60 лет, для европейских — 60–80 лет. Компания William Grant & Sons первой в индустрии использовала для выдержки солодовых спиртов российский дуб. Автором идеи производства бочек из дуба, выросшего в горах Кавказа, стал Владимир Волошин. Возраст дерева достигает 80–100 лет. Такой эксперимент обещает открытие новых исключительных граней вкуса и аромата. Таким образом, Glenfiddich — Cask of Dreams станет шотландским виски, впервые выдержанным в российском дубе и заряженным российскими мечтами!

«За время проекта мы собрали более 500 000 желаний из разных уголков России! Мы искренне надеемся, что к моменту появления лимитированной серии Glenfiddich — Cask of Dreams в России большинство надежд и мечтаний, которые были написаны на бочках, уже воплотятся в реальность!», — отметил Владимир Волошин.

В России Glenfiddich «со вкусом мечты» появится в первом квартале 2013 года ограниченным тиражом.



Glastron в России

В ноябре в России официально появился легендарный бренд Glastron (США), который стоял у истоков производства стеклопластиковых катеров и одним из первых внедрил совершенно новую в середине 1950-х годов технологию в серийное производство. Сегодня Glastron — это пять линеек различных открытых и каютных трейлерных катеров длиной от 16 до 30 футов с подвесными и стационарными двигателями. Особенность катеров Glastron — использование VEC-технологии (Virtual Engineering

Composites), запатентованного автоматизированного процесса формовки конструкций, напоминающего литье под давлением.

В качестве еще одной ключевой особенности катеров Glastron можно отметить SSV (Super Stable Vee) — специфическую форму корпуса, в которой сочетание размеров, килеватости, формы и расположения скулы и продольных реданов обеспечивает лодкам быстрый выход на глиссирование с минимальным

дифферентом, высокую динамическую остойчивость и устойчивый ход, четкое прохождение поворотов.

Катера бренда Glastron созданы, чтобы доставлять массу удовольствия всей семье! Дополнительную привлекательность придает им пожизненная гарантия на конструктивные компоненты, а также 5-летняя гарантия на корпус.

Эксклюзивным дистрибьютором бренда на территории РФ является компания Prestige Yachts.



С юбилеем!

В этом году 40-летие отмечал концерн BMW M

История BMW M — это серия побед, которые без преувеличения можно назвать легендарными.

1 мая 1972 года в компании BMW AG появилось новое подразделение — BMW Motorsport. В его задачи входила подготовка спортсменов и специальных автомобилей для участия в соревнованиях всех видов — от различных ралли до «Формулы-1». Однако деятельность BMW Motorsport довольно быстро вышла за рамки обычных обязанностей заводской команды. Спортивные достижения BMW пробудили среди поклонников марки интерес к мощным версиям обычных дорожных моделей. Так, в 1974 году появились первые «заряженные» BMW 5-й серии: 530, 533i, 535i, которые отличались от своих конвейерных аналогов не только мощностью двигателя, но особой подвеской и тормозной системой.

Следующим крупным проектом BMW M стало создание первого среднемоторного суперкара BMW M1, который стал самым быстрым автомобилем на дорогах Германии.

Решив развить успех M1, компания выпустила M535i с 6-цилиндровым двигателем мощностью 218 л.с. По сути именно так появилось первое поколение M5. Затем в 1986 году появилась модель M3. С этого момента и началась эпоха мощных двигателей внутреннего сгорания. И, конечно, новая линейка автомобилей BMW M Performance, которая сегодня в России представлена моделями BMW X5 M50d и BMW X6 M50d, а уже в следующем году в России появятся M5 50d.

Особенность моделей BMW M и предпочтения их владельцев подвигли компанию на создание специализированных дилерских центров, в которых представлены исключительно автомобили серии M. Так, летом 2011 года появился дилерский центр в Сингапуре, а осенью того же года в Санкт-Петербурге открыли эксклюзивный сертифицированный дилерский центр «Парк М».



И еще важное. Четвертая победа в сезоне канадского гонщика из команды BMW Team Schnitzer Бруно Спенглера за рулем автомобиля BMW Bank M3 DTM, победа в десятой заключительной гонке «Немецкого чемпионата по кузовным гонкам» (DTM, Deutsche Tourenwagen Masters) подняли на вершину пьедестала и самого гонщика, и команду и бренд BMW. В чемпионате принимали участие 20 автомобилей самых известных марок, и такая победа BMW более чем показательна.

Максимум
ПАКЕТ УСЛУГ

(495) 786 8866 / 8 800 100 8866
www.alfabank.ru

Primus inter pares
Первый среди равных

A Альфа-Банк

ОАО «АЛЬФА-БАНК». Генеральная лицензия Банка России
на осуществление банковских операций от 05.03.2012 №1326.
На правах рекламы

Максимум

ПАКЕТ УСЛУГ

- Персональное обслуживание
- Выделенная телефонная линия
- Карты высших категорий
- Возможность получения кредитной карты с повышенным лимитом
- Повышенные лимиты на денежные переводы в интернет-банке «Альфа-Клик»
- Бесплатные валютные переводы в интернет-банке «Альфа-Клик»
- Конвертация валюты по курсу «Альфа-Форекс»
- Повышенное начисление «миль» по программам с авиаперевозчиками (Аэрофлотом и S7)
- Программа по страхованию путешественника в России и за рубежом
- Доступ в бизнес-залы российских аэропортов
- Трансфер в аэропорт и встреча из аэропорта
- Услуги по программе "Личный Адвокат"



Альфа·Банк



Sunseeker в Петербурге

В августе в петербургском яхт-клубе «Крестовский» состоялась вечеринка «Sunseeker Summer Party». Это ежегодное мероприятие было приурочено к важному событию — летом в Санкт-Петербурге открылся новый офис финской компании Wihuri Power Products «Sunseeker North», которая представляет этот английский яхтенный бренд в России, Скандинавии и странах Балтии. Вечеринка собрала партнеров

компании, клиентов и капитанов яхт Sunseeker. После приветственного коктейля гостей ждал великолепный ужин, сопровождавшийся живой музыкой, и знакомство с моторной яхтой Sunseeker 53, которую представили в Петербурге впервые. Директор компании Wihuri Power Products Ями Арнио-Вихури поблагодарил собравшихся гостей и высказал надежды на дальнейшее сотрудничество и развитие яхтенной

индустрии в Северо-Западном регионе. Новый офис компании позволит улучшить качество обслуживания клиентов. Главный офис Wihuri Power Products с выставочной площадкой и сервисным центром находится в Хельсинки, где компания осуществляет не только продажу яхт, но и помогает владельцам судов во всех эксплуатационных и технических вопросах в течение года.



Одной строкой

● **27-МЕТРОВАЯ ЯХТА VALS II** затонула прямо на якорной стоянке в 200 метрах от берега неподалеку от Ниццы. На построенной в 1995 году на турецкой верфи Proteksan Turquoise лодке ночью открылась течь, с которой команда не смогла справиться.

● **ПОЛИЦИЯ ВЕЛИКОБРИТАНИИ** просматривает аукционы eBaу для поиска украденных лодок и подвесных моторов. Недавно сыщики отследили и выиграли два аукциона, отправив преступника на скамью подсудимых.

● **НОРВЕЖСКАЯ КОМПАНИЯ** Norsafe, производящая спасательные шлюпки для крупных коммерческих судов, установила рекорд, сбросив новую модель GES50 MKIII в воду с высоты 61,5 м. Испытания прошли успешно!

● **ЧТОБЫ ИЗБЕЖАТЬ** потери времени в автомобильных пробках, лондонский бизнесмен Джереми Пэкстон стал... летать в центр города

на водометно-левитационной установке JetLev.

● **ДИЗАЙНЕРЫ FEADSHIP** спроектировали суперяхту для... Альберта Эйнштейна. На ее борту предусмотрены аудитории, апартаменты для отдыха ученых коллег, а также особые двойные рули Шиллинга, позволяющие активно управлять потоком от винтов, существенно повышая управляемость судна.

● **БОЛЕЕ СТА ДНЕЙ** тюрьмы получила англичанка Элисон Уилан, которая в состоянии алкогольного и наркотического опьянения угнала пассажирский паром на реке Дарт и с криками «Я — Джек Воробей, пират XXI века!» протаранила несколько судов.

● **ШИРОКАЯ ПУБЛИКА** получила доступ к 280 000 архивных экзаменационных ведомостей 1850–1927 годов, среди которых есть и личное дело Эдварда Джона Смита — капитана «Титаника». Оказалось, он провалил свой первый капитанский экзамен из-за недостатка навыков по навигации.

В море — с Monaco Limited Edition

Официальный спонсор Monaco Yacht Show 2012 — часовая мануфактура Ulysse Nardin — представляет новую модель

Часы Monaco Limited Edition — превосходный образец высокого часового искусства — являются не только прекрасным инструментом для измерения времени, но и наделены массой уникальных качеств. Главное из них в том, что они способны выдерживать экстремальные нагрузки. Достаточно сказать, что корпус водонепроницаем до 200 метров!

Модель снабжена механизмом с автопод заводом (он виден через прозрачную заднюю крышку), увеличенной секундной стрелкой на дополнительном циферблате и большим окошком даты (на отметке «6 часов»). Запас хода соответствует 42 часам (индикатор запаса хода расположен у 12-часовой отметки).

Стальной корпус диаметром 45,8 мм покрыт слоем матового каучука, прошедшего процесс вулканизации.

Корпус часов с вращающимся в одну сторону безелем и фиксируемой на резьбе заводной головкой имеет индивидуальный номер. Задняя крышка — антибликовое сапфировое

стекло, украшенное гербом княжества Монако.

О море напоминает синий цвет корпуса, часовые метки, а также часовая и минутная стрелки, покрытые голубым люминесцентным составом для улучшения видимости, окрашенные в синий малые стрелки. Украшенный волнообразным рисунком каучуковый ремешок часов Monaco Limited Edition синего цвета с керамическими вставками и эксклюзивной черной керамической раскладывающейся застежкой делает часы надежным и функциональным аксессуаром.

Выпуск коллекции лимитирован 100 экземплярами. Каждый из них имеет индивидуальную гравировку, выполненную на золотой пластине, закрепленной на корпусе.

Новая лимитированная серия является прекрасным дополнением коллекции Marine Diver.



Стильная одежда для загородного отдыха

Модные новинки для предстоящей зимы



Восенне-зимней коллекции немецкого бренда Brigitte Von Boch истинные ценительницы стильного отдыха за городом найдут удобные жилеты из меха, гарнитуры изысканной вязки из шерсти оранжевого и бежевого цвета — шапочка с помпоном, длинный шарф и варежки; меховые наушники различных цветов, а также манжеты на рукава и воротнички. К удлиненному бежевому платью из шерсти и кашемира несложно подобрать эффектный вариант из коллекции узорчатых платков из шерсти, хлопка или шелка, а также оригинальный ремень из кожи. Неповторимый образ своей обладательницы подчеркнут мягкие лайковые перчатки золотого или красно-серого цвета с вырезом на шерстяной подкладке, небольшие наплечные сумочки из велюра на тонком ремешке или большая и практичная сумка с плетеными ручками, выполненная под кожу крокодила.

Мужчинам защититься от холода со вкусом предлагают дизайнеры из Emporio Armani EA7. В зимней коллекции этой марки найдутся пуховики с практичным утепленным горлом и текстильными вставками, подчеркивающими принадлежность марки к спортивному направлению. Для тех, кто предпочитает активный отдых, предусмотрены короткие, не сковывающие движения стеганные куртки на пуху, в которых удобно кататься на лыжах или коньках. Брюки с накладными карманами из эластичного материала, который защитит от сырой погоды и ветра, также придется по вкусу любителям занятий спортом.

Все это и многое другое можно найти в магазинах Foxland, которые расположены на территории ССК «Лисья нора» (www.foxlodge.ru), в ТВК «Спорт Хит», ТРЦ «Европарк» на Рублевском ш., 62, а также в интернет-магазине www.mustofox.ru.



FORMULA



FORMULA – №1 в Америке, встречайте теперь и в России!

FORMULA представляет широкую линейку катеров и яхт:
от 240 Bowrider и 27 Cruiser до 48 The YACHT
и скоростного болида 382 FASTECH !

ВЫБЕРИ СВОЮ **FORMULA** УСПЕХА!



www.smarine-yachts.com

Офис в Москве:

KONIG MOTOR CLUB,
Россия, Москва,
3-ий Силикатный пр. д.4,

+7 (903) 564-36-52

Офис в Монако:

Le Cimabue, 16,
Quai Jean-Charles Rey,
98000 Monte Carlo, Monaco



S. MARINE
YACHTS

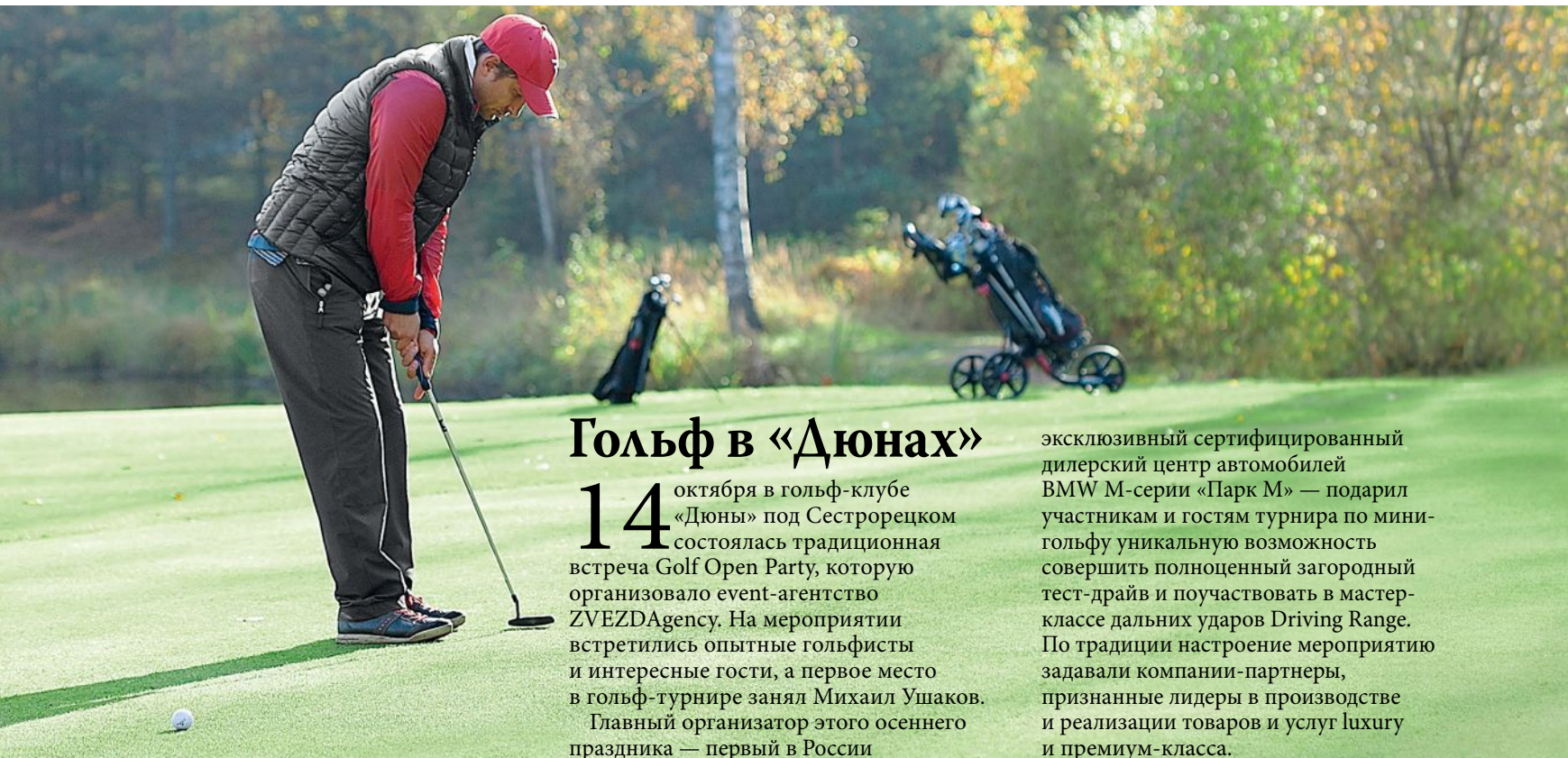
Сад Кунио Накадзима

Московский банк Сбербанка России организовал VIP-прием «В драгоценном саду Накадзима»

В начале октября во Всероссийском музее декоративно-прикладного и народного искусства состоялся VIP-прием Московского банка Сбербанка России по случаю предпремьерного показа выставки японского художника Кунио Накадзима. Ценителям ювелирного искусства были продемонстрированы свыше 80 работ из драгоценных металлов и камней, собранных мастером по частным коллекциям. Вечер прошел в лучших японских традициях. Гостей встречали звуки японских музыкальных инструментов и девушки, одетые в национальные платья ципао; выставочный зал украшали вазы с выгравированными стрекозами — символом знаменитой коллекции японского эмалиера. На приеме мастер рассказал о каждом из своих уникальных изделий, в частности — об ожерелье «Фантазия» (одно из самых сложных изделий в его коллекции), в котором ювелир воплотил образ бабочки в полете. В Москве выставка экспонируется до 20 ноября.



Генеральный директор «Сотбис Россия» Михаил Каменский и японский художник Кунио Накадзима



Гольф в «Дюнах»

14 октября в гольф-клубе «Дюны» под Сестрорецком состоялась традиционная встреча Golf Open Party, которую организовало event-агентство ZVEZDAgency. На мероприятии встретились опытные гольфисты и интересные гости, а первое место в гольф-турнире занял Михаил Ушаков. Главный организатор этого осеннего праздника — первый в России

эксклюзивный сертифицированный дилерский центр автомобилей BMW M-серии «Парк М» — подарил участникам и гостям турнира по мини-гольфу уникальную возможность совершить полноценный загородный тест-драйв и поучаствовать в мастер-классе дальних ударов Driving Range. По традиции настроение мероприятию задавали компании-партнеры, признанные лидеры в производстве и реализации товаров и услуг luxury и премиум-класса.

КУРОРТ В ГОРАХ

Позвольте помочь Вам открыть для себя один из лучших курортов России – горно-туристический центр ОАО «Газпром». Ощутите уникальную атмосферу единения с природой на идеально подготовленных горных трассах. Наполните жизнь незабываемыми мгновениями, посетив знаменитый оздоровительный комплекс CHANDELLE BLANCHE MEDIC SPA & BEAUTY. Именно здесь, в окружении Кавказских гор и безупречного сервиса наших отелей, – излюбленное место отдыха респектабельной публики и эпицентр активной светской жизни.

★★★★★

ГРАНД ОТЕЛЬ ПОЛЯНА

+7 (862) 259 55 95

www.grandhotelpolyana.ru

★★★★★

ПИК ОТЕЛЬ

+7 (862) 259 59 99

www.peakhotel.ru





«Буря и натиск»

Тест-драйвы спортивных автомобилей в рамках Porsche Russia Roadshow

На автодроме «Санкт-Петербург» в поселке Шушары состоялся ежегодный тест-драйв автомобилей Porsche, организованный официальным дилером — компанией «Олимпавто».

Мероприятие посетили около 150 человек — владельцев автомобилей, приверженцев спортивного нрава и яркой индивидуальности марки Porsche. На специально подготовленных трассах гоночного трека участники тест-драйва испытывали легендарные Porsche, выполняли различные

упражнения на автомобилях Porsche 911 Carrera S Cabrio, Porsche 911 Carrera S, Porsche Boxster S, Panamera GTS, Panamera 4S, Panamera Turbo.

Porsche Russia Roadshow стало хорошей возможностью протестировать спорткары Porsche, понять, на что способны серийные модели в условиях профессионального гоночного трека. Во время тест-драйва гости смогли убедиться, что Porsche — это не только красивые спортивные автомобили, но инженерное мастерство — прочный

фундамент для разработки современных автомобилей. Это техническая точность и беспримерная пригодность к повседневной эксплуатации, сопровождаемые силой, которую можно ожидать только от Porsche. Наконец, это традиции, которые дают уверенность в каждом новом дне за рулем Porsche.

По результатам заездов гости мероприятия получили сертификаты об участии в Porsche Russia Roadshow, а также памятные призы от организаторов и партнеров.



Made in Italy

В сентябре в салонах Uomo Collezioni свое искусство демонстрировали мастера из Италии

Uomo Collezioni — модный бренд и сеть салонов итальянской мужской одежды в Москве. У Uomo Collezioni есть готовые коллекции одежды, позволяющие выглядеть стильно и элегантно: классические костюмы и сорочки ручной работы, брюки и спортивные пиджаки, прекрасный трикотаж, пальто и куртки, обувь и аксессуары. Однако тем, кто ценит особую роскошь и предпочитает собственный стиль, в салонах Uomo Collezioni предоставляется возможность заказать индивидуальный пошив. Чтобы лично пообщаться с клиентами и принять заказы, ежегодно в Москву приезжают итальянские мастера. Ценностью такого общения является возможность получить консультацию по стилю от истинных знатоков, посоветоваться относительно выбора тканей и кроя или вовсе возложить на плечи

профессионалов создание гардероба.

Классический мужской костюм остается по своему крою практически неизменным уже многие десятилетия. Он может износиться, но выйти из моды — никогда. И его качество во многом зависит от того, насколько умело он скроен. Принимая заказ, портной снимает до 40 мерок, включая угол наклона плеч, что позволяет готовым изделиям идеально сидеть по фигуре, не сковывая движений.

После снятия мерок заказ отправляется на фабрику в Италию, и через 4–6 недель владелец получает идеально подходящий ему предмет одежды. Сейчас, когда вы читаете эту заметку, счастливые заказчики наверняка уже получили свои костюмы — произведения искусства. Вещи, которые создаются на заказ, находятся вне временных рамок и по праву могут так называться.

Рыбакам и не только

На Волге прошел тест-драйв катеров Smokercraft и презентация первого произведенного в России хаусбота

28 сентября на турбазе «Подсолнух» в Саратовской области состоялся масштабный тест-драйв. Журналисты МВУ и других яхтенных изданий смогли опробовать первый построенный в России хаусбот под маркой Thoroughbred Houseboats (подробнее читайте в этом номере МВУ, стр. 178), а также более десятка разнообразных катеров, производимых американской

компанией Smokercraft под брендами Starcraft, Smokercraft, Sunchaser, Sylvan, American Angler, Starweld, Bay Series. Это большое семейство включает рыболовные и прогулочные лодки, а также новинку на российском рынке — понтонные катера. Последние вызвали особенный интерес благодаря большой пассажировместимости, минимальной осадке и удобству швартовки. Несмотря на непривычную архитектуру, лодка-

пonton развивает высокую скорость (до 60 км/ч) и не кренится в повороте. Рыболовные же катера оснащены всем необходимым для комфортной рыбалки и хранения улова (для этого, например, предусмотрены вместительные садки с аэрацией), а богатый список опций позволяет скорректировать оснащение по желанию. Дополнительные плюсы катеров Smokercraft — разумная цена и простота обслуживания.



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



Под «музыку» RASCHINI

В октябре модный дом RASCHINI при поддержке компании «Хендэ Мотор СНГ» и в партнерстве с компанией S. MARINE YACHTS, представляющей яхты Dominator и Marquis, провели закрытую мировую премьеру балета «Dances of angels. Queen — the ballet».

Дом RASCHINI продолжает прекрасную традицию проводить значимые в культурной жизни Москвы мероприятия, воплощая их в концепцию «Ночь избранных». Раз в год самая изысканная публика столицы имеет возможность присутствовать на закрытой мировой премьере балета. Для премьерного показа в этом году была выбрана уникальная постановка, сочетающая творческие идеи легендарной группы Queen, арт-директора французской продюсерской компании Tour a Tour Production Паскаля Мартино и художественного руководителя Московского государственного ансамбля танца «Русские сезоны» Николая Андросова.

В этот вечер гости стали свидетелями

уникального события в культурной жизни столицы, которое подарил им итальянский дом RASCHINI. Они получили редкую возможность погрузиться в атмосферу прекрасного мира классического балета в единении со взрывной силой композиций легендарной группы Queen. В новом балетном спектакле, где задействованы ведущие танцовщики русского балета, неожиданным и оригинальным образом переплелись, казалось бы, взаимоисключающие эстетики легендарного русского классического балета и рок-музыки Queen.

Модному Дому RASCHINI удалось невероятное: буквально каждый гость не только придерживался дресс-кода, но и воплощал изысканный стиль и элегантность. В рамках уникального культурного события модный дом RASCHINI представил лучшие вечерние наряды последней коллекции. Организаторам вечера было приятно видеть гостей, которые, выражая свое



восхищение творчеством мастеров RASCHINI, посетили премьеру в одежде и аксессуарах модного дома.

Также в фойе «Светлановского зала» Дома музыки гостям мероприятия был представлен роскошный седан представительского класса Hyundai EQUUS, воплотивший в себе лучшие черты современного автомобиля премиум-класса для истинных ценителей изысканности.



ЭНОТЕКА

Мы точно знаем, где искать истину!

Делаем все, чтобы
Вы выбирали из лучшего!

Любовь к истине каждый день заставляет нас
совершать открытия, и мы хотим разделить
с Вами радость новых свершений!

Во всех супермаркетах «Азбука Вкуса» для Вас
открыты Энотеки. В них бережно собраны
наши лучшие винные впечатления и знания,
а опытные кависты готовы раскрыть
Вам все тайны букетов и ароматов.

Да, и не забудьте заглянуть в специализированные
Энотеки на Кутузовском 18, Ленинском 16
и Комсомольском 34 – здесь Вы найдете
полное собрание наших «винных историй»
и привлекательные скидки на весь ассортимент.

Ваш винный консультант
+7 (495) 980-72-16
www.azbukavkusa.ru

УМЕРЕННОЕ УПОТРЕБЛЕНИЕ АЛКОГОЛЯ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ

Полный комплект

Компания Premium Yachts, представляющая на российском рынке такие бренды итальянской Ferretti Group, как Ferretti, Pershing, Mochi Craft, Custom Line и CRN, теперь является эксклюзивным дистрибьютором всех брендов, входящих в состав Ferretti Group. К уже упомянутым маркам добавились Riva, Itama и Bertram. Соответствующие соглашения между Premium Yachts и Ferretti Group подписаны в октябре во время генуэзского боат-шоу.

Riva — поистине уникальная верфь со 170-летней историей (вошла в состав Ferretti Group в 2000 году) производит открытые и флайбриджные моторные яхты в диапазоне от 8 до 35 метров. «Визитная карточка» марки — изысканный дизайн как экстерьера, так и интерьера. Itama специализируется на открытых спортивных яхтах длиной 13–24 м. Наконец, американская верфь Bertram Yachts строит рыболовные лодки от 11 до 24 метров.



Балтика, яхты... Это дело!

В сентябре прошла Балтийская деловая регата. Восемь парусных яхт разных брендов длиной 40–50 футов собрались, чтобы пройти маршрутом Стокгольм – Сандхамн (Швеция) – Мариехамн (Аландские острова, Финляндия) – Таллин (Эстония) – Санкт-Петербург. В экипажах, как заявили организаторы регаты, «бизнесмены, чиновники, состоятельные искатели приключений». Организаторы — Яхт-клуб Санкт-Петербурга при содействии яхтенного порта «Геркулес».

Самое главное, что следует сказать в этой связи, — регата была... настоящей, не парадно-прогулочного формата, в который иногда выливаются подобные мероприятия благодаря всепроникающему «гламуру». В ее программе были не только гала-ужин, концерты и другие элементы культурной программы. Настоящие лодки, ведомые настоящими капитанами, оказались перед лицом стихии, и экипажи яхт проявили себя достойно.

Старт первой гонки при ветре до 15 узлов прошел спокойно, а вскоре пришел небольшой ураган с ветром 40 узлов, в центре

которого... штиль. Все 8 яхт вступили в схватку со стихией, когда один за другим рвались паруса (их потом зашивали до ночи).

Вторая гонка до Таллина вышла спокойной, в один гас на скорости 8–9 узлов. Но при этом полноценные вахты, дневные и ночные, слежение за соперниками, изнуряющая качка...

Из восьми экипажей участие в гонке по разным причинам прервали три, остальные дошли до Питера.

По результатам трех гонок 1-е место заняла яхта *Midnight Sun* (Beneteau 50, капитан Михаил Гохман), экипаж — компания Baltica-Trans.

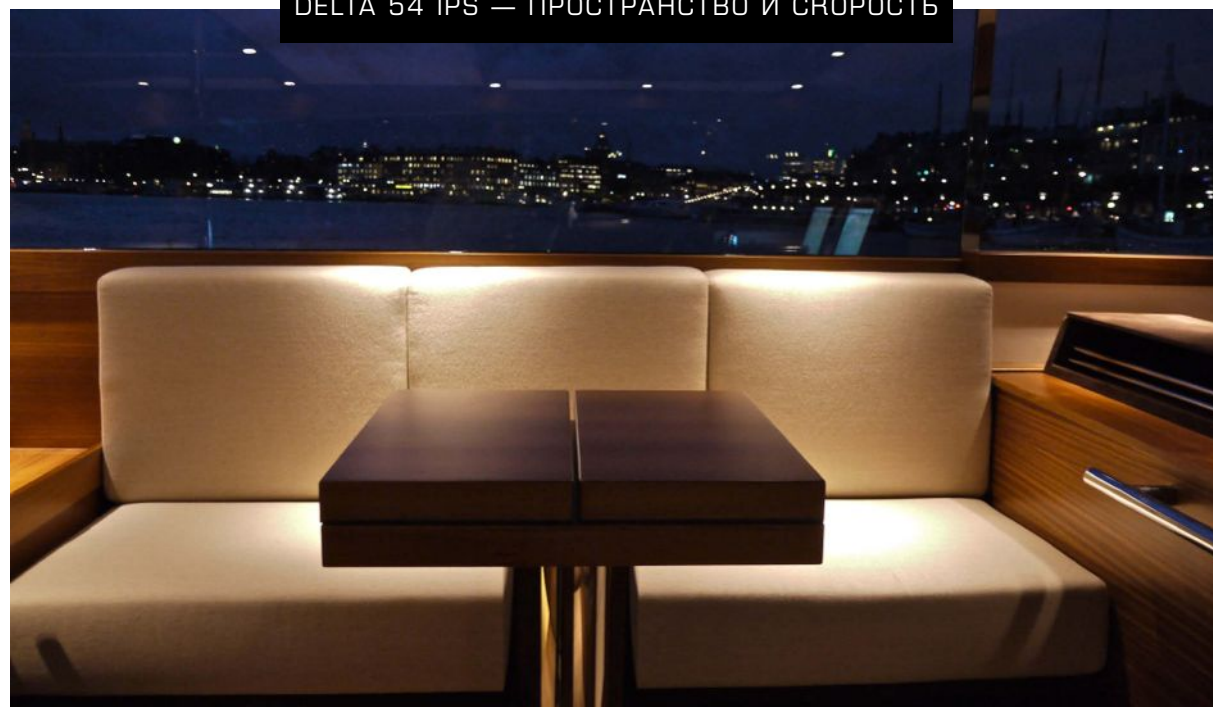
На церемонии награждения в яхтенном порту «Геркулес» все участники оживленно обсуждали маршруты будущей регаты, порты захода.

Балтийская деловая регата – 2012 уже вторая по счету, и есть все основания считать, что она стала доброй традицией. Ей предстоит развиваться, обрести флот и более сложными маршрутами. Во всяком случае на Балтике стало одним интересным парусным событием больше, и это вызывает искреннюю радость.





DELTA 54 IPS — ПРОСТРАНСТВО И СКОРОСТЬ



DELTA 54 IPS, ALL CARBON FIBRE



197022, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, ПЕСОЧНАЯ НАБ., 18, ЛИТЕР А, ПОМ. 5Н,
 +7 (921) 909 56 55 +7 (921) 961 98 24 +7 (812) 702 47 70
 INFO@JONACOR-MARINE.RU WWW.JONACOR-MARINE.RU

SWEDEN | NORWAY | FINLAND | ESTONIA | GREENLAND | GREECE | MONACO | HONG KONG



Сезон закрыт!

*В Петербурге отметили
окончание яхтенной навигации*

В начале сентября в Санкт-Петербурге журнал Motor Boat & Yachting совместно с морским агентством Nord Star провели закрытие яхтенного сезона в ресторане «Паруса». На вечеринке собрались друзья и партнеры журнала, владельцы яхт Princess, а также интересующаяся яхтингом светская публика.

Гостей ждала насыщенная гастрономическая программа, а в перерывах конференса они смогли познакомиться с роскошным четырехдверным купе Mercedes-Benz CLS, которое представил петербургский дилер Mercedes «Авангард», а также записаться на тест-драйв. Не меньшее внимание посетителей привлекали уникальные ножи и эксклюзивные

подарки William Henry, показанные компанией Kasumi. По залам ресторана дефилировали промоутеры Parliament, щедро одаривая желающих табачными аксессуарами. Особое внимание гостей привлек большой живописный макет жилого комплекса Crystal. Этот грандиозный проект реализует Apriori Development Group, и каждый заинтересовавшийся мог получить исчерпывающую информацию о возможностях нового жилого комплекса.

Развлекательная программа, по свидетельствам гостей, поразила своим размахом.

В сумерках под лучами софитов из-за дальних причалов яхт-клуба «Крестовский» показались белые силуэты яхт Princess, которые прошли парадным строем в непосредственной близости от террасы «Парусов». Затем на противоположном берегу раздались многочисленные залпы салюта, раскрасившие небо над Крестовским островом. Во второй части



мероприятия гостей ждал концерт коллектива из Германии Club des Belugas, исполняющих музыку в стиле нью-джаз, и розыгрыш призов от партнеров журнала. Теперь владельцы яхт и все наравнодушные к морю друзья журнала ждут открытия следующего яхтенного сезона вместе с Motor Boat & Yachting.



Русская кухня в историческом интерьере
в центре Санкт-Петербурга

❧ — ❧
*Russian cuisine and historical interior
in the center of Saint-Petersburg*

12 Sadovaya Street, +7 (812) 930-04-44
Садовая ул., 12, +7 (812) 930-04-44


GINZA
PROJECT
www.ginzaproject.ru



Поиск с неба

Пассажиры и пилоты помогли найти яхтсмена

Команда и пассажиры двух коммерческих авиарейсов помогли обнаружить пропавшего яхтсмена, чья лодка потеряла мачту в шторм в 300 милях от побережья Австралии. 44-летний капитан к тому времени не выходил на связь уже 16 часов и находился вне зоны досягаемости вертолетов, а спасательным судам потребовалось бы немало времени, чтобы добраться до места, где он активировал спасательный GPS-маячок. Австралийские спасательные службы обратились с просьбой к находящимся в воздухе пилотам

Air Canada и Air New Zeland отклониться от своих маршрутов и помочь в поисках яхты. Самолеты снизили высоту до 1200 м, и пассажиров попросили внимательно смотреть в иллюминаторы.

Позже один из пассажиров, летевший из Сиднея в Ванкувер, поделился своими впечатлениями в Facebook: «Невероятно и даже немного шокирует, на что способен Boeing 777, маневрирующий низко над океаном без автопилота!» В какой-то момент несколько человек увидели пропавшую яхту, пилоты сообщили координаты, и яхтсмена благополучно спасли.



Море перейти

Путешественник Крис Тодд предпринял попытку перехода через Ирландское море. Он в буквальном смысле слова хотел перейти море в самодельном «беличьем колесе» под названием Tredalo, установленном на двух каяках. 35-летний искатель приключений планировал таким образом собрать пожертвования в размере £ 20 000 в пользу спасательной службы RNLi и Ассоциации слепых своего родного города Уилтшира. Крис прошел уже почти половину пути, когда погода резко испортилась и рули перестали справляться с боковой волной. В итоге ему пришлось пересечь в лодку поддержки, которая взяла колесо на буксир и отправилась обратно в Уэльс. К сожалению, по пути Tredalo развалилось на две части.



И явилось ему око...

Собираясь прогуляться по пляжу, вряд ли кто-то ожидает найти там... глаз. Джино Ковачи тоже не ждал такого, но не заметить гигантское буркало у полосы прибоя, среди ракушек и мокрых сигаретных пачек, было нельзя. В диаметре невероятная находка составила около 10 см и едва помещалась на ладони. «Глаз был очень-очень свежим, из него даже вытекала кровь, когда я клал его в пакет», — рассказывает Джино.

Необычный объект передали для изучения биологам, которые сходу не смогли определить, кому он мог принадлежать, и зафиксировали для дальнейших исследований. В качестве потенциальных «владельцев» глаза рассматривались гигантские кальмары и неизвестные виды рыб, однако позже наиболее вероятным обладателем была названа рыба-меч, которая повсеместно обитает в этих водах.

Mainship в новых руках

Американская верфь Marlow Yachts, известная своими траулерными яхтами, приобрела обанкротившуюся в апреле Luhrs Marine Group, прежде известную своими брендами Hunter Marine, Luhrs и Mainship. Объявив о сделке, руководители Marlow Yachts заявили, что планируют вывести парусный бренд Hunter на уровень мировых лидеров, а также продолжить строительство прогулочных траулеров под маркой Mainship несмотря на то, что сама верфь тоже изначально производит траулеры Marlow.

«У Mainship и Hunter получалось в какой-то мере конкурировать с лучшими европейскими брендами; я намереваюсь внедрить в производство современные американские технологии, которые повысят качество без увеличения стоимости лодок и потери конкурентных преимуществ», — высказался Дэвид Марлоу в одном из интервью.

от 6 870 000 р.



Velvette 41 Evolution

Длина 12.5 м
Ширина 3.5 м
Пассажиров 12

от 4 970 500 р.



Velvette 33 Intelligent

Длина 10.12 м
Ширина 3.2 м
Пассажиров 10

от 2 779 500 р.



Velvette 29 Envy

Длина 8.9 м
Ширина 2.7 м
Пассажиров 10

от 1 689 000 р.



Velvette 25 Euphoria

Длина 7.7 м
Ширина 2.55 м
Пассажиров 8

от 897 500 р.



Velvette 24 Euphoria

Длина 7.4 м
Ширина 2.55 м
Пассажиров 8

от 1 197 500 р.



Velvette 23 Active Sedan

Длина 7.09 м
Ширина 2.55 м
Пассажиров 8

от 1 297 000 р.



Velvette 22 Image

Длина 6.85 м
Ширина 2.36 м
Пассажиров 6

от 479 500 р.



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



ЧУВСТВОВАТЬ ПРЕВОСХОДСТВО
VELVETTE
M A R I N E

“ Лишь подслеповатые старые ворчуны могут сетовать на то, что моторные яхты нынче все на одно лицо ”



СЛОЖНЕЕ НЕКУДА?

ДЭВИД МАРШ: Стоит ли нам беспокоиться о появлении на яхтах еще более сложных и изощренных бортовых систем или лучше расслабиться и принять это как данность?

Прогулка по выставке в Саутгемптоне оказалась для меня весьма занимательной. Судя по количеству эффектных новых моделей от больших и маленьких верфей, экономические неурядицы в Европе не причинили им особого вреда. Каковы же основные тенденции? Если говорить о формах и дизайне, то публике представили весьма разнообразный набор, и лишь подслеповатые старые ворчуны могут сетовать на то, что моторные яхты нынче все на одно лицо. Наши лодки неумолимо становятся все сложнее, причем значительно. Давно уже минули те дни, когда кормовые подруливающие устройства, мощные инверторы и гидравлические транцевые платформы считались элементами роскоши. Сегодня в списках опций значатся гироскопические и гидравлические стабилизаторы, опреснители, теплый пол, сенсорные экраны, системы комплексного контроля за судном и многое другое.

Стоит ли переживать по этому поводу? Ведь в случае чего у нас есть береговая охрана и специализированные спасательные службы для более экстремальных ситуаций. Однако море не шоссе: при возникновении серьезной поломки вы не можете съехать на обочину, припарковаться и покуривать в ожидании помощи. Неисправности на воде всегда будут более опасными, чем автомобильные. Логика подсказывает: чем сложнее становятся яхты, тем больше шансов чему-то на них выйти из строя.

К счастью, я не считаю такой подход единственно верным. В общем случае дополнительный прибор не должен повышать риск поломки всей системы, если только от нее не зависит функционирование целого судна. Например, если выйдет из строя опреснитель, электрогидравлический привод кран-балки или кондиционер, вряд ли это создаст угрозу для жизни. Или, если вы захотите подать мартини, а генератор льда вдруг откажется работать, вряд ли это поставит вас в тупик. Возможно, самые важные в этом смысле опциональные приборы — это стабилизаторы, поскольку многие лодки полагаются на них при движении в шторм. Но даже если владельцы яхт безоговорочно им доверяют, всегда можно держать на борту простую альтернативу в виде самодельных забортовых успокоителей качки (см. стр. 252). С другой стороны, если в качестве главной функции стабилизаторов рассматривать повышение комфорта, то их временный выход из строя вряд ли доставит много проблем. Можно также привести противоположный аргумент: усложнение системы

снижает риск критичной поломки. Согласно статистике, большинство технических проблем возникает из-за некачественного и грязного топлива. Не считая выхода из строя электрики, сейчас эта причина занимает второе место в списке наиболее частых неисправностей. Возможно, именно поэтому любители кругосветных путешествий из Nordhavn применяют намного более сложные топливные системы, чем конкуренты. В них входят четыре автономных танка плюс отдельный дневной танк, система тонкой очистки и перекачки топлива, отдельные аналоговые приборы на танках и по два сменных топливных фильтра на каждый двигатель и генератор. Их топливные танки обычно сделаны так, что взрослый человек средних габаритов может открыть сервисный люк и забраться внутрь, чтобы провести ремонт. И если бы мне нужно было пересечь океан, то я бы выбрал лодку Nordhavn, несмотря на подобное усложнение.

Мораль такова: комплексные системы должны быть грамотно сконструированы, установлены экспертами в соответствии с рекомендациями производителя, а рядом должно быть достаточно места для сервисного доступа. Мы знаем, что не все системы соответствуют этим требованиям, но если все же это имеет место быть, то их сложность не станет причиной увеличения риска поломки. **МВУ**



ПРОДАЕТСЯ БИЗНЕС В ФИНЛЯНДИИ

Компания по продаже и сервисному обслуживанию катеров и наземного транспорта для активного отдыха и путешествий. Производственные и торговые площади компании расположены в регионе Турку вблизи архипелага. Имеются возможности для их расширения. Компания осуществляет успешную деятельность на протяжении нескольких десятилетий и является одним из лидеров отрасли в своем регионе. Выгодное месторасположение, высококвалифицированный персонал и положительная репутация компании предоставляют широкие возможности для дальнейшего развития бизнеса. Владельцы компании готовы остаться в числе акционеров.

Цена по запросу.
Телефон для получения дополнительной информации:
+7 (812) 380-01-47



Privateer Trawler 60



Privateer Pilot 49



Privateer Trawler 52



Silverline Trawler 1500



Privateer Elegance 43

PRIVATEER  SILVERLINE
YACHTS

Leyesleatswei 2 - 8624 HW Uitwellingergera, Holland - Tel: 0031 515 559044 - fax: 0031 515 559410

info@privateeryachts.com - www.privateeryachts.com - www.silverlineyachts.com

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

“В отличие от европейских коллег, у российского дилера сегодня есть запас прочности и возможность взять вашу старую лодку в trade-in”



ЛОДКА «ТАМ» — ДИЛЕР «ЗДЕСЬ»

АНТОН ДОЛОТИН, глава Azimut Yachts Russia о том, стоит ли покупать яхту у российских дилеров тому, кто собирается держать ее за границей.

Немало владельцев судов давно поняли, что иметь лодку во внутренних водах интересно год-два-три. Потом начинаешь уставать от акватории — и это нормально. Почти все акватории у нас ограничены: в Москве — шлюзами; в Питере — мостами и границей; похожая история в других местах, Черноморское побережье пока практически не обустроено. Альтернатива — Европа, и там российские владельцы яхт находятся в привилегированном положении. Не являясь резидентами Евросоюза, они не платят НДС и могут легально держать там лодку под оффшорным флагом. Возникает резонный вопрос: если эксплуатировать лодку вы собираетесь за границей, имеет ли смысл обращаться за ее покупкой к российскому дилеру? Не проще ли иметь дело с местными брокерами?

Сегодня российский дилер стал много сильнее, чем прежде, и чем активнее он продает, тем большую скидку готова дать ему верфь. У него есть запас прочности и возможность оперировать технологией trade-in: продавая клиенту новую лодку, брать в зачет старую. Мне сложно представить ситуацию, когда яхту длиной 60–70 футов у вас возьмет португальский или греческий дилер. У наших же компаний за плечами российский рынок, который активно потребляет подержанные лодки хорошего качества. А вот яхтенный рынок Европы сегодня не в лучшей форме: большинство дилеров почти разорены. Наши французские коллеги в этом году продали лишь две лодки, аналогичная ситуация в Хорватии; в Черногории в этом году не появилось ни одной новой яхты Azimut, кроме тех, что продали туда мы.

Кроме того, за последние несколько лет немало крупных российских компаний организовали свой сервис за рубежом. Так поступили мы, открыв базы с русскоговорящими механиками в Италии и Черногории: первая обслуживает регион Италия–Франция, вторая — Адриатическое побережье. Многие наши коллеги предприняли такие же шаги.

В целом наши компании проявляют куда большую гибкость, чем европейские, тем не менее еще можно встретить людей, которые пытаются купить яхту известного бренда, имеющего дилера в России, при помощи европейских посредников. Самое смешное, когда этот же брокер обращается за лодкой... к российскому дилеру. Явление не носит массовый характер, но 10–15% людей все еще надеются, что купить яхту в Европе дешевле. Нет: мой опыт показывает обратное. И даже если вам сделали очень выгодное



Россияне могут использовать свою яхту в ЕС без выхода в течение 18 месяцев и не платить НДС

предложение — обратитесь с ним к российскому дилеру и получите цену лучше.

Наконец, кто, как не россиянин, сможет грамотно рассказать, какие налоговые и юридические нюансы ожидают вас в Европе? Сейчас мы разбираемся в тонкостях законодательства практически любой страны: знаем размер НДС, понимаем, как действует Guardia di Finanza в Италии или аналогичная служба во Франции. Мы в курсе, как все устроено в Хорватии и какие документы нужны россиянину, чтобы спокойно чувствовать себя на борту своей оффшорной лодки. Да, вы можете использовать яхту в Европейском союзе в течение 18 месяцев без выхода, но есть нюансы. Например, за последние несколько лет множество россиян стали резидентами Латвии, Эстонии, Франции: вид на жительство позволяет передвигаться без виз, но при этом мешает владеть лодкой: некоторые проверяющие органы считают наличие у вас вида на жительство доказательством того, что вы резидент Евросоюза. Кто прав — сможет определить только суд, но пока идет разбирательство, лодка может быть арестована, запрещена к эксплуатации или вас могут заставить заплатить НДС. Даже при стоимости лодки в 500 000 евро 20% — уже серьезная сумма.

Как вам может помочь российский дилер? Оформить документы так, чтобы у клиента таких проблем не возникало. Здесь нет никакого ноу-хау, мы делимся этой информацией со всеми. Поэтому, собираясь открыть для себя Европу, будьте аккуратны и попробуйте решить вопрос покупки яхты «туда» с российским дилером. Думаю, это избавит вас от многих неприятных сюрпризов. **MBY**

Летучий Голландец

ПАНОРАМНЫЙ РЕСТОРАН
ФИТНЕС-ЦЕНТР



В НОЯБРЕ!
ТОРЖЕСТВЕННОЕ ОТКРЫТИЕ!



Мытнинская наб., 6 313 88 66 www.gollandec.ru

«Изображать героизм само по себе нелепо, а перед лицом реальной опасности со стороны стихии — преступно глупо»



ИГРЫ В ГЕРОЕВ

БОРИС ЛАШКОВ, яхтенный капитан: Повернуть назад, трезво оценивая погодные условия и возможности лодки, — это не означает струсить!

От капитанов и владельцев яхт часто слышишь, как в шторм они преодолевали волны «выше сельсовета». По большей части эти рассказы имеют мало общего с действительностью, но каждый раз я задаюсь вопросом: к чему рисковать если не жизнью, то лодкой?

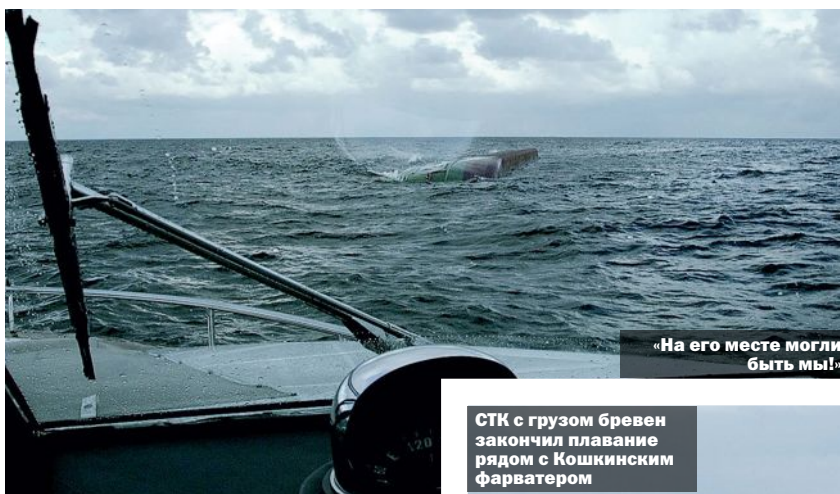
Ранним утром на 64-футовой яхте мы выходили в осеннюю Ладогу. Владелец с приятелями спали по каютам, мы с помощником были у руля. Прогноз был неплохой, но на горизонте начиналась какая-то буча. Чем дальше отходили от Кошкинского фарватера, тем больше становились волны. Через час «дворники» можно было уже выключать — смахивать волну со стекла им было не по силам. Еще минут двадцать ушло на борьбу с самим собой и ложным героизмом. Но после очередного «нырка» под волну корпус так сжало, что мне показалось, будто я на подводной лодке иду на предельную глубину!

Нужно было возвращаться, но я на борту — только капитан! По внутренней связи позвонил в каюту владельца в расчете уговорить его вернуться в Шлиссельбург. Добро было получено, хотя поговорить не удалось — владелец одновременно решал массу задач! Он держал жену, держался сам, отбивался от стула с пufиком, ногой подпирал створку шкафа...

Выбрав в волнах разрыв, мы развернулись и пошли по волне. Ход стал значительно мягче и ровнее. Первым на палубу вышел владелец и произнес тираду не для печати. Последним минут через двадцать появился обитатель носовой каюты. Своими переживаниями он смог поделиться только по возвращении.

Мы решили дожидаться утра и повторить попытку. На завтра погода была как на заказ, и мы на 25 узлах пошли на Валаам. Еще на Кошкинском фарватере обратили внимание на бревна, которые плавали повсюду. Потом стали появляться какие-то ящики, двери. Когда показались спасательные круги, все не на шутку встревожились и схватились за бинокли. Впереди, почти поперек фарватера виднелась странная конструкция. Это на боку лежал СТК с грузом бревен! «На его месте должны были быть мы», — философски изрек владелец яхты, слегка перефразировав реплику из известного фильма!

А вот другая осенняя история. После долгого периода непогоды в образовавшееся «окно» на зимовку в Финляндию устремились сразу шесть лодок: две Princess 58, Princess 56, Meridian 459, Princess 42



СТК с грузом бревен закончил плавание рядом с Кошкинским фарватером



и Riva 52. Princess 56 вышла на час раньше и стала нашим разведчиком погоды. Когда мы отходили от причала, с нее сообщили, что погода неплохая (по эту сторону дамбы!). Не ожидая подвоха, мы всем флотом двинулись в сторону Финляндии. Первые сомнения закрались сразу за дамбой: Riva начала нырять, как дельфин.

Стало понятно: если лодка не утонет, то капитана мы потеряем. Уговаривать его вернуться долго не пришлось, а через полчаса «спекся» Meridian: лодка достаточно мореходная, но брызг производила столько, что не было видно ни лодки, идущей впереди, ни своей палубы. Долго держалась Princess 42, но у Толбухина маяка пришлось развернуть и ее. К этому времени накат достигал уже метров трех! У приемного буя отвалила одна P58, а через пять минут, удовлетворив самолюбие, и я стал искать «дырку» в волнах для разворота...

А что же наш разведчик? На звонок долго не отвечали, наконец связь появилась. «Как дела?» — спрашиваю. Ответ примерно такой: «Плохо, но держимся!» Еще раз связаться с ними получилось только ночью, когда они стояли на Хаапасаари. Им повезло спрятаться за танкером, который выходил из Приморска; за ним они дошли почти до Гогланда, под его прикрытием поднялись на север и уже оттуда почти по волне заскочили к финнам! В результате этого перехода у лодки закрипела мебель, а владелец потерял всякий интерес к мореходству. **МЗУ**

доставка осуществляется

PONY EXPRESS
Курьерские услуги



ПОДПИСКА НА MOTOR BOAT & YACHTING

Подписка на журнал осуществляется через редакцию, и каждый номер журнала мы будем доставлять Вам домой или в офис надежной курьерской службой.

ПРЕИМУЩЕСТВА КУРЬЕРСКОЙ ДОСТАВКИ:

- Вы получаете журнал сразу же, как только он выходит из типографии!
- Вы не пропустите ни одного номера!
- Курьер привозит журнал домой или в офис, это удобно!
- Вместе с журналом Вы получаете приглашения на закрытые мероприятия МВУ и наших партнеров!

СТОИМОСТЬ ПОДПИСКИ

Годовая подписка — 1800 руб., 300 руб за номер

Предложение для юр. лиц с учетом доставки по РФ:

1. Годовая подписка на 1 экз. - 1800 руб, 300 руб за номер.
2. Годовая подписка на 3 экз. — 4 400 руб., 240 руб. за номер (скидка 20 %)
3. Годовая подписка на 5 экз. — 5 850 руб., 195 руб. за номер (скидка 35 %)
4. Годовая подписка на 10 экз. — 9 000 руб., 150 руб. за номер (скидка 50 %)

**ХОТИТЕ ПОПРОБОВАТЬ, НО НЕ ХОТИТЕ ПЛАТИТЬ?
МЫ ГОТОВЫ ОФОРМИТЬ БЕСПЛАТНУЮ ДОСТАВКУ
СЛЕДУЮЩЕГО НОМЕРА!**

КАК ОФОРМИТЬ?

— ВСЕ ОЧЕНЬ ПРОСТО И УДОБНО!

Зайдите на сайт www.mby.ru/subscribe и заполните анкету
или позвоните по телефону +7 (921) 973 87 12
или +7 (495) 225 62 03



Технологии давно уже позволяют отказаться от традиционной «баранки» на яхтах, автомобилях и самолетах



ЖЕРТВА РЕДУКЦИИ

АНТОН ЧЕРКАСОВ: Где же на яхте штурвал? Неужели его функцию выполняет смешная «подкова» размером с ладонь?..

В детстве в Военно-морском музее, что на Стрелке Васильевского острова в Петербурге, мое воображение будоражили не только замысловатые артиллерийские орудия и массивные якоря, но красивые, искусно сделанные корабельные штурвалы. Их можно считать произведениями искусства, которые, помимо прямой функции, олицетворяют власть капитана над судном, как скипетры издревле являлись символом власти своих держателей над страной. Режиссеры кинолент и мультфильмов про моряков и море всегда старались эффектно показать главного героя у рулевого колеса, будь то адмирал Ушаков или капитан Врунгель, ведь штурвал — неотъемлемая часть судна и его символ. Однако на недавней выставке в Монако я убедился, что в сегменте суперяхт штурвалы, как, впрочем, и другие органы управления, практически на глазах постепенно превращаются в атавизм.

Самая значительная редукция габаритов штурвала произошла с изобретением рулевой машинки, а последующий технический прогресс гидравлических систем и электроприводов позволил уменьшить его диаметр до привычных размеров автомобильного руля. Однако при этом штурвал все же остается важным с точки зрения эргономики органом управления. На некоторых яхтах Ferretti, оборудованных системой ZF Steer Command, рулевое колесо даже ведет себя, как автомобильный руль, возвращаясь в центральное положение, если его не удерживать.

А какой штурвал сегодня можно встретить в ходовой рубке современной суперяхты? Для начала попробуйте вообще его увидеть, ибо на привычном месте напротив капитанского кресла классического «врунгельского» колеса вы, скорее всего, не обнаружите. Продолжим искать: на консоли под стеной громадных сенсорных многофункциональных дисплеев разбросаны разномастные манипуляторы вроде трекболов и джойстиков всевозможной формы, немного кнопок да переговорные устройства... Но где же все-таки штурвал? Неужели его функцию выполняет вот эта смешная «подкова» размером с ладонь?..

«Большую часть времени в открытом море судно идет с авторулевым, — поясняет Филип Уолш, капитан суперяхты *Mogambo*, — и рулевой почти не пользуется штурвалом. Авторулевой держит курс намного точнее, да и вахтенный с ним меньше



устает. У нас в рубке есть небольшое рулевое колесо размером с авиационный штурвал, но даже во время маневрирования и швартовки в марине я отдаю предпочтение джойстику, поскольку он обеспечивает более тонкое и точное управление. Редко приходится резко менять курс более чем на 5°, но если возникает экстренная ситуация вроде опасности столкновения, я, разумеется, воспользуюсь штурвалом, хотя на яхте таких габаритов сложно с ходу оценить степень использования рулей. Также не стоит забывать о том, что сложные погодные условия могут потребовать полностью ручного управления судном, и в этой ситуации рулевой должен уметь работать штурвалом любого диаметра».

Технологии давно уже позволяют отказаться от традиционной «баранки» не только на яхтах, но в автомобилях и самолетах, заменив ее кнопками или иными манипуляторами вроде «сайдстиков» у нового Airbus 300. Но готова ли сейчас массовая публика к таким изменениям?

Вот и получается, что, если солидный штурвал для вас остается значимой и символической частью яхты, то стоит посмотреть в сторону парусников, где с размерами рулевого колеса все в полном порядке. **МВУ**

БАНКЕТЫ И КОРПОРАТИВНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ



MEAT HEAD
RESTAURANT



200 ПОСАДОЧНЫХ МЕСТ



**ВОЗМОЖНОСТЬ ЗАКРЫТИЯ ДВУХ ЗАЛОВ
С ОТДЕЛЬНЫМ ВХОДОМ И WC**



5000 РУБЛЕЙ НА ЧЕЛОВЕКА, ВКЛЮЧАЯ АЛКОГОЛЬ

Санкт-Петербург, Конюшенная площадь, дом 2, литера Д,
напротив храма Спаса на Крови
(812) 923 00 44 / +7 (921) 404 66 00
www.meat-head.ru

“Обогнув мыс Доброй Надежды, корабли Васко да Гама попали в мощное течение, не позволявшее продвинуться дальше”



РИНГИ АГУЛЬЯСА

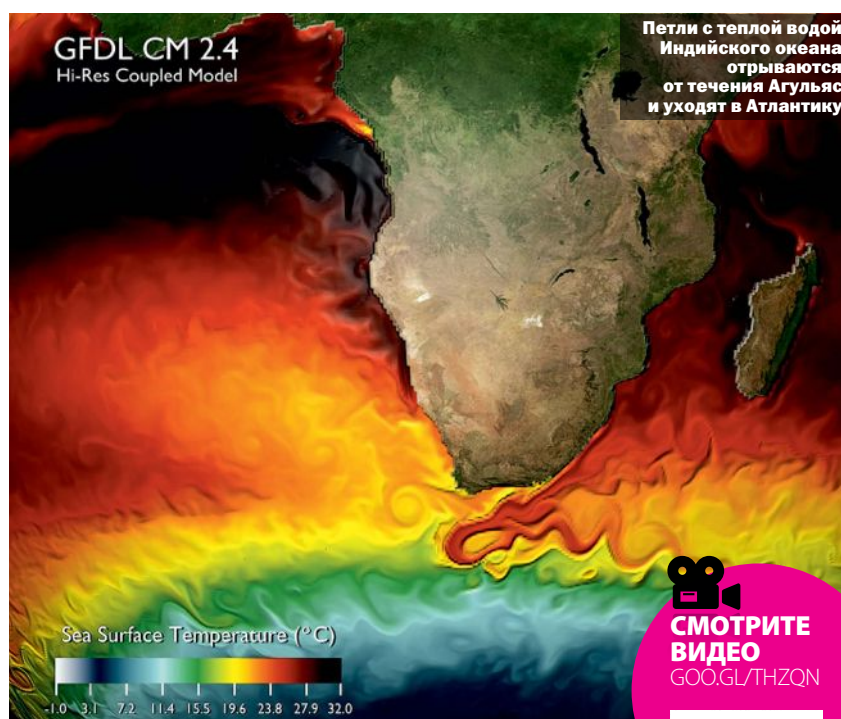
НИКОЛАЙ КОЛДУНОВ, океанолог: Гигантская петля постепенно движется в сторону Атлантики со скоростью 10 км в сутки.

Среди многообразия морских течений океанологи особо выделяют пять, которые формируются вдоль западных границ океанических бассейнов, отличаются высокой скоростью и сравнительно небольшой шириной. Куроисио и Гольфстрим в северном полушарии нам хорошо знакомы; чуть менее известны их южные «коллеги» — Восточно-Австралийское и Бразильское течения. Самое же интересное и сильное пограничное течение — Агульяс — является своеобразным аналогом Гольфстрима в Южном полушарии.

Агульяс, или течение мыса Игольного, омывает восточный берег Африки между 27° и 40° ю.ш., доходя до южной оконечности континента. Имя Агульяс происходит от названия мыса Cabo das Agulhas (мыс Игольный), придуманного португальскими моряками. Возможно, причиной тому стали острые прибрежные скалы и рифы — своеобразные иглы, погубившие немало судов, за что эти места стали называть Кладбищем кораблей. По другой версии, название Игольный идет от того, что на окраине мыса стрелка компаса указывала точно на север без отклонения между географическим и магнитным полюсами.

Впервые течение Агульяс описал Васко да Гама во время путешествия из Европы в Индию. Обогнув мыс Доброй Надежды, его корабли попали в мощное течение, не позволявшее продвинуться дальше вдоль Африканского берега, и только сильный попутный ветер помог его преодолеть. «Мы думали, что это течение не даст достичь цели (Индии)», — писал мореплаватель в судовом журнале. К середине XVI века португальцы уже хорошо изучили эту акваторию и, обогнув южную оконечность Африки в направлении Индии, держались в открытом море, а по пути домой, наоборот, подходили ближе к берегу, получая дополнительные несколько узлов скорости.

Течение Агульяс перемещает теплые тропические и субтропические воды Индийского океана на юг, вдоль континентального склона со скоростью до 2,5 м/с (4,8 узла). Проходя вдоль восточного побережья Африки, течение, в отличие от Гольфстрима и Куроисио, почти не извивается, однако у южной оконечности африканского шельфа с ним происходит необычное явление. Продолжая некоторое время движение на юго-запад, оно внезапно совершает резкий поворот на восток, образуя хорошо выраженную петлю, и переходит в так называемое Возвратное течение Агульяс. Гигантская петля постепенно движется в сторону Атлантики со скоростью 10 км в сутки,



прокручивая в себе за этот период 12 000 куб. км воды, что в 1400 раз больше суточного стока Амазонки. При этом диаметр самой петли составляет около 400 км, то есть, по сути, колоссальная масса воды на огромной по океанским меркам скорости разворачивается практически в обратную сторону на небольшом пятке. Подобная конфигурация течения крайне нестабильна, и район разворота Агульяс считается самым гидродинамически изменчивым в Мировом океане. Примерно раз в два месяца петля настолько далеко уходит в Атлантический океан, что отделяется от Агульяс и его Возвратного течения, образуя вихрь огромных размеров, который продолжает дрейфовать в южной Атлантике. Эти вихри диаметром около 320 км называют рингами Агульяс: они несут в себе воды Индийского океана, поверхностная температура которых более чем на 5 °C превышает таковую вокруг. Во многом за счет рингов течения Агульяс происходит обмен водами между двумя океанами, причем эти колоссальные циркулирующие массы более теплой и соленой воды могут существовать до четырех лет, пересекать Атлантику, достигая берегов Бразилии, и значительно влиять на климат в этом регионе. **mbv**

Интерактивная электронная версия **Motor Boat & Yachting** на вашем компьютере или планшете

ПРЕИМУЩЕСТВА ЭЛЕКТРОННОЙ ВЕРСИИ:

*Вы экономите время и первыми
получаете журнал до его выхода
в продажу*

*Живые ссылки на видеоролики,
фотографии и тематические
сайты*

*Удобная навигация по номеру
и масштабирование контента*

*А главное — ваш любимый
журнал всегда остается с вами*



Электронная версия доступна на сайте журнала

www.mby.ru

Команда МВУ желает Вам приятного чтения!

ИНТЕРВЬЮ MBV

Мир парусов и моторных яхт: мнения и комментарии профессионалов



ТОНИ КАСТРО, дизайнер яхт:
«В нашем деле легко быть немного сумасшедшим, но это весьма рискованно».

С известным яхтенным дизайнером из Великобритании Тони Кастро мы встретились на выставке в Каннах: он заглянул на стенд Galeon, чтобы осмотреть первый готовый корпус своего очередного проекта — Galeon 550 Fly.

Что вы думаете о нынешней выставке? Появились новые концептуальные идеи?

Мне кажется, выставка все еще довольно живая и не сильно отличается от прошлогодней. Возможно, она даже более позитивная, хотя существенных изменений я не наблюдаю. Что касается идей, то всегда находишь какие-то неожиданные мелочи, но принципиально новых яхт здесь, конечно, нет. Наша индустрия крайне консервативна, и создавать что-либо нетрадиционное довольно рискованно. Иногда появляются непохожие на другие лодки с радикальным дизайном, но в экономическом плане они, как правило, не так успешны. Из года

в год их привозят на боат-шоу, публика восторгается, но никто их не покупает, поскольку люди не готовы воспринять столь резкие отклонения от трендов. В нашем деле легко быть немного сумасшедшим, но это в определенной степени авантюра. А вот если заказчик сам приходит с просьбой создать что-нибудь этакое, тут уже совсем иное дело.

В вашем портфолио немало разных проектов, вы всегда стараетесь создавать уникальные суда. В чем природа этой уникальности?

Я бы ответил так: определителем качеств лодки, в том числе уникальных, является уникальность заказчика и его потребностей. Ты стараешься создать для него лодку, предельно отличающуюся от других. В итоге каждая яхта получается индивидуальной, поскольку одинаковых заказчиков не бывает. Мне нравится слушать людей и предлагать им свои решения, а не просто делать одно и то же из раза в раз, хотя это более выгодно.

Но если говорить о серийных яхтах, где клиентом выступает верфь, например, Galeon?..

Да, в этом случае необходимо создавать продукт, где, помимо дизайна, большое значение имеет конечная стоимость и соответствующее ей качество. Дизайнеру-одиночке такая задача не по силам — нужна слаженная профессиональная команда. Сам по себе дизайн крайне важен, но без хорошей верфи реализовать его не получится. Вместе с Galeon мы создаем большое семейство близких по типу яхт, которые при этом не копируют друг друга. Для нас одинаково важны надежность конструкции и привлекательность интерьеров; мы тратим уйму времени на каждую модель, но в итоге появляются владельцы, которые хотят что-то изменить. Часто бывает так, что я не узнаю готовую лодку, интерьеры которой сам разрабатывал, потому что покупатель заявляет верфи: «Я куплю ее, если это вы сделаете синим, это — красным, а вот это — зеленым». В итоге производителю некуда деться, и он идет на уступки. Если дизайнер намерен полностью реализовать свои идеи, то его всегда ждет борьба с верфью и клиентами.

Для вас существует грань, которую вы никогда не перейдете и лучше откажетесь от заказа?

Конечно, дизайнер всегда может отказаться от работы, и я иногда это делаю, но вот верфи себе такое позволить не вправе. Они не могут проиграть битву за кошелек покупателя, особенно сейчас, и делают все, что пожелает заказчик... Да, это не очень хорошо, но такова реальность. Если дизайнер отказывается от проекта, то верфь вынуждена продолжать работу самостоятельно, и в этом одна из проблем нашей индустрии.

По вашим проектам строят яхты в Европе и за океаном; не так давно вы спроектировали несколько суперяхт для турецкой верфи Bilgin. Была ли работа с этим заказчиком особенной?

Разумеется, различия между заказчиками с разных континентов существуют, но в данном случае турки строят яхты отнюдь не для внутреннего, а для внешнего рынка, поэтому и требования соответствующие... А вообще часто приходится ориентироваться на... среднестатистические габариты людей в том или ином регионе — от этого зависит высота потолков, длина кроватей и ширина дверей.

Есть ли у вас любимые проекты из числа тех, что вы когда-либо создали?

Есть, конечно, но главное не в этом. Изначально мне нравится не придуманный мной дизайн, а человек, для которого я это сделал. С хорошим заказчиком всегда выходит хороший дизайн,



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

а с плохим это обычно не так. Проблема в том, что по-настоящему человека узнаешь вовсе не при подписании контракта, а гораздо позже. Его поведение, стиль мышления, позитивный настрой и отношение к проекту и дизайнеру способны как привнести в конечный результат что-то важное, так и навредить — разница на выходе может быть колоссальной! К тому же, общение с владельцем не заканчивается передачей ему новой яхты: мы оказываем дальнейшую дизайнерскую поддержку, продумываем рефиты и другие возможные изменения, поэтому отношения с клиентом выходят на первый план.

Как, будучи яхтсменом, вы пришли к дизайну интерьеров самолетов и вертолетов?

Поскольку у моих заказчиков есть не только яхты, но и «летающие объекты», мне не трудно разработать для них интерьеры или суперграфику на фюзеляж, ведь эти люди и их предпочтения уже хорошо мне знакомы, да и времени на это требуется не очень много. Разумеется, я не занимаюсь конструированием воздушных судов, поскольку это совсем другая наука.

Каким вы видите будущее яхтенной индустрии?

Очень непросто что-либо предсказывать, поскольку индустрия и мы сами зависим от общего состояния экономики, а тут никогда не знаешь, в какую сторону ее бросит. Если ситуация останется такой же, как сейчас, то, думаю, общая тенденция будет к снижению скоростей, переходу к водоизмещающим корпусам и повышению экономичности лодок. Ну а если настанет период финансового благополучия, нас ждет такое же сумасшествие, как и прежде.

ТОНИ КАСТРО (ВЕЛИКОБРИТАНИЯ)

Дизайнер мирового класса. Как и многие в этой сфере, начинал с гоночных яхт: лодки, построенные по его проектам, выиграли пять чемпионатов мира, а быстроходный шлюп *Scorioni* (29 м) победил в Superyacht Cup (2010 г.).

Недавно четыре суперяхты Кастро получили престижные награды, а его серийные моторные яхты не раз удостоивались различных международных премий. Список верфей, с которыми он сотрудничает, впечатляет: Jongert, Oceanco, Jeanneau, Royal Huisman, Galeon.

По его проектам построено около 7500 судов — от популярного Laser SB3 до парусника Tenacious (65 м, 280 т).



ЛУЧШЕЕ МЕСТО НА ЗЕМЛЕ?

Куда только не возят своих пассажиров капитаны чартерных яхт!
Но какие места любят они сами? Вот несколько историй из первых уст.

Текст Майк Эдвардсон





*Из-за белого песка вода
на Сардинии прозрачна, как
в бассейне*



САРДИНИЯ

Капитан Люка Ладзери, *Titan*



На Сардинии мы бываем минимум раз в сезон. Вода здесь прозрачностью напоминает бассейн — из-за абсолютно белого песка. Для купания идеальна северная часть острова. Здешние городки днем — квинтэссенция итальянского стиля, а ночью бурлит другая жизнь: тут множество прекрасных баров и ресторанов высокой кухни. К северу от Сардинии стоит посетить национальный парк архипелага Ла-Маддалена с островами Капрера, Санта-Мария и Буделли; достопримечательность последнего — пляж Спяджа Роса с розовым песком. А остров Ла-Маддалена — самый крупный и единственный обитаемый в архипелаге — знаменит причудливыми скалами и эндемичной

растительностью. Отличное место для прогулок и для дайвинга.

Южнее, с восточной стороны острова тоже немало прекрасных мест. Особенно нам запомнилось Кала Гононе. Одно из преимуществ яхтинга здесь — возможность спустить тендер и исследовать прибрежные пещеры и скалы. В южной части Сардинии, где до сих пор живы старые традиции, мы заходили в Виллазимьюс, Капо Теулада и Карло Форте (остров Сан-Пьетро) — все это отличные места. Но особенно рекомендуем Порто Пино, расположенный между Капо Теулада и островом Сант-Антьоко: потрясающий пляж и белые песчаные дюны, как в пустыне Сахара. Стоит посетить и остров Асинара у северо-западной оконечности Сардинии: здесь идеально чистая вода и очень длинный пляж; отсюда же можно спланировать переход через пролив на Корсику, в Бонифаччо.



TITAN

Длина: 60,3 м
Верфь: Brooke Marine
Год постройки: 1968
(рефит в 2005 г.)
Пассажиров: 22
Контакт:
Ocean Independence
www.oceanindependence.com
Стоимость:
€ 220 000–290 000
в неделю



НОВЫЙ ГОД В ЗАГОРОДНОМ КЛУБЕ ТЕРИЙОКИ!

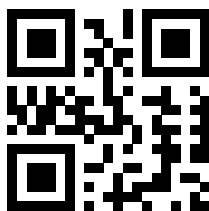
ALL-INCLUSIVE ALL-WISHES & ALL-DREAMS

Развлекательная программа. Уличные гуляния. Дерево желаний.

Новогодняя почта. Программа на 1-е и 2-е января.

Эксклюзивное предложение на проживание.

Мечты будут сбываться!



Санкт-Петербург, г. Зеленогорск, ул. Гаванная, д.1

www.yct.ru

611-03-00



ЧЕРНОГОРИЯ

Капитан Хеннинг Хелтберг, *Reverie*



Одно из лучших мест на побережье Черногории — Которский залив и сам средневековый город Котор. Я обнаружил его, когда однажды во время чартера запланировал здесь короткую остановку. В результате гостям так понравилось, что мы остались тут на два дня. Для меня это идеальное место: высокие горы, большой

закрытый залив со множеством укромных мест и маленьких деревушек, где так приятно остановиться пообедать или поужинать, запивая еду местным вином. Здесь все очень дружелюбны, а монахини из монастыря у стен Котора приветствуют проходящие мимо суда звоном колоколов. Проблема только в том, что с каждым летом Которский залив становится все многолюднее.



*Монахини из монастыря
у стен Котора приветствуют
проходящие мимо суда звоном
колоколов*

Небольшой переход на юг — и вот вы уже в маленьком городке Будва. Поблизости расположен крошечный островок Святого Стефана — всю его территорию занимает прелестный курорт Sveti Stefan. За семь лет работы капитаном *Reverie* я побывал во многих красивых местах, но Черногория остается в числе самых любимых. Успейте увидеть эту страну, пока ее окончательно не заполонили туристы.



REVERIE

Длина: 70,1 м
Верфь: Benetti
Год постройки: 2001
Пассажиров: 12
Контакт: Ocean
Independence
www.oceanindependence.com
Стоимость: € 550 000
в неделю

Гостеприимство жителей
Фиджи запомнится вам
надолго



ОСТРОВА ФИДЖИ

Капитан Стив Макдоналд, *Noble House*



Из всех мест, куда заходила наша яхта *Noble House* с момента своей постройки, с Фиджи сравнятся единицы. Как многие архипелаги южных морей, Фиджи — это целое скопление вулканических и коралловых островов. Из них мне больше всего нравится самая удаленная восточная группа Лау. Большинство прибывающих добираются сюда через аэропорт Нади (на главном острове Вити-Леву), а яхта ждет их поблизости в порту Денарау — единственной марине, способной принимать суперяхты. Те, кто ограничен во времени, могут с Вити-Леву добраться до Лау на частном самолете: аэропорты есть на Тавеуни, Вануа-Мбалаву и Моала. От Вити-Леву до Лау почти 300 миль на восток, маршрут туда пролегает через остров Тавеуни и пролив Сомосома, где можно

понырять у Радужного Рифа и Большой Белой Стены. Изобилие мягких кораллов привлекает сюда дайверов со всего мира; на берегу — водопады и тропический лес. Советую посетить островки Раби и Киоа, а на Вануа-Мбалаву — Бухту островов (Bay of Islands) — голубую лагуну со множеством известняковых пещер и скал. Здесь нечасто встретишь другую яхту: их число ограничивается, поскольку удаленные острова сложно снабжать всем необходимым. Магазинов здесь нет, поэтому мы обходимся свежей рыбой: тунцом, марлином, ваху. Иногда местные жители специально для нас устраивают лово — совместную трапезу, когда завернутую в банановые листья еду готовят под горячими камнями. Эти места мало кто посещает, чужих здесь видят редко, поэтому гостеприимство запомнится вам надолго.



NOBLE HOUSE

Длина: 53,9 м
Верфь: Sensation Yachts
Год постройки: 2005
Пассажиров: 12
Контакт: Burgess
www.burgessyachts.com
Стоимость: \$ 199 000
в неделю



Jean-Baptiste Rautureau

Невский 147, т. 717-18-86, Большой пр. П.С. 58, галерея Априори т. 380-84-93
www.freelance-spb.ru



У меня до сих пор мурашки
по коже при воспоминании
о том, как мы ныряли с сотнями
акул у атолла Факарава

ФРАНЦУЗСКАЯ ПОЛИНЕЗИЯ

Капитан Росс Хейерли, *Bliss*



Само название Французская Полинезия будоражит воображение, рисуя образы тропического рая, и это на самом деле рай. Упорядоченная французская инфраструктура (яхтенные агенты, супермаркеты и т.д.) и местный тихоокеанский колорит в сумме

дают роскошные возможности для яхтенного чартера. Капитаном *Bliss* в этих водах я работаю последние два летних сезона. Лодка базируется в марине Таина на Таити — это «ворота» к островам Общества: к западу от Таити лежат очень разные, но одинаково прекрасные острова Муреа, Хуахин, Тахаа, Райатеа, Бора-Бора и Маупити. Все их можно обойти за 7–10 дней. А если в вашем распоряжении пара недель, можно начать чартер с архипелага Туамоту, особенно если вы любите дайвинг. У меня до сих пор мурашки по коже при воспоминании о том, как мы встали на якорь у атолла Факарава и ныряли с сотнями — да, с сотнями! — акул. Если вас такой опыт не прельщает, поблизости есть идиллический пляж с розовым песком.

Об этих островах можно говорить долго и даже слагать оды. Коротко говоря, если вы грезите совершенно уникальным яхтингом в экзотических и абсолютно нетронутых местах, мечтаете о спокойных якорных стоянках и абсолютном комфорте, серьезно подумайте о Французской Полинезии.

BLISS

Длина: 37,0 м
Верфь: Yachting Developments
Год постройки: 2009
Пассажиров: 6
Контакт: YPI
www.ypigroup.com
Стоимость: € 65 000 в неделю

КОРСИКА

Капитан Мэтт Каллауэй, *Kadimo's*



Я всегда очень рад, когда *Kadimo's* берут в чартер, чтобы отправиться на Корсику. Клиентов мы обычно забираем в марине Сен-Лоран-дю-Вар в пяти минутах езды от Ниццы, и уже через три с половиной часа отдаем якорь на красивейшем пляже

Салечча на северном побережье Корсики. Здесь можно провести несколько часов — плавать, нырять, гулять, а потом отправиться на ночь в Сен-Флоран. На следующий день мы обычно отправляемся на пляж Мальфалько — это укромная бухта с белым песком и голубой водой.

Kadimo's — идеальная лодка для Корсики: небольшая осадка позволяет заходить в маленькие мелководные бухты, которых много по всему побережью. Чуть дальше на юг — национальный парк Скандола, где стоит остановиться на ланч. Я не устаю восхищаться ярко-синей водой и красными утесами, покрытыми буйной зеленью. Здесь просто необходимо спустить на воду пару наших каяков, чтобы хорошенько исследовать бухту, прежде чем отправиться в Жиролату есть мороженое.

На южной оконечности Корсики есть еще один потрясающий пляж, Роккапина. Добраться до него можно только на лодке, поэтому здесь вы едва ли обнаружите более двух десятков человек. Еще одно прекрасное и тоже недоступное для крупных яхт место поблизости — Анс де Роккапина: тут совсем мелко, а вода ярко-голубая и теплая.

В заливе Пинареллу на юго-востоке острова мы тоже обычно останавливаемся искупаться, а вечером отправляемся поужинать в Порто-Веккьо: из старого города на холме открывается чудный вид на бухту. Затем — в Поламбаджиа: расположенный здесь пляжный отель довольно шумный, но место все равно приятно.

Наконец идем в Бонифаччо: здешняя бухта, маленькая и закрытая, не видна с моря, но стоит подойти поближе — и вы увидите, как она прекрасна. Не упустите шанса с утра подняться в старый город и впечатлиться потрясающими видами бухты и пролива, разделяющего Корсику и Сардинию. Из Бонифаччо можно быстро добраться до аэропорта Фигари, откуда есть прямые рейсы в Париж и Ниццу.



KADIMO'S

Длина: 37,0 м
Верфь: Couach Yachts
Год постройки: 2007
Пассажиров: 10
Контакт: Burgess
www.burgessyachts.com
Стоимость:
€ 77 000 – 91 000
в неделю





КЕФАЛОНИЯ, ЗАПАДНАЯ ГРЕЦИЯ

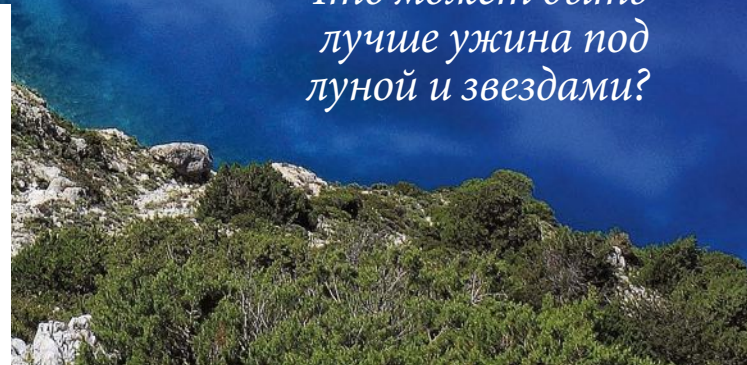
Капитан Панайотис Пеллас, *O'Rama*



Изрезанная береговая линия острова Кефалония буквально вся состоит из прекрасных бухт, но больше всего я люблю привозить своих пассажиров в Миртос. Это один из наиболее красивых и, определенно, самых фотографируемых пляжей Греции. Песок здесь идеально белый, а сам пляж окружен горами: добраться сюда по суше непросто, а кроме того, ехать от главных туристических зон довольно далеко. Так что яхта — идеальный вариант, в том числе и потому, что не придется делить пространство с сухопутными туристами. Бухта Миртос смотрит

на север — северо-запад и подходит для ночной стоянки, а что может быть лучше ужина на борту под луной и звездами! Местный ветер обычно дует с севера после полудня, но к ночи стихает и в целом не доставляет проблем. Бухта достаточно глубока, но возле берега легко можно встать, отдав два якоря и растянув швартовы на берег, закрепив их за камни. На самом острове тоже немало интересного. Например, всего в 15 милях к северу от Миртоса — живописная деревушка Фискардо. Будете там — обязательно посетите таверну Tassia. Ее хозяйка Таиссия Дендрину ведет кулинарное телешоу и будет рада видеть вас своими гостями.

Что может быть
лучше ужина под
луной и звездами?



O'RAMA

Длина: 53,5 м
Верфь: Golden Yachts
Год постройки: 2010
Пассажиров: 14
Контакт: Atalanta Golden Yachts
www.atalantagoldenyachts.com
Стоимость:
€ 167 000–220 000
в неделю

БРИТАНСКИЕ ВИРГИНСКИЕ ОСТРОВА

Капитан Райан Хэнгер, *Necker Belle*



За последние 10 лет мне посчастливилось побывать в самых красивых местах по всему миру. Я был шкипером маленькой яхты в Австралии и Юго-Восточной Азии, капитаном большого катамарана на Средиземноморье, Карибах и в Новой Англии. Везде есть свои прелести, но я всегда люблю возвращаться на Британские Виргинские острова. Эта группа из более чем 60 островов и рифов лежит в 70 милях от Пуэрто-Рико и пользуется неизменным успехом как место для яхтенного чартера. Здесь множество якорных стоянок и почти всегда спокойная вода благодаря расположению и форме двух самых больших островов — Верджин Горда (на фото справа) и Анегада. Они создают естественную преграду для волн, но при этом здесь дуют пассаты,

обеспечивая парусным яхтам хороший ветер. Здесь много чартерных компаний, очень дружелюбное яхтенное сообщество и отличная инфраструктура: нет никаких проблем с заправкой, закупкой провизии или утилизацией мусора. А еще в этой сравнительно небольшой акватории немало интересных мест, куда можно отвезти гостей яхты, не совершая долгих переходов, которые могут испортить весь чартер, особенно при большой волне.

Рекомендую место под названием Норс Саунд на Верджин Горда. Тут недавно открыты три новые марины, способные принимать большие яхты. Также есть глубокая якорная стоянка с хорошим дном, так что без места не останетесь. Здесь всегда есть чем заняться: море идеально для вейкбординга, кайтинга и виндсерфинга, много интересных мест для snorkлинга и маршрутов для прогулок по островам.



NECKER BELLE

Длина: 32,0 м
Верфь: CMN
Год постройки: 2003
(рефит в 2009 г.)
Пассажиров: 8/10
Контакт: Burgess
www.burgessyachts.com
Стоимость: \$ 110 000 в неделю





Здесь всегда есть чем заняться:
спокойное море идеально для
вейкбординга, кайтинга
и виндсерфинга

НОВАЯ АНГЛИЯ

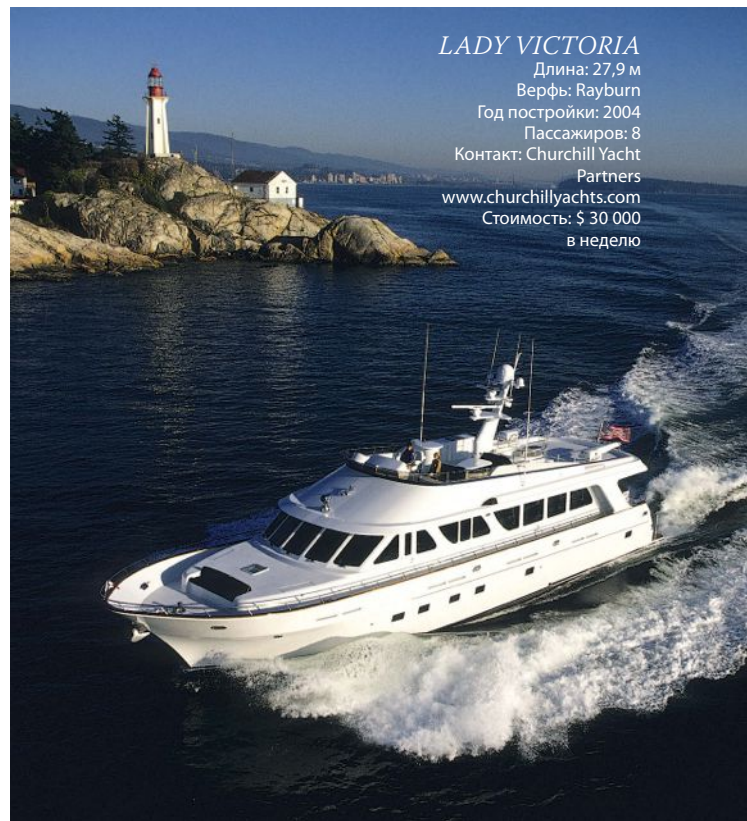
Капитан Шэн Крук, *Lady Victoria*



Я люблю начинать чартерное плавание в Ньюпорте — яхтенной столице южной Новой Англии. Первым делом веду гостей в ресторан Clark Cook House: когда лодка стоит в Баннистерс Варф, до центра города — две длины якорной цепи. Здесь же сосредоточена вся ночная жизнь: Candy Store и Boom Boom Room как раз для тех, кто после ужина еще не прочь потусоваться.

В городке Мистик движение по главной улице останавливается, когда разводят мост Мистик Ривер Бридж, чтобы яхты смогли войти в порт, где расположен Музей Америки и моря. Сам город интересен особой атмосферой своих улочек, обилием необычных магазинов и рестораном Mystic Pizza, известным по одноименному фильму, с которого началась карьера Джулии

Робертс. А если серьезно, посетить Мистик и Музей Америки и моря стоит хотя бы из-за Коллекции Розенфельда, в которой собраны сотни тысяч архивных фотографий на морскую тематику (если повезет, можно заказать индивидуальную экскурсию). Любому, кто интересуется морем и историей мореплавания, обязательно здесь понравится. Хэдли Харбор на островах Элизабет — живописная бухта, защищенная от летних юго-западных ветров. Небольшие яхты могут встать во внутренней гавани, более крупные — снаружи. По сравнению с оживленным Ньюпортом здесь тихо и спокойно: отличное место, чтобы провести вечер в хорошем ресторане. А на острове Мартаз Вайн-ярд рекомендую Эдгартаун — якорная стоянка здесь просторна и закрыта от всех ветров, кроме северных, а сам городок — небольшой и уютный.



LADY VICTORIA

Длина: 27,9 м
Верфь: Rayburn
Год постройки: 2004
Пассажиров: 8
Контакт: Churchill Yacht
Partners
www.churchillyachts.com
Стоимость: \$ 30 000
в неделю

Спорады славятся природной
красотой и великолепными
пляжами



СПОРАДЫ, ВОСТОЧНАЯ ГРЕЦИЯ

Капитан Панайотис Камменос, *Proteus*



Спорады — группа островов у восточного побережья Греции. Обитаемы из них только самые крупные: Скиатос (на фото

вверху), Скопелос и Алониссос. Маленькие островки, называемые Северные Спорады, знамениты своей естественной красотой и прекрасными пляжами. Спорады не похожи на «открыточные» виды Греции, типичные для Кикладских островов — голых и каменистых, с бело-голубыми «кубическими» деревенками на вершинах холмов. В противоположность им Спорады — зеленые и плодородные, горы здесь покрыты хвойными лесами, а архитектура — более характерная

для северной Греции, с крытыми черепицей белеными домиками. Проще всего добраться до Скиатоса, но он же, соответственно, и самый многолюдный: летом сюда прибывают толпы туристов. Скопелос не менее привлекателен, но переполнен бывает лишь в июле–августе.

Алониссос же почти всегда — тихое местечко. На этом острове находится Национальный морской парк с обилием достопримечательностей — геологических, археологических и культурных.

Это место — дом для многих животных и морских обитателей. В некоторых бухтах парка можно купаться, а чистейшая вода — здесь и на других островах — дает отличные возможности для снорклинга.



PROTEUS

Длина: 34,8 м
Верфь: Falcon
Год постройки: 2004
Пассажиров: 12
Контакт: Megisti Blue
www.megistiblue.com
Стоимость:
€ 66 000–79 000
в неделю



НОВОГОДНИЕ КОРПОРАТИВЫ

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



*Аляска — это потрясающая
природа и возможность
наблюдать за животными
в их естественной среде обитания*

АЛЯСКА

Капитан Майк Финнеган, *Shogun*



Аляска, непохожая ни на какое другое место в мире, сочетает красоту дикой природы с богатством фауны. Медведи, киты, ледники, от которых откалываются айсберги, — такого вы больше нигде не увидите, а с палубы *Shogun* или с тендера все это можно наблюдать вблизи. Из недельного чартера целый день мы отводим на ледники. Фьорд Трейси Арм, расположенный к югу от Джуно, выходит к парным ледникам Сойера — Северному и Южному. От этого

зрелища просто захватывает дух, и еще никто из наших гостей не остался равнодушным. Опытные рыбаки и те, кто только хочет приобщиться к рыбалке, здесь не будут разочарованы. Мы обычно начинаем чартер в богатых рыбой местах юго-восточной части Аляски: с июня по август здесь полно лосося и палтуса, а в устьях рек вы увидите медведей — они тоже ловят рыбу, отъедаясь после долгой зимней спячки. Не менее интересно наблюдать касаток и особенно горбатых китов. У них существует особая тактика совместной охоты: один выпускает в воду воздух, окружая



косяк рыбы сетью пузырьков, отчего рыба сбивается в компактную стаю, второй выныривает с широко раскрытой пастью, поглощая разом всю добычу.

На борту *Shogun* есть байдарки, каяки и тендеры — все, что нужно для исследования острова и береговой линии. Команда с удовольствием организует для вас разнообразные приключения и на берегу: от вертолетных экспедиций и катания на собачьих упряжках по ледникам до полетов на гидросамолете к отдаленным, не тронутым цивилизацией озерам.



SHOGUN

Длина: 37,2 м
Верфь: Flagship
Год постройки: 1993
(рефит в 2005 г.)
Пассажиров: 8
Контакт:
Northrop & Johnson
www.northropandjohnson.com
Стоимость: от \$ 69 000 в неделю



ВЕТЕР ПЕРЕМЕН

К осенним выставкам Ferretti Group подготовила целый ряд премьер, понимая, что по ним многие будут оценивать плоды работы компании под влиянием новых владельцев. Мы решили выяснить: можно ли назвать новую Ferretti 870 образцом итальянской классики?

Текст **Антон Черкасов** Фото **Ferretti Group** и **Антон Черкасов**



Технология Steer-by-wire позволяет уменьшить крен в поворотах и диаметр циркуляции

Электрический люк из мягкого материала позволяет быстро превратить флайбридж в сандек и открывается всего за полминуты



Ветроотбойный козырек хорошо справляется со своей функцией, но при волне и ветре в скулу брызги долетают на пост управления



Слева направо, сверху вниз: В носовой части флайбриджа оборудован второй, ведущий из салона, трап. Крышка люка выполнена из матового полупрозрачного пластика, который пропускает свет, но не позволяет солнцу «выжигать» салон.

На палубе флайбриджа обилие свободного места, несмотря на огромную динетту, обеденный стол, камбуз и джакузи.

Приборная консоль верхнего поста управления убирается внутрь при нажатии кнопки, поэтому все экраны и циферблаты защищены от солнца и воды, когда не используются.

Без сомнения, текущий год в жизни Ferretti Group можно определить как трудный, но весьма интересный. Перемена владельцев и необходимость с честью преодолеть экономические неурядицы, которые продолжают потряхивать всю индустрию, стали для компании хорошим стимулом для развития. Быть одним из крупнейших и самых уважаемых европейских производителей, определенно, приятно, но сохранять это положение и репутацию нелегко.

Когда в январе была обнародована информация о покупке Ferretti Group китайской машиностроительной корпорацией Shandong Heavy Industry Group (ранее Weichai Group), многие задались вопросом: какое будущее ждет итальянскую компанию, а главное, как изменятся ее лодки? Вскоре стало ясно, что новые владельцы не склонны совершать резких движений, а сама Ferretti Group последовательно убеждала общественность в том, что не изменит своих принципов и подходов к созданию яхт, которые принесли ей мировую известность. Но покупателей больше всего волнует, не снизилось ли качество выпускаемой продукции. Предвосхищая подобный интерес со стороны яхтсменов и конкурентов, Ferretti Group выступила на сентябрьской выставке в Каннах во всеоружии и показала целый букет новых моделей разных брендов, среди которых особенно выделялась классическая Ferretti 870.

Первый корпус Ferretti 870, который представили публике, был спущен на воду в июне, а тем временем на стапелях уже «зреют» следующие. Построенная под конкретного заказчика лодка получила говорящее имя *Flying Visit* и отличается от базового варианта главным образом интерьерами. В этом верфь не отступает от своих правил и традиционно готова пойти навстречу клиенту в вопросах кастомизации проекта, если только это не связано с переносом переборок и другим серьезным вмешательством в конструкцию. А если говорить о самом проекте, то он представляет собой чистой воды эволюционный продукт: яхта, вне всякого сомнения, унаследовала

внешность и характер своей предшественницы Ferretti 800 (читайте тест в MBY №1 (7), 2011). Не зная определенных внешних различий вроде особенностей остекления, вы с трудом различите две эти яхты на расстоянии: те же динамичные обводы корпуса и надстройки, такая же планировка палуб и та же казавшаяся два года назад весьма смелой крыша хардтопа бронзового цвета. Даже динамические характеристики практически одинаковые!

Внешняя схожесть с предыдущей моделью не убавила интереса при знакомстве с лодкой, особенно когда мы вырвались из выставочной толчеи на свободу Каннской бухты. В этом году боат-шоу сопровождала ясная, но ветреная погода, и далеко не все верфи отдавали свои новенькие сверкающие лодки на тесты уже при метровой волне. Однако ребят из Ferretti она не испугала, а гости на борту с энтузиазмом восприняли возможность проветриться в прямом смысле слова. Взяв курс на Теуль-Сюперьер, капитан уложил ручки, и лодка рванула вперед в лучах заходящего солнца. Через пару минут публика убралась с флайбриджа в салон: фонтаны брызг от ударявших в левую скулу волн взлетали выше радарной арки, стремясь на ветру окатить яхту прохладным соленым душем. Переместившись на освободившийся естественным путем флайбридж, я принял управление судном и тут же забыл обо всем.

Массивная яхта (полное водоизмещение 80 тонн) красиво торила путь сквозь волну любым курсом относительно ее фронта, и единственным побочным эффектом этого уверенного движения были те самые брызги. Как и младшая модель, Ferretti 870 построена на базе удачного корпуса с геометрией, характеризующейся умеренной килеватостью, и за счет своей массы она практически утюжила высокую встречную волну. Разработкой конструкции лодки занималось дочернее итальянское бюро Advanced Yacht Technology, и в тот день с нами на борту был руководитель исследовательского отдела ADT Андреа Фрабетти. «Это судно создано для длительных и комфортных переходов с экономичным расходом топлива», — поясняет Андреа, пока

Даже «задушенные» электроникой моторы разгоняют яхту до 31 узла за 45 секунд

мы измеряем скоростные характеристики и уровень шума. Здесь нужно добавить, что при необходимости вы можете поддать газу и быстро добраться до места: максимальная скорость этой 26-метровой лодки составляет 31 узел (правда, в этом случае говорить о существенной экономии топлива уже не приходится). Верфь рекомендует поддерживать крейсерскую скорость в диапазоне 25–27 узлов (2050–2150 об/мин); два двигателя MTU 12V 2000 M94 мощностью по 1920 л.с. суммарно потребляют при этом около 500 л горючего в час. Разумеется, подобный аппетит несравним с расходом водоизмещающего судна близкой длины, но ведь и крейсерская скорость здесь существенно выше.

Впечатляющей оказалась и динамика разгона яхты: для достижения максимальной скорости Ferretti 870 потребовалось 45 секунд, но на первые 20 узлов она потратила времени вдвое меньше, что по этому показателю приближает ее к спортивным лодкам. Система впрыска Common Rail в моторах MTU потенциально позволяет достичь лучших показателей, но электроника искусственно ограничивает подачу топлива для снижения концентрации вредных выбросов в выхлопных газах, плюс, помимо заботы об охране окружающей среды, это благоприятно сказывается на кошельке владельца.

На Ferretti 870 также реализована технология Steer-by-wire, суть которой заключается в том, что относительно короткие рули, снабженные электромоторами, вращаются относительно баллера независимо друг от друга, обеспечивая более эффективную циркуляцию. Угол перекадки зависит от траектории в циркуляции — примерно так происходит на современных автомобилях в повороте. В итоге время циркуляции и ее диаметр сокращаются, крена почти нет, повышаются отзывчивость на перекадку, комфорт и безопасность.

В этом мы и убедились на собственном опыте. Диаметр циркуляции Ferretti 870 при полной перекадке штурвала составил порядка 90 м, при этом яхта шла без какого-либо намека на крен. Интересно, что при движении ответная реакция штурвала напоминает таковую у рулевого колеса автомобиля — стоит его отпустить, как он самостоятельно возвращается

в исходное прямое положение. После других яхт к этому необходимо привыкнуть, но потом такое поведение не вызывает проблем.

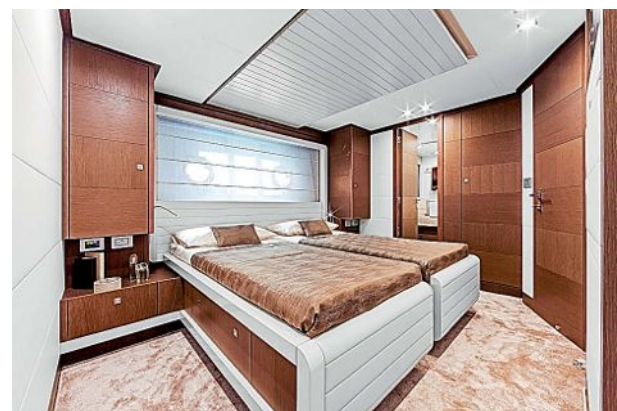
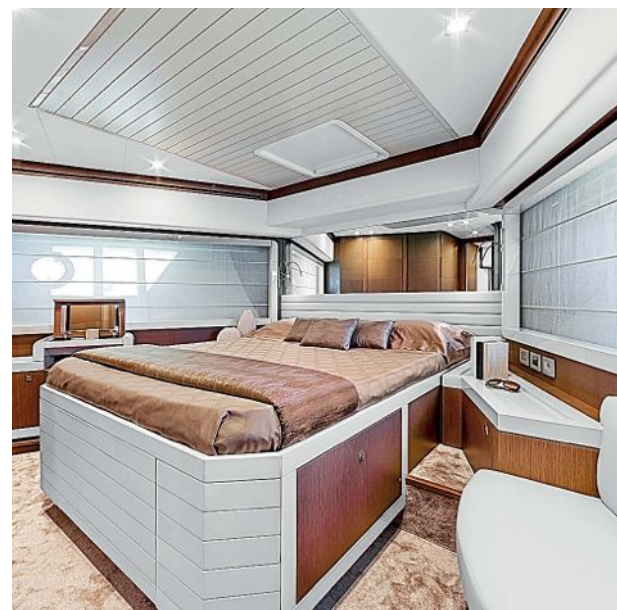
Еще одна отличительная особенность новой яхты заключается в качестве шумоизоляции: инженеры проделали отличную работу с использованием современных материалов, и лодка получилась очень тихой, особенно если отключить систему кондиционирования, которая добавляет к общему фону 2–3 дБА. Единственный чрезмерный шум, который беспокоил меня на нижней палубе, исходил от работающего носового подруливающего устройства, но обычно оно задействуется редко и недолго, так что с этим легко смириться.

Оценивая салон Ferretti 870, его можно назвать практически идеальным с точки зрения остекления. Панорамные окна простых форм, широченная прозрачная сдвижная дверь в кокпит и высокий светлый потолок — вот все, что потребовалось для создания легкой и открытой атмосферы, в которой приятно проводить время и на диване за просмотром фильмов, и за обеденным столом, рассчитанным на 8 персон.

На нижней палубе предусмотрены шесть кают, две из которых расположены в самой корме у транца и предназначены для членов экипажа (команда может работать, не пересекаясь с гостями), а четыре занимают все пространство перед моторным отсеком и отведены пассажирам. Особенных инноваций в планировке кают нет, но это компенсируется логикой и практичностью положения кроватей, шкафов и другой мебели. Во всех каютах и санузлах есть собственные широкие иллюминаторы, поэтому искусственное освещение придется включать только с наступлением темноты. Нижний край панорамных окон в каюте владельца почти доходит до воды, отчего возникает ни с чем не сравнимое чувство близости моря.

Легкий, почти воздушный современный интерьер *Flying Visit* сформирован с участием модных брендов (неплохая вышла коллекция!), которые создают особенный индивидуальный характер яхты. Ванные принадлежности Sarapoli, стеклянные двери Bianchi & Fontana, диваны и кресла Frau, стулья Calligaris, столы Omnidecor и Desalto, окрашенный под орех дубовый

С точки зрения остекления салон Ferretti 870 можно назвать идеальным





ЕСЛИ ПРИГЛЯДЕТЬСЯ АНТОН ЧЕРКАСОВ

САМУЗЛЫ

В отделке санузлов *Flying Visit* повсеместно использован отборный полосатый мрамор, который в сочетании с керамическими умывальниками и каскадными смесителями придает помещениям особую привлекательность.



ДИНЕТТА

По правому борту мастер-каюты, у бесподобного панорамного иллюминатора оборудована изящная динетта с передвижающимся столиком, где можно устроить интимный завтрак на рассвете или отдохнуть с книгой после обеда.



АУДИОСИСТЕМА

Салон оборудован дорогостоящей Hi-End аудиосистемой BeoSound датской компании Bang & Olufsen, которая не только обеспечивает великолепное звучание любимых композиций, но и является образцом современного индустриального дизайна.



МОТОРНЫЙ ОТСЕК

Как и у многих крупных судов, моторный отсек Ferretti 870 разделен на две части, в одной из которых расположены двигатели и сопутствующее оборудование, а в другой — генераторы (на борту их два), опреснитель и система кондиционирования. Гироподъемные стабилизаторы Mitsubishi ARG помещены под пайолами между двигателями; во время теста стабилизаторы были отключены.



Сверху вниз, слева направо: Благодаря щедрому остеклению и легкому для восприятия дизайну салон выглядит поистине воздушным.

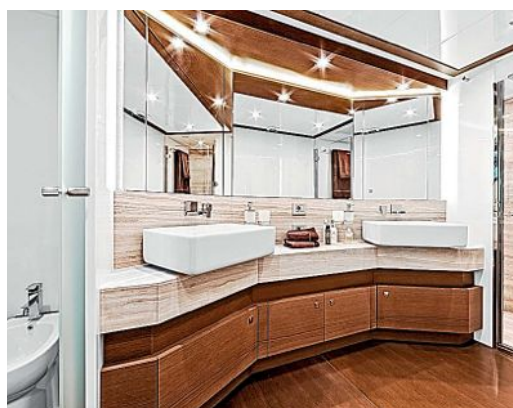
Носовая VIP-каюта.

Главным достоинством мастер-каюты являются уникальные панорамные иллюминаторы.

Кровать в гостевой каюте легко разделяется на две отдельные койки.

Санузел в каюте владельца.

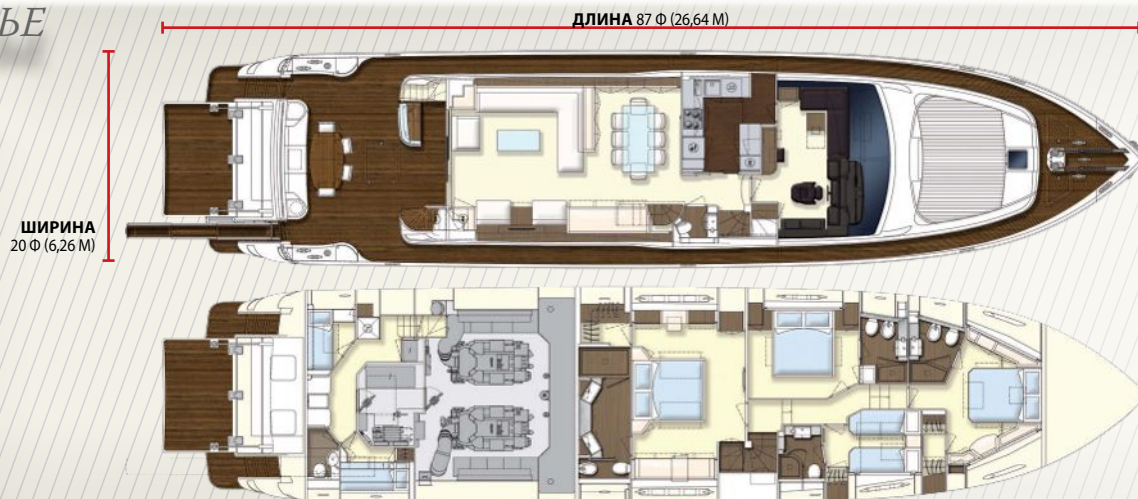
Белая лакированная мебель Emestomedia на камбузе.



Верфь предлагает яхту в двух версиях. В одной из них хардтоп простирается почти до транца, и вместо тендера на флайбридже можно поставить обеденный стол

Насыщенный бронзовый цвет крыши надстройки уже стал семейной чертой крупных яхт Ferretti

ДОСЬЕ



ДЛИНА 87 Ф (26,64 М)
ШИРИНА 20 Ф (6,26 М)
ОСАДКА 6 Ф (1,96 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
69 Т (ПОРОЖНЕМ); 80 Т (ПОЛНОЕ)
ЗАПАС ТОПЛИВА 7400 Л
ЗАПАС ВОДЫ 1320 Л
КАТЕГОРИЯ RCD «А»
ДИЗАЙН ZUCCON
INTERNATIONAL PROJECT/
ADVANCED YACHT TECHNOLOGY/
FERRETTI



Во всех гостевых каютах установлены панорамные иллюминаторы фирменного дизайна

пол Stile и соответствующий ему ковер GT Design... Продолжать список можно еще долго, ведь студия Zuscon International Project и собственное дизайнерское бюро Centro Stile Ferrettigroup всегда отличались изысканностью при оформлении помещений на борту. В салоне видимый лоск дополняет великолепная аудиосистема Bang & Olufsen с необычными свисающими с потолка колонками пирамидальной формы и футуристическим пультом управления. Отдельно стоит отметить обставленный девственно белой дизайнерской мебелью Emestomeda камбуз по левому борту на главной палубе — здесь, пожалуй, больше хочется присесть и любоваться каждой деталью, нежели заниматься приготовлением изысканных блюд пусть даже самой высокой кухни. В чем итальянцы, как известно, преуспели не меньше, чем в создании великолепных яхт!

ВЕРДИКТ

В заключение этой короткой истории скажу, что итальянская верфь не изменила своим традициям, даже оказавшись под контролем азиатских бизнесменов, которые, кстати, стремятся сохранить ее европейский имидж. В официальном заявлении председатель Weichai Group Тан Ксуанг подчеркнул, что Ferretti Group останется прежде всего итальянской компанией и сохранит основные производственные мощности на родине. Итальянцы, в свою очередь, высоко ценят открывающиеся возможности по освоению молодых перспективных рынков, среди которых Китай, Бразилия и Россия. В этих регионах отмечается взрывной спрос на автомобили класса «люкс», что является важным знаком для судостроителей, ведь следующий шаг после покупки эксклюзивного авто — это роскошная яхта. А с этой точки зрения Ferretti 870 отвечает самым высоким требованиям. **MBV**

ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ



Четыре multifunctional дисплея хорошо читаются, но в определенных условиях могут бликовать

Рукоятки двигателей и джойстики подрулей удобно размещены рядом с солидным штурвалом

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 2 × MTU 12V 2000 M94, 1920 л.с. при 2450 об/мин, дизель 26,8 л, 12 цилиндров

РЕЖИМЫ	ECO					FAST	MAX
Об/мин	1000	1250	1500	1750	2000	2250	2450
Скорость	10,4	12,9	15,0	19,4	24,1	28,5	31,0
Расход	66	114	234	350	470	640	736
Миль/л	0,15	0,11	0,06	0,05	0,05	0,04	0,04
Дифферент	1°	1°	2°	3°	3°	4°	5°
Дальность	932	670	380	328	303	263	249
УРОВЕНЬ ШУМА, дБА							
Пост управления	55	53	56	60	65	70	72

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, 12% воды, накопительные танки заполнены на 75%, 15 человек на борту, спасательное снаряжение, тендер. Температура воздуха +28 °C, волна 70–100 см, сила ветра при скоростных заездах 3 балла. Транцевые плиты в автоматическом режиме, кондиционер при замерах шума отключен.

ЦЕНЫ И ОПЦИИ

Стоимость в Европе

от € 4,77 млн

(версия с хардтопом и двигателями 1948 MTU CR)

Система кондиционирования воздуха повышенной мощности (tropical)

€ 19 341

Гидравлическое кормовое ПУ

€ 38 800

Генератор 27 кВт (в базе 19 кВт)

€ 16 400

КОНКУРЕНТЫ

АЗИМУТ 88

СТОИМОСТЬ В ЕВРОПЕ

от € 4,90 млн

Очень близкая по своим характеристикам яхта итальянского бренда.



PRINCESS 85 MY

СТОИМОСТЬ В ЕВРОПЕ

от £ 3,76 млн

Британская яхта с мореходным корпусом без хардтопа на флайбридже.



ОГОНЬ НА ВОДЕ

Джерми Уотс, создатель скоростного RIB'а для церемонии открытия Олимпийских игр, поделился впечатлениями о том, как готовилось это невероятное представление.

Текст Хьюго Андреа





Одно неловкое движение —
и Дэвид Бекхэм
вылетел бы из лодки в воду
вместе с Олимпийским огнем



Не меньше 900 миллионов человек, затаив дыхание, наблюдали, как специально построенный катер RIB с ревом мчал Дэвида Бекхэма вниз по Темзе во время церемонии открытия Олимпийских игр. Однако для жителя Хэмпшира Джереми Уотса, создавшего это судно, первой реакцией стало колоссальное эмоциональное облегчение. И дело не только в том, что катер, на котором Бекхэм привез Олимпийский огонь в одноименный парк, построила принадлежащая Уотсу компания Ice Marine. Джереми лично стоял за штурвалом в этот ответственный момент и гнал RIB по узкому каналу Олимпийского парка к причалу, где их ждали. Одно неловкое движение — и вместо изящного подхода к сэру Стиву Редгрейву миллионы зрителей могли стать свидетелями того, как самый известный футболист планеты вылетел из лодки в воду, сопровождаемый негромким шипением гаснущего Олимпийского факела.

«Это была самая сложная швартовка в моей практике, — признался уставший и наконец расслабившийся Джереми, когда я встретился с ним на следующий день после церемонии. — Предшествовавшие недели подготовки были крайне напряженными, но когда настал вечер открытия, пути назад уже не было», — продолжил он будничным тоном, хотя подготовительный процесс для съемки этих нескольких секунд истории был далеко не тривиальным. Все началось тремя месяцами ранее, когда Крис Ливет, исполнительный директор Thames Luxury Charters и официальный уотермен королевы, позвонил Джереми. Прежде они уже работали вместе, когда Джереми готовил Bladerunner 35 для съемок клипа Ферги из «Black Eyed Peas», но в этот раз речь шла о чем-то гораздо более значительном.

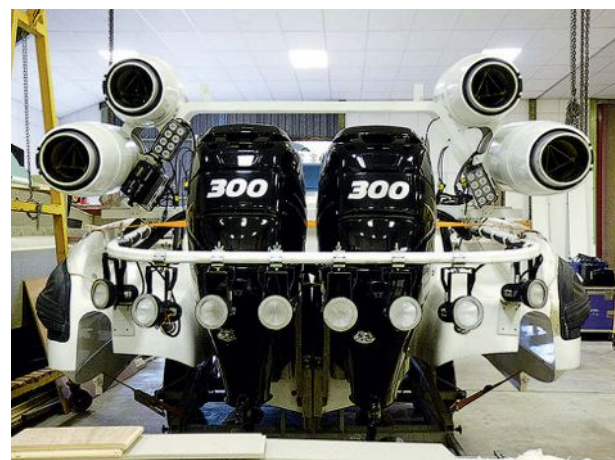
ПЛАНЫ РАСКРЫТЫ

«Поначалу Крис не сказал ничего определенного, — вспоминает Джереми. — Он просто упомянул, что хотел бы использовать одну из наших лодок

ВИДЕО



mby.com/oly

**На первом развороте:**

Катер минует Тауэрский мост точно по графику.

Сверху:

Перед проходом лодки под мостом участок Темзы закрыли для других судов.

Справа:

Джереми Уотс и Дэвид Бекхэм во время первой секретной тренировки.

На катер установили 750 кг дополнительного оборудования: сигнальные ракеты и огни, дымовые шашки, освещение и аккумуляторы.

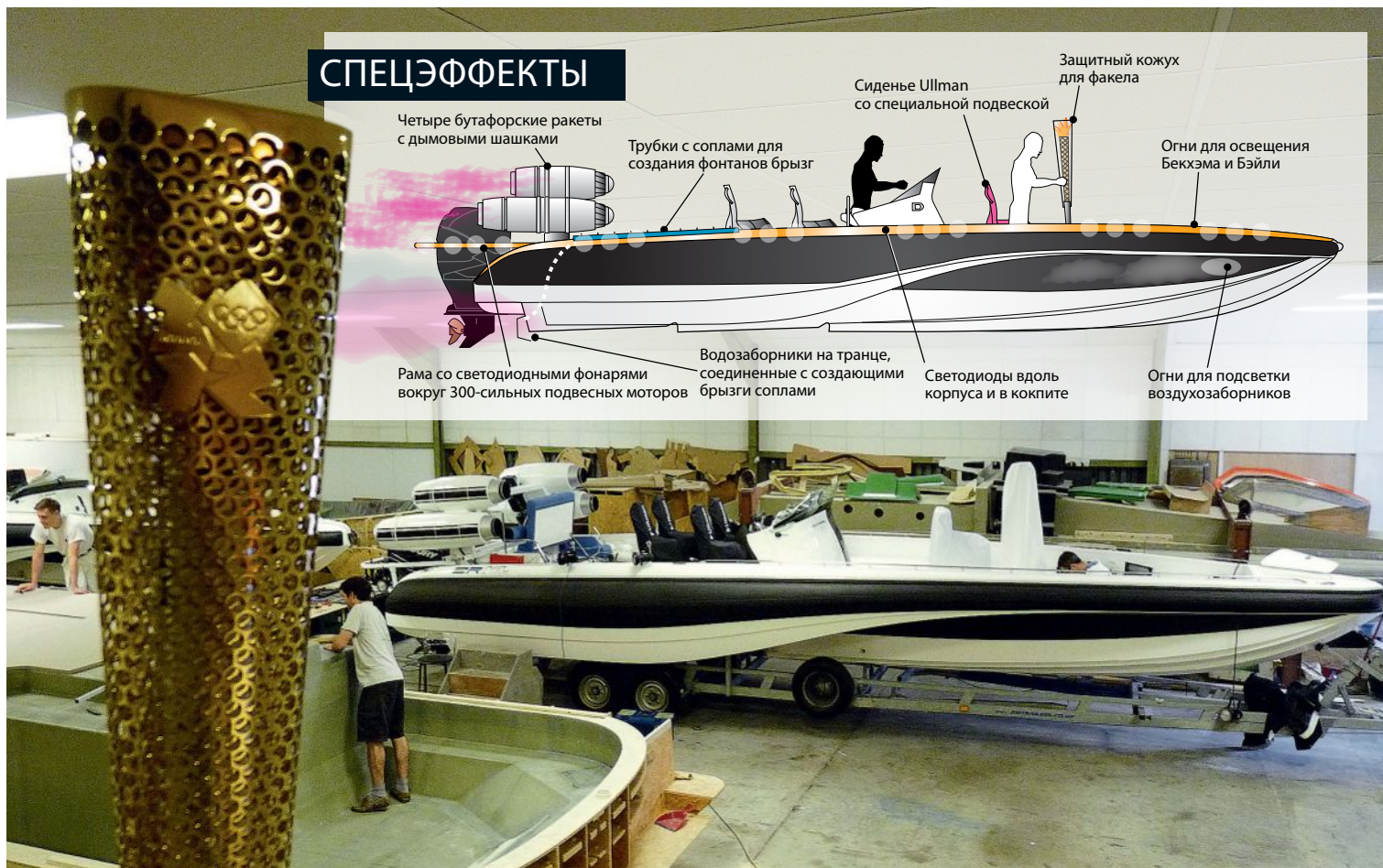
на Олимпийских играх». Подробностей не было еще два месяца, до тех пор, пока Джереми не привез демонстрационную модель Bladerunner 35 в Лондон для предварительной репетиции, где наконец осознал весь масштаб происходящего.

«Мы начали проход от Тауэрского моста вниз по течению к Лаймхаусу, и я очень удивился, когда Крис велел идти в шлюз и далее через сеть каналов в Олимпийский парк», — рассказывает он. — Предназначенная для гонок лодка с двумя бензиновыми подвесниками по 300 л.с. и максимальной скоростью 65 узлов — не самое лучшее средство для движения по сети узких каналов рабочего района Ист-Энд. Но, несмотря на несколько пойманных мелей и странных взглядов местных жителей, катер добрался до центра Олимпийского парка, к радости креативного директора Стивена Долдри.

Стивен отвечал за финал церемонии на воде, и теперь, когда Крис подтвердил, что задуманное возможно, его команда была готова устроить в городе

фантастическое представление. «Они хотели закрепить на корме обоймы фальшфейеров, посадить спортсмена с факелом ближе к носу, а за судном должен был взлетать фонтан брызг, — рассказывает Джереми. — Впереди мы установили кресло Ullman со специальной подвеской, а на днище в районе транца смонтировали специальные водозаборники, которые нагнетают воду в расположенные по бортам сопла, создающие фонтаны мелких брызг».

Но это стало лишь началом. Ракеты начинили дымовыми шашками, на баллонах вдоль корпуса и на раме вокруг двигателей разместили десятки разноцветных светодиодов. Еще два LED-светильника освещали кокпит и человека с факелом — для этого пришлось добавить целую обойму из десяти гелиевых аккумуляторов, а чтобы Олимпийский огонь не погас, его подключили к обычному бытовому газовому баллону. Когда работа была окончена, лодка прибавила 750 кг. «Я сомневался, что на финальном отрезке в парке катер вообще выйдет на глиссирование с таким лишним весом, шестью



людьми на борту и дополнительным сопротивлением, которое создают широкие водозаборники», — сетовал Джереми.

Существовал единственный способ проверить это, но, учитывая строжайшую секретность подготовки к церемонии, Джереми нужно было найти какое-то место, где испытания не вызвали бы ажиотажа.

ТАЙНЫЙ ТЕСТ-ДРАЙВ

«Чтобы убедиться, что воздушный поток на ходу во время церемонии не собьет пламя, мы провели эксперимент с мотором от парашюта, однако проверять в деле остальные спецэффекты пришлось вдали от любопытных глаз, в заповеднике на реке Хамбл. Капитан порта разрешил провести тест поздней ночью, и, к счастью, все прошло по плану. Максимальная скорость упала с 65 до 45 узлов, и мне пришлось поставить другие винты, чтобы обеспечить должное ускорение», — поделился со мной Джереми. Спустя месяц подготовки ему наконец-то рассказали, что ночью огонь повезет не кто иной, как Дэвид Бекхэм. Теперь перед организаторами стояла не менее важная задача — научить футболиста управлять этой загруженной спортивной лодкой.

За пять недель до церемонии Бекхэм прилетел на секретную встречу, где ему предстояло согласовать план всего мероприятия. «Все мы немного переживали, согласится ли он промчаться на 40 узлах по каналам, однако ему идея очень понравилась, — вспоминает Джереми. — Он с удовольствием согласился встать за штурвал на Темзе, тем не менее все признали, что для последнего отрезка пути по узкому каналу Олимпийского парка требуется опытный судоводитель».

Следующий раз они встретились уже в понедельник, накануне церемонии. «Поскольку Дэвид никогда прежде не водил катер, он внимательно

Чтобы Олимпийский огонь не погас, его запитали от бытового газового баллона

выслушал мои наставления и сделал все четко по инструкции, — добавил Джереми. — Ему очень понравилась репетиция, а у нас появилась уверенность, что мы справимся с этой задачей».

Следующим вечером вся команда вместе с Бекхэмом и юной футболисткой Джейд Бэйли, которая должна была передать Дэвиду факел, собралась на борту, чтобы отснять крупные планы, которые войдут в трансляцию в прямом эфире. С наступлением темноты они стартовали с секретной базы у старой пристани Батлера на обвешанной камерами лодке. Спустя семь с половиной часов, в 03.30, Бекхэм наконец сошел с катера и напрямую отправился на ждавший его самолет до Лос-Анджелеса, где проводился показательный матч, чтобы через два дня вернуться обратно, на церемонию.

«Он делал все с виртуозным профессионализмом, — подтвердил Джереми. — Команда осталась настолько довольна результатами, что Стивен даже отменил финальную репетицию в настоящих костюмах. Все порадовались, а я так надеялся еще раз отрепетировать самый важный момент швартовки!»

Наступил день открытия Олимпийских игр. «Всю предыдущую неделю мне удавалось спать лишь по два-три часа в день, — вспоминает Джереми, — к пятнице нервы были на пределе, и я уже начал слышать голоса в шуме двигателей».

ЦЕРЕМОНИЯ ОТКРЫТИЯ

К Дэвиду и Джереми на борту присоединилась Джейд Бэйли, телепродюсер Ник Левитт и эксперт по спецэффектам Марк Тернер. Дэвид занял

Через 55 секунд Джереми со своего места у правого колена Бекхэма двинул катер вперед



Вверху:

Дэвид Бекхэм стоял за штурвалом, а Джереми управлял газом, чтобы вести катер строго по графику.

Слева направо:

Ночью все прошло как по маслу, и Джерей Бэйли передала Олимпийский огонь сэру Стиву Редгрейву.

Проверка защитного кожуха для Олимпийского факела.

Понтон, у которого должен был пришвартоваться катер с Бекхэмом.

центральное место на посту управления, Джейд расположилась в специальном кресле в носу, остальным наказали спрятаться за рулевой консолью и постараться по возможности не выдать себя.

С наступлением темноты катер переместился на исходную позицию чуть ниже по течению от HMS Belfast и стал ждать сигнала, поскольку очень важно было синхронизировать проход лодки с массовым пиротехническим шоу на ее пути. Самым зрелищным из эффектов должна была стать стекающая с Тауэрского моста стена огня, под которой предстояло пройти катеру. Если бы они хоть на несколько секунд отклонились от графика, то каскад горячих белых искр обрушился бы на катер, забитый по самый планширь бензином, газом и знаменитостями. В 21.40 Крис получил подтверждение, что реку перекрыли. В 21.42 факел Джейд подожгли от Олимпийского огня в полицейской лодке. В 21.44 сигнальные огни на мосту дали знать, что его начинают разводить, и через 55 секунд Джереми со своего места у правого колена Бекхэма повел катер вперед.

«Места у меня было достаточно лишь для того, чтобы, заглядывая через его руки, следить за скоростью и дифферентом, — говорит Джереми. — Бекхэм был за штурвалом, но мы решили, что за скорость должен отвечать я, чтобы точно уложиться в отрететированный график».

Движение шло строго по минутам, над головой стрекотали лопасти вертолета, и катер прошел под Тауэрским мостом ровно в тот момент, когда над ним сработала пиротехника. Но лучшей частью церемонии для Джереми стал 45-минутный переход по каналам в Олимпийский парк. «К тому времени все вокруг уже знали, что мы идем, и толпы людей вдоль каналов выкрикивали имя Бекхэма. Атмосфера,

наполненная ревом моторов и отражающимся от бетонных стен эхом, была невероятной!» — вспоминает он.

Пока на стадионе шел парад атлетов, Bladerunner прошел через охрану в Олимпийский парк и занял позицию для последнего рывка к месту высадки. Джереми встал к штурвалу в ожидании сигнала: «Стивен хотел, чтобы наш проход выглядел волнующе, а передача Олимпийского огня была спокойной, насколько это возможно. Поэтому у меня было всего 40 секунд, чтобы разогнаться с нуля до 30 узлов, а затем уйти с глиссирования для контролируемой швартовки. Больше всего я опасался, что наша кильватерная волна догонит катер в тот момент, когда Бекхэм начнет подниматься на палубу в носу».

Под прицелом сотен камер, освещаемые фейерверками на берегах канала, они с ревом промчались узким проходом, прежде чем сбросить газ и непринужденно подойти к причалу. «За 20 ярдов до цели я знал, что все будет хорошо, — говорит Джереми. — Хорошая координация Бекхэма позволяла мне надеяться, что он справится с внезапным креном судна, и нос катера скользнул к месту швартовки ровно по сигналу. Стивен Долдри был в восторге, Дэвид жал всем руки и поздравлял Джейд. Просто поразительно быть частью такого масштабного события!»

Но весь масштаб он оценил чуть позже, когда ему со всего мира начали поступать телефонные звонки с поздравлениями по поводу участия в этом величайшем шоу. А что касается лодки, то с нее уже сняли подсветку и камеры, но ракеты и кресло факельщика остались на месте. Джереми надеется, что ему позволят забрать Олимпийский факел, и этот необычный сувенир станет заключительным штрихом к столь волнующей истории. МВУ

ПОДАРОК К ЮБИЛЕЮ





Уже десять лет мы наблюдаем развитие линейки яхт Beneteau Swift Trawler. В этом году семейство скоростных «траулеров» пополнилось очередной интересной моделью.

Текст **Антон Черкасов** Фото **Илья Поселяничев, Beneteau**



В будущем году французская верфь Beneteau отметит десятилетие линейки Swift Trawler. За это время в производстве побывали четыре модели длиной от 34 до 52 футов и уже построены сотни экземпляров. Эти архитектурно и компоновочно интересные лодки с двухрежимным корпусом обрели своих поклонников среди тех, кто предпочитает жизнь на борту в стиле «траулер», но в то же время желает иметь относительно быстрое судно.

Модель Swift Trawler 52 пользовалась на европейском рынке высоким спросом, однако владельцы этой мореходной лодки с удобной планировкой нередко сетовали на аскетичные в известном смысле интерьеры, которые на фоне конкурентов из соседней Италии выглядели простовато. Дизайнеры и маркетологи Beneteau Group провели определенную работу в этом направлении: на новой Swift Trawler 50 не только подняли качество отделки помещений, но и смогли расширить свободное пространство на борту. Что же за лодку мы получили в итоге?

Подходя к Swift Trawler 50 — «дебютантке» Канн, первым делом я обратил внимание на высокую водонепроницаемую дверь в вертикальном транце — явный намек на мореходные возможности судна. Кроме того, она внешне роднит лодку с «карманными» эксплорерами. Как и гидравлическая купальная платформа, дверь входит в список опций, и увидите вы ее не на всех лодках. Помещение, куда она ведет, может быть либо каютой капитана, либо кладовкой — выбирать покупателю. В любом случае в кокпите есть

второй вход в виде широкого люка, через который по трапу также можно спуститься внутрь. Каюта в корме не слишком просторная, но в ней места хватает не только для койки и отдельного санузла, но и для кладовки.

Рядом с входом в каюту, ближе к дверям в салон оборудован второй люк, ведущий в моторный отсек; он открывается в другую сторону, и объяснения этому странному решению я пока не нашел. В отличие от Swift Trawler 52, новая модель оборудована не валами, но днищевыми колонками IPS600, сопряженными с двигателями Volvo Penta D6 мощностью по 435 л.с. Благодаря этому в кормовой части корпуса высвободилось место, и моторный отсек получился просторным и удобным для проведения сервисных и регламентных процедур. Чтобы приблизиться к оптимальной центровке корпуса, конструкторы сместили двигатели к миделю и соединили их с днищевыми колонками промежуточными валами — надежный и уже обкатанный на ряде моделей с двигателями Volvo Penta прием.

Кокпит на Swift Trawler 50 традиционно не предназначен для обедов и отдыха (эту функцию взял на себя флайбридж), однако непрактичным назвать его никак нельзя. Угловой диван смещен к левому борту и в стандартной комплектации покрыт тиком. Если вы все же хотите не только рыбачить, но и перекусить в кокпите, то можно заказать мягкие подушки, перенести стол из салона (он установлен на массивной станине) или использовать складную мебель, как многие зачастую

Вверху:
Тканевые шторы позволяют отделить салон от рубки и камбуза.

На правой странице слева направо, сверху вниз:
Камбуз великолепно оборудован, а солидная площадь рабочей поверхности дает возможность готовить на большую компанию.

Высота потолка в носовой каюте не вызывает вопросов.

В каюте владельца предусмотрен рабочий стол, где можно посидеть за компьютером.

Верфь не сэкономила на отделке санузлов: здесь практически нет голого пластика.



ЛИФТ

Верфь решила порадовать своих поклонников ручным лифтом для напитков и закусок, который связывает камбуз и флайбридж

На борту найдутся штатные места для установки богатого арсенала бытовой техники

и поступают. При необходимости весь кокпит легко защитить от дождя и ветра тентом, чему дополнительно способствует дверь, закрывающая правый бортовой проход (традиционная особенность линейки Swift Trawler). По обоим бортам устроены лацпорты для схода на причал — конструкция для траулеров незаменима. Носовая палуба традиционно отведена под лежаки для загара, и на новой лодке они снабжены подъемными спинками и небольшим тентом бимини.

Оказавшись в салоне, сразу забываешь, что находишься на траулере, и виной тому невероятная площадь панорамного остекления из окон с практически незаметными средниками. Это решение уже было опробовано на Swift Trawler 44, и, признаюсь, ради такого обзора не жаль отказаться от классического обратного наклона лобовых стекол. От этого выигрывают не только пассажиры, но в первую очередь капитан, рабочее место которого здесь фантастически удобное. Рулевая консоль, где доминируют два multifunctional дисплея, не перегружена приборами и кнопками; крупный яхтенный штурвал внушает чувство уверенности, а рукоятки двигателей и джойстик IPS удобно размещены под правой рукой так, что управлять судном можно и стоя, и сидя с одинаковым комфортом. Опять же для удобства работы

современный ГРЩ находится прямо за креслом рулевого, а в переборку у трапа на нижнюю палубу встроен винный шкаф, содержимое которого становится приятным вознаграждением по окончании очередного перехода.

Стараниями дизайнеров в салоне произошли заметные рокировки: пост управления, камбуз, динетта и зона отдыха, с одной стороны, не сильно изменили свое положение, но с другой — они организованы теперь иначе и получили дополнительные функциональные возможности.

Обратите внимание на отличную вооруженность лодки бытовой техникой. Здесь и два холодильника, и плита, и духовка, и СВЧ-печь, посудомоечная, стиральная и сушильная машины. Конечно, не все вписано в базовую комплектацию и потребует дополнительных трат, но главное — на борту есть штатные места для установки всего этого арсенала, и в длительных путешествиях вы можете обеспечить себе высокую автономность не только по запасам воды и топлива, но и в отношении быта. Есть и не вполне обычные решения: открыв один из верхних шкафчиков на камбузе, обнаруживаешь там... микролифт для подачи напитков на флайбридж! В лоток площадью чуть больше 200 × 300 мм вряд ли поместятся столовые тарелки с едой, но пару бутылок, фужеров и сухие закуски отправить наверх можно. Чтобы принять «передачку» на флайбридже, необходимо отстегнуть и поднять подушку на сиденье, открыть люк, дотянуться до ручки лотка, а затем аккуратно вытащить его из шахты. Привлекательность неоднозначная,



Для спуска и подъема тендера на флайбридже предусмотрен опциональный кран-балка

Возможность полностью затентовать флайбридж и кокпит делает лодку весьма подходящей для холодного климата

Великолепное панорамное остекление полностью снимает вопрос о качестве обзора — здесь он превосходный

Легкую дверь можно закрепить в закрытом или открытом положении, однако пластиковый замок не слишком надежен

учитывая необходимость поднимать гостей и отстегивать подушку. Зато таким редким на подобных лодках лифтовым устройством вы непременно произведете впечатление на гостей и соседей по марине.

Другой интересный момент заключается в том, как расположенная напротив поста управления динетта трансформируется в диван, который, кстати, может послужить дополнительным спальным местом. Стол, как обычно, опускается и фиксируется, затем из потайного «контейнера» в надстройке извлекается закладная подушка, и, наконец, завершая композицию, выдвигается спинка левого кресла. Изящно и практично, так как у подушек есть свое место и они не будут занимать полезные рундуки. Кстати, последних на борту в достатке что внутри, что снаружи, но если живешь на лодке, лишних рундуков никогда не бывает.

А жить на Swift Trawler 50 можно и даже нужно. Путешествовать вчетвером будет не просто комфортно, а очень комфортно, но и шесть человек не почувствуют себя на борту слишком стесненно. На нижней палубе оборудованы три каюты: мастер-

и VIP-каюта отличаются двуспальными кроватями и встроенными санузлами, а в гостевой койки в два яруса стали шире по сравнению с таковыми на Swift Trawler 52 (вместо нижней может стоять рабочий стол). Гостевой санузел с туалетом и душем помещен напротив, по правому борту. Мастер-каюта занимает всю ширину корпуса, и конструкторы воплотили в ней еще одно решение, привычное для крупных яхт: душевая кабина и туалет с двумя умывальниками разнесены по бортам, то есть в каюте практически два санузла. Во всех помещениях не только высокие потолки и много места для хранения вещей, но и широкие двери (с магнитными фиксаторами!), поэтому крупным людям не придется протискиваться внутрь. Все в порядке на нижней палубе и с естественным освещением, а импульсные выключатели света можно запрограммировать под конкретные нужды с центрального пульта.

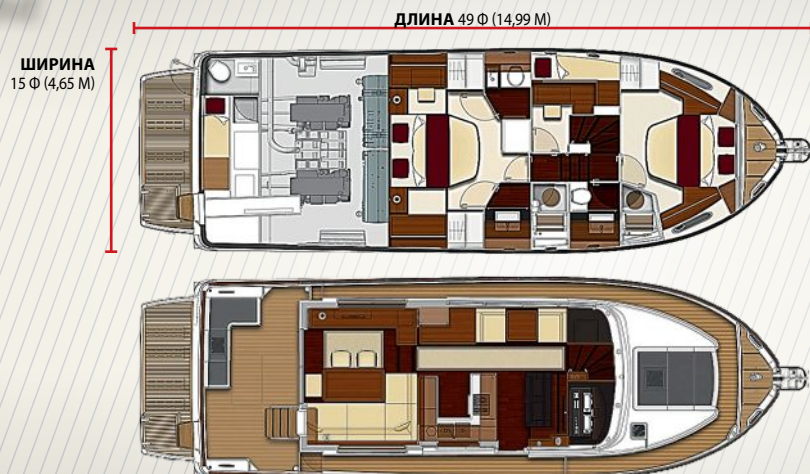
Флайбридж новой Swift Trawler 50 унаследовал лучшие черты флагмана: это и площадка для хранения тендера (опционально наверху ставится гидравлический кран-балка), и великолепное место



Панель не перегружена приборами и благодаря матовому покрытию не будет бликовать

Смещенная в корму дверь на палубу позволяет перемещаться, не беспокоя рулевого

ДОСЬЕ



ДЛИНА 49 Ф (14,99 М)
ШИРИНА 15 Ф (4,65 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ (ПОРОЖНЕМ) 16 Т
ОСАДКА 3 Ф (1,05 М)
ЗАПАС ТОПЛИВА 2400 Л
ЗАПАС ВОДЫ 800 Л
ДВИГАТЕЛИ 2 × VOLVO PENTA IPS600 (435 Л.С.)
КАТЕГОРИЯ RCD «В»
МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ 25 УЗЛОВ
КРЕЙСЕРСКАЯ СКОРОСТЬ 19 УЗЛОВ
ДИЗАЙН МИШЕЛЬ ЖУБЕР / БЕРНАР НИВЕЛЬ / ПЬЕР ФРУТЧИ / BENETEAU
СТОИМОСТЬ В ЕВРОПЕ ОТ € 562 500



ФЛАЙБРИДЖ

Пост управления смещен к левому борту, однако удобное кресло рулевого и штурвал расположены почти в диаметральной плоскости судна

для отдыха и приема пищи на воздухе. Широкий и длинный тент с мягкими матовыми световыми люками защищает пассажиров от солнца, а в дождь можно быстро повесить «стенки» на «молниях» и продолжать посиделки наверху. Здесь предусмотрен хорошо оснащенный ветбар и светодиодное освещение, а за раздвижным столом без труда усядутся 8 человек. На флайбридж ведет достаточно крутой, но широкий трап, и единственное, к чему можно придираться, — это легкий газовый амортизатор, который удерживает люк из стеклопластика в поднятом состоянии и делает это неплохо. На мой взгляд, правильнее было бы поставить второй амортизатор, поскольку один длинный неудобен, да и дребезжать на ходу будет гарантированно.

Новая модель построена на базе корпуса Swift Trawler 52, который укоротили на 6 футов. Учитывая, что лодка получилась на 4 тонны легче флагмана, стоит ожидать от нее близких динамических характеристик. Оснащенная 600-сильными моторами Cummins и валами, Swift Trawler 52 развивала максимальную скорость 25 узлов; по расчетам

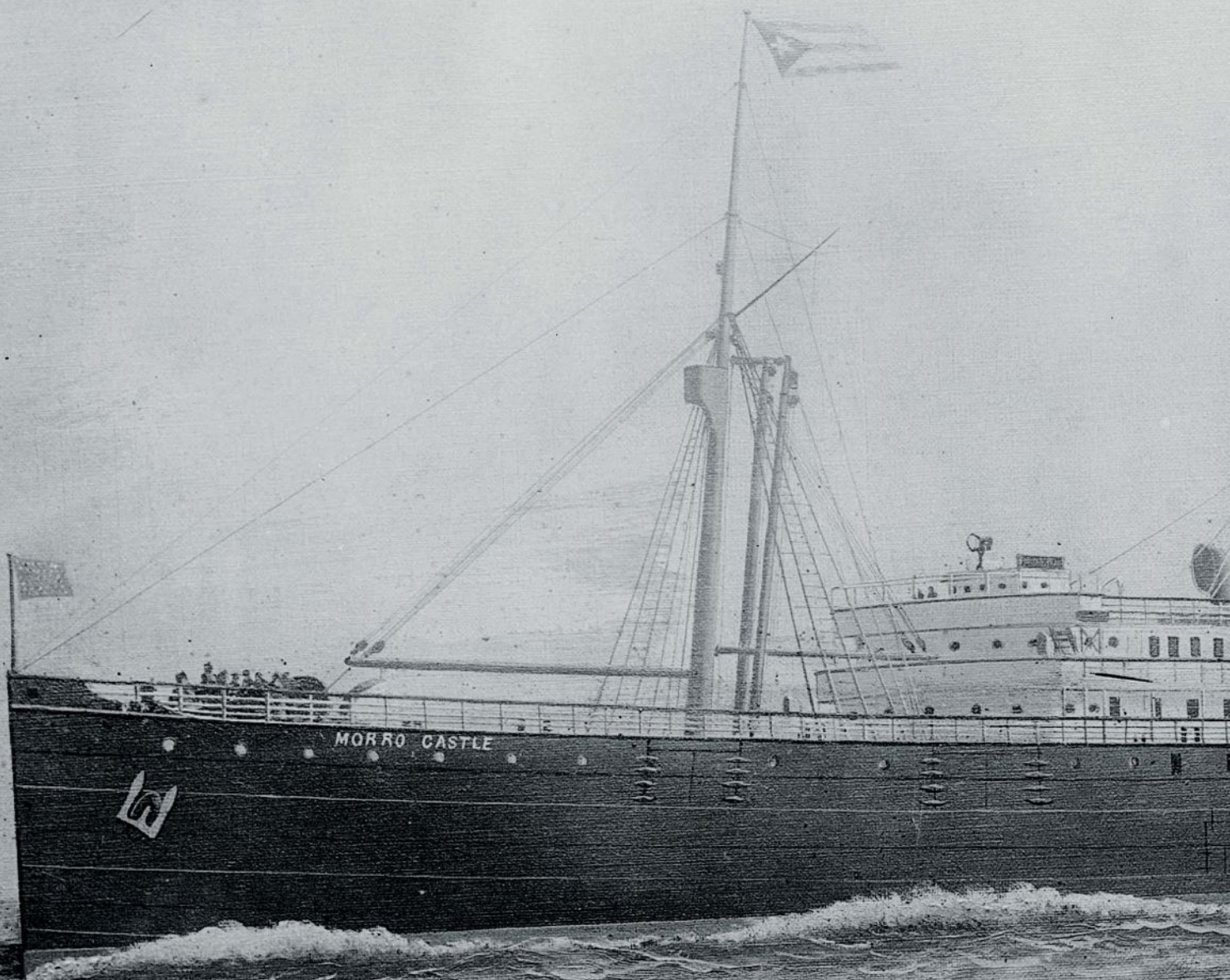
Путешествовать на Swift Trawler 50 будет не просто комфортно, а очень комфортно

облегченная Swift Trawler 50 с меньшей мощностью должна показать похожие результаты. На тестах особенно интересно будет оценить ее управляемость и маневренность, ведь это первая модель линейки с днищевыми колонками. В базовой комплектации на лодке уже установлены два джойстика (на флайбридже и в рубке), но при желании можно добавить и третий на опциональном посту управления в кокпите.

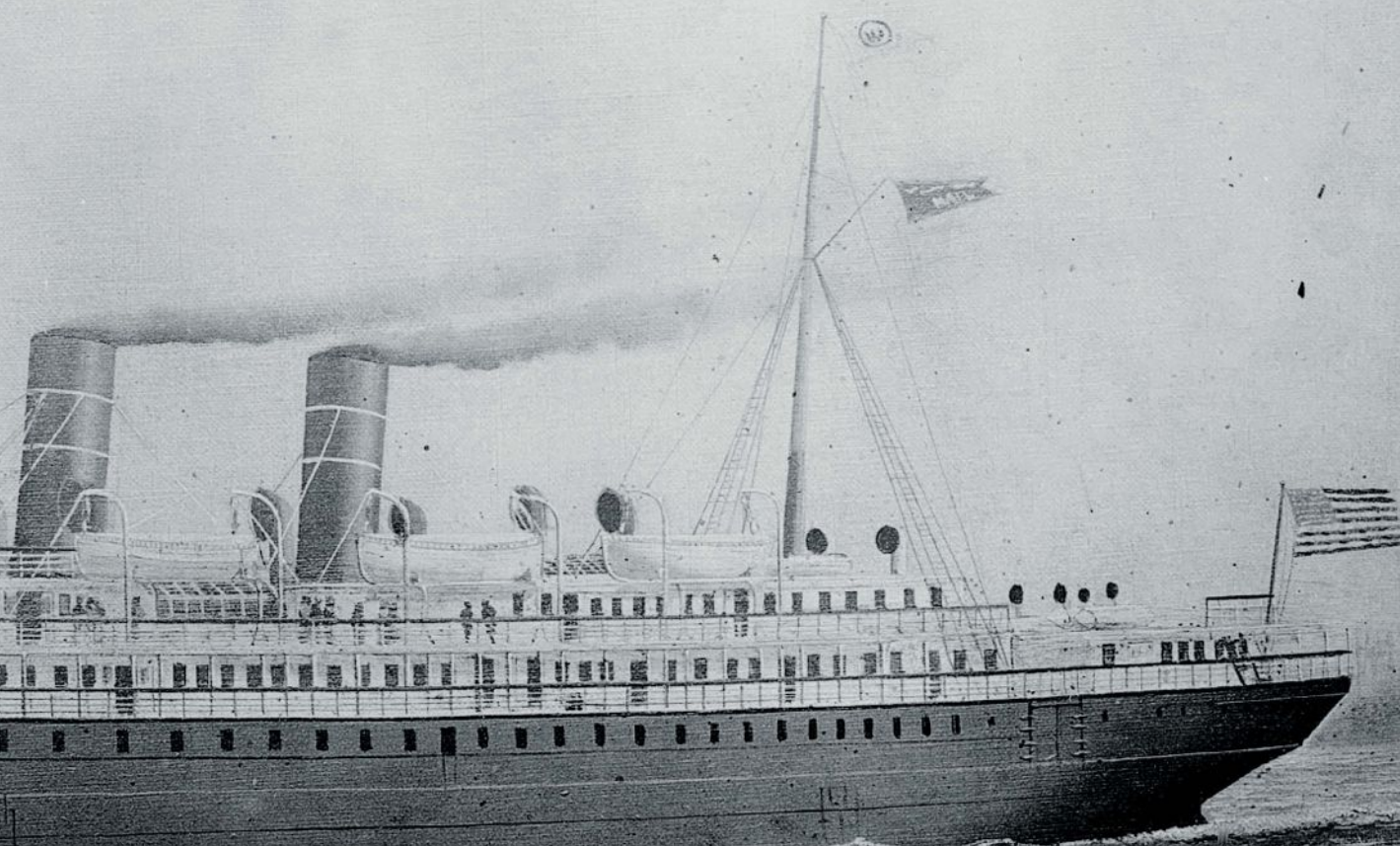
Осмывая подобные лодки, всегда наталкиваешься на вопрос: считать их новыми моделями или рассматривать как некий тюнинг уже существующих? Я склонен расценивать Swift Trawler 50 как новую модель, несмотря на сохранившиеся обводы корпуса, поскольку выше ватерлинии изменения в лучшую сторону более чем очевидны. К юбилею линейки Beneteau выпустила отличный траулер, который, несомненно, хорошо зарекомендует себя в море. **MBY**

MORRO

ТАЙНА ГИБЕЛИ MORRO CASTLE



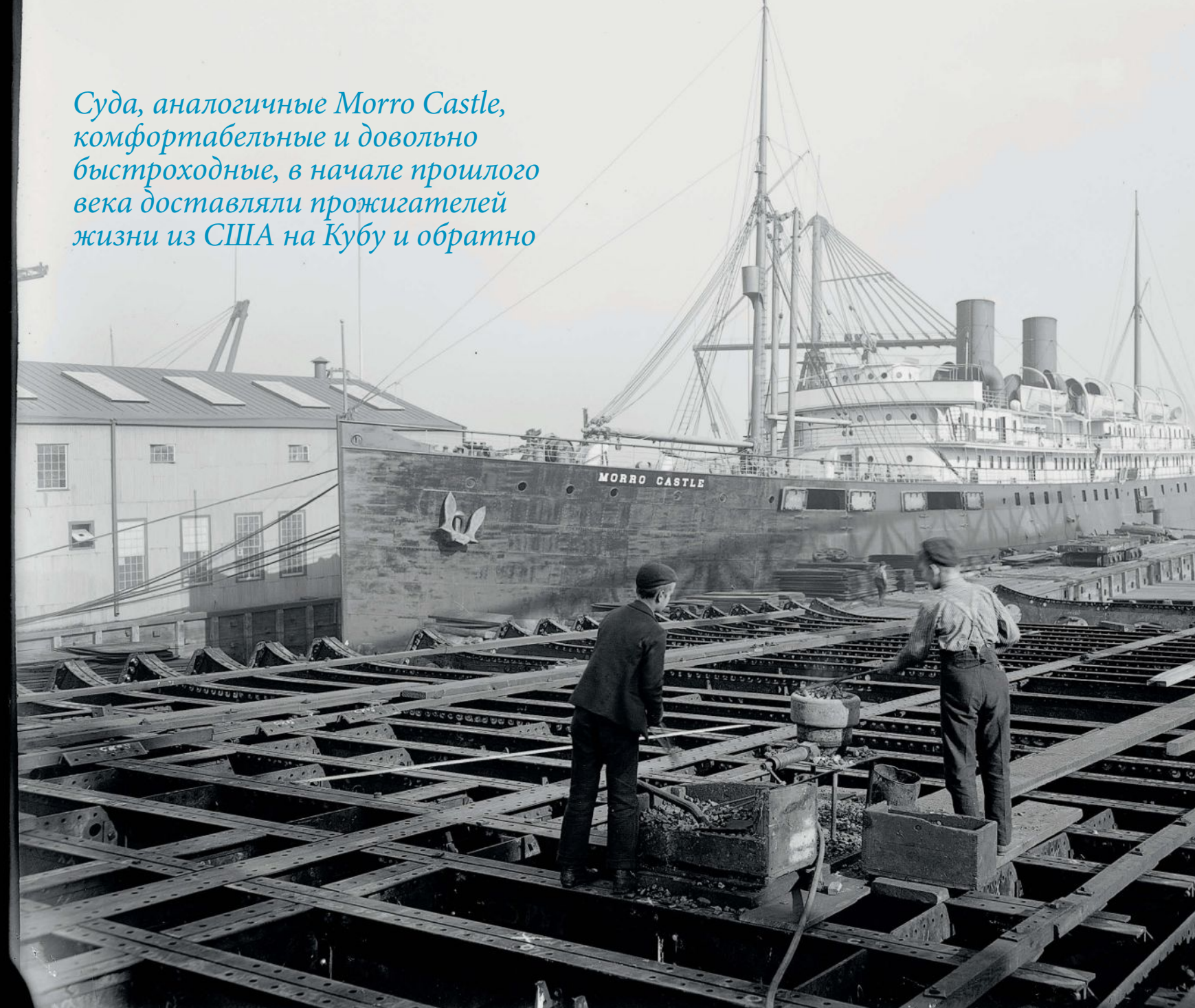
CASTLE



Нет ничего тайного, что не стало бы явным. Взрослые внушают это детям, хотя сами в истинности тезиса не уверены, поскольку знают: мир полон загадок, и вопросов всегда больше, чем ответов. Но бывают исключения. Одно из таких — гибель лайнера Morro Castle, разгадка которой была найдена спустя 18 лет после события.

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

Суда, аналогичные *Morro Castle*, комфортабельные и довольно быстроходные, в начале прошлого века доставляли прожигателей жизни из США на Кубу и обратно



Так уж повелось издревле, что люди платят морю дань. Ценным грузом, перевозимым на кораблях, самими кораблями, а иногда и человеческими жизнями. Только ситуации случаются разные. Одно дело, когда бедствие вызвано силой непреодолимых обстоятельств, другое — несовершенство техники или людская глупость. А бывает, что причиной всему становится чья-то злая воля...

СТОЛПОТВОРЕНИЕ

8 сентября 1934 года стало «звездным» днем парка Asbury. Ни до, ни после не знал он такого наплыва посетителей. Тысячи ньюйоркцев приехали в Нью-Джерси поглазеть на новый «аттракцион». А если честнее, чтобы прикоснуться к трагедии — это так щекочет нервы!

Набережная была забита людьми, и все смотрели на корабль. Некогда роскошный красавец, сейчас он являл собой жалкое, но в то же время утрашающее зрелище. Закопченное железо, выбитые иллюминаторы, лохмотья вспучившейся краски...

В толпе гуляли слухи о числе погибших: 100, 200 или даже 300 человек... Высказывались версии того, что произошло и как... И лишь группа людей в старомодных сюртуках (то ли пуритане, то ли квакеры), с молитвенниками в руках и огнем во взоре, не сомневалась, что ведает истиной. Гнев Господень покарал *Morro Castle*, это вместилище порока!

Что ж, лайнер компании World Line при желании и впрямь можно было назвать так, а его пассажиров — упорствующими в своих заблуждениях грешниками. Иначе они не выбрали бы для своего круиза «пьяный корабль». Таким клеймом *Morro Castle* был обязан «сухому закону». 28 октября 1919 года Конгресс США принял закон о запрете производства, перевозки и продажи алкогольных напитков. Нет сомнений, законодатели преследовали благородную цель — уберечь нацию от деградации. Но слаб и беспомощен закон, когда не находит поддержки в обществе. Повсеместно расцвело самогонование, из Канады и Мексики потянулись автомобильные караваны с контрабандным виски, пачками открывались подпольные бары, а люди состоятельные считали своим долгом хотя бы раз в году побывать на Кубе,

На первом развороте:
Лайнер *Morro Castle*
на ходу во время одного
из своих рейсов (1900 г.).

Лайнер *Morro Castle*
на верфи в Филадельфии.

Весть о смерти капитана быстро облетела корабль, но взволновала только команду

в Гаване, с ее тремя тысячами баров, сотнями казино и девушками, готовыми одарить американских гостей пылкой любовью. Вот этих-то прожигателей жизни и доставляли на остров комфортабельные суда World Line, которые тут же окрестили пьяными.

Экономический кризис и Великая депрессия побудили президента Франклина Рузвельта выступить с «новым курсом» на оживление экономики. Среди прочих не оправдавших себя законоположений, которые предлагалось отменить, значился и «сухой закон». Его и отменила 21-я поправка к Конституции. Отныне всякий желающий выпить горячительного мог утолить жажду на родине, без риска нарваться на неприятности. Удар сильный, однако World Line лишь покачнулась и устояла. В конце концов, не только за выпивкой отправлялись американцы в Гавану! Так что пока у Рузвельта не возникла безумная идея разрешить на всей территории США азартные игры и легализовать проституцию, не все потеряно.

И вот «пьяный» корабль сторел. И люди погибли. Много... Может, и вправду кара Господня?

Впрочем, «высокие материи» большинство людей на набережной не слишком волновали. Им на потребу через несколько дней, когда судно покинула полиция, администрация Asbury организовала поездки на погибший лайнер. Экскурсантам выдавали сапоги, фонари и респираторы. На берегу появились лотки с сувенирами: кусочки оплавленного металла, осколки стекла, пакетики с сажой разлетались, как горячие хот-доги. Дело выгодное, но его пришлось прикрыть: родственники погибших сочли происходящее кощунством.

Вскоре сгоревший лайнер *Morro Castle* стащили с мели и отбуксировали в док судоремонтного завода, где разрезали на металлолом. С причинами его гибели предстояло разобраться Федеральной комиссии.

СЛУШАЕТСЯ ДЕЛО...

Разбирательство длилось не один месяц. Провели десятки экспертиз, допросили сотни свидетелей, в числе которых оказались пожарный Джон Кемпф и старший радист Джордж Роджерс. В итоге сложилась такая картина.

7 сентября 1934 года *Morro Castle* возвращался с Кубы. В судовых документах значилось, что все каюты заняты. Капитан Роберт Уилмотт имел все основания быть довольным: график выдерживается, океан спокойный, никаких происшествий, если не считать, что боцман ушел в запой.

Одной из традиций *Morro Castle* был банкет для пассажиров 1-го класса накануне прибытия в Нью-Йорк с обязательным присутствием капитана. За час до начала банкета Роберт Уилмотт передал управление кораблем старшему помощнику Уильяму Уормсу и спустился в каюту переодеться к ужину. Но через четверть часа он позвонил на мостик, сказал, что неважно себя чувствует, и велел начинать без него. Говорил Уилмотт тяжело, задыхаясь, и это встревожило старшего помощника. Когда капитан не появился ни через двадцать минут, ни через полчаса, с ним попытались связаться по телефону. Ответа не последовало, и вниз послали стюарда. Дверь капитанской каюты оказалась закрытой, на стук никто не отзывался. Тогда решили взломать дверь... Капитан лежал на полу в ванной, и на лице его застыла печать страданий. Судовой врач констатировал смерть от отравления неизвестным веществом...

На следствии Уормс показал, что в тот вечер капитан был не в духе. Подтверждением были слова Уилмотта, что по прибытии в порт кое с кем

из экипажа придется расстаться: контрабанды на борту он не потерпит! Кто именно имелся в виду, старший помощник не знал, а следователи из Федеральной комиссии сочли данный факт несущественным...

Командование судном перешло к Уормсу. Однако это ни в малейшей степени его не обрадовало: все заметили, как он подавлен и растерян. Первый приказ нового капитана — «Приспустить флаг!», второй — старшему радисту Джорджу Роджерсу сообщить на берег о кончине капитана Уилмотта.

Весть о смерти капитана быстро облетела *Morro Castle*, но взволновала только команду. Пассажиры по утвердившейся на «пьяных» лайнерах традиции напоследок накачивались дешевым спиртным. К полуночи многие не стояли на ногах, и стюарды растаскивали «ослабевших» по каютам.

Оставшееся до прибытия в Нью-Йорк время Уормс провел на мостике: здесь он чувствовал себя увереннее. Он никак не мог совладать с собой, а ведь был опытным моряком с блестящим послужным списком: 37 лет на море и путь от юнги до старпома.

В это время шум веселившейся на третьей палубе подвыпившей компании разбудил Джона Кемпфа, пожарного на пенсии, которого профсоюз наградил бесплатной поездкой в Гавану. В конце концов, нервы у старика не выдержали, он вышел из каюты, чтобы образумить выпивох, и в коридоре учуял до боли знакомый запах...

Дверь налево вела в судовую библиотеку, и Кемпф толкнул ее. Комната была полна дыма. Из шкафа с газетными подшивками вырывались языки пламени. Кемпф сорвал со стены огнетушитель, струя пены ударила из жестяного раструба, но одного огнетушителя оказалось мало. Тогда Кемпф разбил стекло в ящике с пожарным шлангом, вытащил его и стал откручивать вентиль. Из латунного наконечника на пол упали несколько капель воды... Бросив бесполезный брандспойт, старик побежал по коридору, стуча в двери и надрываясь в крике: «Пожар! Пожар!»

У лестницы он натолкнулся на мужчину в пижаме. Тот испуганно озирался. Кемпф схватил его за руку и сказал, что нужно сообщить о пожаре на мостик. Мужчина что-то залепетал, но Кемпф прикрикнул на него, добавив, что сам он спустится в машинное отделение — в пожарной магистрали нет воды, надо включить помпы. Однако попасть к ним старому пожарному не удалось — путь преградила стена огня. Это было странно, ничего подобного в его практике не случалось: огонь не мог так быстро распространиться от очага в библиотеке, к тому же пламя, вместо того чтобы подниматься, упрямо стремилось вниз.

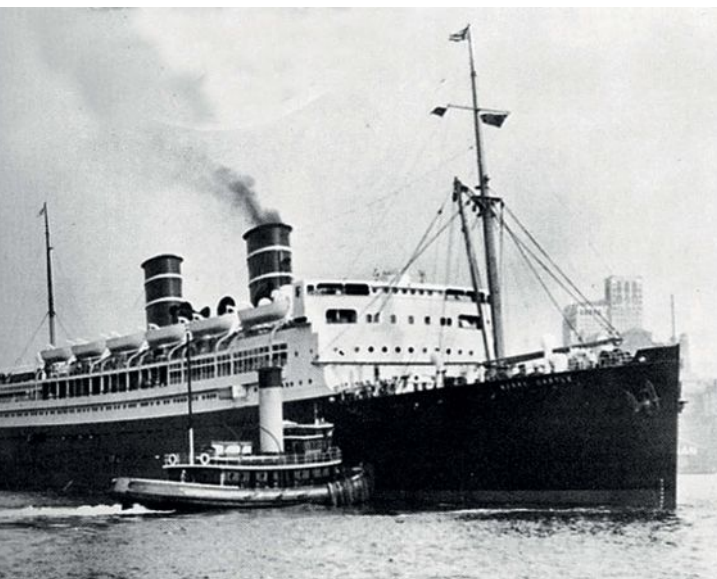
Между тем посланец Кемпфа добрался до капитанского мостика. Однако Уормс даже не захотел его слушать. Он знал, что корабль оснащен датчиками сигнализации и системой автоматического пожаротушения. Знал он и то, что перед выходом из Нью-Йорка на судне проводили учебную тревогу и все гидранты были в рабочем состоянии. Значит, волноваться не о чем, все рассказы мужчины в пижаме, которого прислал какой-то отставной пожарный, не более чем пьяный бред.

Огонь тем временем охватывал корабль со скоростью степного пожара. Сквозняки



Багаж

Багажная квитанция пассажира каюты первого класса №506 в одном из рейсов *Morro Castle* до Гаваны



Сверху вниз:
Портовый буксир помогает
Morro Castle
маневрировать в порту
Нью-Йорка.

Круиз в Гавану и обратно
на таком лайнере мог
позволить себе не каждый.
Судя по лицам пассажиров
этой каюты, их жизнь
удалась!

Время завтрака. Как видим,
на борту *Morro Castle*
путешествовали и обычные
люди: морской круиз — это
звучит чарующе!

Джаз... Обязательная
составляющая культурной
программы на суше
и на море в Америке
начала прошлого века.
В этом джазе — только
мужчины!

Клеймом «пьяный корабль» *Morro Castle* был обязан «сухому закону» 1919 г.

в коридорах раздували пламя, оно вырывалось на лестничные пролеты, отрезая путь к спасению. Когда огонь захватил трапы, люди стали выбивать стульями иллюминаторы и прыгать в океан с многометровой высоты. Пассажирам верхних палуб тоже приходилось прыгать из окон, но не в воду, а на палубу. И они прыгали — друг на друга, ломая свои и чужие руки и ноги.

«Я проснулся, почувствовав запах гари, — свидетельствовал перед комиссией один из мотористов *Morro Castle*. — Открыв дверь, я увидел, что все вокруг пылает. Трижды я старался подняться по трапу, и всякий раз меня стаскивали те, кто пытался во что бы то ни стало прорваться на шлюпочную палубу. С левого борта почему-то было особенно много женщин. Они гибли в огне, из-за страшного жара спасти их не было никакой возможности».

Уильям Уормс, получив подтверждение от матросов, что на судне действительно беда, вызвал на мостик старшего механика Эббота. После этого приказал сбавить ход и готовить спасательные шлюпки. По штатному расписанию этим должны были заниматься старший механик и боцман, пребывавший в состоянии невменяемости. Где же Эббот?

Старший механик в это время делал то, что не было положено ему ни по должности, ни по совести. С несколькими матросами он спускал на воду

шлюпку. Сев в нее, беглецы налегли на весла. Спустя два часа, шлюпка, пройдя 8 миль, благополучно достигнет берега...

В половине четвертого ночи отключились генераторы, остановились судовые машины — *Morro Castle* стал игрушкой волн. Своими силами с огнем команде «пьяного» корабля было не совладать, оставалось надеяться, что помощь подоспеет не слишком поздно.

Когда начался пожар, старший радист Джордж Роджерс спал. Беготня в коридорах разбудила его; быстро одевшись, он помчался в радиорубку. Там его встретил испуганный помощник и сообщил о пожаре. Роджерс спросил, какие команды капитана, — подавать ли сигнал SOS? Помощник ответил, что не знает, а телефон не работает. Тогда Роджерс послал его на мостик за инструкциями, а сам склонился над аппаратурой. На свой страх и риск он послал в эфир сообщение: «Горит *Morro Castle*. Ожидаю разрешения с мостика подать SOS». Потом лампочки под потолком погасли. Рация обесточилась. Роджерс настроил аварийный передатчик, работающий от аккумуляторов. Он ждал приказа...

Помощник радиста сумел добраться до Уильяма Уормса и спросил, подавать ли SOS. На это несчастный капитан несчастного корабля ответил, что, конечно, подавать, если еще не поздно...

Обмотав голову курткой, помощник радиста бросился обратно. Ворвавшись в радиорубку, он крикнул: «Да, подавать, наши координаты...»

Роджерс застучал ключом: три точки — три тире — три точки... Когда он закончил передавать координаты, взорвался один из кислотных



Буклет

Рекламный буклет пасхального
круиза 1933 г. на борту *Morro
Castle* по маршруту Гавана —
Майами — Нассау.
Продолжительность — 9 дней,
цена — от \$95. Все включено!

аккумуляторов. Радиорубка наполнилась ядовитыми парами. Роджерс вытолкнул помощника за дверь и сам последовал за ним. Когда они оказались на палубе, их чуть не растоптали обезумевшие от ужаса пассажиры. Шлюпок хватало и на пассажиров, и на членов команды, но матросов не было, и никто не знал, как спустить лодки на воду... Впоследствии выяснится, что на шлюпках спаслись 103 человека, 92 из которых были членами экипажа...

Огонь загонял людей на ют и бак корабля. Они стояли там — многие на коленях — и прощались с жизнью. Но на помощь к *Morro Castle* уже шли суда, принявшие сигнал бедствия. Вскоре первое из них было в нескольких кабельтовых от лайнера, и туда стали принимать уцелевших при пожаре. На *Morro Castle* остались только Уильям Уормс и несколько матросов, не изменивших своему долгу. Чтобы предотвратить дрейф корабля, они отдали якорь...

Утром к лайнеру подошел буксир, с него завели трос. Якорную цепь *Morro Castle* перепилили, ведь без электричества якорь было не поднять, и буксир потащил лайнер в порт Нью-Йорка. Неожиданно испортилась погода, трос лопнул, намотавшись при этом на винт буксира... Корабль стало сносить к берегу. Час спустя он сел на мель у набережной парка аттракционов Asbury...

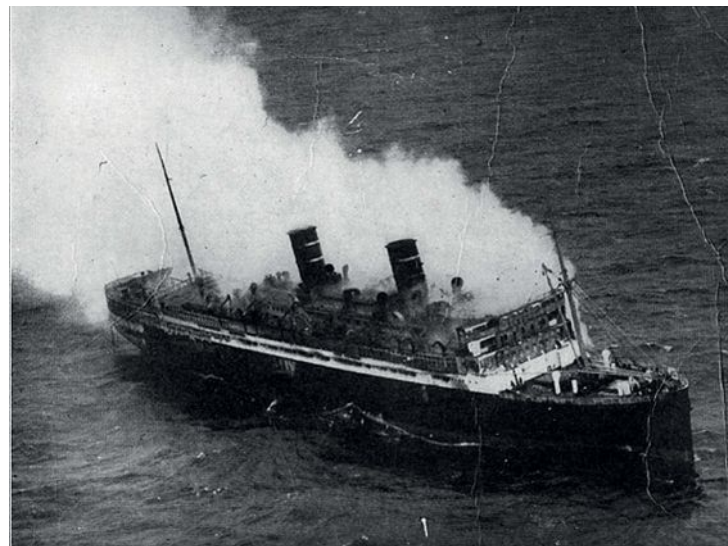
ПО ЗАКОНУ

Итогом разбирательства Федеральной комиссии стало постановление суда: компанию World Line обязали оплатить иски пострадавших и семей погибших; Уильяма Уормса приговорили к двум годам тюрьмы, старшего механика Эббота — к четырем. Что касается причин возникновения пожара, тут была полная неясность, так что пришлось ограничиться констатацией: имело место «трагическое стечение случайностей». Такой же туман сопровождал и смерть капитана Уилмотта. Впрочем, тут следствие не особенно и старалось: что значит смерть одного человека — то ли отравленного, то ли покончившего с собой — на фоне 162 погибших в огне!

Газеты на все лады славил пожарного Джона Кемпфа. Толика славы досталась и «мужчине в пижаме», и помощнику радиста, но настоящим героем был признан Джордж Роджерс, фактически



Горящий *Morro Castle* в разные моменты трагедии: на рифах у самого берега (вверху) и еще на ходу в ожидании помощи.



Спешите видеть! Новый аттракцион! Суперлайнер, еще вчера полный веселящихся людей, сгорел! Сотни жертв!



Спасаясь, людям пришлось прыгать в океан с многометровой высоты

спасший пассажиров *Morro Castle*. Ведь если бы он стал ждать приказа, если бы не его призыв о помощи... Конгресс США наградил Роджерса золотой медалью «За храбрость».

Радисту прочили успешную карьеру, однако Роджерс отклонил несколько выгодных предложений политиканов и дельцов от рекламы и уехал в родной городок Байонн. Там он и зажил тихо-мирно, принимая в своем доме посланцев из Голливуда, которые с его помощью в спешном порядке стряпали сценарий фильма «Я спасу вас, люди!» Но с фильмом неожиданно застопорилось. В газетах мелькнула заметка, что сделано это, дескать, из «высших соображений»; ФБР и лично Эдгар Гувер считают такой фильм, представляющий американских моряков не в лучшем свете, наносящим ущерб «национальным интересам». Поэтому лучше забыть.

КТО ВИНОВАТ?

Лейтенанта полиции Винсента Дойла перевели в Байонн, что называется, от греха подальше. В столице штата он проявил ненужное рвение в расследовании дела, касающегося морального облика одного высокопоставленного чиновника, большого ценителя юных прелестниц. Несколько месяцев спустя в баре за стопочкой виски лейтенант познакомился с Джорджем Роджерсом. Бывший радист был нетрезв, а потому говорил. По его словам, каждому в жизни выпадает шанс, надо только суметь им воспользоваться. Вот он, например, своим нынешним благополучием обязан погибшему лайнеру, при этом он один знает, что *Morro Castle*

погубила мина, сделанная в виде авторучки. Тут, спохватившись, Роджерс замолчал и подозрительно взглянул на собеседника: понял ли тот, что он проболтался?

Вернувшись домой, Винсент Дойл долго раздумывал над тем, что услышал от «патентованного героя». Он покопался в памяти и вспомнил: следствию так и не удалось найти причину возгорания. Между тем Роджерс уверенно говорит о какой-то ручке-мине!.. Профессиональное чутье подсказало лейтенанту: тут что-то не так.

Назавтра Дойл послал запросы в различные инстанции. Через полгода собранное лейтенантом досье состояло из нескольких увесистых папок. И наступил день, когда подозрения Дойла превратились в уверенность: Роджерс — пироманьяк!

В детстве Джорджа Роджерса не раз водили к психиатрам, которые обнаружили у мальчика выраженную манию величия. В школе Джордж отличался особым рвением в изучении химии и физики, уверенный, что лишь наука даст ему власть над людьми. Однако с учебой не заладилось, поскольку интересы парня сводились к изучению рецептуры ядов и состава взрывчатых веществ.

В колледж Роджерс не поступил и записался добровольцем в армию. В 1920 году он служил на военно-морской базе, когда там взорвался склад с горюче-смазочными материалами и погибли шесть человек. В 1929 году демобилизовавшийся Роджерс работал на радиозаводе, откуда уволился после пожара, уничтожившего здание. А если бы не уволился, его бы выгнали, так как незадолго до этого Роджерс попался на краже запчастей к радиоприемникам. Потом Роджерсу посчастливилось получить место помощника радиста на одном из лайнеров компании World Line. Вскоре он уже был старшим радистом на *Morro Castle*. А спустя два года корабль сгорел...

Еще вчера красивый и элегантный лайнер *Morro Castle* приглашал к себе на борт гостей, чтобы совершить незабываемый круиз по океану... Теперь он пригоден только в качестве металлолома и... в назидание потомкам. Люди, будьте бдительны!

На странице справа: Джордж Роджерс (в центре) перед Федеральной комиссией во время слушаний по делу гибели *Morro Castle*.

Капитан Уильям Уормс в федеральной тюрьме.



Стела

Памятный камень, установленный на набережной парка Asbury, призванный напоминать о трагических событиях сентября 1934 г., унесших жизни более 130 человек и погубивших великое судно

Можно было выдвигать обвинения, но Дойл хотел еще раз все проверить. И тут почтальон принес ему посылку. Обратный адрес ничего не говорил — какой-то фонд поддержки полицейских. В ящике лежали коробка конфет, комплект зимнего белья и модная штучка — электрическая грелка. Лейтенант воткнул вилку в розетку, и в ту же секунду раздался взрыв. Винсент Дойл остался жив, ему только оторвало руку...

Делом о покушении на полицейского занималось ФБР. Джорджа Роджерса взяли под стражу. Доказательств его вины было предостаточно, и все же бывшего радиста отпустили — таково было указание из штаб-квартиры ФБР. Что же касается покалеченного лейтенанта, ему посоветовали не распускать язык, а в обмен на это помогли с переездом во Флориду и с оформлением пенсии, размер которой позволял Дойлу не думать о будущем.

Папки с материалами о гибели *Morro Castle*, число которых выросло за счет собранных Дойлом документов, вновь упокоились на полках. Казалось, теперь никто и ничто не потревожит официальную «случайную» версию трагических событий сентября 1934 года.

Истина открылась в 1952 году. Молочник, объезжавший дома на окраине Байонна, обнаружил, что бутылки, оставленные им вчера на крыльце типографского наборщика Уильяма Хэммела, остались нетронутыми. Он сообщил полицейским, те приехали, вошли в дом, благо дверь была открыта... В кухне лежал труп 83-летнего Уильяма Хэммела — его буквально искромсали ножом. В комнате полицейские нашли еще одно изрезанное тело — приемной дочери старика Эдит.

Женщина из дома напротив показала, что видела, как от Хэммелов с ножом в руках выходил Джордж Роджерс. На ее вопрос Роджерс ответил, что помогал наборщику разделять поросенка. Женщина удивилась: с чего бы такая отзывчивость, ведь Хэммел и Роджерс постоянно ссорились?

Роджерса задержали. И тут арестованного прорвало: сначала он поведал о взорвавшейся грелке, а потом стал рассказывать о *Morro Castle*.

...Перед попыткой из Гаваны капитан Уилмотт остановил его у трапа и поинтересовался содержимым целой батареи бутылок из коричневого стекла. Капитан счел, что радист хочет подзаработать

Даже сегодня не все считают обстоятельства гибели *Morro Castle* полностью раскрытыми

контрабандой спиртного, и «арестовал» бутылки до прихода в Нью-Йорк. Но в бутылках был не ром — там были реактивы, которые в Штатах днем с огнем не сыскать. Реактивы были нужны Роджерсу для опытов со взрывчатыми веществами.

Радист испугался и решил действовать «на опережение». Проникнув в каюту капитана, он подмешал отраву в склянку с зубным эликсиром. Этим Роджерс не удовлетворился, ведь бутылки с реактивами оставались «под арестом». Он заложил в разных местах три «мины замедленного действия». Библиотечные подшивки загорелись, когда вспыхнула ручка, начиненная вместо чернил специальным легковоспламеняющимся веществом, перекрыл пожарную магистраль и за минуту до взрыва открыл цистерну с бензином аварийного генератора. Потому-то пламя и распространялось в неожиданном направлении — сверху вниз...

Было ясно, что Джорджу Роджерсу не отвертеться от электрического стула. Но вновь вмешалось ФБР, проявившее себя в этом деле столь неблагоприятным образом, из «высших соображений» воспрепятствовав торжеству правосудия. Однако на сей раз ФБР пришлось вести себя аккуратнее: замять дело, как в случае с Дойлом, не представлялось возможным, ведь убийство Уильяма Хэммела и его падчерицы не входило в их юрисдикцию. Но затянуть следствие на годы было им по силам.

Так они и поступили. И вздохнули с облегчением, когда 10 января 1958 года Джордж Роджерс скончался в тюремной камере от инфаркта.

Так что же, тайна гибели *Morro Castle* раскрыта? Не все с этим согласны. Кто-то считает, что Роджерс оговорил себя, стараясь отсрочить приговор за убийство. «Пьяный» лайнер сгорел по другой причине, и пресловутая грелка взорвалась сама по себе — из-за технического несовершенства. Так что никакой Джордж Роджерс не пироманьяк, а просто убийца...

Не будем спорить, главное — гореть ему в аду. Иного не дано! МВУ



ВТОРОЕ ПРИШЕСТВИЕ

В царстве 50-футовых флайбриджных круизеров появился еще один претендент на корону. Каким изменениям подверглась построенная на базе предшественницы новая Sealine F48 и какое будущее ее ожидает?

Текст Ник Бернхэм



В 2009 году в компании Sealine наблюдалась значительная активность в связи с запуском нового угловатого дизайна разработки Карстена Астгеймера, который «нахлобучивали» на мореходные корпуса конструктора Ричарда Крокера. В результате Sealine SC35 продавался, как горячие пирожки, а на подходе уже был революционный флайбриджный круизер. Я говорю про F46, который внешне значительно отличался от считавшихся стандартными Princess и Fairline. У лодки был окрашенный корпус, интенсивное остекление, днищевые колонки и куча свободного места на палубах, что побудило конкурентов снова вступить в борьбу за лучший дизайн флайбриджной яхты. Увидели бы мы с вами Squadron 42, если бы не родился F46? Не уверен.

F48 сохранила сильные стороны предшественницы и была серьезно доработана

F48 вплотную приближается к яхтам категории semi-custom, которых в сегменте лодок до 50 футов крайне мало

Но, с другой стороны, были и проблемы. Обычно практичная с точки зрения круизных нужд верфь Sealine забыла наделить F46 достаточным количеством рундуков и шкафов, огромный атриум под лобовым стеклом в жаркое лето становился настоящим парником, а мастер-каюта идеально подходила только для коротышек. В число минусов попадала отделка, не всегда отражавшая стоимость яхты (более полумиллиона фунтов). Когда спустя год вышла более дешевая и практичная F42, покупатели стали интересоваться F46 гораздо меньше.

Вот уже минуло три года, и нам представили новую F48, которая имеет тот же великолепный корпус и палубу, что и F46, но на борту проведена тщательная работа над ошибками.

ПЕРВЫЕ ВПЕЧАТЛЕНИЯ

На первый взгляд, кроме ярко-синего корпуса, изменилось немного. Потом, оказавшись на борту, понимаешь, что это не так: перед нами совершенно другая лодка с тремя важными группами отличий. Давайте начнем с планировки. Атриум F46 заменили уютной динеттой или микросалоном — в зависимости от того, как вы будете использовать это пространство. Камбуз по правому борту теперь оснащен огромным (от пола до потолка) холодильником с морозильной камерой и местом для опциональной посудомоечной машины под динеттой. Ближе к носовой части корпуса планировка не изменилась: в носовой каюте осталась широкая двуспальная кровать и разделенные по бортам туалет и душевая кабина. Но кормовая каюта владельца претерпела изменения: высота потолка теперь позволяет стоять в полный рост и пересекать каюту рядом с основанием кровати, не останавливаясь. Пол стал одноуровневым, бортовые иллюминаторы выросли в размерах, а воспринимаются апартаменты гораздо лучше, чем на F46, — теперь их можно полноправно называть мастер-каютой.

Поднимитесь на главную палубу — и вы поймете, зачем меняли каюту владельца. Верфь использовала удивительно удобные двойные сиденья на посту управления, которые мы знаем по SC42. Их подушки установили почти на пол, чтобы максимально высвободить пространство под палубой. Это то, что касается первой группы изменений.

Вторая группа подразумевает улучшения качества и детализацию отделки. Ламинат заменили шпоном из натурального дерева, стальные поручни получили кожаную оболочку, телевизор

встроен в привлекательный буфет и поднимается на электроприводе по нажатию кнопки, в обшивке потолка появились деревянные вставки и добавились поручни, мягкая подсветка ступеней трапов, и — самое приятное — дверные петли теперь утоплены в косяки. Кроме того, теперь на борту есть рундуки, которые постарались разместить в любом доступном месте, и если куда-то не влез большой ящик, то вокруг найдется множество компактных отделений для всяких мелочей. Теперь лодка действительно соответствует своей круглой цене.

В итоге у нас есть практичная планировка и находящееся на должном уровне качество интерьера, и можно бороться с конкурентами за кошельки покупателей. Но это не простая публика, и сегодняшний рынок весьма сложен, поэтому нужно еще что-то особенное. Sealine нашла эту изюминку, и называется она — выбор. Не нравится Г-образная динетта напротив камбуза? Выбирайте вместо нее отдельную каюту с двумя койками для взрослых. Или, если Сэр пожелает, даже маленький рабочий кабинет с ярусными койками. Наконец, если хотите, можете отказаться от сидений напротив поста управления и наверху и оборудовать там динетту.

У F46 никогда не было проблем с открытыми палубами, но и здесь нашлось место для улучшений. Флайбридж немного облегчили, а лежаки для загара в корме заменили зоной отдыха al fresco. Если вы нуждаетесь в местах для загара, то впереди, перед постом управления, можно добавить небольшой лежак.

Учитывая широкий выбор пород дерева и тканей отделки, F48 вплотную приближается к яхтам категории semi-custom, которых в сегменте лодок длиной до 50 футов крайне мало. И это настоящая изюминка.

ДИНАМИКА И УПРАВЛЕНИЕ

По сравнению с F46 в новой лодке изменилась планировка и отделка, но то, как она управляется, к счастью, не поменялось. Колонки Cummins Zeus обеспечивают мягкий, уверенный и комфортный ход, перекладка штурвала с борта на борт не требует особых усилий, а маневрирование в узкостях облегчает джойстик. Мы протестировали яхту с минимальными по мощности из возможных двигателями, но и выдававшие по 480 л.с. моторы легко разгоняли ее до 30 узлов. Движение в диапазоне крейсерских скоростей





Две пары сидений перед лобовым стеклом — крайне удачное решение для тех, кто проводит на переходах много времени



Слева направо, сверху

вниз:

Остекление салона — одна из самых сильных положительных характеристик F48.

Угловой камбуз выполнен в дереве и оснащен всей необходимой техникой.

Носовая VIP-каюта.

На тестовой яхте напротив камбуза была оборудована динетта, однако вместо нее можно заказать полноценную двухместную каюту.

Высота потолка в мастер-каюте выросла по сравнению с F46.



ЕСЛИ ПРИГЛЯДЕТЬСЯ

НИК БЕРНХЭМ

ПЛАНИРОВКА

F48 дает покупателю уникальную в этом классе яхт возможность выбирать планировку нижней и главной палубы под свои нужды. Конечно, присутствуют ограничения, но по количеству вариантов соперников у лодки немного.



ФЛАЙБРИДЖ

Просторный, хорошо защищенный и безопасный флайбридж не только стал более легким, но также получил на выбор несколько вариантов организации пространства.



ФУРНИТУРА

Петли дверей и шкафчиков теперь соответствуют стоимости лодки, а общее качество использованных в отделке материалов переводит ее на более высокий уровень.



МОТОРНЫЙ ОТСЕК

Двигатели с днищевыми колонками отнесены в корму к транцу, что положительно сказывается на шумоизоляции и размере кают; однако из-за этого приходится отказываться от кладовки, которая есть в корме у конкурентов. Выручает объемный рундук под сиденьями кокпита, в который к тому же можно попасть через транец. Доступ к двигателям хороший не только сверху, но и с боков.





По качеству и площади остекления у F48 нет конкурентов — от этого выигрывают и пассажиры, и рулевой

Интегрированные в колонки транцевые плиты недостаточно эффективны, и при движении наблюдается сильный дифферент на корму



ДЭВИД МАРШ

Я протестировал F48 на выставке в Саутгемптоне, и, насколько помню, верфь предлагает покупателям 16 вариантов планировки на выбор — беспрецедентный случай для лодки такого класса.

Рабочее место капитана организовано наилучшим образом:

практически сплошные стеклянные «стены» салона обеспечивают непревзойденный обзор, а рулевая консоль отличается профессиональным дизайном не только на главном посту управления, но и на флайбридже. Здесь же можно похвалить Mercruiser, поскольку рукоятки двигателей и приборы SmartCraft весьма удобны. Большинство судоводителей по привычке наверняка потянутся к джойстику во время швартовки, но F48 очень легко маневрирует лишь с помощью штурвала, который задает вектор работы колонок, будто они не днищевые, а транцевые. На ходу объемистый корпус ведет себя достаточно хорошо, скорее разбивая волны, чем проходя сквозь них. Лодка с энтузиазмом входит в повороты не хуже конкурентов, причем может делать это столь резко, что азартным капитанам не стоит забывать о зазевавшихся на палубе пассажирах.

Отрицательные стороны лодки выражаются в том, что она сильнее подвержена бортовой качке, чем яхты со сходными глиссирующими корпусами, которые мне доводилось встречать. Это неудивительно: посмотрите на высоту и массу F48, на длинный и просторный флайбридж. Разумеется, чем больше тяжелого пластика и парусности над ватерлинией, тем сильнее будет качка. Также лодке не помешали бы обычные транцевые плиты (не интерцепторы). Хотя интегрированные в колонки автоматические плиты помогают опускать нос на ходу, при боковом ветре их эффективности не хватает. Скажем, на 24 узлах, когда 80% хода плит уже задействовано, резерва не остается, к тому же они расположены слишком близко к диаметральной плоскости, что также снижает эффективность. Обычные широкие транцевые плиты также помогут придать лодке дополнительную остойчивость. Авангардный внешний вид яхты дополняет ее характерный великолепный салон. Не припомню ни одной лодки с такой же огромной площадью остекления. Свет буквально наполняет салон и благодаря положению и наклону широченного лобового стекла попадает на камбуз и динетту. Это настолько привлекательно, что, полагаю, некоторые покупатели с легкостью расстанутся со своими деньгами только ради этого.

Авангардный внешний вид яхты дополняет ее характерный великолепный салон

Конструкторы облегчили флайбридж, убрав лишний пластик, и добавили возможность выбора планировки

(24–27 узлов) приятно еще и тем, что великолепное остекление обеспечивает рулевому лучший в классе обзор, от которого получаешь неимоверное удовольствие. А то, что яхта на ходу все равно заметно задирает нос, даже учитывая облегченный флайбридж, отчасти помогает нивелировать встроенная в днищевые колонки Zeus система коррекции дифферента.

СПЕЦИФИКАЦИИ И ЦЕНА

Sealine часто пытается поставить себя в один ряд с другими известными британскими брендами, что порой замечаешь по слишком амбициозным ценникам. Теперь, когда у верфи наконец появилась яхта, которая может полноправно конкурировать на рынке, компания пошла на интересный шаг относительно стоимости. Чтобы проиллюстрировать его, возьмем, например, чуть большую Princess 50, у которой гораздо меньший выбор планировки палуб. Даже если вы закажете

более мощные дизели по 600 л.с., Sealine F48 все равно будет стоить почти на £ 200 000 меньше, что делает эту лодку серьезной заявкой на лидерство среди 50-футовых флайбриджных круизеров.

С другой стороны, вы можете сэкономить порядка £ 70 000, выбрав новую Beneteau Flyer GT 49 Fly (читайте тест в МВУ №3/15, 2012), однако при всех ее плюсах двигатели там более слабые и отделка проще, чем у Sealine.

ВЕРДИКТ

Если раньше Sealine «всегда оставалась подружкой невесты, но никогда — самой невестой», теперь, с появлением F48, ситуация изменилась. Услышав о «новой» F48, мы сначала отнеслись к ней скептически, но после теста стало очевидно, что это сильный игрок, который, надеемся, откроет новый этап в жизни верфи и позволит ей осуществить давнюю мечту — встать в один ряд с лидерами британского рынка из «большой четверки». МВУ

ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ



С точки зрения эргономики рабочее место рулевого организовано на высшем уровне: все приборы находятся под рукой и легко читаются

ДОСЬЕ

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 2 × Cummins QSB 5.9, 480 л.с. при 3400 об/мин, 6 цилиндров, дизель 5,9 л, днищевые колонки Zeus (опционально 2 × Cummins QSB 8.3 по 600 л.с.)

РЕЖИМЫ		FAST	MAX
Об/мин	2000 2500	3000 3400	
Скорость	12 17	25 30	
Расход	64 100	141 191	
Миль/л	0,18 0,17	0,17 0,15	
Дальность	225 204	212 188	
УРОВЕНЬ ШУМА, дБА			
Салон	70 73	75 77	

ЦЕНЫ И ОПЦИИ

Стоимость в Европе	от £ 545 280 (двигатели 480 л.с., с VAT)
Барбекю в кокпите	£ 570
Светодиодное освещение	£ 1528
Тик в боковых проходах	£ 9623
Керамическая плита и СВЧ-печь	£ 1223
Посудомоечная машина	£ 1223
Генератор (7 кВт)	£ 13 874
Накопительный танк	£ 2396



ДЛИНА 48 Ф (14,90 М)
ШИРИНА 14 Ф (4,48 М)
ОСАДКА 31 Ф (1,15 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ 16,5 Т
ЗАПАС ТОПЛИВА 1500 Л
ЗАПАС ВОДЫ 505 Л
КАТЕГОРИЯ RCD «В»

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, воды нет, 4 человека на борту, спасательное снаряжение. Волнение 40 см, сила ветра при скоростных заездах 2–3 балла.

ЗАВЕДИСЬ И ОТЧАЛИВАЙ!

Джек Хейнс протестировал самую первую Portofino 40, чтобы понять, сможет ли новая лодка Sunseeker обставить конкурентов в сегменте открытых 40-футовых круизеров.

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



СМОТРИТЕ ВИДЕО



mby.com/sp 40



У новой Portofino 40 найдется, чем вас порадовать. Это самая маленькая лодка расположенной в британском Пуле верфи, которую она выпустила

после Superhawk 34. Яхта оснащена эффективными в отношении расхода топлива транцевыми колонками, великолепными двигателями Volvo Penta D6 мощностью 400 л.с. и может похвастаться впечатляющим интерьером, равно как и хорошим бортовым остеклением. Да, забыл сказать: едва появившись, она оказалась в окружении лучших круизеров десятилетия, и соперницы из семейств Princess и Fairline уже норовят ухватить ее за купальную платформу. Если и после этих слов у вас не пробудился живой интерес, то вам, пожалуй, стоит подумать о покупке парусника.

Даже фотографии и качественные 3D-изображения не позволят полностью проникнуться невероятно пропорциональным классическим дизайном — его можно ощутить, только увидев лодку живьем. Изящно вытянутая палуба плавно переходит в сбалансированный хардтоп, отчего внешне яхта напоминает американские автомобили с длинным капотом и укороченным багажником. На этом визуальное удовольствие не заканчивается: двойные дуги слома на фальшборте выглядят так, будто их тщательно выточили из стеклопластика, а выполненные под карбон арки хардтопа и крышки воздухозаборников потрясающе контрастируют с белым-белым гелкоутом. Наша тестовая лодка предназначалась для Средиземного моря: вероятно, это будет первая из многих Portofino 40, которая отправится на юг с лежаками для загара на новой палубе и в кокпите.

КОМФОРТ БЕЗ КОМПРОМИССОВ

Верфь сохранила проверенную временем планировку 40-футовых круизеров из двух кают и одного санузла, но добавила ряд интересных решений. Гостевая каюта сильно выигрывает от панорамных иллюминаторов и, как следствие, воспринимается гораздо просторнее. Некоторые производители используют простые пластиковые накладки на корпус, которые объединяют несколько небольших иллюминаторов, чтобы визуально увеличить площадь остекления.

Однако у Portofino 40 это не обманка, а настоящее сплошное стекло (длинные секции), за которым иллюминаторы обеих кают, салона и даже санузла. В результате нижняя палуба хорошо обеспечена светом, что визуально увеличивает объем помещений. Кроме того, в Sunseeker добавили еще две широкие стеклянные панели под лобовым стеклом и открывающийся люк в центре потолка в салоне. Сдвижная дверь на нижнюю палубу уходит глубоко под приборную панель, поэтому в салон через лобовое стекло попадает еще больше света.

Двуспальная кровать в гостевой каюте легко трансформируется в две отдельные. В стандартной комплектации тут есть еще и третья койка, расположенная под иллюминатором по левому борту (для оставшихся на ночь гостей). На мой взгляд, это гораздо практичнее редко используемого туалетного столика, который стоял на этом месте у нашей тестовой лодки. Вне зависимости от того, что вы выберете, в каюте достаточно ящиков для вещей под кроватями и большой платяной шкаф напротив двери.

Санузел на Portofino 40 получился одним из лучших в классе, и причиной тому стали те же решения. Повторюсь: естественное освещение играет важнейшую роль в том, насколько просторными воспринимаются помещения. Кроме того, там предусмотрено много мелких ящичков и полочек, а широкая душевая кабина с дверью не покажется маленькой даже людям выше среднего роста.

В целом верфь постаралась, и каюты и салон не покажутся тесными или темными. Для Portofino 40 предлагается восемь вариантов внутренней отделки, причем дизайн четырех выполнили собственные дизайнеры, а вторую половину создал известный Кен Фрейвох, зарекомендовавший себя в суперяхтах. Подобная кастомизация дает возможность покупателям получить отличную от подобных лодку, выпуск которой должен составить до 40 корпусов в год. На тестовой лодке был интерьер Кена Фрейвоха Signature с немного эклектичным сочетанием цветов и материалов (пол из темного дерева, светлые панели, серебряная ткань и оранжевая кожа, плюс полированный стол из вишни в центре), но он положительно повлиял на восприятие Portofino 40, сделав ее особенной. Конкурентам достичь этого будет нелегко.

Верфь предлагает для Portofino 40 восемь вариантов внутренней отделки

КОКПИТ

При сравнении открытых круизеров обычно выигрывают лодки с наиболее удачным кокпитом. А как с этим у Portofino 40? Планировка кокпита удобная: по правому борту сконцентрированы сиденья, под каждым из которых найдется аккуратный отформованный рундук. На верфи решили совместить диваны с небольшим лежаком для загара: на первый взгляд он может показаться бесполезным из-за недостаточной площади, но стоит разложить спинки — и через несколько секунд перед вами окажется полноценный лежак.

По правому борту, за ветбаром, оборудован пост управления, а напротив на возвышении находится еще одно ориентированное по ходу движения сиденье. Такую планировку мы уже видели на Portofino 48, и здесь она тоже хорошо работает. Сначала возникает ощущение, что сиденья расположены низко относительно палубы и колени окажутся задранными до ушей, однако нужно просто откинуться на спинку, и все. Зато возвышение палубы дает возможность наслаждаться видами через хардтоп, когда стоишь. Или это не хардтоп, а софттоп? На этой лодке верфь впервые применила люк из мягкого материала, который быстро открывается нажатием кнопки, обнажая огромный кусок неба над носовой частью кокпита. Недостаток просторного кокпита состоит в том, что он «украл» место у боковых проходов: шириной они всего 23 см (в корме) и около 13 см ближе к носу. Выступающие навигационные огни заставляют отклоняться к релингу, а миновав их, в районе лобового стекла передвигаешься бочком. В кормовой части надстройки предусмотрен небольшой поручень, еще один такой же ближе к носовой палубе обеспечил бы лучшую безопасность.

Чтобы сохранить честь украшающей борт эмблемы Sunseeker и принять вызов британских конкурентов, Portofino 40 должна отлично показать себя на воде. Репутация верфи сложилась во многом благодаря созданию отличных корпусов вроде легендарной линейки Superhawk, и в этом ее сильная сторона. Тестовая лодка была оборудована самыми слабыми из доступных двигателей, Volvo Penta D6 по 330 л.с., но это не значит, что она была медлительной. Почти 36 узлов — более чем достаточно, учитывая шесть

упитанных пассажиров на борту и постоянный сильный ветер. Portofino 40 уступила Princess V39 с теми же моторами всего один узел, но и весит конкурент почти на две тонны меньше. Разумеется, по желанию можно заказать более мощные двигатели Volvo или Yanmar.

Во время теста на верфи уже стояли пять следующих корпусов, и на все были заказаны агрегаты Volvo Penta, причем большинство по 400 л.с., с которыми при не слишком высокой загрузке Portofino 40 должна пойти 40 узлов. Вне зависимости от выбранной силовой установки приводами всегда будут только транцевые колонки. Для меня сочетание 40-футовой лодки и поворотноткидных колонок всегда оптимально с точки зрения маневренности. Portofino 40 прекрасно входит в повороты, при этом корма, не проскальзывая, описывает аккуратную дугу, а нос четко держит курс. Во время теста на море была небольшая волна, и несущийся во весь опор круизер чувствовал себя в родной стихии.

Единственной ложкой дегтя в бочке меда можно назвать обзор с места рулевого, когда сидишь. Эргономика поста управления не вызывает вопросов, до штурвала и рукояток легко дотянуться, а картплоттер одинаково хорошо виден капитану и штурману на соседнем сиденье, однако низкое лобовое стекло и пластик надстройки скрадывают видимость. Пока лодка в течение 5–6 с выходит на глиссирование, горизонта не видишь, и далее при устоявшемся дифференте на крейсерской скорости все равно приходится вытягивать шею, чтобы осматривать акваторию по курсу. Обычно улучшить ситуацию можно с помощью транцевых плит, но на нашей лодке они не слишком помогали опускать нос, а лишь позволяли контролировать крен. Возможно, плиты большей площади решат эту проблему. Кроме того, верфь решила установить собственные кнопки управления плитами вместо привычных качелек с индикацией. Выглядят они неплохо, но как узнать, в каком положении находятся плиты?

Если открыть люк (что многие и делают) и рулить стоя, вопрос обзора снимается, однако в случае плохой погоды (как во время нашего теста) это не лучший выход. К счастью, волна позволила нам оценить работу корпуса: он справлялся со своей задачей превосходно



**Сверху вниз:**

Стекланные панели вдоль всего борта и выглядят великолепно, и наполняют нижнюю палубу естественным светом, причем везде есть открывающиеся для вентиляции фрагменты остекления.

Под потолком носовой каюты над широкой кроватью оборудовано множество полок для вещей.

Кровати в гостевой каюте можно сдвинуть.

Компактный камбуз грамотно продуман, особенно в отношении хранения посуды.

**ДЖЕК ХЕЙНС****РУНДУКИ В ТРАНЦЕ**

Эти рундуки под кормовой частью лежака для загара расположены очень практично. Сюда удобно складывать концы, кранцы, кабель берегового питания и другие мокрые предметы. За идущий по периметру прочный релинг можно не только держаться, но и вешать на него кранцы.

**ТУАЛЕТНЫЕ СТОЛИКИ**

Один из таких столиков находится рядом с кроватью в носовой каюте. Он может располагаться по любому борту, а в качестве сиденья используется сама кровать. Еще один столик можно опционально заказать в гостевой каюте вместо третьей койки.

**ОБШИВКА ХАРДТОПА**

Обычный белый стеклопластик с внутренней стороны хардтопа прикрывают качественные панели, сочетающиеся по цвету с обивкой мебели салона, что придает лодке солидности, особенно когда закрыт люк и установлен кормовой обвес.

**МОТОРНЫЙ ОТСЕК**

Доступ к двигателям великолепный как с торца, так и с боков. Отчасти это продиктовано тем, что они расположены вплотную к транцу, но и верфь здесь проявила находчивость. Широкий люк поднимается автоматически на гидравлической опоре, и днем внутри не понадобится искусственное освещение.





Ветбар
оборудован
холодильником,
генератором льда,
мойкой и грилем

Опциональная
гидравлическая платформа
на таких лодках очень
кстати, поскольку на ней
можно держать тендер или
гидроцикл

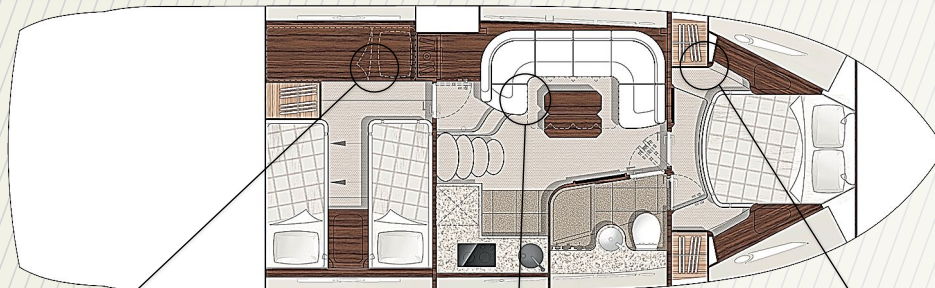
Боковые проходы —
в буквальном смысле слова
узкое место лодки: по ним
трудно переступать и недостает
поручней



ДОСЬЕ

ШИРИНА
12 Ф (3,87 М)

ДЛИНА 42 Ф (12,90 М)



В этой части мастер-каюты был
установлен туалетный столик,
однако дополнительная койка будет
предпочтительнее

За столом можно усадить
4–6 человек, а динетта
трансформируется в широкую
двухспальную кровать

В носовой каюте оборудованы
два платяных шкафа, которых
будет достаточно в длительном
путешествии

ДЛИНА
42 Ф (12,90 М)

ШИРИНА
12 Ф (3,87 М)

ОСАДКА
3 Ф (1,06 М)

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
11,4 Т (ПОРОЖНЕМ),
12,7 Т (ПОЛНОЕ)

ЗАПАС ТОПЛИВА
750 Л

ЗАПАС ВОДЫ
295 Л

КАТЕГОРИЯ RCD
«В» (ДЛЯ 12 ЧЕЛОВЕК)

ДИЗАЙН
КЕН ФРЕЙВОХ/SUNSEEKER

WWW.SUNSEEKERNORTH.COM

Купив Portofino 40, можно просто сразу повернуть ключи зажигания и выйти в море

и по мореходности даже не уступал 84-футовой лодке с фотографом во время съемки на скорости. Несколько раз мы слышали громкие удары, но происходило это только тогда, когда высокая волна точно приходилась на скулу.

ВЕРДИКТ

Идея верфи заключается в том, чтобы человек, купивший Portofino 40, мог просто повернуть ключ зажигания и сразу отправиться в море, поэтому базовая комплектация лодки достаточно богата. Единственными опциями на нашей хорошо «упакованной» лодке были кондиционер, джойстик Volvo Penta, гидравлическая купальная платформа, трап-сходня, стол с электроприводом в салоне и расширенный пакет навигационных приборов. В базу уже

включен генератор на 6 кВт, носовая подрулька (8 кВт), а также набор посуды и фужеров с фирменным логотипом. По сути вы действительно можете выйти в море сразу после покупки, но за это все равно придется заплатить. Дело в том, что стоимость Portofino 40 начинается от £ 390 000, что на £ 103 800, больше, чем просят за Princess V39, и на £ 98 640 больше Fairline Targa GT. Даже принимая во внимание богатую комплектацию, верфь изначально решила, что качество лодки и репутация бренда оправдают высокую цену. Без сомнения, по качеству постройки и дизайну Portofino 40 превосходит конкурентов, а имя Sunseeker дорогого стоит. Оба этих факта будут притягивать покупателей, которые за свои деньги получают быструю, мореходную и желанную лодку. **MBY**

ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ

Отдельное место для бумажных карт на 40-футовом крузере встретишь нечасто

Сочетание аналоговых и цифровых приборов позволяет быстро оценить состояние моторов

Этот поручень помогает при спуске в салон и удобен для штурмана

Для радики выбрано странное место у правого колена рулевого, где ее можно легко задеть ногой

В кокпите отличная динетта, а спинки кормовых сидений откидываются вперед и дополняют лежак для загара



ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 2 × Volvo Penta D6, 330 л.с. при 3500 об/мин, дизель 5,5 л, 6 цилиндров.

РЕЖИМЫ		ECO	FASTMAX
Об/мин	2100 2300 2500 2700	2900 3100	3300 3500
Скорость	10,6 14,9 18,4 22,9	25,7 28,9	31,7 35,7
Расход	55 65 75 84	93 105	122 135
Миль/л	0,19 0,23 0,25 0,27	0,30 0,27	0,26 0,26
Дальность	115 138 147 163	165 165	156 159
Дифферент	3,0 4,0 4,0 4,5	4,5 3,0	3,0 3,0
УРОВЕНЬ ШУМА, дБА			
Пост управления	78 79 82 79	80 80	80 80
Кокпит	81 80 80 80	80 81	80 82
Салон	74 74 77 77	76 76	77 77

Скорость в узлах, расстояние в морских милях с учетом 20-процентного резерва, расход в л/ч. Указанные величины основаны на показаниях бортовых приборов и могут отличаться от полученных вами данных. Загрузка: 100% топлива, 100% воды, 6 человек на борту, спасательное снаряжение, плота и тендера нет. Температура воздуха +20 °C, волна 1 м, сила ветра при скоростных заездах 3–4 балла.

ЦЕНЫ И ОПЦИИ

Стоимость в Европе	от £ 390 000 (2 × 330 л.с.)
Стоимость протестированной яхты	£ 461 751 (2 × 330 л.с.)
Гидравлическая купальная платформа (г/п 300 кг)	£ 17 780
Двигатели Volvo Penta D6 по 400 л.с.	£ 28 267
Подушки с подъемными спинками в носу	£ 2512
Подводное освещение	£ 2230
Носовое ПУ	в базе
Генератор 6 кВт	в базе
Кондиционер воздуха	£ 8999
Джойстик Volvo Penta	£ 11 700
Электрический стол в салоне	£ 970
Раздвижная кровать в носовой каюте в базе	

■ = опции на протестированной лодке

КОНКУРЕНТЫ

FAIRLINE TARGA 38 GT

СТОИМОСТЬ ОТ £ 291 360
Лодка с фантастическим корпусом и отличной динамикой; двигатели Volvo Penta D6 по 400 л.с.



PRINCESS V39

СТОИМОСТЬ ОТ £ 286 200

Серьезный конкурент с более демократичной ценой. Читайте тест на стр. 156





Через тернии в БОДРУМ

Невероятное путешествие на Azimut 70
из Москвы в Турцию.

Текст Роман Скалозуб Фото Роман Скалозуб, Евгения Бакунова, Azimut
Yachts, iStock Photo, Corbis, Getty Images



Вверху:
Вид на ночной
Ярославль.

Внизу, слева направо:
Яхта Azimut 70.
Широкие проходы
на нос, высокий
релинг, фальшборт.

Верхний пост
управления
на флайбридже.

Собственно
флайбридж
с обеденной зоной.



Переход из Москвы в Турцию на яхте Azimut 70 мы затеяли не только с целью обеспечить лодке комфортную зимнюю стоянку на Средиземноморье, но и для того, чтобы просто посмотреть на города России, а заодно проверить, сможем ли мы без помощи агентов

справиться с такой процедурой, как выход на яхте за пределы РФ. Вот, вкратце, что из этого вышло...

ВНИЗ ПО ВОЛГЕ

Как пишут в приключенческих романах, «ничто не предвещало...». Двадцать первого июня мы вышли из московского Royal Yacht Club; через сутки уже стояли в Дубне, в яхт-клубе «Фордевинд»; еще днем позже прошли Углич и 25 июня оказались в Ярославле. Да, тут есть на что посмотреть! В Ярославле, недавно отметившем 1000-летие, колоссальные деньги вложили в ремонт центра — теперь он выглядит как кусочек старой Европы: очаровательные особнячки, маленькие ресторанчики, прекрасная набережная. Поражают масштабы реконструкции Стрелки (мыс при впадении реки Которосли в Волгу — место основания города), теперь там мрамор и фонтаны — поющие и светящиеся.

В Ярославле мы провели двое суток; яхтенной стоянки как таковой там нет — глубины невелики, и судам длиной больше 20 м (у нашего Azimut 70 почти 22 м) проход затруднен. Есть, правда, пристань для пассажирских теплоходов, но прогулочным судам там швартоваться запрещено. Поэтому пришлось встать фактически на фарватере Волги — есть обозначенные в лоции якорные стоянки. Конечно, немного неудобно (до берега нужно добираться на тендере), зато — простор, красота, да и место вполне безопасное. Иногда, правда, беспокоит волна от проходящих мимо пароходов...

У нас на борту наличествуют два складных велосипеда. Они стоят на флайбридже и не занимают много места, зато дают дополнительную свободу: на стоянке, гуляя пешком, многого не увидишь, а с велосипедом можно за короткое время ознакомиться со всеми достопримечательностями, что мы и делали практически в каждом городе.

ЯХТЕННЫЕ БУДНИ

По центральной части России мы ходим на яхте не впервые, опыт наших путешествий достаточно обширен и есть с чем сравнивать. Этот маршрут был довольно простым, хотя глубины, как всегда, вызвали опасения. Если бы не впередсмотрящий эхолот, было бы совсем тяжело: иногда «просвет» под винтами

Глубины вызвали серьезные опасения: иногда просвет под винтами уменьшался до 20 см!



уменьшался до 20 см! «Ловить» такие глубины весьма сложно, но электронные карты соответствуют реальной ситуации. Разбираться в навигационной обстановке помогали в том числе и грамотно расставленные буй. Что касается заправок, то емкость нашего танка с водой 1200 л — когда на борту 3–4 человека, этого хватает на несколько дней. С топливом проблем тоже не было. Прошли времена, когда нужно было кому-то звонить, упрашивать, пытаться останавливать проходящие мимо суда или заказывать цистерны с дизелем непонятного качества. Все заправки, встреченные по пути, не вызвали нареканий и в основном имели касательство к крупным нефтяным компаниям. Вообще, в отношении инфраструктуры яхтинга в средней полосе России все уже достаточно цивилизовано.

Кроме того, Azimut 70 — очень удачно сконструированная лодка, хорошо приспособленная не только к глиссированию, но и водоизмещающему режиму. При скорости 10 узлов запас хода у нее около 1200 км. Именно так мы и шли практически весь маршрут: река не предусматривает рекордов скорости, да нам и ни к чему было, глиссируя, жечь топливо. Во-первых, мы просто получали удовольствие, а во-вторых, впереди обязательно есть какой-нибудь шлюз, время прохождения которого может быть бесконечным. Не скажу, что стояли сутками, но от часа до трех уходило точно. Диспетчеры шлюзов, как правило, достаточно дружелюбно относятся к яхтсменам и стараются проводить яхты по мере возможности, даже иногда нарушая правила.

ЯРОСЛАВЛЬ — ВОЛГОГРАД

После Ярославля небольшие города мы прошли практически без остановок: Кострома, Плес, Кинешма, Юрьево... Типичные «перлы» Золотого кольца, где бывали многие, но, в отличие от Ярославля, они не столь ухожены. Следующим местом большой стоянки стал Нижний Новгород, куда мы пришли в последний день июня. Про город рассказывать не буду — фактически это третья столица России, которую обязательно стоит посмотреть. Гости на борту у нас все время менялись (спасибо хорошему транспортному сообщению — из Москвы в Нижний ходит «Сапсан»: 4 часа в комфортном поезде — и ты в центре города, а еще через 10 минут можно оказаться на яхте.

На всех стоянках мы обязательно отдавали дань уважения местному рынку. Пополнять запасы продуктов можно и в супермаркетах, но качество и выбор в них не отличаются изысканностью; помимо разнообразия, рынок давал понять многое об уровне жизни в том или ином населенном пункте. В Нижнем рынок отличный, особенно понравились разнообразные пироги, которые пекут тут в огромных количествах.

Васильсурск, Космодемьянск, Чебоксары, наконец, Казань... В свое время Татария была единственной республикой, которая сумела подписать с РФ отдельный договор, здорово расширивший ее права в части налогообложения. В итоге — прекрасный город, в котором активно строят шикарные мосты, приводят в порядок дороги, ведут реконструкцию церквей, мечетей, памятников. Побывать здесь надо обязательно.

На подходе к казанскому яхт-клубу «Тимерхан» мы, к счастью, успели вовремя остановиться: заход сюда узкий и опасный: глубина около 2 м, и эхолот просто надрывался. Мы с нашей осадкой 1,7 м сильно рисковали, а буй, ограничивающий вход, нет. Рекомендация — будьте предельно осторожны; подходить надо практически вдоль причальной стенки, не отклоняясь в сторону русла реки, где намыта мель. Большим судам останавливаться здесь стоит только



Наша лодка приспособлена не только к глиссированию, но и к водоизмещающему режиму

в случае необходимости: есть электричество, можно заправиться и пополнить запасы продуктов. А вот в Тольятти известный многим центральный яхт-клуб «Чайка» очень приветливый. Там нас гостеприимно встретили, порекомендовали места для рыбалки, снабдили телефонами диспетчеров на шлюзах и даже лоцманских служб на Черном море. Самара — тоже красивый город, с прекрасной длинной набережной, приведенной в полный порядок: гранит, фонтаны, пляжи. В центре города есть яхт-клуб «Новая гавань» — комфортный, безопасный, с удобным заходом.

Саратов фактически разделен Волгой на два населенных пункта — собственно Саратов и Энгельс. В последнем, по мнению местных жителей, обитать гораздо приятнее. В самом же Саратове мало что изменилось со времен советской власти: знакомые покосившиеся деревянные домики, колдобины, отсутствие асфальта. Поэтому мы и стояли на стороне Энгельса, в старом известном яхт-клубе «Эдельвейс».

В Волгограде поразил полный хаос и удивительное пренебрежение местных судоводителей правилами

Казань — совершенно особенный город, который обязательно надо увидеть



На странице
слева, сверху вниз:
Гостеприимный
яхт-клуб «Чайка»
в Тольятти.

Стена Нижегородского
Кремля.

Стоянки не везде
живописны, но в целом
в центральной России
проблем с яхтенной
инфраструктурой нет.

На странице
справа, сверху вниз:
Казанский Кремль
и мечеть Кул Шариф.

Вид на Волгу с одной
из бесчисленных
колоколен Ярославля.

В районе
Ростова-на-Дону.

судоходства. Катера, поднимая волну, пересекают курс других судов в непосредственной близости, создавая опасные ситуации. Движение довольно интенсивное, отмахками, кажется, никто не пользуется. Видимо, сама природа — широко разлившаяся Волга — способствует широте души и формирует соответствующее отношение к жизни и правилам. В Волгограде остановились в яхт-клубе «Альбатрос» — глубины там тоже вызывают опасения. Вообще, начиная от Саратова, любой отход от фарватера — серьезный риск для судна с большой осадкой. Это уже Большая Волга — обширные мели, множество островов, при этом никаких ограничивающих знаков вы не увидите. После Волгограда — череда шлюзов, на прохождение которых стоит резервировать не менее трех дней. Но, преодолев их, мы вышли уже на траверз Ростова-на-Дону.

НЕ ЖДАЛИ...

Ростов встретил нас неприветливо. Если в Саратове мы вспоминали СССР, то здесь окунулись в 1990-е годы, когда вместо закона бытовало право сильного. Проблемы начались прямо в яхт-клубе. Что возмутило местных жителей — надпись «Москва» на корме или велосипеды на флайбридже — неизвестно, но нас попросили... убраться, причем в грубой форме. Конечно, мы сумели постоять за себя (куда же уходить ночью?), но попытки избавиться от нас продолжались весь следующий день.

В итоге нам это надоело, и три дальнейшие ночи пришлось простоять на траверзе Ростова-на-Дону в непосредственной близости от судового хода в ожидании оформления документов на выход за пределы РФ.

По всем справочникам Ростов-на-Дону является уже фактически границей, и, как мы предварительно выяснили, здесь можно оформить документы на выход в Азовское, а затем Черное море. К вопросу мы подошли серьезно: имея определенные знания в юриспруденции, решили не пользоваться услугами агентов, а все сделать самостоятельно и строго по закону. Соответствующую заявку мы отправили начальнику порта — именно он должен собирать комиссию, в которую входят представители таможенной службы и пограничники. В ответ на e-mail и последующий звонок нам сообщили, что заявка принята к рассмотрению и нам необходимо подождать. Следующие два дня нам повторяли, что «уже вот-вот», осталось только согласование пограничников, и комиссия непременно прибудет. На третий день наше терпение лопнуло, и мы стали звонить начальнику погранотряда. В результате получили ответ, что наше ожидание бессмысленно, поскольку суда, относящиеся к ГИМС, в Ростове не оформляют и нам необходимо следовать в Новороссийск. Наше возмущение по поводу потерянных дней и вообще хамского отношения было оставлено без ответа.

Новороссийск (более 200 миль в другую сторону!) — это совсем не по пути. И так, в водоизмещающем режиме, потихоньку мы прошли Азовское море и вышли в Черное...

РОДИНА СЛЫШИТ!

Дальше начались события, корни которых уходят в то далекое прошлое, когда мы были закрытой страной, а слово иностранец — ругательным. Как судно под российским флагом мы были в полной уверенности, что спокойно можем идти в 12-мильной береговой зоне (для экономии топлива пришлось максимально срезать маршрут, проложив курс на Анапу). Но как только мы отошли мили на три от берега, нас тут же вызвали по рации пограничники и приказали немедленно следовать к стоявшему неподалеку пограничному кораблю. Что делать? Мы послушно пришвартовались, и к нам, громыхая сапогами, спустились пограничники. Поскольку наши кремовые ковры точно не выдержали бы такого натиска, мы попросили гостей, прежде чем ворваться в салон, снять обувь, на что нам было указано, что сапоги — форма, а пограничники — при исполнении. Полтора часа писанины за обеденным столом — и вот мы уже оштрафованы на 500 рублей за нарушение правил плавания в прибрежной зоне. Оказывается, мы не должны были отклоняться от берега более чем на три мили, но на вопрос, где это написано, ответа не получили. Нам пожелали всего хорошего и предупредили: теперь мы под пристальным контролем отчизны! После этого мы уже не удивлялись, что через каждые 15 минут нас запрашивал то «Берег-1», то «Берег-2», то «Берег-25»... И так до самой Анапы.

ЗАПРЕТНЫЙ ГОРОД

Яхт-клуб «Форт Утриш» известен многим яхтсменам тем, что заход и выход судов в нем возможен только до 20.00, причем с обязательным уведомлением пограничников и записью в журнал. На вопрос, можно ли «без спросу» выйти покататься вдоль пляжа на гидроцикле, нам описали перспективы: тюремное заключение или (в случае возвращения после 20.00) — расстрел на месте за нарушение границы. Правила пришлось соблюдать, потому что в Анапе мы встали на неделю: сначала бушевал шторм, а потом мы снова собирали комиссию для «закрытия» границы. Правда, теперь, наученные горьким опытом, делали это уже с помощью местных агентов, которые взяли с нас за это всего... 17 000 руб. Собственно, почему мы это сделали в Анапе, если нас отправляли в Новороссийск?

Как выяснилось, Новороссийск — еще одна ложь, услышанная нами в Ростове. Оказывается, Анапа — точно такой же пограничный пункт, как Ростов или Азов. Анапские агенты сказали, что если бы мы и пришли в Новороссийск, то потеряли бы пару недель: там оформляется такое количество судов, что очередь надо занимать задолго. А с учетом того, что мы, по сравнению с большими танкерами, — мелкота, то работали бы с нами по остаточному принципу. Чем руководствовался тот пограничник в Ростове, отправляя нас в Новороссийск, — одному богу известно, но было ощущение, что мы враги народа, а не граждане своей собственной страны.

Итог: попытка сделать все без агентов задержала нас почти на две недели. Наш совет — экономить время, договариваться об оформлении выхода заранее и делать это в Анапе, которая не является большим грузовым портом и отличается сравнительно нормальным отношением к яхтсменам. Во всем остальном Анапа производит впечатление города из нашего советского



В Турции нас ждала полная противоположность российскому берегу: все было оформлено за полчаса



детства: такая же набережная, столовая №1, куда строем ходят отдыхающие с пляжа, даже фотографии используют тот же картонный антураж, что и десятилетия назад. Только к правилам и запретам, существовавшим в СССР, теперь добавились новые. Например, территория Большого Утриша для стоянки судов закрыта, как и известные всей стране пляжи; связано это с планами строительства «особых персональных» дач. Дачи нас как яхтсменов не особенно интересовали, но оказалось, что водное пространство вокруг Утриша тоже закрыто, и на картах уже есть обозначение запрета стоянки. Заходить в марину можно, но обходя запретные зоны за 5–6 миль. При этом ты слышишь по рации позывные всех пограничников, получаешь кучу предупреждений и вопросов — кто, откуда, куда и зачем. И это несмотря на систему AIS у нас на борту!

И вот перед нами Черное море. По всем логиям — одно из самых опасных водных пространств в мире. 200 миль перехода в Синоп (по прямой) давали основания комиссии проверить нас на соответствие требованиям безопасности. Во-первых, регистрация ГИМС не позволяла нам вообще выходить за пределы 12-мильной зоны; рация на судне у нас речная, а не морская. Единственное, что могло нас спасти, — жилеты, плот и аварийный радиобуй EPIRB. Ведь первоначально мы вовсе и не собирались идти морем!

Вверху:
Движение судов
в Босфоре и Золотом
Рогe очень активное.

В центре,
слева направо:
Бодром с его пляжами,
яхтами, магазинами
и ресторанами сегодня
позиционирует себя
как турецкий
Сен-Тропе.

Марина Дидим —
новая и пока еще
не заполненная.



AZIMUT 70

Длина	70 ф (21,62 м)
Ширина	18 ф (5,56 м)
Осадка	5 ф (1,63 м)
Водоизмещение полное	45,22 т
Запас топлива	4800 л
Запас воды	1200 л
Кают	4
Двигатели	2 x MAN V12 (1360 л.с.)
Максимальная скорость	33 узла
Круизная скорость	27 узлов

Мы планировали пройти вдоль берегов Украины и Болгарии, но пришлось идти через море

Напомню, что мы, как законопослушные люди, планировали спуститься до Стамбула вдоль берегов Украины и Болгарии. Но когда нас отправили в Новороссийск — совсем в другую сторону! — иных вариантов не оставалось: отпуск заканчивался, надо было улетать. Тем не менее нашей безопасностью никто не заинтересовался. Это на севере России у вас будут считать спасжилеты и чуть ли не линейкой мерить высоту борта, сравнивая ее с нормативом. На юге той же самой страны все это, похоже, никого не интересует.

БЕРЕГ ТУРЕЦКИЙ

Когда, наконец, мы окончательно вышли за пределы 12-мильной зоны, покинув границы России, нас обуяло невероятное чувство облегчения, омрачить которое не могли даже 180 миль неизвестности. Идти мы собирались по-прежнему со скоростью 10 узлов, а значит, захватывали и ночь. Впрочем, ни прогноз, ни лодка не подвели, и меньше чем через сутки мы уже стояли в Синопе. Там нас ждала полная

противоположность российскому берегу: тут же появился агент, говорящий по-русски, через полчаса у нас было и топливо, и транзит-лог, и все необходимые документы. Агент на своей машине свозил нас по магазинам, пожелал всего хорошего и отправил дальше.

Ну а «дальше» все было просто — северный берег Турции, красивейший Бодрумский залив. Сам Бодрум за последнее время изменился — турки позиционируют его как свой Сен-Тропе: рестораны, магазинчики, большая красивая марина. Теперь она переполнена, и «с подхода» туда уже не зайти — ставить лодки все равно некуда, поэтому диспетчеры даже не реагируют на запросы. Раньше турки встречали более гостеприимно — так до сих пор происходит в новых маринах. Но когда марина заполняется, они перестают обращать внимание на приходящие суда. Мы долго выбирали место для зимней стоянки, запрашивали разные марины побережья. В итоге остановили свой выбор на Дидиме. Марина новая, незабитая, цены привлекательные. Для справки: 7 месяцев стоянки для 70-футовой лодки обошлись в 5000 евро. За зимнюю стоянку в Москве пришлось бы отдать больше миллиона рублей. Разница заметная, поэтому лично я вижу смысл потратить ее на переход. Хотя бы для того, чтобы продлить период навигации и лучше познать любимую родину. **MBY**



КЛАССОВАЯ БОРЬБА

Новая Princess V39 — не только долгожданная, но и многообещающая лодка. Попробуем разобраться, почему заказы на эту модель расписаны на месяцы вперед.

Текст Ник Бернхэм Фото Уильям Пейн, Princess Yachts

СМОТРИТЕ
ВИДЕО

Что делает классику классикой? Объяснить сложно — интуитивно понять легче. Есть вещи: будь то родстеры Jaguar E-Type или, к примеру, тостеры Dualit, — там классический дух опознается без труда. Они прямо-таки излучают функциональность и тот неуловимый стиль, который проще всего обозначить словами «вне времени». Но сводится ли все к простому (хоть и вдохновенному!) дизайну или стоит все же поискать другие факторы? Удачу, расположение планет, полузабытые воспоминания и ассоциации?

Не все знают, что Porsche в 1970-е годы создавал 928-ю модель на замену 911-й, выпускавшейся к тому моменту уже значительно дольше запланированного срока. Прошло 40 лет... Porsche 911 по-прежнему с нами, а 928-й, снятый в 1995 году с производства по причине невостребованности, давно забыт.

Когда в 1994 году Princess Yachts начала выпуск оригинальной версии V39 — самой первой из V-серии спортивных круизеров, вскоре стало очевидным: вот она, классика! Для многих эта лодка оказалась идеальной комбинацией стиля, размеров, планировки и цены. Продавалась она «на ура» и впоследствии эволюционировала в модели V40 и V42, более 15 лет сохраняя чистоту изначальной концепции. Невероятный результат для серийной яхты! Однако в 2009 году в Princess Yachts решили, что настало время для полномасштабной замены, и выпустили абсолютно новую V42. Со своим широким корпусом, кормовым гаражом для тендера, двумя сануздами и ценником под £ 400 000 модель была вовсе не похожа на предыдущую.

Одновременно в линейке бренда образовалась вакансия для «входной модели», которую нужно было заполнить — не только для того, чтобы вернуть к жизни магию V39, но и для успешной борьбы с французами. В условиях, когда на рынке «играют мускулами» бренды вроде Prestige, привлекая клиентов компактными моделями, чтобы потом «пересадить» их на более крупные, Princess Yachts срочно потребовался «новый герой». Эта роль и досталась V39.

Впечатляющая внешность и отличное качество постройки при стоимости, позволяющей конкурировать с французскими лодками

НА ЗАВИСТЬ КОНКУРЕНТАМ

Есть несколько фактов, которые хотелось бы изложить прежде, чем перейти к подробностям. Основные козыри Princess V39 — цена, дизайн и скорость: лодка отлично выглядит, оснащена мощными двигателями и при этом стоит меньше, чем можно было бы ожидать. Конкурентам впору хвататься за сердце: броская внешность и интерьеры, отличное качество постройки — и все это по стоимости, сравнимой с французскими лодками!

Надстройка несколько смещена назад, что дает заостренный профиль и просторную носовую палубу. Выглядит гораздо изящнее, чем у некоторых производителей, которые, добиваясь более просторного кокпита, двигают ветровое стекло вперед. Оно, как и боковое остекление, выполнено цельным, без перемычек; сдвижная мягкая «крыша» из черного винила добавляет лодке явное сходство со спортивным автомобилем.

Поднявшись на борт через кормовую платформу (ее можно оборудовать гидроприводом), сразу же понимаешь, что функциональность не пала жертвой эффектной внешности. Кокпит весьма просторен, с огромным С-образным диваном, «обтекающим» тиковый стол. Напротив — бар с холодильником и мойкой под удобной двухсекционной крышкой; есть место для опционального электрогриля. Что еще надо для трапез на свежем воздухе? Носовая «рабочая» зона кокпита расположена чуть выше. Пост управления снабжен парой раздельно регулируемых кресел, приборная панель стильная и удобная, а рядом с постом, по левому борту, стоит диван, где могут присесть еще трое.

Палуба Princess V39, возможно, не так велика, как на Sealine SC42, но проработана отлично. Бортовые проходы (потопчины) удобны и безопасны для передвижения, везде, где нужно, — нескользящее покрытие. В стандартной комплектации модель оснащается раскладным столом; на нашей тестовой лодке опционально стоял стол, который, опускаясь, превращается в лежак. Под кормовыми сиденьями — огромный рундук с доступом как из кокпита, так и с транца, способный вместить кучу вещей и даже ненадутый тендер. Еще один рундук — под сиденьями поста управления — подойдет для спасательного плота; наконец, глубокий якорный ящик на носу имеет четыре удобных крепления для кранцев.

Пост управления понравится и рулевому, и навигатору. Два кресла с поддержкой обеспечивают удобное положение за штурвалом. Поднимающиеся болстеры позволяют рулить стоя, а подножка пригодится людям невысокого роста.

Еще одна опция — открывающаяся «форточка» в боковом остеклении.

Сама приборная панель выполнена из темного мягкого материала, приятного внешне и на ощупь, поглощающего блики от лобового стекла. Из похожего материала изготовлен отстегивающийся чехол (опция), которым можно покрыть всю рулевую консоль. Комбинированный (многофункциональный) картплоттер расположен по центру приборной панели, остальные приборы тоже размещены вполне эргономично. Было бы неплохо поменять местами VHF радио, находящееся перед рукоятками газа, и управление транцевыми плитами — так удобнее, а заодно выделить кнопки управления стеклоочистителями — их будет проще найти в ряду подобных.

ИНТЕРЬЕР

Внутреннее пространство выполнено безукоризненно: дорогие материалы, качественная сборка и умная планировка — все, как и положено у Princess. Здесь есть где развернуться: внутри лодка скорее напоминает уменьшенную суперяхту, нежели самую компактную и бюджетную модель верфи. Особенно впечатляет кормовая каюта с высоким потолком в центральной части (благодаря изогнутому сиденью кокпита наверху). Две раздельные кровати можно объединить, а компактный диван при необходимости превращается в еще одно спальное место. В мастер-каюте много места для хранения вещей, а снабженный жалюзи верхний палубный люк дает потоки дневного света. Везде — внимание к деталям: от iPod-станции и умывальника Perrin & Rowe до предохраняющей от брызг стеклянной панели в камбузе.

Проходя в каюты, поначалу опасешься, что доступная цена модели обязательно скажется на качестве отделки. Тем не менее внутри эта лодка — чистокровная Princess: мебель и стеновые панели из лакированной или матовой вишни, мягкая кожа и высококачественный винил, авонитовые столешницы, большой телевизор над баром с подсветкой. Внушительный палубный люк перед лобовым стеклом обеспечивает потоки дневного света. Отделка нашей лодки выполнена в коричнево-кремовых оттенках: интерьер получился чистый и современный, но при этом не холодный.

Отдельно стоит отметить объем. Максимальное увеличение высоты подволока, да и всего внутреннего пространства — еще одна особенность дизайна модели. Как и на V42, здесь практически везде высокие потолки: в салоне (1,96 м), санузле, носовой каюте и центральной части кормовой каюты.





ЕСЛИ ПРИГЛЯДЕТЬСЯ

НИК БЕРНХЭМ

ДВЕРЦА В КОКПИТ

Легкая стеклянная дверца в раме из нержавеющей стали с выгравированной короной — символом Princess. Изящная конструкция закрытия прохода на транцевую платформу, помимо декоративной функции, отвечает за безопасность на ходу.



ВЕТБАР

Подобный по размерам и оборудованию ветбар будто заимствован у модели, превосходящей Princess V39 по длине футов на 8–10. Мойка, электрогриль, ящик для льда (под крышкой), холодильник и пр. (внизу). Отличная вещь!



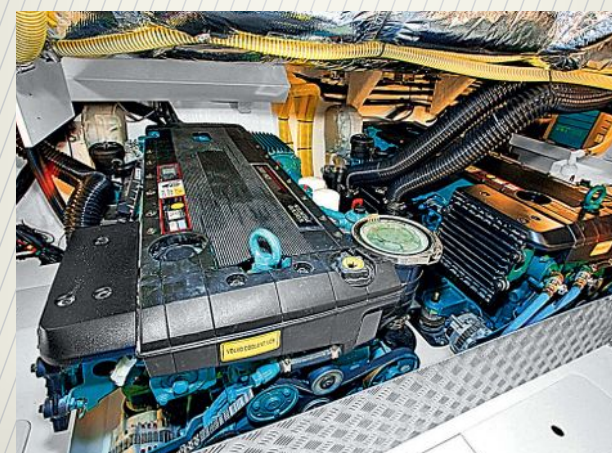
ПЛАТФОРМА

Транцевая купальная платформа на спортивных круизерах — дело обычное. Однако не так много лодок длиной до 40 футов оборудованы транцевой платформой с гидropодъемником, существенно упрощающим спуск на воду стоящего на платформе аквабайка.



МОТОРНЫЙ ОТСЕК

Хорошо освещенный и аккуратно скомпонованный, моторный отсек продуман столь же тщательно, как и остальные помещения. Вся проводка промаркирована, для доступа к узлам оставлено место между двигателями и вокруг, а сам отсек тщательно звукоизолирован. Попасть сюда можно по трапу через люк в кокпите; он снабжен газовым амортизатором, а на его внутренней стороне — крепление для кранцев.



Сверху вниз, слева направо:

Салон с диваном и столом; напротив помещен ТВ-экран.

Туалетная комната (обратите внимание на дизайн сантехнического оборудования).

Носовая каюта: достаточная высота, большая кровать, много света.

Вторая двухместная каюта в варианте с совмещенными кроватями (механизм).

Угловой кухонный модуль, отлично оборудованный, на той же палубе..



Снижение угла килеватости к транцу до 15° увеличивает подъемную силу на днище

Легкая, изящная с виду кормовая кромка хардтопа способна выдержать достаточную нагрузку от антенн и другого оборудования связи и навигации

С полностью убранной «шторкой» хардтопа эта лодка мало чем отличается от открытого круизера

Высокий надежный релинг на прочных стойках — гарантия безопасности при нахождении в носу на стоянке или на ходу

Такое сочетание формы и размеров бортовых иллюминаторов чаще встречается на яхтах большей длины

Высокая килеватость корпуса в носу — необходимый для лодок данного типа признак высокой мореходности

ДОСЬЕ

ШИРИНА
12 Ф (3,81 М)

ДЛИНА 42 Ф (12,98 М)



Кормовая каюта кажется непривычно большой, а две отдельные кровати можно объединить

Компактный диван в кормовой каюте может при необходимости послужить спальным местом для ребенка

ДЛИНА
42 Ф (12,98 М)
ШИРИНА
12 Ф (3,81 М)
ОСАДКА
3 Ф (1,02 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
9,1 Т
ЗАПАС ТОПЛИВА
650 Л
ЗАПАС ВОДЫ
332 Л
МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ 37 УЗЛОВ
КАТЕГОРИЯ RCD «В»

Душ в санузле вынесен в отдельное помещение, хорошо оснащенный камбуз также не демонстрирует никаких заметных признаков компромисса.

СКОРОСТЬ И УПРАВЛЯЕМОСТЬ

Высокая скорость и топливная эффективность были в числе ключевых задач при разработке этой модели.

Непростая форма корпуса предусматривает сложный градиент угла килеватости от носа к корме: «глубокое V» в носовых секциях снижается, как обычно, до 21° к миделю. А вот килеватость на транце составляет всего 15° вместо обычных 18°, что создает большую подъемную силу, ускоряет разгон, позволяя лодке выходить на глиссирование на более низкой скорости, и повышает экономичность. На фактической мореходности, полагаю, заметно это не отразится.

Princess предложила всего один вариант двигателей — пару дизельных Volvo Penta D6 по 330 л.с. с колонками Duorprop, оптимизировав лодку специально под эту силовую установку. Действительно, выбор отличный: на глиссирование лодка выходит быстро и с минимальным дифферентом. Обзор с поста управления превосходный: цельное, слегка изогнутое лобовое стекло обрамлено по бокам лишь узкими стойками. Хотя оба кресла снабжены bolsterами, лодкой все же удобнее управлять сидя. Кресла снабжены боковой поддержкой и наклонной подножкой; штурвал регулируется по высоте, наклону и расстоянию до сиденья.

Когда мы собрались испытывать лодку, раздуло до 5–6 баллов, что обеспечило идеальные условия для тест-драйва — с короткой, крутой зыбью и пеной, слетающей с гребней волн. Комфортный круизный режим — скорость 30 узлов на 3000 об/мин, когда потребление топлива составляет около 90 л/ч. Ну а положив ручки до упора, мы достигли впечатляющих 37 узлов в двух тестовых заездах. Лодка шла по волне, высота которой явно превышала метр, мощно и ровно, без дельфинирования, без раскачивания в продольной и поперечной плоскостях.



Сиденья кресел такой конструкции позволяют оставаться у штурвала длительное время без ощущения чрезмерной усталости

По ветру мы шли абсолютно спокойно, с раскрытым хардтопом, наслаждаясь ощущениями, которые дает полностью открытая лодка. Только когда мы остановились и развернулись, чтобы начать фотосессию, пришло понимание того, как беспокойно море, по которому мы только что беззаботно неслись. Когда мы пошли против волны с сильно поджатыми колонками, то ощущения оказались несколько жестче, чем можно было ожидать. Это говорит о том, что, оказавшись в более суровых условиях, стоит отпустить колонки, положить нос, задействовав носовые секции корпуса, и смягчить ход. В поворот лодка входит мягко; электронное «виртуальное» управление легкое, быстрое и точное, хотя и с небольшим запаздыванием реагирования на переключку штурвала.

На ходу палуба остается сухой, брызгоотбойники отлично отсекают воду; правда, во время одного из поворотов на большой скорости нас все-таки прилично окатило в кокпите. Собственно, этого хватило, чтобы понять, что электроприводную крышу в таких условиях лучше все-таки закрывать. Обзор через стекло неизменно отличный благодаря стеклоочистителям-пантографам, кнопкам включения которых я все же нашел бы отдельное место (чтобы не искать при необходимости).

ВЕРДИКТ

Заменить модель-бестселлер всегда непросто, но Princess Yachts удалось справиться с соперниками благодаря столь эффективной игре своего нового «левого крайнего» V39 (тот, кто хоть интересуется футболом, поймет, что я имею в виду).

Этот спортивный круизер выглядит свежо и не только проявляет идеальное сочетание размеров и стиля, пространства и скорости, но в каждой детали демонстрирует свою полноправную принадлежность бренду Princess. Кажется просто неправдоподобным, что все эти достоинства можно еще и купить по вполне доступной цене. Называясь V39, эта модель на самом деле имеет в длину 42 фута, что легко объясняет объем внутреннего пространства. Но при этом сложнее становится понять идею ценообразования: в стандартную комплектацию входят хардтоп с люком с электроприводом, тик в кокпите, отделка натуральным деревом, а лодка предлагается всего за £ 238 500! Но это тот самый случай, когда разбираться в деталях особой нужды нет.

Похоже, мы стали свидетелями рождения еще одной лодки, чья судьба — стать классикой. В Princess Yachts International нам сообщили, что сразу после презентации этой модели в январе 2012 года заказы на нее были расписаны до осени. Что ж, а вот этот факт нисколько не удивляет. **MBY**

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 2 × Volvo D6-330 DPH EVC-EC, 330 л.с.

РЕЖИМЫ	ECO	FAST	MAX
Об/мин	1500	2000	2500
Скорость	9	12	20
Расход	18,2	47,7	70
Дальность	289	147	167
УРОВЕНЬ ШУМА, дБА			
Салон	73	78	83

Скорость в узлах, расход в л/ч, расстояние в милях с учетом 10% резерва. Загрузка: 50% топлива, 20% воды, 4 человека на борту. Волнение 2-3 балла, сила ветра 5-6 баллов.

ЦЕНЫ И ОПЦИИ

Стоимость в Европе от	£ 238 500 (с 2 × 330 л.с.)
Носовое подруливающее устройство	£ 3250
Джойстик	£ 8860
Альтернативный цвет корпуса (Steel Grey)	£ 1920
Сдвижной механизм кроватей кормовой каюты	£ 585
Гидропривод купальной платформы	£ 14 500
Трансформируемый стол/лежак кокпита	£ 1080
Генератор 4 кВт	£ 7645
Керамическая плита	£ 285
LED TV/DVD в салоне	£ 1675
Радио/CD в носовой каюте	£ 385
iPod-станция	£ 195
Автопилот	£ 1820
Радар/картплоттер/GPS (экран 12")	£ 4560

КОНКУРЕНТЫ

FAIRLINE TARGA 38GT

СТОИМОСТЬ ОТ £ 230 900

Лодка похожей концепции, но чуть меньше, и это заметно. Очень мореходная; с двигателями Volvo D6 400 скорость 45 узлов.



SEALINE SC42

СТОИМОСТЬ ОТ £ 304 625

Больше, объемнее внутри, проще в управлении. Однако, по сравнению с Princess, ей слегка, недостает шика.





ОСЕДЛАТЬ УРАГАН

Яхтенный сезон завершен, и опустевшие подмосковные водохранилища стали отличным полигоном для испытаний спортивного катера Formula 353 FAS³Tech.

Текст **Ольга Селезнева** Фото **Андрей Данилов**



Про скоростную Formula 353 FAS³Tech мы уже писали, а вы могли лицезреть эту «тысячу чертей» на обложке июльского номера МВУ. Но когда в октябре лодку привезли в Москву, мы не смогли удержаться и не погонять этот болид. Одно

дело — писать о скоростных данных по сведениям верфи, и совсем другое — ощутить под собой, вокруг себя и в собственных руках всю эту мощь и ураганную скорость (по шкале Бофорта ураган начинается при ветре 32 м/с, или 62 узла). Причем под проливным дождем, хотя он, конечно, не входил в программу теста. Интересно также было сравнить наши данные с результатами тест-драйва американских коллег из boattest.com, которые уже испытали Formula 353 FAS³Tech в аналогичной комплектации. Забегая вперед, скажу, что цифры оказались на удивление близкими, разве что в среднем диапазоне оборотов скорость у нас получилась чуть выше, максимальная — на пару узлов ниже, а расход топлива побольше. Впрочем, лодка пришла в Москву совершенно новой, с необкатанными двигателями, да и качество топлива может несколько разниться...

Прогреваем движки — обязательная процедура для форсированных моторов. Слушать это утробное низкое рычание — само по себе удовольствие. Тут все как со спортивными автомобилями: еще никто никуда не едет, а мощь уже чувствуется. Это и заставляет людей тратить деньги на скоростные автомобили и лодки, и никакие доводы на тему практической целесообразности тут не работают. Вам ведь не придет в голову убеждать владельца Ferrari, что на его машине неудобно ездить в супермаркет или на дачу?! Кого это вообще волнует? Поклонников таких автомобилей не останавливают ни колдобины на дорогах, ни километровые пробки! В конце концов, с машиной можно поехать на трек, ну а для скоростной лодки простора все-таки больше: ГИМС, конечно, не дремлет, летом движение на наших внутренних акваториях оживленное, но...

Дело даже не в том, за сколько минут можно долететь от Royal Yacht Club на Водном стадионе до, скажем, яхт-клуба «Пирогово», а в том, какие ощущения вас сопровождают в пути. Здесь не удастся вальяжно развалиться в кресле и небрежно придерживать одной рукой штурвал. Посадка рулевого почти гоночная — полулежа; вытянутые ноги упираются в подножку. Кресло McLeod с чашеобразным сиденьем по правому борту имеет боковую поддержку, наклон сиденья регулирует кнопка в подлокотнике; второй кнопкой изменяется угол и «глубина» подножки (она утапливается внутрь) — настроить идеальное положение можно для человека любого роста. Аналогичное «штурманское» кресло стоит по левому борту, а в корме — диван для пассажиров. В нем никаких особых устройств и регулировок нет, впрочем, можно не бояться вылететь на ходу за борт: во-первых, лодка идет, как по рельсам, а во-вторых, аэродинамика кокпита просто отличная — в нем нормально разговариваешь и даже не сильно беспокоишься за прическу. Только вот из-за лобового стекла лучше не высовываться — сдует. То есть не сдует, конечно, но вы сразу вспомните, на какой скорости движетесь. Сидя в уютном защищенном кокпите, об этом легко забыть: как в любой хорошей машине, здесь не слишком ощущаешь, что на самом деле едешь быстро, очень быстро. Тем более что скорость на воде — штука обманчивая, о чем знают все.

После старта на низких оборотах лучше долго не задерживаться — Formula 353 FAS³Tech



*Скорость — именно
то главное, ради чего
покупают такие лодки*

не предназначена для таких скоростей и начинает тащить за собой волну. Но стоит чуть прибавить газу, выйти на глиссирование (это займет 7–8 с) — и тогда аппарат вылетает из воды пулей, а волна просто... исчезает. Честно говоря, тестирование скоростных лодок на небольших акваториях иногда вынуждает нас поступать довольно невежливо по отношению к окружающим: волна мешает другим лодкам и купальщикам, так что на этот раз безлюдье на воде оказалось нам на руку. Впрочем, опасения были напрасны: кажется, мы не распугали даже рыбу, если она там еще водится.

Несмотря на пугающе «профессиональное» кресло рулевого, для управления этой лодкой не потребуются какие-либо запредельные драйверские навыки — лишь сугубое внимание к происходящему вокруг. В крутой поворот можно без опаски входить даже на скорости около 50 узлов, и у вас не возникнет опасения не вписаться. Наиболее комфортная круизная скорость для этой лодки — 40–45 узлов (3000–3500 об/мин): в таком режиме можно пройти примерно 150–170 морских миль (с 10-процентным резервом топлива). Приборная панель проста и понятна — мониторы Livorsi плюс дублирующая система SmartCraft.

Вверху: Практически идеальная волновая система за кормой свидетельствует об удачном балансе формы, массы, центровки, мощности и пр.

На странице справа: Вид через салон в «спальню».

Сам по себе салон довольно большой и уютный для лодки такого класса.

Компактный камбузный модуль и дверь в галюн.

Вполне спортивная архитектура и компоновка рулевой консоли; особенно профессионально выглядят рукоятки газа.

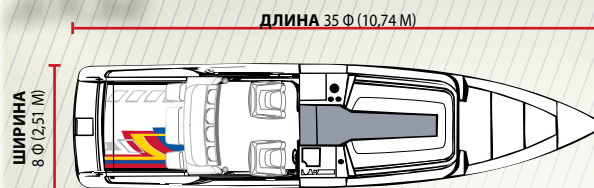
На крышке хорошо изолированного моторного отсека устроена лежанка-«пляж».



Все довольно понятно, «дружелюбно», и можно было бы даже сказать, что это «облегченная» версия гоночной лодки. Но тем не менее ослаблять внимание не стоит — скоростные возможности у Formula 353 FAS³Tech велики, а учитывая комфорт в кокпите, их действие можно не заметить. Разгон до 30 узлов происходит менее чем за 15 с, а до 100 км/ч — за 25 с. Нужно учитывать и то, что мы проводили этот тест в более спокойном, щадящем режиме, чем обычно, так как на лодке, напомним, стояли необкатанные двигатели.

Наконец, по сравнению с сугубыми «гонщиками», Formula 353 FAS³Tech достаточно комфортна и для отдыха. На крышке моторного отсека — большой лежак, каюта под палубой весьма просторна и состоит из двух зон: двухместная лежанка в носовой части и салон с сиденьями, столиком и компактной кухней в центре. Приятная отделка дополнена разными вариантами стильной подсветки. Санузел небольшой, но вполне функциональный. В общем, лодка, конечно, зверь, но не совсем дикий: приручить Formula 353 FAS³Tech несложно, а требовать от нее можно не только скорости, хотя скорость — это именно то главное, ради чего такие лодки покупают. **MBY**

ДОСЬЕ



ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 2 × MerCruiser T25 EFI 8.2L (525 л.с.)

РЕЖИМЫ	ECO	FAST	MAX
Об/мин	1500	2500	3000
Скорость	8,7	14	40,5
Расход	46	95	116
Дальность	96	75	177
УРОВЕНЬ ШУМА, дБА	85	86	90
Кокпит	85	86	90

Скорость в узлах, расход в л/ч, расстояние в морских милях с учетом 10-процентного резерва. Загрузка: 80% топлива, без воды, 3 человека на борту. Температура воздуха +12 °C, волнение 1 балл, сила ветра 2 балла.

ДЛИНА
35 Ф (10,74 М)
ШИРИНА
8 Ф (2,51 М)
ОСАДКА
3 Ф (0,91 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ (ПОРОЖНЕМ) 4300 КГ
КИЛЕВАТОСТЬ (ТРАНЕЦ) 24°
ЗАПАС ТОПЛИВА 564 Л
ЗАПАС ВОДЫ 72 Л
МОЩНОСТЬ 760–1200 Л.С.
МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ 70 УЗЛОВ
КРЕЙСЕРСКАЯ СКОРОСТЬ 45 УЗЛОВ
ЗАПАС ХОДА 177 МИЛЬ
ПАССАЖИРЫ 4/6
СТОИМОСТЬ В США ОТ \$ 411 760



БОРНЕО. По воде и по суше

Охотники за черепами Саравака, золотые купола Брунея и нетронутая природа
Сабы на третьем по величине острове планеты.

Текст Алексей Дмитриев Фото Алексей Дмитриев, Corbis



Еще вчера по дороге из аэропорта в Кучинг — столицу малайзийского штата Саравак, глядя на рекламные щиты с улыбающимся Бекхэмом и лозунгом «Жизнь не замирает ни на минуту, когда есть 4G», я задумался о плодах глобализации. Сегодня же меня кормят супом из внутренностей черепахи, а из ротанговой кошелки, что висит над телевизором со спутниковой тарелкой, смотрят пустыми глазницами почерневшие от времени черепа. Когда никто не видел, я проверил их и немного успокоился: пломб в зубах не оказалось, значит и впрямь — дела давно минувших дней. Ибаны, один из народов, населяющих Борнео,

последний раз резали головы в середине 1960-х годов — индонезийским партизанам, проникавшим в Саравак в попытке дестабилизировать обстановку в недавно провозгласившей независимость Малайзии. С тех пор других случаев задокументировано не было.

В построенном на сваях лонгхаусе (традиционном малайзийском общинном доме), как в коммунальной квартире, живет вся деревня. Если первоначально в лонгхаусах жили родственники, то теперь это правило не соблюдается. В каждую отдельную квартирку с кухней (билик) ведет дверь из общей крытой веранды (руаи). Семейная жизнь происходит в билике, а захотел компанию — вышел на руаи.

«И еще разок!», — крикнул патриарх лонгхауса тоном, не допускающим возражений. Я снова принял

В джунглях Борнео начинаешь
чувствовать себя Индианой Джонсом



неуклюже приседать, подбадриваемый тремя девами в традиционных ибанских костюмах из яркой блестящей синтетики. Популярный в этом году от Камбоджи до Индонезии хит сотрясал лонгхаус, рисовое вино туак лилось рекой, а ибаны, глядя на меня, повалились на пол и хохотали лежа, как это у них принято.

На некоторых дверях, ведущих в билики, висят пчелиные соты. Оказалось, это инструмент для отпугивания злых духов ханту. Вместо того чтобы просто проникнуть в жилище, занудные ханту начинают считать соты, сбиваются и убираются восвояси. Ибаны еще предложили повалиться нас в сажу — мол, это тоже испытанное средство от сглаза, и, не очень удивившись нашему отказу, постелили нам соломенные матрасики на руаи. Но спалось все равно неважно: в лесу не унимались цикады и лягушки, под лонгхаусом ковырялись свиньи, да и, видимо, паратройка ханту проказничали, обрадовавшись отсутствию «арифметического фильтра».

Кучинг оказался самым приятным городом на Борнео. В старых китайских кварталах можно порыскать по лавкам «древностей», наштампованных в соседней Индонезии, наесться острого супа лакса, заглянуть в краеведческий музей, где самыми популярными экспонатами слывут паланги — палочки из кости, которые ибаны имплантируют поперек уда, якобы по требованию жен. На закате приятно прокатиться на лодочке к Истане — резиденции Белого Раджи Саравака Джеймса Брука. До середины XIX века

контактов с европейцами у местных племен почти не было. Ибаны захватывали земли других племен и устрашали врагов воплем «Я из твоей мошонки табакерку сделаю!». Лишь китайские торговцы заглядывали за рогом борнейского носорога, камфарой, перьями зимородков и гнездами ласточек, которые до сих пор считаются деликатесом и продаются в лавках на Джалан Падунган.

В 1839 году сюда приплыл британский авантюрист Джеймс Брук и помог брунейскому султану усмирить восстание даяков (народность, к которой среди прочих относятся ибаны). В награду султан даровал Джеймсу земли вокруг Кучинга, и в 1841 году Брук провозгласил себя Белым Раджой Саравака. В 1868 году Саравак перешел к Чарльзу, племяннику Джеймса, который, несмотря на искусственный глаз, позаимствованный у чучела альбатроса, и другие странности, по-отечески относился к местным племенам, оберегал их от «тлетворного влияния Запада», хотя и внушал, что охотиться за головами нехорошо. Туземцы вроде бы прислушивались, и когда в 1946 году сын Чарльза, поставленный в тупик задачей восстановления своего королевства после японской оккупации, отдал Саравак под контроль британской короны, почувствовали себя осиротевшими.

Посетив в окрестностях Кучинга музей под открытым небом Sarawak Cultural Village, я получил представление о том, как живут туземные племена, когда не пьют туак. По сравнению с настоящим лонгхаусом такая деревня смотрится поддельной. Вот и музей котов («кучинг»

На первой странице:
Мечеть Омара Али
Сайфуддина,
олицетворяет святость
правящей семьи.

Вглубь тропического
леса можно проникнуть
лишь вдоль рек.

На странице
справа, сверху вниз:
Уличная еда иногда
вкуснее блюд в дорожных
ресторанах.

Трудно хранить
традиции в нынешнем
мире, но у ибанов это
получается.

На ночную охоту мимо
профиля Линкольна!

Понаблюдав летучих
мышей, перестаешь
считать их уродливыми
и неприятными.

Ибаны не смущаются
своих былых традиций
и позировать с черепами.

Вот так выглядит
коммунальное
пространство
лонгхауса.



по-малайски — кошачий город) не скрывает своей китчевой сути. Я улетел оттуда подальше — вглубь острова, в национальный парк Мулу, где сходятся два горных кряжа: известняковый и из песчаника. Сверху — первозданные джунгли с 20 тысячами птиц, насекомых и животных, под землей — гигантские пещеры, которые тянутся на 300 км.

В Оленьей пещере, самой большой в мире, живет под три миллиона широкоухих складчатогубов. Эти летучие мыши за ночь съедают до 10 тонн насекомых, о чем напоминают горы гуано. А поскольку гуано солоноватое (я не пробовал — мне так сказали), то кочевые охотники из племени пенан подкарауливали у входа оленей, пришедших его полизать. Отсюда и название. «Давай возвращаться, скоро начнется исход», — сказал гид Сэм. Имелось в виду, что каждый вечер складчатогубы вылетают на охоту, и администрация даже устроила небольшой амфитеатр у входа в пещеру, откуда можно полюбоваться этим зрелищем. Правда, исход начался, когда мы еще были в пещере, и десятки тысяч рукокрылых рванулись в небо черным шипящим смерчем. Я было приготовился получить гуано на темечко, но выяснилось, что летучие мыши приспособились избавляться от шлаков вниз головой.

После Мулу, имея в запасе пару недель, можно начать познавать третий по величине остров планеты с моря. Яхтинг вокруг северного Борнео первоклассный, но мало кто знает про это, как и про то, что остров находится вне зоны тайфунов. О нем так и говорят —



RAJA LAUT



Год постройки: 2005. Длина: 31 м. Осадка: 3 м.
Площадь парусов: 330 м². Запас топлива: 7000 л. Запас воды: 3000 л. Кают: 6. Пассажиров: 12. Экипаж: 8.
Цены: июль, август, декабрь € 4200/день, остальные месяцы € 3500/день.

Эта современная гафельная шхуна, чье имя в переводе с малайского означает «Король морей», построена по образцу торговых парусников XIX века. Такой тип парусного вооружения тогда был самым популярным в южных морях, прежде всего, из-за простоты управления. Несмотря на свой винтажный вид, оснащением *Raja Laut* не отличается от других высокоскоростных чартерных яхт: на борту есть система кондиционирования, опреснители, Интернет, спутниковое ТВ, масса водных игрушек. А интернациональная франко-тайско-индонезийская команда, помимо капитана, матросов и инженера, включает прекрасного шеф-повара и дайв-инструктора.



Сверху вниз:
Ресторан, как и другие помещения на «Радже Лаут», совмещает комфорт и уют.

После насыщенного дня можно обменяться впечатлениями с друзьями в кают-компании.

Его Величество султан Брунея с младшими детьми и супругой.

На странице справа: Обаяние «Раджи Лаут» в его современных линиях.



объяснимо: подоходного налога нет, бездомных нет, медицина и образование бесплатные, ссуды на жилье беспроцентные. Каждый год в конце священного месяца Рамадан султан кормит ужином 30 тысяч человек — 8% населения страны.

Примерно столько же народу живет в Кампунг Айр — самой большой в мире деревне на сваях, где, помимо домов, на воде стоят мечети, школы и магазины. Даже каталожка своя есть. Лихие «таксисты» за доллар переправят на моторной лодке на другой берег реки Бруней. Только я начал бродить по лабиринту из подмоств и засовывать всюду нос, подсматривая за бытом, как меня пригласили на чай со сладостями в китчевую гостиную с кожаным гарнитуром,

плазменным ТВ, коврами на стенах и портретом Его Величества, одобрительно глядящего на высокий уровень жизни своих подданных.

В Бандар Сери Бегаване — столице страны — гигантский купол мечети Омара Али Сайфуддина (отец нынешнего султана) отвечает на закате

В день рождения султана трудно найти здание, не украшенное его гигантским портретом.

Нет такого холма в Бандар Сери Бегаване, с которого можно было бы охватить взглядом весь Кампунг.



«земля ниже ветра». Можно пуститься в каботажное плавание на шхуне *Raja Laut* из новой марины в городе Мири и тогда включить в маршрут крохотный, но богатый нефтью султанат Бруней; а можно стартовать из столицы штата Саба Кота Кинабалу, и тогда путь получится на три дня короче. Арендовать яхту можно и в Кучинге, но переход от Кучинга до Брунея (650 км) непримечателен и долог.

Бруней достаточно уникален, чтобы уделить ему пару дней. Где еще можно найти Музей королевских регалий, такую золотую кладовую одного-единственного человека, где собраны сокровища правящей династии, символы власти монарха и подарки от глав других государств? Его Величество султан Хассанал Болкиа горячо и неподдельно любим брунейцами, и это





23-картным золотом и соперничает с другим куполом. Последний тоже виден отовсюду и венчает тронный зал самого большого жилого дворца в мире Истана Нурул Иман, где 1788 комнат. Я все пытался высмотреть какую-нибудь пикантную подробность из султанской жизни за воротами дворца, но кроме армии механиков, обкатывающих машины из многотысячного автопарка Его Величества (султан сам водит и авто, и вертолет), ничего не увидел.

Марина Джерудонг тоже принадлежит Его Величеству, но открыта для всех, как и его кантри-клуб с бассейном (поплавать стоит \$ 1) и кегельбаном (\$ 3). Заслуживает внимания и гигантский парк развлечений «Джерудонг» рядом с Мариной. Султан подарил его подданным по случаю своего 48-летия, однако парк не выдержал собственных размеров и пришел в запустение. Еще одна достопримечательность — стоявший больше миллиарда 6-звездочный отель

Лонгхаус — это целая деревня под общей крышей

«Эмпайр», отделанный полудрагоценными камнями и перламутром, — тоже редко бывает заселен больше чем на треть.

85 миль отделяет Джерудонг от заповедного малайзийского острова Тига, покрытого грязевыми вулканами (им же он обязан своим возникновением около 100 лет назад). Лежа в грязевой ванне среди восторженных корейских туристов, трудно представить, что этот остров прославился благодаря съемкам сериала «Выжившие».

На соседнем острове Калампуниан потише, потому что его облюбовали желтогубые плоскохвосты. Там эти морские змеи массово выползают на берег, поедают птичьи яйца и откладывают свои.





Огромный плюс Борнео в том, что дикая природа оказывается на редкость доступной

«Одна из самых ядовитых змей в мире, — с гордостью сказал проводник про черно-белого полосатого гада. — Но людям не страшна: рот слишком маленький, и зубы смотрят назад. Ну, если только уцепится за какой-нибудь выступ на теле типа мочки уха».

В бетонных джунглях Кота Кинабалу, столицы штата Саба, делать нечего: англичане целиком разбомбили город, когда освобождали Борнео от японцев. Но в паре километров от городской набережной, где пышно цветет филиппинский рынок, дразнят пляжами и зеленью пять островов заповедника Тунку Абдул Рахман. Гая, самый большой из островов, покрыт сетью тропинок с выходами к пляжам и к деревне на сваях. Она полуполюгально заселена филиппинскими гастарбайтерами и к посещению не рекомендована. На соседнем и самом туристском острове Сапи на дымок жаровен выползают гигантские вараны, а макаки на пляже охотятся за крабами и вещами японских туристов, пока те пробуют себя в сомнительном аттракционе Seawalking. Происходит это так: вам на голову надевают тяжелый шлем, в который по трубке подается воздух; вы спускаетесь на 5-метровую глубину и ходите по дну в месте, где гастарбайтеры давно извели живность динамитом.

Гавань Сутера Харбор в десяти минутах на бесплатном автобусе до Кота Кинабалу — часть



большого комплекса, куда входят два отличных отеля, несколько бассейнов и клуб. Многие швартуются там надолго — уж очень комфортно. Я был среди тех, кто, презрев комфорт, полез покорять гору Кинабалу. На пространстве между Гималаями и Папуа Новой Гвинеей нет места с большим разнообразием флоры на склонах. Именно поэтому гора занесена в список мест мирового наследия ЮНЕСКО. Тут благоденствует 1200 видов диких орхидей, включая один из самых редких и дорогих — «Башмачок Ротшильда». Не меньше выбор растений-кувшиночников, поедающих насекомых; один из них — кувшиночник Раджи Брука — легко вмещает 3,5 л жидкости и может «переварить» не только попавших в него букашек, но даже небольшого грызуна!

Впрочем, ботанические чудеса — лишь прелюдия к восхождению на вершину высотой 4095 м. Поднявшись до лагеря на уровне 3300 м в первый день, на следующий встаю в три утра и карабкаюсь в темноте,





*Для многих восхождение
на гору Кинабалу является
самым ярким впечатлением
от Борнео*



Снизу гора Кинабалу кажется вполне дружелюбной, но путь наверх сильно крут.

Осторожно: у самого большого цветка в мире не самый приятный запах.

На странице справа: Один из многих видов орхидей на склонах Кинабалу.

Самец птицы-носорога замуровывает самку в дупле на время взращивания потомства.

держась за веревки, чтобы встретить на вершине восход. Ранний подъем отнюдь не панацея от капризной погоды: мне достался туман, и видимость наверху никакая. В таких случаях кадазан-дусуны, которые работают носильщиками и считают гору священной, говорят, что туристы прогневали ее духов.

Двигаясь от Кота Кинабалу вдоль побережья на север, наша яхта *Raja Laut* встает на ночевку у острова Мانتанани, известной популяцией дюгоной и песчаными пляжами. Затем огибаем самую северную оконечность Борнео, попадая из Южно-Китайского моря в море Сулу. Три близлежащих крупных острова Бангей, Баламбанган и Малавали вот-вот станут самым большим морским заповедником Малайзии, но подход к ним усыпан коварными рифами, и, следовательно, большим количеством затонувших кораблей: здешний небольшой порт Кудат когда-то был столицей Британского Северного Борнео, и острова находились на торговом пути к Филиппинам.

После Кудата чартеры обычно поворачивают обратно в Кота Кинабалу, но, если позволяет время, то путешествие вдоль восточного побережья Борнео сулит любителям экзотической фауны много удовольствий. Здесь и самый большой в мире черепаший заповедник, и реабилитационный центр «Сепилок», где пестуют осиротевших орангутанов и готовят их к самостоятельной жизни в лесу. Но если орангутанов можно увидеть и на Суматре, то обезьяна-носач живет лишь вдоль рек Борнео. Красный свисающий нос у самца смешно задирается, когда он покрикивает на «гарем» из полудюжины самок. Это не единственная часть анатомии, которая у самца торчком, из-за чего зоопарки не торопятся включать

его в свои коллекции. Чтобы понаблюдать за носачами, гиббонами, борнейскими мини-слонами, крокодилами и птицей-носорогом, яхты с небольшой осадкой заходят прямо в устье Кинабатангана — второй по длине реки Малайзии.

После горных, лесных и пещерных зрелищ остаются только подводные, и тут восточное побережье Борнео тоже в авангарде. В свое время Жак-Ив Кусто назвал подводный мир возле острова Сипадан «нетронутым произведением искусства», и с тех пор остров считается подводной меккой среди дайверов. Он представляет собой коралловую корону, венчающую вулканический конус, который поднимается с морского дна на 600 м и расширяется кверху наподобие руки, держащей разноцветную палитру. Те, кто чувствуют себя под водой уверенно, могут заглянуть в Черепашую пещеру, где покоятся останки заблудившихся в ее ответвлениях черепах. Названия популярных мест для дайвинга говорят сами за себя: Висячие сады, Улица рифовых акул, Мыс барракуд.

Если, услышав слово «Борнео», вы вспоминаете, как в юношеские годы бредили экспедициями на индейских каноэ по потаенным рекам навстречу охотникам за черепами и диковинному зверью, если вас до сих пор пробирает дрожь при мысли об этом, то будьте спокойны: все осуществимо. Конечно, время не стоит на месте, и нынче показателем статуса служат не высушенные вражьи головы, а работа на нефтепромысле в Брунее, но подвесные моторы и мини-аэродромы в джунглях не меняют главного: Борнео остается одним из редких мест планеты, где, не сходя с проторенных троп, набираешься впечатлений на всю оставшуюся жизнь. **МВУ**

ИСТОРИЯ ПРОДОЛЖАЕТСЯ

Престижную European Powerboat of the Year — премию, которой награждают на выставке в Дюссельдорфе самые выдающиеся лодки, получить трудно. Не менее сложно попасть в число номинантов: международное жюри ведет строгий отбор — только лучшие из лучших! В этом году в категории круизеров длиной до 35 футов номинирована модель Atlantis 34, и поверьте — вполне заслуженно.

Текст **Антон Черкасов** Фото **Atlantis**



Палуба в носу оборудована большим лежаком для загара; высокий сплошной релинг делает эту зону безопасной для отдыха и работы со швартовыми

Благодаря открывающемуся фрагменту хардтопа и щедрому остеклению надстройки (40%) эта модель и выглядит, и является классическим примером открытого круизера

Оптимальное сочетание приличной килеватости на транце (17°) и высокого надводного борта — внешнее проявление мореходных качеств лодки (категория «В»)

Еще в прошлом году мимо причала с яхтами Atlantis на каннской выставке можно было пройти, не заметив, пожалуй, только темной ночью: днем яркая оранжевая обивка мебели в кокпитах новых моделей цепляла глаз, эффектно сочетаясь с черными элементами надстройки и делая лодки безошибочно узнаваемыми. Однако с тех пор компания изменила стратегию и в этот раз представила всю линейку в более степенном и солидном сером цвете. На мой вопрос о резком изменении цветовой схемы сотрудники компании S. Marine Yachts, представляющей Atlantis Yachts в России, ответили, что во многом это их заслуга. Весь прошедший год дилеры не переставали убеждать верфь в том, что российскому (да и не только) покупателю оранжевый цвет покажется слишком «революционным». При всем своем колорите подобной цветовой палитре действительно сложно претендовать на статус мейнстрима, и это хорошо демонстрирует автомобильный рынок. Но если лодки Atlantis нравились кому-то именно своей фирменной оранжевой расцветкой, то расстраиваться не стоит — она по-прежнему доступна в качестве недорогой опции.

Интересный спорткруизер, управление которым может дать большое удовольствие

Другое затронувшее весь модельный ряд косметическое изменение заключается в том, что с этого года на хардтопах лодок появился символ с надписью «By Azimut». Итальянские маркетингологи решили укрепить позиции бренда за счет демонстрации связей с «родительской» компанией Azimut-Benetti. Идея в том, чтобы люди изначально воспринимали круизеры Atlantis как спортивную открытую линейку Azimut с соответствующими технологиями, качеством постройки и отделки. Компания нацелилась успешно выступить во всех сегментах рынка, и если в отношении крупных флайбридных круизеров и яхт всех калибров тут полный порядок, то на «дальнем» бюджетном конце модельного ряда оставалась небольшая вакансия, которую и заполнила Atlantis 34.



Большой стол позволяет сервировать ужин для всей команды; ближе к ночи это место трансформируется в ложе на двоих

Концепция новой лодки соответствует тому, с чем мы уже знакомы по предыдущим моделям Atlantis 38 (читайте тест в МВУ №5, 2012) и Atlantis 48 (№2, 2012). При длине 10 м яхта получилась весьма широкой (3,5 м) и может похвастаться хорошей обитаемостью как снаружи, так и внутри. Перейти из кокпита на носовую палубу, где располагаются стандартные лежаки для загара (верфь не забыла добавить здесь презентабельные стальные подстаканники), можно по любому борту. Ведущие к боковым проходам ступени предусмотрительно покрыты тиком — меньше вероятность поскользнуться, да и выглядит кокпит более солидно.

Пассажирские сиденья на главной палубе сгруппированы в единый Г-образный диван по левому борту и не мешают перемещаться по лодке даже будучи занятыми. При такой длине это большое преимущество, достичь которого возможно лишь с увеличением ширины корпуса. Прямоугольный тиковый стол также убран из прохода, но для полноценной трапезы его площади явно маловато, и здесь очень не помешала бы вторая откидная секция. Уверен, что верфи ничего не стоит добавить ее по желанию клиента или даже включить такой стол в базовую комплектацию, учитывая, что с приготовлением пищи на борту проблем не будет: помимо камбуза на нижней палубе, в кокпите оборудован достойный ветбар с мойкой и грилем.

В хардтоп врезан широкий люк из мягкого материала, открывать который придется вручную. Он закреплен в направляющих достаточно плотно, чтобы не допускать произвольного открытия на ходу,

но движется при этом не слишком туго, а при желании можно заказать для него электропривод. Интересно будет услышать отзывы владельцев относительно водонепроницаемости люка и возможного нагрева на ярком солнце, ведь сверху в целях улучшения дизайна применен материал черного цвета. Еще одна приятная деталь — установленные в хардтопе регулируемые точечные светодиодные светильники, которые можно направлять на те зоны кокпита, где требуется больше света.

Формально на нижней палубе Atlantis 34 числится лишь одна каюта, однако фактически на борту могут достаточно комфортно обитать четыре человека, если, конечно, они готовы делить между собой один санузел. Вся носовую часть занимает салон с широким на этот раз столом, который можно опустить, чтобы, использовав закладные подушки, превратить сиденья в большую широкую кровать. В этом случае трансформируемый салон-каюта по комфорту вполне способен конкурировать с отдельной каютой-«конвертом», в которой двуспальная лежанка располагается под палубой кокпита. Не исключаю, что путешествующие вдвоем владельцы будут использовать последнюю в качестве кладовки, и отдадим должное проектировщикам — рядом с кроватью можно стоять в полный рост. Весьма удачно реализовано естественное освещение в салоне: двухсекционные вытянутые иллюминаторы вдоль бортов и два световых люка (один при входе, второй над камбузом, плюс круглый бортовой иллюминатор там же) позволяют называть это помещение салоном. Кстати,

Вверху:
Подпалубное пространство лодки дизайнеры умело разделили на зоны: носовой салон и расположенную на миделе двухместную каюту. Площадь кровати в каюте 147 × 200 см, площадь лежа на месте динетты — 200 × 250 см. В отделке помещений обильно использована древесина дуба с лакированными вставками; высота потолка 1,9 м.

Бортовые
иллюминаторы
и верхние люки
обеспечивают
достаточное
количество
дневного света



На компактной рулевой консоли нашлось место полному комплексу органов управления, включая комбинированный картплоттер, прибор Tridata, управление ПУ и пр.

ДОСЬЕ



ДЛИНА 34 Ф (10,25 М)
ШИРИНА 11 Ф (3,52 М)
ОСАДКА 3 Ф (0,99 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ 8,5 Т
ЗАПАС ТОПЛИВА 750 Л
ЗАПАС ВОДЫ 185 Л
ДВИГАТЕЛИ
 2 × VOLVO PENTA D3/DP (220 Л.С.)
МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ 34 УЗЛА
КАТЕГОРИЯ RCD «В»
ДИЗАЙН NEODESIGN/
 ATLANTIS/SEAWAY
СТОИМОСТЬ В ЕВРОПЕ
 ОТ € 180 000



КОРМА

Площадь транцевой платформы составляет более 2,5 м², и опционально ее можно увеличить вдвое, что позволит держать там небольшой тендер

Формально на лодке одна каюта, но место для ночлега на борту есть для двух пар

люк над камбузом выполнен из матово-молочного стекла и не заметен с главной палубы. Помимо мойки из нержавеющей стали и двухконфорочной плиты, на камбузе установлены холодильник и микроволновая печь, которые аккуратно спрятаны за дубовыми фасадами. Конечно, рабочая поверхность столешницы невелика, но для круизера такой длины камбуз достоин похвалы.

Теперь о главном. Первое, на что я обращаю внимание при знакомстве с новыми моделями спортивных и флайбриджных круизеров длиной 30–40 футов, — это обзор с поста управления. К сожалению, в пылу конкурентной борьбы верфи порой, кажется, совершенно забывают о том, что купивший судно человек будет ходить на нем в море, и появляются лодки, управлять которыми на высокой скорости по причине плохой обзорности трудно и даже опасно.

В Atlantis об этом знают, поэтому постарались подобного не допустить. Когда сидишь, проблем с обзором нет, по крайней мере пока лодка без хода. Для ног предусмотрена удобная подставка из тика, под которой оборудован небольшой рундук. Но стоит встать у штурвала, как прямо перед глазами оказывается верхняя часть «рамы» ветрового стекла. Однако конструкторы ловко исправили этот

недостаток второй подножкой. В основании сиденья рулевого закреплена тиковая панель, которая откидывается и опирается на борт у передней подножки, добавляя те необходимые сантиметры для комфортного управления стоя. Обратите внимание, что в этом случае удобство не зависит от роста капитана — просто кому-то понадобится вторая подножка, а кому-то нет. Красивое и изящное решение, за которое инженеры достойны похвалы.

В остальном пост управления Atlantis 34 вполне характерен для лодок такого типа: консоль достаточно узкая, не перегружена приборами (аналоговые, кроме компаса, вообще отсутствуют), ручки управления двигателями удобно расположены под правой рукой, а вот два блока кнопок вынесены прямо за штурвал под многофункциональным дисплеем, и во время движения нажимать некоторые из них, возможно, будет не очень удобно.

Подводя итог, скажу, что Atlantis 34 произвел на меня положительное впечатление, и при выборе открытого спортивного круизера стоимостью до € 200 000 я бы рассматривал его в числе основных претендентов. Пусть стеклопластиковая лодка с умеренной килеватостью на транце 17,5° не может похвастаться самой высокой в классе максимальной скоростью, но обещанные верфью 32–34 узла — это вовсе не мало, и мы с нетерпением ждем тест-драйвов, чтобы оценить ее динамические характеристики и поведение в море. А сегодня ясно одно: в категории 30-футовых открытых круизеров появился достойный игрок, эксплуатация которого обещает обернуться весьма приятным занятием. **МВУ**



Большая площадь флайбриджа
позволяет реализовать любые
варианты компоновки любой
мебели и оборудования

В РОССИИ. С ЛЮБОВЬЮ

В Саратове началось производство хаусботов американской марки Thoroughbred Houseboats.

Текст **Ольга Селезнева** Фото «Лодка Хаус»

Что такое хаусбот? Вопрос не праздный, ибо у нас в стране ответить на него способны немногие. В отличие от Европы и особенно Америки, где подобный тип судов для отдыха и путешествий весьма распространен. Эти «лодки» активно берут в чартер: в Европе обычно предлагают небольшие, вовсе не «юные» и довольно аскетичные (по оборудованию и оформлению) хаусботы, что создает, мягко говоря, не совсем верное впечатление о возможностях судов этого класса.

Итак, что же такое хаусботы? В них есть что-то от яхт, что-то от плавучих «домов» (стоечных судов по классификации Регистра), но в целом это ни то ни другое. От первых они отличаются архитектурой, предполагающей несравнимое ни с какой яхтой огромное внутреннее пространство, а также довольно ограниченной (соразмерно длине) мореходностью: хаусботы предназначены не для моря или подобных серьезных водоемов, а для внутренних вод (хотя крупные модели с высоким надводным бортом вполне могут пройти Онежским или Ладожским озером). С другой стороны, хаусботам присущи некоторые черты «дальнобойных» моторных яхт: большой запас воды и топлива для долгих походов плюс возможность установки дополнительного оборудования, например,

системы очистки забортной воды (чтобы пополнять запасы на ходу) или топливных танков большей вместимости для увеличения дальности хода. Как и экспедиционные яхты, хаусботы неторопливы — во-первых, из-за специфики обводов (корпус в плане практически прямоугольный), а во-вторых, из-за того, что за скоростью здесь никто особенно не гонится: приоритет — эффективное использование топлива, поэтому двигатели на хаусботах (один или два стационарных, а то и подвесных — в бюджетном варианте) небольшие и экономичные...

На первом судне, построенном под Саратовом на производственных мощностях холдинга «Лодка Хаус», которое мы тестировали на Волге, стоял один Cummins QSD 2.0 (170 л.с.) с колонкой Bravo II. Скорость мы получили 7,8 узла (без малого 15 км/ч); измерения проводили по течению и против него. Любопытно, что при спецификационных 4000 об/мин тахометр показывал максимум 3050 об/мин. Расход топлива на этом режиме двойной по сравнению со стендовой винтовой характеристикой. Остается предположить, что наша лодка была заметно перегружена против своего нормального водоизмещения или винт был гидродинамически тяжелым. Можно попытаться подобрать винт «полегче», разгрузить судно, что позволит двигателю работать в «долговечном» режиме. Впрочем, после

По обитаемому пространству хаусбот не сравнится ни с какой яхтой такой же длины



испытаний верфь уже решила заменить один двигатель на два меньшей мощности, что повысит ресурс установки, даст прибавку скорости и запас по оборотам (не помешает на случай волнения).

Что касается сравнения с плавучим домом, то здесь хаусбот отличается, скажем так, большими навигаторскими амбициями. Это вам не ресторан-дебаркадер или ржавая баржа, приспособленная под жилье где-нибудь на канале в Амстердаме. Помимо упомянутой пропульсивной установки и других общесудовых систем, на борту есть два наппигованных всевозможной электроникой поста управления (на флайбридже и в салоне), носовые и кормовые подрульки — в общем, все, чтобы управлять этим судном было приятно, удобно и безопасно, а эффектная картинка за бортом менялась непрерывно.

О хаусботах американской верфи *Thoroughbred Houseboats*, появившихся на российском рынке благодаря компании «Лодка Хаус», мы уже писали. Для меня первое знакомство с этими судами стало большой неожиданностью — в первую очередь из-за размеров и внутренней отделки. Модельный ряд *Thoroughbred Houseboats* простирается от 13 до 40 м (!), а дизайн интерьера — практически как на суперяхтах (плюс почти безграничные возможности кастомизации под конкретного клиента). Представление о том, что хаусботинг — довольно непритязательный вид отдыха,

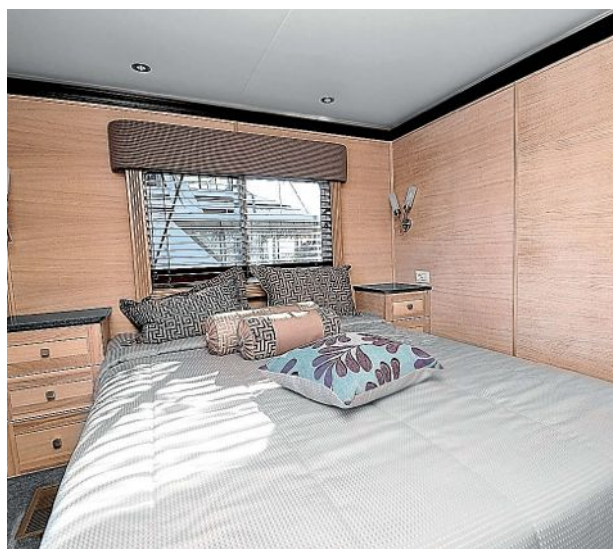
пришлось срочно пересмотреть. Кроме того, теперь эти лодки не обязательно возить к нам из США, что требует немалых дополнительных расходов: их выпуск по лицензии налажен в Саратове. Первый российский хаусбот длиной 15,5 м спущен на воду в сентябре (его мы и тестировали); на подходе — еще два корпуса.

Производство в Саратове — не просто отверточная сборка: в компании «Лодка Хаус» провели детальную оценку, какие материалы и комплектующие из США можно заменить (с одобрения американской стороны) на российские или европейские, чтобы уменьшить производственные издержки. В результате уже удалось добиться снижения цены на 30–35% по сравнению с хаусботами из США. Разумеется, не в ущерб качеству. Для производства корпусов используется российский алюминиевый сплав АМГ5: американцы строят из такого морские суда, а для пресной воды используют сплав с меньшим содержанием магния. Планируется также заменить привозные изделия из стеклопластика на произведенные в России. При этом генеральный директор «Лодка Хаус» Юрий Андреев пообещал, что никакой самодеятельности не планируется: лодки будут строить при обязательном согласовании с американской стороной, в соответствии с модельным рядом и стандартами качества *Thoroughbred Houseboats*. Единственное отличие — пока в Саратове будут выпускать хаусботы длиной до 20 м, что связано с ограничениями, которые накладывает регистрация



КОРМА

Кажущаяся излишняя сложность оформления кормового кокпита обусловлена важностью зоны в плане как обслуживания судна, так и развлечений на борту



На странице слева:

Салон похож на веранду большого загородного дома. В таком интерьере с декоративными шторами рулевая консоль выглядит неожиданной. Только следует помнить — это судно!

Сверху вниз:

В любом ракурсе салон остается эффектным, функциональным и просторным. Обратите внимание на холодильник (впереди) и тумбу с телевизором (слева).

Мастер-каюта с большой кроватью и окном в изголовье.

Кухонный модуль не только органично вписался в интерьер салона — кухня сама по себе прекрасно оборудована.

Сауна: если она на лодке не нужна, вместо нее оформляется небольшая каюта.

Гостевая (детская) каюта с двумя раздельными койками.

Хаусботы, произведенные в России, обойдутся на 30% дешевле построенных в США

ГИМС (вся продукция уже сертифицирована). Сейчас идет процесс согласования производства более крупных судов под Речной регистр РФ.

Сотрудники саратовского производства прошли обучение в США, а постройку первого хаусбота в России контролировал Род Пэриш, технический директор Thorougbred Houseboats. Он будет присутствовать при спуске на воду каждого последующего судна, и риску предположить, что в Россию ему придется ездить часто: одновременно в постройке могут находиться несколько корпусов. А то, что Россия с ее реками и озерами, — настоящий рай для хаусботов, дает основания предположить, что простаивать производство не будет.

Многие производители хвалятся тем, что их лодки выглядят крупнее истинных размеров. Первый хаусбот из Саратова кажется просто огромным. Объясняется это в первую очередь гигантским флайбриджем: при такой архитектуре длина палуб одинакова. На классической моторной яхте сделать флайбридж близких размеров получится разве что при длине лодки от 80 футов. Такой флайбридж допускает массу удобств и даже роскошеств: диваны, лежаки и шезлонги,





Легкие стойки, поддерживающие хардтоп, издали не видны, и кажется, что навес парит над верхней палубой

Большая площадь флайбриджа позволяет реализовать массу вариантов компоновки любой мебели и оборудования



Наличие водной горки и других средств для развлечения на воде — не последняя из привлекательных черт лодок этого типа

Жесткий навес-хардтоп над флайбриджем, помимо того что защищает верхнюю палубу, придает архитектуре лодки завершенность

Обилие свободных площадей на главной палубе позволяет ловить рыбу прямо с борта, не спуская тендер, переходя с одного места на другое



«нафаршированную» техникой огромную барную стойку (гриль, холодильник и т. п.) плюс неперенные барные стулья вокруг — все как на суперяхтах. В кормовой части даже установлена водная горка, с которой можно скатываться в воду, как в аквапарке. Есть место и для установки джакузи, как на более крупных хаусботах. А теперь попробуйте представить это все на «нормальной» 50-футовой яхте!

Нижняя палуба кажется еще просторнее, поскольку задействованы практически все 5 м ширины корпуса: хаусботы можно строить и с потопчинами (проходами вдоль борта), но «наш» ради увеличения внутреннего пространства выполнен без них. Проходить с носа на корму можно через салон, а вывешивать кранцы — с флайбриджа. Носовой и кормовой кокпиты очень просторны, причем первым можно пожертвовать, если вы хотите, чтобы ваш хаусбот был больше похож на яхту. Конструкция позволяет сделать у понтонного прямоугольного корпуса нос, только вот зона отдыха в передней части в этом случае будет урезана, тогда как в оригинальной версии там есть диван и умещается довольно большой складной стол.

В корме зона отдыха не предусмотрена, поскольку это место несет серьезную функциональную нагрузку: здесь устроены трап на флайбридж, люки доступа к двигателю и генератору (под еще одним люком — большой рундук); здесь можно поставить гидроцикл (или два?) и отсюда же попасть в сауну. Ее кормовое расположение вполне логично: вышел из бани — прыгнул в воду, освежился, вылез по трапу — и обратно.

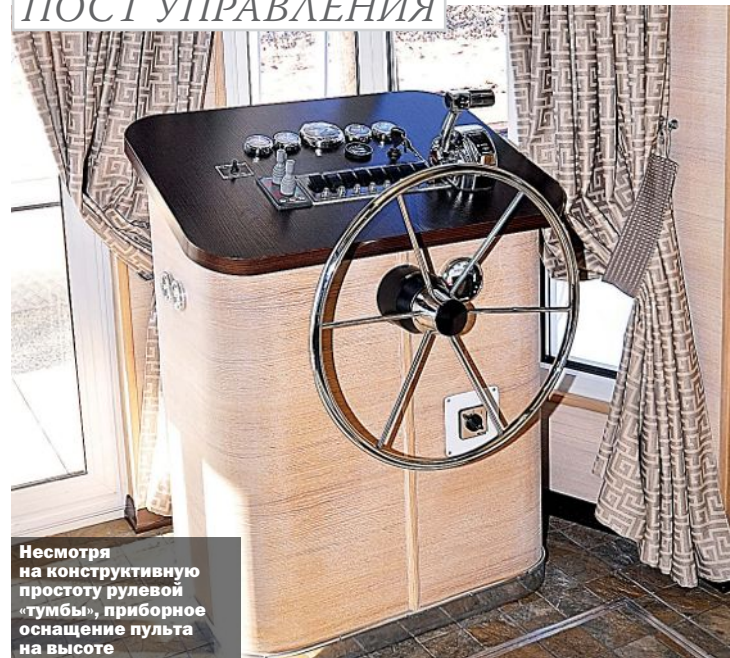
Если сауна не нужна, вместо нее оформляется небольшая каюта. На «нашем» хаусботе кают было две: мастер-каюта между кормовым кокпитом и салоном и гостевая/детская с парой отдельных коек уровнем ниже. При необходимости дополнительные спальные места организуются в салоне: достаточно, чтобы стоящий там диван был раскладным. Раскладывать его есть куда — по площади и свободной расстановке мебели салон больше похож на гостиную в загородном доме. Помимо столовой, упомянутого дивана, телевизора, выезжающего из специальной стойки, и поста управления, здесь есть потрясающих размеров и удобства кухня. Поскольку нет нужды экономить место, то холодильник не просто высокий, но двустворчатый, как принято у американцев, со встроенными льдогенератором и охладителем для напитков. Есть посудомоечная машина, отдельно — духовка и СВЧ-печь (часто ради экономии места ставят комбинированный вариант), 4-конфорочная плита и шкафы, шкафы, шкафы... В одном из них, скромно занимающем угол возле столовой, спрятана стиральная/сушильная машина и полки для белья.



КОНСОЛЬ

Рулевая консоль на флайбридже выглядит совсем по-яхтенному: управлять лодкой отсюда гораздо привычнее

ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ



Несмотря на конструктивную простоту рулевой «тумбы», приборное оснащение пульта на высоте

МОТОРНЫЙ ОТСЕК



Такие суда для путешествий по рекам и озерам давно популярны в США и Европе

Что хотелось бы подчеркнуть отдельно, так это уровень отделки — он попросту высочайший. Деревянная отделка из беленого дуба, отличный текстиль, продуманные детали и очень, очень аккуратное исполнение. Остается только поздравить с отличным дебютом всех, кто приложил руку к этому проекту. А еще — будущих владельцев этих пока малоизвестных у нас диковинных лодок-хаусботов. Надеемся, их «акклиматизация» пройдет легко и быстро. **МВУ**

ДОСЬЕ

ДЛИНА 51 Ф (15,54 М)
ШИРИНА 15 Ф (4,57 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ 14,5 Т
ОСАДКА 0,80 М
ЗАПАС ТОПЛИВА 1090 Л
ЗАПАС ВОДЫ 1000/2000 Л
НАКОПИТЕЛЬНЫЙ БАК 500 Л
ВЫСОТА В ПОМЕЩЕНИЯХ 2,36 М
ШИРИНА КУПАЛЬНОЙ ПЛАТФОРМЫ 0,91 М
СТОИМОСТЬ В РОССИИ ОТ
 11 700 000 РУБ.
СТОИМОСТЬ ПРОТЕСТИРОВАНОГО ОБРАЗЦА 16 000 000 РУБ.

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 1 × Cummins QSD 2.0 (170 л.с.), колонка Bravo II

РЕЖИМЫ	ECO		FAST		MAX	
Об/мин	1500	2000	2400	2500	2800	2900
Скорость	7,5	9,6	11,6	12,6	13,3	13,8
Расход	4	7,5	14,9	17	18	20
Дальность	1840	1256	762	726	724	676
УРОВЕНЬ ШУМА, ДБА						
Флайбридж	59	64	65	67	68	68
Салон	55	56	57	57	58	59

Скорость в км/ч, расход в л/ч, расстояние в километрах с учетом 10-процентного резерва. Загрузка: 80% топлива, воды нет, 12 человек на борту. Температура воздуха +19 °C, температура воды +17 °C, волнение 1 балл, сила ветра 2 балла.

ЭЙФОРИЯ ЗА ЭЙФОРИЕЙ



Вслед за успешной на рынке моделью Velvette 25 Euphoria казанская верфь выпустила 24-футовую лодку. Чем же новый катер Velvette 24 лучше предшественника?



В тот жаркий июльский день, когда в самом сердце Казани на озере Верхний Кабан мы тестировали элитную Velvette 33 Intelligent (см. статью в МВУ №5, 2012), мне довелось прокатиться и на другом, более традиционном катере — Velvette 24 Euphoria. У верфи Velvette уже есть весьма похожая модель выходного дня с каютой — Velvette 25, пользующаяся хорошим спросом. Что же побудило компанию выпустить новый катер весьма близкой длины и чем модели различаются?

Задачу сравнения двух лодок сильно упростил случай: днем перед самым тестом, когда солнце уже распалилось не на шутку, мы отправились на Velvette 25 искупаться на Волгу, чтобы потом почти сразу пересест на Velvette 24. Одно из основных отличий нового катера состоит в том, что он спроектирован под подвесной мотор, тогда как Velvette 25 оборудуется стационарным двигателем с поворотной откидной колонкой. Построены обе лодки на базе одного и того же килеватого (19° на транце) корпуса с поперечным реданом в центральной части. Оба катера рассчитаны на мощность 200–300 л.с., и на транце нашей тестовой «Эйфории» в тот день красовался 300-сильный мотор Yamaha. При солидной загрузке с полным баком топлива и шестью пассажирами на борту (тесно не было!) по результатам нескольких галсов катер показал максимальную скорость 73,4 км/ч (39,6 узла), причем выход на глиссирование с места занимал всего 6–7 с. По словам представителей верфи, во время ходовых испытаний незагруженная лодка с полупустым баком и двумя пассажирами на борту развивала 86 км/ч (46,4 узла), что является очень хорошим результатом. Диаметр циркуляции оказался невелик — немногим более трех длин корпуса, причем при правой циркуляции он был чуть меньше, чем при левой (сказался реактивный момент вращающегося винта и небольшое смещение двигателя на транце относительно ДП). Кстати, подмоторная ниша с рундуками отличается удобной формой, поэтому обслуживать двигатель здесь будет очень легко.

Другое существенное отличие новой модели заключается в планировке главной палубы. Если Velvette 25 с его полукруглым диваном и манерным лежаком для загара больше уместен для «показательных» выездов с гламурной дамой, то Velvette 24 определенно более практичен и ориентирован на компанейское времяпрепровождение. П-образный диван

*На ходовых испытаниях
незагруженная лодка
разогналась до 46 узлов*



с квадратным столиком здесь существенно удобнее и функциональнее, а главное — в кокпите гораздо больше свободного места. Во время теста стол был снят, но даже с ним передвижение в кокпите не вызывает сложностей. Под сиденьями по периметру оборудованы глубокие рундуки, а ходовой тент складывается и опускается в специальную нишу позади дивана — у Velvette 25 такая возможность отсутствует. Другой пример — ветбар: теперь это не одинокая скромная мойка рядом с диваном, а уже вполне оформленная «микрোকухня» с плитой и холодильником по левому борту, где можно не только помыть фрукты, но приготовить нечто более существенное.

«На этой лодке все, как и на Velvette 25, но практичнее!» — поясняет владелец верфи Михаил Клопоух, который, кстати, сам ходит на Velvette 25 и участвовал в разработке новой модели, опираясь на собственный опыт. В базовой комплектации на катере уже есть целый ряд приятных и необходимых вещей вроде носового якорного роульса, рыма (лодка трейлерная!), подготовленного места для установки гальюна, гидравлического рулевого управления, высокого релинга и регулируемого по высоте штурвала. Пост управления на Velvette 24 стал строже и в отношении компоновки, и с позиций дизайна. Рулевая консоль не богата кнопками, но здесь найдется место для не самого маленького картплоттера (экран до 7 дюймов) и дисплея, отображающего параметры работы двигателя, а магнитола и классный стальной подстаканник (их на катере я насчитал минимум семь!) верфь предусмотрела заранее. Удобное и качественно выполненное двухместное сиденье рулевого с фирменными логотипами снабжено откидным валиком и спинкой-трансформером: на якорной стоянке ее можно перекинуть к штурвалу, и у столика в кокпите появится еще одно место.

Вверху:

Трап на носовую палубу отформован прямо в сдвижной двери носовой каюты.

Слева:

Удобная подмоторная ниша обеспечивает хороший доступ к двигателю.

На странице справа:

Помимо двух бортовых иллюминаторов, в носовой каюте присутствует открывающийся световой люк.

Наряду с другими моделями Velvette новая Euphoria участвовала в сопровождении гонок Formula One H2O



ВЕТБАР

На главной палубе Velvette 24 оборудован вполне функциональный камбуз с плитой, мойкой и холодильником

Дверь носовой каюты служит одновременно и трапом на носовую палубу — прямо на ней отформованы ступени, и вся эта конструкция сдвигается к правому борту под рулевую консоль. Такое решение достаточно популярно у европейских производителей. Единственным его недостатком, на мой взгляд, является не слишком удобное управление катером при открытой каюте: рулевому придется немного поджимать ноги, да и дверь, будучи не зафиксированной, будет ездить из стороны в сторону на волне. Зато широкие и удобные ступени выглядят более безопасно, чем маленькие «пяточки» у некоторых конкурентов, куда помещается лишь носок стопы.

Самой носовой каюты изменения почти не коснулись, да и придумать здесь при такой длине катера что-то особенное не просто. Но все-таки на верфи добавили один приятный момент, который для кого-то может оказаться важным: в каюте Velvette 24 предусмотрена возможность установки компактного морского туалета (опция стоимостью менее 20 000 руб.).

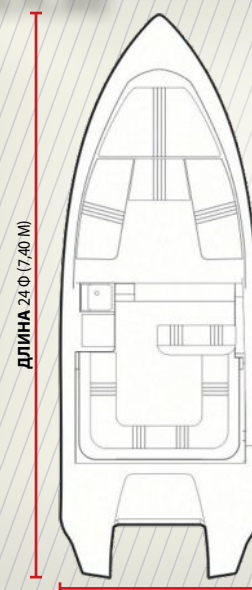
Кроме того, под кокпитом оборудована шхера с двумя спальными местами, поэтому при необходимости на борту в тепле могут переночевать четыре человека.

Разрабатывая новую модель, верфь Velvette, помимо собственно создания отличной лодки, преследовала и другую цель: сделать так, чтобы ее стоимость была сопоставима с ценой рекомендованного для нее подвесного мотора. И задачу казанцы успешно решили: базовая стоимость катера с запасом недотягивает до психологически важного порога 1 млн руб., и Velvette 24 Euphoria обойдется покупателям в меньшую сумму, чем подвесник Yamaha мощностью 300 л.с. (верфь давно сотрудничает с японцами по части подвесных моторов).

Замечу, что на фоне всеобщей инфляции верфи уже не первый год удается удерживать разумные цены, но происходит это не за счет экономии на материалах и квалифицированном труде, а за счет грамотного выбора поставщиков комплектующих и оптимизации производственных процессов.

Учитывая хорошие возможности персонализации (пара десятков вариантов расцветки корпуса и обивки), из Velvette 24 нетрудно сделать заметную, выбивающуюся из ряда похожих катеров универсальную лодку выходного дня, с которой и классный пикник можно организовать, и на водных игрушках покуролесить до состояния полной эйфории. **МВУ**

ДОСЬЕ



ДЛИНА
24 Ф (7,40 М)

ШИРИНА
8 Ф (2,55 М)

ОСАДКА
20 (0,54 М)

ЗАПАС ТОПЛИВА
260 Л

ЗАПАС ВОДЫ
50 Л

ДВИГАТЕЛЬ ПОДВЕСНОЙ
200–300 Л.С.

КОЛИЧЕСТВО СПАЛЬНЫХ МЕСТ
4

ДИЗАЙН
VELVETTE

СТОИМОСТЬ ОТ
897 500 РУБ. (комплектация Base)
1 124 938 РУБ. (комплектация Optima)
1 536 514 РУБ. (комплектация Max)



Снежные Викинги

С кем отправиться на зимнюю охоту в заснеженную тайгу или совершить путешествие по скованным льдом рекам и озерам?

Текст **Антон Черкасов** Фото **Роман Романишин**





Есть в России регионы, где зимой жизнь без снегоходов останавливается. Вернее, можно ходить на лыжах или ездить на собаках, но это будет уже другая жизнь, а современному человеку снегоход там просто необходим. Именно в одном из таких мест, за Уралом, мне довелось познакомиться с «викингами», но не с бородатыми скандинавскими воителями, а с новыми японскими снегоходами Yamaha, на капоте которых красуется увенчанный рогами остроконечный шлем. В марте там еще не пахло весной, мороз крепко держал Обь под ледяным колпаком, а уснувшие на зиму топкие болота покрывал глубокий девственный снег. Нам предстояла длинная поездка на отдаленную заимку, но прежде нужно было поближе узнать этих самых «викингов».

К сезону 2013 года Yamaha представила два обновленных снегохода. В первую очередь изменения коснулись одной из самых популярных в нашей стране моделей — VK540, которая теперь получила индекс IV. Этот утилитарный трудяга пришел на рынок снегоходов Wide Track в начале 1980-х годов, а в своей третьей реинкарнации выпускался предыдущие 10 лет. В России младшего «викинга» любят прежде всего за высокую надежность, но и разумная стоимость не на последнем месте, поэтому по продажам он давно впереди (в прошлом году российская «популяция» пополнилась на пять с лишним тысяч штук). С этого

Солидный «альпийский рейнджер» выдал отличный «максимал» — 105 км/ч!

года VK540IV оснащается новой торсионной настраиваемой задней подвеской с газовыми амортизаторами, гусеницей Camoplast Ripsaw Full с высокими грунтозацепами (3,5 см против 2,5 см у VK540III) и более широкими облегченными (частично полыми) лыжами с улучшенным килем. Кроме того, в лучшую сторону изменились подножки и пассажирские ручки — последние стали выше и мягче и обеспечивают удобный захват.

В итоге машина более уверенно идет в глубоком снегу, и больше нет необходимости пользоваться накладками-расширителями лыж, которые сами стали лучше плыть в снегу, а райдер чувствует себя более комфортно на неровностях рельефа (ход задней подвески 38,5 см). Кроме того, за счет изменений в подвеске и углах атаки трака снегоход меньше склонен закапываться при движении задним ходом. Приводной вал получил новые шестерни, которые не позволяют гусенице проскальзывать, если вдруг на неровностях ее натяжение ослабло.

От VK540IV не стоит ожидать чудес в плане максимальной скорости и маневренности: это



Зацепы

Стандартные траки на обеих «викингах» имеют зацепы высотой 3,5 см, обеспечивающие высокую проходимость



Вверху: Yamaha VK540 всегда славилась исключительной надежностью работы при экстремально низких температурах, и VK540IV не стал исключением.

не гоночный болид, и задача у него другая. Тем не менее назвать его медлительным тоже нельзя: приемистый двухтактный полулитровый мотор (47 л.с.) с воздушным охлаждением обеспечивает снегоходу резвый разгон даже с тяжелыми седоками и хорошую тягу на пониженной передаче — аппарат справится с грузом весом до тонны. Надежный карбюратор Mikuni позволяет без проблем заводить двигатель при низких температурах (до -40°C), а в стандартную комплектацию включен электростартер. Если идет речь об эксплуатации в экстремальных условиях, а именно для них и выбирают 540-ю модель, то можно оборудовать снегоход опциональной системой подогрева карбюратора. VK540IV отлично тропит в пухляке, и, что важно, при весе чуть менее трех центнеров его не так сложно откапывать и вытаскивать из сугробов в одиночку, в отличие от более массивных



четырехтактных моделей. Мне удалось убедиться в этом на собственном опыте, когда я случайно угодил в неприметную, засыпанную снегом канаву на пересеченной местности. И «нос» с практичной телескопической подвеской, и «корму» VK540IV может без особых мучений приподнять и занести в сторону один человек. Кстати, помимо снегоходов стандартного черного и красного цвета, Yamaha запустила в производство ограниченную серию «альбиносов» — VK540IV Limited отличается наличием тахометра



и маскировочным белым окрасом, причем касается это не только капота, но и туннеля, обивки сидений, зеркал и багажника, что, безусловно, оценят охотники и рыбаки. Стоимость снегохода в белом исполнении выше стандартного варианта всего на 10 000 руб.

Кроме младшего, обновился к 2013 году и старший «викинг» — солидный утилитарный снегоход RS Viking Professional. Пройдя на нем сотню километров по заснеженным полям и замерзшей реке с торосами, даже не успеваешь устать, настолько комфортно движение. Аппарат великолепно управляется и не замечает веса ездовых: четырехтактный трехцилиндровый литровый мотор мощностью 120 л.с. с жидкостным охлаждением знает себе тянет хоть в горку, хоть с груженым прицепом. «Прошка» получила такую же торсионную подвеску с газовыми амортизаторами (применены другие настройки), облегченные лыжи Blow Mold и гусеницу с 3,5-сантиметровыми зацепами, что и VK540IV, а на ее приводном валу появились дополнительные предотвращающие проскальзывание трака шестерни.

Податливая, легкая и приемистая машина без труда валится в пухляке

Если у младшего «викинга» их две, то у Professional есть третья центральная шестерня, обеспечивающая дополнительное сцепление вала с гусеницей. Снегоход обзавелся более вместительным багажником и сменил цвет — капот обновленного RS Viking Professional стал болотно-зеленого цвета и отличается новой графикой. Металлические зацепы на подножках теперь лучше держат обувь райдера во время маневрирования, поэтому ноги не соскальзывают, когда приходится «валить» машину в глубоком снегу. Для обильного пухляка в лесу RS Viking Professional немного тяжеловат (в снаряженном состоянии его вес приближается к 400 кг), но благодаря мощному мотору гребет по засыпанному метровым снегом болоту более чем достойно. На равнине по пробитой трассе или по льду



Багажник

Объемный багажник под сиденьем «викинга» вмещает необходимые инструменты, термосы и запас еды



Вверху:
Обновленный RS Viking Professional легко отличить от предыдущей модификации по капоту зеленого цвета и новой графике.

он легко и плавно разгоняется до 100 км/ч, при этом райдер за высоким ветровым стеклом чувствует себя комфортно, а снегоход ведет себя предсказуемо и легко управляется. Когда, петляя по изгибам Оби, мы начали пересекать поле невысоких торосов, передняя рычажная и задняя торсионная подвески «викинга», помноженные на вес аппарата, показали себя с сильной стороны: на легком VK540IV ледяные ухабы уже доставляли неприятные ощущения, а на массивном Professional неровности чувствовались гораздо мягче.

Уже не первый год при конструировании новых моделей и доработке существующих инженеры Yamaha принимают во внимание опыт эксплуатации снегоходов в России, поскольку в этом направлении наш рынок давно стал приоритетным. Дилеры терпеливо собирают положительные и отрицательные отзывы о технике, адресуют их разработчикам, а те возвращаются сюда снова и снова, чтобы оценить



эффективность новых технических решений. Так и рождаются японские «викинги» — надежные и непривередливые утилитарные машины, на которых смело можно отправиться в кругосветку через снежные океаны. **МВУ**



ПОКОЛЕНИЕ XX5

Германская верфь HanseYachts завершила процесс переосмысления концепции круизного плавания под парусом. Самая большая лодка новой линейки XX5 — Hanse 575 — вобрала в себя все лучшие идеи и ноу-хау, накопленные верфью за последние годы.

Текст **Евгения Бакунова** Фото **Hanse**





Открывающиеся
верхние люки
впускают в салон
много света
и воздуха

Внутри стойки можно
предусмотреть
телевизор,
выезжающий
на электроприводе

Производство серийных парусных яхт долгие годы оставалось чуть ли не самым консервативным сегментом индустрии. Комфорт на парусных яхтах сводился к наличию в общем-то минимального набора удобств, а дизайн и бытовая начинка, по сути, не менялись десятилетиями. Возможностей по индивидуализации серийные проекты тоже особо не предлагали. Это касалось и такелажа, и палубного оборудования, и интерьеров. И только в штучном производстве можно было позволить себе кое-какие излишества: индивидуальный дизайн или нетривиальные решения в конструкции и компоновке лодки. И вот наконец новая эра пришла в «массовое» производство яхт. Процесс этот оказался постепенным и занял несколько лет, но результаты стоили ожидания.

Новая линейка XX5 и ее самая большая модель Hanse 575 демонстрируют то, как ближайшее будущее круизного яхтинга видят на верфи HanseYachts. Сама верфь называет Hanse 575 этапной моделью и утверждает, что инновационность лодки задает новые тренды в дизайне, функциональности,

безопасности и, конечно же, комфорте. При этом компания не забывает упомянуть и о ценовых преимуществах новой модели перед конкурентами.

Прежде всего создатели лодки обращают внимание на ряд существенных усовершенствований в части безопасности. Увеличенный до 14 см в высоту фальшборт позволяет более уверенно чувствовать себя на палубе в штормовую погоду. Палуба лодки свободна от такелажа — все рабочие концы проведены под поверхностью палубы и выходят наружу лишь в зоне штурвалов. Так что, с одной стороны, уменьшается риск за что-либо зацепиться, а с другой — облегчается управление лодкой. Сэндвичевая конструкция корпуса и палубы при должной прочности придает всей лодке сравнительную легкость, а рациональная система днищевого набора обеспечивает надежное крепление фальшкиля. В стандартной комплектации он Т-образный, при этом осадка лодки составит 2,85 м; такой киль можно заменить на «мелководный» L-образный, тогда осадка лодки уменьшится до 2,25 м.

Автоматический (самоперекидывающийся) стаксель — давно опробованная и очень популярная «фишка» Hanse, позволяющая управлять лодкой в одиночку. Форма корпуса и парусный гардероб

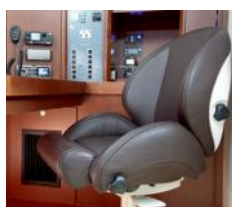
Вверху:
Интерьер салона.

**На странице справа,
сверху вниз, слева направо:**
Обеденная зона в салоне.

Носовая каюта.

В 6-каютном варианте
планировки лодка
позволяет принять на борт
13 человек.

Камбуз (и лодка в целом)
имеет множество отсеков
для хранения вещей
и припасов.



ШТУРМАНУ

Штурманское место на нижней палубе оборудовано удобным креслом с боковой поддержкой

Материалы и цветовые решения — полностью на выбор покупателя

оптимизированы для стабильного и ходкого движения. В стандартной комплектации на Hanse 575 используется грот на латах, но при желании можно поставить и механизм его закрутки в мачту. А вот стаксель традиционно на закрутке. Мидель на Hanse 575 заметно смещен в сторону кормы, что в проекции сверху роднит лодку с гоночными яхтами и косвенно указывает на хорошие скоростные перспективы.

Своим «внутренним зарядом» Hanse 575 обязана конструкторам — лодку проектировало дизайн-бюро Judel/Vrolijk, на счету которого множество разработок, в том числе Transpac 52 и STP65. Рольф Вролийк, в свою очередь, спроектировал немало известных гоночных яхт, среди которых, к примеру, IRC 60 Jethou и 90-футовый катамаран Alinghi для Кубка «Америки» 2010 года.

Кокпит лодки — основное место обитания команды, поэтому естественно, что усовершенствования этой части лодки наиболее





Высокий фальшборт
по периметру палубы

Купальная платформа
открывается при
помощи гидравлики

Спуск и подъем
тендера облегчает
специальный
механизм

Хансе 575 подходит как для индивидуального владения, так и для чартера

заметны. Как считают на верфи, кокпит Хансе 575 является самым инновационным в классе. Откидывающийся при помощи гидравлического механизма транец превращается в купальную платформу. За транцем под кокпитом скрыт гараж для тендера, способный вместить RIB длиной почти 3 м с водометом. Для облегчения спуска 300-килограммового тендера на воду (и подъема на борт) предусмотрен специальный механизм, который при желании можно дополнить электрической лебедкой.

Все рабочие концы выведены рядом с местом рулевого, смещенным ближе к корме. Благодаря этому передняя часть кокпита полностью свободна для отдыха. Два небольших столика вдоль бортовых банок легко превращаются в большой обеденный стол, но если их (столики) опустить до уровня банок и заложить подушками, кокпит превратится в сплошной лежак для загара. На ходу в крене такая

конфигурация вряд ли будет практичной и безопасной, но на якорной стоянке или на малом ходу на попутных курсах эту способность кокпита к трансформации трудно переоценить. Любители ночевать на свежем воздухе будут особенно довольны: теперь не придется ютиться на узкой банке, предназначенной разве что для сидения.

Несмотря на то, что Хансе 575 имеет очень низкую рубку, высота в помещениях превышает два метра. Значит, высокие люди будут чувствовать себя более свободно, а риск повредить голову уменьшится. Кроме того, угол наклона трапа в салон составляет 50°, что намного безопаснее. Салон и каюты буквально залиты светом — хорошее освещение обеспечивают огромные люки в крыше рубки и носовой палубы (всего 12 люков), а также бортовые иллюминаторы.

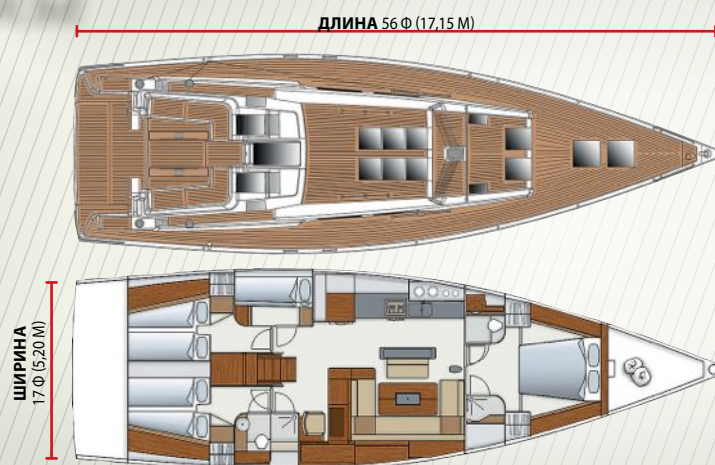
Сразу шесть вариантов планировки для нижней жилой палубы, большой выбор дерева и текстиля для отделки интерьеров, различные варианты окраски корпуса, огромный набор дополнительного оборудования — таких широких возможностей по кастомизации лодки в относительно бюджетном сегменте, пожалуй, еще не было. Причем это не только

На странице справа: Рабочая зона оборудована двумя штурвалами, каждый с полноценным набором навигационных инструментов. Рифы, фалы и шкоты выведены к месту рулевого, там же расположены лебедки, которые (опционально) могут быть электрическими.

У этой яхты существует и полуночная версия Хансе 575 Performance, с «выстрелом» для геннакера, полноценной генуей, проводкой гика-шкота через нок гика и с погоном в кокпите.



ДОСЬЕ



ДЛИНА	56 Ф (17,15 М)
ШИРИНА	17 Ф (5,20 М)
ОСАДКА	7/9 Ф (2,25/2,85 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ	19,5/20,4 Т
БАЛЛАСТ	5,9 Т
ЗАПАС ТОПЛИВА	520 Л
ЗАПАС ВОДЫ	810 Л
ДВИГАТЕЛЬ	VOLVO PENTA D3-110 (107 Л.С.)
ПЛОЩАДЬ ПАРУСНОСТИ	
ГРОТ	87,5 М²
ГЕНУЯ	74 М²
АВТОМАТИЧЕСКИЙ СТАКСЕЛЬ	63 М²
ГЕННАКЕР (ОПЦИЯ)	210 М²
ВЫСОТА МАЧТЫ НАД ВАТЕРЛИНИЕЙ	25,3 М
СТОИМОСТЬ В ЕВРОПЕ	ОТ € 339 000



ГАРАЖ

В гараж помещается мощный тендер длиной до 2,85 м

дополнительное оборудование «по делу» (палубное оборудование, системы навигации и жизнеобеспечения и т. д.), но также обширные возможности по улучшению бытовых аспектов жизни на борту. Оборудование камбуза, например, можно дополнить кофемашиной, посудомоечной и стиральной машинами, микроволновкой или даже винным холодильником. С заявлением верфи можно согласиться — со всеми опциями Hanse 575, пожалуй, действительно имеет лучший камбуз в классе.

Обеденная зона салона состоит из U-образного дивана и небольшого стола, и она же способна трансформироваться в уютный chill-out. В мебельную стойку посередине салона опционально устанавливается «выезжающая» навверх телевизионная панель диагональю 32 дюйма. Штурманский стол расположен справа по ходу лодки и укомплектован вращающимся креслом.

Выбор дополнительного оборудования порадует потенциального заказчика

В стандартной комплектации предусмотрены четыре каюты: носовая мастер-каюта с собственным санузлом, две кормовые и еще одна — по левому борту, с койками одна над другой. В носовом отсеке предлагается хранить паруса. Есть еще трех-, пяти- и (внимание!)... шестикаютный варианты. В некоторых вариантах место в носу для хранения парусов отдается под дополнительную (шкиперскую) каюту с отдельным входом через носовой люк.

В целом Hanse 575 идеальна для индивидуального владения. Чтобы сделать лодку «под себя», как мы уже видели, создатели предлагают массу возможностей. Яхта будет пользоваться популярностью и у чартерных компаний, что уже находит подтверждение (варианты с большим числом кают для этого и делались). Также на верфи уверены, что Hanse 575 — лучшая в классе 57–59 футов яхта по соотношению цены и качества. В базовой комплектации заводская цена составляет 339 000 евро, что сравнительно немного для лодки таких размеров, а значит и спрос на нее обещает быть хорошим. Премьера Hanse 575 состоялась на выставке в Каннах, но ее можно будет также увидеть на боат-шоу в Париже и Дюссельдорфе. **MBY**

Классики и современники

В конце сентября в Сен-Тропе съезжаются тысячи любителей паруса. В это время маленький городок на Лазурном Берегу Франции радикально преобразается, превращаясь из респектабельного и спокойного курорта в бурлящий котел.

Текст и фото **Евгения Бакунова**







Даже организаторы регаты Les Voiles de Saint-Tropez не могут с уверенностью сказать, каким образом в таком маленьком яхтенном порту помещается около 300 лодок длиной от 30 до 100 футов. Les Voiles de Saint-Tropez — своеобразное закрытие средиземноморского сезона, принять участие в этой регате не только приятно, но и престижно. Популярность и авторитет гонки настолько высоки, что трудно поверить, будто эта регата сравнительно молодая: в этом году она проводилась всего в 14-й раз. Однако уникальность яхтенного события сделала свое дело — где еще, кроме Сен-Тропе, можно увидеть вместе и классические деревянные яхты, и самые современные, новаторские гоночные лодки? Конечно же, «винтаж» и «современность» гоняются в разных классификационных группах, однако благодаря этому безумному смешению стилей, времен и технологий эмоциональный заряд регаты находится на самом высоком уровне и создает неповторимую атмосферу, присущую Voiles de Saint-Tropez и только ей.

Здесь собираются и всевозможные шедевры деревянного яхтостроения начала прошлого или конца позапрошлого века (*Pen Duick, Mariska, Tuiga, Hispania, Bonafide*), и практически все известные проекты недавнего прошлого: яхты J-класса (*Velsheda* и *Shamrock V*), «транспаки», Mini Maxi, лодки типа *Leopard 3* Майка Слэйда, а также гоночные (и круизные) варианты практически всех известных парусных верфей.

Отдельным флотом гоняются яхты Wally. Среди владельцев лодок немало знаменитостей, а в командах встречаются как простые любители, так и яркие представители профессионального паруса и участники топовых мировых гонок, таких, как, например, *Vendee Globe* или *Mini Transat*.

На регату в Сен-Тропе всегда приходят и известные моторные яхты. Сен-Тропе 2012 года почтили своим присутствием две мегазвезды — *Nero* и *A*, выступив своеобразным фоном для гонок классических лодок. Зрительский флот тоже не отстает в разнообразии: каждый день множество маленьких быстрых катеров, парусных яхт и прогулочных судов стремятся



Паруса

Разнообразие парусов на регате Les Voiles de Saint-Tropez — от традиционных льняных до суперсовременных кевларовых. Работа с ними не прекращается и в порту



Pegama Les Voiles de Saint-Tropez 2012 года порадовала яхтсменов хорошим ветром

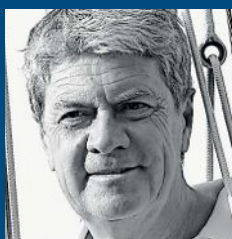
угнаться за участниками гонок, подрезая друг друга и стараясь как можно ближе подойти к той или иной легенде. (Это стало причиной весьма неприятного инцидента: 25-метровое зрительское судно столкнулось с яхтой *Elena*, в результате чего обе лодки были повреждены, но, к счастью, никто из людей не пострадал.)

Как всегда, неделя была великолепной. В отличие от прошлого года, природа подготовила для участников регаты несколько дней с хорошим ветром. В «традиционном» дивизионе соревновались 114 яхт, а главный трофей регаты — Rolex Trophy (приз дается лучшей классической яхте длиной свыше 16 м) второй год подряд выиграл элегантный гафельный тендер *Avel* 1896 года постройки, принадлежащий сестрам Алессандре и Аллегре Гуччи. Хозяйки лодки —

активные участницы команды: Аллегра — яркий атлетический компонент в группе, работающей на носу лодки, Алессандра занимается триммингом грота. Старейшая яхта, борющаяся за Rolex Trophy, — 80-футовый гафельный тендер *Marigold* — была построена в 1892 году и разрабатывалась известным дизайнером Чарльзом Николсоном. Нынешний хозяин купил лодку на аукционе Sotheby's и подверг ее бережной реставрации, которая заняла 9 лет. Интерьеры яхты несут традиции викторианского стиля, отражая страстный энтузиазм своего хозяина в максимально точном воспроизведении оригинальных деталей. «Очень важно, чтобы лодка была как можно ближе к своему оригинальному облику, — говорит хозяин *Marigold* Гленн Аллан. — Для меня нет ничего важнее. Помню, как мне предложили сделать двуспальную кровать в мастер-каюте. Я ответил: нет, мы должны сделать две отдельные койки. Тогда человек, предложивший это, спросил меня: «Неужели вы не любите свою жену?..» Он так и не понял, что мне нужен не комфорт, а аутентичность». Яхта *Hispania* (класс «15 метров») —

Слева: Дуэль между собой вызывает у команд Moonbeam III и Moonbeam IV особый азарт: обе эти винтажные яхты 1903 и 1914 года строились для одного владельца и одной и той же шотландской верфью William Fife & Son.

Вверху: Оригинальные спинакеры — отличительная черта Les Voiles de Saint-Tropez. Женская тема и «ню» здесь пользуются особым спросом.



ИБ КАРСЕЛЬ, президент Louis Vuitton, владелец легендарной Rupa.

Это ваша первая винтажная лодка?

Я скажу больше: это вообще моя первая лодка. С ней связана особая история, занявшая два года моей жизни. Я часто проводил отпуск в море с семьей на чартерных яхтах, но мне всегда хотелось иметь свою, особенную. И вот мой друг, американский скульптор Грегори Райан, купил и отреставрировал «младшую сестру» моей яхты — Rupa VII. Я наблюдал за процессом реставрации и узнал о датском яхтенном дизайнере Герхарде Ронне и его «Рунах». А затем, два года спустя, Грегори позвонил мне и сказал, что нашел Rupa IV в Калифорнии. Когда я ее увидел, то был очарован совершенными линиями: это настоящее произведение искусства! Но еще больше мне хотелось обнародовать ее замечательную историю. Я принял решение о покупке моментально, и только спустя некоторое время понял, в какую авантюру ввязался. Лодка очень интересная, без единой лебедки. Она досталась мне жутко переделанной и в плохом состоянии, так что пришлось немало потрудиться, чтобы вернуть ей первоначальный вид. В процессе реставрации мне помогал мой давний друг — основатель Louis Vuitton Сир Бруно

Тробле. Именно он посоветовал мне реконструировать лодку на одной из верфей Бреста, где в свое время реставрировали Pep Duick Эрика Табарли. Гафельный ял Rupa IV был построен Ронном в 1918 году. Впоследствии лодку несколько раз перестраивали, ее парусное вооружение было изменено на шлюп Маркони (бермудский шлюп). По некоторым данным, с 1937 по 2009 год яхта находилась в окрестностях Сан-Франциско. По другим сведениям, с 1960 по 1974 Rupa IV ходила под португальским флагом — первоначально ею владела Мария да-Меллу, а ходил на лодке Мануэль — сын Марии и известного в стране бизнесмена и общественного деятеля Антонио Шампалимо, который и осуществил значимую переделку яхты. Затем Rupa IV продали во Францию, где она сменила нескольких хозяев, а потом каким-то образом оказалась в США.

Мы недавно нашли еще одну яхту из семейства — Rupa VI, а вот Rupa III и Rupa V все еще потеряны, но, возможно, в один прекрасный день мы сможем отыскать их все, и это будет фантастическая история о лодках, построенных Герхардом Ронном с 1902 по 1945 год.



Слева:
При хорошем ветре и волне не всем членам экипажей удастся остаться сухими.

На этой странице:

Вверху:
Mariska — одна из самых ярких и известных яхт 15-метрового класса.

В центре:
Такое сочетание классики и современности, парусных и моторных яхт можно увидеть лишь в Сен-Тропе.

была построена в 1909 году. Ее шкипер Энди Лонгарела говорит: «Это самая знаменитая яхта, которой я когда-либо управлял. Она дает абсолютно другие чувства, нежели современная яхта, и очень важно, чтобы команда придерживалась традиций, понимала тонкости того, как она «работает», и уважала ее возраст».

Любая лодка «традиционного» дивизиона имеет свою историю, полную драматизма. Безусловно, каждая из этих яхт легендарна и скрывает множество тайн. Но если выбрать всего лишь одну, способную передать очарование и особый дух регаты Сен-Тропе, то это *Manitou*. 62-футовый бермудский ял, возможно, трудно сразу выделить среди других красивейших яхт, выходящих из порта Сен-Тропе. Как и другие, она имеет белый корпус, тиковую палубу и латунные детали. Главное, что делает эту лодку особенной, — ее связь с 35-м президентом США Джоном Кеннеди. Никто точно не знает, участвовала ли *Manitou* в гонках, пока находилась во владении Кеннеди, однако теперь она показывает прекрасные результаты.

Самая яркая часть «современного» дивизиона регаты — яхты Wally. В этом году на регату пришло 9 яхт этой верфи от 77 до 100 футов длиной. В 2011 году компания объявила о создании нового класса 100-футовых лодок Wally Cento, первая из которых — *Hamilton* — была спущена на воду летом этого года на верфи Green Marine. Вторая лодка семейства Wally Cento увидит свет в конце

На сегодняшний день Les Voiles de Saint-Tropez достигла предела по числу участников

года, и уже известно, что она примет участие в регате Сен-Тропе 2013 года. Остальные яхты гоняются в соответствии с правилами IRC. Как говорят местные жители, во время регаты даже облик Сен-Тропе меняется до неузнаваемости, а порт городка приобретает романтические черты прошлого. Моторные яхты, стоящие здесь обычно, уходят на якорные стоянки, а место у главных причалов занимает классический деревянный флот. По вечерам Сен-Тропе гудит, вечеринки и концерты заканчиваются лишь под утро. Но главным все же остаются гонки и удивительное ощущение гармонии и всеобщего единения всех, кто любит парус. По словам президента яхт-клуба Сен-Тропе Андре Бофиля, регата достигла критической точки и по количеству лодок, участвующих в гонках, и по вместительности порта. «Мы намерены продолжать развивать регату, однако не планируем увеличивать ее масштабы. Les Voiles de Saint-Tropez была придумана как некоммерческая регата, и она таковой останется», — говорит Андре Бофиль. А это значит, что, учитывая постоянный рост популярности регаты, попасть на нее в качестве участника с каждым годом будет все сложнее. МВУ



«БРОНЕНОСЕЦ» ПОД ПАРУСОМ

Петербургская парусная команда «Броненосец» триумфально выступила под российским флагом на Maxi Yacht Rolex Cup и Rolex Swan Cup. Результат — 1-е место в круизном дивизионе Mini Maxi и победа в макси-классе соответственно.

Текст **Анастасия Зайцева**
Фото **Rolex / Carlo Borlenghi**

Невероятная история участия и победы команды «Броненосец» в регатах такого уровня — наглядная демонстрация того, как сейчас в парусном мире сочетаются профессиональный и любительский яхтинг и какие результаты это порой приносит. Команда, представляющая яхт-клуб Санкт-Петербурга и выступающая на яхте Swan 60, состоит поровну из российских и итальянских спортсменов. Идеальный вдохновитель проекта и шкипер команды — командор питерского яхт-клуба Владимир Любомиров; тактик и стратег — итальянский профессиональный яхтсмен Томмазо Киефи.

ROLEX

ROLEX
SWAN
2012

ВЛАДИМИР ЛЮБОМИРОВ,
 шкипер команды «Броненосец»,
 командор яхт-клуба Санкт-Петербурга



**Вы довольны работой команды «Броненосец»?
 Результат соответствует ожиданиям?**

За четыре месяца работы было бы несерьезно рассчитывать на лучшее. Мы считаем, что у нас dream team, а такую команду собрать непросто. Все работают очень слаженно, в том числе иностранные гонщики; они могли пойти в другие экипажи, и только потому, что у нас есть идея, шкиперу Томмазо Киефи удалось пригласить коллег к нам. В команде необходимы гонщики такого уровня — мне важно, чтобы они учили наших ребят. Для меня Томмазо тренер, для команды в целом он стратег. А ведь не каждый спортсмен может быть хорошим педагогом.

У вас большой проект со Swan: яхт-клуб купил пять яхт...

Да, мы построили пять лодок, как когда-то Нью-Йоркский яхт-клуб купил 23 Swan 42, чтобы сделать их национальным классом в США. Мы решили: чтобы сделать что-то новое, у нас должны быть большие лодки. Ну и потом, наша главная регата, для которой все и создавалось, — это Nord Stream Race. Она проходит на севере, и там не могут участвовать маленькие лодки: минимальная длина — 60 футов.

А почему вы приняли решение проводить Nord Stream для одноподобных яхт? Обычно офшорные регаты проводятся для разных классов.

В этом году Nord Stream Race проходит в первый раз, и мы не хотим никаких эксцессов. Кроме того, на Балтике мало лодок этого размера.

Да и владельцы не организованы. Думаю, что в следующем году у нас будут участвовать все Swan 60. Придут англичане, немцы... В этом году

*Я нормально отношусь
 к гандикапу, но иногда это
 не совсем честная игра*

нам было бы трудно собрать всех, а для привлечения других классов пришлось бы применять систему гандикапа, чего мы не хотим. Нам нужен монотип, поэтому в рамках регаты Rolex Swan Cup на Сардинии мы и презентовали новый класс Gazprom Swan 60.

А почему вы так настроены против системы гандикапа?

Я нормально отношусь к гандикапу, но иногда это не совсем честная игра, бывает много случайностей. Например, в гандикапных гонках большие лодки часто успевают пройти ветровую яму, а все остальные будут стоять — не потому что на борту плохие яхтсмены, просто погода поменялась. Во всех регатах протяженность больших суток очень существенное преимущество имеют те, кто «успел». Ну и спортивный дух на монотипах выше, больше азарта.

Как вообще появилась идея продвигать этот проект с одноподобными лодками?

Здесь три составляющих. Есть история класса Swan 45 — он очень спортивный и массовый, там классные гонщики. Есть вышеупомянутая история Нью-Йоркского яхт-клуба. Люди в этих регатах гоняются из спортивных соображений — идея заключается не в постройке новой лодки или внедрении новых технологий. Мы хотим дать новую возможность, чтобы и в классе Maxi появился свой монотип, и международная ассоциация Maxi это поддержала.



Вам не кажется, что тот, кто может позволить себе такую лодку в России, ориентирован на другой яхтинг? Он пока не сильно вовлечен в парусный спорт, не очень понимает его...

Это мировая тенденция. За три миллиона можно много себе позволить — купить приличную моторную яхту, этаким дом на воде. Но люди, которые серьезно занимаются парусом, арендуют большие парусные лодки. Не потому, что не могут купить, а чтобы не попасть в гандикапную историю. Чтобы побеждать в классе Maxi, нужно иметь либо Super Maxi, либо каждые два года строить новую. К этой схеме русские еще не готовы — нет пока такой страсти к парусу. А вот на круизных моноטיפах многие хотели бы гоняться. Ну и мы же не говорим о массовости. Сколько лодок Mini Maxi в Европе? Не больше ста. Что же касается денег, бюджет, например, в RC 44 намного больше: сама лодка стоит чуть дешевле, а вот траты на команду выше.

Дорого ли содержать команду?

Минимальная зарплата спортсмена-профессионала любой национальности — 250 евро в день, а в команде 15–20 человек. Некоторые шкиперы и тактики стоят 2000–2500 евро, причем независимо от класса лодки.

Учиться — дорогое удовольствие...

Это возможно потому, что у нашего яхт-клуба хороший партнер — «Газпром». Но помимо Gazprom Swan 60 и Nord Stream Race есть и другие проекты в Санкт-Петербурге: детская Парусная академия и детская же спортивная школа.

Получается, Nord Stream — PR-проект, созданный под спонсора? И почему выбрали именно Swan?

Идея просто витала в воздухе, оставалось придать ей конкретные очертания. Балтика в последнее время утратила международную популярность, все регаты локальные: здесь шведы, там немцы, тут русские, хотя число лодок на Балтике огромно. Есть, конечно, Кильская неделя, но она одна, и даже там международный дух не так заметен. Так считают и финны, и шведы, и датчане, с которыми мы обсуждали этот вопрос. Прошлой зимой мы собирались с командорами яхт-клубов и решили, что будем делать все, чтобы привлечь к Балтийскому морю интерес яхтсменов. Все возможности есть: конечно, здесь не слишком тепло, но любой яхтсмен выберет скорее ветер, чем пляжную погоду. Вот мы и решили сделать гонку, которая по сложности и профессионализму могла бы войти в один ряд с Rolex Fastnet Race и Sydney Hobart. Поэтому время — октябрь, маршрут длинный, и вообще жесткие условия, где нужна надежная лодка. Потому и выбрали Swan: это лодки Балтики, их строят в Финляндии. Но мы бы не выбрали Swan, несмотря на его «национальную принадлежность», если бы эта лодка не имела своих характеристик, своей прочности и надежности. Посмотрим, что получится!



ROLEX



ТОММАЗО КИЕФИ,
тактик команды
«Броненосец»,
участник Олимпийских
игр и America's Cup

Какие впечатления от работы с русским экипажем?

Мы начали работать с Владимиром в начале апреля, а прежде не были знакомы. Я знал о нем только то, что он гонялся в классе «Дракон», как и большая часть его команды. Поначалу у меня сложилось впечатление, что они просто не знали, как ходить на большой лодке, ведь «Дракон» — совершенно другой тип. Плюс возникали проблемы в коммуникации, языковой барьер: не все русские знают иностранные языки, многие итальянцы тоже плохо говорят по-английски. С тех пор мы сделали большой шаг вперед — результаты говорят сами за себя; мы прошли вместе несколько регат, в том числе Giraglia Rolex Cup и Rolex Volcano Race. Я также ездил в Санкт-Петербург на регату в классе «Дракон», которую проводит яхт-клуб (кстати, все отлично организовано). Там я понял, что они хорошие яхтсмены, что в России есть парусная культура. Подготовка занимает много времени, российскую часть нашего экипажа мы все больше и больше посвящаем в технические аспекты лодки. Русские отлично знают, как гоняться на маленьких лодках. Просто их навыки надо... развить в новом направлении, перенести на большие яхты.

Сколько времени может занять такой «перенос»?

Для нас в Италии много лет назад все было проще. Я занимаюсь парусом с пяти лет, потом были Олимпийские игры. Профессиональную карьеру я начинал на Кубке «Америки», а там нужно было тренироваться ежедневно. Я научился всему достаточно быстро, ведь мы проводили почти 330 дней в году на воде. С командой «Броненосец» мы за этот сезон сделали всего пять регат, то есть пять недель. Нужно больше. Если когда-нибудь Россия будет участвовать в Кубке «Америки» или Volvo Ocean Race, прогресс пойдет гораздо быстрее.

У вас, например, есть команда «Синергия», и они сделали большой шаг, когда стали участвовать в Louis Vuitton Cup, потом в RC 44 и RC 42. Наша команда сейчас уже на достаточно высоком уровне; они молодые и, что самое главное, увлеченные яхтсмены, просто нужно время. Нельзя за один день стать профессиональным яхтсменом на больших сложных лодках, поэтому я стараюсь больше времени уделять техническим аспектам, чтобы они знали эту часть лучше.

NORD STREAM RACE

Яхт-клуб Санкт-Петербурга представляет новую офшорную регату на Балтике (в 2012 году проходит с 18 по 27 октября). Гонка стартует из Санкт-Петербурга и проходит по маршруту газопровода Nord Stream («Северный поток») через воды России, Финляндии, Швеции и Германии, с финишем в немецком Графсвальде. Протяженность — около

750 миль (1400 км). Участие в регате 2012 года — по приглашению оргкомитета, в дальнейшем Nord Stream Race станет открытой для всех яхт Swan 60. В первой гонке принимают участие 5 команд (Россия, Германия, Нидерланды, Франция и команда Европейского союза). Призовой фонд в 100 000 евро предоставляет главный спонсор регаты — компания «Газпром».

СТОИТ
ПОПРОБОВАТЬ!





Наяды (najak, швед.) — нимфы источников, вод, ручьев и родников. Согласно мифологии, их насчитывают до трех тысяч, и все имена назвать никому из людей не под силу. Моделей шведских парусных круизеров Najad, по сравнению с нимфами, не так много, зато о них мы знаем неизмеримо больше.

Текст Константин Иевлев Фото Nord West — Najad AB



Фирменная «фишка» Najad с центральным кокпитом — камбузный блок в проходе

Под этим трапом скрывается дизель достаточной мощности, а поручни наделены кожаной оболочкой

В жизни случается, что однажды, столкнувшись с чем-то или кем-то особенным, замечаешь, как события начинают выстраиваться по неожиданному сценарию, и уже последующие аналогичные ситуации воспринимаются едва ли не как должные. Так случилось и у меня со шведскими Najad. Однажды, получив случайный морской опыт на относительно редкой в России Najad 440 CC (Centre Cockpit), написав об этом статью и уже почти забыв рядовой эпизод, я сталкиваюсь — будто специально! — с этими парусниками вновь.

На этот раз по просьбе знакомых я отправился в шведский Люсечиль (на север от Гетеборга), чтобы оценить целесообразность покупки лодки Najad 410 постройки 2010 года. И пообещал выступить не только в роли сюрвейера, но и как потенциальный покупатель. Собрав информацию о модели в Интернете, еду в марину... Ну чем может выделяться шведская яхта в шведской марине на фоне других шведских парусников (шведы — патриоты, они поддерживают отечественных производителей)? Однако Najad 410 я нашел практически сразу! Выделялась она, прежде всего, довольно свежим (по сравнению с окружающими лодками) дизайном не без следов компьютерного проектирования, с характерными формами пространств для разворота головок CNC-фрезера. Тщательно проработанные углы, фаски, радиусы

и поверхности палубы сразу задали тон дорогого продукта, а тонированные ветровые стекла центрального кокпита придали ему оттенок аристократизма. И это понятно: парусная лодка верхнего ценового диапазона должна соответствовать стоимости не только богатым интерьером, но и с первого взгляда вселять уверенность в то, что деньги потрачены не зря.

Погода в Скагерраке обещала проясниться только после полудня, а пока моросил дождик с западным ветром, и я решил осмотреть лодку изнутри. Может быть, по причине плачущего дождем свинцового неба или из-за призывно-теплого света центрального салона, но, спустившись по трапу, я невольно произнес: «Ух!» Это «Ух!» относилось именно к салону, который одновременно выглядел очень стильно и благородно. Матовая отделка панелей и фасадов, безукоризненные швы стыков, обтянутые кожей поручни и пиллерс... Ну да ладно, оставим эмоции, посмотрим технику и фактуру. А по факту в салоне придаться было не к чему, за исключением единственного люка в подволоке — маловато для вентиляции, но, наверное, в северных водах стремятся сохранять внутри тепло, а не подогревать бриз (опять же, борьба с глобальным потеплением)... Слева по борту у двери в кормовую каюту — сильно понравившийся мне на Najad 440 CC камбуз. Здесь все похоже: так же много места для хранения утвари и продуктов, только высота до комингса рубки

Вверху:
Салон Najad 410 сразу же производит сильное и благоприятное впечатление.

На странице справа, сверху вниз:
Такая организация пространства салона радикально повышает его функциональность в отношении свободных объемов, что воспринимается просто как дополнительный комфорт.

Роскошная «островная» койка кормовой каюты. Рядом — удобная мебель, а помещение в целом выигрывает от обилия света.

Удобная двоядная койка носовой каюты. Ее форма «в ногах» позволяет одеваться сидя.

Галюн порадовал лаконичностью оформления и обилием шкафов.

Бортовые
иллюминаторы:
помимо «упора
для лба» они
дают хорошее
освещение салона



СТОЛИК

Такой классический,
функционально удобный
штурманский столик позволит
вести полноценную прокладку

Типично шведская парусная яхта в шведской марине выделялась свежим дизайном

маловата, и я, открывая какой-то шкафчик, тут же «приложился» темечком, хотя помню, как на качке в это место было удобно упираться лбом...

Кормовая каюта во всю ширину лодки (следствие планировки палубы с центральным кокпитом) также на зависть. Высота подволока при моих 1,86 м маловата, но в этой каюте больше захочется нежиться в широченной островной кровати, нежели думать о том, как надевать брюки — стоя или сидя (хотя все добропорядочные джентльмены и без того знают, что сидя). По правому борту вместо прохода — отличный галльон с душем и классический штурманский стол, за которым сидишь боком к правому борту (не в упрек многим современным салонам со столом типа IKEA и посадкой спиной к проходу). Кто-нибудь бы показал мне прокладку, сделанную за таким столом, когда идешь с креном, а ноги наверху! В носовой каюте все классическое: места вдоволь, шкафов тоже. Справа просится второй галльон (в опциях он присутствует, но на данной лодке его нет).

Под главным трапом, как и полагается, — моторный отсек. Здесь стоит Volvo Penta D2-55, и доступ к нему изумительный со всех сторон. Зная надежность и неприхотливость данной машины, скажу, что такая





Паруса из круизного ламината с вертикальными латами хорошо держат форму

Подпалубная закрутка позволяет увеличивать эффективную площадь стакселей

Помимо единственного палубного люка освещением салона «занимаются» бортовые иллюминаторы

Салон Najad 410 выглядит одновременно и очень стильно, и весьма благородно

компоновка — не суровая необходимость, а скорее позитивный психологический фактор. Зачет!

Моей задачей было оценить не только конструктивно-бытовые качества лодки, но и ее фактическое состояние. Поэтому я лазил везде. Трубопроводы и кабельные прокладки были аккуратно смонтированы и в отменном состоянии. Легкое недоумение вызвало наличие в некоторых открывающихся полостях неприкрытой и неокрашенной стеклопластиковой формовки и необработанные углы МДФ-панелей мебели. Обычно такие полости делаются недоступными, а тут... И это при всем великолепии трюмов под пайолами! По моим сведениям, верфь Nord West & Najad (так теперь называется компания после слияния) пользуется CNC-фрезером солидного размера, который умело «настругал» замысловатые формы модели почти единой внутренней секции силового набора в том числе. Поэтому в серии из матрицы выходит такая сложная деталь с идеально обработанной поверхностью. От этого трюмы больше похожи на ящики из холодильника, нежели на подпайольные пространства.

Далее я занялся проверкой гидравлических и газовых систем, но это уже не так интересно.

А интересным мне показался доступ к сектору баллера руля — прямо под шикарной койкой кормовой каюты. Рулевая система тросово-цепная от датской компании Jefa. Тут все в идеальном порядке, хоть кино снимай про образцовый монтаж...

У вас могло сложиться впечатление, что в эту марину в Люсециле может прийти кто хочет, без спроса зайти на любую лодку, облазить ее от киля до клотика да еще остаться там жить. Конечно, нет. Во время моей экскурсии по Najad 410 меня сопровождал ее владелец Олаф, присмотревший себе яхту побольше. Ветер стал уже посвистывать в вантах, дождик приходить зарядами, и тут Олаф предложил переждать за чаем с ромом. Я полагал, что мы обоснуемся в салоне, но Олаф ловко раскрыл тент над кокпитом — и мы оказались... в четвертой каюте. Стол, обзор, тепло, не дует — что еще нужно моряку, который собрался выпить рому? Однако грог не ром, и как только мы выпили по чашке горячего с круассаном, в просветах облаков показалось солнце. Хозяин по-деловому свернул трапезу и тент, и мы стали готовиться к выходу в Скагеррак.

Под мотором Najad 410 шла почти бесшумно и степенно: лодка хоть и с бортом и палубой «сэндвич», но не из легких (12,2 т). Выходя в море извилистым фарватером, нам пришлось встретить остатки ветровой волны и носом, и обеими скулами: на удары небольших (1–2 балла) волн корпус практически не реагировал. Ветер сохранил направление, но потерял силу до 12–15 узлов. Мы раскрутили лавировочный комплект

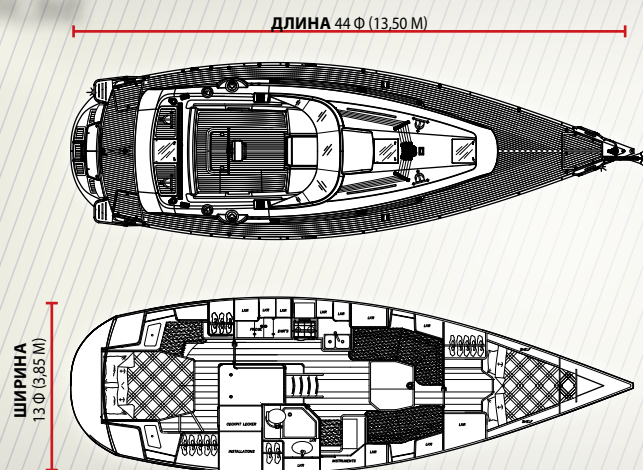
Вверху: Najad 410 мощно и плавно идет по двухбалльной волне, сохраняя комфорт при движении против ветра.

Справа вверху: Расположение лебедок позволяет управлять лодкой одному человеку. При помощи складываемого «по-катерному» тента кокпит можно быстро превратить в четвертую каюту.

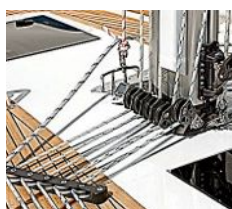
Гика-шкот на ноке гика позволяет оптимально настраивать форму паруса



ДОСЬЕ



ДЛИНА	44 Ф (13,50 М)
ШИРИНА	13 Ф (3,85 М)
ОСАДКА	7 Ф (2,10 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ	12,2 Т
БАЛЛАСТ	4,0 Т
ЗАПАС ТОПЛИВА	230 Л
ЗАПАС ВОДЫ	610 Л
ДВИГАТЕЛЬ	VOLVO PENTA D2-55 S (55 Л.С.)
ПЛОЩАДЬ ПАРУСНОСТИ	
ГРОТ	45 М²
ГЕНУЯ	53 М²
ЛАВИРОВОЧНЫЙ СТАКСЕЛЬ	40 М²
ГЕННАКЕР (ОПЦИЯ)	114 М²
ВЫСОТА МАЧТЫ НАД ВАТЕРЛИНИЕЙ	19,5 М
СТОИМОСТЬ В ЕВРОПЕ	ОТ € 471 100



ФАЛЫ

Открытая проводка фалов безопаснее и удобнее: она позволяет быстрее устранять возникающие на ходу проблемы

из круизного ламината. Грот из мачты, гюня — с подпалубной закруткой. Зачет! Вообще хочу сказать, что и на этой Najad 410 палубное оборудование и проводки «с претензией». Такое впечатление, что конструкторы этими проводками и рангоутом подталкивают тебя к гонкам — настолько все выверено. С другой стороны, при таком водоизмещении парусов маловато даже для клубных гонок. Если обратиться к цифрам, то энерговооруженность Najad 410, которая учитывает площадь парусности и водоизмещение лодки, равна 16,3. Для сравнения с другими лодками близкой длины, желающими погоняться: Hallberg-Rassy — 7,7; Beneteau Oceanis — 16,9; Bavaria — 20,6; датский круизер-рейсер X-40-26,1, а российский ULD-круизер Alekstar 38-34. Понятно, что «наша» Najad 410 под парусами шла степенно, но свои 5,5 узлов в полный бейдевинд выдавала исправно. С другой стороны, было не совсем понятно, откуда конструкторы умудрились набрать такой вес: в производстве применен RTM-метод, дающий суперлегкие и прочные конструкции, а балласт (киль) 4 т. Куда и зачем в такой лодке можно «засадить» 8 т «живого веса»? При этом отношение массы балласта к водоизмещению примерно такое же, как и у всех — 32,7% (обычно для круизеров оно колеблется от 25 до 40%, в зависимости от задач).

Вот когда мы вышли в Скагеррак, с задачами, поставленными перед создателями Najad 410, стало понятнее. Лодка идеально «кушала» мелкую битую волну, сохраняя комфорт движения против ветра. Понятно, что на большой зыби «тянуть вес» в горку

будет затруднительно, но зато 12 т разогнанной массы на битой 2-балльной волне делали свое дело. Если, опять же, обратиться к статистике, то круизеры обычно не покидают марины при ветре более 30 узлов. Для шведских вод «среднестатистическая» волна при этом редко превышает 3 балла. Вот конструкторы и решили (я так думаю) обеспечить лодке «лимузинный» режим движения в 90% случаев круизного сейлинга. Что ж, если мои догадки справедливы, это им удалось. На баке, перед закруткой, я обнаружил кольцо геннакера и жестом показал на него Олафу. Тот передал мне «лентяйку» автопилота и быстро вытащил из форлюка скрученный геннакер. На обратном пути мы его, конечно, поставили. Геннакер небольшой, лодка лишь слегка кренилась и мягко шелестела волной подветренного борта. А пока в бейдевинд я попробовал подержаться за руль — до того практически все маневры Олаф выполнял с помощью ДУ автопилота. Лодка для 15-узловой ветра была хорошо сбалансирована. На мой взгляд, привод Jefa был несколько туговат, что мешало чувствовать реакцию пера руля. Может быть, сказывалась «рука» автопилота, тем не менее за 15 минут я к этому привык и уже не ощущал дискомфорта.

Вообще я понял, что такие лодки очень сильно балуют своих хозяев, если даже небольшой упор руля вызывает дискомфорт, о чем я прямо и сказал своим знакомым, просившим меня оценить лодку. А общая оценка была такая: «Хотите себя побаловать? Денег хватит? Тогда стоит попробовать!» **MBY**

LIFESTYLEMBV

Образ жизни на берегу и в море

Выходные на природе





Осень можно принимать по-разному. Пессимисты видят в ней начало постепенного и грустного увядания природы, оптимисты — напротив, начало нового витка бесконечного жизненного цикла, сулящего очередные удовольствия. В любом случае, как известно, у природы нет плохой погоды, главное — не унывать и с надеждой смотреть в будущее, что мы вместе с Volkswagen Amarok и сделали, отправившись в выходные на эко-курорт «Лисья нора».

Здесь собраны почти все возможные виды развлечений на природе, и Amarok оказался нам отличным подспорьем. Несмотря на то, что снаряжение для активного отдыха можно взять напрокат, свое всегда удобнее и привычнее. В кузове пикапа в дополнение к бэгам с клюшками для гольфа найдется место для пары велосипедов, надувной лодки и даже небольшого квадроцикла. Правда, при размещении четырехколесника в кузове задний борт может не закрыться, но его конструкция достаточно прочная, и при правильном закреплении груза проблем не возникнет.

Возвращаясь обратно, не обязательно заботиться об особо тщательном мытье снаряжения. Изнутри кузов надежно защищен от возможных царапин прочным пластиковым вкладышем, а при необходимости его всегда можно помыть прямо из шланга — сливные отверстия по углам кузова предусмотрены.

Если что-то в кузов все-таки не вместились или есть желание взять с собой второй квадроцикл, пару скакунов или даже каютную моторную лодку, Amarok готов буксировать прицеп массой до 3,2 т. Причем мощности нового 180-сильного 2-литрового турбодизеля хватит, чтобы тянуть полностью груженный пикап с прицепом, в том числе и на подъемах крутизной до 12%. А без прицепа, но с тонной груза в кузове Amarok способен взобраться даже на склон в 45°.

Amarok привлекает своей эргономикой и удобством основных органов управления

Увы, отправляясь за город, надо быть готовым к тому, что по дороге практически обязательно придется постоять в пробке. Для борьбы с этой напастью больших мегаполисов и их окрестностей Volkswagen предлагает новейший 8-ступенчатый «автомат», который на Amarok работает в паре с постоянным полным приводом 4Motion. В отличие от подключаемого привода, который доступен на моделях с механической трансмиссией, новая версия оснащается межосевым дифференциалом Torsen; он автоматически перераспределяет крутящий момент между осями, гарантируя надежное сцепление с дорогой на любом покрытии. Этот вариант больше подойдет тем, кто много времени проводит в городе или на легком бездорожье, так как версия с постоянным полным приводом не имеет понижающей передачи, которая может быть востребована во время форсирования особенно тяжелых участков. Хотя, как показал наш опыт езды на Amarok, очень короткая первая передача и отличная тяга турбодизеля на низах даже



без понижающей передачи позволяют уверенно двигаться по рыхлому песку и штурмовать очень крутые подъемы. Даже сложно себе представить масштаб бездорожья, на котором пришлось бы задействовать еще и демультипликатор.

На трассе новый «автомат» также проявил себя во всей красе. Большой выбор передаточных чисел и минимальная скорость переключения передач обеспечивают Amarok с автоматом даже лучшую динамику, чем у версии с механической КПП. Например, максимальная скорость у версии с автоматом 179 км/ч против 174 км/ч с «механикой», да и разгон до «сотни» занимает всего 10,9 с (на 0,4 с быстрее). Кроме того, у новой трансмиссии есть ручной режим переключения и даже спортивный режим! При этом средний расход топлива у Amarok с автоматической КПП составляет всего 8,3 л на 100 км, что в объеме топливного бака в 80 л обеспечивает почти 1000 км без дозаправки.

С новым двигателем Amarok по праву является одним из самых динамичных пикапов на рынке и одновременно самым экономичным. Отличное сочетание, не правда ли? К тому же он один из немногих, у кого есть постоянный полный

привод — оптимальное решение для каждодневной езды по самым разным дорогам и направлениям.

Как-то так вышло, что, уделив столько внимания грузовым и динамическим способностям Volkswagen Amarok, мы едва не забыли про салон — место, где водителю и его пассажирам придется проводить достаточно много времени. По запасу пространства как спереди, так и сзади Amarok по-прежнему остается лидером среди пикапов, а выбор вариантов оснащения по-немецки роскошный. Сиденья можно обить тканью, удобным кожзаменителем или приятной на ощупь натуральной кожей. Чтобы не отвлекаться за рулем, пригодится система hands free с Bluetooth. Также в дальних поездках особенно полезной будет навигационная система и отдельный климат-контроль для водителя и пассажира. Однако даже в базовой комплектации Amarok привлекает в первую очередь продуманной эргономикой и удобством всех основных органов управления. Так что, каким бы ни был Volkswagen Amarok и какое бы направление движения мы ни избрали на ближайшие выходные или будни, этот пикап, как верный друг, с удовольствием доставит нас хоть в офис, хоть в «Лисью нору». **MBY**

Благодарим ССК «Лисья нора» за помощь в организации и проведении фотосъемки.



На снимках:
Эта осенняя
фотосессия — пример
того, как Volkswagen
Amarok может
разнообразить жизнь,
даря яркие,
запоминающиеся
моменты. А ведь будут
еще зима, весна, лето...



КОНЬЯК с двойным гражданством

За долгие годы общения с мастерами своего дела, будь то яхтенный дизайнер, часовщик, реставратор или портной, мы, журналисты, уже привыкли к фразе «Русский клиент — особенный и самый требовательный». Так считают, конечно, и производители благородных спиртных напитков.

Текст **Арина Качалина**





Пожалуй, для большинства россиян нет напитка более близкого и непонятого одновременно, чем коньяк. Традиционно в России пили южные коньяки со сладкими фруктовыми тонами во вкусе, не подозревая (или хорошо забыв?) о различиях между понятиями «коньяк» и «cognac». История говорит нам, что лишь один производитель российских коньяков удостоился права писать на бутылках французское название напитка. Это был предприниматель Николай Шустов, владевший коньячными заводами в Ереване и Одессе. В 1900 году образцы его продукции приняли участие в «слепой» дегустации и анонимном конкурсе на Всемирной выставке в Париже. Коньяк Шустова занял первое место, а производитель получил право помещать на этикетку слово «cognac» — свидетельство полного соответствия высоким стандартам создателей напитка из города Коньяк.

Взыскательных экспертов впечатлил потенциал коньяка Vieille Ville

*Изысканный Vieille Ville
производят в поместье
Domain des Broix — это самое
сердце провинции Коньяк*



Слева:
Первый глоток коньяка
Vieille Ville позволяет
ощутить его
неординарность,
аристократичность,
индивидуальность.
Коньяк с тонким,
сложным,
но разгадываемым
вкусом.





ФОРМА

Под стать уникальному содержанию должна быть и форма: дизайн бутылок Vieille Ville разработал известный французский дизайнер Филипп Сэ

В мае этого года журнал TASTED совместно с двумя известнейшими сомелье — Андреасом Ларсоном (Швеция, «Лучший сомелье мира 2007 года») и Маркусом Дель Монего (Германия, «Лучший сомелье мира 1998 года») — провел дегустацию вин и коньяков. Все напитки, представленные на суд экспертов, оценивались ими по 100-балльной шкале. Учитывались такие характеристики, как цвет, аромат, вкус, структура, особенности послевкусия и т. д. Среди выбранных образцов оказались и 4 элитных коньяка от Группы компаний «КиН», произведенные во французском поместье Домен де Бруа. Им удалось обеспечить себе места вверху общей таблицы. По итогам конкурса коньяки от «КиН» набрали следующие баллы: Vieille Ville XO — 91,5; Vieille Ville Extra — 89; l'Oeuvre — 89; Vieille Ville VSOP — 83,5.

В свое время эти коньяки стали открытием для российского потребителя, предпочитающего более утонченный стиль напитка, но не сухой французский коньяк. Тогда Группа компаний «КиН», начала поставки в Россию коньяка из самого сердца Гранд Шампани. Перед этим четыре года главный винодел «КиН» Марина Тягилева и креативный директор Филипп Сэ при содействии главы Ассоциации Мэтр-де-Шэ (владельцы винных погребов) Жана Франсуа Жюмье работали над различными вариантами купажей напитка, который не был бы таким ярким и сухим, как большинство любимых французами коньяков, но обладал скорее округлыми тонами. И такой напиток был создан в поместье Домен де Бруа, в самом сердце провинции Коньяк. Назвали

Коньяк Vieille Ville потеснил на рынке продукцию «великой пятерки»

его Vieille Ville, что переводится с французского как «старый город».

Чтобы убедить самых недоверчивых в потенциале нового для России продукта, специалисты «КиН» пошли на весьма необычный эксперимент. В 2007–2008 годах, когда базовые купажи коньяка Vieille Ville были уже готовы и требовалось всего несколько месяцев, чтобы довести их до совершенства, прошла серия дегустаций с участием весьма авторитетных людей: винного критика Игоря Сердюка, эксперта по крепкому алкоголю Эркина Тузмухамедова, сомелье Александра Фомичева и журналистов ведущих специализированных изданий. То есть процесс создания коньяков Vieille Ville получился отчасти интерактивным.

Отточив мастерство в работе над купажами коньяков XO и Extra, Группа компаний «КиН» выпустила напиток категории VSOP. И каждый из них, по наблюдениям производителя, уже завоевал свою аудиторию. Vieille Ville VSOP, как водится во всем мире, оценила более молодая аудитория, XO и Extra — люди притязательные и гурманы.

Как известно, история отличается циклическим характером. И вот мы снова можем гордиться коньяком с русской душой, величественно несущим на своей этикетке французское слово «cognac». **MBV**

ОБРАЗ ЖИЗНИ

Когда человек выбирает себе дом, решающим фактором становится не только архитектура, соседи, инфраструктура, но и особая атмосфера. В этом отношении ничего лучше сообщества поселков Villagio Estate на Новорижском шоссе, пожалуй, не найти.



Взглянув на карту Villagio Estate, понимаешь, что это целое государство. Десять поселков с уникальной архитектурой и живописными ландшафтами окружены сетью школ, детских развивающих центров, салонов красоты, спортивных клубов и ресторанов. Жизнь здесь полна событий, увлекающих и детей, и взрослых. Как правило, зима в Villagio Estate начинается со встреч на огромном катке, в который превращается замерзшее озеро в центре поселка «Гринфилд». Взрослые под музыку оттачивают свою технику, а дети постигают азы мастерства под руководством опытных инструкторов. Необходимые атрибуты современного катка — кафе и прокат снаряжения — тут же, на берегу. Затем наступает время тест-драйвов: в этом году клиенты Villagio

Villagio Estate — это целое государство

Estate были в числе первых счастливиц, опробовавших полноприводную Ferrari FF на скоростной снежной трассе. Летом в «Гринфилде» открывается пляж в лучших традициях южной Европы — с рестораном у самой кромки озера. Осенью череда праздников не заканчивается. В поселке Millennium Park золотое время года встретили «по-сицилийски»: в теплой, дружеской атмосфере, с дегустацией благородных вин, мастер-классами по приготовлению традиционных блюд под руководством шеф-повара из Италии, уроками по рисунку на кофейной пенке и сервировке стола. Поэтому можете быть уверены: к наступающему зимнему сезону в Villagio Estate вновь приготовят что-то интересное. Следите за новостями. **MBU**

Основное фото:
Дом в поселке
Monteville

Внизу слева:
вид на поселок
Millennium Park

Внизу справа:
«Лазурный берег» —
один из поселков
Villagio Estate —
располагает
собственной мариной



Настоящий

Новый Lexus GX 460 снаружи выглядит сурово, даже брутально. Увидев его в городе в первый раз, можно удивиться: что такой великан делает в каменных джунглях? Однако, распахнув дверь, удивляешься другому: в салоне кожаная обивка не только на сиденьях, но и на передней панели и даже на дверях. Передние кресла снабжены электрорегулировкой (8 позиций), а рулевая колонка и зеркала имеют память положений — удобно, когда автомобилем пользуются несколько членов семьи.

Текст **Павел Серебряков**

Перечислять все достоинства Lexus GX 460 можно долго — намного интереснее зайти в салон дилера Lexus и познакомиться со всеми опциями GX 460 самому. Заглянем внутрь автомобиля и определим его предназначение в этом мире.

Современный автомобильный рынок плавно, но уверенно вытесняет традиционные внедорожники, подменяя их кроссоверами — автомобилями на платформе легковых моделей с немного повышенной проходимостью. Для тех, кто редко выбирается из города и еще реже съезжает с асфальта, возможностей кроссовера, как правило, достаточно. Однако для настоящих любителей путешествий и активного образа жизни более всего подходит полноценный внедорожник с большим просторным салоном, возможностью блокировки дифференциалов, понижающей передачей и крепким рамным кузовом, который позволит пробраться в самые заповедные

уголки нашей необъятной родины и при этом делать это с максимальным комфортом для всех пассажиров.

Lexus GX 460 как раз и является тем редким представителем племени истинных полноприводников, у которых сохранились все необходимые инструменты для штурма настоящего бездорожья. Но при этом, в отличие от предков, он вобрал в себя все последние достижения в области комфорта и безопасности.

Например, выбравшись на бездорожье, совсем не обязательно выходить из комфортного салона и самому проверять особенности дороги. Можно смело положиться на новейшую систему кругового обзора, которая выводит на большой центральный экран картинку сразу с шести камер. По две установлены в боковых зеркалах — в них видно положение всех

Система камер кругового обзора вкупе с парктрониками будет полезна в условиях города





четырёх колес и поверхность дороги рядом. Еще две камеры оценивают обстановку впереди и сзади. Для удобства ориентирования на местности на экран можно вывести вид автомобиля сверху с проекцией изображения со всех камер или выбрать более крупно одну, наиболее важную в данный момент. Также система кругового обзора пригодится и в городской толчее, хотя здесь можно смело полагаться еще и на передние и задние парктроники. Ну а если из леса не удалось выбраться засветло, то на трассе окажется очень кстати интеллектуальное освещение, которое в поворотах отклоняет основной световой пучок, направляя его ровно туда, куда движется автомобиль.

Однако самые яркие впечатления на трассе оставляет 8-цилиндровый двигатель объемом 4,6 л, развивающий 296 л.с., и впечатляющий крутящий момент в 438 Нм, который доступен в очень широком диапазоне оборотов. При плавном ускорении можно наслаждаться великолепной тягой и низким, слегка булькающим звуком атмосферного V8, а при разгоне



ЛОГО

Под этой известной эмблемой на решетке радиатора, символизирующей мощь и роскошь, скрыта одна из камер наблюдения за обстановкой снаружи

Главное качество GX 460 — обеспечивать свободу передвижения в любой ситуации

«в пол» ощутить всю динамику современного высокотехнологичного двигателя, обеспечивающего 100 км/ч с места за 8,3 с. Несмотря на впечатляющий запас мощности и солидную массу внедорожника, расход получился достаточно скромным и при езде за городом не превышает 10 л на сотню.

Также водитель и все обитатели салона оценят бескомпромиссные возможности в области адаптации Lexus GX 460 к любым условиям движения. На бездорожье водитель может воспользоваться системой Multi-Terrain Select, которая настраивает поведение автомобиля в соответствии с условиями дороги. При сложном рельефе, на камнях или косогорах очень кстати будут активные стабилизаторы поперечной устойчивости, обеспечивающие максимальный ход подвески без ущерба устойчивости



На странице слева: Интерьер салона выглядит солидно и полон умных устройств. Кресла наделены «памятью», большой дисплей «мониторит» сервисные функции, руль снабжен мощным подогревом.

Сверху вниз: Толстые стекла хорошо блокируют наружные звуки. Бесшумный электропривод при закрытии в конце замедляет ход, обеспечивая дополнительный комфорт.

Передние фары эффектно внешне и хорошо справляются с основной функцией — освещать дорогу.

Особенно удобная на высоком автомобиле широкая боковая подножка.

Дополнительные откидные кресла упрятаны в пол багажника и оснащены электроприводом (управление кнопками).



на трассе. Кроме того, в случае необходимости можно принудительно заблокировать центральный дифференциал Torsen и воспользоваться пониженной передачей, обеспечив практически безграничную тягу на всех четырех колесах. При этом, независимо от нагрузки, дорожный просвет всегда остается постоянным благодаря задней пневмоподвеске, а характеристики амортизаторов можно изменять в зависимости от настроения — от комфортных до спортивных.

Интересно получается: несмотря на то, что сейчас встретить на дорогах настоящий полноприводник становится все сложнее, Lexus GX 460 совсем не похож на вымирающий вид. Напротив, быстро и с максимальным комфортом он доставит весь экипаж (в салоне может находиться до семи человек) практически в любую точку на карте. Пожалуй, в этом и заключается одно из самых главных качеств любого автомобиля — обеспечивать свободу передвижения, невзирая на всевозможные трудности, которые еще встречаются по пути. **MBY**





Круиз, круиз...

Морской круиз — это особенный вид отдыха, удобный и потому популярный способ побывать в нескольких странах за одну поездку. Совершить собственные удивительные открытия, познакомиться лично со всемирно известными городами, ощутить волнение от ожидания встречи с чем-то новым...

Все это можно получить, отправившись в путешествие по Балтийскому морю на одном из 10-палубных паромов компании ST. PETER LINE. Изысканный ужин в ресторане с видом на безмятежное море, вечер живой музыки под яркими звездами, ночь

в каюте — и вот вы уже в новом городе и в новой стране.

С появлением регулярных паромных линий ST. PETER LINE путешественники могут отправиться из России в Швецию, Финляндию и Эстонию с комфортом и удовольствием. Круизные паромы *Princess Maria* и *Princess Anastasia* ходят из Санкт-Петербурга в балтийские столицы круглый год, поскольку являются судами ледового класса. Те, кто часто бывает в Балтийском море, знают, каким удивительно красивым бывает это море, особенно под вечерним живописным небом весной, летом и осенью! А зимние путешествия — это дух Рождества, новогоднее настроение и впечатление, словно ты попал в снежную пустыню. Корабль плавно идет по льду, и кромка светящегося снега уходит за горизонт. Ощущения, будто скользишь по поверхности, находясь в особенных пейзажах миядзаковского пространства. Но стоит покинуть палубу и вернуться в «дом», как оказываешься



PRINCESS MARIA

МАРШРУТ: Санкт-Петербург — Хельсинки

ПОРТ ПРИПИСКИ: Valletta, Мальта

ЛЕДОВЫЙ КЛАСС: 1A Super

ВЕРФЬ: Wärtsilä, Финляндия

ПЕРВЫЙ РЕЙС СПБ – ХЕЛЬСИНКИ: 21 апреля 2010 г.

ДЛИНА: 168,05 м

ШИРИНА: 29,00 м

ОСАДКА: 6,70 м

СКОРОСТЬ: 21,2 узлов

ВМЕСТИМОСТЬ: 1762 пассажиров, 395 автомобилей

PRINCESS ANASTASIA

МАРШРУТ: Санкт-Петербург – Хельсинки – Стокгольм – Таллин

ПОРТ ПРИПИСКИ: Valletta, Мальта

ЛЕДОВЫЙ КЛАСС: 1A Super

ВЕРФЬ: Wärtsilä, Финляндия

ПЕРВЫЙ РЕЙС СПБ – СТОКГОЛЬМ: 31 марта 2011 г.

ДЛИНА: 177,10 м

ШИРИНА: 28,46 м

ОСАДКА: 6,70 м

СКОРОСТЬ: 22 узла

ВМЕСТИМОСТЬ: 2500 пассажиров, 580 автомобилей

Бронирование круизов: www.stpeterline.com, Санкт-Петербург, Невский пр., 76, тел. (812) 333-52-71, call-центр: (812) 337-20-60, sales@stpeterline.com



КАЮТА

Типы кают на паромках ST. PETER LINE предлагаются самые разные. Общее у кают одно — все они комфортабельные и больше похожи на комнаты отеля

внутри целого города или просто своего отеля. Здесь работают рестораны, бары, кафе, spa-салоны, кинотеатры, шоу-холлы, магазины duty free, бутики одежды и техники, сауны и бассейны. Пассажирам доступны любые развлечения, которые дают возможность отдохнуть и приятно провести время в путешествии. Наличие кают разных классов позволяет выбрать вариант, подходящий именно вам. Четырехместная каюта для компании друзей или роскошные двухкомнатные апартаменты с собственной гостиной? Уютная комната с двуспальной кроватью, телевизором и мини-баром или просто комфортная «купейная» каюта на двоих? Каждый решает для себя. Оба парома ST. PETER LINE готовы принять на борт около 2000 пассажиров. Суда производят впечатление хорошего европейского отеля с настоящей индустрией развлечений. А сам морской четырехдневный круиз как таковой обернется полноценным отпуском с массой впечатлений и положительных эмоций!

Многим интересна возможность провезти на борту парома собственный автомобиль или катер на прицепе. Ограничения: по высоте 4,8 м, по ширине 6 м. Без очередей на границе можно отправиться на пароме из Петербурга в Хельсинки, Стокгольм или Таллин, откуда открыта вся Европа. Система путешествия

Паромы ST. PETER LINE располагают мощной индустрией развлечений на борту

с автомобилем или провоза транспортного средства на круизном пароме довольно простая. Пассажиры приезжают на терминал и оставляют машину на парковке, чтобы лично пройти регистрацию в пункте check-in. Документы, которые следует иметь при себе: билет на паром, загранпаспорт с визой, техпаспорт на машину, green card (можно оформить на месте). Далее водитель возвращается к машине, проезжает через паспортный контроль для автомобилистов, попадает на автопалубу (весь путь укажут сотрудники ST. PETER LINE). Если водитель едет не один, то его сопровождающие проходят паспортный контроль вместе с другими пассажирами (они не могут быть с водителем в машине в момент въезда на автопалубу) и просто поднимаются по трапу на круизный паром. По прибытии в порт и при съезде с парома в машине могут находиться сопровождающие водителя — так паспортный контроль пройдет быстрее.

Решайтесь на приключение и отправляйтесь покорять морские просторы с ST. PETER LINE! MBV



Альпийские

На российском рынке дебютирует один из самых независимых и заслуживающих внимания производителей швейцарских часов Alpina — бренд, известный интереснейшими спортивными моделями на базе собственных мануфактурных механизмов.

Текст **Тимур Бараев**

В связи с тем, что крупнейший в Европе швейцарский часовой концерн Swatch Group перестал поставлять сторонним компаниям механизмы ETA, а запасы комплектующих этих замечательных калибров у компаний Soprod и Sellita заканчиваются, часовой бизнес ожидают существенные перемены. Причем уже в ближайшие годы. Многие популярные марки исчезнут, а их место займут другие — те, кто в последние годы вкладывался не в PR и маркетинг, а в производство собственных калибров.

У этих компаний хорошее будущее. Одна из них — Alpina, основанная почти 130 лет тому назад в швейцарском городке Винтертур и недавно

переехавшая в Женеvu. И очень здорово, что в 2011 году Alpina наконец решила прийти на российский рынок — развитый, искушенный, избалованный, на протяжении вот уже более десяти лет удерживающий безраздельное мировое господство в потреблении самых дорогих часов, но весьма скептически принимающий марки, работающие в классе sport chic среднего ценового сегмента. Значит, Alpina, производящая часы как раз этого класса, знает, что россиянам они понравятся, уверена в своих силах и перспективах.

В 2013 году Alpina — солидная компания, выпускающая классные часы, отметит свое 130-летие



Alpina — уникальные коллекции часов для горнолыжников, дайверов, автогонщиков и яхтсменов

Часовой дом Alpina известен в Швейцарии с 1883 года, когда Готлиб Хаузер основал в Винтертуре компанию Corporation d'Horlogeres Suisse. Вначале Хаузер выпускал только механизмы, но они пользовались такой популярностью, что в 1901 году он сделал на их базе часы, которые назвал Alpina, что можно перевести как «Альпийские». То есть само название обязывало Готлиба Хаузера выпускать часы со спортивными характеристиками. Неудивительно, что всемирное признание Corporation d'Horlogeres Suisse принесли в 1938 году как раз такие часы — Alpina 4. «Четверка» символизировала четыре составляющих невероятной надежности этой модели: антимагнитность, водонепроницаемость, противоударную защиту Incabloc и литой стальной корпус. Alpina 4 оснащалась калибром собственного производства Alpina 592, с успехом выпускавшимся вплоть до начала «кварцевой революции». Кварцевый кризис чуть не убил некогда огромную фабрику. От нее осталась лишь одна комната со складом, где лучшие образцы «Альпийских» терпеливо ждали возрождения марки, которое произошло в 2002 году, когда ее приобрела компания Frederique Constant во главе с супругами Алеттой и Петером Стас.

Процесс возрождения марки прошел необыкновенно быстро. Петер Стас выкупил весь склад винтажных моделей Alpina, все чертежи и патенты фирмы, и на их

основе был разработан новый модельный ряд, сочетающий характерные для часов Alpina черты с элементами современного спортивного стиля. Кроме того, немалые средства были вложены в создание нового производства Alpina, которое по соображениям удобства и престижа было перенесено из Винтертура в уже знаменитый пригород Женевы План-лез-Уат, где расположились мануфактуры многих великих часовых домов. Наличие собственной мануфактуры позволило оперативно разработать и запустить в производство механизмы и корпуса.

125-летний юбилей марки в 2008 году компания отметила выпуском двух инновационных моделей, по значимости сравнимых с Alpina 4: часов Alpina Extreme Diver 1000 Meters и Alpina Avalanche Manufacture Regulator, оснащенных первым в новом тысячелетии мануфактурным калибром AL-950. Этот замечательный механизм — один из лучших новейших калибров. Важнейшие детали спуска — анкерное колесо и анкерная вилка — изготовлены из кремния, высокая точность хода достигается благодаря фирменной системе регулировки Smart Weight Balancing. При этом на точность не влияют даже существенные перегрузки. Недаром





На первом развороте:
Alpina Extreme Dive
Cotes d'Azur,
водонепроницаемость
1000 м.

На полосе слева:
Alpina Extreme Diver
Automatic,
водонепроницаемость
300 м, новинка 2012
года.

Alpina Extreme Dive
Cotes d'Azur,
водонепроницаемость
1000 м.

Слева:
Alpina Sailing Regatta
Chronograph, под ним
подарочная упаковка
с миниатюрной копией
катамарана
Alpina Swan.



УПАКОВКА

Подарочная упаковка к Alpina Extreme Dive Cotes d'Azur (слева) в виде кислородного баллона, в комплекте также идет ремешок из текстиля для удобного крепления часов на гидрокостюме

именно на базе AL-950 было создано следующее поколение спортивных часов во главе с турбиййоном Alpina Extreme Tourbillon Regulator Manufacture в крайне необычном для часов такого уровня стальном корпусе. Турбийон пользовался таким спросом, что в 2010 году было решено выпустить его в роскошном и чрезвычайно комфортном корпусе из золота и каучука.

Впрочем, Alpina собралась покорять Россию не только турбиййоном — любимой игрушкой россиян. В течение нескольких лет Alpina создала не одну, а целых пять коллекций спортивных часов: для горнолыжников, дайверов, пилотов водных скутеров и автогонщиков. Вот уже второй год подряд компания является официальным хронометристом знаменитой американской гонки «12 часов Себринга». Коллекция 12 Hours of Sebring включает автоматические часы, хронограф и хронограф с индикатором времени во втором часовом поясе.

Разумеется, есть у Alpina и оригинальная коллекция часов для яхтсменов. Компания имеет собственную яхту *Alpina Swan*, которая в течение 2012 года приняла участие в 82 регатах.

Главной моделью Alpina Sailing Collection является автоматический хронограф со сложной и редкой функцией стартового отсчета на базе калибра AL-880 в стальном корпусе с необычной для хронографов водонепроницаемостью 300 м.

Однако особое место в модельном ряду Alpina занимают авиационные часы. И это отнюдь не дань моде.

Alpina являлась официальным поставщиком ВВС нескольких европейских стран еще в 20–30-х годах прошлого века. Ныне Alpina имеет партнерские отношения с одним из крупнейших операторов частной авиации PrivatAir, а также со знаменитой Cessna Aircraft Company. А это, между прочим, крупнейший производитель самолетов в мире. Основанная в 1927 году Клайдом Сессна и Виктором Роосом, компания выпустила почти 200 000 самолетов во главе с самой востребованной в истории авиации моделью Cessna 172 Skyhawk.

Главной авиационной часовой моделью года, на мой взгляд, можно считать Alpina Heritage Pilot Watch, выполненные в ультраактуальном винтажном стиле. Стальной корпус диаметром 50 мм имеет откидывающуюся заднюю крышку. Чтобы выдержать стиль на все 100%, Alpina даже оснастила модель не собственным мануфактурным механизмом, а знаменитым традиционным калибром карманных часов с ручным заводом Unitas. Новейшая коллекция Startimer Pilot Collection состоит из автоматических часов со стрелочным календарем-датой и хронографом с 30-минутным счетчиком. У всех — классический для pilot watch дизайн и стальной 44-миллиметровый корпус с матовой антибликовой поверхностью.

«Я уверен в том, что с помощью новых коллекций и нового российского дистрибьютора в лице ProTime компания Alpina добьется в России такого же успеха, как и на других ключевых рынках», — считает владелец и президент Alpina Петер Стас. MBV

ЗНАНИЯМВУ

Мы знаем ответы на все вопросы

МОЖНО ЛИ ВЕРИТЬ РАДАРУ?

*Не секрет, что
из-за радаров бывают
столкновения судов.
Но почему они случаются
и как этого избежать?*

Мой радар относится к классу MARPA.

Что это значит?

MARPA — это радиолокационная станция с функцией МСАРП (мини-средства автоматической радиолокационной прокладки), используемая на большинстве прогулочных лодок для оценки риска столкновений и следящая за целями. Это упрощенная версия радаров класса ARPA/CARП (средство автоматической радиолокационной прокладки), которые в обязательном порядке применяются на коммерческих судах. На экране радара MARPA вы можете выбрать цель и отслеживать ее, получая информацию о точке кратчайшего сближения (CPA, closest point of approach), а также о ее скорости и направлении движения.





А вы знаете, какую привязку имеет радар на вашей яхте?

Если существует риск опасного сближения с целью, радар активирует звуковую сигнализацию.

Могут ли я полагаться исключительно на MARPA?

Нет. Такой радар способен оказывать значительную помощь при навигации, но в определенных условиях он может вводить в заблуждение, выдавая ошибочную информацию. Система MARPA работает настолько хорошо, насколько верны получаемые ею данные, особенно это касается вида скорости и направления, что определяет тип привязки радара по суше или по морю.

В чем разница между этими типами привязки?

Влияние течения и ветра может приводить к тому, что скорость движения судна относительно воды будет значительно отличаться от таковой относительно суши (SOG). Таким же образом курс относительно воды может не совпадать с курсом относительно земли (COG). Разница становится более существенной при движении на малых скоростях и/или при

сильном течении и ветре. Например, идя на восьми узлах против течения, скорость которого составляет четыре узла, вы получаете скорость относительно воды те же восемь узлов, а относительно суши — всего четыре.

Для вычисления риска столкновения привязанные к морю радары используют скорость относительно воды, снимаемую с крыльчатки лага, и направление с феррозондового транслятора курса (Flux Gate). Радары, привязанные по суше, используют значения SOG и COG, получаемые от приемника GPS. Этот вид привязки более удобен при навигации в маринах, однако привязка по морю обеспечивает более надежную оценку риска столкновений.

Почему это именно так?

Потому, что привязанные по морю радары принимают в расчет влияние течения и ветра, которые сбивают с толку привязанную к суше систему. Это, в свою очередь, может привести к тому, что капитан выберет неверный маневр для предотвращения столкновения. В морской практике описано несколько подобных случаев,

СТОЛКНОВЕНИЕ

Яхта *Wahkuna* и контейнеровоз *P&O Nedlloyd Vespucci*

В условиях плохой видимости эти два судна столкнулись в Ла-Манше в 2003 году. Оба запеленговали друг друга на радаре на расстоянии 6 миль. Оба капитана неверно трактовали информацию радаров и приняли ошибочные меры. Спустя несколько минут суда столкнулись. Первые три метра корпуса и мачта яхты *Wahkuna* были снесены, а капитан контейнеровоза даже не узнал, что произошло столкновение. Команда яхты провела в спасательном плоту пять часов, пока не подоспела помощь.

В отчете МАИВ значатся следующие причины инцидента:

- незнание капитаном яхты правил навигации в тумане;
- неумение капитана яхты правильно пользоваться радаром;
- чрезмерная уверенность капитана контейнеровоза в показаниях радара ARPA;
- неверные действия со стороны обоих капитанов.

В отчете указано, что радар *Vespucci* имел привязку по суше, которая не подходит для предупреждения столкновений в открытом море. Согласно рекомендациям IMO радар



должен иметь привязку по морю. Независимо от типа радара и судна, каждый капитан обязан знать возможности системы и иметь должную подготовку для обращения с ней. Установка радара и MARPA без понимания их ограничений и принципов работы может привести к несчастному случаю.

когда радар стал одной из причин столкновения, вместо того чтобы предотвратить его.

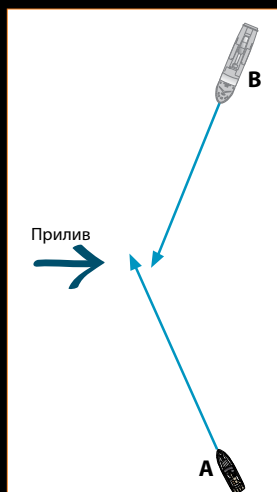
Что говорят власти?

Международная морская организация (IMO), службы береговой охраны и расследования происшествий на воде (МАИВ) во избежание столкновений рекомендуют использовать привязку по морю. Отчет МАИВ по инциденту с яхтой *Wahkuna* содержит неутешительные выводы (см. бокс наверху). Оба судна использовали привязанные по суше радары и столкнулись. Главная рекомендация МАИВ гласит: «Яхтсмены должны знать и понимать характеристики

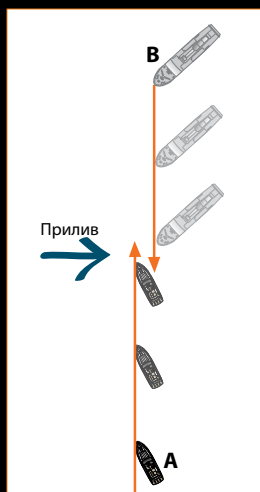
и ограничения используемых радаров, а также применять привязку по морю для вычисления безопасного курса расхождения».

Как узнать, какую привязку использует мой радар?

Радары прогулочных яхт лишены возможности ручного переключения режимов. Если ваш прибор подключен только к картплоттеру, то без вариантов привязка осуществляется по суше. Если он также соединен с авторулем, от которого получает значение курса, то его работа происходит в гибридном режиме. Последний не так точен, как привязка по морю, но все же он много лучше чистой привязки по суше,



А и В идут пересекающимися курсами и близко расходятся. Судно А должно уступить дорогу и изменить курс вправо, чтобы пройти за кормой судна В.



Поскольку течение сносит оба судна, их курсы относительно суши различаются на 180°, и они просто разойдутся правым бортом.



* Север наверху, относительное движение

На борту судна А радар с привязкой по морю показывает курс движения судна В близко к центру экрана (близкое расхождение), а вектор MARPA пересекает курс справа. Судно А ясно видит, что курсы пересекаются, и должно уступить дорогу, приняв вправо.



* Север наверху, относительное движение

Если радар судна А привязан по суше, он показывает близкое расхождение правыми бортами, но вектор MARPA указывает противоположный курс. Если капитан судна А ничего не предпримет или увеличит расстояние расхождения, приняв влево, это может привести к столкновению.

поскольку ошибки в направлении гораздо вероятнее таковых по скорости. К тому же в реальной жизни значение SOG, как правило, намного точнее, чем показания судового лага.

Как проверить, что мой радар привязан по морю?

В безветренный день включите радар в режиме «север вверх», а затем:

Шаг 1. Выберите место, где вам известен характер течения.

Шаг 2. Выберите неподвижную цель, например, буй.

Шаг 3. Захватите цель на радаре и выберите соответствующий масштаб отображения.

Шаг 4. Включите функцию MARPA и ждите.

Если MARPA показывает, что буй перемещается со скоростью течения, но в обратном направлении, то ваш радар имеет привязку по морю. Если MARPA говорит, что буй неподвижен, а радар показывает скорость движения вашего судна, то он привязан по суше.

Вы также можете проверить гибридный режим, сравнивая курс судна с линией курса на радаре. Если они совпадают, то система берет значения от авторулевого, а если нет, то это данные COG от приемника GPS.

Какие еще факторы влияют на MARPA?

Системе требуется определенное время для детального обсчета выбранной цели. Дайте ей возможность спокойно посчитать, не меняя курс и скорость, поскольку это можете сделать не только вы, но и цель. Степень ошибок значительно возрастает, если суда движутся медленно, плюс влияет течение, ветер или штормовое море.

Если MARPA не привязана по морю, то радар бесполезен?

Конечно, нет. Любой радар лучше, чем его отсутствие, поэтому гибридная и даже привязанная по суше система может предупредить о потенциальном столкновении. Если вы установите сигнализацию MARPA на заведомо безопасное время и дистанцию (например, полмили и 12 минут), это нивелирует недостаточную точность радара. Любая цель с дистанцией максимальной точки сближения менее 0,5 мили и периодом сближения менее 12 минут приведет к срабатыванию сигнализации, и у вас будет достаточно времени, чтобы перепроверить информацию и отреагировать. Главное — не полагаться на прибор бездумно и полностью.

Как проверить точность MARPA?

Это легко сделать с помощью электронного визира направления (EBL, Electronic Bearing Line), который отображает истинный или



относительный курс цели. Если EBL не меняется, то, скорее всего, вы находитесь на курсе столкновения. Здесь используется та же техника, на которую вы полагаетесь, наблюдая за целью своими глазами.

Что делать, если радар предупреждает об опасном курсе?

Следуйте стандартным процедурам, но помните, что алгоритм расхождения в условиях недостаточной видимости сильно отличается от того, когда вы видите другие суда, и здесь вступает в действие правило 19 (см. бокс внизу).

Что означают режимы relative (относительный) и true (истинный)?

Если MARPA работает в относительном режиме, то вектор предсказанного курса столкновения цели будет

направлен точно в центр экрана (на вашу лодку). В истинном режиме вектор курса цели будет пересекаться с вектором вашего курса впереди вас, где предположительно случится предсказанное столкновение.

С точки зрения прибрежной навигации целесообразно использовать истинный режим с привязкой к суше, когда очертания берегов на экране остаются неподвижными. В открытом море для определения риска столкновения лучше применять относительный режим, поскольку легче замечать направленные в центр экрана стрелки, однако истинный режим даст больше информации о том, какие действия предпринять для уклонения.

Некоторые установки радара также позволяют включать электронный визир направления, чтобы выводить истинный

курс цели или ее относительный курс к вашему судну. Они не так критичны, поскольку обычно с помощью EBL контролируют изменения курса, а не вычисляют его. Другими словами, если направление не меняется, то имеет место риск столкновения.

В чем мораль этой истории?

Узнайте, откуда берет информацию радар на вашей лодке и какие установки использует. Не принимайте его указания на веру, проверяйте цели визуально и с помощью электронного визира направления. Выучите правила расхождения, особенно правило 19, и научитесь их применять. Кроме того, помните, что MARPA — это лишь система предупреждения, а не волшебная палочка, которая гарантированно позволяет избежать столкновения. **МВУ**

ПРАВИЛО 19

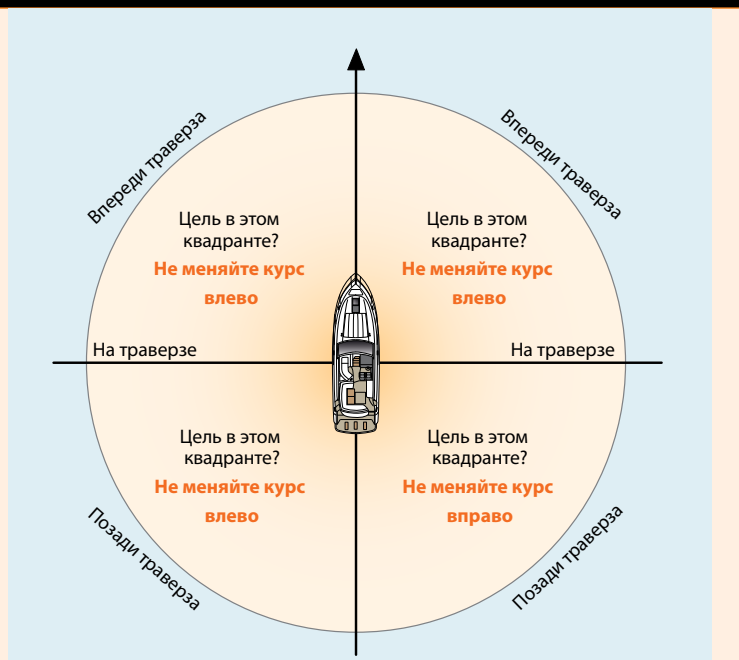
Правило 19 применяется, когда видимость ограничена.

Наиболее очевидная разница в действиях при ограниченной видимости состоит в том, что понятия «судна, идущего прежним курсом» в условиях отсутствия прямой видимости не существует. При недостаточной видимости правило 19 возлагает ответственность за предотвращение столкновения на оба судна, причем они должны действовать заблаговременно.

Правило предписывает следующие обязательные действия:

19 (d). Судно, которое обнаружило другое судно только с помощью радара, должно заблаговременно предпринять меры по расхождению. Если это подразумевает перемену курса, то, по возможности, следует избегать:

- изменения курса влево по отношению к идущему поперечным курсом судну (на траверзе), если только вы его не обгоняете;
- изменения курса по направлению к судну на траверзе или позади траверза.



19 (e). Когда определено, что риска столкновения нет, каждое судно, слышащее туманный горн другого судна впереди траверза или неспособное избежать близкого расхождения с другим судном впереди траверза, должно снизить скорость до минимальной,

позволяющей оставаться на курсе, при необходимости уступить дорогу и следовать с максимальной осторожностью до тех пор, пока опасность столкновения не миновала. Наконец, не забывайте подавать корректные звуковые сигналы!

А что у вас в кладовке?

Мы бы просто погибли, если бы на наших лодках не было кладовок. Только чем мы их забиваем?



ФИЛЛИС РОК:

Я была смущена, когда узнала, что кладовка на нашей 37-футовой лодке оказалась

бездонной пещерой, где скапливается преимущественно всякий хлам.

Копаясь там, я наткнулась на практически неиспользуемые подводные буксировщики Sea-Doo. Эти потрясающие устройства помогут вам умчаться под воду, к новым приключениям... Звучит заманчиво, но в реальности в холодных английских водах они малопригодны. На нашей новой лодке длиной 27 футов я решила хранить только вещи полезные и первой необходимости, вроде ремонтного набора инструментов и электрического насоса для тендера.



ДЖЕК ХЕЙНС:

Никогда еще фраза «набита по самый планширь» столь точно не описывала кладовку

на нашей редакционной Swift Trawler. Но где еще хранить все то, что может понадобиться семье, которая много путешествует на лодке длиной всего 34 фута?

Недавно Джон Мендес провел ревизию того, что хранится в нашей кладовке. Если честно, это заставило нас задуматься: действительно ли нам нужны четыре ведра, два комплекта для пляжного крикета, два ящика с инструментами, восемь пар палубной обуви?..

Вероятный ответ — «нет». Но мы не можем знать, когда это «лишнее» ведро вдруг понадобится. Или вдруг резко потребуются большая бухта веревок. Или срочно возникнет необходимость в... огромной летающей тарелке! В ближайшие месяцы мы планируем освободить кладовую от большинства ненужных предметов и даже хранить тяжелое барбекю зимой на берегу. Надеюсь, все это приведет к некоторому снижению веса лодки и экономии топлива.



ГРЕГ КОПП:

Кладовая на моей Thunderhawk 43 не такая глубокая, как на более крупных

крузерах, так что в основном мы держим там только кранцы, щетки, ведра и всякие чистящие и моющие средства. Я понял, что меньшие

размеры кладовки требуют от нас известной организованности, не допускающей хранения на лодке обычно не используемых или случайных предметов, которыми забито большинство других кладовок.

Но вот стойку с кронштейном для подвесника от тендера, когда тот не на воде, я держу в моторном отсеке, хотя многие предпочитают хранить подвесной мотор в больших кладовках. Это на самом деле неплохая идея, поскольку вертикальное положение подвесника (в противовес лежащему на палубе) существенно облегчает его хранение и перемещение, а сам мотор лучше защищен.



ТЕССА ТЕННАНТ:

Одно из главных преимуществ нашей Selene 48 — это похожая на пещеру

кладовка, которая оказалась бесценным складским помещением.

Пара складных столов, четыре легких садовых стула, электрические кабели берегового подключения, обилие деталей и устройств, которые пригодятся в любой марине (например, инвертор), опреснитель, запчасти для двигателей, большие канистры с маслом и другими техническими жидкостями, канистры с питьевой водой, баллоны для дайвинга и телескопический трап. Еще там стоит холодильник (для дальних походов) и есть «винный погреб», хотя хранить там вино долго как-то не получается.

Важно, чтобы кабели берегового подключения были под рукой, поскольку они часто используются, хотя и емкости с питьевой водой, и кажущийся необязательным телескопический трап могут понадобиться в любой момент. На яхтах для серьезных путешествий, подобно нашей, столь обширная кладовая — вещь необходимая, так что мы рады иметь таковую.



МАРК ПОЛЛАРД:

Каждому знакомо чувство, когда открываешь кормовой рундук и вдруг обнаруживаешь, что

необходимая тебе вещь лежит в самом низу, придавленная другими предметами. Пытаясь достать ее, ты вытаскиваешь веревки, ведра, рыболовные снасти... И — уж это обязательно! — чем больше ты торопишься, тем сложнее добраться до нужного предмета.

Секрет, как нам представляется, в том, чтобы как можно меньше предметов хранить на дне рундука. Наряду со сложными конструкциями существуют несколько простых крепежных устройств, которые фиксируются на стенках и, на наш взгляд, чудесно работают. Таким образом мы храним флагшток, черенки палубных щеток, весла от динги и много чего еще. МВУ



Мы планируем освободить кладовую от лишних предметов и даже хранить барбекю на берегу. Возможно, это даст некоторую экономию топлива



ЯХТА В ОБЪЕКТИВЕ

Сегодня фотокамера найдется на каждой яхте, но сама по себе она не станет залогом хороших снимков. Мы собрали для вас советы яхтенных фотографов, которые помогут улучшить ваши навыки, сделать съемку более результативной и научиться создавать яркие, эмоциональные кадры.

Текст **Илья Чечкин** и **Антон Черкасов**
Фото **Дмитрий Шаромов**, **Питер Сейфферт**, **Роман Романишин**,
Сергей Морозов, **Ян Питер Лене**



Общаясь с владельцами яхт, нам часто приходится наблюдать ситуацию, когда люди рассказывают интереснейшие истории из своей морской практики, способные зачастую стать главным материалом номера, но, когда дело доходит до иллюстраций, затея бесславно гибнет из-за полного отсутствия таковых. Вернее, снимки есть, порой их совокупный объем даже исчисляется гигабайтами, но попасть на страницы журнала им, увы, не суждено. «Так ведь лодка у меня красивая, море в кадре есть, да и камера не самая плохая!» — удивляются иные. На это приходится терпеливо отвечать, что подобные фотографии, скорее всего, останутся жить лишь в пыльном семейном альбоме или затеряются среди тысяч

таких же невыразительных файлов. А ведь, приложив определенные усилия, можно получить фантастические кадры, будь объектом съемки шикарная 25-метровая яхта в лазурных водах теплых морей или небольшой катер на невзрачной речке где-нибудь в глубинке России! Разумеется, эта статья не сделает из вас настоящего яхтенного фотографа, но поможет избежать самых очевидных и неприятных ошибок любительской фотосъемки, а советы профессионалов позволят получать достойные и интересные кадры.

***Приложив определенные усилия,
вы можете получить фантастические
кадры своей любимой яхты***

ОПРЕДЕЛЯЕМ ЦЕЛЬ И СРЕДСТВА

У многих, кто оказывается на красивом (и дорогом!) судне, возникает непреодолимое желание вытащить фотоаппарат и начать снимать. Но задумайтесь, зачем вам это нужно, какова будет судьба снимка? Сегодня мир переживает фотографический бум, обусловленный как никогда легкой доступностью фототехники и социальными сетями с их бесконечными галереями, которые засасывают в себя миллионы любительских и профессиональных кадров. Часто фотография не интересна людям с творческой

точки зрения, а камера нужна лишь для того, чтобы документировать происходящие события с последующим беглым просмотром на мониторе. При таком распространенном подходе подойдет практически любое устройство, способное фиксировать изображение, будь то «мыльница», компактная видеокамера или телефон. Противоположный, традиционный подход в том, что фотография — это качественный художественный отпечаток на фотобумаге, который приятно рассматривать, держа в руках или созерцая на стене в красивой рамке. Как правило, зрители подсознательно более критично относятся к качеству напечатанной фотографии, чем к промелькнувшему на экране изображению. Поэтому,



ПИТЕР СЕЙФЕРТ

Специализация: суперяхты

Регион: Лазурный Берег, Франция

Фотоаппарат: Canon EOS 5D Mark III и EOS 7D

Объективы: Canon EF L от 10 до 500 мм

ИНТЕРНЕТ: www.theyachtphoto.com

Чтобы успешно снимать суперяхты, в первую очередь вы должны интересоваться ими и знать специфические отличительные особенности каждого судна, чтобы подчеркнуть их на снимках. Если речь идет о первых уникальных кадрах выходящих из ангаров проектов, то для меня, как и для других папарацци, важнее всего информация о времени спуска — иногда удается получить ее у знакомых, но на крупных верфях высокий уровень секретности, и такое не проходит. В этом случае приходится внимательно и терпеливо наблюдать за тем, что происходит у верфи, искать определенные признаки скорого спуска и ждать, ждать... Кстати, верфи, как правило, заинтересованы в такой нашей работе, так как по условиям контракта с владельцем они не могут распространять фотографии судна, а мы делаем это, не нарушая закон, и фактически обеспечиваем PR-поддержку, да еще и бесплатно! В основном я снимаю суперяхты издалека, но хотел бы однажды провести полноценную фотосессию интерьеров закрытой для глаз публики яхты вроде *Eclipse*, особенно если эти кадры можно будет обнародовать.

Что касается техники, то зачастую полезно держать в кофре не только телеобъектив, но и «широкоугольник», так как при спуске очень крупной яхты, например, 180-метровой *Azzam*, уместить ее в кадр удастся с трудом. Конечно, если вы снимаете стоящие на рейде или идущие яхты с берега, то без «телевика» с фокусным расстоянием 200–500 мм не обойтись. Здесь, на Лазурном Берегу, курсируют десятки суперяхт, и я должен быть постоянно готов к съемке, поскольку интересная, а главное, не публичная лодка может выйти из-за соседнего мыса в любой момент. Присутствуют и сложности: в этом регионе невозможно фотографировать днем с 11 утра и до 4 вечера из-за жесткого солнца и дымки, поэтому я снимаю на восходе или уже вечером, иногда для борьбы с дымкой применяю поляризационный фильтр.

Если вам нравится снимать яхты, то вот мой совет: не копируйте чужие идеи, а ищите свой особый взгляд — снимайте с необычных ракурсов, например, с парaplана, и не повторяйтесь от яхты к яхте!



Фокусироваться на волне через видоискатель нелегко — камера так и норовит залепить в глаз!

если вы планируете печатать ваши снимки, то и относиться к их созданию следует более тщательно, продумывая содержание кадра заранее, пока еще не спущен затвор.

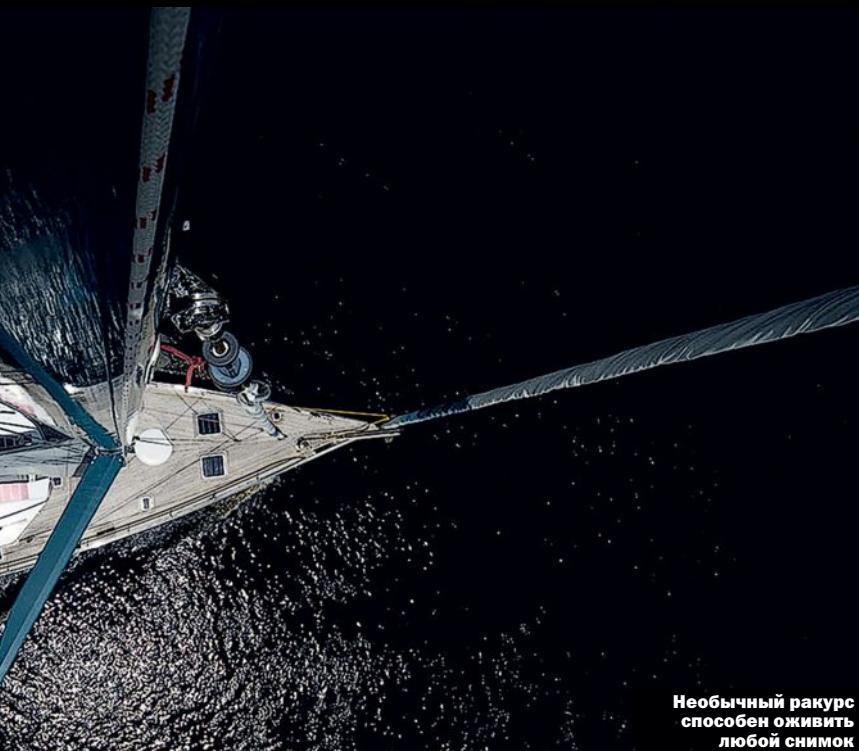
Если у вас есть свое судно, то резонно держать на борту две камеры. Первая из них — компактная всепогодная камера, защищенная от ударов и влаги. Современные модели способны работать на глубине до 10–12 метров без специального бокса и могут оказаться незаменимыми. Компактная подводная фотокамера — не только игрушка, которую можно зарыть в песок, сплоснуть в море и сфотографировать ей купающихся детей, но и весьма полезный инструмент. Она позволит отснять подводную часть корпуса, приводы и винты для контроля их состояния и оценки повреждений. Иногда такая камера способна спасти целое путешествие, ведь фотографию неисправности можно отправить сервисным специалистам, да и как репортажный вариант для неприязнательных фотографов она вполне подойдет.

Если фотография для вас значит чуть больше, чем бессознательное щелканье затвором, то необходима другая камера, которой, скорее всего, окажется цифровой зеркальный фотоаппарат. Два самых важных преимущества «зеркалки»: возможность использовать сменную оптику высокого качества с различным фокусным расстоянием (ФР)

и оперативность работы, которая обязательна при съемке яхт. Такая камера позволит не упустить практически весь спектр возможных сюжетов, включая морские пейзажи, гонки скоростных катеров и съемку яхтенных интерьеров.

НЕ ЗАБЫВАЕМ О БЕЗОПАСНОСТИ

Вода и фотоаппарат — вещи, как правило, несовместимые, особенно если речь идет о морской воде. Многие яхтсмены-парусники, месяцами бороздящие океаны на небольших яхтах, вовсе отказываются от дорогой фототехники, жертвуя качеством снимков, поскольку на просоленном насквозь судне любой камере достаточно быстро приходит конец. В каютах более крупных лодок с камерой ничего не случится, но на палубе о ней стоит серьезно позаботиться, обеспечив защиту от морской воды любыми средствами. Во-первых, в отличие от пресной, соленая вода хорошо пропускает электричество, приводя к замыканию, а во-вторых, на поверхностях при ее высыхании образуются кристаллы соли, пагубно влияющие на оптику и механические части фотоаппарата. Когда во время съемки существует вероятность попадания брызг (при встрече с хорошей волной они могут полностью накрыть флайбридж 20-метровой яхты!), объектив необходимо держать под защитным фильтром, а саму камеру в специальном чехле. Если вам все же

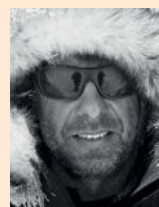


Необычный ракурс
способен оживить
любой снимок

не удалось уберечь технику от попадания соленой воды, не дожидаясь, пока она высохнет, а сразу опресните и высушите ее с помощью ватных тампонов или специальной ткани. В перерывах, когда фотоаппарат не используется, убирайте его в отдельную фотосумку в салоне или каюте — так он не будет пропитываться солью и не разобьется, слетев на палубу (или за борт!) во время качки.

Однако беречь при съемке на воде стоит в первую очередь не технику, а себя. Увлекаясь фотографированием, люди забывают, что находятся в опасной обстановке, которая может грозить серьезными травмами. Особенно актуально это при съемке на высоких скоростях и в шторм. Мало того, что можно банально не удержаться на ногах (обе руки заняты камерой), рухнуть на палубу

или даже выпасть за борт, но также повредить лицо самим фотоаппаратом. Когда катер несется по волнам во весь опор, смотреть и фокусироваться через видоискатель нелегко — камера так и норовит залепить в глаз! Выбирайте самое безопасное место, избегая транцевой платформы и других открытых участков, а если есть возможность снимать сидя, то пренебрегать ею не стоит. Работая на тест-драйвах скоростных яхт, профессиональные фотографы и видеооператоры нередко используют альпинистскую обвязку, пристегиваясь к релингу или поручням, чтобы не выкинуло за борт. Надо ли говорить, что спасательный жилет просто необходим, однако стоит заранее подобрать тот, который не будет мешать рукам и корпусу в фотографической стойке. Кстати, в этом плане очень удобны



ДМИТРИЙ ШАРОМОВ

Специализация: экспедиции

Регион: Россия, Санкт-Петербург

Фотоаппарат: Nikon D800

Объективы: Nikkor и Sigma от 12 до 200 мм

ИНТЕРНЕТ: www.mikehorn.com

За три года странствий с командой Майка Хорна мне посчастливилось побывать в самых отдаленных уголках планеты. Снимать приходилось много и в совершенно разных условиях, от океанских глубин до полярных широт. Фотографируя в морских путешествиях, приготовьтесь к частым переездам с яхты на берег на небольшой лодке. У меня всегда наготове водонепроницаемая герметичная сумка для техники, поскольку даже при небольшом волнении или при высадке на берег на нее может попасть соленая вода; плюс в тропиках нередко случаются неожиданные шквалы с проливным дождем. Если на камеру попала морская вода, ее следует протереть смоченной пресной водой тканью, пока соль не начала кристаллизоваться. Во время переходов также стоит держать технику в безопасном месте. Даже в хорошую погоду яхту может сильно качнуть, и все, что находится, к примеру, на столе, в один миг может оказаться под ним, и на этом съемка закончится. Если у вас дорогостоящая техника, то лучше не пожалеть денег и застраховать ее. Не забывайте и о своем здоровье: увлекшись съемкой, легко поскользнуться на влажной палубе или выпасть за борт, если судно качнет. Если параллельно вам приходится исполнять обязанности члена экипажа, то логично отдавать этому приоритет, отодвигая фотографию на второй план.

А вообще хороший экспедиционный фотограф должен обладать терпением и любить путешествия — без этого плавание с фотокамерой может показаться делом скучным, трудным и подчас даже опасным. Мне очень близка одна цитата на эту тему: «Путь к хорошему снимку лежит через объектив, глаз и сердце фотографа».

Самое сложное при съемке
интерьеров — избежать
перспективных искажений





СЕРГЕЙ МОРОЗОВ

Специализация: классические парусные яхты

Регион: Россия, Санкт-Петербург

Фотоаппарат: Nikon 300s и Nikon F90

Объективы: Nikkor от 18 до 300 мм

При съемке классических и современных парусных яхт старайтесь находиться как можно ближе к ним. В отличие от моторных яхт и катеров, в дизайне которых доминируют плоские поверхности большой площади, хорошо выглядящие на большом расстоянии, парусные яхты имеют много мелких деталей. Снимайте максимально крупно, это позволит разглядеть особенности такелажа и его проводки. Используйте телеобъектив, если нет возможности подойти к яхте близко. Поляризационный фильтр или в некоторых случаях sky-фильтр поможет вам убрать дымку и сделать изображение более контрастным, а небо более глубоким. На снимках, где яхты занимают только часть кадра, хорошо смотрятся наполненные ветром паруса. Фотографируйте парусные яхты на встречных курсах, чтобы запечатлеть рассекающий волну форштевень, и с кормы, тогда в кадр попадет не только команда, но и название судна.

Чтобы разнообразить сюжеты, меняйте ракурсы: если есть возможность снять яхту сверху, обязательно сделайте это, не забыв о собственной безопасности. Не менее интересен ракурс с низких точек на уровне воды — в итоге снятый широкоугольным объективом борт будто нависает над зрителем. Фотографируйте команду за работой, яхтсмены будут вам благодарны. Не пеняйте на плохую погоду: серое небо может добавить драматизма, а густой туман создаст сюрреалистическую обстановку. Увлекаясь съемкой на воде, не забывайте надевать спасательный жилет, выбирать безопасное место для съемки и наматывать ремень камеры на руку, чтобы ее случайно не выронить. Удачных кадров!



Лодка в полете — беспригрышный кадр



Приблизьте объект съемки телеобъективом

облегающие жилеты из неопрена, поскольку в них комфортно лежать на палубе или на причале во время съемок с низких точек.

СЮЖЕТЫ: ЖИЗНЬ НА БОРТУ

В этом виде съемки в объективе окажутся люди — ваша семья, друзья или спутники по путешествию, которые наверняка захотят получить от вас фотографии. Сделать так, чтобы люди нравились себе на снимках, нелегко, и первым делом стоит запомнить простое правило: снимать людей широкоугольным объективом с близкого расстояния нельзя. В этом случае сильно искажаются лица — они вытягиваются, теряют пропорции и смотрятся ужасно. Для ростовых портретов подходят объективы с ФР 50–100 мм, но на небольшой яхте работать с ними тяжело, поскольку

не хватает места. В качестве универсальной альтернативы подойдет объектив с ФР 35–40 мм, который уже достаточно широк, но в то же время не так сильно искажает перспективу, как линзы с ФР менее 30 мм. Фотографируйте людей в непринужденной обстановке; желательно, чтобы они вообще не обращали внимания на камеру в ваших руках. Обращайте внимание на кадрирование: самая распространенная «пляжная» компоновка кадра с фигурой в центре далеко не самая удачная. Когда вы снимаете человека на фоне яхты или морского пейзажа, «отодвиньте» его ближе к краю кадра.

ИНТЕРЬЕРЫ

Если в будущем вы соберетесь продавать яхту, то фотографии

интерьеров будут просто необходимы, и чем более привлекательными они окажутся, тем выше шансы найти покупателя. Для съемки салона и кают вам понадобится широкоугольный объектив (ФР 20–28 мм) и штатив. Разумеется, перед съемкой следует навести в помещении порядок и, по возможности, открыть жалюзи и шторы иллюминаторов, а также включить свет. Если вы решите использовать сверхширокоугольный объектив, например, с фокусным расстоянием 14 мм, то будьте готовы к значительным искажениям перспективы на снимке — прямые линии ближе к краям кадра будут «заваливаться», делая картинку неестественной. Полностью избежать этого с обычными объективами не получится, поэтому для серьезной интерьерной съемки используются

камеры и объективы с возможностью сдвига оптической оси.

ДИНАМИКА

Каждому владельцу яхты хочется иметь эффектные фотографии своей любимой лодки, когда она героически проходит волну или стремительно рассекает водную поверхность на максимальной скорости. Чтобы получить подобные кадры, вам понадобится найти вторую лодку или выгодную точку на суше. Снимать яхту в динамике с берега выгоднее на возвышенности, откуда можно получить интересный ракурс, и в этом случае без телеобъектива не обойтись. Фотографируя лодку с другого судна, можно подчеркнуть высокую скорость движения, осуществляя съемку на увеличенных выдержках, идя параллельным курсом или применяя



Съемка с низкой точки не менее выигрышна, чем с высокой

прием проводки, когда камера перемещается вместе с объектом. При съемке на ходу никогда не направляйте одну лодку прямо на другую, оставляйте запас в несколько метров для безопасного расхождения. При съемке подпрыгивающей на волне яхты используйте телеобъективы с безопасного расстояния и не пытайтесь сделать это на ходу параллельными курсами борт к борту. Когда обе лодки находятся в движении, то судно с фотографом должно идти на постоянной скорости, а объект съемки может менять темп, опережая и отставая на безопасной дистанции не менее двух длин корпуса. В штиль ситуацию могут спасти собственные или чужие кильватерные волны, но будьте осторожны — лодку с фотографом может внезапно качнуть.

МОРСКИЕ ПЕЙЗАЖИ

Терпеливо дожидайтесь подходящего света. Любое, даже самое красивое место в жестких полуденных солнечных лучах на снимке будет выглядеть гораздо бледнее, чем в утренние или вечерние часы, когда мягкий косой свет придает предметам видимый объем, смягчает тени и добавляет интересные цвета. Для съемки пейзажей подойдет объектив с любым ФР, здесь все зависит от вашего видения окружающего мира. Просто помните, что широкоугольные объективы «раздвигают» пространство, а телеобъективы, наоборот, «сжимают» его, совершенно иначе передавая перспективу. Продумывайте кадры заранее, не забывайте про дополнительное оборудование. При съемке в сумерках вам, скорее всего, понадобится штатив,



РОМАН РОМАНИШИН

Специализация: моторная техника

Регион: Россия, Москва

Фотоаппарат: Canon EOS 5D Mark II и EOS 1 Mark IV

Объективы: Canon EF L от 16 до 400 мм

ИНТЕРНЕТ: www.romanishin.com

Мне приходится снимать самую разную водную и наземную моторную технику, и на каждую съемку я прихожу с таким азартом, как будто она первая в жизни. За многие годы работы фотографом я убедился в том, что нужно любить объекты, которые снимаешь, — только тогда фотографии получаются сильными не только с точки зрения технического исполнения, но и в плане эмоционального восприятия. Если вы собрались снимать лодки или, например, гидроциклы, то начинайте продумывать все детали заранее. Посмотрите лоцию акватории, где планируется съемка, проверьте прогноз погоды и найдите в Сети фотографии этого места, если вам не доводилось бывать там прежде. Разберитесь, когда стоит ловить «рисующий» боковой свет, и с какой стороны в это время будет светить солнце, а также определите, в каких ракурсах судно смотрится наиболее выигрышно. Потратив вечер на такую «домашнюю работу», вы сэкономите время и будете чувствовать себя во время съемки намного увереннее. Но не забудьте хорошенько выспаться — ключущий носом фотограф и кадров хороших не сделает, и в опасности может оказаться.

Одна из сложных задач при съемке водной техники — поиск выгодных точек, и нередко, увлекшись процессом, я обнаруживаю себя стоящим по пояс в воде или сидящим в иле. Если вы не готовы к этому и надеетесь отделаться «сухой» съемкой с причала, то полученные кадры будут, скорее всего, однообразными. И еще — концентрируясь на объекте съемки, не забывайте контролировать задний план, он очень важен. Никогда не переставайте учиться: свои и чужие ошибки и достижения вам в этом сильно помогут!

однако на палубе он не поможет избежать «шевеленки», ведь судно качается на воде.

ЧАСТЫЕ ОШИБКИ НЕУДАЧНОЕ КАДРИРОВАНИЕ

Обрезанные части судна и заваленный горизонт — наиболее типичные ошибки кадрирования. Оставляйте свободное место за кормой лодки и перед носом, чтобы в кадре у нее оставалось место для движения, и пытайтесь сохранять на изображении ровный горизонт.

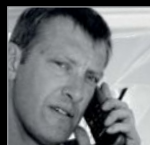
НЕРЕЗКОСТЬ В РЕЗУЛЬТАТЕ СМАЗА

Смаз происходит из-за дрожания камеры или слишком быстрого перемещения объекта для данной выдержки. Фотографы используют удобное правило, согласно которому выдержка при съемке с рук должна быть не меньше 1/ФР. То есть если

вы снимаете объективом с ФР 50 мм, выдержка должна быть 1/50 секунды или короче, что обеспечит некоторую защиту от смаза при условии, что вы правильно и крепко держите камеру. Лучше поднять светочувствительность (ISO) и уменьшить выдержку, ведь шум или зерно на снимке более приемлемы, чем смаз.

ГРУБЫЕ ОШИБКИ ЭКСПОЗИЦИИ

Современные камеры оснащены точными автоматическими экспонометрами, но они ничего не знают об объектах съемки, поэтому автоматика может ошибаться. Сделав несколько пробных кадров, проверьте, нет ли «недосветов» (темная картинка без деталей в тенях) или «пересветов» (потеряны детали светлых предметов) и скорректируйте экспозапару (значения выдержки и диафрагмы). **МВУ**



Инструктор
Джон Мендес
E-mail: editor@mby.ru



СМОТРИТЕ ВИДЕО
mby.com/ym15

УРОК №13

MBY публикует серию материалов для тех, кто хочет улучшить свои шкиперские навыки и сдать экзамен на международные права RYA.



Пренебрежение хорошей морской практикой может превратить чудесную прогулку в позорный инцидент. Впрочем, на этой лодке по крайней мере концы и кранцы были подготовлены правильно

Фото: Тони Райс

Yachtmaster: Хорошая морская практика

Правильные термины и проверенные методы — меньше стресса и паники на воде.

Текст **Джон Мендес** Иллюстрации **Мэгги Нельсон**

Благодаря техническому прогрессу мореплавание за последние 10 лет серьезно изменилось. Новое оборудование и технологии сделали яхтинг безопаснее, но по этой же причине все меньше людей пытаются уяснить для себя, что же такое хорошая морская практика. Ежедневно я сталкиваюсь с «яхтсменами», которые выходят на воду, даже не потрудившись изучить хотя бы основные правила расхождения судов! Просто поразительно, сколько народу готово, рискуя жизнью родных и близких, рвануть куда-нибудь на яхте (часто весьма недешевой), не имея ни малейшего понятия, как не вляпаться

в историю. И так ведут себя не только новички: удивительные пробелы в понимании хорошей морской практики порой демонстрируют даже те, кто приходит к нам в школу уже сдавать экзамен Yachtmaster. Хуже всего, что даже на очень больших яхтах можно встретить людей, которые «учились понемногу чему-нибудь и как-нибудь».

Хотя статистика происшествий на воде в Великобритании одна из самых благоприятных в мире, число обращений за помощью к береговой охране как с парусных, так и с моторных судов растет ежегодно, причем по таким мелочам, с которыми каждый судовладелец должен бы справиться

сам, если уж не сумел их избежать. Когда 20 лет назад создавалось общество Sea Start для круглосуточной помощи на воде, оно помогало своим членам только в пределах Солента (пролив между южным берегом Великобритании и островом Уайт. — Прим. MBY). Сегодня его деятельность распространяется на весь юг Англии и север Франции. Отчасти причиной этому — рост числа яхтсменов с удручающими знаниями в области мореплавания. Давайте разберем ключевые пункты хорошей морской практики, которые (если оставаться им верными) помогут лучше понимать происходящее и остаться в безопасности.

Морские термины

Я вовсе не пытаюсь заставить всех говорить, как пират Джон Сильвер, тем не менее морская терминология, понятная и удобная, существует не зря. Она относится и к частям судна, и к действиям команды. Освоив ее, вы увидите, что такие задачи, как постановка на якорь, вязание узлов или швартовка станут гораздо проще. Именно на швартовке особенно видны пробелы в терминологии — вы не представляете, какие нелепые названия и указания мне доводилось слышать! На схеме справа вы найдете основные названия частей судна и направлений — пусть ваша команда

изучит их как следует. Согласитесь, бессмысленно отправлять новичка завести конец на левую носовую утку, если он понятия не имеет, о чем речь.

Сигналы

Помимо знания основных терминов, неопытному экипажу нужен предварительный инструктаж. Прежде чем приступать к швартовке, разъясните:

- каким бортом вы собираетесь швартоваться;
- где нужны кранцы и как высоко они должны быть привязаны;
- какой швартов крепить первым;
- каков план «В», если план «А» не сработает.

Команда, предшествующая каждому маневру, должна быть отдана четко и недвусмысленно. Хорошим подспорьем служат условные сигналы, особенно когда завывает ветер и слышимость оставляет желать лучшего.

Концы и кранцы

Умение обращаться со швартовыми, заводить концы на утки, вывешивать кранцы обязательно для любого, кто собирается управлять лодкой. Научив этой нехитрой премудрости еще пару человек на борту, вы не только облегчите себе жизнь, но и позволите им чувствовать себя участниками процесса управления судном, вместо того чтобы сидеть сложа руки.

КАК ЗАКРЕПИТЬ КРАНЕЦ



ВЫБЛЕНОЧНЫЙ УЗЕЛ/CLOVE KNOT

Обведите веревку вокруг релинга



Перекиньте свободный конец поверх веревки и снова обведите релинг снизу вверх

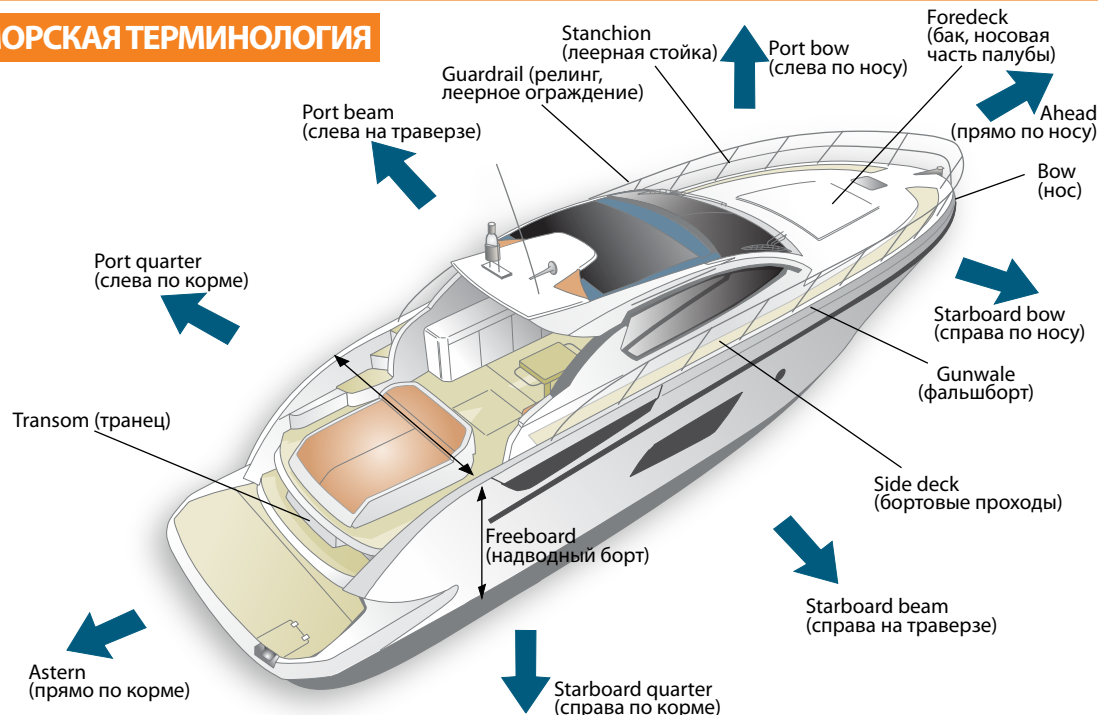


Пропустите свободный конец через образовавшуюся петлю



Затяните узел и, убедившись, что краонец висит на нужной высоте, добавьте простой узел для надежности

МОРСКАЯ ТЕРМИНОЛОГИЯ



УСЛОВНЫЕ СИГНАЛЫ:

**All secure:** снасть закреплена/все в порядке — большой палец вверх**Make fast:** крепи снасть — сжатый кулак**Let go:** отдавай снасть — взмах рукой

Как закрепить крапцы?

Кажется, нет ничего проще, чем привязать крапцы выбленочным узлом. Но отправьте делать это неопытного человека — и результатом станет либо запутанный веревочный клубок на релинге, либо уплывший краонец. Заранее продемонстрируйте, как это делается, и дайте людям возможность и время попрактиковаться.

Как заарканить утку?

Выглядит очень просто, если выполнено умелой рукой, но я не перестаю удивляться, как мало капитанов сегодня умеют это делать и утруждают себя практикой. Большинство могут закинуть швартов на причальную утку в лучшем случае с третьей-четвертой попытки.

Держа конец швартова в одной руке, другой соберите его в несколько

больших петель и распределите эти петли между обеими руками. Затем бросайте повыше, широко разведя руки, как делал обычно Паваротти, беря высокую ноту. Поначалу выглядит довольно нелепо, но пусть вас это не смущает — прием работает. Большинство людей совершают одну и ту же ошибку: смотрят вниз на утку, кидая веревку в ее направлении.

В результате швартов падает либо в море, либо в стороне от утки, не зацепив ее.

Подтягиваемся к причалу

Встав лагом (бортом к причалу), нужно подтянуться к нему вплотную. Лучше всего это делать так: обведите швартов вокруг утки на палубе и, держа конец одной рукой, другой выбирайте слабинку.

КАК ЗААРКАНИТЬ УТКУ



Сверните швартов большими петлями, распределив их равномерно в обеих руках



Широко разводя руки, бросайте петли, целясь вверх, а не вниз по направлению к утке



В воздухе петли развернутся и упадут на утку одним большим кольцом



Выберите слабинку и временно закрепите швартов на утку

ЗАКРЕПЛЕНИЕ НА УТКЕ



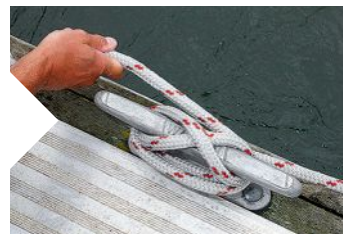
Заведите швартов за дальний рог утки, сделав полный оборот вокруг основания



Обведите его сверху по диагонали вокруг противоположного рога



Сделайте то же самое, обведя швартов вокруг другого рога, чтобы получилась «восьмерка»



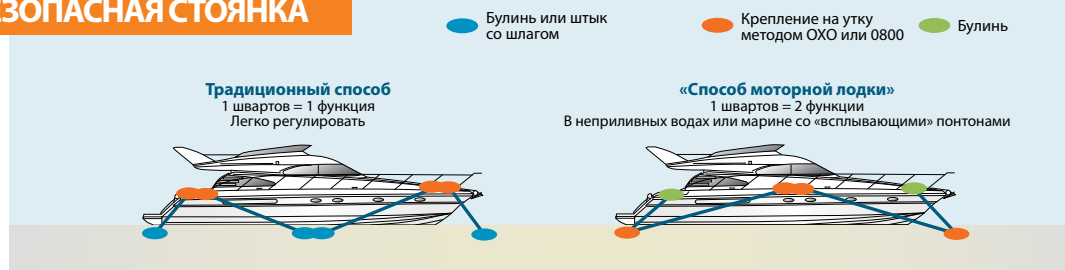
Последний оборот вокруг основания утки предохраняет узел от развязывания

Используйте вес тела, отклоняясь назад (см. фото ниже). Делать это лучше быстро — меньше риск повредить пальцы, поскольку на утку и швартов приходится вся нагрузка, создаваемая массой судна и его двигателями.

Безопасная стоянка

После швартовки нужно закрепить лодку. Существуют разные техники: одни предпочитают традиционный способ, когда каждый швартов крепится отдельно, другим нравится так называемый «метод моторной лодки», когда одна веревка выполняет две задачи. Традиционный способ лучше годится в приливных акваториях, когда нужно оставлять возможность

БЕЗОПАСНАЯ СТОЯНКА



Оба метода обеспечивают безопасную стоянку, но традиционный позволяет проще регулировать длину швартова, выбирая или давая слабины

регулировать длину швартовов. А вот в маринах, где понтоны поднимаются и опускаются вместе с водой, многие предпочитают второй способ.

Традиционный метод

При швартовке лагом используется 4 швартова: носовой и кормовой (чтобы не дать лодке отойти от причала) и два шпринга (чтобы предотвратить движение лодки вперед-назад вдоль причала). Швартовы и шпринги заводятся на палубные утки, а к причалу крепятся при помощи сплетенной на конце петли; вместо этого можно завязать булинь (беседочный узел).

«Метод моторной лодки»

Для этого метода используется более длинная веревка, которая выполняет функции и швартова, и шпринга. В этом примере сначала конец с петлей накидывается на кормовую или носовую утку, затем крепится к причалу, а потом проводится через среднюю палубную утку в качестве шпринга.

Закрепление на утке

У многих есть свои излюбленные способы заведения швартова на утку, но я советую своим ученикам метод ОХО. Сначала делается полный оборот швартова вокруг основания утки (О),

затем нужно крестообразно обвести оба рога утки (Х) и закончить снова полным оборотом вокруг основания (О). Если утка достаточно велика, а длина швартова позволяет, можно добавить еще один оборот вокруг основания (этот метод известен как «0800»). Многие для большей надежности предпочитают закреплять узел, переворачивая последнюю петлю «восьмерки» на 180°, чтобы свободный конец швартова оказался прижатым сверху. Я не сторонник такого способа — если петля затянется под нагрузкой, быстро снять швартов с утки будет непросто.

Убираем веревки

Хорошая морская практика требует после швартовки приводить в порядок длинные свободные концы швартовов. Оставляя их сваленными в неопрятную кучу на палубе или причале, вы подвергаете опасности как свою команду, так и прохожих. Потратите несколько минут, чтобы аккуратно свернуть их в бухту, оставив на палубе или подвесив на релинг (см. фото слева). В противном случае, когда будете отходить от причала, обязательно потратите куда больше времени на то, чтобы разобрать безнадежно запутавшиеся веревки.

УБИРАЕМ ВЕРЕВКИ



Возьмите веревку в левую руку, чтобы расстояние от конца составляло длину руки



Складывайте веревку большими одинаковыми петлями



Повторяйте, пока не образуется бухта



Обведите свободный конец веревки вокруг верха бухты



Придерживая петли левой рукой, обмотайте бухту несколько раз



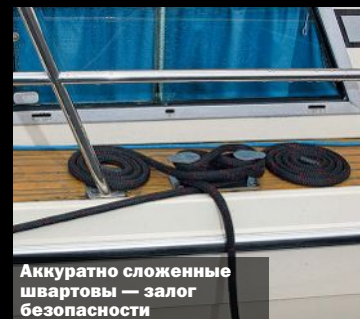
Сложите свободный конец веревки и проведите в образовавшееся «ухо»



На другой стороне «уха» получится петля



Просуньте кончик веревки в петлю, затяните и повесьте бухту на релинг



Аккуратно сложенные швартовы — залог безопасности

МОРСКИЕ УЗЛЫ



БУЛИНЬ/BOWLINE

Сделайте петлю таким образом, чтобы свободный конец веревки оказался сверху



Пропустите свободный конец через петлю и позади коренного конца



Проведите свободный конец обратно в петлю сверху вниз



Придерживая петлю, потяните коренной конец веревки, чтобы петля зафиксировала кончик веревки

ШТЫК СО ШЛАГОМ
ROUND TURN AND TWO HALF HITCHES

Дважды оберните веревку вокруг релинга



Оберните веревку вокруг коренного конца и проденьте сквозь образовавшуюся петлю



Затяните первый полуштык, затем снова оберните веревку вокруг коренного конца и повторите



Затяните, чтобы зафиксировать узел



ШКОТОВЫЙ УЗЕЛ/SHEET BEND

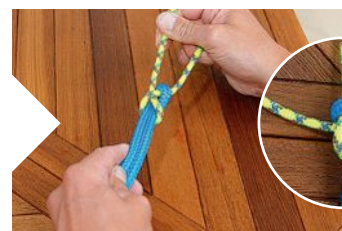
Сделайте петлю на первой веревке, стараясь держать оба конца параллельными друг другу



Пропустите вторую веревку через петлю и обведите вокруг первой, под ней



Проведите кончик второй веревки под ее собственный коренной конец



Затяните. Двойной шкотовый узел (см. вставку) держит еще лучше



СТОПОРНЫЙ УЗЕЛ/ROLLING HITCH

Дважды оберните веревку вокруг релинга



Проведите веревку поверх коренного конца и сделайте еще один оборот вокруг релинга с другой стороны



Вытяните кончик веревки вверх через получившуюся петлю



Если завязывать не на релинге, а на веревке, то узел будет скользить вправо и не двигаться влево

Морские узлы

Иные фанаты парусного яхтинга утверждают, что без знания десятков морских узлов жизнь, считай, прожита зря. По моему опыту, на моторной яхте вполне хватает пяти. Выблennyй узел для привязывания кранцев мы уже обсудили. Оставшиеся четыре — это:

- булинь (беседочный), с его помощью можно завязать надежную петлю, которая выдерживает большие нагрузки, но легко развязывается, если нагрузку снять;
- штык со шлагом, применяется для крепления на утку или релинг;
- шкотовый узел, простой или двойной (для соединения двух веревок);
- стопорный узел, им можно привязать одну веревку к другой, когда нужно снять нагрузку с последней.

На фотографиях показано, как вязать эти узлы. Также мы подготовили видеоруководство, ознакомиться с которым можно на mbu.com/ym15 или отсканировав QR-код на первой странице статьи.

Навигация и управление судном

Картплоттеры позволяют нам в любой момент установить местонахождение судна. И все же немало людей до сих пор совершают грубейшие ошибки, во-первых, из-за небольших размеров экрана, а во-вторых, потому, что электроника не дает пространственного ощущения, как бумажные карты. Включайте здравый смысл и проверяйте, действительно ли предложенный картплоттером маршрут самый короткий и безопасный. Можно ли пересечь отмель, срезав полмили в этой стадии прилива, или разумнее обойти

Можно ли пересечь отмель, срезав полмили, или лучше все же обойти кардинальный знак?



кардинальный знак? Недавно, принимая экзамен у человека с 30-летним опытом плавания на коммерческих судах, я пришел в совершеннейшее изумление. Экзаменуемый настолько полагался на электронику, что, когда я ее отключил, оказался совершенно беспомощным в акватории, которую мы бороздили уже два дня! Он не смог ни отметить позицию судна по пеленгам, ни определить ее методом счисления, ни даже держать курс без автопилота. Все это — простые вещи, но и они требуют постоянной практики. Нужно быть внимательным и заглядывать чуть-чуть вперед, тогда

ухудшение ситуации не станет для вас неожиданностью.

Бортвой журнал

Ведение бортового журнала тоже очень полезно с точки зрения безопасности. Регулярные записи о том, где и когда вы находились, могут сильно помочь, если бортовая электроника откажет. Я не заставляю вас в хорошо знакомой акватории каждый час отмечать свою позицию (для коротких вылазок вполне достаточно отметить время выхода и прибытия, погоду и состав команды), но для долгих переходов ежечасные записи могут оказаться бесценными. Также советую отмечать температуру и давление в двигателе — это позволит выявить проблему прежде, чем она разовьется во что-то серьезное. Аккуратное ведение бортового журнала может положительно сказаться и на стоимости лодки, когда настанет время ее продавать. В общем, как ни крути, а хорошая морская практика обязательно приносит дивиденды. **МВУ**



Эксперт МВУ
Григорий Конн
E-mail: editor@mby.ru

Azimut 70 теперь можно заказать оборудованным системой с двумя гироскопическими стабилизаторами Seakeeper M7000A



Хорошо стоим!

Действительно ли успокоители качки так хороши, как о них отзываются? МВУ проверяет эффективность стабилизаторов Seakeeper на Azimut 70.

Текст Алан Харпер

Конкуренция на европейском рынке гироскопических стабилизаторов качки началась с того момента, когда Ferretti Group получила эксклюзивные права на установку ARG (Anti Rolling Gyro) от Mitsubishi. Эти успокоители обеспечивали эффективную стабилизацию без создающих дополнительное сопротивление «плавников» и работали одинаково хорошо как на ходу, так и на стоянке. ARG завоевали рынок, а итальянцы едва успевали ставить их на яхты.

Наблюдая за успехом Ferretti, группа компаний Azimut-Benetti спешно приступила к поискам альтернативного решения. Инженеры изучили все доступные предложения, включая некоторые ключевые идеи, и в итоге остановились на системах Seakeeper из США.

ARG ПРОТИВ SEAKEEPER

Оба этих продукта построены по одному и тому же принципу: закрепленный на шарнире ротор вращается вокруг своей вертикальной оси. В случае ARG система пассивная и завязана на вес ротора, а Seakeeper разработал активную систему, где пара гидравлических цилиндров автоматически наклоняет ротор в ответ на крен судна. Другое важное отличие состоит в том, что ротор на Seakeeper работает в вакууме, что позволяет ему вращаться быстрее из-за отсутствия трения о воздух. Это означает, что ротор может быть легче, компактнее и потреблять меньше энергии. Все это очень важно для глиссирующих яхт, где свободное место всегда в дефиците, а лишний вес может вызвать ухудшение динамических характеристик, управляемости и экономии топлива.

В итоге сегодня Azimut предлагает штатную установку стабилизаторов Seakeeper на все флайбриджные яхты длиной 48 футов и более. На небольших лодках используется один успокоитель M7000A, тогда как на яхты длиной 64 и 70 футов ставят два таких стабилизатора.

Сравнение сходных моделей Seakeeper M7000A и Mitsubishi ARG 25000T (обе рекомендованы для судов водоизмещением до 30 т) показывает, что ARG намного тяжелее (700 кг против 455 кг), но лишь немного больше, чем Seakeeper. ARG потребляет больше энергии, имеет меньшую скорость вращения, однако отличается большим противостоящим качке крутящим моментом.

ТЕСТИРУЕМ SEAKEEPER

Во время тестов мы часто сталкиваемся с различными

успокоителями качки, но редко нам удается по-настоящему оценить их работу, поэтому, когда Azimut предложила детально познакомиться с M7000A, мы без промедления согласились.

Во время теста не было шторма, однако накануне дуло достаточно сильно, и теперь по морю катила зыбь высотой до полутора метров — то, что нужно для оценки работы стабилизаторов. Мы развернули судно лагом к волне и дождались, пока качка достигнет пика, когда корпус начал крениться на 12° на каждый борт при прохождении волны — неприятная амплитуда в 24°. При активации успокоителей системе требуется около 45 минут, чтобы роторы вышли на максимальную скорость вращения 9700 об/мин. Гидравлические цилиндры наклоняют вращающийся ротор сначала в одну, а потом

МИНУТА НА РАЗМЫШЛЕНИЕ СТАБИЛИЗАТОРЫ

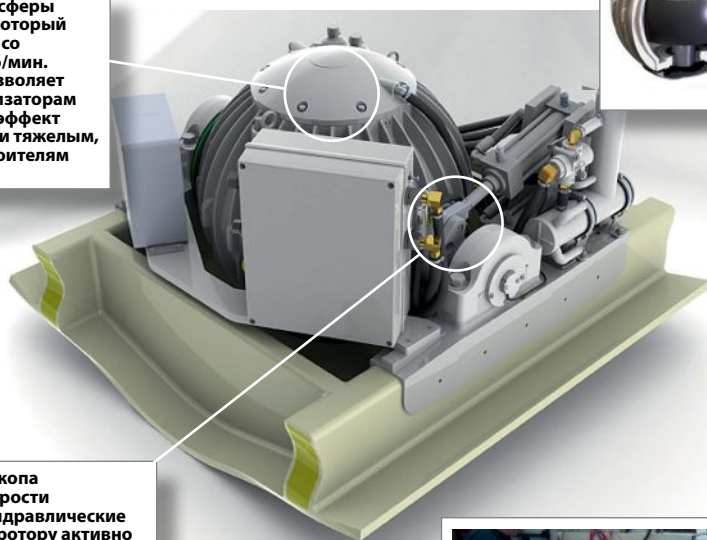
SEAKEEPER ИЗНУТРИ

Внутри герметичной сферы заключен гироскоп, который вращается в вакууме со скоростью до 9700 об/мин. Высокая скорость позволяет более легким стабилизаторам обеспечивать тот же эффект демпфирования, что и тяжелым, но медленным успокоителям качки

Раскручивание гироскопа до максимальной скорости занимает 45 минут. Гидравлические цилиндры помогают ротору активно компенсировать качку



Как и детский волчок-юла, гироскоп в стабилизаторах сопротивляется любому смещению его вертикальной оси



в другую сторону, и уже после третьей волны система «узнает» амплитуду и стабилизирует ротор. Качка при этом практически исчезает, а крен составляет едва различимые 3° на борт — подобные результаты весьма впечатляют! Seakeeper работают также и на ходу, но из-за высокой динамической остойчивости глиссирующего корпуса их эффект не так заметен, особенно по мере роста скорости.

На скорости 8 узлов при движении лагом к волне крен составил 8°,

а стабилизаторы уменьшали его до минимальных 3°, при этом пассажиры на борту гораздо больше замечали продольную качку, нежели бортовую.

В прошлом году Дэвид Марш тестировал Azimut Magellano 74, оборудованную успокоителями Seakeeper, и усомнился в их эффективности на малых ходах и на якорной стоянке. Представители Seakeeper поясняют, что



Azimut предлагает стабилизаторы Seakeeper на флайбриджные яхты длиной от 48 футов. На фотографии видна установка двух M7000A в каюте команды Azimut 70

стабилизаторы необходимо устанавливать в районе миделя и чуть ближе к корме, чтобы минимизировать влияние вертикальных колебаний на встречной волне. На Azimut 70 они установлены в каюте капитана прямо под кроватью, и листа фанеры вместе с матрасом достаточно, чтобы снизить шум от работающей системы с 74 до 61 дБА. Вряд ли он помешает отдыху капитана. Мы также измерили уровень шума в салоне при работающих стабилизаторах (разумеется, генератор был включен), и прибор показал лишь незначительное увеличение фонового шума с 49 до 50,5 дБА, которое не способно уловить наше ухо.

Конечно, успокоители качки не дешевы, но эта технология стоит своих денег, особенно если вы ходите в акваториях, где штиты редки. Некоторые яхтсмены даже устанавливают стабилизаторы на лодки, где они не предусмотрены проектом даже в качестве опции. Читайте об этом в материале на следующей странице: [MBV](#)

ХАРАКТЕРИСТИКИ

МОДЕЛЬ	M7000A	8000	21000A
Макс. водоизмещение судна	30 т	35 т	90 т
Частота вращения	9700 об/мин	8000 об/мин	4000 об/мин
Рабочий момент	15000 Нм	17140 Нм	45000 Нм
Время раскручивания	40 мин	35 мин	45 мин
Время до стабилизации (70% об)	20 мин	20 мин	30 мин
Потребление при раскручивании	3 кВт	3 кВт	3 кВт
Потребление при работе	1,5–2 кВт	1,5–2 кВт	1–3 кВт
Вес	455 кг	525 кг	1338 кг
Габариты (см)	78 × 98 × 68	92,2 × 99,7 × 70,5	128 × 142 × 94
Стоимость в Azimut	£ 164 000	по запросу	по запросу

- Прежде активные стабилизаторы оставались привилегией крупных водоизмещающих судов, но сегодня они набирают популярность на рынке глиссирующих лодок.
- Чем меньше и быстрее они становятся, тем более востребованы они у яхтсменов, которые проводят много времени на якорь или ходят в водоизмещающем режиме.
- Существует два вида стабилизаторов: плавниковые и гироскопические. И те, и другие могут работать на стоянке (zero speed) и не сильно гасят скорость в режиме глиссирования.
- Раскрученный гироскоп эффективно сопротивляется любому смещению его вертикальной оси.
- «Плавники» работают по принципу крыла, подъемная сила которого компенсирует влияние волн.
- В них тоже используются маленькие гироскопы, которые регистрируют движение «плавников» через гидравлические цилиндры.
- У обеих систем есть свои плюсы и минусы. «Плавники» начинают работать сразу, а гироскопам требуется 45 минут на раскручивание.
- «Плавники» повышают сопротивление корпуса и снижают максимальную скорость, увеличивая расход топлива. К тому же они опасны для купальщиков.
- «Плавники» работают за счет гидравлики, и двигатель создает нужное давление в системе, поэтому на ходу не требуется запускать генератор. Гироскопические стабилизаторы нуждаются в постоянно работающем генераторе.

Хватит качаться!

Качка испортила очередной день на яхоре? Пришла пора задуматься о том, как от нее избавиться.

Текст и фото Ник Хофтон



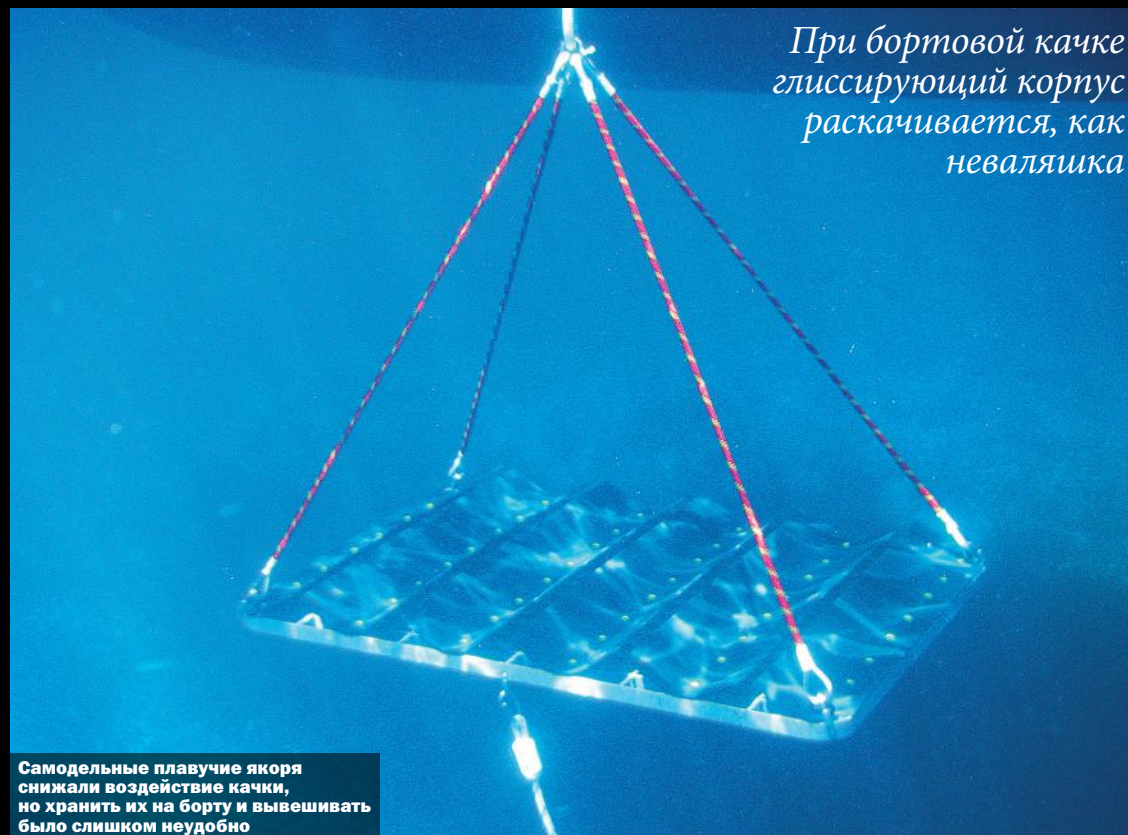
Ник с семьей на борту своей Princess 57



Несколько лет назад мы перегнали нашу яхту из Великобритании на юг Франции, и решение это оказалось правильным, поскольку акватории там чудесные. Несмотря на потраченное время и средства, мы стали получать гораздо больше удовольствия от яхтинга, поскольку погода там намного лучше и редко приходится укрываться в марине из-за шторма. Однако мы столкнулись с проблемой отсутствия мест у гостевых причалов, поэтому все чаще нам приходилось проводить дни на якоре, добираясь к берегу за продуктами или поужинать на тендере. Здешние якорные стоянки красивы, но они более открыты для волн и ветра по сравнению с Солентом, поэтому даже в тихую погоду там бывает остаточная зыбь от вчерашнего шторма или волны от проходящих мимо судов. Как известно, при бортовой качке глиссирующий корпус раскачивается, как неваляшка, и для каждого корпуса есть резонансные высота и период, когда в камбузе начинает летать посуда, а тот, кто не успел ухватиться за поручни, валится с ног. После одной такой особенно некомфортной якорной стоянки я решил найти способ, чтобы заставить вино не выплескиваться из фужеров.

ИЗУЧАЕМ ВАРИАНТЫ

Прежде всего мы попробовали удерживать яхту носом к волне постановкой на верповочный якорь, но быстро обнаружили, что ее трудно удерживать в нужном положении, а еще труднее загружать 15-килограммовое устройство и 10 метров цепи в тендер. Даже если бы мы продолжали упорствовать



Самодельные плавучие якоря снижали воздействие качки, но хранить их на борту и вывешивать было слишком неудобно

в этом, все равно закреплять корму было бы очень неудобно, так как рядом обычно стоит много других лодок.

После первого сезона я решил смастерить большие плавучие якоря, которые опускаются по бортам и подвязываются к уткам. Они давали некоторый эффект, ослабляя самую сильную качку, но вывешивать эти не украшающие судно «костыли» было весьма непросто.

В это время мой приятель как раз заказал на свою новую Fairline Squadron 78 специальные Zero Speed плавниковые стабилизаторы Sleipner и был очень доволен их работой,

но я знал, что для такой системы потребуется серьезно усилить корпус. При постройке яхты это несложно, но на старой лодке процесс это непростой и затратный. Также я изучил варианты с использованием подруливающих устройств, но возникли вопросы по поводу их надежности и безопасности, учитывая относительную незащищенность винтов, которые в них используются.

Я уже знал о существовании гироскопических стабилизаторов и теперь решил познакомиться с ними поближе. Остановился на американских Seakeeper, поскольку технологически

При бортовой качке глиссирующий корпус раскачивается, как неваляшка

они превосходят конкурентов, а главное — могут встать на мою яхту без масштабной перестройки на борту.

SEAKEEPER: ВЕТЕР УДАЧИ

Я связался с производителем и обрадовался, что неподалеку есть авторизованный сервис, ибо опыт моего общения с сервисными компаниями на юге Франции оставлял желать лучшего. Единственным затруднением для меня оставалась цена, так как это весьма современное оборудование стоит отнюдь не дешево. На переговорах я объяснил, что хочу поставить один стабилизатор, но с учетом возраста моей семилетней яхты вкладываться в новую систему не вижу смысла. Мне повезло, поскольку компания как раз выводила на рынок новую модель, и мне предложили приобрести восстановленный стабилизатор предыдущего поколения всего за \$ 50 000, включая доставку во Францию. Меня это абсолютно устраивало, и я немедленно сделал заказ.

Восстановленный стабилизатор должны были отправить из США в ноябре, но инженеры компании сообщили, что они недовольны результатами тестов, поэтому вышлют мне новый, причем последней модели и за те же деньги! Надо ли говорить, как я обрадовался и с каким нетерпением ждал установки? Однако в Ницце таможенники задержали груз на целый месяц — подозреваю, они очень хотели слупить с меня € 2000 за его хранение!

Успокоитель качки весит полтонны, однако Ник не заметил существенного падения скорости яхты

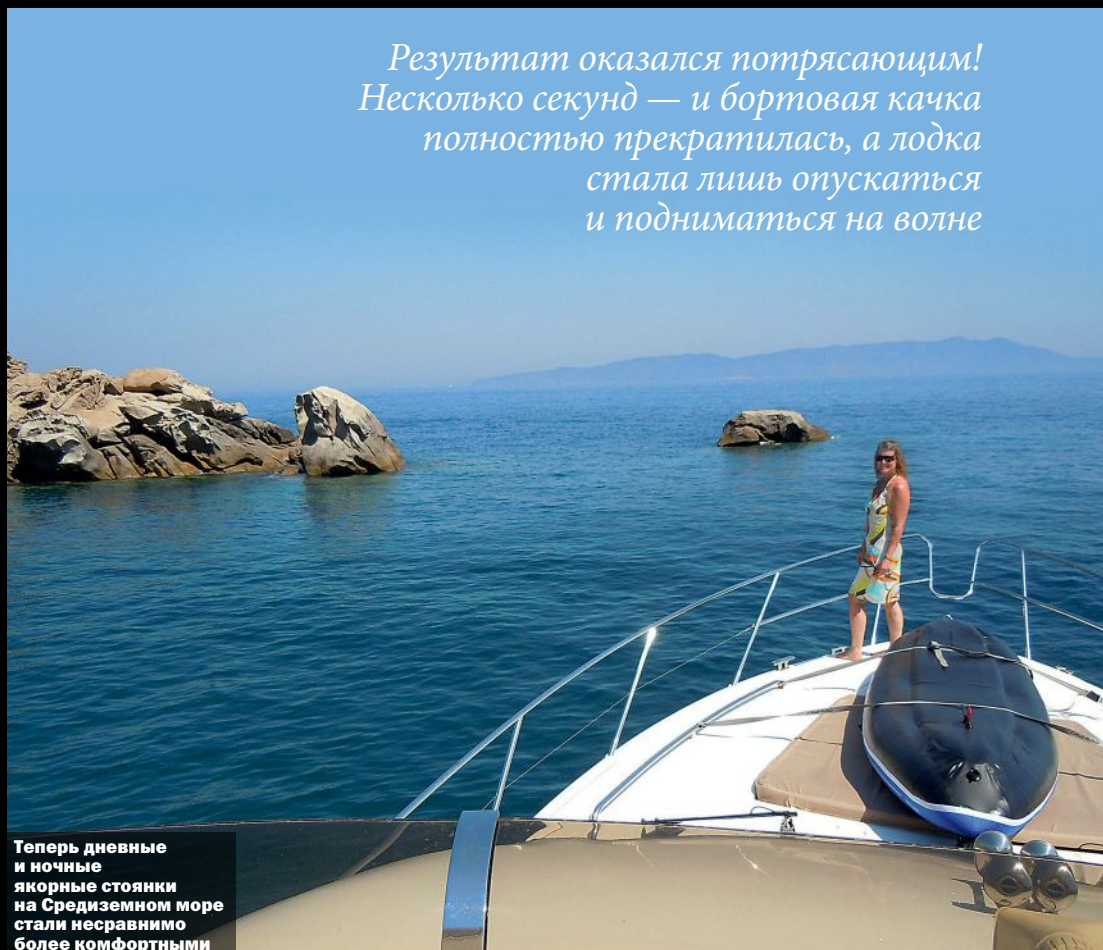




Чтобы восполнить потерю места в кладовке, Ник устроил подвесной рундук прямо над гироскопом



Система стабилизации Seakeeper разместили между кладовкой и каютой капитана



Теперь дневные и ночные якорные стоянки на Средиземном море стали несравнимо более комфортными

Результат оказался потрясающим! Несколько секунд — и бортовая качка полностью прекратилась, а лодка стала лишь опускаться и подниматься на волне

ДЕНЬ УСТАНОВКИ

В начале января началась работа по установке стабилизатора. Сначала механики убрали часть переборки между кладовкой и каютой капитана, чтобы высвободить необходимое пространство, а затем отформовали из стеклопластика основание для гироскопа. Яхту при этом из воды не поднимали, а стабилизатор опустили внутрь при помощи крана прямо с причала.

Подсоединив источники постоянного (24 В) и переменного (240 В) тока, они проверили гироскоп, прежде чем установить переборку на новое место. Мне пришлось пожертвовать частью площади в кладовке и каюте капитана, но я обустроил навесной рундук прямо над гироскопом, доставать вещи из которого оказалось даже легче, чем со дна кладовки.

В конце февраля все было готово для испытаний на воде. Ветра не было, но по морю катила зыбь высотой до метра. Гироскопу понадобилось 20–30 минут, чтобы набрать скорость, и как только он был готов к работе, мы развернули судно лагом к волне и включили режим стабилизации. Результат оказался потрясающим! Всего через несколько секунд бортовая качка полностью прекратилась, а лодка стала лишь опускаться и подниматься на волнах. Я открыл люк, чтобы посмотреть

на работу системы, отказываясь верить в то, что столь маленькое устройство оказывает такое существенное влияние на качку. Кто-то напомнил мне, что на полных оборотах ротор обладает энергией небольшой бомбы, и я поразился тому, как ловко инженеры ее обуздали. Гироскоп, как и ожидалось, издавал определенный шум, который остается в течение пяти часов после отключения устройства (ротору требуется длительное время для остановки), но большую часть времени мы его просто не замечали. Кроме того, я порадовался, что дополнительные 500 кг на борту не привели к заметному падению скорости яхты.

ПОЧУВСТВУЙТЕ РАЗНИЦУ

Проведя две недели в путешествии, мы окончательно пришли к выводу, что уже не сможем отказаться от успокоителей качки. Более того, теперь мы относительно спокойны за безопасность бегающих по палубе детей, хотя это была не главная причина установки стабилизатора. Больше нет нужды переживать за оставленные на флайбридже бокалы с вином, да и якорь мы теперь стали отдавать в тех местах, которых раньше избегали из-за качки.

Гироскоп показал высокую эффективность и на ходу, когда мы совершили несколько переходов в водоизмещающем режиме без

обычной для глиссирующего корпуса качки. Конечно, в определенных условиях плавниковые стабилизаторы более предпочтительны, когда работают постоянно, например, при ходе длинным курсом относительно волны (гироскоп делает это лишь кратковременно). Однако наша главная цель была в том, чтобы избавиться от качки на якоре, и я считаю, что гироскопы тут вне конкуренции. В итоге за все мы заплатили £ 45 000 (установка стоила около £ 15 000) — недорого, но деньги потрачены не зря. А самый, на мой взгляд, большой плюс успокоителей качки не материален — мы стали чувствовать себя свободнее на борту во время стоянки, зная, что палуба внезапно не уйдет из-под ног.

ВСЯКИЕ МЕЛОЧИ

Той зимой, помимо стабилизатора, я добавил и обновил кое-какое оборудование на борту. Во-первых, установил подводное освещение Lumishore для ночных купаний, которые приводят детей в восторг. Если выбрать режим красного света и, проплывая рядом, активно бить ногами по воде, то возникает ощущение, будто она горит. Кроме того, я приобрел новый HD-телевизор и музыкальную систему, а также наконец-то организовал нормальную раздачу 3G-интернета для мобильных устройств на борту.

Добавились новые чехлы для лежаков, лобового стекла и тендера, а еще я заменил два старых холодильника, шумевший вентилятор кондиционера, обновил наружные силиконовые швы и ряд панелей из акрилового стекла Perspex, часть из которых пришлось отполировать и обработать для защиты от ультрафиолета.

К Пасхе все было почти готово, и мы отправились на яхту, где обнаружили, что один из двух моторов не развивает выше 1000 об/мин. К счастью, неподалеку оказались специалисты из Essex Marine, которые навещали своих приятелей, и, несмотря на то, что мы никогда не были клиентами этой сервисной компании, они любезно предложили свою помощь. Причина — залипшая турбина — была найдена и устранена менее чем за час.

В свободное время наша яхта работает в чартере, и пожилые клиенты то и дело звонят с восторженными отзывами об успокоителе качки. А мы пока думаем о том, куда отправиться в следующее путешествие: снова побывать в любимых местах на Корсике и в Тоскане или пойти дальше, к Сардинии и Балеарским островам? Неважно, что мы выберем, поскольку теперь судно в идеальном рабочем состоянии, а новое оборудование позволяет получать гораздо больше удовольствия от лодки и от моря. **MBY**

VOLVO PENTA ОТЛИЧАЕТСЯ



ДОБАВЬТЕ УДОБНЫЕ «КНОПКИ»

Закажите функцию у вашего дилера

Режим управления одной рукояткой

7715* руб.

Позволяет управлять одной рукояткой двумя моторами сразу. При включении функции рукоятка, которая повернута первой становится главной.

Круиз-контроль

7715* руб.

Плавное изменение оборотов двигателя нажатием кнопок +/-

Автоматическое управление тримом колонки

9410* руб.

Автоматически управляет положением колонки при разгоне катера. Уменьшает время выхода на глиссирование, экономит топливо. Заданные по умолчанию значения могут быть отрегулированы под конкретный катер.

Бортовой компьютер

10600* руб.

Программа выводит на дисплей мгновенный и средний расход топлива, расстояние до пустого бака и т.п.

* - Указана стоимость программного обеспечения на один мотор, без учета стоимости работ.
Предложение действительно до 01 декабря 2012 г. Не все опции доступны на всех моторах.
При парной установке программа должна устанавливаться на оба мотора.
Подробности и проверка совместимости с вашим мотором – уточняйте у дилеров.



С НАМИ ЛЕГКО

**VOLVO
PENTA**
www.volvopenta.ru

Якорный буй

Этот буй поможет точно определить положение якоря

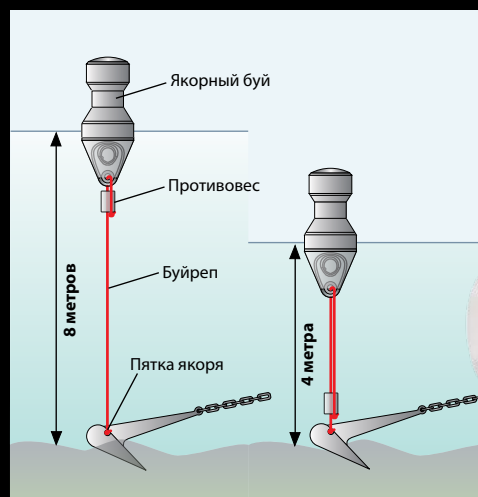
Маркировка якоря — штука непростая и не всегда дающая желаемый эффект. Постоянно приходится делать поправку на прилив, заведомо удлиняя подвешенный к якорю буйреп. В итоге, когда настает сильный отлив, обычный буй оказывается в метрах от истинного местоположения якоря. Для решения этой проблемы компания Navimo нашла простой и изящный способ.

Новый якорный буй оснащен системой, которая автоматически регулирует длину буйрепа в зависимости от уровня воды (минимальная длина 4 м, максимальная — 8 м). Один конец буйрепа привязан к якорю, а на другом

закреплен противовес, который опускает буй, когда вода убывает. Поскольку противовес соединен с буйрепом, он движется вдоль него только вверх или вниз и не запутывается. Чтобы буй было легче обнаружить в темноте, его снабдили светоотражающей полосой.

Если вы отдаёте якорь на глубине четыре или менее метров, то противовес опускается на дно, сокращая общую длину конца до четырех метров. Если глубина на месте стоянки 8 метров, груз будет находиться наверху под самым буюм. Стоимость этого нехитрого приспособления составляет £ 11.

ИНТЕРНЕТ: www.navimo.com



Независимо от прилива буй будет расположен точно над якорем



Четыре награды сразу

«Космический глайдер» собирается покорить Атлантику

Лишь немногие лодки претендуют сразу на четыре награды за самое быстрое пересечение Атлантики за один «прием». Среди них Atlantic Glider — новое высокоэффективное судно (HEV, High-Efficiency Vessel) с поистине космической внешностью. «Глайдер», чей спуск на воду запланирован на 2014 год, еще находится в состоянии разработки, а команда энтузиастов уже нацелилась одновременно выиграть «Голубую ленту», призы Хэйлса, Virgin Atlantic и Columbus Atlantic Trophy.

При длине 52 м и водоизмещении 42 т Atlantic Glider — судно далеко не рядовое. Прежде всего будет построена модель в масштабе 1:3 — 60-футовый объект с четырьмя двигателями от аквабайка Yamaha будет готов в начале следующего года. Возглавляет команду специалистов в области морской инженерии гонщик-водномоторник Ричард Джордж, к которому присоединился хорошо известный читателям MBU Даг Пайк. Как и модель, реальное судно будет выполнено из алюминиевого сплава, а в движение его будут приводить два водомета мощностью по 1500 л.с. Планируется, что при малой загрузке Atlantic Glider сможет развивать 76 узлов, тогда как крейсерская скорость с сотней пассажиров на борту составит 46 узлов, а запас хода — 4000 миль. Основным залогом подобной эффективности является не только небольшое водоизмещение, но и запатентованная система снижения сопротивления трения

корпуса и балластная система liquid-trim. Подробности того, как удалось снизить трение, пока держат в секрете, но нам сообщили, что для конструирования спонсонов широко применялось компьютерное моделирование гидродинамических процессов. В свою очередь, liquid-trim подразумевает систему балластных танков внутри спонсонов, которая быстро компенсирует неравномерную загрузку и качку (для Atlantic Glider с его максимальными 20 тоннами топлива это будет особенно важно). При разработке системы особое внимание конструкторы уделили воздействию волн. Узкие спонсоны (похожие на лезвия коньков) являются основным элементом, обеспечивающим высокую эффективность движения «глайдера», однако их необычная форма вызывает вопрос: как обеспечивается плавучесть судна и где разместят водометы мощностью 1500 л.с.? Последние закажут у Rolls-Royce или Hamilton, и ожидается, что они будут обладать невероятной удельной мощностью. Кстати, редукторы на Atlantic Glider планируется изготавливать тоже из алюминия. Детали работы пропульсивных установок также пока не раскрываются, но можно предположить, что недостаток плавучести узких спонсонов будет компенсироваться регулировкой вектора тяги водометов.

На низких скоростях и в штормовых условиях Atlantic Glider призван работать по принципу протыкания волн (wave piercing), а в спокойную

погоду выходить на глиссирование. Поскольку обитаемые помещения расположены высоко над спонсонами, конструкторы уверяют, что судно не спасует перед любым атлантическим штормом. Также будет любопытно узнать, каким образом столь высокая лодка будет избегать переворота, которым грозит чрезмерный крен.

Очевидно, что конструкция

«глайдера» столь «субтильной» формы должна быть чрезвычайно прочной, наподобие тех, которые применяют в авиационной. Особое внимание разработчики уделили возможному отказу по причине выхода из строя одного элемента, будь он механическим или электрическим, поэтому все управление будет аналоговым, а не электронным. Мы с интересом ждем первых испытаний модели на воде в следующем году.

ИНТЕРНЕТ: www.atlanticglider.com



Подводный видеоробот

Автоматическая видеокамера с дистанционным управлением



Мобильная камера способна работать на глубине до 45 м

Эта футуристическая игрушка от компании Aquabotix не только вызывает интерес своим внешним видом, но является достаточно полезной вещью на борту яхты. Она умеет передвигаться со скоростью до пяти узлов на глубине до 45 м и снимать видео в HD-качестве.

С помощью HydroView можно наблюдать за морскими обитателями, искать затопленные предметы, обследовать собственный корабль, а также проверять состояние корпуса и винтов.

Беспроводное управление камерой осуществляется через специальное программное

обеспечение с ноутбука или планшетного компьютера, а видео передается на экран в режиме онлайн, тогда как сам аппарат соединен с бортовым пультом управления стандартным 23-метровым кабелем (опционально можно заказать более длинный). Время работы устройства от батарей составляет три часа, а для съемки на глубине камера оснащена светодиодной подсветкой.

При весе 4 кг габариты HydroView 37 × 48 × 18 см; она поставляется в специальном жестком чемодане для транспортировки.

Aquabotix производит и более простой гаджет — камеру AquaLens, которая крепится на отпорный крюк и передает снимки и HD-видео на компактный монитор, закрепляемый на груди у оператора. Стоимость AquaLens составляет £ 380, а HydroView продается по цене £ 320.

ИНТЕРНЕТ: www.aquabotix.com

СТРАННОВЕДЕНИЕ

СУДНО МЕСЯЦА QUADROFOIL

Что это такое?

Quadrofoil — это двухкорпусная электрическая двухместная лодка на четырех подводных крыльях с низким сопротивлением, сделанная в Словении.

Каковы ключевые характеристики?

Это компактное судно 2,99 м длиной, весящее 150 кг, в водоизмещающем режиме имеет осадку всего 15 см. Подводные крылья при этом подняты, и лодка легко преодолевает мелководье. На максимальных 22 узлах она может идти на своих высоких подводных крыльях по полуметровой волне.

Какая пропульсивная установка на борту?

На борту установлен подвесной электромотор мощностью 5 л.с., питающийся от батарей (4,5 кВт). Заряжать аккумуляторы можно от обычной электросети (это займет час) или задействовать складные



Судно на подводных крыльях с электромотором разгоняется до 22 узлов

солнечные батареи, которые позволяют идти на низкой скорости и независимо пополнять запасы энергии. Запас хода на максимальной скорости составляет 26 миль и увеличивается до 62 миль в водоизмещающем режиме. Учитывая возможное питание от солнца, автономность может еще возрасти, а маломощный

двигатель не требует получения прав и оформления страховки на территории ЕС.

Сколько оно стоит и когда можно будет купить?

Словенская компания уже начала производство и намеревается построить 100 корпусов до конца года. В начале продаж стоимость

Quadrofoil составит £ 12 000.

Каковы планы на будущее?

Сейчас разрабатывают более крупную модель с максимальной скоростью около 45 узлов, которая будет использовать подвесной мотор мощностью 16 л.с. и гребной винт с переменным шагом.

ИНТЕРНЕТ: www.quadrofoil.com



Эксперт MBY
Тим Бартлетт
E-mail: editor@mby.ru

Отправляем и принимаем

Новая радиостанция оснащена встроенной антенной и приемником GPS

Компания Standard Horizon опять выпустила на рынок продукт, по ее заявлению, не имеющий аналогов в мире. Цифровую УКВ-радиостанцию GX1700E показали на выставке в Саутгемптоне, и уникальна она тем, что имеет встроенный чип GPS. Его антенна размещена в небольшом приливе пластика над динамиком — в этом единственное отличие от модели GX1600E, дебютировавшей ровно год назад. Высота устройства от основания до верхних граней радиатора составляет всего 65 мм, поэтому GX1700E можно устанавливать там, куда не вмещаются другие радиостанции. Новая модель сохранила все особенности предыдущей модели, включая DSC

Class D, поворотные ручки для изменения громкости и бесшумной настройки, а также микрофон с функцией шумоподавления. Сохранился и достаточно крупный дисплей, на котором удобно считывать координаты и отмечать маршрутные точки.

При относительно небольшой стоимости (£ 230) рация соответствует самому высокому стандарту защиты от влаги и пыли (IPX8) и наверняка приглянется владельцам катеров RIB, поскольку ее можно кратковременно погружать под воду. В качестве аксессуара предлагается переносной микрофон (£ 108), который позволит наладить удобную двухстороннюю связь на борту более крупного судна.

ИНТЕРНЕТ: www.standardhorizon.co.uk



В водонепроницаемый корпус радиостанции встроен GPS-приемник с собственной антенной

Бинокль ночного видения

Цифровые технологии позволяют лучше видеть в темноте

Eurotask представила новую линейку биноклей ночного видения, которые используют цифровую камеру вместо привычного тепловизора. Матрица любой цифровой камеры чувствительна к ИК-излучению, но обычно оснащается соответствующим инфракрасным фильтром, формирующим четкое изображение в естественных цветах при дневном освещении. Если убрать этот фильтр, то ИК-сигнал регистрируется, и простая камера превращается в прибор ночного видения. В конструкции биноклей используется высококачественная CCD-матрица и сложный алгоритм

обработки сигнала, позволяющий получить очень чистую и светлую картинку без чрезмерной дисторсии. При этом повышается общий контраст изображения, что делает бинокль более эффективным в туман, дождь и снег.

Картинка выводится на экран с диагональю 2,5 дюйма, перед которым установлены увеличивающие линзы с наглазниками. В отличие от тепловизоров, такой бинокль позволяет смотреть через стекло и ему не вреден дневной свет.

Стоимость базовой модели SM-3DB Pro составляет £ 1597. Бинокль способен выдержать погружение на метровую глубину в течение 30 минут, обладает 8-кратным зумом и 10-кратным усилением сигнала. Модель SM-3DB Pro Plus (£ 1861) дополнительно оснащена возможностью видеозаписи, а флагман SM-3DB Elite стоимостью £ 2257 предлагает 80-кратное усиление изображения, что соответствует тепловизорам второго поколения.

ИНТЕРНЕТ: www.eurotaskltd.com



Все бинокли выполнены в прочном алюминиевом корпусе

Объединяем сигналы

Необычный сплиттер для одной антенны

Возможно, £ 240 — слишком высокая стоимость для антенного разветвителя, однако SPL2000 прибор непростой: его можно назвать, пожалуй, даже устройством объединения сигналов. Обычные сплиттеры разводят

полученный сигнал на несколько устройств, и этим никого не удививши, например, в случае, когда одна и та же антенна используется для УКВ-радиостанции и приемника AIS. Однако SPL2000 оснащен специальной микросхемой, которая позволяет AIS В не только принимать, но и передавать сигнал через антенну УКВ, при этом передатчики не создают взаимных наводок, а потеря в дальности составляет всего 10 %. Кроме того, коробочка с габаритами 150 × 155 мм позволяет через ту же антенну принимать сигналы развлекательных FM-радиостанций.

ИНТЕРНЕТ: www.digitalyacht.co.uk



SPL2000 позволяет транслировать сигнал AIS В и УКВ-радиостанции через одну антенну

Обновленный Fast Finder Универсальный рулевой

Последняя версия персонального маячка

На выставке в Саутгемптоне McMurdo представила новую модель карманного аварийного маячка Fast Find 220 стоимостью £ 270. Внутри прибора заключен GPS-приемник, обеспечивающий точность до 62 м, и два передатчика. Один из них функционирует на частоте 406 МГц (спутники Cospas-Sarsat), а второй на частоте 121,5 МГц, что до сих пор используется для определения направления во многих спасательных службах. Чтобы облегчить работу спасателей, Fast Find 220 оснащен мигающим светодиодом, питающимся от основной батареи, которая гарантирует сутки непрерывной работы в режиме передачи и 6 лет в режиме хранения. Штатный неопределенный чехол обеспечивает



устройству плавучесть.

В «послужном списке» Fast Find 220 уже есть случай, когда маячок помог спасти британскую путешественницу Сару Оутен, попавшую на гребной лодке в ураган при попытке перейти из Японии в Канаду в июне. Почти в 600 милях от берегов Японии в штормовом море ее 23-футовая лодка перевернулась и получила повреждения. Основной буй EPIRB к этому времени уже

потерялся, но в запасе у Сары был Fast Find 220. Спутники Cospas-Sarsat передали сигнал маячка в службу береговой охраны Фалмута (Англия), откуда спасатели оповестили коллег в Японии. Через 31 час после активации маячка Сару успешно подобрал корабль береговой охраны.

ИНТЕРНЕТ: www.mcmurdomarine.com

Карманный прибор приведет спасателей к цели

Многоканальный комбайн

Телевизор со встроенным спутниковым приемником

Megasat Camping TV CTV19SDVD находится в середине новой линейки LED-телевизоров, разработанных специально для яхт и кемперов. Помимо повышенной защиты от вибрации и ударов, они способны работать от сети с напряжением 12 и 24 В. Но главное отличие Megasat Camping TV от большинства похожих устройств в том, что они снабжены

встроенным приемником спутниковых каналов, цифровым приемником и DVD-плеером. Телевизор умеет записывать трансляции на любой USB-носитель, включая портативные жесткие диски. Модель с диагональю экрана 19 дюймов стоит £ 449, а младшая и старшая модели (16 и 19 дюймов) — £ 425 и £ 599 соответственно.

ИНТЕРНЕТ: www.megasatuk.com



Авторулевой Garmin для любой лодки

Выражение «подходит под любой размер» давно уже приобрело негативный смысл и означает, что вещь на самом деле не подходит ни для чего. Однако Garmin уверяет, что недавно разработанный авторулевой GHP 20 «с технологией Smart Pump» можно использовать на большинстве яхт, поскольку он автоматически регулирует работу гидравлического насоса в зависимости от емкости рулевой системы. GHP 20 отличается повышенной надежностью, более длительной жизнью насоса, пониженным энергопотреблением, тихой эффективной работой

и простотой установки.

Прибор стоимостью £1999 обладает всеми важными для авторулевого функциями, включая следование по курсу и заранее заданное маневрирование. Технология Intelligent Rudder Rate позволяет снизить степень задействования рулей на высоких скоростях и снизить риск грубого маневра. Если капитан начинает работать штурвалом, то функция Shadow Drive автоматически отключает авторулевой, поэтому в экстренной ситуации вам не придется сначала искать кнопку «Выкл».

ИНТЕРНЕТ: www.garmin.com



Умный роутер

Телепередачи на мобильных устройствах

Не пожалейте € 250, и вам больше не придется по сто раз пересматривать одни и те же фильмы, загруженные на ваш смартфон или планшетный компьютер. Новый Wi-Fi TV-to-IP роутер Telestar Digibit R1, представленный на выставке в Саутгемптоне, по сути представляет собой черный ящик, который умеет получать обычный телевизионный сигнал со спутниковой антенны, декодировать его и ретранслировать по беспроводной сети на мобильные устройства вроде ноутбуков,

планшетов и смартфонов. Устройство поддерживает одновременную работу с пятью каналами, режимы HDTV и Dolby Digital, поэтому дети могут радоваться любимым мультфильмам в то время, когда родители смотрят новости, футбол или старую черную-белую киноленту. В отличие от классического IP-TV, оставаясь на яхте, вам не придется тратить на передачу данных по сотовым сетям, которые к тому же смогут обеспечить одновременный просмотр нескольких каналов в высоком качестве.

ИНТЕРНЕТ: www.telestar.de



ПРОВЕРЕНО МВУ

Тестируем яхтенное оборудование и снаряжение

Быстро сохнущая грунтовка

Стоимость £ 36

Наблюдать за тем, как сохнет краска — ни с чем не сравнимое удовольствие... На самом деле я хотел сказать, что прекрасно все, способное этот процесс ускорить! Как раз это нам и обещает легкая грунтовка-спрей Hempel. Двухкомпонентный аэрозоль смешивается прямо во флаконе и распыляется тонким слоем. Всего через 40 минут поверхность будет сухой на ощупь, а уже спустя два часа можно наносить основное покрытие.

Опробовав средство на практике, могу сказать: все действительно происходит так, как описано. Правда, при недостатке опыта могут возникнуть некоторые сложности: из-за того что грунтовка ложится очень тонким слоем, трудно получить равномерное покрытие без некрасивых потеков, особенно на вертикальных участках. Еще одно неудобство в том, что после смешивания аэрозоль сохраняет свои свойства не более 20 часов. Баллончик емкостью 311 мл и стоимостью £ 36



ОЦЕНКА МВУ ★★☆☆☆
СТОИМОСТЬ ★★★★★



Кнопка на днище запускает процесс смешивания

мы использовали всего на 2/3, остальное пришлось выбросить. Я бы посоветовал Hempel выпускать емкости поменьше для небольших объемов работ. **Хьюго Андреа**
[ИНТЕРНЕТ: www.hempel.co.uk](http://www.hempel.co.uk)



ОЦЕНКА МВУ ★★★★★
СТОИМОСТЬ ★★★★★

Удобные и быстро сохнущие шорты



Шорты Musto Evolution

Стоимость £ 75

Полная оптимизма, я купила эти шорты в начале мая, после чего несколько недель серое небо заливало нас дождем и засыпало градом. Надеть обновку получилось только к концу месяца, когда ненадолго пришло тепло. Из абсолютно мокрых эти шорты становятся сухими за 30 минут, а эластичная ткань делает их очень комфортными для жизни на борту. Вещь производит впечатление очень

качественной и, надеюсь, учитывая довольно высокую цену, прослужит несколько сезонов. Мне очень понравился набедренный карман на липучке и второй на «молнии» — как раз для телефона. Сзади шорты усилены кевларо-полиамидным материалом Schoeller Kevrotec: эстетика внешнего вида спорная, зато заядлые яхтсмены такую практичность точно оценят. **Чантал Борчиани**
[ИНТЕРНЕТ: www.musto.com](http://www.musto.com)

Топсайдеры Clarks

Стоимость £ 80

Раньше палубная обувь Clarks не входила в список моих предпочтений, но с тех пор как компания стала консультироваться с британской олимпийской парусной сборной, дизайн последних коллекций стал куда лучше.

Не могу сказать, что меня полностью устроил внешний вид новых Orson (модель выпущена в пяти цветах), но как только я надел их, то полностью изменил свое мнение:

это, несомненно, одни из самых удобных яхтенных туфель, которые мне когда-либо встречались, и Джек Хейнс полностью со мной солидарен. Массажная стелька, мягкая кожа, широкие шнурки, система вентиляции и отвода влаги — ногам комфортно и прохладно, а резиновая подошва обеспечивает отличное сцепление с палубой. Кроме того, Orson быстро сохнут. **Хьюго Андреа**
[ИНТЕРНЕТ: www.clarks.co.uk](http://www.clarks.co.uk)

Одни из самых удобных топсайдеров, которые мне когда-либо встречались



ОЦЕНКА МВУ ★★★★★
СТОИМОСТЬ ★★★★★



ОЦЕНКА МВУ ★★★★★
СТОИМОСТЬ ★★★★★



Dubarry Storm jacket

Стоимость £ 149

Большинство яхтенных курток имеют общий недостаток: они прямо-таки кричат: «Мы идем в море!». Не все желают широко рекламировать тот факт, что они проводят много времени на воде, но ведь и им нужно надевать что-нибудь подходящее, чтобы не промокнуть и не замерзнуть. Именно таким Dubarry адресует куртку с названием Storm. Она не очень похожа на яхтенную одежду, но при этом обладает всеми особенностями специальной экипировки. Водонепроницаемый и дышащий верхний слой с проклеенными швами, флисовая подкладка для тепла, регулируемые манжеты, чтобы в рукава не попадали брызги. Куртка снабжена массой удобных деталей вроде водонепроницаемого кармана

с молнией на левом рукаве повыше локтя, во внутреннем нагрудном кармане предусмотрены отверстия для наушников. На талии — эластичная резинка: одни это любят, другие терпеть не могут, и вот почему... На мне, например, куртка внезапно задралась вместе со всей надетой под нее одеждой, оставив нижнюю часть спины мерзнуть на холодном ветру. Впрочем, это ведь случается нечасто... Storm выпускается в разных цветовых комбинациях верхнего слоя и подкладки (есть черный, серый, синий, белый и красный). Ну а что до цены, то я считаю, эти деньги можно заплатить за куртку, одинаково удобную как на воде, так и на берегу.

Стюарт Кэмпбелл
ИНТЕРНЕТ www.dubarryboots.com

Управление моторной лодкой. Книга Дага Пайка

Стоимость £ 9,99

Название книги — «50 способов улучшить свои навыки управления моторной лодкой» — уже вселяет надежду. И надежду небеспочвенную, учитывая, что автором является Даг Пайк с его огромным опытом в судовождении и навигации. Впрочем, при ближайшем рассмотрении оказывается, что книга касается множества тем. Она разбита на 50 небольших глав, и многие из них интересны и полезны начинающим. Правда, большая часть этого труда к навыкам управления лодкой имеет мало отношения. К примеру, главы о брызгоотбойниках и скулах корпуса или о преимуществах RIB информативны, но едва ли их прочтение радикально изменит ваши действия за штурвалом в лучшую сторону. К тому же главы очень короткие, так что, если вы действительно сильно интересуетесь конкретным вопросом, можно разочароваться: здесь вы найдете только основы. Однако последние главы, которые касаются балансировки лодки, оценки волнения, управления на встречной волне, просто великолепны. Наша оценка — всего



ОЦЕНКА МВУ ★★★★★
СТОИМОСТЬ ★★★★★

три звездочки, но не потому, что книга плоха, просто название не полностью соответствует ее разнообразному содержанию.

Дэвид Марш
ИНТЕРНЕТ: www.adlardcoles.com

Фонарь RE 650

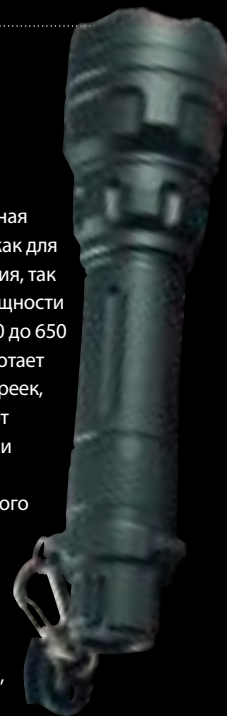
Стоимость £ 115

RE 650 от Reinaert Electronics — часть снаряжения Special Air Service (британских парашютно-десантных частей особого назначения). Сделанный из авиационного алюминия, он водонепроницаем и обладает отличным для своих габаритов набором функций.

Недавно мне пришлось поделаться кое-что в темных недрах моторного отсека моего Sunseeker Superhawk, и RE 650 освещал пространство не хуже дуговой лампы. Его можно использовать и в качестве поискового фонаря, и для освещения большой зоны на расстоянии более 100 м от вас — как раз то, что нужно ночью для поиска человека за бортом. RE 650 может работать в режиме мощного стробоскопического источника света, видимого за несколько километров, но не различимого вблизи. Секрет таких возможностей — в новой LED-лампе, которая излучает в пять раз больше света по сравнению

с обычной. Единственная кнопка используется как для включения/выключения, так и для регулировки мощности светового потока от 70 до 650 люменов. Фонарь работает от двух литиевых батареек, которые обеспечивают до 10 часов работы при минимальной интенсивности светового потока и полтора часа при максимальной. Возможно, RE 650 дороговат для такой вещи, как карманный фонарь, зато он яркий, прочный и полезный в разных обстоятельствах, а при длине 20 см не займет много места в сумке.

Гпер Конн
ИНТЕРНЕТ: www.reinaertelectronics.nl



ОЦЕНКА МВУ ★★★★★
СТОИМОСТЬ ★★★★★

MOTORBOAT & YACHTING

ПОМОЖЕТ ПРОДАТЬ ВАШУ ЯХТУ

Разместив объявление о продаже яхты или катера на одной из следующих страниц, Вы существенно увеличиваете вероятность найти покупателя среди многотысячной аудитории **Motor Boat & Yachting**.

Охват аудитории в России:

40 городов

более 100 премиальных мест
бесплатного распространения

более 900 точек продаж

Распространение журнала на всех
российских и международных
выставках

35 яхт-клубов

Кроме того, мы можем с
уверенностью утверждать,
что Motor Boat & Yachting
читают во всех яхтенных
компаниях России

С сентября 2012 – распространение
в салонах бизнес-класса а/к «ТрансАэро»
на рейсах Москва – Петербург



**ПО ВОПРОСАМ РАЗМЕЩЕНИЯ
РЕКЛАМНЫХ ОБЪЯВЛЕНИЙ:**

МОСКВА: +7 (903) 729 97 40

ПЕТЕРБУРГ: +7 (921) 973 87 12



МЫ УСТАНАВЛИВАЕМ СТАНДАРТЫ



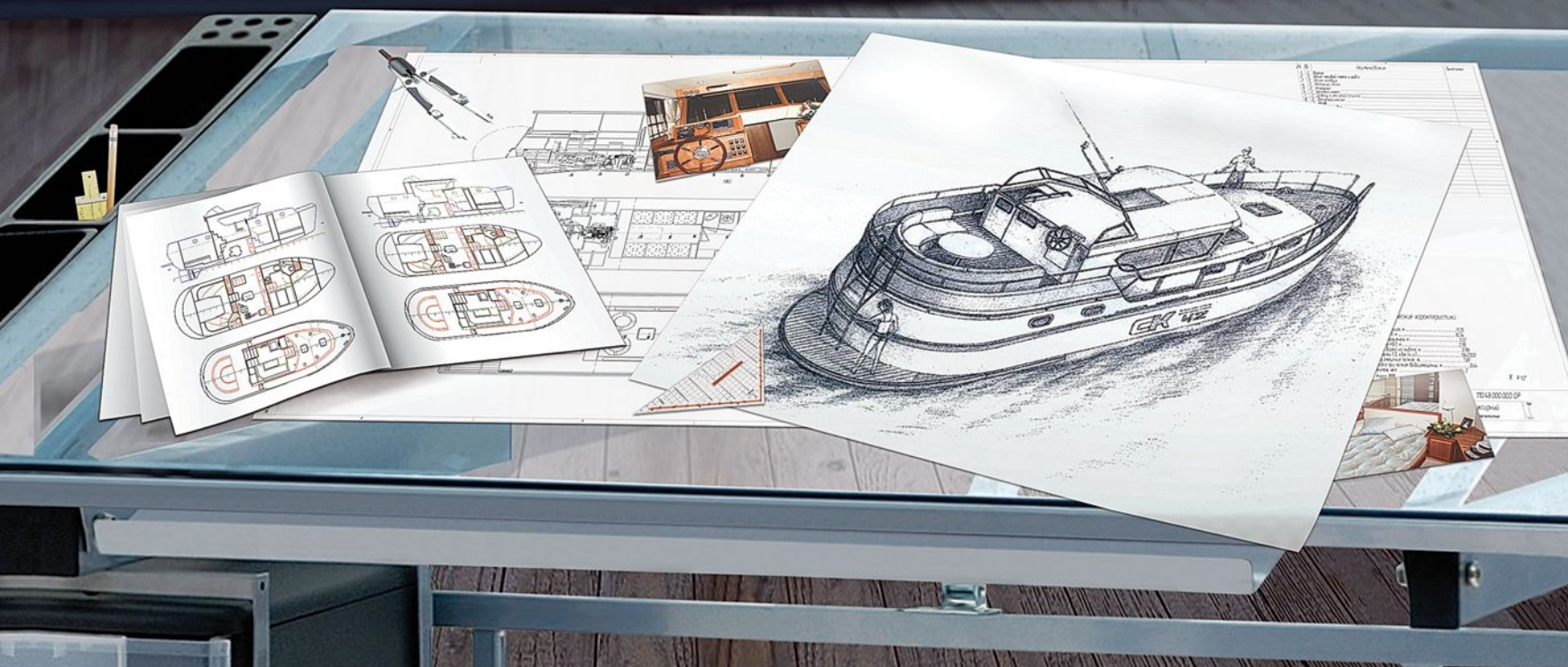
www.grizzly-marine.ru

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

Мы готовы
построить для Вас уникальный катер,
максимально учитывая Ваши пожелания и предложения!



WWW.BOAT-KSMZ.RU

Каждый катер, построенный нами, индивидуален, ведь он максимально учитывает пожелания заказчика и, несмотря на уникальные ходовые качества и впечатляющую прочность корпуса, мало отличается по цене от аналогичной серийной продукции. И мы знаем, что построенные нами катера служат своим хозяевам верой и правдой много десятков лет.

Запись на тест-драйв:

e-mail: omip-ksmz@mail.ru, тел. 8 (4942) 47-08-61





jud >>> rephing the scenes

14

14A

15

15A



КАТЕРА

DREAM

Категория - С

Общая длина, м - 5,30

Ширина, м - 2,00

Мощность двигателя, л.с. - 50 - 115

Материал корпуса - морской алюминий

www.best-boats.ru



необходимый аксессуар для каждой яхты

- Техническое обслуживание лодки и использование в аварийных случаях
- Осмотр подводной части судна
- Техническое обслуживание швартовного оборудования
- Обучение дайверов
- Подводная охота, ловля рыбы и раков



РЕКЛАМА

Freediver

- Погружение для знакомства с подводным миром курорта
- Погружение для проведения научных и исследовательских работ
- Техническое обслуживание бассейнов
- Извлечение ценных предметов из-под воды
- Погружение под воду людей с ограниченными способностями



Автономная поплавковая модель

Размеры: $\varnothing$ 33 см / высота 22 см
Вес (с аккумулятором): 12,5 кг
Время работы: 45-60 мин
Питание: 12V, 16 - 18 А



+

Комплект ныряльщика

Шланг 10 м
Регулятор
Пояс
Вес: 4 кг



Модель для установки на борту

Размеры: 35 x 25 x 15 см
Вес: 6 кг
Питание: 12V, 16 - 18 А

«Freediver - это яхтенный аксессуар, без которого мне теперь не обойтись. Он должен входить в стандартное оборудование для любой лодки», - Бобби Шенк, известный кругосветный мореплаватель, легенда парусного спорта.

www.freediver.su +7 (495) 99-808-66

Приглашаем к сотрудничеству региональных дилеров



МЕТАЛСЕРВИС

www.metal servis.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, metal servis@mail.ru, www.metal servis.ru

180 LS

NEW



длина, м 5,50
ширина, м 2,16
двигатель 135 л.с.
цена, руб от 1 156 000

180 LX

NEW



длина, м 5,50
ширина, м 2,16
двигатель 135 л.с.
цена, руб от 1 156 000

191 RX / LX

NEW



длина, м 5,90
ширина, м 2,31
подвесной мотор max 115 л.с.
цена, руб от 906 000

195 CS



длина, м 5,90
ширина, м 2,31
двигатель 135-225 л.с.
цена, руб от 1 416 000

195 CX



длина, м 5,90
ширина, м 2,31
двигатель 135-225 л.с.
цена, руб от 1 460 000

195 LS



длина, м 5,90
ширина, м 2,31
двигатель 135-225 л.с.
цена, руб от 1 280 000

195 LX



длина, м 5,90
ширина, м 2,31
двигатель 135-225 л.с.
цена, руб от 1 311 000

195 RX



длина, м 5,90
ширина, м 2,31
двигатель 135 л.с.
цена, руб от 1 180 000

204 LR



длина, м 6,20
ширина, м 2,50
подвесной мотор max 150 л.с.
цена, руб от 1 221 000

208 CR



длина, м 6,30
ширина, м 2,50
двигатель 225 л.с.
цена, руб от 1 161 000

208 LR



длина, м 6,30
ширина, м 2,50
двигатель 190-225 л.с.
цена, руб от 1 596 000

214 LR



длина, м 6,60
ширина, м 2,57
подвесной мотор max 200 л.с.
цена, руб от 1 447 000

215 CR



длина, м 6,70
ширина, м 2,57
двигатель 200-270 л.с.
цена, руб от 2 120 000

215 LR



длина, м 6,70
ширина, м 2,57
двигатель 220-270 л.с.
цена, руб от 2 067 000

225 CR



длина, м 7,00
ширина, м 2,54
двигатель 200-320 л.с.
цена, руб от 1 960 000

225 LR



длина, м 7,00
ширина, м 2,54
двигатель 200-320 л.с.
цена, руб от 1 866 000

225 SX



длина, м 7,00
ширина, м 2,44
двигатель 200-320 л.с.
цена, руб от 1 999 000

235 CR



длина, м 7,30
ширина, м 2,57
двигатель 200-320 л.с.
цена, руб от 2 275 000

235 LR



длина, м 7,30
ширина, м 2,57
двигатель 200-320 л.с.
цена, руб от 2 232 000

250 CS



длина, м 7,60
ширина, м 2,59
двигатель 200-320 л.с.
цена, руб от 3 080 000



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 € 495'000

Princess 23 M



Год постройки 2006 Длина 22,83 м Ширина 5,71 м
Двигатели 2 x MTU битурбо.
Место стоянки Турция Цена € 1'350'000



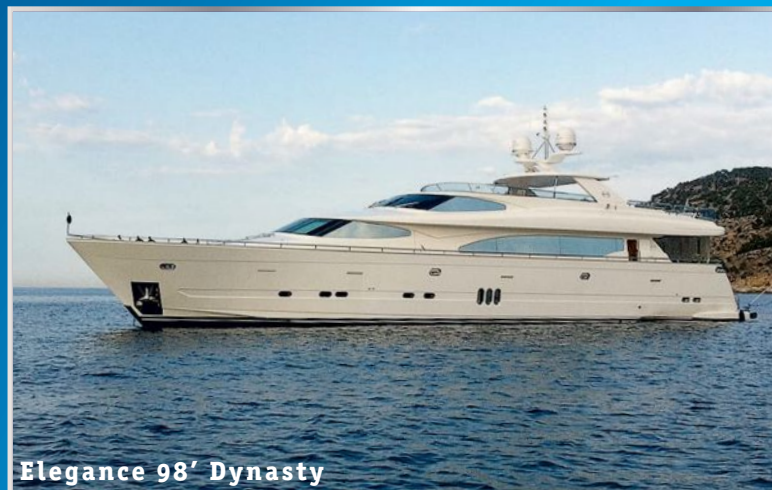
Hydrolift S-24

Год постройки 2011 Длина 7,35 м Ширина 2,1 м
Двигатель Yanmar 6LPA-STZP2 (310 л.с.) Скорость 54 узла
Место стоянки Санкт-Петербург Цена € 199'000

Jeanneau 42 Prestige



Год постройки 2008 Длина 13,36 м Ширина 4,16 м
Двигатели 2 x Cummins 425.
Место стоянки Ментон, Франция Цена € 225'000



Elegance 98' Dynasty

Год постройки 2008 Длина 30 м Ширина 7,7 м
Двигатели 2 x MTU Diesel 16V 2400 л.с.
Место стоянки Майорка Цена € 3'750'000

Elegance 64'



Год постройки 2007 Длина 20 м Ширина 5,6 м
Двигатели 2 x MAN 1360 л.с.
Место стоянки Москва Цена € 1'450'000

Horizon Explorer 45M



Год постройки 2012 Длина 45 м Ширина 8,83 м
Двигатели 2 x MTU 2V4000 M60 1800 л.с.
Гостевые каюты 6 Цена Меньше, чем вы думаете

БРОКЕРАЖНЫЕ ЯХТЫ ИЗ ГОЛЛАНДИИ

ОТ КОМПАНИИ «ADVENTOR YACHTS»



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. Стил — 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 санузла/2 душа.

Навигационное оборудование Simrad — полный комплект, включая радар, автопилот, эхолот, картплоттер и т.д.

Центральное отопление. Кондиционирование всех помещений. Инвертор.



СПЕЦПРЕДЛОЖЕНИЕ

EUROTRAWLER 1700

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. 9 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.



PACIFIC 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.



Подробнее об этих и других интересных предложениях со вторичного рынка Голландии читайте на нашем сайте:

Компания «Адвентор Яхтс»
тел.: +7 (495) 998-38-34,
+7 (906) 039-77-34



www.elling-yachting.ru (раздел «Брокераж из NL»)
e-mail: elling345@mail.ru
elling-info@yandex.ru

Не все моторные яхты одинаковы...



Ждем Вас на:
Hanseboot - Hamburg
International Boat Show 2012
С 27 октября по 4 ноября 2012г.
Зал В6



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

DOMINATOR 62 S / 620

€ 999 000



Длина:	19,75 м.	Запас топлива:	3700 л.
Ширина:	5,15 м.	Запас воды:	1000 л.
Осадка:	1 м	Спальных мест:	12

DOMINATOR 68 S

€ 1 150 000



Длина:	21,3 м.	Запас топлива:	5000 л.
Ширина:	5,5 м.	Запас воды:	1500 л.
Осадка:	1,6 м.	Спальных мест:	12

BENETEAU Swift Trawler 42

€ 395 000



Длина:	13,6 м.	Запас топлива:	1500 л.
Ширина:	4,17 м.	Запас воды:	640 л.
Осадка:	1,15 м.	Спальных мест:	6

KARNIC Cruiser 2965

€ 199 000



Длина:	10,3 м.	Запас топлива:	600 л.
Ширина:	3 м.	Запас воды:	135 л.
Осадка:	0,8 м.	Спальных мест:	5

NORD STAR 31 Patrol

€ 199 000



Длина:	10,1 м.	Запас топлива:	660 л.
Ширина:	3,15 м.	Запас воды:	160 л.
Осадка:	0,7 м.	Спальных мест:	5

NORD STAR 40 Patrol

€ 620 000



Длина:	12,98 м.	Запас топлива:	1600 л.
Ширина:	3,85 м.	Запас воды:	320 л.
Осадка:	0,9 м.	Спальных мест:	2+2+2+1

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.



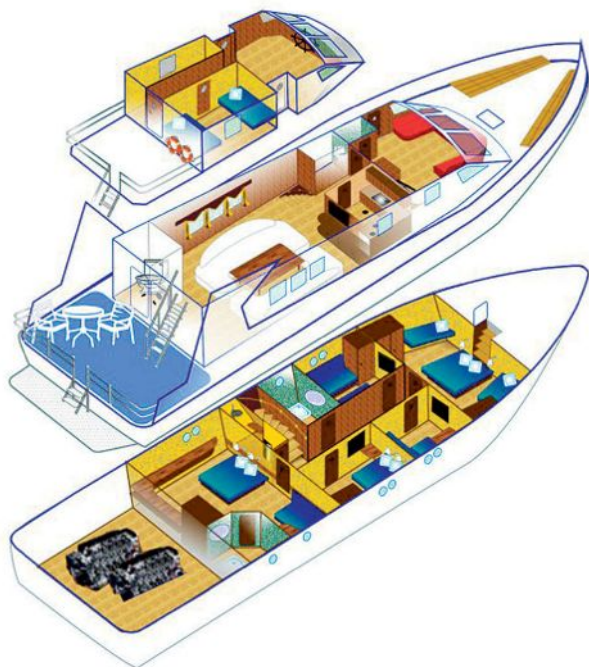
Официальный дистрибьютор в России и странах СНГ

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





Продается на Байкале



- Длина – 30 м;
- Ширина – 6,05 м;
- Осадка – 1,6 м;
- 2 дизель-двигателя DTA 6724 V/2P 286 л.с. каждый (производитель VETUS denolben.N.V.)
- 2 дизель-генератора:
Вепрь 16 Квт, пр-во Россия, 4,410 л/час
Kohler 12,5 Квт, пр-во США, 4,300 л/час
- Котел ALFA (Италия) 2,5л/час
- Кран грузоподъемностью 2 тонны
- Трап с электрическим приводом
- Радиолокатор FURUNO
- GPS GARMIN
- Магнитный компас азимут 911
- УКВ ГРАНИТ 2р-24 (радиосвязь)
- УКВ переносные 2 шт. ГРАНИТ Т-5020
- Громкая связь транслятор М-3
- Объем бака 8000л (~82,5 часа хода)
- Скорость 17-18 км/ч
- 8 TV с триколор и встроенным DVD
- Спасательный плот ПСН 20
- Сауна (1-1,5 часа для разогрева)
- Вместимость 16 чел.
- Лодка на борту: Резиновая лодка SUZUMAR, мотор YAMAHA 15, пассажировместимость 6 чел.

(3952) 55-77-00, 8-902-577-12-27

SEALINE



T60 Aura Спецпредложение

Поставка май 2013
Длина 18,68 м
Ширина 4,87 м
Осадка 1,40 м
Двигатели 2 x Volvo Penta Diesel D13, 2 x 900 л.с.



F48 454 400 фунтов стерлингов (на верфи)

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 (на верфи)

Поставка в 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 (на верфи)

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 (на верфи)

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



SC48 424 400 фунтов стерлингов (на верфи)

Поставка в 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



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

Наработка 560 м/ч



Fairline Phantom 40 400.000 €

С двигателями (2х)
Volvo Penta D6 370 л.с.

Год	2007
Местонахождение	Москва
Длина / ширина, м	12,52 / 3,94
Осадка	0,99
Каюты	2

Наработка 950 м/ч



Azimut 42 400.000 \$

С двигателями (х2)
CAT 370 л.с.

Год	2001
Местонахождение	Москва
Длина / ширина, м	13,21 / 4,12
Осадка	1,10
Каюты	3

Новая яхта



Azimut 45 890.000 €

С двигателями (2х) 480 л.с.
(360 кВт) Cummins QSB 5.9

Год	2012
Местонахождение	Москва
Длина / ширина, м	13,78 / 4,31
Осадка	1,23
Каюты	2

Новая яхта



Magellano 50 1.370.000 €

С двигателями (2х) 425 л.с.
(131 кВт) CUMMINS QSB 5.9

Год	2012
Местонахождение	Москва
Длина / ширина, м	15,64 / 4,65
Осадка	1,32
Каюты	3

Наработка 1700 м/ч



Azimut 50 450.000 €

С двигателями (х2)
CAT C12 669 л.с.

Год	2006
Местонахождение	Москва
Длина / ширина, м	16,02 / 4,72
Осадка	1,21
Каюты	3+1

Наработка 1150 м/ч



Azimut 55 570.000 €

С двигателями (2х)
CAT C23 710 л.с.

Год	2006
Местонахождение	Москва
Длина / ширина, м	17,51 / 4,75
Осадка	1,23
Каюты	3+1

Наработка 250 м/ч



Azimut 58 1.150.000 €

С двигателями (х2)
MAN R6 800 л.с.

Год	2008
Местонахождение	Москва
Длина / ширина, м	17,80 / 4,95
Осадка	1,37
Каюты	3+1

Наработка 300 м/ч



Azimut 68 Evolution 1.200.000 €

С двигателями (2х)
1360 л.с. (1000kW) MAN V12 Common Rail

Год	2008
Местонахождение	Хорватия
Длина / ширина, м	21,60 / 5,60
Осадка	1,45
Каюты	4+1

Наработка 440 м/ч



Azimut 75 1.750.000 €

С двигателями (2х)
MAN 1360 л.с.

Год	2009
Местонахождение	Италия
Длина / ширина, м	22,90 / 5,60
Осадка	1,70
Каюты	4+1

000 «Акватехника»

T.: +7 (495) 980-77-00; +7 (495) 799-79-15
E: mr@ultraboats.ru | www.ultraboats.ru
www.azimutyachts.ru



AQUATECHNICA

FORMULA FasTech 353

Длина, м	10,74	Запас воды, л	72
Ширина, м	2,51	Мак скорость, км/ч	130
Запас топлива, л	564	Двигатель	Mercury Racing
Осадка, м	0,91		Twin 525 EFI ITS BRAVO ONE XR

\$ 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	Mer cruiser 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	Mer cruiser Twin
Осадка, м	1,02		350 MAG Bravo Three

КАТЕР В РОССИИ.

Цена с учетом уплаты НДС и таможенных пошлин.

FORMULA 290 FX4

\$ 299 500

Длина, м	8,84	Запас воды, л	79
Ширина, м	2,74	Количество спальных мест	2+2
Запас топлива, л	462	Двигатель	Mer cruiser Twin
Осадка, м	1,02		377 MAG Bravo Three

КАТЕР В РОССИИ.

Цена с учетом уплаты НДС и таможенных пошлин.

FORMULA 300 Cruiser

Длина, м	9,03	Запас воды, л	100
Ширина, м	2,92	Количество спальных мест	4
Запас топлива, л	405	Двигатель	Mer cruiser Twin
Осадка, м	0,91		350 MAG Bravo Three

\$ 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	Mer cruiser
Запас топлива, л	227		8.2 MAG Bravo Three X
Осадка, м	0,91		

КАТЕР В РОССИИ.

Цена с учетом уплаты НДС и таможенных пошлин.

КАТЕРА В НАЛИЧИИ

www.smarine-yachts.com



FORMULA 240 SunSport

\$ 142 180

Длина, м	7,32	Запас воды, л	38
Ширина, м	2,59	Двигатель	MerCruiser
Запас топлива, л	227		350 MAG Bravo Three
Осадка, м	0,91		



КАТЕР В РОССИИ.

Цена с учетом уплаты НДС и таможенных пошлин.

FORMULA 37PC

\$ 593 560

Длина, м	11,71	Осадка, м	0,86
Ширина, м	3,66	Запас воды, л	208
Запас топлива, л	893	Количество спальных мест	4



КАТЕР В США.

FORMULA 270 SunSport

\$ 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		



КАТЕР В РОССИИ.

Цена с учетом уплаты НДС и таможенных пошлин.

CUTWATER 28

\$ 305 180

Длина, м	9,85	Осадка, м	0,71
Ширина, м	2,59	Количество спальных мест	4+2
Запас топлива, л	378	Двигатель	VOLVO D4 260
Запас воды, л	151		



КАТЕР В РОССИИ.

Цена с учетом уплаты НДС и таможенных пошлин.

FORMULA FasTech 382

\$ 510 900

Длина, м	11,63	Осадка, м	0,84
Ширина, м	2,51	Мак скорость, км/ч	147
Запас топлива, л	738	Двигатель	Mercury® Racing
Запас воды, л	72		Twin 700 Sci NXT1



КАТЕР В США.

CUTWATER 26

\$ 267 180

Длина, м	9,16	Осадка, м	0,71
Ширина, м	2,59	Количество спальных мест	4+2
Запас топлива, л	302	Двигатель	VOLVO D3 200
Запас воды, л	151		



КАТЕР В РОССИИ.

Цена с учетом уплаты НДС и таможенных пошлин.

Тел.: +7 (495) 510-51-51, +7 (903) 564-36-52

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 MTU 8 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

ЯХТЫ В НАЛИЧИИ

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			

ЯХТА В ИТАЛИИ

Atlantis 36 VERVE

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			

€ 370 000
СПЕЦИАЛЬНАЯ
ЦЕНА

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

Тел.: +7 (495) 510-51-51, +7 (903) 564-36-52

Edmiston представляет для Вас целый флот исключительных яхт, доступных этой зимой для чартера на Карибах, в Индийском или Тихом океане. Среди них потрясающая Nirvana, для которой Edmiston выступает эксклюзивным агентом по продаже и чартеру.



Если Вас интересуют только лучшие яхты и самые выгодные условия, то мы ждем Вашего звонка.

MOSCOW +7 495 772 77 54

ST PETERSBURG +7 812 702 4770

LONDON +44 207 495 5151

MONTE CARLO +377 93 30 54 44

NEW YORK +1 212 792 5370

MEXICO CITY +52 55 52 80 95 74

WWW.EDMISTON.COM



EDMISTON

МЕНЕДЖМЕНТ ЯХТ

УПРАВЛЕНИЕ
СТРОИТЕЛЬСТВОМ

КУПЛЯ-ПРОДАЖА

ЧАРТЕР

EVENT

ЦЕНА ПО ЗАПРОСУ

ДЛИНА 60,65м
ВЕРФЬ Amels
ГОД 2013
СКОРОСТЬ 16,5 узлов
КАЮТЫ 6
ГОСТИ 12
КОМАНДА 16

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АГЕНТ



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



MANIFIQ

145 000 ЕВРО*

ДЛИНА 41м
ВЕРФЬ Mondo Marine
ГОД 2010
СКОРОСТЬ 17 узлов
КАЮТЫ 5
ГОСТИ 10
КОМАНДА 7

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АГЕНТ



IMPERIAL



* Стоимость чартера в неделю (MYBA).

Ermanno Palace 27 Boulevard Albert 1er, Monaco
www.imperial-yachts.com · charter@imperial-yachts.com

МОСКА +377 97 98 38 80
 МОСКВА +7 964 576 80 85

Princess 95MY (ref. 016), 2009

Длина	29.42 м	Двигатель	Caterpillar C32A
Ширина	7.06 м	Мощность	2 x 1825 л.с.
Осадка	1.83 м	Наработка	2000 м/ч
Каюты	4 + 2 crew	Стоимость	3.200.000 GBP
Спальных мест	8 + 3 crew		

Яхта находится в Италии.

Princess 85MY (ref.012), 2009

Длина	25.93 м	Двигатель	MTU 12V2000M93
Ширина	6.3 м	Мощность	2 x 1800 л.с.
Осадка	1.65 м	Наработка	2000 м/ч
Каюты	6	Стоимость	3.500.000 EURO
Спальных мест	11		

Яхта находится в Москве. Регистрация ГИМС

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.

Princess 21M (ref. 089), 2008

Длина	21.56 м	Двигатель	MAN D2842
Ширина	5.55 м	Мощность	2 x 1300 л.с.
Осадка	1.57 м	Наработка	1800 м/ч
Каюты	5	Стоимость	2.370.000 USD
Спальных мест	10		

Яхта растоможена. Находится в Москве.

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.



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

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.

Apreamare Maestro 65 (ref. 007), 2007

Длина	20.16 м	Двигатель	MAN
Ширина	5.70 м	Мощность	2 x 1550 л.с.
Осадка	1.55 м	Наработка	200 м/ч
Каюты	5	Стоимость	1.450.000 EURO
Спальных мест	10		

Яхта находится в России.

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.

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 V42 (ref. 302), 2006

Длина	13.56 м	Двигатель	VOLVO D6-400DP
Ширина	3.99 м	Мощность	2 x 400 л.с.
Осадка	1.07 м	Наработка	25 м/ч
Каюты	2	Стоимость	32 650 000 RUB
Спальных мест	4+1		

Яхта новая. Идеальное состояние. ГИМС. Находится в Ростове-на-Дону.

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



Знак Святого Николая

АНДРЕЙ ИВАНОВСКИЙ и ВЯЧЕСЛАВ СОЛОВЬЕВ: Мы стараемся не думать о том, что случится в тот день, когда соберемся продавать «Дорадо».

Эта история началась в феврале, когда мы решили приобрести парусную яхту и в поисках стали бродить по просторам Интернета. Яхт оказалось много даже на наш скромный бюджет, большинство из них в Швеции. К началу апреля уже были присмотрены варианты, куплены билеты и собран походный чемоданчик...

И вот мы в Хельсинки, до парома в Стокгольм еще пара часов. В центре города у порта стоит Успенский собор, и мы как люди верующие (пройдитесь в шторм по Балтике — тоже поверите!) захотели его посетить. Перекрестившись, обратились к святому Николаю Чудотворцу — покровителю всех моряков, попросив о помощи в выборе яхты. В тот момент мы не придали значения этому скорее интуитивному, чем осмысленному поступку... Но, видимо, в тот день Небесная Канцелярия принимала заявки от яхтсменов-грешников...

В Стокгольме вновь начали шерстить объявления о продаже и наконец встретили свою «Дорадо». На фотографиях была симпатичная лодка проекта Amigo 27 — шлюп с обводами классического фольклота, беспримысленный по мореходности вариант. От снимка веяло каким-то мистическим теплом и, несмотря на то, что нас интересовала яхта фута на четыре длиннее, мы принялись внимательно рассматривать фотографии и обомлели: с переборки в кают-компанию на нас смотрел Николай Чудотворец! Было логичным подумать, что хозяин, скорее всего, из России, но в графе «Продавец» значилось имя: Карин Свард. Определенно, то был знак, но мы решили на этом не заикливаться и продолжили перебирать объявления, однако телефон владельца все же записали. Были и другие яхты — большие и не очень, запущенные и ухоженные, красивые и практичные. Но все обладали общим свойством — не нравились они нам!

В итоге мы созвонились с Карин, и оказалось, что лодка с момента постройки принадлежит ее отцу Нильсу, но он в свои восемьдесят с лишним лет сильно болен и больше не ходит в море. Яхта, зная лишь одного хозяина, — это серьезный аргумент «за».

Наша встреча с «Дорадо» состоялась теплым

Мы посмотрели много лодок, но ни одна не нравилась так, как «Дорадо»



вечером в яхт-клубе Hundudden практически в центре Стокгольма. Заботливо укрытая лодка стояла на берегу, а под ней на цепочке висела трогательная табличка с надписью «Дорадо Свард». То, что яхту всегда и очень любили, было видно невооруженным взглядом. Проведя ладонью по борту, мы поняли, что влипли... А внутри в том самом месте, что и на фотографии, висела иконка. Возник логичный вопрос: почему на яхте, принадлежащей, судя по всему, лютеранину, православная икона?

— К нам она попала случайно, — ответила Карин. — Отец купил икону, когда узнал, что Николай Чудотворец — покровитель мореходов. Он считал, что икона хранит его в плаваниях. А православная она или католическая — какая же разница?

Наутро мы с Карин отправились оформлять сделку, и ее отца, старого морехода Нильса, с нами не было.

— Вчера папа ушел из жизни, — пояснила Карин. — Умер в свой день рождения, сразу после того, как на яхту нашлись покупатели...

Сказанное не сразу дошло до нас, но потом вся цепочка событий, реальных и немного мистических, ясно предстала в сознании и надолго засела в памяти... Сейчас мы счастливы с «Дорадо» и стараемся не думать о том, что будет в тот день, когда решим ее продать. **МВУ**

Targa®

The 4x4 of the sea

Морские внедорожники – лучшие в своем классе



Престижные международные премии

лондон

лондон

лондон

стокгольм

стокгольм



HARDTOP  **MARINE**
St. Petersburg Russia 1998

Официальный дистрибьютор в России и странах СНГ:
Санкт-Петербург, тел. (901) 315-4578, (911) 743-4181,
(921) 771-1779, факс (812) 421-1225
www.targaboats.ru www.targa.fi

Модельный ряд

23'

25'

27'

31'

32'

35'

37'

42/44'

Volkswagen Touareg.

Прирожденный победитель



преимущество до *
200 000 руб.

Чтобы победить, нужно выбрать правильный момент.

Теперь мы предлагаем готовые решения для вашего нового Touareg – широкий выбор пакетов с различным набором опций и преимуществом до 200 000 руб. Прибавьте к этому специальное предложение по Trade-In**, привлекательные условия по кредиту или КАСКО**, и у вас не останется сомнений, что решающий момент настал.



YouTube



sochi.ru®
2014



Das Auto.

ОФИЦИАЛЬНЫЙ АВТОМОБИЛЬ

Дополнительная информация – по телефону информационной линии Volkswagen 8-800-333-4441 и на сайте www.volkswagen.ru (16+) Реклама

*При заказе нескольких доступных пакетов для одной из комплектаций одновременно. По сравнению с ранее доступным аналогичным набором опций для Touareg вне пакетов
**Trade-In (трейд-ин) – программа действительна у всех официальных дилеров Фольксваген. Услуги по кредитованию и страхованию оказываются банками и страховыми компаниями, имеющими соответствующие лицензии. Срок действия специального предложения на Trade-In, КАСКО и кредит – с 1.09.2012 по 31.12.2012