ЖУРНАЛ О ЯХТИНГЕ В РОССИИ И ЗА ЕЕ ПРЕДЕЛАМИ www.mby.ru

ЯНВАРЬ–ФЕВРАЛЬ 2013

MOTOR BOAT & YACHTING

ЯХТА НОМЕРА

СЕРЕБРЯНАЯ ПУЛЯ

Pershing 82 — боевая единица скоростного флота



ТЕМЫ НОМЕРА

ЯХТА СУПЕРГЕРОЯ
Новый парусник агента 007

ЭКСПЕДИЦИЯ ПАНГЕЯ
Планета Земля глазами Майка Хорна

ОБЗОРЫ И ТЕСТЫ

SUNSEEKER 28M
WALLY ACE 26M
AZIMUT MAGELLANO 76
DELTA 54
ФИНСУДПРОМ «ЗАБАВА»
MAREX 370 ACC
PARKER 660 WEEKEND
XO 240 RS CABIN
HALLBERG-RASSY 412

ISSN 2077-8236
13001
9 772077 823783

Страхование яхт и катеров

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



Реклама

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

sochi.ru 2014

ИНГОССТРАХ Ingosstrakh
ПАРТНЕР
ОФИЦИАЛЬНЫЙ СТРАХОВЩИК

(495) 956 55 55
www.ingos.ru

ИНГОССТРАХ Ingosstrakh
ИНГОССТРАХ ПЛАТИТ. ВСЕГДА.*

К ЧИТАТЕЛЮ

Колонка главного редактора

Привет всем!

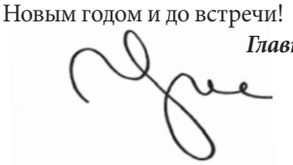
Вот, уважаемые читатели MBY, свершилось! Наступил Новый год — самый настоящий, самый новый: новее пока что нет! Выходит, календарь майя оказался неточным?! Или мы его не научились читать, и вместо конца света нас ожидает вселенское счастье — такое, чтобы всем, чтобы никто не ушел обделенным? Возможно, это случится не сейчас и вообще неизвестно в каком виде… Во всяком случае, прятаться в убежище пока рано — можно продолжать жить. А жить — это дышать, работать, любить и непременно ходить на лодках по любой воде — по реке, озеру, каналу, морю-океану.

Как всегда, в этом выпуске вы найдете массу интересного — новые лодки и оборудование, полезные советы и рекомендации, впечатления о путешествиях, мнения и взгляды разных людей на разные проблемы… Но сейчас я хочу сказать о другом.

Как же много лодок нас окружает! Конечно, автомобилей (даже только легковых) неизмеримо больше, хотя это всего лишь метафора: кем надо все уже измерено. Но если повторяемость моделей машин на улицах заметна невооруженным глазом, с лодками иначе. Они гораздо разнообразнее в своей массе, что совершенно понятно: авто огромными сериями выпускает дюжина производств («отверточную сборку» не считаем), а лодки строят более тысячи верфей… И пространство для фантазии в отношении дизайна в яхтенном сегменте гораздо шире. И по скорости они разные: от бешеных спортивных круизеров до спокойных экономичных траулеров. И все это немыслимое разнообразие пользуется спросом, что не может не радовать.

Разные по характеристикам лодки, разные по темпераменту и предпочтениям владельцы… Главное, чтобы они нашли друг друга, и тогда счастье будет всем!

С Новым годом и до встречи!



Главный редактор
Зарий Черняк



По независящим от редакции причинам конец света переносится на потом







НАВИГАЦИЯ ПО НОМЕРУ

Героические путешествия в самые отдаленные уголки нашего «дома» — планеты Земля
с. 72





7500 миль по внутренним водным артериям и вдоль атлантического побережья США
с. 168

Разные лодки, разные впечатления и результаты тестов
с. 88





Двигатель — «сердце» яхты; оно должно быть здоровым и биться ровно
с. 236



98
MOTOR YACHT

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

NORDMARINE

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПРЕДСТАВИТЕЛЬ PRINCESS YACHTS В РОССИИ · www.princess.ru
Москва, Рочдельская улица, 11/5 стр.1 · T +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 697219
КАЗАНЬ: Динара Марин +7 843 518 08 67
КАЗАХСТАН: Eurasiamotors +7 727 315 05 05



A member of the Moët Hennessy Louis Vuitton family

*Устанавливая высокие стандарты

PRINCESS

www.princessyachts.com

ULYSSE NARDIN

SINCE 1846 LE LOCLE - SUISSE*

MAXI MARINE DIVER CHRONOGRAPH - 8006-102-3A/92**

Автоподзавод. Водонепроницаемость до 200 м.

18-каратное розовое золото.

Каучуковый ремешок с вставками из розового золота.

Доступны на золотом браслете.

ULYSSE NARDIN RUSSIA: +7 (495) 795 0630, inforussia@ulysse-nardin.com

WWW.ULYSSE-NARDIN.COM

реклама *С 1846 года. Ле Локль – Швейцария. **Маxи Марин Дайвер Хронограф.


ULYSSE NARDIN
ULYSSE NARDIN
200M
SWISS MADE

Best Design Trophy
Cannes Boat Show 2012

Best Import Motoryacht 70-80 ft
2012 Editor's Choice Winner



MCY 76



MCY 65

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

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



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.

MONTECARLOYACHTS

Future, Classic.

www.montecarloyachts.it

Время для роскоши

Что такое по-настоящему роскошный подарок? Это знак внимания и расположения, в который вложена частица души. Главное правило при выборе новогоднего подарка — думать о человеке, которому он предназначен.



1. Кофейная станция C802

Для тех, кому важен абсолютный контроль над вкусом.

2. Мультишейкер B600

Тем, для кого не существует мелочей. «Теплый» подарок любителям какао, капучино и глинтвейна.

3. Мультиварка U700

Для любителей гаджетов. Говорящий мультиповар. Умный, технологичный, роскошный.

4. Чайник K810

Для тех, у кого все есть. Мастер чайных церемоний. «Волшебный» чайник, который сам заваривает чай.

5. Гриль G801

Для тех, кто не готов расставаться с летом.

6. Соковыжиматель Z800

Для тех, кто ценит свежие решения. Кухонный прибор и дизайнерский предмет. Апельсиновый сок и праздник без конца.

7. Подарочный сертификат BORK

Независимым и самостоятельным — для воплощения самых смелых желаний.

8. Хлебопечь X800

Для тех, кто ценит вкус и запах домашнего хлеба. Металлический корпус, большой выбор автоматических программ.

9. Система очистки воды K890

Для тех, кто ценит качество жизни. Сотни литров чистой воды в подарок.

10. Гантели RACK

Для тех, кто ценит не только силу. Массив грецкого ореха. Нержавеющая сталь. Ручная сборка.

11. Набор профессиональных ножей

Для тех, кто согласен только на лучшее. Ручки из черного африканского дерева, клинки из стали Zolingen.

12. Электрический вок G600

Для коллекционеров гастрономических впечатлений. Блюда азиатской кухни и не только.

13. Набор тостер-чайник KT700

Для тех, кто ценит практичность. Чайник и тостер на единой базе.



Эксклюзивный ассортимент фирменных бутиков BORK.

Подробнее — на www.bork.ru









Triumph Yachts
Petrovskaya kosa, d.9, Central yacht-club
Saint-Petersburg, 198013
Russia
Телефон: +7812 940 21 78
Email: info@yachtshop.ru

Prestige Yachts
Ленинградское шоссе, д. 39, стр. 7
Moscow, 125212
Russia
Телефон: +7 495 7804444
Email: info@p-y.ru



100% CUSTOM-BUILT

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

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

www.wimvandervalk.com

Wim van der Valk
CONTINENTAL YACHTS

СОДЕРЖАНИЕ

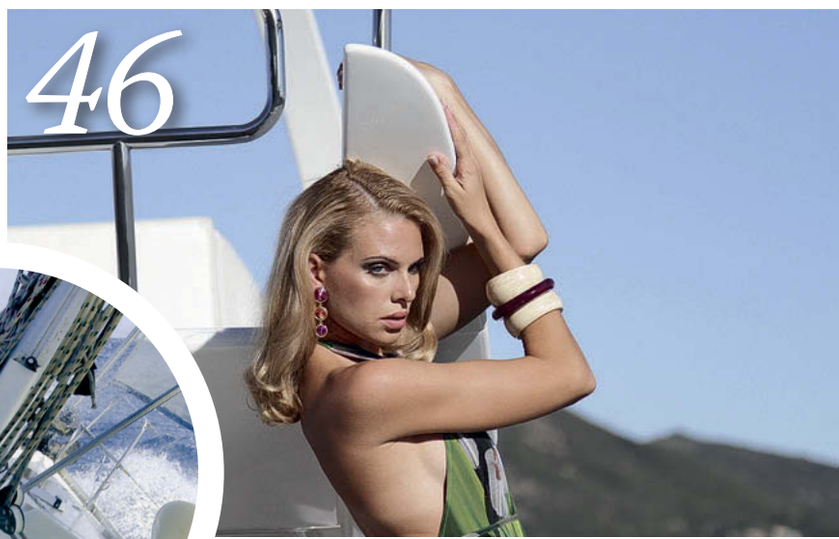
Январь–февраль 2013



24



38



46



66



130

24 СОСТАПЕЛЯ

Princess 82, Princess 52, **Van der Valk Continental II 20.00,** Monte Carlo Yachts 5, **Сталкер 22,** Four Wins Sundowner S235, **Fiart Mare 33 Seawalker,** Grizzly PRO, **Larson All-American 23,** Quantum Yachts 47, **Regal 28 Express,** Regal 3200, **Regal 35 Sport Coupe**

38 СУПЕРЯХТЫ

Azimut Grande 140 Trideck, Ferretti 960, **Sunreef 150 Ultimate,** Riva 122 Mythos

46 НОВОСТИ

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

>>>



Nord West NAJAD

nordwest-najad.se

SE +46(0)304 34960

UK +44(0)1256698006

DE +49(0)5115406447

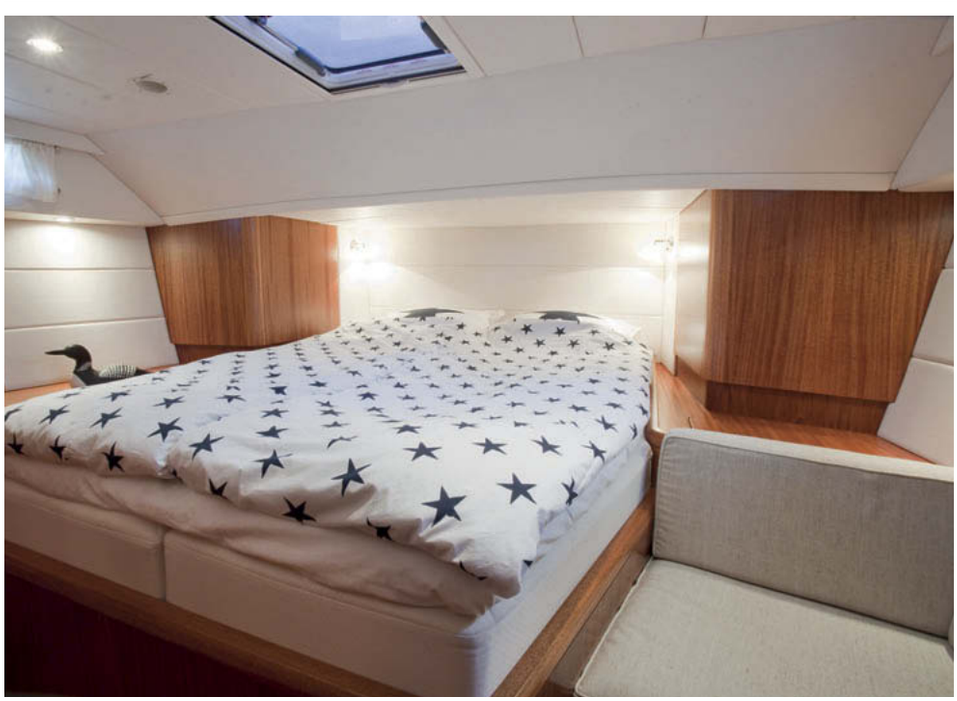
boot Düsseldorf

19. – 27.1.2013

www.boot.de

Hall 17, Stand 17A42







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









66 ПЛАВАЛИ, ЗНАЕМ
Наши постоянные и приглашенные эксперты делятся своим взглядом на актуальные темы

72 ЭКСПЕДИЦИЯ «ПАНГЕЯ»
Четыре года экстремальных странствий по планете с Майком Хорном

88 PERSHING 82
Еще одна роскошная и невероятно спортивная стремительная яхта от итальянской верфи

110 SUNSEEKER 28M
Дэвид Марш с пристрастием тестирует новую 92-футовую яхту британского бренда

102 ДЖЕЙМС БОНД И REGINA
История новой яхты суперагента 007

118 AZIMUT MAGELLANO 76
Линейка «карманных» эксплореров Magellano пополнилась 23-метровой моделью

124 40 ЛЕТ SEALINE
История успеха британской верфи

130 DELTA 54
Карбоновая яхта с необычным дизайном и тремя силовыми агрегатами

138 ДЕНЬ ПРЕМЬЕР
Jeanneau Prestige представляет интересные новинки к будущему сезону

CAPTURE THE DREAM.*





MAGELLANO 76

My Voyage***

AZIMUT YACHTS RUSSIA

www.azimutyachts.ru

Azimut Yachts Russia**
Эксклюзивный дистрибьютор Azimut Yachts на территории Российской Федерации
Москва, Ленинградское шоссе, 39, стр. 7, Royal Yacht Club. Тел.: +7.495.980.77.00

* - На крыльях мечты; ** - Азимут Яхтс Россия; *** - Вокруг света

реклама









144 **СЕРЬЕЗНАЯ** «ЗАБАВА»
Тестируем новую яхту Ярославского судостроительного завода

152 **ТАРГА И МОНЕРОН**
Путешествие в акватории Сахалина

168 **ПО ВЕЛИКОЙ ПЕТЛЕ**
Отправляемся в круиз по одному из интереснейших яхтенных маршрутов США

174 **PARKER** 660 WEEKND
Зимний тест шустрого польского катера

178 **XO** 240 RS CABIN
На борту крепкой финской лодки с «коньячным» названием

182 **ГЕРОИЧЕСКАЯ КРУГОСВЕТКА**
Яхтсмены-одиночки покоряют Мировой океан

188 **HALLBERG-RASSY** 412
Яхта для регат и круизных плаваний

206 **«РОДИНА» ЗОВЕТ**
Прекрасный отдых в сочинском отеле Rodina Grand Hotel & Spa

210 **ВЕРТОЛЕТЫ И ЯХТЫ**
Фотосъемка регат с необычного ракурса

>>>



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



188



198



214



240

218 **ЗНАНИЕMBY**
Рассказ океанолога о феноменах Эль-Ниньо и Ла-Нинья

224 **ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР**
Опыт путешествия по России под иностранным флагом

232 **ШКОЛАMBY**
Учимся проверять и обслуживать судовые двигатели

236 **ВОЛШЕБНОЕ ЗЕЛЬЕ?**
Новая топливная присадка обещает существенную экономию

272 **ДЕНЬ ИЗ ЖИЗНИ**
Рассказ из практики бывалого спасателя

2ND PRINCIPLE OF PERSHING

AN IDEA CAN TAKE YOU ANYWHERE



PERSHING

THE ENGINE OF YOUR IDEAS.

PREMIUM YACHTS - EXCLUSIVE DEALER FOR RUSSIA

PERSHING 115' 108' 92' 82' NEW 74' 64' 58' 50'.1

TEL +7 (495) 741.00.03

PERSHING-YACHT.COM

INFO@PREMIUMYACHTS.RU

A FERRETTIGROUP BRAND

TBWAITALIA

MOTOR BOAT & YACHTING

№1 (19) Январь–февраль 2013

Published since 1904

MBY 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
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, Тим Бартлет, Илья Вашенцев, Николай Колдунов, Грег Копп, Борис Лашков, Алексей Максимов, Лу Де Марко, Джон Мендес, Михаил Романов, Дмитрий Самойлов, Мария Седых, Андрей Соболев, Алан Харпер, Джек Хейнс, Исмаил Чифджи, Дмитрий Шаромов
Колумнисты Борис Лашков, Дэвид Марш
Фотографы
Евгения Бакунова, Джон Билдхол, Кари Виллем, Мэтью Диксон, Александр Кузьмин, Жан Мари Лиот, Лестер МакКарти, Жиль Мартин-Раге, Тони Менегуццо, Присцилла Паркер, Роман Романишин, Джордж Сасс, 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
«РитейлМедиагрупп» Москва, ул. 1905 года, д. 7, стр. 1
«АПП-МК-Подписка» Москва, ул. 1905 года, д. 7, стр. 1
«Прессинфо» Москва, Ленинградский пр., д. 39, к. 9
«Нева-Пресс», Санкт-Петербург, ул. Белы Куна, д. 32, корпус 2
«Роспечать» Архангельск, ул. Попова, д. 18
«Владпресса» Владивосток, ул. Адмирала Юмашева, д. 20 Б
«Апрель-Логистик» Екатеринбург, ул. Кислородная, д. 8 А
«Сегодня-Пресс-Байкал» Иркутск, ул. Декабрьских событий, д. 119 А
«Газеты в магазины - Плюс» Калининград, ул. Емельянова, д. 230 Б
«Мир Прессы» Казань, ул. Короленко, д. 58 Б
«Юг-Медиа-Пресс» Краснодар, ул. Товарная ул., д. 7
«Шанс-Пресс» Нижний Новгород, ул. Ошарская, д. 95
«АРПИ «Сибирь» Новосибирск, ул. Немировича-Данченко, д. 104
«Периодика-сервис» Пермь, ул. 1905 года, д. 35
«Пресса Поволжья» Саратов, пр. Строителей, д. 1, литер Г
«Прессмарк» Чебоксары, ул. Пристанционная, д. 7
«Азбука» Челябинск, ул. Худякова, д. 10

16+

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.



YESTERDAY



TODAY

A Riva is a Riva. Always.

1842 - 2012 Anniversary

Riva

A FERRETTIGROUP brand

www.riva-yacht.com

Iseo · Aquariva Super · Rivarama Super · Rivale · SportRiva 56' · 63' Vertigo · 63' Virtus · 68' Ego Super · 75' Venere Super · 86' Domino · 92' Duchessa · 122' Mythos

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

MOTOR BOAT & YACHTING

№1 (19) Январь–февраль 2013 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

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: Pershing 82

Журнал опубликован и вышел в свет 25.12.2012
Отпечатано в Финляндии.
Типография Puna Musta Oy.
P.O.Box 99, Kosti Aaltosen tie 9,
Joensuu, 80140, Finland
www.punamusta.com

IPC INSPIRE PunaMusta recycle When you have finished with this magazine please recycle it.

SPACE IS MORE THAN A LUXURY IT'S A NECESSITY

Luxury motor boats from 35ft - 60ft.
THE DIFFERENCE IS EVERYTHING.







PREMIUM YACHTS, 125212 MOSCOW, RUSSIA, LENINGRADSKOYE SHOSSE 39, STROENIE 7

PH: +7 495 741-0003 FAX: +7 495 662-5564 info@sealine-yachts.ru www.sealine-yachts.ru

The stunning F42 from Sealine. To explore our extensive range of motor yachts visit www.sealine.com

SEALINE

СОСТАПЕЛЯ

Новости с верфей всего мира



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



ОСОБЕННОСТИ
- Огромный флайбридж
- Гидравлическая платформа в стандартной комплектации

ТОЛЬКО ФАКТЫ
Длина 83 ф (25,50 м) **Ширина** 19 ф (5,74 м)
Двигатели 2 × Caterpillar C32A (1622 л.с.); 2 × MTU (1624 л.с.); 2 × Caterpillar C32A (1723 л.с.)
Максимальная скорость 34 узла
Стоимость в Европе от £ 2 750 000

Princess 82

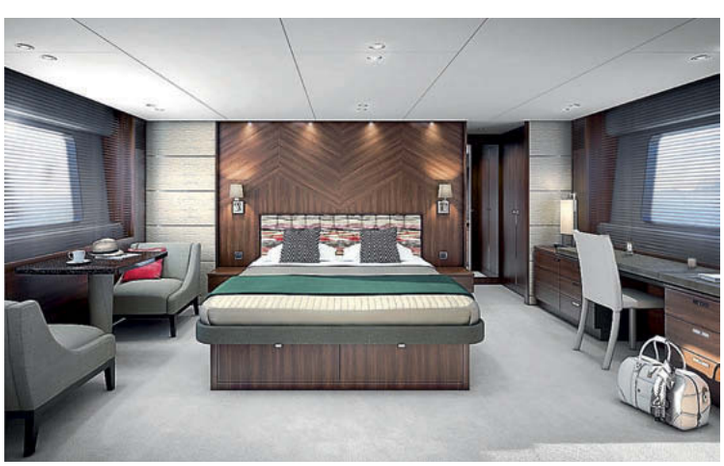
На боат-шоу в Лондоне Princess Yachts представит новую флайбриджную яхту Princess 82. Из новшеств в дизайне больше всего бросается в глаза изменение линий надстройки: непрерывное, большое по площади остекление в два яруса придает надстройке визуальную легкость и обеспечивает превосходную освещенность салона. Обновлены и обводы корпуса типа «глубокое V». Для главной палубы предложены варианты планировки: различная компоновка мебели в салоне; возможность опционально оборудовать дневной санузел за счет сокращения размеров камбуза — в обоих случаях кухня закрыта от гостей. Еще один небольшой приватный салон расположен у лобового стекла, слева от поста управления.

На нижней палубе спланированы 4 каюты: мастер-каюта от борта до борта на миделе; VIP-каюта в носу (обе оборудованы отдельными гардеробными). Две гостевые каюты расположены по правому и левому бортам — одна с большой двуспальной кроватью, другая — с раздельными спальными местами (опционально можно установить электропривод для их трансформации). На транце предусмотрена двухместная каюта команды и большое подсобное помещение, которое в случае необходимости можно также переделать в дополнительную каюту экипажа на двоих.

Princess 82 отличается хорошим балансом закрытых помещений и открытых палубных пространств. Чрезвычайно длинный флайбридж включает верхний пост управления, обеденную зону, большой лежак и монументальную барную стойку, оборудованную грилем, раковиной и льдогенератором. Опционально на флайбридж можно добавить джакузи, кран для сброса-подъема тендера (грузоподъемность 480 кг) и хардтоп с открывающейся на электроприводе центральной частью. Еще одна обеденная зона располагается уровнем ниже — в кормовом кокпите главной палубы, а в носовой части — приватный пляж с португальским мостиком, лежаком и диваном. Купальная платформа оснащена гидравлическим приводом уже в стандартной комплектации.

Princess 82 оборудуется парой дизельных двигателей Caterpillar или MTU суммарной мощностью от 3244 до 3446 л.с. По предварительным данным верфи самый «спокойный» вариант выдает скорость 30–33 узла; наиболее мощный — 32–34.





>>>

SMART YACHTS

ATLANTIS
by
AZIMUT | BENETTI

ТАК ПРОСТО БЫТЬ ЛУЧШИМ*!



РЕКЛАМА

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

Atlantis 34 будет представлен на выставке в Дюссельдорфе 19.- 27.1.2013, Hall 06, D27

www.smarine-yachts.com
www.smartyachts.ru
facebook.com/SmartYachts
+7(495)999-37-04 +7(495)215-02-26

Отделы продаж:
Konig Motor Club Москва, 3й Силикатный проезд 4, к.1 стр.1
Яхт-Клуб СПАРТАК, г. Долгопрудный, ул. Набережная, 4А
Монако, 16 Quai Charles Ray 98000 Monaco

***Atlantis 34 - лучшая моторная яхта 2012 года по цене от 182 000 EURO!**



Princess 52

ОСОБЕННОСТИ
- Просторный кормовой кокпит
- Дополнительная каюта

ТОЛЬКО ФАКТЫ
Длина 54 ф (16,66 м) **Ширина** 15 ф (4,75 м)
Двигатели 2 × Volvo Penta D9 (575 л.с.); 2 × Volvo Penta D11 (670 л.с.); 2 × Caterpillar C12A (715 л.с.)
Максимальная скорость 31 узел
Стоимость в Европе от £ 566 500

Долгое время Princess 50 оставалась одной из лучших яхт в своем классе, но теперь, похоже, эстафету у нее перейдет новая Princess 52. Конструкторы верфи переработали удачный корпус высокой килеватости («глубокое V») и за счет использования вакуумной формовки уменьшили вес яхты, что позитивно сказалось на маневренности. В базовом варианте верфь оснащает Princess 52 парой двигателей Volvo Penta D9 общей мощностью 1150 л.с., которые позволяют развивать скорость до 27 узлов. Также доступны альтернативные установки. С моторами Caterpillar C12 A по 715 л.с. максимальная скорость возрастет до 31 узла. В просторном кокпите расположен широкий обеденный стол из тика, на флайбридже находится еще одна обеденная зона, барная стойка и лежак для загара. Камбуз на главной палубе перенесли в кормовую часть салона, поэтому внизу появилась возможность разместить три каюты. Мастер-каюта во всю ширину корпуса находится в центральной части судна, и благодаря большим панорамным иллюминаторам внутрь попадает много света. Носовая VIP-каюта делит санузел с двухместной гостевой, расположенной по правому борту; во всех каютах предусмотрено обилие шкафов и ящиков для хранения одежды и необходимых вещей. Дополнительную одноместную каюту с собственным санузлом оборудовали в кормовой части судна; она идеально подойдет для капитана или детей. Современный дизайн, отделка великолепного качества, улучшенные динамические характеристики способны в короткое время превратить Princess 52 в бестселлер рынка. Мировая премьера состоится в январе на боат-шоу в Лондоне.

Van der Valk Continental II 20.00

На выставке в Дюссельдорфе голландская верфь Vim van der Valk представит новый Continental II 20.00. Эта 20-метровая флайбриджная яхта из алюминиевого сплава (категория RCD — «А», океан) была специально разработана под установку пары Volvo Penta IPS 1050, благодаря чему судно развивает скорость до 28 узлов и может управляться вовсе без профессиональной команды — одним человеком. Ранее эта модель оснащалась четырьмя IPS 600: замена их на пару более мощных пропульсивных установок позволила существенно сэкономить объем в моторном отсеке. Установка IPS по сравнению с традиционным вальным приводом также позволяет уменьшить потребление топлива и объем вредных выхлопов на 30%, увеличить максимальную скорость на 20%, а разгонную динамику — на 15%. Как и все модели Continental, новинка строилась по принципу semi-custom в соответствии с индивидуальными пожеланиями заказчика. Яхта, которая будет представлена в Дюссельдорфе, оснащена флайбриджем, однако она также доступна в версии weelhouse с закрытой рубкой и открывающимся верхним люком в хардтопе. В списке оборудования — последнее поколение навигационной электроники Simrad Marine, гидравлические стабилизаторы качки, два генератора. В интерьере использованы древесина ореха, кожа и текстиль. Особо стоит отметить внушительные запасы топлива и воды: 5000 и 1600 литров соответственно.



ОСОБЕННОСТИ
- Варианты планировки
- Корпус из легкого сплава
- Пропульсивные установки Volvo Penta IPS

ТОЛЬКО ФАКТЫ
Длина 66 ф (20,19 м) **Ширина** 17 ф (5,40 м)
Двигатели 2 × Volvo Penta IPS 1050 EVC-E/D13-800 **Максимальная скорость** 28 узлов **Стоимость в Европе от** € 2 345 000

PRESTIGE 450
ПРЕМЬЕРА

PRESTIGE®
LUXURY MOTOR YACHTS



PRESTIGE YACHTS

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

MCY5



ОСОБЕННОСТИ
- Панорамное остекление
- Удачная планировка

ТОЛЬКО ФАКТЫ
Длина 49 ф (6,85 м) **Ширина** 14 ф (2,47 м) **Двигатели** 2 × Volvo Penta IPS 500/600 (370/435 л.с.) **Максимальная скорость** 30 узлов **Стоимость в Европе** не объявлена

На январской выставке в Дюссельдорфе состоится мировая премьера MCY5. С этой моделью компания Monte Carlo Yachts (одно из подразделений Beneteau) впервые выступит в сегменте яхт длиной до 60 футов: предыдущие модели верфи были крупнее — от 65 до 76 футов.

Новинка имеет в длину чуть менее 50 футов и оснащается парой Volvo Penta IPS 500 или 600 (370 или 435 л.с. соответственно); более мощный вариант позволит разогнаться до 30 узлов. Планировка подразумевает три каюты на нижней палубе: мастер-каюту на миделе, во всю ширину корпуса, VIP-каюту в носу (обратите внимание на большой потолочный иллюминатор) и гостевую с кроватями-полками. На транце предусмотрена еще и одноместная каюта шкипера.

Наверху, в традициях Monte Carlo Yachts, находится просторный салон, причем камбуз вынесен в кормовую его часть, ближе к кокпиту. Флайбридж выглядит очень просторным для лодки таких размеров: здесь расположились еще одна обеденная зона, верхний пост управления с одним креслом, бар и множество лежаков и сидений. Подробности станут известны к выходу следующего номера MBY.

Сталкер 22



ОСОБЕННОСТИ
- Грамотная планировка
- Отделка интерьера деревом

ТОЛЬКО ФАКТЫ
Длина 22 ф (6,85 м) **Ширина** 8 ф (2,47 м)
Двигатель 1 × 115–150 л.с.
Максимальная скорость 32 узла
Стоимость в России от 1 800 000 рублей

Компания «Скиф» из Ростова-на-Дону выпустила новый глиссирующий катер «Сталкер 22». Новинка представляет собой обновленную и модифицированную версию предыдущей модели «Сталкер», производившейся с 2010 года. Модернизация существенно затронула и внешний вид, и конструкцию катера. Корпус «Сталкер 22» — это прочная конструкция из композитных материалов (корпус из морской фанеры оклеен несколькими слоями стеклоткани) с несущим силовым стрингерным каркасом. Наружная поверхность корпуса имеет покрытие специальными защитно-декоративными материалами. В отличие от своего предшественника, для улучшения мореходных характеристик на корпусе установлены две пары продольных реданов (днище) и брызгоотбойники (скула).

Просторный открытый кокпит и закрытая рубка позволяют с успехом использовать «Сталкер 22» как для рыбалки, так и для отдыха семьи или небольшой компании. Несмотря на компактные размеры катера, конструкторы разместили в нем двухместную каюту со столом в носовой части, где двое могут спокойно заночевать на воде. На борту также предусмотрены камбузный модуль с мойкой и холодильником и санузел.

Список базового и опционального оборудования и оснащения достаточно широк, чтобы учесть многие пожелания заказчиков.

>>>

МИРОВАЯ ПРЕМЬЕРА CONTEST 52MC
BOOT DUSSELDORF зал 16 / C54

Ждем Вас на нашем стенде и на интернет-сайте, где представлена дополнительная информация о новой моторной яхте Contest 52MC и полном модельном ряде Contest Yachts.

boot Düsseldorf
19.-27.1.2013
www.boot.de



| 42CS | 45CS | 50CS | 57CS | 62CS | 72CS | | **52MC** |

Наша верфь, имеющая полувековой опыт строительства яхт, применяет самые передовые и дорогостоящие технологии для изготовления корпусов методом вакуумной инжекционной формовки сверхпрочного композиционного материала.
Голландское качество высочайшего уровня, первоклассный интерьер и отличная управляемость — главные черты наших яхт, которые мы создаем для тех, кто выбирает только лучшее.

CONTEST YACHTS
Overleek 5
1671 GD Medemblik
The Netherlands
tel +31(0)227 543 644
info@contestyachts.com
www.contestyachts.com

CONTEST MOTOR YACHTS RUSSIA
Москва
Ленинградское шоссе, д. 39, стр. 6
Royal Yacht Club
+7(495) 790 77 64
info@contest-boats.ru
www.contest-boats.ru

Contest
YACHTS RUSSIA

Sundowner S235



ОСОБЕННОСТИ
- Огромный выбор двигателей
- Отличный дизайн

ТОЛЬКО ФАКТЫ
Длина 23 ф (7,11 м) **Ширина** 8 ф (2,55 м)
Двигатель 1 × Volvo Penta (270–380 л.с.); 1 × MerCruiser (260–300 л.с.)
Максимальная скорость неизвестна
Стоимость в России от $ 93 000

Four Winns запускает новый спортивный круизер для американского и европейского рынков. Катер Sundowner S235 был впервые представлен на яхтенных выставках в Форт Лодердейле и Гамбурге. Модель унаследовала все лучшее, чем могла похвастаться ее предшественница Sundowner S215, удостоенная в свое время титула «Европейская моторная лодка года», но за счет увеличения размеров кокпит у новинки стал просторнее. В нем по бортам устроены специальные «карманы» для хранения необходимых вещей. Катер отличается широкой купальной платформой, увеличен и лежак для загара. В подпалубном пространстве предусмотрена каюта, где сиденья трансформируются в спальное место. Примечательно, что список двигателей для Sundowner S235 насчитывает более 20 позиций! К установке предлагаются моторы Volvo Penta и MerCruiser от 260 до 380 л.с. Благодаря своей компактности катер можно легко перевозить на трейлере.



ТОЛЬКО ФАКТЫ
Длина 34 ф (10,4 м) **Ширина** 12 ф (3,72 м)
Двигатели 2 × Volvo Penta (220–260 л.с.)
Максимальная скорость 38 узлов
Стоимость в Европе от € 170 000

ОСОБЕННОСТИ
- Изумительный кокпит
- Полноценный санузел
- Яркая внешность





Fiart Mare 33 Seawalker

Новая Fiart Mare 33 Seawalker создана для бесстыдных поклонников солнца, и это великолепно! Нас порадовала эта яркая, притягивающая взгляды лодка среди пустеющих рядов одинаковых корпусов генуэзской выставки. Яхта идейно во многом напоминает нашумевшую Atlantis Verve, имеет такой же открытый кокпит, служащий началом просторного «пляжа» с компактным постом управления. Внизу достаточно оборудованного пространства, чтобы компания из четырех человек могла комфортно провести на борту пару ночей (четыре спальных места и полноценный санузел). Все виденные нами модели Fiart Mare отличались не только яркой внешностью, но глубоко продуманным дизайном и качественной, весьма приятной на ощупь отделкой. Насыщенные цвета придают лодке особый характер — как на палубе, так и в каютах. Выставочная лодка была оформлена в кремовых тонах, но на сайте верфи мы обнаружили фотографии вариантов с ярко-оранжевыми или зелеными элементами — подобного уровня кастомизации можно ожидать при покупке, к примеру, Fiart 500.

На ходу лодка не менее хороша. Верфь предлагает на выбор три варианта двигателей: дизели по 220 или 260 л.с., а также бензиновые двигатели мощностью 240 л.с. (все от Volvo Penta), сопряженные с транцевыми колонками и обеспечивающие судну проворность. Если говорить откровенно, в холодном климате Seawalker может быть не слишком полезен, но для южных регионов, где нет недостатка в солнце, это превосходный вариант.

>>>

РЕКЛАМА

FJORD 40 Open







FJORD — ТРАДИЦИИ ПРОШЛОГО, ДИЗАЙН БУДУЩЕГО WWW.FJORD-BOATS.RU

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
- ЗИМНЯЯ И ЛЕТНЯЯ СТОЯНКИ



PRINCESS MERIDIAN YACHTS FJORD BAYLINER Hanse Moody

Grizzly PRO



В ноябре петербургская верфь Grizzly запустила в производство новую линейку алюминиевых катеров Grizzly PRO. В нее вошли открытые и закрытые катера, в основном предназначенные для охотников, рыболовов, а также подразделений МЧС и водоохранных служб. Новые модели специально разработаны для эксплуатации в сложных погодных условиях и хорошо приспособлены для швартовки в необорудованных причалами местах. Запас прочности у катеров Grizzly PRO доведен до разумного максимума за счет толщины металла: 5 мм на днище и 4 мм на бортах. Лодки могут быть оборудованы подвесными моторами или водометными установками. Пилотные модели Grizzly PRO прошли ходовые испытания в различных условиях и полностью оправдали надежды создателей, показав хорошие ходовые качества на высокой волне.

Сейчас в производстве находятся модели PRO 580DC, PRO 660H, PRO 660 Cabin. Всего в серии планируются 12 моделей. Для линейки PRO компания Grizzly организовала отдельное современное производство, где можно реализовать все замыслы конструкторов. Мощность завода позволит построить в 2013 году около 200 корпусов.

Larson All-American 23

ОСОБЕННОСТИ
- Классический дизайн
- Высокая скорость

ТОЛЬКО ФАКТЫ
Длина 23 ф (7,01 м) **Ширина** 8 ф (2,59 м)
Двигатели MerCruiser (220–400 л.с.)
Максимальная скорость 50 узлов
Стоимость в США от $ 78 659



В 2013 году американская компания Larson отмечает свое 100-летие, и в прошедшем августе на встрече дилеров в Миннесоте, где расположены производственные мощности компании, публике анонсировали ряд новых моделей катеров, среди которых значился и юбилейный All-American 23. Название All-American пришло из 1950-х, когда лодки Larson стали популярными в большинстве штатов страны. Тем самым верфь, с одной стороны, проявила столь присущий американцам патриотизм, а с другой — подчеркнула свои достижения: ведь предыдущая модель All-American выпускалась на протяжении 30 лет!

Классический трейлерный боурайдер All-American 23 построен с применением запатентованной технологии VEC — роботизированное производство корпуса позволяет обеспечить максимальную точность и качество выполнения всех технологических операций. В итоге на воде лодка показывает себя с лучшей стороны: быстро и мягко выходит на глиссирование, легко управляется и развивает скорость до 50 узлов.

«Классические линии нашего нового All-American 23 в стиле ретро напомнят поклонникам бренда о богатой вековой истории компании»,— сказал на презентации президент верфи Эл Кубелбек.

CLASS, FIRST

Powered by VOLVO PENTA





Награды за удовлетворение нужд потребителя

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

Исключительные награды за удовлетворение потребительских запросов (CSI)

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



РЕКЛАМА

Спортивные катера 1900 2000 2100 2200 2250 2300 24FD 2500 2550 27FD 2700 2750 3200 3550

Круизеры 28EX 30EX 38EX

Яхты 35SC 38EX 42SC 46SC 52SC

46 SPORT COUPE

REGAL®

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

Модели REGAL 2100, 2550, 28EX будут представлены на Московском Боут Шоу в марте 2013, стенд А 220 (зал №14).

Quantum Yachts 47



ОСОБЕННОСТИ
- Стальной корпус
- Большая дальность хода

ТОЛЬКО ФАКТЫ
Длина 46 ф (14,00 м) **Ширина** 16 ф (4,90 м)
Двигатели 2 × Volvo Penta D4-225 (225 л.с.)
Максимальная скорость 18 узлов
Стоимость в Европе от € 470 000

Компания Universal Marine в сотрудничестве с дизайн-бюро Vripack представила новый модельный ряд стальных экспедиционных яхт длиной от 13 до 30 м с алюминиевой надстройкой. Яхты Quantum Yachts далеко не стандартны, о чем говорят и футуристический дизайн, и великолепная обитаемость. Конструкторам удалось поместить в самую младшую 13-метровую модель три каюты, два санузла и еще найти место для капитанской каюты за транцем. Каюта владельца с собственным санузлом располагается в центральной части корпуса и занимает всю его ширину, а гостевая и носовая VIP-каюта делят между собой второй санузел. Крейсерская скорость QY 13 в водоизмещающем режиме составляет 8 узлов, а запас хода при этом составляет тысячу миль, что весьма актуально для регионов с неразвитой яхтенной инфраструктурой. Однако QY 13 совсем не тихоход, как может показаться: корпус переходного типа способен развить скорость до 18 узлов и добраться до цели в два раза быстрее.

Яхта отлично подходит для продолжительных путешествий, но также может стать и отличной площадкой для воскресного отдыха за счет обилия открытого палубного пространства и просторного флайбриджа, где можно загорать и трапезничать в тени бимини-тентов.

Regal 28 Express



ОСОБЕННОСТИ
- Заваливаемая арка
- Высота потолков

ТОЛЬКО ФАКТЫ
Длина 28 ф (8,78 м) **Ширина** 8 ф (2,60 м)
Двигатели Volvo Penta V8-300-CE (300 л.с.)
Максимальная скорость 38 узлов
Стоимость по запросу

Эта новая американская лодка вызвала у публики во время презентации во Флориде заметный интерес. Самая компактная из линейки экспресс-круизеров верфи, 28 EX может похвастаться удивительно высоким потолком в каюте-салоне на нижней палубе и солидным набором практичных деталей. Открытая планировка помещений нижней палубы — носовая каюта-салон с камбузом и туалетом и еще одно спальное место под палубой кокпита — предусматривает единую жилую зону для четверых, а сиденья и лежаки в кокпите готовы к трансформации и разве что не вертятся вокруг своей оси. Арка для тента и антенн встречается на подобных лодках нередко, но у 28 EX она снабжена электрическим приводом и может заваливаться в нос для прохода под низкими мостами. Фирменный корпус OceanTrac обеспечивает катеру хорошую мореходность и управляемость: бензиновый двигатель Volvo Penta с катализатором мощностью 300 л.с. разгоняет лодку почти до 40 узлов.



Официальные дистрибьюторы BENETEAU в России.

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

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

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

Regal 35 Sport Coupe



ОСОБЕННОСТИ
- Дверца на бак
- Отличный обзор

ТОЛЬКО ФАКТЫ
Длина 36 ф (11,23 м) **Ширина** 11 ф (3,45 м)
Двигатели Volvo Penta D3 (220 л.с.)
Максимальная скорость 31,5 узла
Стоимость по запросу

Спортивные круизеры-hardtop в США и Европе — это, как говорят в Одессе, две большие разницы. Если вы устали от моделей Старого Света, во многом копирующих друг друга, то стоит взглянуть на новый Regal 35 SC. Огромная кормовая платформа, не уступающий ей по площади электрический люк в хардтопе (плюс два световых люка!), выход на бак через дверцу в лобовом остеклении, одноуровневый кокпит без порогов и ступеней — вроде и хардтопная лодка, а ощущается как открытая. На тесте во Флориде Regal 35 Sport Coupe показала себя великолепной в управлении тихой лодкой с большим количеством приятных продуманных моментов вроде откидывающегося из подволока надстройки ЖК-телевизора и трансформируемого кормового дивана. Если вам мало 31 узла с экономичными дизелями Volvo Penta D3, можно «заправить» в моторный отсек пару бензиновых агрегатов MerCruiser или Volvo Penta, довести «табун» до 600 лошадей, получив дополнительные пять узлов, и поставить опциональный джойстик для удобства управления на малых скоростях.

Нижняя палуба 35 SC спланирована в типичном американском стиле: носовая каюта объединена с салоном и камбузом, а вторая каюта расположена под палубой кокпита и отгорожена ширмой. Возможно, кому-то не понравится путешествовать в такой ситуации с малознакомыми людьми, но для семейных и дружеских вылазок на воду подобная единая жилая зона подходит как нельзя лучше.

Regal 3200

Этот десятиметровый боурайдер, пожалуй, имеет полное право быть названным лучшей моделью американской верфи Regal Boats в отношении управляемости и динамических характеристик. Благодаря значительной ширине корпуса в носовом и кормовом кокпитах хватает места, чтобы усадить десяток пассажиров, а кормовые сиденья-трансформеры способны принимать чуть ли не десяток разнообразных конфигураций, становясь в том числе и лежаками для загара. Под сиденьями в просторных рундуках уместится «стратегический запас» напитков и еды на выходные, при необходимости в кладовку можно превратить и помещение гальюна. Да-да, по левому борту напротив поста управления есть хитрая дверца, скрывающая вход в невысокое, но достаточно широкое помещение с морским туалетом.

Если в компании созреют до выпуска каютной версии 3200, то норвежцам из Windy придется крепко задуматься, чтобы сохранить продажи 31 Zonda на прежнем уровне, ибо конкурент крайне силен. Налегке лодка с двумя 300-сильными бензиновыми двигателями Volvo Penta с катализатором способна выдать 45 узлов, моментально выпрыгивая на глиссирование и оставляя пилота один на один с эмоциями.



ОСОБЕННОСТИ
- Управляемость и скорость
- Помещение гальюна

ТОЛЬКО ФАКТЫ
Длина 32 ф (9,81 м) **Ширина** 10 ф (3,16 м)
Двигатели 2 × Volvo Penta V8-300-CE (300 л.с.) **Максимальная скорость** 45 узлов **Стоимость** по запросу

КУРСОМ НА ПРЕВОСХОДСТВО



Nord Star 37 Fly

Range Marine - эксклюзивный дистрибьютор
г. Москва, Ленинградское шоссе, д. 39, стр. 7,
Royal Yacht Club
тел.: +7 (495) 973-72-45
www.nordstarpatrol.ru,
office@nordstarpatrol.ru

NORD STAR
PATROL BOATS

СУПЕРЯХТЫ

Новости о моторных яхтах длиной более 100 футов



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

Azimut Grande 140 Trideck



ТОЛЬКО ФАКТЫ
Длина 137 ф (42,00 м) **Ширина** 27 ф (8,50 м)
Двигатели 2 × MTU 16V4000 (3460 л.с.)
Максимальная скорость 21 узел

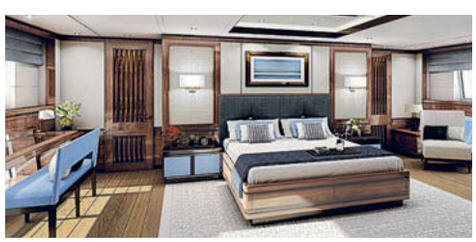
Самая крупная из всех созданных до настоящего времени на итальянской верфи яхт будет спущена на воду в 2015 году. Лодка стала ответом итальянцев своим главным конкурентам из Туманного Альбиона — Princess 40M и Sunseeker 40 Metre Yacht. Эта ниша серийных «небольших» суперяхт сейчас становится для производителей все более важной и набирает обороты, поскольку дает возможность покупателям приобретать большие лодки с привычными им «серийными» особенностями.

По словам представителей верфи, 137-футовая яхта станет отражением новой концепции, где динамика глиссирующего корпуса сочетается с комфортом водоизмещающего. Речь идет о новой разработке Azimut — корпусе D2P (Displacement to Planning), который призван снизить волновое сопротивление, что приведет к увеличению скорости и автономности по топливу. А приводить Azimut Grande 140 Trideck в движение будут дизели MTU 16V4000, сопряженные с новыми днищевыми колонками Rolls-Royce — последние разработали специально для корпуса D2P. Максимальная (21 узел) и крейсерская (17 узлов) скорость при запасе хода 1300 миль ставят яхту в один ряд с конкурентами от Princess и Sunseeker.

Что касается планировки палуб, то наиболее примечательны здесь два дизайнерских и конструктивных решения. Во-первых, «раскладной» бар на кормовой платформе: за опускающимся транцем скрыт полноценный бар, где можно сильнее почувствовать контакт с морем. Во-вторых, джакузи, которую вы не обнаружите в привычном месте на флайбридже: она отнесена в самый нос, чтобы гости, купаясь, могли наслаждаться морскими пейзажами.

Дизайном интерьеров для Azimut Grande 140 занимаются специалисты из Redman Whiteley Dixon, которые планируют включить в отделку элементы, использованные на суперкатере XSMG XRS48, а также учесть пожелания владельца. Кстати, покупателям изначально будут предложены три варианта интерьеров: «Земля», «Море» и «Воздух» — и 15 вариантов планировки, с которыми они смогут полностью выразить свою индивидуальность. Вряд ли вы когда-нибудь встретите две одинаковые Azimut Grande 140 у пристани в Монако!







>>>



ГАРМОНИЯ СИЛЫ И ГРАЦИИ

The Sunseeker Predator 53

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

Sunseeker®
Sunseeker North

Непревзойдённый модельный ряд роскошных яхт от 40 до 155 футов

40 48 **53** 54 60 64 68 74 80 84 92 Sport 28M 30M 34M 115 130 40M 155



Ferretti 960

ТОЛЬКО ФАКТЫ
Длина 95 ф (29,20 м) **Ширина** 22 ф (6,72 м)
Двигатели 2 × MTU 16V2000 M84 (2218 л.с.)
Максимальная скорость 31 узел

К следующей весне итальянская верфь из Каттолики готовит для своих почитателей интересный подарок — новый флагман Ferretti 960. Проект стал еще одним удачным примером кооперации AYT (Advanced Yacht Technology), Studio Zuccon International Project и собственного Centro Stile Ferretti Group. Создатели яхты сознательно не стали доводить длину до 30 м, чтобы освободить владельцев от необходимости соблюдать строгие требования для крупных судов.

В обводах корпуса Ferretti 960 просматриваются наследственные черты успешного предыдущего флагмана — Ferretti 881, однако в плане дизайна и технических инноваций новая яхта ушла далеко вперед. Это первая Ferretti с пятью гостевыми каютами: на нижней палубе расположены идентичные по площади и оформлению апартаменты для восьми пассажиров, а каюта владельца находится в носовой части главной палубы. Кают экипажа три, поэтому можно смело сказать, что по жилым помещениям Ferretti 960 — уже настоящая маленькая суперяхта.

Инновационные веяния наиболее заметны в корме, где подъемная дверь гаража в транце одновременно выполняет функцию широкого лежака для загара, на котором могут одновременно поместиться несколько человек. Площадь флайбриджа, равно как и других открытых палуб, была максимально увеличена; помимо ветбара, рядом с обеденной зоной оборудована трансформируемая в лежаки джакузи.

Планировка салона во многом напоминает таковую на Ferretti 870: зона отдыха и столовая разделены лишь мебелью безо всяких перегородок, а сплошные панорамные иллюминаторы составляют две прозрачные стены по обоим бортам. Кстати, как и у других новых моделей Ferretti, фальшборт на Ferretti 960 слегка занижен, чтобы сидящие в салоне пассажиры могли наслаждаться видом моря.

Пост управления Ferretti 960 находится на верхней палубе, откуда также можно попасть на флайбридж. В качестве силовых агрегатов верфь предлагает на выбор три варианта двигателей MTU мощностью от 2218 до 2638 л.с.; с самыми мощными моторами яхта будет развивать 31 узел, а стабилизаторы Mitsubishi ARG обеспечат комфорт на борту во время качки.





ТРАНСАЭРО

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

Реклама



Sunreef 150 Ultimate

Ниша суперяхт-катамаранов всегда смотрелась бледно на фоне преобладающей массы однокорпусных лодок. Однако времена меняются, и состоятельные люди все чаще приглядываются к этому типу судов. Польская верфь Sunreef, один из лидеров европейского рынка катамаранов, показала в Каннах новую линейку Ultimate, представители которой по задумке компании не только должны привлечь внимание покупателей суперяхт к катамаранам, но и опередить своих конкурентов в этой нише. Среди основных идей Sunreef 150 доминируют простота форм и минимализм интерьеров, которые дизайнеры отчасти позаимствовали у автомобильной индустрии.

Одной из особенностей 150 Ultimate, например, является отсутствие боковых проходов — надстройка занимает всю ширину корпуса, а к расположенному на флайбридже посту управления с главной палубы ведет центральный трап. Такое решение также позволяет создать единую одноуровневую зону от борта до борта, увеличив полезную площадь жилых помещений. В итоге все каюты для 12 гостей находятся на главной палубе и отлично освещены за счет невероятно обильного остекления. Каюты экипажа (9 человек), кладовые и камбуз, как обычно, расположены в «поплавках».

На борту Sunreef 150 Ultimate много интересных технических решений вроде раскладывающегося транца, который превращается в кормовую платформу, и складного тента, скрытого за специальными панелями перед мачтой. В интерьере салона в глаза бросаются необычные симметричные стальные опоры, поддерживающие стеклянную крышу, благодаря которой грань между салоном и морем практически исчезает. Чтобы создать тень внутри, дизайнеры предусмотрели в потолочных панелях специальные жалюзи. Кстати, крыша надстройки уложена фотоэлектрическими панелями, которые обеспечат судно электричеством на якорной стоянке. Sunreef 150 Ultimate готов к строительству и ждет своего первого хозяина, способного оценить все достоинства судна.

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 150 ф (45,89 м) **Ширина** 56 ф (17,15 м)
Площадь парусов 1300 кв. м
Высота мачты 179 ф (54,38 м)



>>>

Новая философия жизни на воде









Возможность насладиться роскошью отделки и современным комфортом средиземноморских яхт на просторах российских рек и озер.
Яхта великолепно подходит как для длительных речных путешествий, так и для однодневных круизов в кругу семьи и друзей.
Общая площадь помещений и палуб для отдыха гостей — более 300 м.кв.

АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
ФИНСУДПРОМ
ФИНАНСИРОВАНИЕ СУДОСТРОЕНИЯ • ИНЖИНИРИНГ • КОНСАЛТИНГ

ЗАО «ВП ФИНСУДПРОМ»
121099, Россия, Москва, Новинский бульвар, д. 7/1
Тел.: 7.495.605.2008
Факс: 7.495.605.6987
E-mail: finsudprom@finsudprom.com

ОАО «Ярославский судостроительный завод»
150006, Россия, Ярославль, Корабельная, 1
Тел.:7.4852.671.555
Факс:7.4852.671.555.3333
E-mail: shipyard@yaroslavl.ru
www.shipyard.yaroslavl.ru

Riva 122 Mythos

ТОЛЬКО ФАКТЫ
Длина 122 ф (37,50 м) **Ширина** 25 ф (7,60 м)
Двигатели 2 × MTU 12 V 4000 M 93L (3510 л.с.)
Максимальная скорость 27,5 узла

Riva, легендарный бренд итальянской Ferretti Group, объявил о разработке нового флагмана — 122-футовой Riva Mythos. Это будет не только самая крупная яхта верфи, но и первая для Riva глиссирующая лодка из алюминиевого сплава. Над концепцией Mythos работает бессменный дизайнер верфи Мауро Микеле в сотрудничестве с Advanced Yacht Technology (инженерное и дизайнерское подразделение Ferretti Group) и Centro Stile.

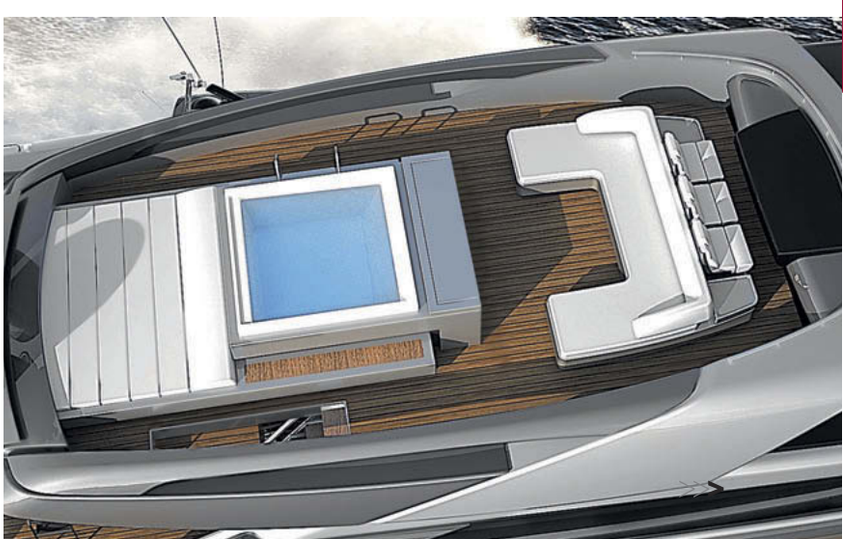
Строительство яхты будет вестись в Анконе на верфи CRN (еще один бренд Ferretti Group), которая специализируется на мегаяхтах длиной до 90 м. По словам Мауро Микеле, эта яхта инновационного, но не агрессивного дизайна должна стать очередным этапным проектом для верфи и всей яхтенной индустрии, какими в свое время были знаменитые Aquariva, Rivarama и Rivale: все они выпускались годы и годы спустя после премьеры.

37-метровая Riva Mythos по предварительным данным верфи сможет развивать скорость до 27 узлов (круизная 25 узлов) с парой дизельных MTU 12 V 4000 M 93L. Что касается планировки внутренних помещений, то верфь предложит на выбор три варианта: с тремя, четырьмя или пятью каютами для гостей, не считая апартаментов владельца, которые будут размещены на нижней палубе в самой широкой части корпуса (7,60 м). Каюты экипажа займут носовую часть яхты. Наверху — просторный кормовой кокпит с большим лежаком и обеденной зоной на 10–12 человек. Под кокпитом — гараж, вмещающий 5-метровый тендер и гидроцикл. На флайбридже, помимо поста управления, поставят джакузи в окружении лежаков. Еще одна обширная пляжная зона спланирована на носу.

На крейсерской скорости запас хода составляет 500 миль, на экономическом ходу 11 узлов — 1000 миль.

Дату премьеры новинки пока не объявили.







КЛУБНЫЙ ФИТНЕС ТРОЙНОГО ЗДОРОВЬЯ

Фитнес: +7 (495) 775 74 74, +7 (495) 775 74 00
СПА: +7 (495) 694 45 29
Страстной бульвар, дом 10, корпус 1
WWW.DOCTOR–LODER.RU / 3SANTE.RU

* Доброе здоровье – это три здоровья:
физическое, эстетическое и эмоциональное

На правах рекламы

Dr. LODER

НОВОСТИ MBY

Мир яхт: факты, люди, события

Олимпийский резерв

Строящаяся в Сочи марина начала прием заявок на стоянку

В рамках подготовки к Олимпиаде 2014 года ОАО «Сочинский морской торговый порт» (входит в группу компаний «Совкомфлот») ведет строительство марины на базе существующего морского порта в самом сердце курорта. В то время как для крупнотоннажных судов строится новая глубоководная гавань, «старый» порт целиком перепрофилируют в марину на 300 стояночных мест (срок готовности 202 из них — конец 2013 года). Также в марине будет возможна одновременная стоянка до 8 суперяхт длиной более 40 м.

Техническая зона марины предполагает подъем судов весом до 80 т, их мойку, плановый профилактический осмотр и, при необходимости, мелкий ремонт. Кроме того, в технической зоне будет производиться откачка сточных вод из танков яхт, бункеровка дизельным топливом и бензином с плавучей заправочной станции. На площадке предусмотрено место для отстоя до 25 судов на кильблоках.

Стоянка в марине порта Сочи станет круглогодичной благодаря волнозащитным сооружениям, строящимся в процессе общей реконструкции морского порта. Безопасность же в марине будет обеспечиваться путем контроля доступа на понтоны с применением современных технических средств.

Заявки на стоянку в марине порта Сочи уже принимаются. Примерно 25% стояночных мест зарезервировано за судовладельцами-резидентами, а также желающими прибыть в Сочи на Олимпийские игры.



Princess в Лондоне

Британская верфь планирует масштабное участие в Tullet Prebon London Boat Show

На лондонском боат-шоу, которое состоится в столице Великобритании в период с 12 по 20 января в выставочном центре ExCeL, британская верфь Princess Yachts выступит с экспозицией из 10 моделей, две из которых — мировые премьеры. Обе новинки флайбриджные, длиной 52 и 82 фута. Подробности читайте в этом номере MBY, в рубрике «Со стапеля». Что касается остального флота, то в Лондоне будут представлены еще четыре флайбриджные модели в диапазоне от 56 до 72 футов и столько же спортивных яхт V-серии: от дебютировавшей здесь же годом ранее компактной V39 до величественной V72.

FORUMINT
ESTATE

Для тех, кому моря мало
Недвижимость на берегу Атлантического океана

НЕДВИЖИМОСТЬ В ПОРТУГАЛИИ

Санкт-Петербург, наб. канала Грибоедова, 99
+7 (812) 600-03-60
+7 (921) 579-33-99
info@forumintestate.com
www.forumintestate.com



ВАШЕ ОКНО В АТЛАНТИКУ

Квартиры в историческом центре Лиссабона
Город: Лиссабон
Комнаты: 2, **Сан. узлы:** 2, **Общ. площадь:** от 80 м²
Цена: от 79 000 евро
Возможно оформление кредита



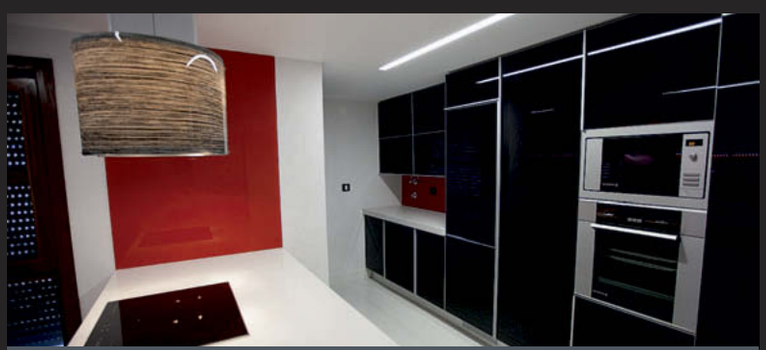
СЕМЕЙНАЯ ИДИЛЛИЯ

Закрытый охраняемый комплекс состоит из квартир, дуплексов
Город: Албуфейра
Комнаты: 3, **Сан. узлы:** 3, **Общ. площадь:** от 120-140 м²
Цена: от 258 000 евро
Возможно оформление кредита



ДОСТУПНАЯ РОСКОШЬ

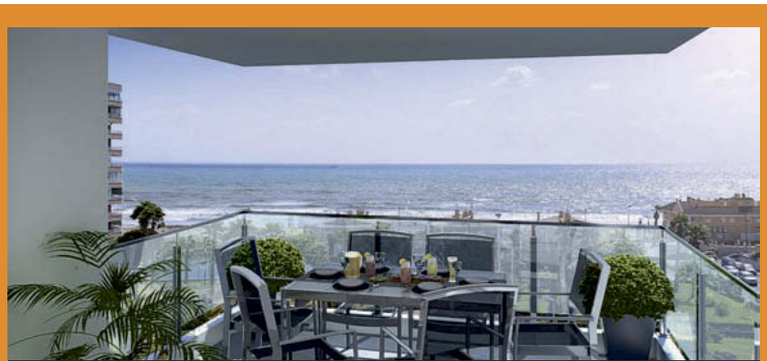
Великолепная квартира на юге Португалии
Более 300 солнечных дней в году
Город: Албуфейра
Комнаты: 3, **Сан. узлы:** 2, **Общ. площадь:** 75 м²
Цена: 147 000 евро



УМНЫЕ ИНВЕСТИЦИИ В УМНЫЙ ДОМ

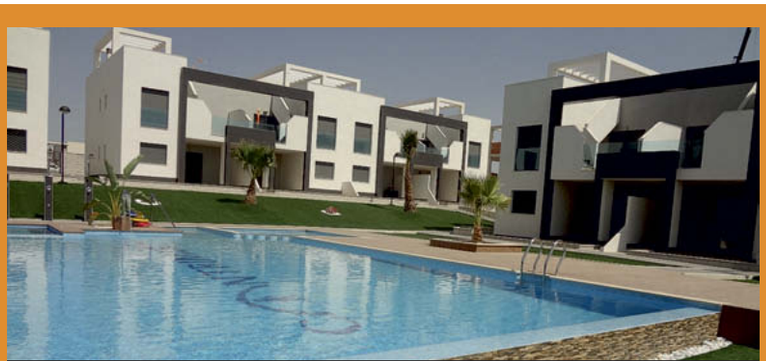
Элитный жилой комплекс в самом центре Лиссабона
4 км от аэропорта Лиссабона
Город: Лиссабон
Комнаты: 2-5, **Сан. узлы:** 2-4, **Общ. площадь:** 58,5 – 192,4 м²
Цена: от 220 000 евро

НЕДВИЖИМОСТЬ В ИСПАНИИ



ВИД НА МОРЕ И СОЛЯНОЕ ОЗЕРО

Квартиры в новом строящемся доме напрямую от застройщика. 300 метров пешком до лучшего пляжа на юге Коста Бланки — Ла мата. 45 км от эропорта города Аликанте. ВОЗМОЖНА РАССРОЧКА!!!
Побережье: Коста Бланка - Юг **Город:** Ла Мата
Комнаты: 2 **Сан.узлы:** 2 **Площадь:** 69,96 - 75,41 м² **Тер-са:** 9,93 - 15,82 м²
Цена: от 140 000 евро



ИДЕАЛЬНЫЙ ВАРИАНТ ДЛЯ ИНВЕСТИРОВАНИЯ!

Бунгало в закрытом охраняемом комплексе. 50км от аэропорта города Аликанте. Лучший пляж Ла Зения в шаговой доступности.
Элитный район с гольф полями. Паркинг включён в стоимость.
Побережье: Коста Бланка - Юг **Город:** Ла Зения
Комнаты: 2 **Сан.узлы:** 2 **Площадь:** 82 м² **Тер-са:** 45.48-13.5м²
Цена: от 130 000 евро

Санкт-Петербург, Каменноостровский пр., 12
+7 812 4413470
Санкт-Петербург: **+7 921 970 03 32**
Москва: **+7 926 52 00 780**

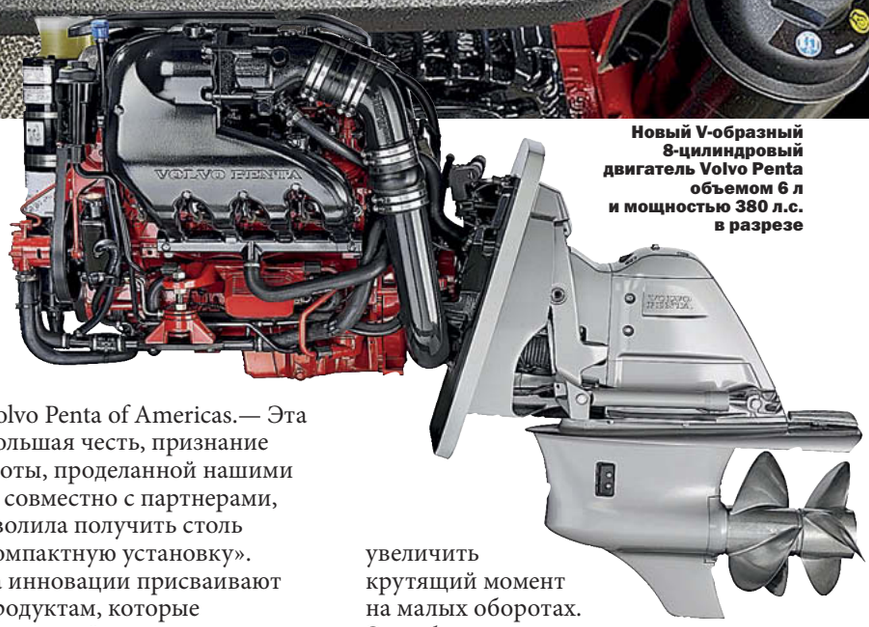
www.grupomahersol.ru

grupoMAHERSOL
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
RUSSIA

СТРОИМ В ИСПАНИИ С 1966 ГОДА

Престижная премия

Компания Volvo Penta получила престижную премию IBEX за лучший инновационный продукт



Новый V-образный 8-цилиндровый двигатель Volvo Penta объемом 6 л и мощностью 380 л.с. в разрезе

Национальная Ассоциация морских производителей (NMMA, США) совместно с жюри, куда вошли журналисты сообщества Boating Writers International, присудили новому бензиновому мотору Volvo Penta V8–380 премию «За лучшую инновацию» в сегменте двигателей. Премию представителям Volvo Penta вручали 2 октября на выставке IBEX в Кентукки, Луисвилль.

«У меня была возможность протестировать V8–380 непосредственно перед открытием выставки. Я откровенно впечатлен характеристиками разгона и весьма низким расходом топлива при такой высокой мощности. Этот мотор с колонкой нового поколения, безусловно, устанавливает новые стандарты для судовых бензиновых двигателей»,— сказал Алан Джонс, член совета BWI и выпускающий редактор журнала Boating World.

«Эта награда — еще одно подтверждение того, что Volvo Penta является многолетним лидером в морской индустрии,— заявил Рон Хьюберс, президент Volvo Penta of Americas.— Эта награда — большая честь, признание сложной работы, проделанной нашими инженерами совместно с партнерами, которая позволила получить столь мощную и компактную установку».

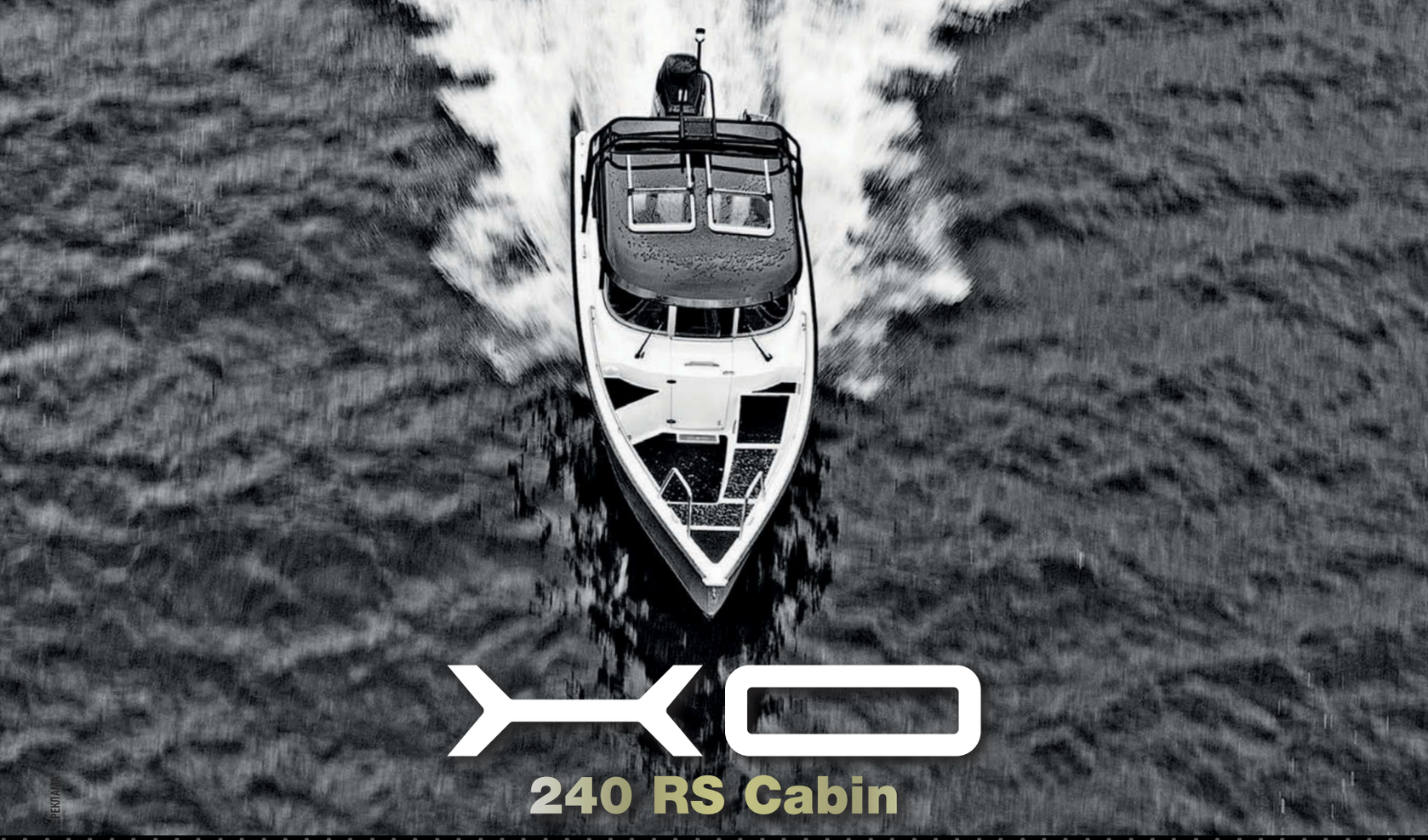
Премию за инновации присваивают серийным продуктам, которые отличаются новизной технических решений, дают выгоду от применения в морской индустрии или для потребителя, имеют высокую практичность, минимальные затраты при эксплуатации и доступны клиенту в течение 60 дней после получения премии.

Напомним, что новый V-образный 8-цилиндровый мотор объемом 6 л и мощностью 380 л.с. Volvo Penta запустила в серийное производство этим летом. Мотор имеет блок из алюминиевого сплава и потому на 130 кг легче двигателей предыдущего поколения. Благодаря современному механизму газораспределения (VVT) удалось уменьшить потребление топлива на 12% и существенно увеличить крутящий момент на малых оборотах. Это обеспечивает катерам более высокие динамические характеристики или позволяет применить двигатель на катере большего водоизмещения без увеличения мощности. Кроме того, двигатель по умолчанию поставляется с двухконтурной системой охлаждения.

Компания Volvo Penta потратила более 10 000 часов на испытания мотора и потому уверена в его высокой надежности.

«Новое поколение моторов V8–380 продолжает 100-летнюю историю инноваций Volvo Penta, таких, как колонка Aquamatic, винты-тандем Duoprop, Volvo Penta IPS, управление джойстиком»,— сказал в заключение Рон Хьюберс.

>>>









XO Boats

Революция стиля!
Эволюция комфорта!
Гармония движения!

European POWERBOAT of the Year 2012 NOMINATED

Range Marine - эксклюзивный дистрибьютор
г. Москва, Ленинградское шоссе,
д. 39, стр. 7, Royal Yacht Club
тел.: +7 (495) 973-72-45
www.xo-boats.ru
info@xo-boats.ru



boot Duesseldorf 2013

В декабре в Москве прошла встреча организаторов boot Duesseldorf с участниками российского яхтенного рынка и прессой.

На декабрьском деловом ужине в Москве организаторы выставки boot Duesseldorf традиционно сообщают о ее концепции и предоставляют статистику предстоящего события. Крупнейшее зимнее боат-шоу Европы, похоже, остается одним из немногих островков стабильности в кризисные времена. По данным организаторов, в очередной выставке, которая пройдет в период с 19 по 27 января 2013 года, примут участие около 1650 экспонентов из более чем 50 стран. Выставка никогда не концентрировалась исключительно на яхтинге, охватывая все виды водного спорта и отдыха, посему ожидается, что все 17 выставочных павильонов будут заполнены до отказа.

Лодки займут примерно 35% выставочных площадей (моторные яхты и катера представят около 250 верфей и дилеров, парусные — около 150 компаний). Более 20% уйдет под яхтенное оборудование. Еще 15% отведено дайвингу (традиционно сильный сегмент на этой выставке — уже сейчас все места в дайв-секторе проданы). Оставшиеся 30% поделят между собой компании, предлагающие сопутствующие товары и услуги (одежда и снаряжение для водного спорта; рыболовное оборудование, туризм, чартер, книги и пр.) Порядка 40% (650 экспонентов) boot Duesseldorf 2013 прибудут в Германию из-за рубежа: крупнейшую экспозицию представит Голландия — около 140 верфей и компаний; второй по масштабности обещает стать Франция, за ней следуют Италия, Великобритания и Австрия. Также, по данным организаторов, из-за границы приезжают и около половины всех посетителей. Все это, по мнению директора boot Duesseldorf Гетца-Ульфа Юнгмихеля, делает выставку в Дюссельдорфе самой интернациональной из всех подобных мероприятий.

«Несмотря на то, что слово «международная» присутствует в названии большинства яхтенных выставок, соответствует этому в последнее время все меньше боат-шоу»,— считает Юнгмихель. В связи с этим организаторы boot Duesseldorf прогнозируют снижение числа яхтенных выставок в мире: «Отрасль должна решить, на каких мероприятиях концентрироваться».

Обновление концепции boot Duesseldorf началось еще в позапрошлом году, и сейчас выставка, лозунг которой «360° водного спорта», поделена на 16 тематических разделов: рыбалка, серфинг, кайтинг, дайвинг, парусный спорт, чартер и др. Это означает, что посетить мероприятие стоит всем, кто так или иначе интересуется времяпрепровождением на воде (билет обойдется в 14 евро).

Организаторы постоянно улучшают инфраструктуру выставки, включая в нее все больше развлечений и аттракционов для посетителей. Например, в зоне Beach World устроены бассейны для дайвинга и рыбалки, дорожка для каноэ. В новом сезоне основной акцент в программе мероприятий сделан на новичков и начинающих, поскольку отрасль нуждается в привлечении молодой аудитории: по данным статистики, средний возраст немецкого яхтсмена сегодня составляет 56 лет. Почтенным возрастом отличается и «средняя» лодка — 24 года.

РЕКЛАМА







КРАСОТА БЕЗ МОРЩИН

В фильме «Собака на сене» один из героев исполняет арию «Видней мужская красота в морщинах». Это утверждение уже отошло в разряд предрассудков: в морщинах нет ни красоты, ни привлекательности, они — свидетельство утраты эластичности кожи. А чего здорового и красивого в снижении количества эластина? Ровным счетом ничего!

С другой стороны, неудивительно, что до недавнего времени большинство мужчин не представляли себя клиентами клиник эстетической медицины. Эти услуги чаще были адресованы женщинам и не учитывали специфики мужской кожи, особенностей обмена веществ, отличный от женского гормональный статус. Между тем красота для мужчины — это не фарфоровый румянец или идеальный овал лица, к которому стремятся пациентки косметолога, а естественная свежесть черт, придающая подтянутый, бодрый, деловой вид. Поэтому специально для мужчин разработан ряд простых, безоперационных, но эффективных процедур, которые помогают восстановить гармонию между внешним видом и самоощущением.

SMAS-лифтинг

Ничто не преобразит лицо так, как лифтинг. Забудьте о неестественном виде стареющих кинозвезд — операции-«подтяжки» в прошлом. Сегодня взглянуть в зеркало и увидеть себя помолодевшим на 10 лет можно с помощью безоперационного SMAS-лифтинга. Аппаратная технология Ulthera System — это быстрый эффект без рисков пластической операции. Вместо скальпеля хирурга — фокусированный ультразвуковой луч, деликатно воздействующий на лицевые мышцы прямо через кожу, быстро и бескровно моделирующий контур лица. Точность воздействия достигается за счет эффективного контроля глубины и мощности ультразвука. До недавнего времени такая техника считалась фантастикой: в Европе и США она используется только с 2009 года, но уже представлена в России, например, в клинике «Лантан».

CYTOS-jet

Нередко бывает, что контур лица сохранил свою четкость, но на коже заметны признаки увядания. Не стоит думать, что всему виной неумолимое время. Длительное пребывание на солнце, экологическое неблагополучие и, наконец, генетические особенности могут состарить кожу раньше, чем остальные органы. Повернуть процесс вспять не так просто. Ведь кожа — это универсальный защитный барьер, преодолеть который посторонней химической субстанции практически невозможно, иначе любая малость вроде купания в море могла бы стать фатальной. За изучение способов переноса ионов и молекул воды через клеточную мембрану американские ученые Р. МакКиннон и П. Эгр в 2003 году были удостоены Нобелевской премии. Различные аспекты их открытия нашли применение в медицине, в том числе в косметологии. Это метод трансдермального (сквозь кожу) внедрения ДНК- и РНК-комплексов CYTOS-jet. Получив такой биодопинг, клетка не только приобретает поддержку и питание — в ней запускаются процессы обновления.

Устранение мимических морщин

Зачастую даже на юных лицах появляются неприятные мимические морщины. Решить такие проблемы могли бы инъекции ботокса, но для многих мужчин это неприемлемо, ведь они реагируют на уколы иначе, чем женщины. Поэтому в арсенале специалистов клиники «Лантан» появился уникальный безынъекционный метод ухода, который по своему эффекту аналогичен лечебному воздействию ботокса. Биокомплекс содержит яд змеи храмовой куфии; он расслабляет мимические мышцы аналогично ботулотоксину, и микросферы из морского коллагена заполняют морщины, мгновенно выравнивая поверхность кожи. А эффект клинической процедуры поддерживают препараты французского производства для домашнего применения.

Электротрихогенез

Данная методика прошла клинические испытания, сертификацию и успешно применяется в мире. Электротрихогенез — это стимуляция ослабленных и «спящих» волосяных луковиц с помощью электростатических импульсов низкой частоты и интенсивности. Курс процедур повышает микроциркуляцию в зонах волосяных фолликул и усиливает в них метаболизм, что позволяет продлевать фазу роста имеющихся волос и стимулировать к росту «спящие» волосяные луковицы. Уже в начале лечения у пациентов с поредением волос прекращается их выпадение, начинают расти новые волосы, а имеющиеся утолщаются и обретают здоровый вид. Методика эффективна для всех видов алопеции и с успехом применяется в 25 странах мира.

г.Москва, ул. Барклая д. 6 строение 5, Бизнес центр «Барклай Плаза»
Телефоны: (495) 660–92–90, 660–92–91,
www.lantanclinic.ru

г. Москва, улица Никулинская, дом 27,
Телефоны: (495) 232-66-02, 232-76-57, 430-10-11,
www.man.lantanclinic.ru

Четверть века в бочке

Компания William Grant & Sons официально представила в России виски 25-летней выдержки Grant's Aged 25 Years

Премиальный скотч Grant's Aged 25 Years был выпущен в честь столетнего юбилея кругосветного путешествия Чарльза Гордона — первого коммерческого директора компании. В самом начале XX века перед Чарльзом стояла задача рассказать миру о новом виски. Именно с того момента и началось триумфальное шествие Grant's по планете. Отправной точкой поездки Гордона была Шотландия. Потом — Индия, Китай, Новая Зеландия…

Презентацию Grant's Aged 25 Years в Москве почтили своим присутствием Гленн Грант Гордон — праправнук основателя компании Уильяма Гранта и Стэлла Дэвид — генеральный директор William Grant & Sons. Кульминацией вечера стала долгожданная дегустация уникального купажа. По такому случаю в Россию привезли 25 редких односолодовых и зерновых виски, выдержанных в дубовых бочках не менее 25 лет и вошедших в купаж Grant's Aged 25 Years. Как отметил амбассадор бренда Grant's Людовик Дюкро, в состав сложного и изысканного купажа Grant's Aged 25 Years входят редкие и одни из самых дорогих в мире солодовые и зерновые виски. Некоторые из них уже давно не производятся и являются уникальными в своем роде.

Как и положено, купаж длительной выдержки отличает изысканный стиль, глубокий цвет бронзы и яркий аромат цветов персика. Бутылка помещена на шелковую подложку в оригинальной упаковке синего цвета с золотым обрамлением. Grant's Aged 25 Years появился на рынке в 2010 году. Целых два года он был доступен исключительно в магазинах беспошлинной торговли в самых престижных аэропортах мира. Теперь его можно приобрести в винных бутиках, специализированных и премиальных розничных сетях России.



Музыка воды

Аудионовинка от Clarion

Японская компания Clarion — производитель аудио- и видеотехники для транспорта, в том числе экстремальных видов,— пополнила свой модельный ряд новинкой Clarion CMS1. В этой магнитоле, специально разработанной для небольших открытых лодок, впервые основной блок отделен от панели управления. Компактная эргономичная панель с дисплеем и кнопками теперь может быть помещена в любом удобном месте на плоской поверхности или на съемном кронштейне. Она полностью защищена от проникновения воды и грязи, имеет небольшие размеры (14 × 8 × 3 см) и наглядное управление всеми функциями системы. Скрытый основной блок тоже достаточно компактен (20 × 21 × 5 см) и, благодаря кабелю длиной до 7 м, может быть расположен там, где для него найдется пространство, всегда дефицитное на небольших лодках. Блок включает в себя усилитель мощности (4 × 40 Вт), разъем USB, входы для дополнительных источников звука, отдельный вход для iPod/iPhone, разъемы для дополнительных пультов управления и прочее. При таких компактных габаритах новинка не предназначена для проигрывания дисков (что, собственно, и неактуально в экстремальных условиях), но при этом богато оснащена другими функциями и обладает широкими возможностями коммутации. Clarion CMS1 имеет встроенный радиотюнер, AUX-вход для любых внешних аудиоисточников, воспроизводит MP3/WMA-файлы с USB-устройств. Поскольку в ассортименте Clarion целый ряд влагозащищенных акустических систем, несложно составить и полноценную аудиосистему — при желании можно установить дополнительный усилитель мощности и даже сабвуфер. Дополнительные проводные пульты управления вряд ли понадобятся, хотя возможность их подключения предусмотрена, а вот герметичный плавающий радиопульт Clarion MF1 может оказаться вполне уместным на стоянке.



>>

INTERNATIONAL
MOSCOW
YACHT PORT

МЕЖДУНАРОДНЫЙ МОСКОВСКИЙ ЯХТЕННЫЙ ПОРТ — КРУПНЕЙШАЯ ТЕХНИЧЕСКАЯ БАЗА В РОССИИ ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ ЯХТ И КАТЕРОВ.





ЯХТ-КЛУБ МРП

Порт располагает более чем 10 000 м² стояночных площадей на суше и 200 стояночных мест на воде. Уровень оснащенности яхт-клуба не уступает европейским маринам.

СЕРВИС

На территории порта базируются официальные дилеры по продаже и обслуживанию яхт и катеров, яхтенного оборудования; лицензированные сервисные центры; специализированные сервисные компании.

ЗАПРАВКА

В летний период в порту работает круглосуточная заправка топливом на воде.

ПЛОЩАДКА ПРОДАЖ

Здесь располагается самая крупная в акватории Московского региона площадка продаж моторных яхт и катеров.

ЕДИНАЯ СЕРВИСНАЯ СЛУЖБА

Специалисты единой сервисной службы предоставляют полный спектр услуг: мойка и полировка корпуса, упаковка судов в термоусадочную пленку, изготовление и установка зимних тентов и каркасов, тюнинг интерьеров и прочие услуги.

ВОДНЫЙ ТУРИЗМ

В связи с открытием внутренних водных путей для иностранных яхт мы предлагаем услуги по сопровождению гостевого флота. Для иностранных туристов разработаны маршруты по рекам России с полным или частичным сопровождением в пути (заправки, стоянки, сервис).
Предоставление в аренду маломерного флота с экипажем.

ЗИМНЕЕ ХРАНЕНИЕ

Введен в эксплуатацию теплый, профессионально оборудованный эллинг для судов длиной до 32 м: электропитание, отопление с поддержанием микроклимата, автоматическая система пожаротушения, камеры видеонаблюдения. Высота эллинга 12,5 м и площадь 6000 м² допускают ввоз и размещение судов лодочным транспортером или краном грузоподъемностью 160 т.





РЕКЛАМА

Международный Московский Яхтенный Порт
Телефон +7 (495) 626–96–00
www.mrport.ru

Как упорядочить хаос

14 ноября в Центре дизайна Artplay состоялась лекция художника Юлиуса Поппа



Лекция Юлиуса Поппа, которая собрала более 500 гостей, стала логическим продолжением диалога о будущем, инициированного Lexus в рамках проекта Lexus Hybrid Art 2012. В апреле на тему гибридности как определяющей черты XXI века высказался архитектор Крис Босс; в июле идеи Lexus о будущем обрели зримые формы арт-объектов на выставке Lexus Hybrid Art. Площадь в 3000 кв. м была занята работами лидеров направления Science Art — художников, работающих на стыке искусства и технологий. Именно в этом направлении и творит Юлиус Попп. Чтобы порадовать поклонников гибридного искусства, Lexus пригласил художника в Москву — завершить серию событий Lexus Hybrid Art 2012 лекцией на тему порядка в условиях хаоса. Два часа живого диалога с московской публикой были посвящены объяснению важности гибридного междисциплинарного подхода в современном искусстве и мире. Живой иллюстрацией такого подхода стал Lexus ES 300h — один из самых примечательных гибридных автомобилей с полностью гибридным двигателем, дающим удивительную экономию топлива и отличные динамические характеристики.

Ручки имени Эйнштейна

Известный Дом Montblanc отдает дань уважения величайшему физику

В рамках проекта «Великие личности» ограниченным тиражом выпущены две серии ручек Albert Einstein Limited Edition 3000 и Albert Einstein Limited Edition 99. Корпус первой ручки покрыт платиной, а колпачок — темно-синим лаком. Ограниченная серия состоит из 3000 перьевых ручек и 3000 других пишущих инструментов (1500 роллеров и 1500 шариковых ручек). Число «3000» символично, так как представляет собой одну сотую от скорости света (около 300 000 км/с), которая является универсальной постоянной в теориях Эйнштейна. Корпус ручки Albert Einstein Limited Edition 99 полностью изготовлен из белого золота 18К. Ажурный декоративный элемент ассоциируется с решеткой, которая часто используется для наглядного представления пространственно-временного континуума. Наконечник клипа — сапфировый, а завершающий штрих в оформлении ручки — эмблема Montblanc из лунного камня. Число экземпляров в серии — 99 — неслучайно: оно символизирует атомный номер химического элемента эйнштейния (Es), открытого в 1952 году и названного в честь великого физика. Ручки обеих серий украшены гравировкой в виде конфигурации электронов эйнштейния на покрытом родием пере из золота 18К. На корпусе и конусной части обеих ручек выгравированы самые важные формулы Эйнштейна, в том числе знаменитая $E=mc^2$. Ручки обеих серий Montblanc Albert Einstein 3000 и 99 будут доступны в салонах Montblanc по всему миру с января 2013 года.



Вокруг света на Najad 380

Джин Сократес и ее третья попытка обогнуть земной шар

Продолжается одиночное кругосветное плавание 69-летней англичанки Джин Сократес, которая решила обогнуть земной шар на своей яхте Najad 380 *Nereida*, построенной в Швеции. Упоминать о возрасте дам не принято, но в этом случае уместно: Джин вознамерилась побить возрастной рекорд среди женщин, совершающих кругосветку в одиночку, без остановок и помощи. Она стартовала 22 октября из города Виктория, расположенного на западном побережье США. 26 ноября *Nereida* пересекла экватор и движется к мысу Горн. Это уже третья попытка Сократес совершить одиночную безостановочную кругосветку. В первый раз, уже «на пороге дома», яхта села на мель; второй попытке помешали технические проблемы. Будем надеяться, что с яхтой Najad ей повезет больше.

РЕКЛАМА



ЧРЕЗМЕРНОЕ УПОТРЕБЛЕНИЕ АЛКОГОЛЯ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ
ЧРЕЗМЕРНОЕ УПОТРЕБЛЕНИЕ АЛКОГОЛЯ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ
ЧРЕЗМЕРНОЕ УПОТРЕБЛЕНИЕ АЛКОГОЛЯ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ

Ураган Sandy топит флот

Более 65 000 лодок погибли или повреждены в результате страшного урагана

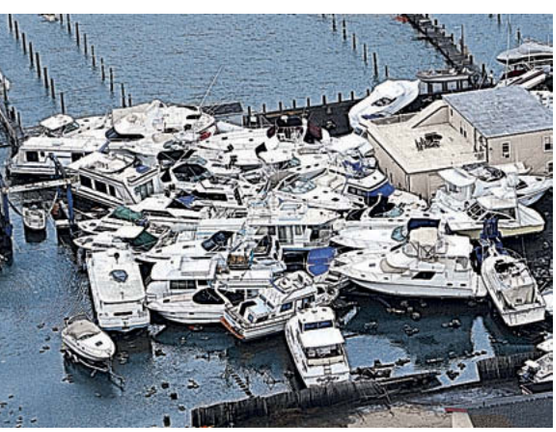
Согласно уточненным данным о последствиях урагана, нанесшего самый сильный в истории страны ущерб прогулочному флоту с 1966 г. (с этого времени ведется статистика), только материальные потери составляют $ 650 млн.

«Нас всех потряс удар стихии, нанесенный и по населенным пунктам, и по самим людям,— сказал Скотт Крофт, представитель BoatUS.— Прежде мы не видели ничего подобного. Масштаб нанесенного лодкам ущерба беспрецедентный: от Атлантического побережья до Великих озер; сильнее других пострадали Нью-Джерси, Нью-Йорк и Коннектикут».

Ураган Sandy обрушился на побережье Нью-Джерси 29 октября и принес с собой штормовой нагон, высота которого в Нью-Йорке достигла почти 4,3 м.

«На суше находились лодки, спокойно стоявшие там при нормальном уровне воды. Когда она поднялась, сотни, если не тысячи лодок сорвало с мест, и они уплыли, рассеявшись по соседству в парках и болотах,— сказал Крофт.— Форма береговой линии не оставила воде другого выбора, кроме как вздыбиться. Те лодки, что покоились на кильблоках, оказались в меньшей опасности по сравнению с другими, пришвартованными к плавучим причалам: подъем воды сорвал понтоны с коротких палов, и лодки уплыли вместе с ними».

В штате Нью-Йорк поврежденными или утраченными оказались 32 000 лодок, в Нью-Джерси — 25 000, в Коннектикуте — 2500. Огромный масштаб ущерба перекрывает только 2005 год, в течение которого ущерб лодкам от ураганов Wilma и Katrin достиг $ 700 млн.





Абсент Fruko Schulz

Напиток для зимы: традиционный и необычный

Компания «Ладога» предлагает в дни новогодних каникул порадовать своих друзей и близких великолепным чешским абсентом Fruko Schulz в подарочной упаковке, включающей бокал и специальную ложечку для сервировки напитка. Абсент, приготовленный по традиционному чешскому рецепту, отличается чистым изумрудным цветом, тонким ароматом и натуральным вкусом. В его состав входят экстракты полыни, аниса, мяты, а также обязательные специи и эфирные масла. Существует несколько способов употребления абсента. Вот национальный чешский метод: поместить кусочек сахара на специальную ложку, положить ее на бокал и наливать через сахар абсент. Затем пропитанный напитком сахар поджигают, и, превращаясь в карамель, он стекает в бокал. Полученную смесь разбавляют тремя частями воды. Помимо этого, абсент Fruko Schulz можно использовать как интересную основу для различных коктейлей.

Пираты устали?

Число пиратских атак на суда в 2012 году сократилось

Весьма любопытную статистику обнародовала в ноябре NSC (NATO Shipping Centre) — организация, которая координирует взаимодействие ВМС НАТО и компаний, занятых морскими перевозками. Согласно ее данным, за 10 месяцев 2012 года было зарегистрировано всего 21 нападение сомалийских пиратов на суда, что существенно ниже показателя 2011 года, когда было зафиксировано 147 атак. При этом лишь в десяти случаях операция по захвату и угону судна увенчалась успехом, а военно-морские силы пресекли действия 36 пиратских групп. Наивысшая активность пиратов зафиксирована в Аравийском море, самая низкая — в Аденском заливе, где сконцентрирована большая часть сил антипиратской коалиции. Несмотря на столь обнадеживающую статистику, эксперты рекомендуют судовладельцам не ослаблять бдительность. Яхтсменам можно посоветовать то же самое, учитывая, что данные NSC касаются только коммерческих судов; яхты, доу и рыболовецкие лодки в статистику не вошли.



PONY EXPRESS

Russia • CIS • Worldwide

Россия • СНГ • Весь мир



Воспользуйтесь услугой

“Доставка товаров Интернет-магазинов покупателям”

Вы можете связаться с нашими сотрудниками по работе с Интенет-магазинами PONY EXPRESS по телефону или e-mail:

8 (495) 785-44-78 ponyshop@ponyexpress.ru

КОМПАНИЯ ГОДА 2012

8-800-200-76-69 | 8-800-200-PONY | www.ponyexpress.ru

РЕКЛАМА

Bel Abri в новых руках

Одна из самых выдающихся мегаяхт последнего времени сменила владельца



Спустя два месяца после яхтенной выставки в Монако компания Imperial с удовлетворением сообщает о продаже моторной мегаяхты *Bel Abri*. Построенная на голландской верфи Amels в 2010 году, яхта в том же году стала финалистом премии World Superyacht Awards. Это шестой корпус 171-й серии Amels Limited Editions. Основное отличие данной яхты — измененная планировка помещений. Вместо изначально предусмотренных проектом шести кают оставили только пять. За счет VIP-каюты на главной палубе были расширены апартаменты владельца судна, занимающие почти треть палубного пространства в носовой части.

Компания Imperial представляла интересы судовладельца во время строительства яхты и впоследствии успешно осуществляла управление ею, являясь центральным агентом по сдаче яхты в чартер.

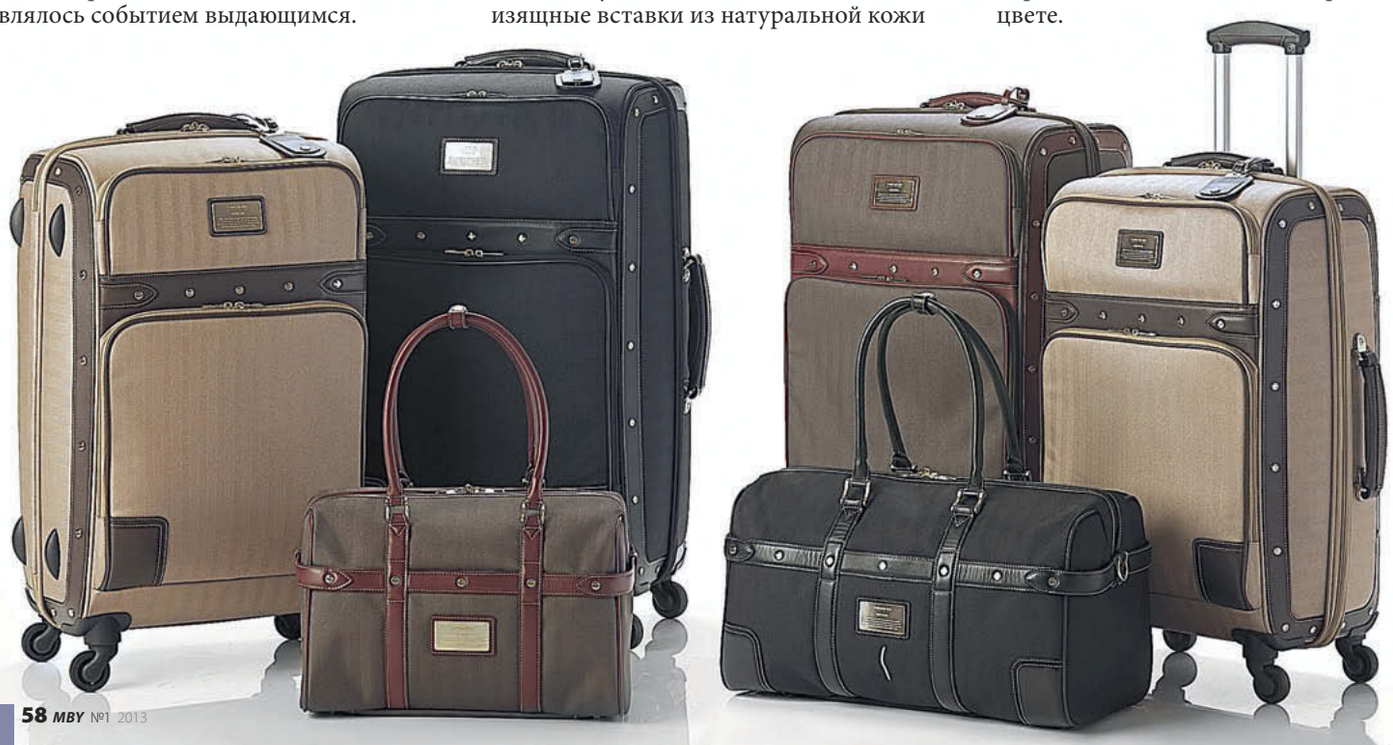
Чемодан впечатлений

Новая коллекция Vintage II от Samsonite Black Label

Компания Samsonite, мировой лидер в производстве продукции для перевозки багажа, представляет обновленную коллекцию премиальной линии Samsonite Black Label — Vintage II. Концепция этой линии возвращает нас в те времена, когда путешествия были доступны лишь избранным, и каждое из них являлось событием выдающимся.

Первая коллекция Vintage от Samsonite Black Label появилась в 2006 году. Ее главными особенностями стали индивидуальность стиля и высочайшее качество, столь важное для опытного путешественника.

Vintage II — это современное исполнение классических предметов для багажа, созданных для ценителей винтажной роскоши в сочетании с современной функциональностью. Модельный ряд представлен тремя различными по размерам и конструкции чемоданами на четырех колесах, двумя багажными сумками для путешествий и элегантной дамской сумкой. Каждая модель имеет изящные вставки из натуральной кожи и аутентичные детали, навеянные модой прошлых лет: стильную позолоченную фурнитуру, съемную адресную бирку на металлическом держателе, выдвижную ручку с золотистым напылением. Предметы коллекции созданы из прочного полиэстера и имеют подкладку из сатина. Внутренняя организация включает необходимый в путешествии набор аксессуаров, выполненный из сатина с кожаной отделкой. В зависимости от модели чемоданы оснащены чехлами для одежды, обуви и мелких предметов. Серия выполнена в трех цветовых гаммах: коричнево-бежевой, коричнево-бордовой и в классическом черном цвете.



>>>

ТЕПЕРЬ И В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ!

Мы открылись, чтобы Вы ходили в супермаркет с удовольствием!



Реклама

Выборгское шоссе, 13
ТЦ «Космополис»

ПРИЯТНОГО СУПЕРМАРКЕТА!

АЗБУКА ВКУСА





Smart Yachts — новый тренд

Компания Smart Yachts проводит тест-драйвы в Европе

В наше непростое в экономическом плане время яхтенные компании рождаются и угасают чуть ли не ежемесячно, и этим никого не удивишь, но их слияние — явление особенное!

Одной из самых громких новостей на российском рынке стала информация о том, что компании S. Marine Yachts и Smart Yachts решили объединить усилия и предоставить своим клиентам лучший сервис! Объединенная компания будет работать под брендом Smart Yachts и находить самые умные решения для своих клиентов.

Что дает эта комбинация покупателю? Объединенный ассортимент компаний представляет собой уникальную линейку европейских и северо-американских брендов Adagio Yachts, Atlantis, Bering Yachts, Carver Yachts, Cutwater, Dominator, Formula, Flash Catamarans, Marquis Yachts и Ocean King. Развитая сеть собственных представительств, а также брокеров и агентов, позволяет обеспечить лучший сервис и сопровождение сделок во многих регионах России, включая обе столицы и Поволжье.

Объединенная компания Smart Yachts организует для своих клиентов серию тестов в Европе. Еженедельные тест-драйвы роскошной моторной яхты Marquis 630 Sport Yacht в Монако сопровождает обширная программа посещения престижных мероприятий и самых интересных объектов недвижимости в регионе.

Поклонников свежего ветра и паруса ждут в Фано на великолепной Grand Soleil 46. Там же можно посмотреть и опробовать моторные яхты Dominator 620 и 680, а любителей приключений приглашают в итальянскую марину Cala Galera на тест-драйв экспедиционной яхты Ocean King 88. Ценители спортивных моторных яхт смогут по достоинству оценить совершенство Atlantis Verve 36 на испанских курортах Марбелья и Пуэрто Банус.

Лично познакомиться с молодой профессиональной командой Smart Yachts можно на любой крупной яхтенной выставке в России или Европе. К дополнительным услугам, которые новая компания будет оказывать клиентам, относится кредитование в банке «Софрино».

Интересно, что компания Smart Yachts предоставляет кредитный продукт не только на суда собственных брендов, но и на любые другие яхты и катера, которые клиент приобретает через объединенную компанию. Smart Yachts открывает двери в увлекательный мир безграничных возможностей свободного выбора, лучшего сервиса и умных решений!

>>>

Солнце, воздух и вода!

Уникальное прогулочное судно от верфи «Лодка Хаус»

Всего лишь три месяца назад со стапеля саратовской верфи компании «Лодка Хаус» сошел первый хаусбот под маркой Thoroughbred Houseboats полностью российской сборки. И вот – на подходе уже новый проект! И не просто новый, а по-настоящему уникальный! Это открытое прогулочное судно для большой компании. Такого еще не строили ни в Америке, откуда родом бренд Thoroughbred Houseboats, ни у нас.

Идея, казалось бы, лежит на поверхности. Максимально комфортный и удобный отдых на воде для тех, кто просто не может позволить себе долгие водные походы. Есть возможность вырваться на природу на пару дней с семьей или друзьями? Нужно приятное и уединенное место для деловых переговоров? Решили отметить день рождения или другой праздник на воде? Для таких целей это прогулочное судно просто незаменимо! Данный проект предполагает как частное, так и коммерческое использование.

Судите сами. На основной палубе – полный простор для отдыха. Здесь 3 дивана для отдыха, плазменная панель, качественный звук, барная стойка, столовая группа с полноценным обеденным столом, кухня с электрической плитой, печью СВЧ, холодильником, раковиной с холодной и горячей водой. Тут же санузел, душевая и сауна. Торжество сибаритства с одной стороны, четкого функционального зонирования, - с другой. И все это – открыто солнцу. На случай непогоды предусмотрен специальный прозрачный тент, полностью закрывающий всю основную палубу. При этом на нижней палубе – две полноценные каюты со всем необходимым для комфортного сна. На флайбридже - просторная палуба для загара, верхний пост управления судном с креслом капитана, а также водная горка с подачей воды. Из оригинальных решений можно также отметить, что 2 штатных подвесных мотора скрыты от глаз кормовыми диванами.

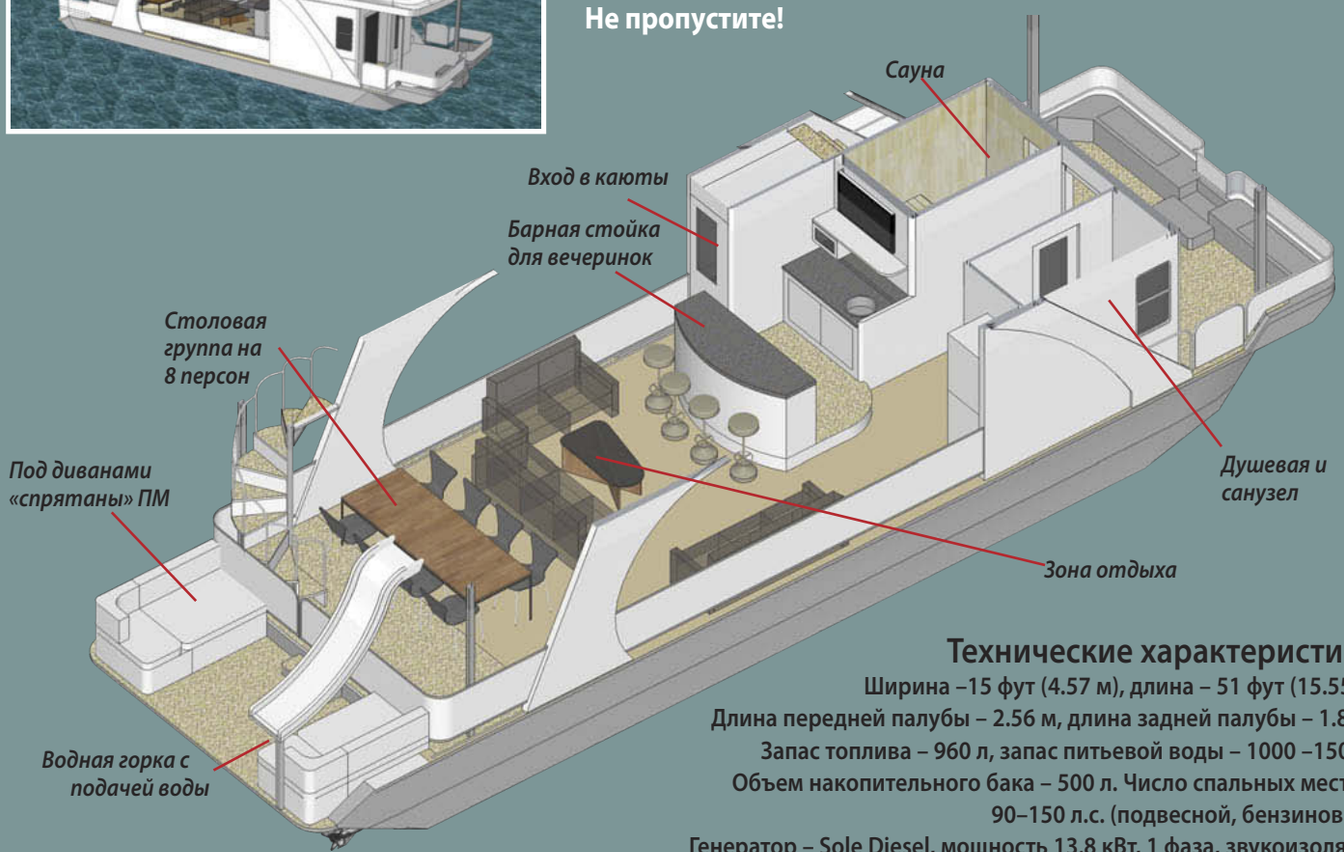
В целом проект поражает своей легкой, почти невесомой архитектурой. Стен как таковых нет вообще: воздух, и только воздух! Функциональность, умноженная на складные пропорции плюс хороший дизайн – все это дало удивительный результат. У этого проекта очень «прозрачный», футуристический внешний облик, абсолютно ничего лишнего. А за счет того, что капитальные постройки сведены к минимуму, стоимость такого прогулочного судна будет в среднем в 2 раза ниже, чем привычной традиционной конструкции.

www.tb-houseboats.ru



Новое прогулочное судно будет представлено на стенде компании «Лодка Хаус» на Московском Боут Шоу с 12 по 17 марта 2013 г.
Не пропустите!

Moscow Boat Show



Технические характеристики:

Ширина –15 фут (4.57 м), длина – 51 фут (15.55 м),
Длина передней палубы – 2.56 м, длина задней палубы – 1.89 м.
Запас топлива – 960 л, запас питьевой воды – 1000 –1500 л,
Объем накопительного бака – 500 л. Число спальных мест – 4.
90–150 л.с. (подвесной, бензиновый).
Генератор – Sole Diesel, мощность 13.8 кВт, 1 фаза, звукоизоляция

РЕКЛАМА



Тарифы известны

Официально объявлены цены на стоянку у причалов в гавани Limassol Marina

Гавань Limassol Marina, способная одновременно принять до 650 яхт длиной от 8 до 115 м, предлагающая услуги высшего уровня, может поднять уровень яхтинга на Средиземном море на совершенно новую высоту и стать официальным пунктом въезда в страну. У каждого причала будет оборудован доступ к воде, электричеству, оптоволоконной сети, обеспечивающей скоростную широкополосную передачу данных, скоростному беспроводному Интернету. Также будет производиться сбор отработанных продуктов, функционировать платформа для подъема судов на сушу, сухой док, мастерская для ремонта и профилактического обслуживания. Будет работать круглосуточная служба безопасности, консьерж-служба и команда опытных специалистов по обеспечению бесперебойной работы всей инфраструктуры.

Эксплуатацией гавани Limassol Marina занимается компания Camper & Nicholsons Marinas в партнерстве с Francoudi & Stephanou Marinas. Это сотрудничество позволяет объединить всемирно известное качество услуг Camper & Nicholsons с опытом лучшей местной специализированной компании.

Согласно опубликованным тарифам, годовой причальный сбор для яхты длиной 15–20 футов составит 15 000 евро, 50–55 футов — около 100 000 евро. Возможна оплата за месяц, квартал и полгода, также введены сезонная дифференциация и скидки — 50% при заключении контракта с 1 января по 31 мая и 25% на один год с 1 июня.

Limassol Marina, расположенная в центре Лимасола, спроектирована так, чтобы стать гармоничным продолжением исторической части города, старого порта и средневекового замка. Проект общей стоимостью в 350 млн евро включает, помимо яхт-клуба, роскошные апартаменты и виллы с собственными причалами, приватную зону отдыха и досуга с магазинами и ресторанами, а также спа-центр.





Первый моторный Contest

Голландская верфь Contest Yachts на выставке boot Duesseldorf представит свою первую моторную яхту Contest 52MC

Парусные лодки Contest давно завоевали признание понимающей в яхтинге публики. Теперь пришел черед яхт моторных. В разработке моторного первенца приняли участие известные специалисты отрасли: Georg Nissen (дизайн), бюро Vripack Naval Architects (инжиниринг) и Wetzels Brown Partners (интерьерный дизайн). Моторная яхта Contest 52MC типа hardtop (длина 15,9 м, ширина 4,6 м, водоизмещение 16,6 т) сочетает изящество архитектурных форм, изысканность стиля интерьеров и практичность — ценности, которые неизменно пользуются спросом.

Компоновка предусматривает большую рубку-салон наверху и три двухместные каюты внизу. В интерьерах широко применены тик (мебель) и беленый дуб (пайолы). Корпус (сэндвич) построен с применением технологии вакуумной формовки на основе полиэфирной смолы.

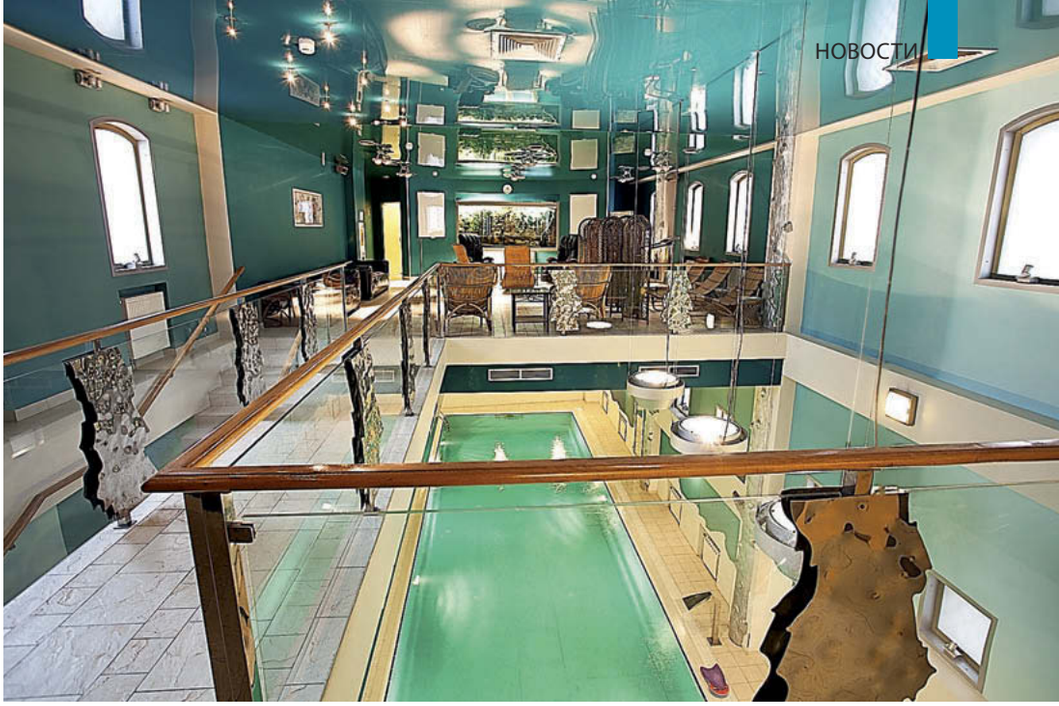
С двумя дизельными Cummins QSB 5.9 Common Rail по 330 л.с. судно развивает до 30 узлов, полученных уже во время первых тестов. На крейсерской скорости 22–24 узла дальность плавания превышает 500 миль. Мореходность Contest 52MC наглядно подтверждает категория RCD «A» (океан).

Оборудование яхты включает гироскопический стабилизатор качки Seakeeper, опреснитель, систему швартовки Integrated Docking, управление всеми электропотребителями Masterbus (Mastervolt), подруливающие устройства и пр. Также есть проект с гибридной электромеханической установкой.

Как и любая лодка Contest, новинка полностью соответствует слогану верфи «Life. Style. Sailing» и выпускается с учетом индивидуальных требований заказчика.

За продвижение в России моторной Contest 52MC и последующих моделей отвечает московский офис Contest Motor Yachts Russia в Royal Yacht Club.

Здоровье — прежде всего



Клуб Dr. Loder открыли почти 10 лет назад на Страстном бульваре, в сердце исторического центра Москвы. Сегодня клуб предлагает самые передовые спортивные услуги, оздоровительные процедуры, уникальный сервис и приятную компанию единомышленников. Оказавшись в свое время первым элитным фитнес-клубом Москвы, Dr. Loder на Страстном и сегодня сохраняет лидирующую позицию и высочайшие стандарты качества. Однако, чтобы отвечать запросам времени и взыскательным требованиям постоянных клиентов, Dr. Loder меняет концепцию, а вместе с ней и название. Теперь это элитарный клуб с комплексным подходом в вопросах здоровья Les Trois Sante/Dr. Loder (в переводе с французского — «Три здоровья»).

Создатели клуба предлагают концептуально новую программу, в основе которой поддержание здорового образа жизни по трем направлениям: физическое, эстетическое и эмоциональное. Широкий спектр общеоздоровительных услуг, фитнес-программ и современная оснащенность залов по-прежнему остаются сильной характеристикой клуба, помогающей решать эстетические задачи клиентов. Высочайший профессиональный уровень тренерского состава, уютная «клубная» атмосфера позволяют позиционировать клуб в сегменте «бизнес+». Членами Les Trois Sante/Dr. Loder являются многие известные люди из мира бизнеса и политики, актеры, представители шоу-бизнеса, художники.

Одним из неоспоримых конкурентных преимуществ клуба является насыщенная клубная жизнь. Клиенты могут не только отдыхать и заниматься спортом, но и общаться в неформальной обстановке, завязывать деловые отношения. Если вы пробовали многое и мечтаете о зоне абсолютного комфорта, позвольте себе такую роскошь — примкнуть к этому клубу и стать гостем до мелочей продуманного фитнес-курорта. Забота о здоровье и комфорте клиента в клубе возведена в ранг наивысшего искусства.

ПОРТ ДУБРОВКА

Мы сохраняем Вашу мечту

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

РЕКЛАМА



Дикие кошки

Новый модельный ряд квадроциклов Arctic Cat

В конце осени в Подмосковье на базе дилерского центра компании «Сумеко» состоялся большой тест-драйв квадроциклов Arctic Cat. На специально подготовленной трассе, оборудованной обязательными для испытаний полноприводных машин препятствиями, публике представили модели, которые будут доступны в сезоне 2013 года. Среди них «луноход» Arctic Cat MudPro 700i — представитель серии квадроциклов, которые уже на заводе подготовлены к сложным условиям эксплуатации (увеличенный дорожный просвет, длинноходные независимые подвески, полный набор режимов работы трансмиссии, лебедка и многое другое).

Arctic Cat 1000i GT хотя и является аппаратом выходного дня, но его можно подготовить к соревнованиям, благо у него полноценная трансмиссия с понижающей передачей и блокировкой переднего дифференциала и независимая подвеска с впечатляющим ходом 25,4 см!

Wildcat 1000i производитель записал в класс ROV (Recreational Off-Road Vehicle). С почти рекордными в классе ходами подвесок аппарат легко переезжает поваленные деревья, развивает и поддерживает высокую скорость по любым дорогам без риска для пилота потерять контроль над ним.

Робот покоряет океан



Устройство Papa Mau (Wave Glider) совершило 9000-мильное путешествие и установило новый мировой рекорд дальности перехода для автономных конструкций. На протяжении перехода Papa Mau по строго заданному маршруту под автономным управлением проводились сбор и передача огромного объема информации с высоким разрешением, касающейся прежде недоступных характеристик океана.

Во время плавания Papa Mau побывал в серьезных штормах, отгоняя назойливых акул; проведя в море более 365 дней, «робот» обогнул Большой Барьерный риф и под конец серфовал, сражаясь с Восточно-Австралийским течением вблизи конечного пункта назначения — Hervey Bay неподалеку от Бандаберга (австралийский штат Квинсленд).

«Мы отправили Papa Mau в плавание, чтобы показать способность технологии Wave Glider не только выживать в открытом море и выдерживать столь длинные переходы; важнее были сбор и передача океанографических данных в сложных условиях и в режиме реального времени из самых отдаленных частей Тихого океана. Миссия завершена», — заявил Билл Вэсс, генеральный директор Liquid Robotics.

Sunseeker в Хельсинки

С 8 по 17 февраля 2013 года в Хельсинки состоится традиционная международная яхтенная выставка Vene Båt. Конечно, по размаху ей трудно соперничать с боат-шоу в Дюссельдофе или Генуе, но в данном случае размер определяет далеко не все. Зимой скандинавские (и не только!) верфи зачастую показывают в финской столице достаточно интересные премьеры. В этом году выставку будет характеризовать своеобразный рекорд — самая крупная лодка экспозиции выросла до 20 метров. Ею станет роскошная моторная яхта Sunseeker Predator 68. Компания Sunseeker North by Wihury Oy Power Products устраивает отдельный премьерный показ этой яхты специально для яхтсменов скандинавских стран и России.

Кроме того, на стенде Sunseeker North будут представлены не менее интересные модели Manhattan 68, Portofino 48 и Portofino 40 — отличный повод посетить Хельсинки и познакомиться с новинками яхтенной индустрии!



Календарь Azimut Yachts

Обычно спокойная и немноголюдная в ноябре итальянская Marina de Varrazze на три дня превратилась в студию под открытым небом. Модели и съемочная группа, вооруженная центнерами оборудования, перемещались от яхты к яхте, выходили в море, создавая прямо на лету удивительные композиции из солнца, моря, великолепных яхт Azimut и женской красоты. Сложнейшей съемке благоприятствовала прекрасная теплая погода, стоявшая с раннего утра и до позднего вечера. Главный фотограф, известный итальянский мастер Макс Сальваджио остался доволен съемками. «Это были три дня напряженнейшей работы, но я рад отметить, что весьма удовлетворен результатом. Мы получили много прекрасных кадров, и я убежден, что календарь будет великолепен! Это бесценный опыт для меня. Спасибо всем, кто принял участие в этих съемках». Azimut Yachts Russia выражает благодарность за содействие и поддержку управлению Marina de Varazze и представителям головного офиса Azimut Yachts в Варацце.

300 круглогодичных стояночных мест *
10 мест для яхт 30–50 метров
Контролируемый доступ на причалы
Стоянка до 25 судов на технической зоне
Кран для подъема судов до 80 тонн
Откачка сточных вод
Бункеровка топливом
* с 2014 года 202 стояночных места с расширением до 300 с 2016 года

СКФ
Морпорт Сочи
ЯХТИНГ РЕСТОРАНЫ БУТИКИ



РЕКЛАМА

Проект «Сочи Гранд Марина» предполагает строительство яхтенной инфраструктуры для стоянки до 300 судов на воде и до 25 судов на технической зоне. Идеальное расположение в центре курорта позволит Вам всегда быть в центре событий.

Строительство завершается в октябре 2013 года. Принимаются предварительные заявки на стоянку.
Цена предоставляется по запросу.

Москва +7 495 660 46 12
Сочи +7 862 260 97 71
www.morport-sochi.ru
www.sochigrandmarina.com

Если говорить о доступе в моторный отсек, то разница, как между дворцом и лачугой, только лодка с IPS на воде идет мягче, управляется точнее и ощущается более тихой



А ЧТО ЛУЧШЕ?

ДЭВИД МАРШ: *Когда мы провели тесты двух почти одинаковых лодок с приводами IPS и поворотно-откидными колонками, то сами удивились результатам.*

Когда компания Volvo Penta в 2005 году начала выпускать свою пропульсивную систему с днищевой колонкой, никто не предполагал, что она станет конкурировать с поворотно-откидными колонками того же бренда. IPS была нацелена на лодки со стандартными гребными валами. Тем не менее соперником самой мощной пока установки с колонкой Volvo Penta (двигатель 400 л.с.) оказалась самая «хилая» IPS 350, выдающая только 260 л.с., и судостроители рассматривают эту систему в качестве альтернативы для некоторых проектов.

Среди всех лодок длиной до 54 футов с днищевыми колонками, которые мне довелось тестировать, на добрый десяток можно было бы установить транцевые колонки. Для некоторых, например, для Windy Chinook 44 покупателям предлагают оба варианта на выбор. Но чтобы на одной лодке увидеть обе системы! Скорее можно встретить летающую свинью.

Возможность выявить плюсы и минусы этих двух систем — в один и тот же день, в одинаковых условиях и на идентичных лодках — нас сильно обрадовала. Компания Nord West любезно предоставила «на блюдечке» две своих отличных лодки 430 Sports: одну с парой D6 (400 л.с.) и колонками, другую — с двумя IPS 600 (435 л.с.). И была гонка…

Кто победил? Лодка с IPS была на 500 кг тяжелее за счет большего количества топлива и воды, посему давайте расценивать 37,4 узла у 430 Sports с колонками против 37,1 узла с IPS как ничью. Победила дружба и… Nord West 430 Sports. Однако дополнительные 9% мощности, которые необходимы лодке с IPS для достижения практически той же скорости, неизбежно влияют на расход топлива. Как показал тест, на крейсерской скорости 30 узлов IPS «съедают» 115 л/ч против 105 л/ч у поворотно-откидных колонок. При меньших скоростях эта разница возрастает. На 20 узлах получилось 88 л/ч и 74 л/ч соответственно — лодка с IPS оказалась прожорливее на 19%. Это не столь важно, если море спокойное и можно лететь на полном газу, но когда погода портится и скорость вынужденно падает, возникает некоторая проблема.

Если рассматривать аспект удобства обслуживания двигателей, то здесь дворец аллегорически противопоставим лачуге. Колонки вывешены за транец, тогда как приводы IPS установлены под днищем. Посему двигатели этой системы смещены гораздо дальше в нос и занимают немало пространства, которое на лодке с колонками остается свободным для удобного обслуживания моторов.



Два одинаковых Nord West 430 Sports в гонке

Лодка с поворотно-откидными колонками обладает еще одним преимуществом. С IPS управление ходовым дифферентом осуществляется только с помощью транцевых плит. Лодки с колонками тоже оборудованы плитами, но изменять дифферент можно и меняя откидку «ног». Насколько это эффективно — вопрос, зависящий от конкретной лодки, но на некоторых моделях я с успехом пользовался обеими возможностями.

Что же получается? Игра в одни ворота? Вовсе нет. Движущей силой успеха IPS была волшебная маневренность при управлении лодкой с помощью джойстика. Volvo Penta приспособила джойстик и для транцевых колонок, но за счет своей более приятной геометрии джойстик IPS почти вне конкуренции: с ним управление более плавное и мягкое, лодка идет тише, и вообще им приятнее работать (джойстики обеих систем уже унифицированы. — Прим. ред.). Лодка с колонками на ходу оказалась шумнее — не так чтобы очень, но достаточно заметно, особенно в поворотах. Однако управление обеими лодками стало большим и приятным сюрпризом.

Я уже было решил, что мне больше нравится управлять лодкой с транцевыми колонками, более живой и шустрой, и поторопился. Nord West 430 с IPS 430 не уставал энергично нарезать красивые дуги вокруг островов шведского архипелага, иногда делая пируэты вокруг волн, так как погода вдруг испортилась. И делал это гораздо спокойнее и непринужденнее, нежели лодка с транцевыми колонками. Конечно, расходы здесь возрастут примерно на £ 25 000, но зачем вообще нужны деньги, если не тратить их на лодки? MBY



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

ЧУВСТВОВАТЬ ПРЕВОСХОДСТВО

Производство.Гарантии.Качество.

подробная информация на сайте www.velvette.ru
8(843)227 52 28

VELVETTE® MARINE

РЕКЛАМА

Смелость и осмотрительность — качества не взаимоисключающие, но дополняющие друг друга



ПОД ПАРУСОМ

БОРИС ЛАШКОВ, яхтенный капитан: *Раз уж попал в шторм, важно не терять самообладания.*



Яхта, летящая с предельным креном, — это незабываемо

Как-то в Греции мы зашли на остров Крит на взятой в чартер парусной яхте длиной 50 футов. Мы — это наш экипаж: я, яхтсмен со стажем, и мои приятели, парусную подготовку которых следует счесть весьма условной.

На восточной стороне острова есть большая бухта с очень высоким берегом и крепостью. Когда подошло время переходить на другой остров, у меня возникло сомнение: правы ли мы, поступая таким образом? Ветряки на горе были остановлены и переведены во флюгерное положение, что свидетельствовало о сильном ветре. Проявив предусмотрительность, мы сели на мопеды и поднялись на гору проверить, что творится в открытом море. Картинка была так себе, но не криминал — по крайней мере, с горы.

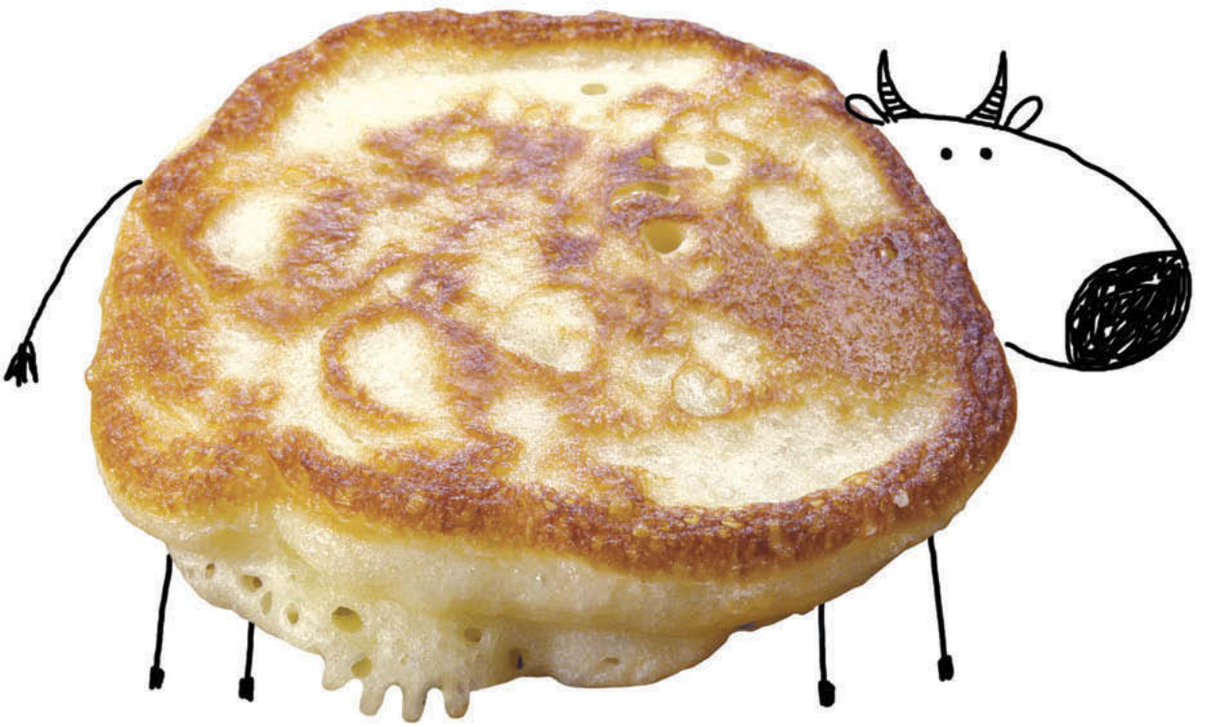
Компаньоны подбивали меня не пасовать и выходить в море. «Черт с вами», — подумал я, и все стали готовиться к выходу. Перед тем как мы отдали швартовы, к нашей яхте подошел местный рыбак и посоветовал не делать глупостей и переждать непогоду. Предупреждение было правильное, только остановить процесс у меня уже не хватило духа. Но я высадил на берег женскую часть команды со словами, что в бой идут одни мужики. В любом случае, в море интересней, чем сидеть на берегу.

В бухте ветра было мало, и, заведя двигатель, под одним стакселем мы пошли к выходу из бухты, таща за собой на буксире маленький тузик. Было очевидно: на выходе нас накроет, но то, что мы получили в действительности, многократно превысило все ожидания. Ветер пришел одной большой кувалдой! За секунду сбылись все наши «мечты» о морских приключениях. Мы легли на борт с креном почти в 90°, запасной якорь в ахтерпике сорвался с креплений и, пробив переборку, залетел в румпельное отделение, по пути сорвав штуртросы рулевого управления. Двигатель, не предназначенный для работы на боку, чихнул и заглох. Тузик взлетел в воздух, перевернулся и припечатался к воде вверх килем. Самое противное, что с подветра у нас виднелся остров, и не так чтобы уж очень далеко.

Страшно было подумать, как оно вышло бы, выйди мы в море всей командой, с женщинами! Началась борьба за живучесть! Убрав стаксель, избавились от крена и безумного шума от хлопающего на штормовом ветру паруса. Спустя еще десять минут прокачали и запустили дизель. Только после этого обнаружились проблемы с рулевым управлением. Решили и их, отправив в румпельное наиболее «компактного» члена команды с необходимым комплектом инструментов.

Самой неожиданной головной болью оказался тузик. Его наглухо приклеило к воде. Идти с ним было решительно невозможно: это был даже не плавучий — это был совершенно мертвый якорь! Оторвать тузик от воды не хватило сил у пяти мужиков! Пришлось проткнуть ножом днище, чтобы внутрь попал воздух…

Заняло все наше приключение полчаса. Дольше получилось его описывать, а рассказов потом хватило на целую зиму. MBY



скучаете по мясу?

новый мясной ресторан
от GINZA PROJECT

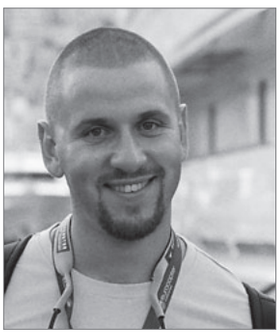
РИБАЙ

мясо, мясо, мясо...
и не только мясо!

GINZA PROJECT
www.ginzaproject.ru

Казанская ул., д. 3, тел.: 912 96 21

Что будет, если в топливо для лодки вам подольют изрядное количество воды? Ничего хорошего!..



ЗА ЧТО МНЕ ЭТО?

АНТОН ЧЕРКАСОВ: *Раз за разом вы сливаете воду из сепаратора, понимая, что на запланированном путешествии можно ставить крест.*

Хочу поговорить о наболевшем. Представьте себе вполне банальную ситуацию, с которой может столкнуться любой из читателей MBY, владеющий лодкой. Настал счастливый день: наконец вы получили с верфи свою долгожданную новенькую моторную яхту. На поездки по выставкам и выбор конкретной модели потрачена уйма времени; доставка и таможенное оформление израсходовали километр нервных клеток, и вот теперь все это позади. Лодка прибыла к вам уже в конце сезона, но на оставшийся месяц у вас наполеоновские планы. Семья отправлена на юг, с партнерами по бизнесу согласовано двухнедельное отсутствие, разработан интересный круизный маршрут, по ходу которого заказано топливо, вода и прочее снабжение. Вместе с компанией приятелей (они тоже поменяли все свои планы ради заветных двух недель) вы в большом количестве закупаете провизию и разнообразные рыболовные снасти — если уж идти в море, то отдыхать и получать удовольствие нужно на полную катушку.

Выход назначен на ранее утро и предварительно согласован с пограничниками, судно загружено и заправлено накануне вечером. От волнения вы еще долго не можете уснуть, и, поднявшись затемно, начинаете проверять по списку вещи на борту, припасы и уровень масла. После завтрака наспех всем уже не терпится отдать швартовы — поворот ключей оживляет двигатели, и под завистливые взгляды провожающих яхта быстро уносит вас вперед к незнакомым берегам, которые… вам не суждено увидеть в этот раз.

Спустя полчаса на посту управления срабатывает сигнализация — пронзительный писк заполняет весь салон, а вы, не ожидая подвоха, пытаетесь понять, в чем дело. Через несколько минут, когда левый двигатель начинает сбоить, проблема становится очевидной — вода в топливе. Вынужденная остановка — и вы с головой уходите в моторный отсек, чтобы осушить сепаратор. Неисправность в начале пути — примета плохая, но в наших реалиях стакан воды на тонну топлива практически неизбежен, а «умные» фильтры и агрегаты Volvo Penta пострадать от этого не должны.

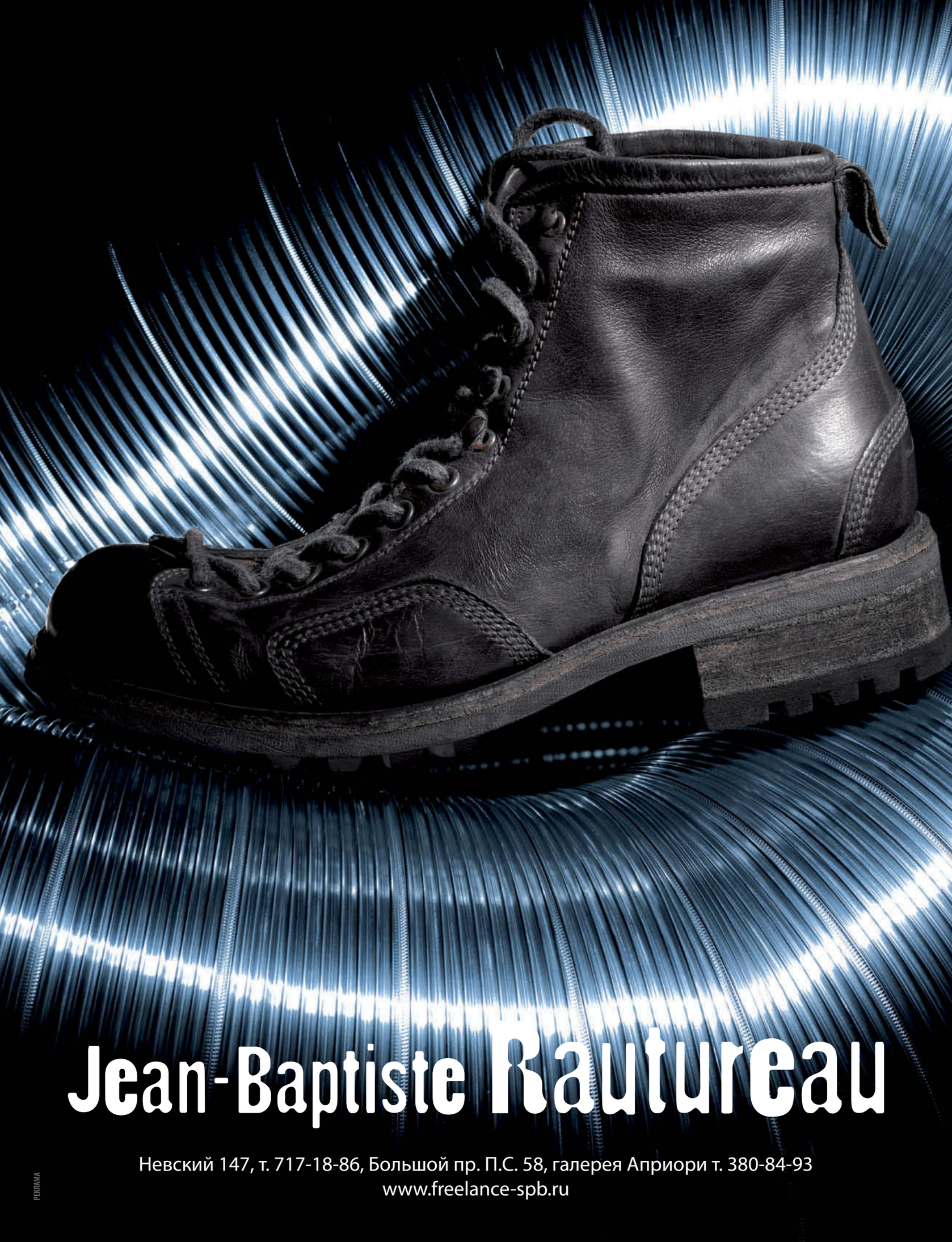
Вода слита, моторы заведены, и яхта продолжает движение навстречу поднимающемуся над горизонтом солнцу, а экипаж, тут же напрочь забывший о досадной остановке, уже готовится вкушать второй завтрак.



В контрольной канистре хорошо видно соотношение топлива и воды

Через пятнадцать минут мерный гул моторов и плеск воды снова нарушены визгом сигнализации. Вы повторяете процедуру слива воды из сепаратора, но на лицах попутчиков уже заметна озабоченность. Снова старт, и снова красная лампочка на консоли свидетельствует о том, что движение невозможно. Единственное решение — повернуть назад и двигаться к дому на одном моторе (к счастью, проблема только с левым баком), чтобы не запороть второй. У причала в марине, все еще пытаясь спасти путешествие, вы начинаете откачивать содержимое бака ручной помпой и испытываете шок: топливом увиденное назвать нельзя! Из десяти литров выкачанной мутной жижи восемь оказываются ржавой водой! Откуда?! Бункеровка производилась из принадлежащего вашей компании бензовоза, и кому могло прийти в голову слить часть солярки, «разбодяжить» ее водой, чтобы заправить новую яхту босса? И за что нам такое наказание?!

Вопрос этот, к сожалению, риторический. Я не буду говорить, где и на какой яхте случилось описанное выше, в каком городе или регионе — это не столь важно. Такое может произойти с любой яхтой, но адрес — он хорошо известен: это наша с вами страна. MBY



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

REKLAMA

Нет ничего невозможного!

В декабре в королевском яхт-клубе Монако прошло торжественное завершение четырехлетнего проекта «Пангея» — экстремальной экспедиции по всем океанам и континентам Земли под руководством легендарного путешественника Майка Хорна. Познакомившись с ее участниками, мы постарались понять, в чем соль «Пангеи».

Текст **Дмитрий Шаромов и Антон Черкасов** Фото **Дмитрий Шаромов**

ВИДЕО

vimeo.com/8012198




www.mikehorn.com
MIKE HORN
Mercedes-Benz
OFFICINE PANERAI
GEBERIT
PANGAEA
Mercedes-Benz
OFFICINE PANERAI
GEBFRIT

За ночь палубу засыпало сантиметровым слоем черного песка





На первой странице:
Встреча с айсбергами недалеко от канадской провинции Нунавут.

Сверху вниз:
Извержение вулкана на острове Баррен.

Pangaea под парусом в водах Малайзии.

Прежде чем отправиться в экстремальную экспедицию Pangaea по закоулкам планеты вместе с группой подростков, Майк Хорн неоднократно испытывал себя в суровых одиночных экспедициях. Среди них Latitude Zero — кругосветка длиной в 40 000 км по экватору без использования моторной техники — и путешествие Arktos вокруг Северного полярного круга длительностью 27 месяцев. Майк покорял восьмитысячники без кислородных баллонов, достигал Северного полюса на лыжах в полярную ночь и провел в экспедициях 25 лет своей жизни. Человека с таким послужным списком едва ли назовешь обычным, поскольку так закалить тело и характер удается лишь единицам.

Майк — человек действия, и представить его другим невозможно. Он родился спустя ровно столетие после «Наполеона полярных стран» Руаля Амундсена, который еще в детстве стал его кумиром. Ночи напролет маленький Майк читал с фонариком дневники Амундсена — он по-своему переживал его

>>>

С новым летом!

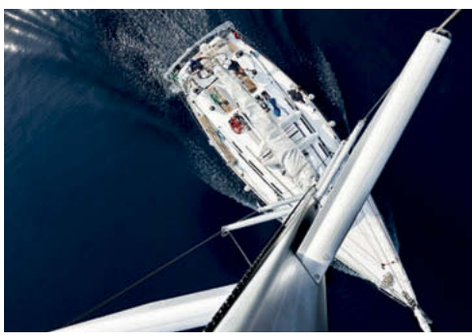
КРУПНЕЙШАЯ В СЕВЕРНОЙ ЕВРОПЕ ВЫСТАВКА КАТЕРОВ И ЯХТ

2013





lodkaexpo.ru





Выставочный центр Хельсинки
8.–17.2.2013

Добро пожаловать на Международную выставку катеров и яхт! На Хельсинкской выставке катеров и яхт представлены самые последние модели всех известных отраслевых производителей, а также другие новинки в области аксессуаров для лодок.
Приходите познакомиться! Тема выставки в этом году - парусный спорт

Часы работы: пт 8.2 с 15 до 18 сб-вс 9.–10.2 с 10 до 18, пн-пт 11.–15.2 с 12 до 20 сб 16.2 с 10 до 18, вс 17.2 с 10 до 17

vk.com/lodkaexpo

Стоимость входных билетов: Взрослые – 16 €, дети (7-15 лет), пенсионеры, солдаты действительной военной службы, студенты – 10 €, семейный билет (макс. 2 взрослых с детьми не старше 16 лет) – 37 €, дети до 7 лет – бесплатно, дети до 12 лет только в сопровождении взрослого.

Suomen Messut



МАЙК ХОРН, экстремальный путешественник

Воплощение «Пангеи» оказалось успешным, хотя многие до последнего момента в это не верили. От года к году активность вокруг проекта нарастала, и мне приятно, что побывавшие в экспедиции молодые люди продолжают начатое мной дело в области экологического образования и социологии. Они работают в развивающихся странах, читают лекции в школах и университетах, создают общественные организации, а значит, мои усилия потрачены не зря. В планах на будущее у меня стоит «Панталасса» — еще более масштабный проект, в котором будет задействован 55-метровый катамаран с научными лабораториями на борту (его я тоже собираюсь построить за год!) и учебные центры в разных частях света. Я хочу привлечь к экологическим проблемам планеты не только ученых, но и бизнесменов, показав им через «Панталассу» мир таким, каким его вижу я. Интернет: www.mikehorn.com



экспедиции и старался находить собственные решения для вставших перед полярниками проблем. Отец Майка, профессиональный регбист, с детства прививал мальчику привычку к атлетическому образу жизни, однако вместо олимпийских игр Майк попал на войну в Анголу. В отборочном лагере подразделений спецназа в его «призыве» оказалось полторы тысячи человек; спустя несколько месяцев изнурительных тренировок и жесткого отбора из них осталось лишь пятеро, среди которых был и Хорн. Он единственный из этих пятерых смог вернуться живым после всех заданий, а профессиональная военная подготовка оказалась базовым навыком для выживания в будущих экспедициях. С тех пор девизом Майка стало «Нет ничего невозможного», и своим примером он уже который раз доказывает это.

Свое название масштабная четырехлетняя экспедиция получила от имени гигантского доисторического материка Пангея, который омывался океаном Панталасса и некогда объединял все существующие ныне континенты. Майк давно вынашивал идею подобного проекта: странствуя по планете, он неминуемо сталкивался с губительным влиянием человечества на окружающую природу и однажды понял, что может использовать свой колоссальный опыт путешественника для привлечения внимания общества к экологическим проблемам. «Майк не любит, когда его экспедиции принимают за простые поездки за адреналином и красотой, — рассказывает участница индийского этапа «Пангеи» Елена Киселева. — Для него очень важна высшая цель, будь то испытание человеческих возможностей в одиночных походах или образовательный компонент в нашей экспедиции». Немалую роль в сохранении существующих экосистем, по мнению Хорна, могут сыграть дети, а для этого им необходимо показать все головокружительное многообразие ландшафтов,

Лодку построили всего за 9 месяцев, и обошлась она сравнительно недорого

>>>









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

РЕКЛАМА



После соответствующей подготовки ребята уверенно преодолевали 200-метровые стенки

биогеоценозов и мест, где присутствует жизнь на Земле. Жизнь — это вода, а значит, в путешествии между осколками Пангеи не обойтись без подходящего судна.

Майк давно мечтал о настоящей океанской яхте и четко знал, какой она должна стать. Поэтому к началу экспедиции у него была готова 35-метровая высокотехнологичная парусная лодка с корпусом ледового класса. Создать ее было непросто. Когда Хорн впервые пришел со спецификациями *Pangaea* к своему главному спонсору, Mercedes-Benz, ему вежливо отказали в финансировании, сославшись на то, что он живет фантазиями и организовать подобное масштабное путешествие с подростками, равно как и построить судно за год, у него не выйдет. Но Майк не из тех, кто смиренно принимает отказы. Знакомые по тренировочным лагерям спецназа в Бразилии помогли ему выйти на верфь Equipe Thierry Stump в Сан-Паоло, где можно было сварить корпус, после чего он начал искать для него материал — морской алюминий. На металл требовалось около € 3 млн, на тот момент у Хорна не было ни цента на яхту, и он обратился к владельцу алюминиевого завода с просьбой дать металл в кредит. После знакомства с биографией путешественника в Интернете тот согласился, но поставил условие: если в течение полугода с момента готовности лодки материал не будет оплачен, то *Pangaea* отходит кредитору. Затем Майк начал набирать рабочих, зачастую нанимая народ прямо с улицы. Для людей, давно работающих в яхтенной индустрии, это звучит дико, но для Хорна на тот момент это был путь решения проблемы. Нет толковых сварщиков по алюминию? Что ж, их можно обучить. И Майк вызывает на два месяца в Бразилию своего друга, профессионала в этом деле. Нечем платить зарплату? Люди работали за еду и за честное слово Майка, гарантировавшего выплатить все задолженности позже. С фотографиями готового корпуса Майк снова едет в офис Mercedes-Benz, где ставит вопрос ребром, подкрепляя тезис «о невозможности» живыми иллюстрациями, и немцы соглашаются финансировать ориентированный на экологическое образование «зеленый» проект.

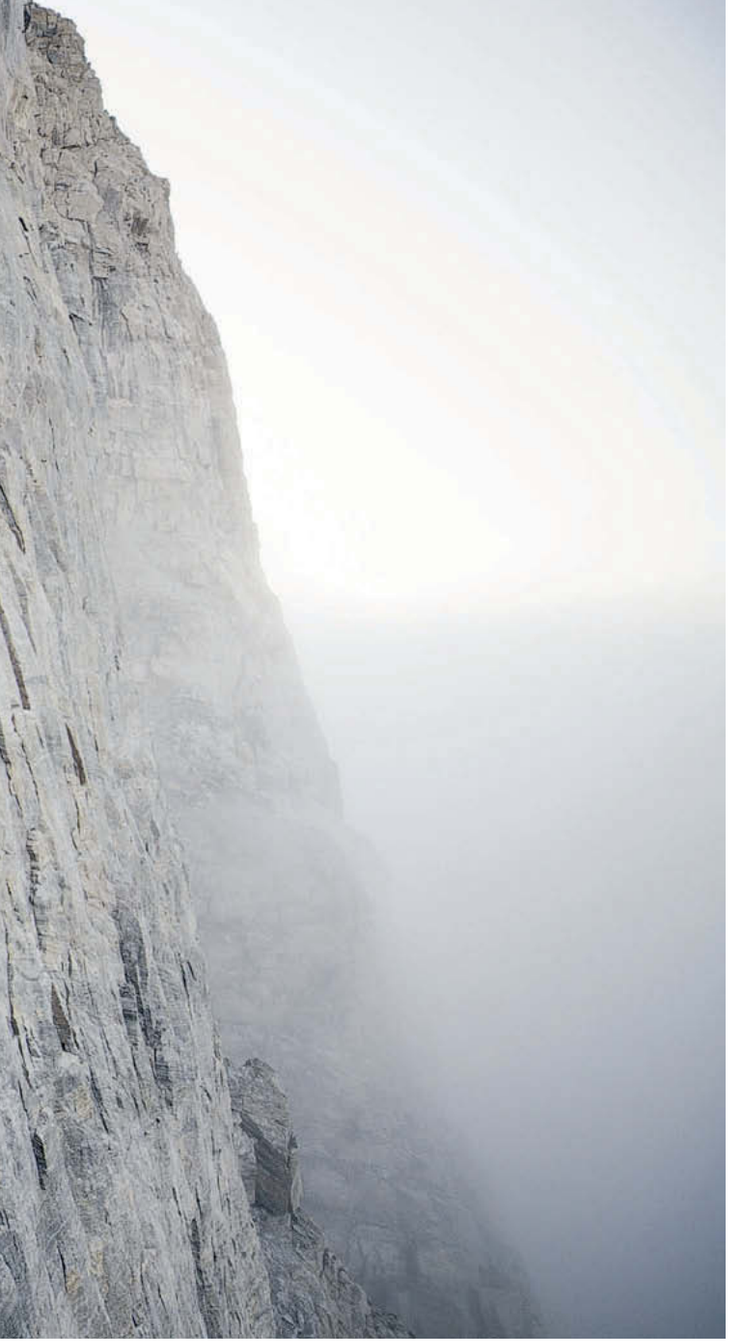
Корпус *Pangaea* выполнен из годного для переработки алюминия; на борту установлены экономичные двигатели Mercedes-Benz BlueTec OM457LA (конвертацию под морские условия выполнила бразильская компания Megatech) со сведенной к минимуму вредностью выхлопа; экологичные источники электроэнергии — фотоэлектрические панели плюс ветряк на корме. Корпус специально оставили неокрашенным, а главную палубу покрыли бразильским тиком для безопасности. Площадь

Вверху:
Отдых на стенке во время восхождения, Канада.

На странице справа, сверху вниз:
Путешественники в пещере Ветров на Борнео.

Яхта в водах реки Риу-Негру, Амазония.

Майк учит подростков управлять судном при движении по реке.







«Пангея» стартовала в 2008 году с Огненной Земли



парусного вооружения составила 600 квадратных метров, а наиболее важное оборудование вроде навигационных систем, генератора и опреснителя продублировано на случай непредвиденного выхода из строя. Снабженная подъемным килем лодка должна не только справляться со штормами, течениями и льдами, но оставаться инструментом общения с миром даже на краю Земли, ведь «Пангея» — в первую очередь образовательный публичный проект, а не одиночная кругосветка. Для этого на борту яхты предусмотрена кают-компания на 18 человек и современный медиацентр, откуда передаются фото- и видеорепортажи, а также ведется онлайн-дневник путешествия.

Благодаря упорству и нестандартному мышлению Хорна яхту построили всего за 9 месяцев, и она обошлась почти в 5 раз дешевле, чем предлагали известные верфи, собиравшиеся выполнить заказ за три года! К побережью Атлантики *Pangaea* везли на гигантском военном трейлере (таких в стране было всего несколько штук) в сопровождении полиции, по дороге разбирая низкие мосты, а Майк в это время



ЧАСЫ ДЛЯ «ПАНГЕИ»



Специально к началу экспедиции один из спонсоров «Пангеи» часовая мануфактура Panerai выпустила специальную модель совмещенных с глубиномером часов Luminor 1950. Panerai, известная своими спортивными высокотехнологичными инновационными часами, предложила Майку Хорну использовать в путешествии Luminor 1950, чтобы испытать их на предмет стойкости и функциональности. Диаметр монолитного титанового корпуса часов составляет 47 мм, как у классических моделей Luminor с глубиномерами. Прибор питается от литиевой батарейки, гарантированно снабжающей энергией электронный модуль на протяжении 500 часов. Для безопасности часы оснащены механизмом предупреждения о разрядке аккумулятора. В этом случае, стрелка, будучи активированной, медленно перемещается от положения Off к нулю, затем так же медленно возвращается в положение Off, и все функции глубиномера блокируются. Luminor 1950 выпускается ограниченным изданием, в комплект часов входят два фирменных ремешка: резиновый с традиционной крупной застежкой из матовой стали и логотипом завода Panerai и запасной — для надевания поверх гидрокостюма.

находился на борту и занимался доделкой мелочей. После этого он в одиночку перегнал лодку в Европу, сходил на «тест-драйв» в Гренландию и, вернувшись во Францию, нашел первого члена экипажа. Им стал 21-летний француз Тристан, присутствовавший на презентации проекта в одном из яхт-клубов. Вечером он объявил Майку (говорящему на пяти языках!) о своем желании отправиться с ним, добавив, что не владеет английским и не имеет навыков яхтсмена. В ответ он услышал: «Если ты действительно хочешь пойти со мной, будь завтра на борту в восемь утра». У Тристана оставалась ночь, чтобы уволиться с работы, объяснить ситуацию родителям и своей девушке, и на рассвете он уже гнал в марину на машине, которая… сломалась по пути. Добравшись на попутках, парень буквально влетел на пирс и запрыгнул на уже отходившую яхту в 8.15. В тот день ему повезло — обычно пунктуальный Майк задержался на четверть часа. Уже четыре года Тристан ходит с ним по океанам и за это время успел стать высококвалифицированным профессиональным яхтсменом.

Экспедиция стартовала в октябре 2008 года из Ушуайи (Огненная Земля). «Пангея» не была похожа на кругосветку в привычном для яхтсменов понимании: сменяющие друг друга группы школьников и студентов проходили различные этапы экспедиции на всех материках и участвовали в некоторых морских переходах, однако между ключевыми точками маршрута яхту перегоняли 2–3 члена экипажа.

«Подростки!?» — спросите вы. Да, Хорна неоднократно пытались отговорить от затеи экстремальных путешествий с подростками, однако он настаивал на своем, уделяя колоссальное внимание их подготовке и обеспечению экспедиций, в ходе которых не было ни одного сколько-нибудь серьезного несчастного случая.

«Я попала в этот проект отчасти благодаря социальным сетям,— рассказывает участница похода

>>>



Престижные награды, учрежденные ведущими катерными журналами Великобритании

Обратный отсчет времени до вручения самых весомых наград в области морской техники начался. Среди лодок всех типов и размеров претендовать на награды могут только те, которые были протестированы редакциями журналов Motor Boat & Yachting или Motor Boats Monthly. Оцененные исключительно за их возможности, обладатели наград непременно окажутся достойными вашего внимания.
Список победителей будет опубликован в следующем выпуске журнала.

MOTOR BOAT & YACHTING

MOTOR BOATS MONTHLY

НОМИНАЦИИ:

Первая лодка
Быстроходные катера
Катера с рубкой и walkaround
«Траулеры» и лодки с кормовой каютой
Спортивные круизеры
до 45 футов
свыше 45 футов
Яхты с флайбриджем
до 55 футов
свыше 55 футов
Суперяхты

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ПРИЗ GARMIN:
Лучший сервис

ВАШЕ МНЕНИЕ!

Приз Garmin Outstanding Service Award — самый престижный знак одобрения за выдающийся уровень сервиса, и кому лучше судить об этом, как не людям, эксплуатирующим лодки? Победитель будут определяться среди компаний, о которых в жюри сообщат владельцы лодок.

mby.com/awards



Сверху вниз:
Восхождение по леднику на Баффиновой Земле, Канада.

Путешественники на перевале в горах Пакистана.

На пути к Северному магнитному полюсу.





к Северному магнитному полюсу московская студентка Мария Баранова.— Увидев фотографии из прошедшего в Индии этапа, я зарегистрировалась на сайте Майка и оставила заявку на участие в экспедиции на Камчатку. Однако на тот момент мне уже исполнился 21 год, а возрастные рамки участников ограничивались 20 годами. Все мои попытки убедить организаторов, что один год ничего не решает, потерпели неудачу, и на Камчатку я не поехала. Но для следующей точки «Пангеи» — Северного магнитного полюса — я уже проходила по возрасту (ограничение до 22 лет). После предварительного отбора по анкетам настала очередь видеопрезентации, где претендентам предлагалось рассказать о себе. Я сразу поняла, что это не должен быть банальный рассказ в глазок объектива, и мы с друзьями использовали креативный подход в виде интервью с белым медведем. Представляете: сработало!»

По итогам предварительного отбора Майк приглашал 16 претендентов на каждый этап экспедиции в тренировочный лагерь «Пангеи» в швейцарских Альпах, где он вместе в командой профессионалов по выживанию учил ребят спать на льду, ставить палатки в метель, передвигаться по джунглям, пустыням и находить выход из, казалось бы, патовых ситуаций. Именно там Хорн выбирал 8 участников, которым предстояло побывать на Антарктическом полуострове, в Индонезии, Новой Зеландии, Индии, Непале, Китае, в Сибири и на Северном магнитном полюсе, в Южной Африке и Амазонии, США и Канаде. «В лагере нас ждала не только строгая медкомиссия и изнурительные тренировки,— поясняет Маша.— Тяжелее всего было проходить всевозможные тесты на выносливость, причем не только физическую, но и психологическую. Если ты не выкладывался на честные 120%, то появлялся серьезный риск не пройти отбор. А кто-то добровольно оставлял борьбу из-за личных принципов, как, например, один

«Пангея» не похожа на типичную кругосветку

>>>


ГАЛЕРЕЯ БУТИКОВ
GRAND PALACE
Гранд Палас
Grand Palace
Ты можешь себе это позволить!
РОЖДЕСТВЕНСКИЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ
НЕВСКИЙ ПР., 44 - ИТАЛЬЯНСКАЯ УЛ.,15
+7 (812) 710 5504, 449 9344, WWW.GRAND-PALACE.RU

Из таких эпизодов складывается представление о мире, из них состоит сама жизнь







Сверху вниз, слева направо:
Высадка на редкий столообразный айсберг ради эффектной фотографии.

Молодые исследователи в пещерах Мулу, Малайзия.

Переход на верблюдах по пустыне Гоби, Монголия.

мальчик-вегетарианец, отказавшийся есть животную пищу, без которой в Заполярье не выжить».

Познавая жизнь путешественника и первопроходца, молодые люди в первую очередь узнавали себя. Бывало, что сильные телом не выдерживали и ломались, а слабые, наоборот, показывали силу духа перед лицом новых испытаний. После соответствующей подготовки участники уверенно преодолевали 200-метровые отвесные стенки на Баффиновой Земле, прыгали вслед за Майком в мутные воды Риу-Негру (крупнейший приток Амазонки); волокли сани по ледовым пустыням Арктики, где любая неучтенная мелочь может стать фатальной.

«В бою оказалось тяжелее, чем в учении,— смеется Мария.— Свой первый торос с 50-килограммовыми санями за спиной при собственной массе тела всего 54 кг я преодолевала 40 минут со слезами на глазах. Сложно сказать, пошла бы я сейчас на подобный подвиг, зная об этом заранее. Там, всего в сотне километров до цели, многим из нас пришлось принять, быть может, самое серьезное решение в жизни. В тот день Саския, самая тренированная среди нас девушка из Германии, решила

Майк ждал от нас борьбы за свою мечту

на пару часов снять солнцезащитные очки и получила ожог глаз. Ослепнув, она не смогла идти, поэтому пришлось разбить лагерь в надежде, что на следующий день ей полегчает. Но зрение не возвращалось, психологически она была сломлена, и стало ясно, что ее нужно отправлять назад. Майк вызвал самолет и сказал, что с пострадавшей придется отправиться половине группы, так как на полюсе вызов второго рейса потребует больших незапланированных расходов. Он дал нам, молодым, час на то, чтобы решить, кто сходит с маршрута, а кто остается. Большинство было на стороне Саскии, и лишь мы с китайцем Феликсом твердо решили идти до конца, поскольку знали, что ничем не можем ей помочь, да и совесть не позволяла мне отказаться от мечты. Когда ребята улетели, мы узнали от Майка, что он ждал от всех нас борьбы за место в экспедиции, за свою мечту и был готов оплатить дополнительный перелет, если бы мы хором отказались улетать с Саскией. Это может показаться немного жестоким, но Майк тогда поступил справедливо, дав нам возможность самим сделать выбор».

За время путешествия с участниками «Пангеи» происходило много неожиданных событий, которые сложно было предугадать. Однажды утром на якорной стоянке близ одного из Андаманских островов ночевавшие на палубе члены экипажа обнаружили, что

>>>

Moscow Boat Show

VI международная выставка катеров и яхт

Московское Боут Шоу

12-17 марта 2013 года

МВЦ «Крокус Экспо», III павильон












ufi Approved Event

Организатор: Крокус Экспо Международный выставочный центр

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





PANGAEA

Год постройки: 2007.
Длина: 32,85 м **Ширина** 9,00 м
Осадка (по килю*) 2,23–5,95 м
Водоизмещение 125 т (полное)
Двигатели 2 × Mercedes-Benz (440 л.с.)
Общая площадь парусов 593 кв. м
Дизайн Майк Хорн/Equipe Thierry Stump

* во время первого похода в Антарктику при шторме был потерян подъемный киль яхты, однако новый ставить не стали, поскольку Майк решил, что мореходные качества судна без него даже улучшились. Осадка без киля стала менее двух метров.



Пешком по дюнам, пустыня Гоби, Монголия.

Велосипедная прогулка по Южной Африке.

судно и они сами покрыты сантиметровым слоем черного песка, будто племя туземцев поднялось с берега на борт, не помыв ноги. «Как раз заканчивалась моя ночная вахта, — рассказывает Елена Киселева, — и я собралась будить американку, которая должна была меня сменить. Она уже не спала, и мы с удивлением обнаружили, что яхта засыпана пеплом и песком». Оказалось, ночью на острове началось извержение вулкана, который каждые 6–7 часов выплевывал из темного чрева фонтаны огромных валунов и пыли. Интересно, что видимость в океане при этом оставалась поистине фантастической, и путешественники исследовали с аквалангами восстанавливающиеся после цунами 2004 года морские сообщества. Не менее захватывающим оказалось и зрелище морского пира во время миграции сардин в Тихом океане на пути к Японии. Вода на сотни метров бурлила, словно кипяток, в котором тунцы, птицы, дельфины и киты, казалось, наедались на всю жизнь. Из таких эпизодов у людей складывается представление о многообразии нашего мира, из них состоит сама жизнь и приходит понимание многих вещей, недоступное в суете повседневности. «Пангея» — лишь инструмент, способный установить тонкую связь между обитателями каменных и настоящих, живых джунглей, и воспользоваться им может каждый. Нужно только очень захотеть. MBY

НОВЫЙ РЕСТОРАН
в Санкт - Петербурге





Putanesca

BAR + KITCHEN

Итальянская и европейская кухня

•

Авторские коктейли

•

Миксы любимых диджеев

•

время работы
пн-пт с 12:00 до 23:30
сб-вс с 12:00 до последнего гостя

Наш адрес ул. Белинского д. 6
тел. 922 33 80
WWW.PUTANESCA.RU

ТРИЖДЫ ЛУЧШИЙ

Безупречный в своем изяществе, начиненный взрывной энергией, способный достигать внушительных скоростей и при этом остающийся функционально комфортным — таким предстал перед публикой на боат-шоу в Каннах новый Pershing 82. Давайте знакомиться с обладателем сразу трех престижных наград.

Текст **Михаил Романов** Фото **Pershing (Ferretti Group)**







Солидные зарубежные яхтенные выставки я люблю в первую очередь за уникальную возможность увидеть в течение нескольких дней целый флот новых моделей. Потом весь год можно постепенно доставать из «запасников» впечатления и факты, и с наполнением журнала актуальными сюжетами проблем не будет.

Теперь пришел черед Pershing 82 — новинки итальянского судостроения, ярко представленной в Каннах минувшей осенью. Считается, что проект Pershing 82 стал современной интерпретацией своего успешного предшественника — Pershing 80. Спорить не буду, но я рассматривал эту яхту на выставке как совершенно самостоятельную и особенную «боевую» единицу скоростного прогулочного флота.

Появление новой быстроходной моторной яхты типа open ждали давно, и она не разочаровала. В профиль Pershing 82 выглядит довольно изящно и вместе с тем более агрессивно, чем предшествующая модель. На эту «мельницу» «льют воду» удлиненная надстройка и форма ее бокового остекления, угол наклона форштевня и почти параллельный ему транец, внешний цветовой контраст корпуса и элементов надстройки. При этом удлиненные формообразующие линии позволяют предположить увеличенные внутренние объемы, что оказывается правдой.

Внутри Pershing 82 доминирует типичный европейский дизайн. Главным ориентиром основных стилистических вариантов для просторного и действительно высокого салона является максимальная гибкость и обитаемость пространства. Диваны можно двигать, меняя конфигурацию этой зоны отдыха. Между диванами и постом управления расположена обеденная зона, от которой есть выходы на палубу. Выглядящая предельно легкой меблировка выполнена из пористого дуба, а полы — из дуба, отделанного под венге. Освещение в салоне решительно новаторское: бортовые окна стали шире и получили открывающиеся элементы — в салоне стало больше света и воздуха. Интересно устроено современное и стильное освещение: светодиодные ленты, встроенные линейно вдоль подволока, дают рассеянный свет, создающий приятную атмосферу. Такими огнями оборудованы все внутренние ступени.

В элементы интерьера яхты многое привнесла известная компания Poltrona Frau, с которой



ЗОНА ОТДЫХА

В носу она включает большой лежак и динетту со столом. Если поставить тент, это место обретает идеальную защищенность от нескромных взглядов







На странице слева:
Кокпит с развернутой динеттой и опущенным трапом на флайбридж. На правом борту видна аккуратно установленная под планширем швартовная лебедка.

На этой странице:
Флайбридж располагает отличными возможностями для приятного отдыха; опциональный пульт управления органично вписан в его общую стилистику.

Просторный «минималистский» салон допускает варианты компоновки диванов в зависимости от ситуационных потребностей на борту.

Приятно, что в интерьерах Pershing 82 доминирует типичный европейский дизайн

у Pershing давние партнерские отношения. Кожаные диваны и стулья в салоне, детали отделки поста управления, кают, других зон…

Пост управления насыщен приборами: мониторы двигателей, картплоттер, экраны радара и камер наблюдения, индикация положения приводов и транцевых плит. Обратите внимание на джойстик-симулятор штурвала: удобнейшая вещь для управления лодкой на высокой скорости. Еще одна традиционная особенность, которая неизменно отличает модели Pershing, — уходящие под палубу стеклянные двери, отделяющие салон от кокпита.

Кокпит внешне прост, но это лишь кажется. Стоящий здесь диван вместе с мягкой «лавкой» напротив и столом на телескопических опорах формируют идеальный уголок для ужина al fresco (на воздухе), отдыха и общения. Есть и передвижной бар с барбекю. При желании из «лавки» и дивана, опустив стол, можно устроить мягкую лежанку. Но главная лежанка находится в самой корме, под ней устроен гараж для тендера: такую систему его функционирования прежде видеть мне не доводилось. Отсюда, из кокпита, можно попасть в помещения команды.

Организация флайбриджа проста и функциональна: по бортам от рулевой консоли стоят удобные шезлонги; в основании кресла пилота устроен мини-бар. Там, в корме, рядом с огромными черными кожухами антенн есть большая лежанка для загорания со складными спинками (их поднимает электропривод). Рулевая консоль напоминает об автомобиле: под правой рукой находится панель с рукоятками управления двигателем (они расположены, как кулиса КП) и рядом джойстиков. На стоянке консоль прячется под крышкой; на ходу крышка выполняет функцию ветрового стекла. В целях безопасности по бортам устроены поручни, которые органично вписываются в профиль яхты. Попадаешь сюда запросто благодаря легкому карбоновому трапу, разработанному при участии Besenzoni. Он смещен к правому борту, опускается автоматикой (электрогидравлический привод), а потом, когда надобность отпадает, исчезает наверху, освобождая пространство в кокпите…



Столик, за которым можно и поработать и сделать макияж, вдвигается, когда не нужен, в специальную нишу в стене

Эту быстроходную яхту типа орел ждали давно, и она не разочаровывает

Показывая лодку, люди из Pershing упорно избегали слова «флайбридж», употребляя вместо него термин sundeck. Потом я понял, почему: рулевая консоль является опциональной, и без нее все пространство отдается отдыху и развлечениям — типичный сандек.

В дополнение к лежакам на флайбридже и в кокпите еще один устроен в носу. В этой зоне отдыха доминирует динетта со столом; зона абсолютно приватная — расслабляйся под тентом сколь душе угодно.

Стандартная компоновка Pershing 82 подразумевает 4 каюты: мастер-каюту в районе миделя, носовую VIP-каюту и две гостевых. Есть версия планировки с тремя каютами и гостиной-кинозалом на правом борту. Для трех членов экипажа предусмотрены две каюты в корме. Особенностью компоновки является то, что кухня вынесена в зону обитания экипажа, как часто видишь на мегаяхтах. Там можно готовить без опасения побеспокоить запахами гостей, отдыхающих в салоне и каютах. Как на мегаяхте, в зоне команды есть хозяйственная комната со стиральной машиной.

В мастер-каюте сразу привлекает внимание широкое окно с отличной панорамой, эстетика которого характерна для новых моделей Pershing. Сложная форма не препятствует проникновению в каюту света, который приятно играет на кожаной отделке мебели от Poltrona Frau. Помимо кожаного изголовья кровати с рядом карманов для мелочей, опытные мастера Poltrona Frau сочинили столик, пуф, обшили вручную поручень. Другой стилевой штрих — выбор кожи серых тонов (вплоть до цинка), который не разрушает теплую атмосферу. Неожиданное решение — «вываливающийся» из потолка экран ТВ: нажимаешь кнопку — и панель диагональю 32 дюйма откидывается вниз. Туалетная комната мастер-каюты, отгороженная сдвижной дверью с матовым стеклом, светлая благодаря такому же окну. А внимание к деталям проявлено в стеклянной мозаике Starlight, которая отражает оттенки цветов, выбранные для основного интерьера каюты, в форме чаши умывальника, смесителя Signorini и зеркал.

Носовая VIP-каюта наделена большой кроватью посередине, приличными шкафами по сторонам, крупными иллюминаторами; остальные гостевые каюты традиционные, с двумя койками в каждой. Во всех каютах ступаешь по мягким коврам.

Новый Pershing 82 впечатляет не только инновациями и комфортом внутренних помещений — это еще и весьма быстроходная яхта. По словам представителей верфи, в море он демонстрирует великолепные ходовые качества. Пара мощных MTU 16 V M93 по 2435 л.с. с приводами Searex SR140S



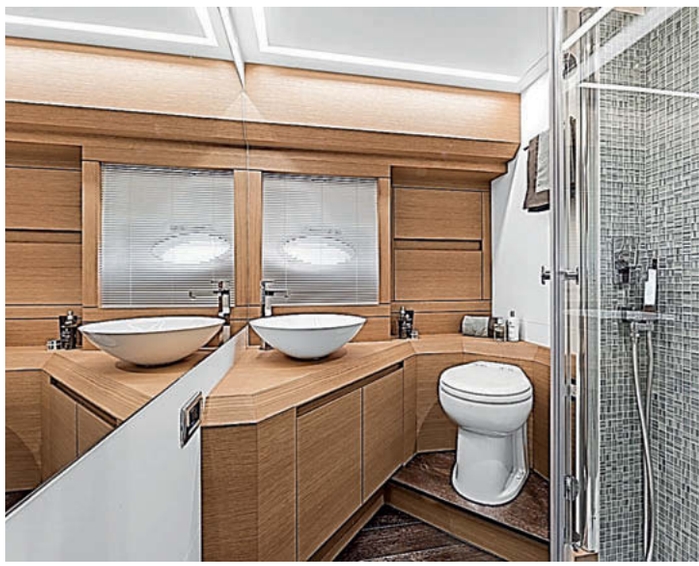
ГАРАЖ

Оригинальная система открывания кормового гаража: одновременно с подъемом транца выдвигается нижняя платформа, позволяя тендеру продвинуться внутрь









На странице слева: Мастер-каюта щеголяет обилием интересных деталей — окно необычной формы, туалетный столик с зеркалом, дизайнерские детали от Poltrona Frau, ковры и нестандартная система освещения.

Сверху вниз: Просторная и светлая носовая VIP-каюта выглядит, как хозяйская на моделях меньшей длины.

Двухместная гостевая каюта с раздельными койками.

Дизайнерская арматура и форма раковины — украшение туалетной комнаты и отличный плацдарм для экспериментов в целях повышения комфорта.

Прекрасно оборудованный кухонный блок вынесен в зону обитания экипажа.

Эти летающие апартаменты с ракетным именем Pershing технически весьма сложны

(валы с полупогруженными винтами) от ZF обеспечивает максимум скорости 45 узлов при круизных 40 узлах и дальности плавания более 300 миль. За счет чего, помимо высокой мощности, получена такая скорость?

В отличие от других моделей, где форма корпуса выбрана на основе математического моделирования физических процессов, корпус Pershing 82 прошел полный цикл буксировочных испытаний в опытовом бассейне. Другая составляющая — высокий КПД полупогруженных винтов, у которых упор создают только лопасти нижней части диска. Он достигается путем специальной профилировки лопастей, оптимальной для таких условий, и нет опасения последствий кавитации. Кроме того, отсутствует сопротивление гребного вала и кронштейна, снижена турбулентность набегающего потока, нет потерь от наклона вала. Далее — конструкция привода. Она предусматривает отклонение гребных валов как по вертикали, так и по горизонтали, что дает преимущества в части ходкости и маневренности.




Флайбридж, сравнительно небольшой по площади для яхты таких размеров, оказывается весьма удобным местом для отдыха и управления судном
Сдвижная панель крыши надстройки открывает солнцу и воздуху путь в ходовую рубку и остальной салон
Большое открытое пространство носовой палубы отлично приспособлено не только для расслабления, но и для работы с якорем и швартовами
Высокая скорость достигается за счет мощных двигателей, оптимальной формы корпуса и эффективной пропульсивной системы с полупогруженными гребными винтами
Крупные бортовые иллюминаторы-окна делают каюты днем невероятно светлыми

ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ



На приборной панели доминируют разноформатные мониторы; также обращает на себя внимание обилие управляющих джойстиков

Для бренда Pershing свойственна необычная конфигурация приборной панели не в ущерб ее эргономике и функциональности



ПУЛЬТ

Пульт управления на флайбридже отличается центральной консолью, напоминающей автомобильную. На ней расположены рукоятки управления двигателями и джойстики систем

Исчезает необходимость в рулях (дополнительное сопротивление). Горизонтальные гидроцилиндры отклоняют валы вправо/влево на угол до 40°, обеспечивая судну достаточно высокую маневренность; вертикальные гидроцилиндры (отклонение валов до 10°) позволяют управлять ходовым дифферентом для компенсации нагрузки или влияния волнения.

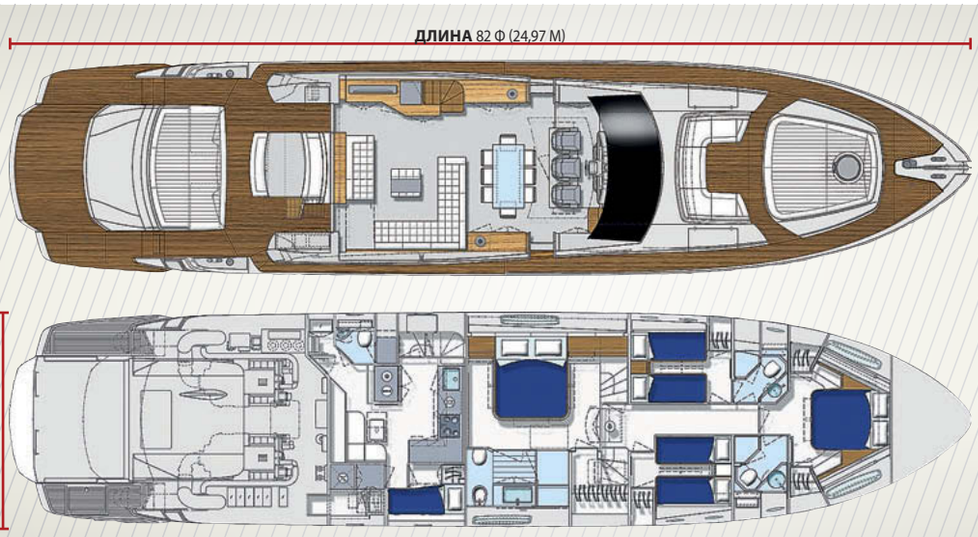
В качестве опций на Pershing 82 предусмотрена система Autotrim (автоматическое управление ходовым дифферентом за счет изменения угла наклона валов и транцевых плит), что повышает скорость на любом режиме и при любой загрузке судна и способствует снижению расхода топлива. Другая электронная система в целях обеспечения безопасности ограничивает на высоких скоростях угол перекладки штурвала. Помимо всего, расположение винтов за транцем уменьшает габаритную осадку судна, снижает шум и особенно вибрацию, передающуюся на корпус от обычных винтов. Я подробно остановился на этом для того, чтобы лишний раз подчеркнуть, насколько технически сложны эти «летающие апартаменты» с грозным ракетным именем «Pershing».

Модельные испытания яхты помогли оптимизировать обводы и центровку

В очередной раз верфь Pershing проявила свои неоспоримые возможности в создании крупных и роскошных моторных яхт без ущерба спортивности и высокой скорости, что свойственно каждой модели бренда. «Косяков» в яхте я не обнаружил: может быть, что-нибудь всплыло бы на тесте, но испытать ее возможности не представилось.

Я не одинок в своем субъективно позитивном мнении относительно Pershing 82. На состоявшейся в Каннах ежегодной церемонии вручения наград, учрежденных французской Luxmedia Group для самых выдающихся яхтенных проектов планеты, наш герой удостоился одновременно трех (в категории спортивных яхт длиной более 24 м): Best Design Trophy, Best Layout Trophy и Best Innovation Trophy. Вот так чтобы сразу три — случай явно не рядовой. И это факт уже, бесспорно, объективный. MBY

ДОСЬЕ



ДЛИНА
82 Ф (24,97 М)

ШИРИНА
18 Ф (5,50 М)

ОСАДКА
5 Ф (1,40 М)

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
63,65 Т (ПОЛНОЕ)

МОЩНОСТЬ
2 × MTU 16V 2000 M93S, 2435 Л.С.

ЗАПАС ТОПЛИВА
5950 Л

ЗАПАС ВОДЫ
1300 Л

ВМЕСТИМОСТЬ
16 ЧЕЛ.

ДИЗАЙН/ИНЖИНИРИНГ
ФУЛЬВИО ДЕ СИМОНИ/AYT, FERRETTIGROUP CENTRO STILE

КАТЕГОРИЯ RCD
«А» (ИЛИ КЛАСС RINA)

НЕ БЫТЬ ТАКОЙ, КАК ВСЕ

Сумела ли известная своим неповторимым стилем итальянская верфь Wally применить его на круизере для дальних путешествий? Похоже, да, если судить по палубе размерами с теннисный корт и выполненному с размахом «пляжу» при мастер-кают.

Текст **Хьюго Андреа** Фото **Жиль Мартин-Раге** и **Тони Менегуццо**

ВИДЕО

mby.com/wa26





Общая площадь палуб Wally Ace на двадцать с лишним квадратных метров превышает площадь теннисного корта

Еще десять лет назад идея Wally построить неспешную экономичную моторную яхту с большим запасом хода казалась нереальной. Тогда верфь Wally избрала иной путь, создавая вопиюще бескомпромиссных монстров вроде Wally Power 118 с тремя газовыми турбинами и максимальной скоростью 60 узлов. Но с 2003 года мир стал заметно другим: больше не принято носиться по Средиземному морю вдоль и поперек, презирая Киотский протокол. Вокруг и сейчас достаточно состоятельных людей, которым не терпится выйти в море, однако они задумываются о яхтах, которые позволят им, например, увидеть белых медведей, а не свести их популяцию к нулю. Вот здесь на арену и выходит Wally Ace.

Основатель верфи Лука Басани признает, что изначально идея такой лодки поступила от клиента, влюбленного в дух, стиль и инновации Wally. Только он хотел приобрести комфортный «дальнобойный» круизер, а вовсе не гоночный катер «на стероидах». Разумеется, ограничиться скучным традиционным решением Лука не мог. Он искромсал сборник принятых в индустрии правил, затем сжег остатки и закопал пепел, чтобы создать собственное уникальное творение. И вот теперь это самое творение приближается ко мне с опасной скоростью. С моего места на баллоне 7-метрового катера-RIB, откуда идет фотосъемка, проходящий всего в нескольких метрах пугающе острый нос Wally Ace выглядит громадным. Даже по стандартам траулерных яхт лодка кажется очень высокой, а носовые обводы, начинаясь с вертикального, похожего на лезвие ножа форштевня, далее демонстрируют невероятный развал и переходят над моей головой в гигантскую подковообразную палубу. Если этих потрясающих ощущений будет маловато, представим, как настоящий танкерный бульб неслышно скользит под поверхностью воды, словно боевая торпеда. Все это детали необычного корпуса Wally Ace, который, по заявлению верфи, эффективностью на 10% превосходит традиционные корпуса с круглоскулыми шпангоутами. На удивление самая низкая точка килевой линии смещена немного в нос от миделя и приходится на моторный отсек. Это позволяет освободить место в корме для козыря яхты — невероятных апартаментов владельца, однако на тестовой лодке там располагались две VIP-каюты.

ИЗ КРОВАТИ — НА ПЛЯЖ

Идея расположить каюту в корме не нова, но до сих пор она имела лишь традиционную реализацию высоко над ватерлинией с парой небольших иллюминаторов по бортам. Кормовая каюта Wally Ace совсем не такая: она находится на уровне моря; над изголовьем кровати проходят вытянутые панорамные иллюминаторы, но самое потрясающее — это сдвижные стеклянные двери в транце, ведущие на просторную тиковую купальную платформу — пляж. Поверьте: однажды испытав ощущение, когда вы валяетесь в кровати и созерцаете шелестящее за стеклянной дверью море, а свежий бриз уносит стресс и груз жизненных тягот, вам не понадобится дополнительных доказательств преимущества такой каюты. А благодаря стабилизаторам качки Seakeeper, которые смонтированы под каютами экипажа в носовой части, противная зыбь не отвлечет вас от приятных грез.

Кормовая платформа способна к трансформациям: может превращаться в ведущий в воду трап или, наоборот, становиться ступенями наверх для выхода на набережную при швартовке кормой. Двери сами по себе произведение искусства: выполненные с ювелирной точностью стальные петли на ходу зажимают уплотнители, а на якоре открывают их, тогда как съемные экраны защищают проемы от случайных волн.

Слабая сторона подобной планировки в том, что, если вы пожелаете иметь одну большую мастер-каюту в корме, для гостей остаются лишь две каюты впереди. С другой стороны, гостевые двухместные апартаменты с двуспальными или раздельными кроватями наделены высокими потолками и оборудованы дополнительными откидными ярусными койками на случай, если вы захотите поселить туда детей с няней. Еще дальше в нос расположен гараж для тендера и моторный отсек, занимающие всю











Слева, сверху вниз:
Из потолка над обеденным столом опускается экран, и вы оказываетесь в открытом кинотеатре.

Единственная неподвижная мебель на флайбридже — это гриль и ветбар.

Серьезный пост управления и фронтальная дверь, которая позволит хорошо проветрить салон.

Сверху: Высокий фальшборт и стол с электроприводом создают приватную зону для трапезы или загара.

Справа: Светлый камбуз с минимумом естественного освещения рядом с помещением для команды.

Внизу: Столовая и салон находятся на одном уровне.





Пока вы созерцаете шелестящее за стеклянной дверью море, свежий бриз уносит стресс и груз жизненных забот

ширину корпуса. Если вы подумаете, что такая трата места слишком расточительна, то, увидев построенный на заказ 6-метровый RIB со складывающейся консолью, множеством сидений и турбодизельным двигателем с транцевой колонкой, быстро перемените свое мнение. Да, обращаю внимание, что заправлять тендер можно прямо в гараже из гигантских танков материнского судна.

Но не только гараж выглядит так, будто его позаимствовали у какой-нибудь суперяхты: палубы тоже могут удивить. Хотя габаритная длина Wally Ace составляет 26,2 м (чтобы не превышать 24 м по ватерлинии, после которых действуют иные правила), объем жилых помещений яхты и площадь палуб сравняются с таковыми на 30-метровых яхтах. Иногда мы немного преувеличиваем, говоря, будто на борту можно играть в теннис, однако в случае Wally Ace это действительно так. Общая площадь палуб тут составляет 282 кв. м, что на двадцать с лишним метров превышает площадь теннисного корта. Почти половина этого пространства приходится на открытые палубы, к которым относится гигантский флайбридж, просторный кормовой кокпит с открытым кинотеатром и носовой кокпит с регулируемым столом, который можно опустить и превратить бак в настоящую поляну из лежаков для загара.

В МОРЕ

Все эти приятные вещи не имели бы смысла, если бы Wally Ace не смогла хорошо себя проявить на воде. Какой бы остойчивой и большой ее ни называли, вряд ли она способна соперничать с островом на Сейшеллах. Я провел на борту целый день за штурвалом, проводя измерения, прислушиваясь и засекая время, поэтому могу с чистой совестью сказать: яхта лучше, чем остров. С двумя дизелями Caterpillar C12 мощностью по 385 л.с. максимальная скорость составляет 13 узлов, и при этом не возникает ощущения, что корпус упирается в водную стену. Однако наиболее комфортный режим движения — в диапазоне 8–11 узлов, когда лодка скользит по воде почти в полной тишине (не считая незначительного шума на 900 об/мин, который проявился как раз в день теста). Расход топлива при этом составляет 15 л/ч, и общий запас горючего (15 тонн) теоретически позволяет пройти без дозаправки 8000 миль. Снизьте скорость до 6,5 узлов, и расход 86-футовой яхты падает до 8 л/ч — почти столько же съедает мой 22-футовый катер на 25 узлах, и это чудовищная несправедливость!

По крайней мере Wally Ace управляется не так, как спортивная лодка. Большую часть времени вы (или, скорее всего, ваш капитан) будете пользоваться автопилотом, слегка корректируя курс на пути к какому-нибудь удаленному закоулку планеты. В те редкие моменты, когда необходимо принять все управление на себя, старайтесь не перекладывать штурвал слишком быстро. Получив команду, рули загоняют корпус в неожиданно резкий поворот с креном. Он не создает опасность, однако крен выглядит чрезмерным, и на следующих корпусах Лука собирается удлинить киль, чтобы лодка обрела дополнительную динамическую курсовую устойчивость и вела себя более пристойно. Во время теста на море была лишь легкая зыбь, но даже с ней было хорошо видно, как стабилизаторы Seakeeper справляются с любым намеком на качку.

Есть еще один факт, который необходимо заранее обдумать перед выбором этой яхты с предельно открытой планировкой жилых помещений. Салон на главной палубе совершенно свободен от переборок, стоек и ступеней, за счет чего по нему легко перемещаться. Также вы получаете прекрасный панорамный обзор практически в любом направлении, но вынуждены жертвовать приватными уголками, где можно уединиться после ужина. Доступ на камбуз, в каюты экипажа, прачечную и моторный отсек осуществляется через отдельный проход справа от поста управления, поэтому команда не будет беспокоить гостей.

Еще меня очень удивила стоимость Wally Ace. Конечно, 5,3 млн евро — сумма немаленькая, но это не больше, чем вы заплатите за Ferretti или Azimut сходной длины, и даже эти уважаемые бренды не могут соперничать с Wally в отношении оригинальности. Пожалуй, это как владеть автомобилем Bristol, а не Bentley… MBY













Сверху вниз:
На тестовой лодке в корме были две VIP-каюты, но представьте вид, который открывался бы из огромной каюты владельца!

Благодаря характерным обводам и стеклянному транцу Wally Ace невозможно спутать с кем-то еще.

Двухместные гостевые каюты снабжены дополнительными откидными койками.

Гостевая каюта с двуспальной кроватью.

Кран с водяным балластом спускает из гаража специально спроектированный 6-метровый тендер.

ДОСЬЕ



ХАРАКТЕРИСТИКИ

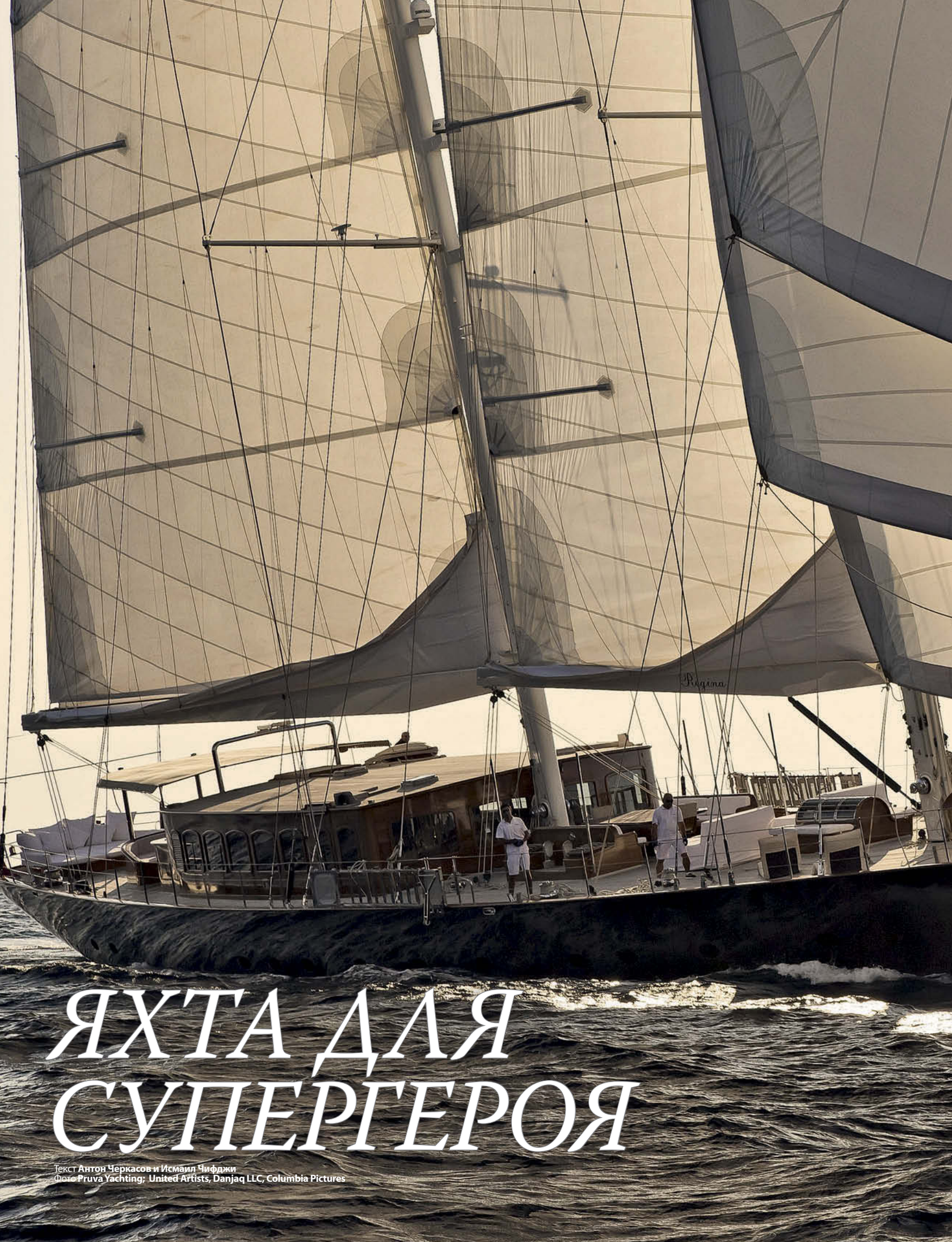
ДВИГАТЕЛИ 2 × Caterpillar C12 (385 л.с.), 1800 об/мин, 6 цилиндров, 12 л, дизель

РЕЖИМЫ	ECO			FAST		MAX
Об/мин	700	900	1100	1300	1500	1835
Скорость	6,6	8,2	9,8	11,1	12,0	13,4
Расход	8,0	15,2	29,0	46,3	77,4	143
Миль/л	0,74	0,52	0,33	0,23	0,15	0,09
Дальность	9900	6470	4060	2880	1860	1124

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.

ДЛИНА 86 Ф (26,23 М)
ШИРИНА 25 Ф (7,75 М)
ОСАДКА 5 Ф (1,75 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
84 Т (ПОРОЖНЕМ);
94 Т (ПОЛОВИННАЯ ЗАГРУЗКА)
ЗАПАС ТОПЛИВА 15 Т
ЗАПАС ВОДЫ 3 Т
ДВИГАТЕЛИ
2 × CATERPILLAR C12 (385 Л.С.)
ДИЗАЙН
WALLY/ALLSEAS
LUCA BASSANI DESIGN
СТОИМОСТЬ
В ЕВРОПЕ ОТ € 5,3 МЛН





ЯХТА ДЛЯ СУПЕРГЕРОЯ

Текст **Антон Черкасов и Исмаил Чифджи**
Фото **Pruva Yachting; United Artists, Danjaq LLC, Columbia Pictures**



Покидая казино в Макао, гламурная и энигматичная Северин произнесла: «Когда я уйду, вас начнут убивать… Если выживете, я жду вас на “Химере”. Отплываем через час»… Это напутствие суперагент британской внешней разведки MI6 Джеймс Бонд воспринял со свойственной ему усмешкой. Десять минут — и, уложив всех негодяев, Дэниел Крэйг уже спешит в марину на территории китайской автономии, где его ждет Беренис Марло, чтобы вместе на борту *Chimera* отправиться в логово главного злодея и врага Британской короны Рауля Сильвы…

Большой кинематограф не был бы сам собой, если бы его грандиозные шоу не строилось на большом и маленьком обмане: *Chimera* — вовсе не «Химера», а «Регина», и стояла она не в марине Макао, а в турецком порту Фетхие, да и остров, на котором Хавьер Бардем поджидал Крэйга с Марло, находится не в Южно-Китайском море, а в префектуре Нагасаки. Но не будем торопить события и расскажем обо всем по порядку.

56-метровая Regina *стала восьмой лодкой Бонда и вторым парусником*

Если вы следите за приключениями Бонда, то наверняка помните, что суперагент «007» уже бывал в Турции в картинах «Из России с любовью» (1963 г.) и «И целого мира мало» (1999 г.). На этот раз съемочная группа фильма «Координаты “Скайфолл”» приехала в Турцию в марте 2012 года и оставалась там до 6 мая. Большую часть времени заняла работа над сценами в историческом центре Стамбула, а до съемок на борту яхты очередь дошла уже ближе к концу. 56-метровая *Regina* стала восьмой лодкой Бонда и вторым парусником после *Spirit 54* из картины «Казино Рояль», на котором «007» в исполнении того же Крэйга шел с Веспер Линд из Черногории в Венецию. Кинокомпания арендовала *Regina* на период с 24 апреля по 3 мая, и по договоренности с владельцем верфи Бедирханом



ОТДЕЛКА

Яхта построена на основе современного стального корпуса, однако обилие полированной древесины в отделке роднит ее с классическими парусниками





Бонд и Северин на пути к острову Хашима

Вверху:
На время съемок всю бежевую обивку мебели на главной палубе заменили тканью красного цвета и удалили название яхты на парусном чехле и корпусе.

Бояджи стоимость 10-дневного использования яхты составила € 70 000. Непосредственно съемка заняла последние пять дней, столько же времени ушло на предварительную детальную проработку возможных нюансов и подготовку маршрута. По задумке режиссера *Regina* должна была пройти близко к островам по сложному мелководному фарватеру, поэтому предстояло тщательно исследовать глубины и характер дна по курсу судна, для чего даже понадобилась помощь дайверов.

«Основная часть съемок *Regina* происходила в живописных бухтах близ города Фетхие, — рассказывает директор верфи Pruva Yachting Джихан Атик. — Мы впервые принимали на борту съемочную группу, да еще такую большую. Создатели фильма выдвигали массу всевозможных требований, причем некоторые из них порой оказывались весьма необычными». Съемочная группа в составе 78 (!) человек оставалась на борту целый день, однако никто, включая актеров, на яхте не ночевал. В ходе работы безопасность *Regina* обеспечивали служащие береговой охраны Турции, а у всех ключевых персон, включая Дэниела Крэйга, были собственные телохранители. «Съемка была расписана по минутам, и никому не позволяли отвлекать актеров от процесса, — поясняет капитан *Regina* Юсуф Калмаз. — Мы с командой по мере возможности помогали съемочной группе, однако пообщаться с актерами шансов практически не оставалось. Разумеется, нам строго запрещалось фотографировать все происходящее, хотя мне все же посчастливилось оказаться в кадре вместе с Дэниелом. Когда он впервые приехал на яхту на ознакомительный коктейль, в качестве исключения позволил сфотографироваться с ним на мой мобильный телефон. Я сразу скопировал снимок на компьютер, и это было большой удачей: спустя



На время съемок салон превратили в будуар Беренис Марло

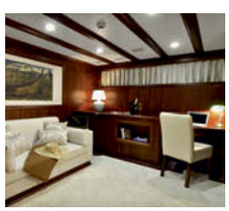
пару дней телефон улетел за борт!»

В ходе подготовки внешность судна изменилась незначительно: истинное название яхты на корпусе и парусном чехле временно удалили, однако имя *Chimera,* под которым лодка фигурирует в фильме, наносить не стали. Кроме того, изменили цвет обивки мебели на главной палубе — серые и бежевые сиденья и лежаки на время съемок стали цвета красного кирпича. А вот нижняя палуба подверглась более масштабной переработке. Непосредственно гостевые каюты *Regina* не были задействованы в сценах и использовались в качестве гримерных, тогда как салон яхты превратили в спальню Северин, предварительно подкорректировав интерьер. Здесь также изменили цвет обивки диванов, убрали рояль и обеденный стол, поменяли шторы, добавили высокое зеркало, низкий стул, безделушки и немного изменили бар.

Другой интересный обман связан со съемкой любовной сцены Бонда и Северин. Изначально этот эпизод планировали снимать в душе в носовой каюте, где стеклянная перегородка нажатием кнопки может становиться полностью матовой или, наоборот, обретать прозрачность. Однако при внимательном просмотре сцены обнаруживаются некоторые несоответствия: наполовину матовая (как бы запотевшая) стеклянная перегородка оказывается значительно шире настоящей, а по обеим сторонам душевой кабины видны овальные иллюминаторы, которых в санузлах *Regina* нет. После дополнительного расследования мы выяснили, что операторам не хватило места для съемки этого эпизода в ванных комнатах яхты, и всю сцену снимали на берегу в декорациях, куда для убедительности добавили пару характерных иллюминаторов. Но режиссер рассчитал все правильно: вряд ли во время просмотра этих кадров зрителей будут беспокоить столь незначительные мелочи!

Со второго по четвертый день непосредственных съемок создатели работали над крупными планами на борту, а на пятый, заключительный день им предстояло отснять лодку в движении на переходе к заброшенному острову, где по сценарию скрывался коварный Рауль Сильва. «Задача была поставлена следующим образом, — комментирует Джихан Атик. — Яхта должна была идти в два раза медленнее своей максимальной скорости, пока ее одновременно снимают с воздуха, с воды и с палубы».

«Сложностей с самим переходом не было: мы не стали запускать двигатели и поставили паруса



КАЮТЫ

Роскошные гостевые каюты съемочная группа использовала в качестве гримерных и помещений для отдыха






Северин в ожидании отхода *Chimera*

Слева направо, сверху вниз: Рояль и обеденный стол из салона удалили, а для создания эффекта спальни добавили настенное зеркало во весь рост и разнообразные мелочи.

Просторные и элегантно оформленные санузлы в мастер- и VIP-каюте *Regina* оказались недостаточно большими для кинооборудования, поэтому сцену в душе снимали в декорациях.

Роскошная двуспальная кровать в каюте владельца.



так, чтобы яхта шла не быстрее семи узлов, — поясняет капитан, — однако приходилось предельно концентрироваться на сложных мелководных участках рядом с островами». Кстати об островах — в фильме их два. По правому борту *Chimera* с Бондом на борту оставляет высокий остров Тавшан (в переводе с турецкого — «кролик»), а прямо по курсу яхты лежит остров Делики Таш («дырявый камень»). Проблема в том, что в жизни он совсем не походит на заброшенный японский остров Хашима (см. бокс), где были сняты все последующие эпизоды, поэтому кинематографисты вынужденно прибегли к компьютерной графике и совместили Хашиму и *Chimera* в кадре.

«Съемочные дни были для нас нелегкими, однако все происходящее оказалось невероятно интересным, — продолжает рассказ Юсуф Калмаз. — Никогда не подумаешь, но основная проблема заключалась в том, как накормить почти сто человек, ведь за работой у людей быстро появляется здоровый



ОСТРОВ ХАШИМА

Уже почти 40 лет безлюдный остров Хашима одиноко возвышается над океаном, будто гибнущий от взрыва торпеды боевой корабль, покинутый командой. А ведь прежде это было самое густонаселенное место на Земле! Именно здесь в 1916 году впервые была построена классическая цементобетонная блочная многоэтажка, растиражированная позже в похожих проектах по всему миру. На крошечном острове было более 30 жилых домов, 25 магазинов, школа, почта, два бассейна, больница, кладбище и синтоистский храм. Современное его состояние наводит на мысль об ужасной катастрофе или военных действиях, но опустел Хашима, как ни странно, в результате быстрой индустриализации страны. Прежде в этом городе шахтеров, напоминающем Алькатрас и принадлежавшем корпорации Mitsubishi, со своими семьями обитало более 5000 рабочих. В 1887 году семья Фукахори начала здесь разработку угольного месторождения, а через три года их бизнес купила Mitsubishi. К 1941 году ежегодная выработка угля достигала 410 000 т, работы велись на глубине до 600 м ниже уровня моря. Во время Второй мировой войны на Хашиме повсеместно нелегально использовали труд корейских и китайских заключенных. Их доставляли на остров на принадлежащих Mitsubishi судах, которые окрестили Hellships («Адские корабли»). В 1959 году плотность населения на клочке суши размерами 480 × 160 м достигла 83 500 человек на квадратный километр — люди жили буквально на головах друг у друга. В 1974 году, когда роль каменного угля в экономике Японии стала слабеть, Mitsubishi остановила его добычу на Хашиме, и остров опустел буквально за несколько недель. Ветер и океан, тайфуны и штормы быстро принялись за уничтожение острова, и вскоре от былых построек остались лишь жалкие развалины. Долгие годы посещение острова было запрещено и грозило депортацией из Японии, но интерес к Хашиме неуклонно растет — его даже предложили включить в список объектов Всемирного наследия ЮНЕСКО, а с 2009 года на острове стали проводить экскурсии для туристов. Поскольку многие конструкции грозят обрушением, самые рискованные сцены встречи Дэниела Крэйга и Хавьера Бардема, скорее всего, снимали в декорациях знаменитой студии Pinewood.





Съемочная группа за работой

Вверху:
Максимальная скорость яхты доходит до 14 узлов, однако при съемке фильма она должна была идти в два раза медленнее.

Слева:
Помимо обеденного стола в салоне, на главной палубе оборудованы две зоны для приема пищи: в кокпите и рядом с мачтой перед надстройкой.

аппетит! Еду в больших количествах заказывали на берегу и доставляли на яхту, но Дэниел Крэйг, например, питался отдельно от всех. Вместе с ним на *Regina* приезжал его персональный повар, который готовил лично для него на нашем камбузе.
Не обошлось и без комичных ситуаций. Однажды повар жарил Крэйгу говяжью вырезку и забыл про сковороду на огне. В итоге мясо сгорело, повалил дым и сработала пожарная сигнализация, заставив всех изрядно понервничать. Другая сложность для команды заключалась в невероятном количестве завезенного на борт оборудования, которое так и норовило повредить лакированное дерево или тик на палубе. Особенно “старались” рельсы, по которым двигались камеры, и нам все время приходилось быть начеку. Но все это мелочи, и я невероятно рад, что мне посчастливилось поучаствовать в таком грандиозном проекте, который останется в истории кинематографа на долгие годы».

Основная проблема была в том, как накормить почти сто человек на борту





КАПИТАН

Во время работы над фильмом Юсуфу Калмазу и членам экипажа приходилось уделять много внимания тому, чтобы многочисленное съемочное оборудование не повредило отделку яхты

Когда съемка на борту закончилась, создатели фильма весьма тщательно отнеслись к тому, чтобы не оставить после себя ровным счетом никаких следов. Не только вся мебель и элементы интерьера были восстановлены и приведены в исходное состояние, но даже весь производственный мусор съемочная группа забрала с собой, оставив на память команде лишь микроскопические царапинки на деревянных поверхностях, да и те ушли после первой полировки. Что ж, такой подход вполне объясним: все участвующие в создании фильма люди связаны жесткими контрактами, которые обязывают хранить многие подробности их работы в тайне до тех пор, пока картина не появится в прокате. Однажды вечером, когда съемочная группа уже разъехалась по отелям и ресторанам, продюсеры фильма Майкл Уилсон и Барбара Брокколи решили остаться поужинать на борту вместе с Дэниелом Крэйгом и художником-постановщиком Дэнисом Гасснером. «Это был совершенно незапланированный ужин, — добавляет Джихан Атик, — но все 20 гостей остались довольны изысканными блюдами национальной турецкой кухни». Изящная *Regina* настолько пришлась по душе Крэйгу, что он стал рекомендовать отдых на яхте в кругу друзей и знакомых, и вскоре лодка начала пользоваться популярностью у мировых звезд кино; первым чартерным гостем стала актриса Сальма Хайек. Неудивительно, что после такой звездной роли интерес публики к и без того привлекательной яхте значительно вырос, и сейчас находящаяся в Бодруме *Regina* выставлена на продажу за € 11 млн.

«Мы с удовольствием работали с одной из самых профессиональных съемочных групп в мире и гордимся тем, что продюсеры остались довольны, — говорит Джихан Атик. — Каждый из нас с большим нетерпением ждал премьеры фильма и никогда не забудет полученные на съемках впечатления!» MBY

REGINA

Верфь **Pruva Yachting, 2011**
Длина **183 ф (56,0 м)**
Ширина **31 ф (9,5 м)**
Двигатели **2 × MAN (440 л.с.)**
Запас топлива **8340 л**
Запас воды **9840 л**
Площадь парусов **1140 м²**
Максимальная скорость **14 узлов**
Кают для гостей **6**
Виртуальный тур:
www.yachtsvirtualtour.com/regina





ОБИТЕЛЬ УДОВОЛЬСТВИЙ

Автор статьи назвал эту новую большую яхту Fun Seeker — созвучно Sunseeker и с намеком на удовольствие, которое можно от нее получить. В любом случае универсальная и открытая планировка Sunseeker 28M создает приятный прецедент для суперяхт бренда.

Текст **Дэвид Марш** Фото **Sunseeker**



Этот салон настолько хорош, что лодку можно купить только ради него



Если буйный разгул очертаний контура, вогнутых и выпуклых поверхностей и линий двоякой кривизны (ни одной прямой!), которыми отличается наружный дизайн 28M, сходу не повредят ваш рассудок, советую присмотреться к этой яхте. Что до меня, то в течение дня я прошел весь путь — от сильного замешательства до полного приятия этого гиганта.

Обобщение впечатлений от этой новой большой лодки совсем не напоминает таковое в отношении экзотического нового автомобиля, чьи небольшие размеры и относительная простота позволяют мгновенно сформировать суждение касательно визуального успеха или провала.

Лодки размеров Sunseeker 28M Yacht — это как огромный склад ценностей: потребуется некоторое время, чтобы все осмотреть, осмыслить и уложить в голове. Однако то, что собой представляет эта яхта, действительно захватило мое внимание и… сердце.

Хотя стилистика внешних форм откровенно вызывает скепсис (зачем нужна столь сложная форма линии борта?), в экстравагантном дизайне Sunseeker я не нашел ничего, что навредило бы функциональности лодки. По своей сути и на деле 28M является практичной лодкой, и это отрадно.

СЕЗАМ ОТКРЫЛСЯ

Даже если 28M была бы совершенно непрактичной, уже один только аспект может убедить потенциального владельца выложить деньги — прекрасный салон, где просто испытываешь удовольствие. Здесь дизайнеры практически достигли предела в том, насколько захватывающим может быть вид из окон: они нереально большие! Дизайнеры поняли: сегодня на такой солидной лодке с высоким фальшбортом, как 28M, можно интегрировать в боковые поверхности надстройки стеклянные двери, сохраняя при этом плавный профиль. Чтобы достичь этого, они серьезно поработали и скрыли двери за продольной погибью борта. И каков эффект изнутри? Восторгов гораздо больше, чем можно было ожидать от сравнительно небольшой дополнительной площади остекления, на которую пришлось потратиться.

И я не стал бы называть безликими прелестную отделку и работу по дереву: темная полированная мебель напоминает мне пляжный коттедж. Кроме того, асимметричная большая дверь правого борта и отсутствие жесткой геометрии компоновки в целом придают салону определенную неформальность. Все это — отражение характера 28M, на борту которого гости будут чувствовать себя спокойно даже до первого мартини с водкой, который следует взболтать, а не просто смешать со льдом.

Отодвинув в сторону субъективные ощущения, заметим: сдвижные боковые двери и соседствующие с ними откидывающиеся вниз балконы — элементы привлекательные и практичные. Вентиляция по всему салону создает чрезвычайно приятную обстановку. Зачем терпеть сухой воздух от кондиционера, когда есть возможность насладиться прохладной естественной свежестью?

Камбуз на левом борту щеголяет обычной боковой дверью на петлях, как и ходовая рубка, но гораздо большая по размерам сдвижная дверь на правом борту обеспечивает гостям и команде полную свободу перемещения между различными зонами яхты. И хотя помещения экипажа в корме наверняка будут использовать при погрузке на лодку запасов провизии, балкон и эта боковая дверь показались мне идеальным путем, чтобы поднять на борт и разместить на камбузе основополагающие продукты, без которых на такой лодке в недельном плавании совершенно не обойтись: шампанское, джин, водку, вермут и бордосское Шато д'Икем.

КОМПОНОВКА ПОД ЗАКАЗЧИКА

Проектируя эту лодку, дизайнеры Sunseeker предложили нарочито асимметричную, универсальную планировку. Если салон 28M привлекает вас открытым увеличенным пространством, сохраните стандартную компоновку. Однако для лодок с большой командой верфь, в интересах приватности пассажиров, может установить сдвижную переборку между салоном и рубкой,



УТКИ

Швартовные утки предусмотрительно снабжены пластинами, защищающими швартовы от перетирания







Сверху вниз:
Если такая компоновка не обеспечивает достаточно сидячих мест, Sunseeker может решить вопрос за счет мебельного блока на правом борту.

Салон яхты невероятно светлый и спокойный. Воздуховоды системы кондиционирования проложены под самым потолком.

Великолепная VIP-каюта позволяет уединяться в носовой части судна, тогда как остальные гостевые каюты располагаются ближе к корме



а также добавить в передней части салона (между постом управления и столовой) дневной санузел, так что при желании пассажирскую «территорию» можно полностью отделить от «рабочих» зон. Камбуз также можно быстро убрать с глаз долой благодаря подъемному экрану с электроприводом. А доступ в камбуз с палубы позволяет экипажу свободно передвигаться по лодке, минуя салон.

На нижней палубе приватность также поставлена во главу угла. Трап из салона ведет в мастер-апартаменты и гостевые каюты. Необычно, что именно гостевые каюты, а точнее, их санузлы прилегают к переборке моторного отсека, являясь своего рода звукоизолирующим демпфером между двигателями и помещениями. А уж мастер-апартаменты и вовсе отделены от моторного отсека не только каютами гостей, но еще и лестничным холлом. Благодаря такому расстоянию хозяину яхты точно обеспечен мирный сон, если только он не решит сам устроить какофонию: каюта уже в стандартной комплектации оснащена домашним кинотеатром с Hi-Fi-звуком и сабвуфером.

ЦАРСТВО СНОВ

Доступ в носовую VIP-каюту отдельный, по трапу, ведущему из рубки. Хотя каюта не настолько просторна, как хозяйская, здесь также наличествуют большая ванная комната и отдельная гардеробная. По правде говоря, это помещение не сильно отличается от мастер-апартаментов, в связи с чем открываются интересные возможности сделать именно эту каюту «главной» или уступить ее тем, кто предпочел бы не делить общий трап в каюты с остальными обитателями лодки.

Еще несколько деталей привлекли мое внимание. Обычно прерогатива иметь большие бортовые иллюминаторы достается владельцу или гостям яхты. Здесь повезло и команде: иллюминатор протянулся вдоль транца над купальной платформой. Благодаря ему в отсеке экипажа (две двухместные каюты плюс небольшая кухня) достаточно света и воздуха. У гостей на борту дела обстоят еще лучше. Особенно выгадают те, кто разместится в гостевой каюте левого борта: большая двуспальная кровать здесь расположена напротив иллюминатора — просыпаясь, вы будете видеть перед собой море.

Камбуз Sunseeker 28M едва ли можно назвать огромным, но это впечатление несколько обманчиво. В ближайшей к корме переборке кухни спрятаны холодильники, морозилки и винные шкафы. Есть еще пять отдельных шкафов, отсек для посуды и четыре многофункциональных ящика, которые можно использовать на ваше усмотрение. Еще один винный холодильник расположен вне камбуза, прямо напротив столовой.

СВОБОДА У ШТУРВАЛА

Если вы сумеете отказаться от соблазнов общения в уютном салоне, а до этого не злоупотребили солидными винными запасами на борту, самое время взять в руки штурвал. Мы тестировали Sunseeker 28M неподалеку от Пула в ненастный октябрьский день. К сожалению, ветра было недостаточно, чтобы поднять серьезную зыбь и дать нам в полной мере протестировать это 92-футовое судно водоизмещением более 70 тонн. Впрочем, выводов мы сделали достаточно, и пару моментов я хотел бы отметить отдельно. Несмотря на закрытый камбуз, обзор с поста управления был не хуже, чем с флайбриджа, причем на любой скорости. Как и на многих других современных флайбриджных лодках, пост управления здесь смещен гораздо дальше вперед, чем на яхтах прежних поколений, и в целом это заметно улучшает обзор по курсу. Наша тестовая лодка была оснащена дополнительным дневным санузлом возле рубки. Но владельцы, выбравшие стандартную планировку, получат лучший обзор на правый борт и в корму.



ПРОВЕРКА СИЛ

Особых замечаний по поводу практичности обоих постов управления нет, однако небольшой дефлектор на флайбридже можно было сделать чуть выше, чтобы он сильнее отводил набегающий воздушный поток. Но когда море начинает «прессовать» лодку, она справляется на «отлично». В частности, корпус быстро входит в поворот после перекладки штурвала — незаменимая вещь, когда вы в последний момент вдруг



Сверху вниз, слева направо:
Бар позади поста управления предоставляет дополнительно к камбузу возможности по хранению чего-либо полезного.

Камбуз может быть открытым или закрываться при помощи сдвижного экрана. Боковая дверь предоставляет выход на палубу.

Обе гостевые каюты (на фото каюта левого борта) радуют обилием света. Туалетные комнаты играют роль буфера между каютой и моторным отсеком.

Линия красных лампочек над приборной панелью вверху обостряет зрение ночью. Дорогие, обитые кожей кресла Besenzoni снабжены множеством регулировок.







ДЖАКУЗИ

Большая ванна-джакузи на флайбридже — излишняя роскошь или насущная необходимость?







28M поразила меня — потрясающая лодка для владельца-капитана, которому нравится сидеть за штурвалом

видите по курсу малозаметную рыбацкую сеть или топляк. В общем, мне очень понравилось управлять Sunseeker 28M, и могу заключить, что его отзывчивость на команды с такими габаритами и массой вряд ли могла быть лучше.

На борту тестовой лодки стояли самые мощные из предлагаемых двигателей — дизели MTU M93 V12 мощностью по 1900 л.с. Конечно, соперничать с гонщиками Formula 1 они не позволят, но честные 29 узлов вы получите без проблем. Во время теста мы лишь немного не дотянули до этой отметки, но стоит учесть приличную загрузку яхты (40% топлива и 100% воды), а тендеры и прочее снаряжение могут «украсть» еще узел или полтора. Наша лодка чувствовала себя вполне комфортно на крейсерской скорости 24 узла, но если вы предпочитаете более размеренный ритм жизни или хотите сэкономить на топливе, то стоит замедлиться до 12–14 узлов, когда потребление горючего значительно падает.

ВОЗМОЖНЫ ВАРИАНТЫ

Если принимать во внимание салон с открытой планировкой, Sunseeker 28M оказалась невероятно универсальной яхтой. Она предназначена для владельцев и капитанов, которые наслаждаются работой за штурвалом и вполне могут отправить команду на берег, чтобы остаться один на один с судном. Несколько человек справятся с яхтой запросто, поскольку на обоих постах управления превосходный обзор, а палубы удобны для быстрого перемещения и швартовки.

Открытые стандартные планировки с взаимосвязанными зонами идеальны для семейного отдыха (команда при этом никого не тревожит). 28M также отлично подойдет для чартера с небольшим экипажем. Если понадобится дополнительный дневной туалет, ради него можно легко пожертвовать камбузом или рубкой, а отдельный трап в VIP-каюту делает эти апартаменты еще одной приватной жилой зоной. Глядя на яхту со стороны, не подозреваешь, что на борту целых пять отдельных зон, где можно перекусить или насладиться коктейлем, и в каком бы настроении вы ни находились, всегда найдется место для уединения.

Лично для меня определяющей особенностью 28M стал салон. Большая третья сдвижная дверь не только облегчает незаметное перемещение команды, но полностью видоизменяет помещение. Мебель в тех местах, где я сидел во время теста или в марине, определенно располагает к отдыху и расслаблению. Салон 28M не из тех, о которых нужно читать, — в нем просто стоит жить. MBY









СЕРВАНТ

Такой шкафчик с посудой порадует самого требовательного шеф-повара

ДОСЬЕ

ДЛИНА
92 Ф (28,15 М)

ШИРИНА
21 (6,50 М)

ОСАДКА
6 Ф (2,13 М)

ЗАПАС ТОПЛИВА
9000 Л

ЗАПАС ВОДЫ
1500 Л

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
71 Т (ПОРОЖНЕМ); 81 Т (ПОЛНОЕ)

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ
28,7 УЗЛА

КРУИЗНАЯ СКОРОСТЬ 24 УЗЛА

ДИЗАЙН SUNSEEKER

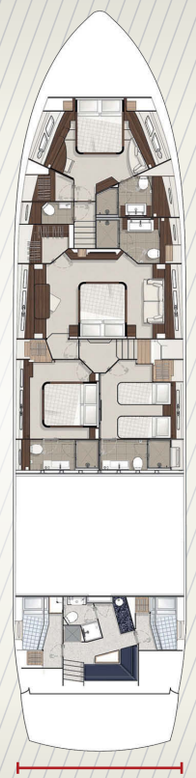
WWW.SUNSEEKERNORTH.COM

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 2 × MTU M93 V12, 1900 л.с. при 2450 об/мин, дизель 26,8 л, 12 цилиндров.

РЕЖИМЫ	ECO			FAST	MAX
Об/мин	1300	1600	1900	2200	2450
Скорость	12,4	14,1	19,3	24,4	28,7
Расход	114	441	432	600	741
Миль/л	0,11	0,05	0,04	0,04	0,04
Дальность	786	392	322	293	279

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.







Сверху вниз:
Мастер-каюта с темной полированной мебелью из ореха; возможен интерьер с применением беленого дуба и матового лака.

Ваш выбор: смотреть на величественное море через окно или на себя, любимого — в зеркало.

Туалетная комната мастер-каюты в реальности гораздо просторнее, чем кажется на снимке.

Хардтоп яхты изготовлен из углепластика — для снижения веса и понижения центра тяжести.



ДАЛЬШЕ — БОЛЬШЕ



Кормовая платформа оснащена гидравлическим приводом

В мастер-кают появился большой бортовой иллюминатор

Azimut Yachts продолжает совершенствовать серию Magellano: осенью дебютировала 76-футовая новинка.

Текст **Ольга Селезнева** Фото **Azimut Yachts**



В линейке яхт Magellano итальянской верфи Azimut сменился флагман. На осенних боат-шоу состоялась премьера Magellano 76, который занял место «первенца» этой серии — Magellano 74, выпущенного в 2009 году. На верфи не скрывают, что яхту создавали «по мотивам» 74-го и она по сути является улучшенной версией последнего. Тем не менее перемены отнюдь не косметические, начиная с размеров корпуса и заканчивая планировкой.

КОНЦЕПЦИЯ

Даже тем, кто с серией Magellano совсем не знаком, будет несложно понять, чем эти яхты отличаются от других моделей Azimut. Еще несколько лет назад все лодки верфи — спортивные или флайбриджные, большие или маленькие — строились только на базе глиссирующих корпусов. Их отличала высокая скорость, но, как и у всех яхт этого типа, дальность хода оставалась не самой впечатляющей. В 2007 году верфь Azimut Yachts обратила свой взор на более функциональные суда, передвигающиеся не столь быстро, зато на существенно большие расстояния. Спустя два года совместными усилиями верфи и дизайнера Кена Фрейвоха на свет появилась уникальная в своем роде яхта Magellano 74 — золотая середина между дальнобойным, но тихоходным эксплорером и быстрым, но не способным на дальние переходы глиссирующим судном.



Эта яхта взяла лучшее от обоих типов: спокойным 10-узловым ходом она способна покрыть без дозаправки до1000 миль (а на скорости 7 узлов — и вовсе 2800 миль), а если нужно поторопиться, Magellano 74 резво разгоняется до 23–24 узлов. При этом яхта оказывается эффективной во всем диапазоне скоростей, что само по себе явление довольно редкое. Кен Фрейвох как дизайнер-универсал, создающий и моторные, и парусные яхты, не скрывал, что придал корпусу Magellano кое-какие черты парусников. В частности наделил корпус необычно прямым форштевнем. Это позволило удлинить ватерлинию, что, в свою очередь, положительно сказалось на скорости (вспомним правило «длина бежит»). Все это привело к тому, что сравнивать Magellano просто не с чем: эта лодка сама по себе — абсолютно новый класс, который на Azimut называют traveler — путешественник (не путать с trawler — траулер).

Когда мы впервые писали о Magellano 74 (MBY №5, 2010), то, разумеется, воздали лодке все заслуженные похвалы, одновременно отметив и ряд… не то чтобы недостатков, скорее — неугаданных моментов. При создании нового класса было бы странно ожидать стопроцентного поражения всех целей сразу. Как заявили в Azimut Yachts, выпуск новой модели как раз и был связан с необходимостью довести проект до совершенства. Посмотрим, что из этого вышло.

ЭКСТЕРЬЕР

Смена индекса «74» на «76» в названии модели в данном случае — не маркетинговый ход, часто используемый, когда у лодки меняют только «начинку» или удлиняют купальную платформу. Корпус Magellano 76 действительно длиннее, чем у предшественника, причем не на заявленные два фута, а на целых шесть (24,40 м против 22,66 м). Это позволило устроить четыре пассажирские каюты вместо трех, серьезно увеличить отсек экипажа (теперь там просторнее, добавились каюта и прачечная), а также расширить гидравлическую купальную платформу. Последняя стала «домом» для тендера длиной 3,5 м, а гараж, который был на Magellano 74, ликвидировали, и, наверное, правильно, поскольку место внутри корпуса всегда пригодится, а тендер прекрасно проживет и снаружи. Дополнительно в кормовой части флайбриджа помещается гидроцикл.

Из других изменений во внешности — бортовые иллюминаторы: их стало больше, а мастер-каюта обзавелась большим прямоугольным «окном» вместо длинной и узкой «бойницы». Появилась возможность опционально увеличить хардтоп, чтобы он накрывал весь флайбридж целиком, а сам флайбридж существенно подрос.

Что же касается формы корпуса ниже ватерлинии (здесь при работе над концепцией линейки Кену

Вверху:
Интерьер салона главной палубы.

На странице справа, сверху вниз, слева направо:
Носовая VIP-каюта для гостей.

Мастер-каюта обзавелась большими бортовыми иллюминаторами, а благодаря перепланировке здесь появилась просторная гардеробная.

Ванная комната VIP-каюты.

Гостевая каюта в версии кабинета-студии.











ОТДЕЛКА

Для Azimut 76 Magellano разработана новая коллекция отделочных материалов. Кроме того, пересмотрены «спорные» элементы в интерьере вроде небезопасных при качке острых углов и добавлены поручни там, где на предыдущей модели их недоставало

Magellano 76 — компромисс между яхтами-эксплорерами и глиссирующими судами

Фрейвоху помогал не менее знаменитый дизайнер Билл Диксон), то Magellano 76 сохранил все специфические черты серии. Полные обводы с круглой скулой часто применяются для судов переходного типа и способствуют уменьшению качки и ударов в скулу при ходе на волне. Длинный центральный скег предотвращает рысканье, добавляя лодке курсовой устойчивости. А большие уплощенные участки днища в кормовой части позволяют добиваться хороших скоростных качеств при сравнительно малой относительно водоизмещения мощности двигателей.

ПЛАНИРОВКА И ИНТЕРЬЕР

По сравнению с Magellano 74 планировка главной и нижней палуб 76-го изменилась существенно. Но что осталось неизменным, так это организация внутреннего пространства: все на одном уровне, без ступеней и перепада высоты.

На главной палубе полностью переделана кормовая часть салона. Камбуз переехал с левого борта на правый, что обусловлено изменением





Корпус новой яхты стал длиннее на целых 6 футов

конфигурации отсека экипажа уровнем ниже. Теперь по трапу, ведущему из кают команды, попадаешь как раз на камбуз, а не напрямую в салон, что разумнее с точки зрения приватности для пассажиров. Можно вообще убрать кухню на нижнюю палубу: в этом случае придется пожертвовать одной каютой экипажа, зато салон станет просторнее. П-образная планировка камбуза сохранилась — с позиции эргономики это самое грамотное решение, позволяющее разместить максимум техники, шкафов и рабочего пространства на минимальной площади. А расположение кухни как раз между формальной столовой и обеденной зоной в кормовом кокпите облегчает сервировку в обеих зонах.

Вдоль левого борта в салоне тянется целая батарея шкафов: ближайший к камбузу отдан под столовую посуду и приборы; остальные начинены полками и способны вместить невероятное количество вещей, что в долгих путешествиях, на которые и рассчитана яхта, явно пригодится. Тем не менее эти бездонные закрома совершенно не загромождают салон — он выглядит на редкость свободным и светлым. Отчасти из-за непрерывного панорамного остекления, отчасти благодаря тому, что площади на него действительно не пожалели. К тому же здесь нет ни переборок, ни высокой мебели. По левому борту — столовая на 8 персон; по правому — обширная диванная секция с невысокими столиками, удобно вдвигающимися в диван.

Пост управления визуально отделен от салона невысокой стойкой, из которой выдвигается ТВ-панель. Изменений по сравнению с 74-й моделью он не претерпел: двухместное, чуть приподнятое сиденье, отличный обзор, удобное расположение приборов и дисплеев. Слева от него — трап, ведущий в помещения нижней палубы.

Расположение трех кают: мастер-, VIP- и гостевой правого борта — осталось неизменным. Однако увеличение корпуса дало возможность перекроить мастер-апартаменты, высвободив место для еще одной, весьма интересной каюты по левому борту. Выглядит она небольшой и скорее напоминает кабинет-студию с одним спальным местом, гардеробом и рабочим столом. Но стоит убрать стол — и на его месте появляется вторая откидная койка. Учитывая, что в этом помещении есть дверь в мастер-каюту, здесь удобно поселить детей, когда есть необходимость разместить их поближе к родителям. При этом санузел у каюты — свой собственный.

Вверху:
Флайбридж Azimut Magellano 76 на метр длиннее, чем у 74-й модели. В его кормовой части можно хранить гидроцикл или разместить там шезлонги. Опционально есть возможность увеличить хардтоп, чтобы он затенял весь флайбридж целиком.

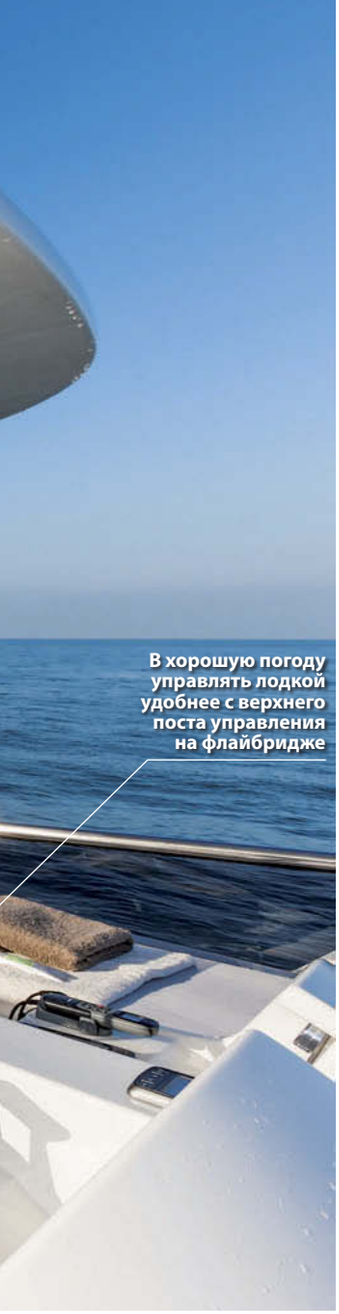
На странице справа:
Главный пост управления с парой приподнятых на подиум кресел отличается прекрасным обзором и удобным размещением приборов и дисплеев.

ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ



Своей формой штурвал на этой моторной яхте напоминает о яхтах парусных

Как видим, на приборной панели доминируют мониторы различных систем



В хорошую погоду управлять лодкой удобнее с верхнего поста управления на флайбридже

ДОСЬЕ



ДЛИНА 80 Ф (24,40 М)
ШИРИНА 20 Ф (6,10 М)
ОСАДКА 6 Ф (1,81 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ ПОЛНОЕ 64 Т
ЗАПАС ТОПЛИВА 7500 Л
ЗАПАС ВОДЫ 1400 Л
ПАССАЖИРОВ 8 ЧЕЛ.
ЭКИПАЖ 3 ЧЕЛ.
МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ 22 УЗЛА
КРУИЗНАЯ СКОРОСТЬ 17 УЗЛОВ
СТОИМОСТЬ В ЕВРОПЕ ОТ € 3 100 000



ВЕТБАР

Длинная барная секция вдоль правого борта на флайбридже укомплектована грилем, холодильником, мойкой и шкафчиками

Расположенную на миделе мастер-каюту перекроили таким образом, что между ней и моторным отсеком появилась звукоизолирующая «прослойка» в виде санузла и большой гардеробной. Плюс добавились диван и стол: раньше приходилось довольствоваться шкафом для одежды и обходиться вовсе без дивана. VIP-каюта и гостевая правого борта выглядят типично, правда, стоит отметить, что места для вещей везде достаточно, а санузлы совсем не маленькие.

Экипаж при «апгрейде» 74-й модели до 76-й, пожалуй, получил больше всего бонусов. Добавилась вторая каюта; везде высоко и не тесно; шкафов и ящиков не меньше, чем у пассажиров, а санузел просто королевский. Попасть сюда можно двумя путями — из камбуза или с кормовой платформы, чтобы не тревожить гостей в салоне. Кстати, входя сюда через дверь в транце, попадаешь не сразу к каютам, а сначала в просторное хозяйственное помещение, где хранится масса всякой полезной всячины и откуда открывается удобный доступ для обслуживания гироскопических стабилизаторов качки Seekeeper.

В отношении отделки и оснащения лодки выбор у заказчиков стал гораздо богаче: добавились новые опции, обновлен набор отделочных материалов. Двухлетний опыт эксплуатации Magellano 74 дал массу возможностей «обкатать» каждую мелочь. В результате в интерьер Magellano 76 внесены небольшие, но весьма важные в плане комфорта изменения, в частности, убраны все острые углы, которые не раз критиковали, а также появились недостающие во многих местах поручни.

Флайбридж не изменился композиционно, зато стал сразу на метр длиннее. Здесь мы имеем расположенный в диаметральной плоскости пост управления; большую обеденную зону с диваном, мобильными креслами и раскладывающимся столом; длинную барную секцию по правому борту, укомплектованную грилем, холодильником и всем прочим, полезным во время отдыха на воздухе. Кормовая часть оставлена свободной — здесь можно хранить гидроцикл или расставлять шезлонги.

Заметное увеличение длины корпуса дало и приличную прибавку в водоизмещении: 64 т с полной загрузкой против 56 т у Magellano 74. Забавно, но мощность двигателей при этом осталась прежней — пара MAN по 1000 л.с. (для 74-го предлагались Caterpillar C18 с аналогичным табуном «лошадей»). Казалось бы, стоит ожидать и существенного падения скорости, однако верфь заявляет, что максимальная скорость Magellano 76 составляет 22 узла — всего на узел меньше, чем у предшественника. Остается только дождаться лета, чтобы лично проверить это на тест-драйве. MBY

ИСКУССТВО ТРАНСФОРМАЦИИ

Британская верфь Sealine только что отпраздновала круглую дату — компании исполнилось 40 лет. Есть повод вспомнить, как все начиналось, и понять, к чему пришло.

Текст **Ольга Селезнева** Фото **Sealine**





Компания Sealine возникла в 1972 году примерно таким же образом, как и многие другие верфи. Обычная история, когда будущий основатель компании Том Мюррант не нашел ничего подходящего на рынке и решил заняться дизайном своего семейного «корабля» самостоятельно. Именно здесь и стоит искать корни философии этой марки: попробуем разобраться, что нового привнесла Sealine на мировой яхтенный рынок.

ФИЛОСОФИЯ ДИЗАЙНА

С самого начала акцент был сделан на максимально полное использование пространства: ни один квадратный сантиметр (или дюйм — Англия, все-таки) не должен пропадать впустую, ведь, как известно, лишнего места на яхте никогда не бывает. Благодаря такому подходу Sealine и поныне удерживает пальму первенства по нестандартности методов «раздвигания пространства» и повышению качества жизни на борту. Любой уголок или ниша используются для рундуков, шкафов, оборудования, а изощренно трансформируемая мебель (это действительно фирменный стиль верфи!) часто позволяет получить по два-три и больше вариантов компоновки кокпита, салона, кают или флайбриджа.

Один из главных ресурсов увеличения обитаемого пространства — минимизация моторного отсека, и здесь опыта у Sealine тоже более чем достаточно. Первые 20 лет существования верфи все лодки оснащались исключительно угловыми колонками, что значительно упрощало задачу компоновки моторного отсека и позволяло сделать его весьма компактным. Что касается вспомогательного оборудования, то его часто размещают в других частях лодки — под пайолами и даже кроватями. В результате объем жилого пространства на яхтах Sealine, как правило, бьет рекорды в классе.

Философия дизайна Sealine — использование пространства на борту по максимуму

Лет пять назад, пригласив к сотрудничеству дизайнера Карстена Астаймера, верфь начала масштабное обновление дизайна всего модельного ряда, оказавшееся весьма успешным. Сегодня, наблюдая на боат-шоу длинные ряды белых стеклопластиковых корпусов, даже на приличном расстоянии невозможно спутать Sealine с другими лодками аналогичных размеров и класса. Отказавшись от традиционных нынче сглаженных очертаний профиля и затейливых форм остекления надстройки, Sealine предложила рынку довольно брутальный дизайн: простые формы, образованные

Верфь Sealine одной из первых начала оснащать свои лодки пропульсивными установками Volvo IPS с тянущими винтами



прямыми линиями, широкий корпус и объемную надстройку. Сделано это было не столько для узнаваемости, сколько ради той же концепции дизайна: больше пространства даже на весьма компактных яхтах.

ДВИГАТЕЛИ И ПРИВОДЫ

Как уже говорилось, первые пару десятков лет все свои лодки Sealine оснащала угловыми колонками. Это — детище американца Джима Уинна, который запатентовал конструкцию в 1950-х годах; примерно с того же времени их выпускает компания Volvo Penta. Изобретение оказало сильное влияние на продукцию не только Sealine, но и сотен других брендов по всему миру. В сочетании с бензиновыми двигателями колонки обеспечивали лодкам хорошие скорости уже в 1960–70-х годах, дизельные же агрегаты даже в конце 1970-х годов были способны выдавать не более 100 л.с., что недостаточно для крупных глиссирующих круизеров.

Только в начале 1980-х годов появились турбодизели и колонки с соосными винтами противоположного вращения Duoprop. Как раз в этот момент Sealine весьма удачно решила вторгнуться в сегмент более крупных судов. Свою роль сыграл и нефтяной кризис конца 1970-х годов, похоронивший многих британских судостроителей из числа тех, кто отдавал предпочтение вальному приводу. Выжили сильнейшие: приверженность Sealine колонкам оказалась удачным выбором, как и решение дождаться 1980-х годов и появления более мощных двигателей.

Минуло еще четверть века, прежде чем пропульсивные установки пережили новую революцию. В 2005 году Volvo Penta, предложившая днищевые колонки IPS, снова оказалась на гребне волны, и снова Sealine была в числе первых, кто оценил эту новую технологию, использовал ее и выиграл.

МОДЕЛЬНЫЙ РЯД

Сегодня в модельном ряду Sealine восемь яхт в четырех линейках — общим счетом не так много, зато на любой вкус.

Серия F — это практичные семейные яхты с флайбриджем длиной 42 и 48 футов; обе выполнены уже в рамках новой дизайнерской концепции и, несмотря на относительно небольшие размеры, отличаются внушительным объемом жилого пространства, а также выбором вариантов планировки для всех палуб. Возможны дополнительная каюта или кабинет, разные версии компоновки салона и флайбриджа и т.д. (тест-драйв новой F48 см. в MBY №6, 2012). Осенью 2013 года



SEALINE F37

Эта флайбриджная новинка будет представлена осенью 2013 года. Несмотря на компактные размеры лодки, ее салон обещает быть весьма объемным







На странице слева:
Sealine SC35 развивает скорость до 34 узлов.

Вверху:
Sealine F48, представленная осенью 2012 года, отличается масштабным остеклением надстройки и удобными бортовыми проходами.

В центре, слева направо:
Главный пост управления Sealine F48.

Мастер-каюта Sealine F48. С этого сезона верфь для всех моделей предлагает три варианта отделки интерьера: дуб (темный и светлый), орех (матовый и полированный), а также красное дерево.

Внизу:
Салон главной палубы модели Sealine T60 Aura.

Для новой F48 предлагается множество вариантов планировки всех трех палуб

в этой линейке будет представлена еще одна новинка — компактная младшая модель длиной 37 футов с двумя каютами и санузлами, просторным салоном, камбузом на межпалубном уровне и полноценным флайбриджем.

С-серия пока состоит из одной модели — круизера С48 с закрытой рубкой (осенью 2013 года появится еще и новая С44). По концепции это очень «британская» лодка, хорошо подходящая для эксплуатации в регионах с быстро меняющейся погодой. Если зарядил дождь — в вашем распоряжении теплый закрытый салон, откуда удобно управлять лодкой благодаря обзору на 360°. В хорошую погоду открываются большой верхний люк и кормовые двери — и вот уже лодка превращается в открытый средиземноморский круизер. Линейка S — два спортивных круизера SC35 и SC42. Особенности: высокая скорость — до 34 узлов; открытая архитектура — без кормовых дверей, полностью убирающаяся мягкая «крыша» над кокпитом, открывающееся боковое остекление надстройки.





У SC42 есть и дополнительные бонусы: кормовая платформа на гидравлическом приводе, что нечасто встречается при такой длине, трансформируемый при помощи электропривода кокпит (три варианта компоновки) и возможность оснащать лодку не только транцевыми колонками, но и парой Volvo Penta IPS 600 по 435 л.с. В зависимости от выбранного типа привода меняется и конфигурация кормовой каюты: двуспальная кровать или пара раздельных плюс дополнительное третье спальное место.

Наконец, серия T представлена самыми крупными лодками верфи длиной 50 и 60 футов; обе флайбриджные, с тремя каютами. Эту линейку пока еще не подвергли рестайлингу, лодки отличаются сугубо традиционным для современных глиссирующих яхт экстерьером.

ИННОВАЦИИ

За прошедшие десятилетия инновации Sealine не раз слегка сотрясали рынок, будоража воображение экспертов и покупателей. Дело не только в том, что лодки имели успех благодаря практичности и красоте. Дизайнеры и инженеры верфи умудрялись находить нестандартные пути решения проблем и по-прежнему были одержимы идеей многофункциональности. Вот некоторые из решений, которые используются и поныне.

Система увеличения кокпита (SECS)

Одна из самых известных фирменных «фишек» Sealine, позволяющая заметно увеличить площадь кокпита во время стоянки. Кормовой диван при помощи электропривода отъезжает назад, что не только добавляет пространства в кокпите в зависимости от размеров лодки, но и позволяет увеличивать площадь салона, отодвинув его сдвижные двери дальше в корму.

Рундуки для тентов

Чехлы и тенты изрядно отравляют жизнь на яхте. Снимать и убирать их, а потом опять ставить, в зависимости от капризов погоды,— занятие довольно нудное. Так родилась идея помещать специальные рундуки внутри свеса флайбриджа: тент не нужно отстегивать — он просто скатывается и убирается вверх, под крышку. Это экономит и время, и ценное место в рундуках кокпита.

Мягкая крыша надстройки

Тканевая сдвижная крыша была впервые применена на модели SC29 в 2004 году, позднее ее не раз копировали другие производители. По сравнению с лодками, оснащенными традиционным хардтопом, это позволяет снизить вес и значительно удлинить «крышу».



КОКПИТ

Система увеличения кокпита (SECS) позволяет на стоянке при помощи электропривода отодвинуть кормовой диван назад, увеличив свободное место в кокпите. Особенно актуально это решение на небольших моделях









На странице слева:
Спортивный круизер Sealine SC35.

Вверху:
Сдвижная крыша надстройки, выполненная из ткани на жесткой раме.

В центре:
Варианты трансформации кокпита модели SC42.

Адаптация под IPS

Когда впервые были представлены днищевые колонки IPS с тянущими винтами, Sealine одной из первых опробовала их на своих лодках. Это решение облегчало управление лодкой и позволяло получить компактный моторный отсек. Только инженеры Sealine, следуя все той же философии верфи, пошли дальше. Например, при переделке корпуса модели F42 под фланцы IPS (изначально лодка была на валах) эту пропульсивную установку слегка доработали, чтобы сохранить и даже увеличить большую кормовую «кладовку», которую почти всегда можно увидеть на лодках с вальным приводом. При стандартной установке IPS двигатели и колонки оказываются непосредственно в корме, что мешает устроить там место для хранения. Инженеры Sealine увеличили длину промежуточного вала между двигателем и колонкой, и это позволило получить кладовку высотой в человеческий рост.

Кокпит-трансформер во всю ширину корпуса

Премьера SC42 в 2011 году произвела настоящий фурор: до Sealine еще никто не предлагал лодку, кокпит которой простирался бы от борта до борта. Решение оказалось простым и очень умным. Выходы на бортовую палубу были сделаны непосредственно из кокпита, что, помимо безопасности, дало дополнительное пространство в этой зоне. По размерам кокпит SC42 легко конкурирует с 50-футовыми лодками, а трансформируемая мебель дала возможность получить три варианта планировки: с двумя обеденными зонами и проходом по центру; с единой диванной зоной; наконец, с огромным лежаком для загара.

Еще никто не сумел предложить лодку с таким кокпитом — от борта до борта

Все это делается не ради инженерного искусства как такового: функциональные, надежные британские лодки-трансформеры всегда находят своих владельцев, а эксперты постоянно награждают Sealine призами. Неудивительно, что модели Sealine часто оказываются среди победителей конкурса Motor Boat of the Year: конкурс «домашний», и своих надо поощрять. Другое дело, когда это происходит на континенте. В этом году в очередной раз номинантом на премию European Power Boat 2013 (Дюссельдорф) стала лодка Sealine. Скоро узнаем, получила ли премию новая Sealine F48: если да — награда объективно заслуженная, если нет — будем ждать новых моделей и новых наград. MBY

ЛЕГКАЯ ПОБЕДА

Динамичная прогулка по шведскому архипелагу стала для этой лодки отличным испытанием, из которого она вышла с триумфом.

Текст **Джек Хейнс** Фото **Лестер МакКарти**



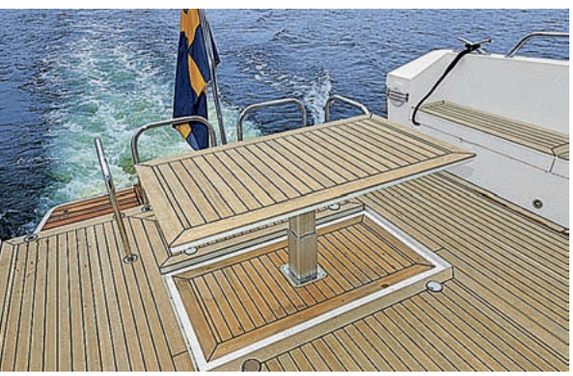
ВИДЕО

mby.com/d54


54









Релинг из нержавейки вокруг надстройки не вызывает вопросов, хотя на скорости находиться на открытой палубе в носу не очень уютно



Сверху вниз:
Более безопасные бортовые проходы вряд ли бывают.

Дальше некуда! Стол в кокпите опускается заподлицо с палубой.

Справа:
Отличные ящики для хранения посуды на борту.

Широкая и просторная носовая палуба оставляет много места для отдыха и работы со швартовами и якорем.

Обзор из салона Delta 54… Лучше для лодки таких размеров вообразить трудно.







Эта лодка, напоминающая о технологиях Stealth, выглядит невероятно внушительно и при такой длине наделена приличными апартаментами

Наглядным примером того, насколько шведы «повернуты» на моторных лодках, стала шеренга интересных моделей, пришвартованных в центре Стокгольма у понтонов компании Galärbryggan — яхтенного брокера и дилера Delta. Там выставлялись два Nord West 370, Gozzi 29 Open, два классических Bertram, две Riva 25 Sport Fishermans, Sunseeker Superhawk 48, достигающий скорости 100 узлов Fountain, а также RIB'ы: Goldfish, Rupert 32 RIB с парой Verado по 275 л.с. и еще несколько не столь интересных проектов. А среди блестящей флотилии морских суперзвезд лодка, которую мы приехали тестировать, выглядела столь желанной, как глоток воды посреди Сахары.

На фотографиях, конечно, Delta 54 выглядит сногсшибательно, только нужно встать рядом с ней, чтобы полностью ощутить потрясающий эффект, который эта лодка производит. На первый взгляд такой дизайн надстройки при данных размерах кажется странным, но потом замечаешь широкие бортовые проходы, релинг из нержавеющей стали на баке (как на лоцманских катерах), большую площадь остекления, и все обретает абсолютно здравый смысл. К тому же эта лодка, внешне напоминающая о технологиях Stealth, при такой длине надстройки наделена приличными апартаментами, и в реальности все это выглядит невероятно внушительно, весьма целесообразно и просто круто.

Но дело не ограничивается броским дизайном: Delta 54 может похвалиться довольно серьезной «начинкой». Имеется в виду корпус из углепластика, который приводит в движение пропульсивная установка из трех Volvo Penta IPS 600. Не стеклопластиковый корпус, на котором видишь случайный люк и переборку из карбона, но целиком и полностью углепластиковая конструкция.



ВЕСОВОЙ КОНТРОЛЬ

Высокий уровень качества постройки не ограничивается корпусом: двери, переборки, другие плоские конструкции изготовлены по технологии вакуумного формования с целью добиться максимальной твердости изделия.

Углепластик дает значительное отличие в весе этого «зверя» длиной более 54 футов (16,6 м). Взглянем на Azimut 55S — другую по стилю и философии лодку, но во многом похожую на Delta 54. При близкой длине почти 57 футов у нее также три IPS 600, и в конструкциях применен углепластик, но абсолютно в иных масштабах, нежели на Delta 54. Azimut на 4,5 т тяжелее, Delta выигрывает и по динамическим характеристикам. При 2500 об/мин, когда обе лодки прекрасно идут на круизной скорости, она развивает 25,2 узла, расходуя при этом менее 4,8 л/милю с запасом хода 302 мили; Azimut достигает 22,5 узла, потребляя 5,8 л/милю при дальности плавания всего 200 миль.

Не так часто удается провести подобное сравнение с близкими по характеристикам лодками — неважно, с тремя двигателями они или с одним, и оно наглядно демонстрирует, для чего конструкторы Delta боролись за экономию веса. Она имеет значение во всем диапазоне оборотов, особенно на максимале, где

Delta 54 щеголяет серьезной «начинкой»: не только установкой из трех Volvo Penta IPS 600, но и полностью углепластиковым корпусом



Delta 54 развивает на 3 узла больше, чем Azimut 55S (на испытаниях скорость составила 38,3 узла). Такая ходкость впечатляет, однако дизайнер Ларс Модин считает, что ориентироваться надо на круизную скорость, а не на полный ход. И когда я «положил рукоятки», уходя из Стокгольма в направлении архипелага, пришло полное понимание его мысли. Никогда прежде я не управлял лодкой, которая столь легко «разбиралась» с волнами. Delta 54 шла настолько мягко и тихо, что создавалось впечатление, будто она парит над водой. Просто оцените стабильно низкие показатели шума у штурвала. Конечно, следует учесть наличие установок IPS под палубой кокпита, изолирующего шум люка, сдвижных дверей и длину ходовой рубки — штурвал находится в ней далеко впереди.

ФАКТОР СКОРОСТИ

В закрытой рубке скорость ощущается иначе, и когда ты в очередной раз бросаешь взгляд на приборы, то вдруг понимаешь, что несешься со скоростью 30 узлов. Рядом с рулевой консолью имеется боковая дверь, над головой — управляемый электроникой люк, и если хочется больше чувства скорости, просто открываешь их. Дверь в борту упрощает общение с командой и управление лодкой, если вы один.

Даже единственный джойстик IPS заметно облегчает управление, а на нашей тестовой лодке их было три: на рулевой консоли и еще два — в кокпите, сразу за сдвижными дверями, каждый на своем борту. Это реально полезно: швартовка кормой или бортом к причалу вообще перестает быть проблемой. Однако, принимая во внимание стоимость джойстиков (£ 11 500 за каждый), допускаю, что кто-то предпочтет обойтись одним.

Путешествие по архипелагу дает невероятный опыт независимо от типа лодки, на которой вы находитесь. В этот раз мы торили путь на 14-тонном монстре, влекомом шестью гребными винтами, со скоростью 25 узлов среди тысяч островов, и это была отличная возможность понять лодку. Раз уж приходится «пилить» по узким водным артериям, хочется иметь лодку с отменной управляемостью, и вот этого у Delta 54 в избытке. Управление легкое, штурвал отзывчив, как и на большинстве лодок с IPS. Представители Volvo Penta сообщили, что во время теста Delta 54 повороты на скорости были предельно крутые, что позволительно не на каждой лодке. Один из резонов — форма корпуса с острым носом и выступающим брызгоотбойником почти до кормы. Днищевые участки кормовых шпангоутов плоские, если не считать высадки под фланцы приводов. Они дают дополнительную подъемную силу по сравнению с обводами «глубокое V», лодка не просаживается на корму, и повороты получаются ровные: кажется, будто судно приклеено к воде. Правда, наш тест проходил при полном штиле, и было бы интересно знать, как работают интерцепторы Humphree — они обеспечивают оптимальный дифферент при форсировании волновых гребней...

БЕГЛЫЙ ВЗГЛЯД

Внутри Delta 54 впечатляет не меньше. Великолепное остекление надстройки, которое, по сути, выполнено круговым, добавляет помещению яркости и привлекательности. Объем разделен на две зоны. В корме — угловая динетта с огромным складывающимся столом и современной кухней напротив. Кухня на первый взгляд выглядит бедновато, но когда увидишь мойку и обнаружишь все возможности для хранения, приходит понимание, что кухня весьма практична. Маленькие дополнительные удобства, которые мы вправе ожидать от скандинавской верфи, оказались в наличии: удобная организация хранения посуды и стекла, а также множество съемных деревянных лотков по всему салону, полезных для мелочей, фиксации стаканов и тарелок на ходу и пр. Один такой лоток с ячейками закреплен прямо на посту управления.

Носовая часть рубки-салона щеголяет великолепной алькантарой в отделке поста управления и динеттой на возвышении, идеально подходящей для утреннего кофе или восседания сопровождающих капитана в долгом путешествии. Отсюда особенно хорошо заметны выгоды от большой площади окон: сидишь и наблюдаешь движение жизни за бортом.

Пост управления доставляет отдельное удовольствие благодаря щедрому использованию мягких материалов, включая изящное рулевое колесо. Угол установки рукоятей управления двигателями немного удивляет, но на деле рука сама естественно ложится на них. Обзорность — то, что отличает удачно организованный пост управления







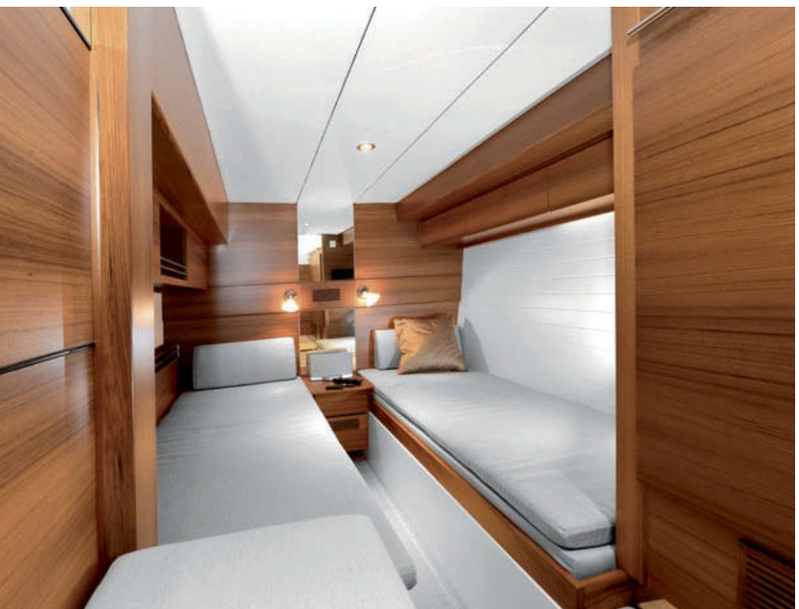




Прозрачная крыша в светлом и уютном салоне добавляет помещению объема







Сверху вниз:
Кружки получили собственный ящик с гнездами с механизмом мягкого закрывания.

Такие швартовные утки выглядят произведением прикладного искусства.

Объем, освещенность и возможности по хранению вещей в мастер-каюте просто замечательные.

В туалетной комнате органично сочетаются дерево, мозаика и нержавеющая сталь.

Две одинаковые гостевые каюты делят одну туалетную комнату.



ЕСЛИ ПРИГЛЯДЕТЬСЯ

ДЖЕК ХЕЙНС

ДЖОЙСТИКИ IPS
Один на главном посту управления судном, еще два расположены побортно в кокпите. Они дают капитану полную свободу швартовки при любом положении лодки.



РУНДУКИ В КОКПИТЕ
Надежные петли крышек рундуков стоят недешево, но следует понимать, что крышки широкие (чтобы в рундуки помещались габаритные предметы), и обычные петли могут не выдержать.



ЛОТОК У ШТУРВАЛА
Приятно видеть лоток для мелочевки даже здесь. Отличная штука, чтобы поставить кружку, положить солнцезащитные очки или еще что-то; но если его убрать, освобождается место как раз для iPad. Что выбрать?



МОТОРНЫЙ ОТСЕК
Учитывая установку из трех двигателей (возможен вариант с двумя IPS 600), свободного объема для их обслуживания немало. Черный поддон (неотъемлемая часть углепластикового корпуса) не столь удобен для сбора утечек, но вся кабельная проводка тщательно закреплена и промаркирована.



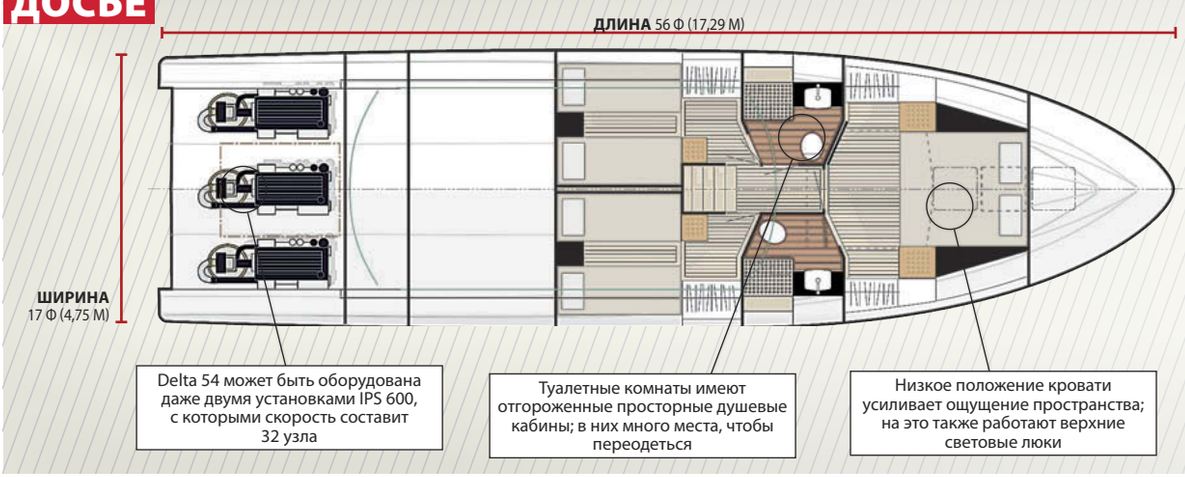


Такая негромоздкая конструкция перехода крыши в борт надстройки смягчает профиль лодки без малейшего ущерба высоте в помещении или обзорности

Небольшая разница высоты платформы и кокпита не требует дополнительной ступени, чтобы запросто подняться

Опускающийся стол оставляет кокпит свободным, прекрасно приспособленным для купания или другого водного спорта (вместе с платформой). Также много пространства для установки складной мебели

ДОСЬЕ



ДЛИНА
56 Ф (17,29 М)

ШИРИНА
17 Ф (4,75 М)

ОСАДКА
4 Ф (1,37 М)

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ ПОЛНОЕ
15,7 Т (ТОПЛИВО И ВОДА)

ПОРОЖНЕМ
14,0 Т

ЗАПАС ТОПЛИВА
1800 Л

ЗАПАС ВОДЫ
500 Л

ДИЗАЙН
ЛАРС МОДИН

КАТЕГОРИЯ RCD
«B» (ДЛЯ 12 ЧЕЛОВЕК)


На палубе в носу есть невысокий релинг и поручни, но леерный тросик, возможно, был бы нелишним

Delta 54 — отличная по дизайну и ходовым качествам лодка, которая выглядит и ведет себя на воде по-особенному

от прочих: здесь практически 360° (повторюсь, благодаря обилию стекла). Это важно не только когда вы крутите слалом между островами, но и при форсировании волн, которые нужно видеть и успевать «читать».

ЯСНО И ПОНЯТНО

Внизу находятся три каюты: хозяйская в носу, со своей туалетной комнатой, и две одинаковых гостевых с общим гальюном. Впечатление от кают ровно такое же, как и от остального интерьера: чистые линии непритязательного функционального дизайна, в котором тон задает теплый тик (хотя иногда замечаешь слишком острые углы). Слегка приглушенные тона отделки создают в каютах спокойную атмосферу, а высокий подволок и довольно большие кровати с матрасами Tempur — бонус. В гостевых каютах не так светло, как в хозяйской, по причине небольших иллюминаторов, но таков уж дизайн! Зато мягкая светодиодная подсветка в интерьере выглядит просто великолепно.

ВЕРДИКТ

Delta 54 — отличная лодка и в части дизайна, и в отношении ходовых качеств, и, главное, она выглядит и ведет себя на воде как-то особенно. На той же верфи в Эстонии строится 80-футовая океанская лодка, тоже с тремя IPS — этакий летучий бегемот, и я практически не сомневаюсь в большом успехе верфи, имеющей хорошие перспективы. Кстати, на этой же верфи строят знаменитые яхты Swan, и слаженная производственная команда, без сомнения, знает, что делает.

Возвращаясь к Delta 54 и шеренге выставленных в Стокгольме лодок, скажу так: среди всего того разнообразия моделей я хотел бы владеть именно этой — она меня просто поразила. MBY

ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ



ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 3 × Volvo Penta IPS 600 (435 л.с.) при 3500 об/мин, 6 цилиндров, 5,5 л дизель

РЕЖИМЫ				ECO			FAST	MAX
Об/мин	1600	1900	2200	2500	2700	2900	3100	3300
Скорость	10,1	16,5	20,5	25,2	29,0	32,0	34,9	38,3
Расход	28	68	94	120	140	165	190	238
Миль/л	0,36	0,24	0,22	0,21	0,21	0,19	0,18	0,16
Дальность	516	348	313	302	298	279	265	232
УРОВЕНЬ ШУМА ДБА								
Салон	65	66	68	71	71	72	73	75
Кокпит	77	78	80	82	81	82	83	84
Пост управления	64	65	67	70	70	70	70	73

ЦЕНЫ И ОПЦИИ

Стоимость в Европе	**от £ 1,02 млн (два IPS 600)**
	£ 1,09 млн (три IPS 600)
Цена тестовой лодки	**£ 1,22 млн (три IPS 600)**
Цветной гелькоут	**£ 6748**
Система кондиционирования	**£ 16 412**
Два джойстика IPS в кокпите	**£ 23 171**
Тент в кокпите	**£ 12 550**
Складной стол и стулья в кокпите	**£ 4826**
Камера ночного видения Raymarine T450	**£ 16 000**
Спутниковое телевидение	**£ 7723**
Кожаная обивка в салоне	**£ 4344**

= опции на протестированной лодке

Скорость в узлах, расход в л/ч, расстояние в морских милях с учетом 20-процентного резерва. Загрузка: 60% топлива, 50% воды, 4 человека на борту (без тендера и спасательного плота). Температура воздуха +20 °C, волнение 1 балл.

КОНКУРЕНТЫ

AZIMUT 55S
ЦЕНА ОТ £ 1,01 млн
Привлекательная и хорошо «упакованная» лодка.



WINDY 53 BALIOS
ЦЕНА ОТ £ 1,07 млн
Есть варианты с валами или тремя IPS, отличное качество постройки.




PRESTIGE

ДЕНЬ БОЛЬШИХ ПРЕМЬЕР

В преддверии парижской яхтенной выставки и крупных зимних боат-шоу Prestige Yachts устроила закрытый показ новых моделей для будущего сезона.

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

Парижский яхтенный салон — событие для работающих в массовом секторе французских верфей не менее значимое, чем даже масштабный каннский фестиваль яхт. К декабрю производители традиционно готовят «вкусняшки», чтобы позже доставить их на «дегустацию» в выставочные павильоны Германии и Англии, но прежде демонстрируют новинки у себя дома, в столице.

Среди владельцев Prestige в основном люди, которые не видят свою жизнь без моря

В 2011 году мощная Beneteau Group в общей сложности произвела… 68 км лодок (так уж измерили!), и моторные яхты Jeanneau Prestige нового поколения внесли в это достижение значительный вклад. Вслед за флагманом Prestige 60 два года назад верфь представила очень удачные модели Prestige 500 и 500S и за прошедшее время построила уже более 160 корпусов — для индустрии во времена застоя результат прекрасный (читайте тесты в MBY №9, 2011). Несмотря на непростую ситуацию на рынке, руководитель технического направления Prestige Жан-Франсуа де Преморель и дизайнер Витторио Гаррони хорошо понимают, в каком направлении нужно двигаться бренду, особенно когда в спину дышат лидирующие британские верфи и быстро набирающая обороты «родная» Monte Carlo Yachts. «Современные Prestige — это надежные семейные лодки для обычных счастливых людей,— подчеркивает Жан-Франсуа.— Они лишены излишнего шика, но призваны долго и верно служить своим хозяевам». Интересно выглядит портрет владельцев Prestige: в основном среди них люди старше 50 лет, которые всю жизнь ходили в море, не видят без него свою жизнь и покупают судно не на сезон-другой, а на годы. Они не нуждаются в избыточной роскоши и приветствуют прогрессивные инженерные решения, однако не хотят слишком сложную в обращении яхту. Не поймите меня превратно — Prestige никак нельзя назвать спартанскими яхтами для пенсионеров-консерваторов, просто так сложилось, что тяготеют к ним умудренные жизненным и морским опытом люди.

В качестве иллюстрации прогрессивного подхода можно привести тот факт, что верфь сосредоточилась на применении днищевых колонок на всех яхтах, где длина корпуса позволяет эффективно использовать их преимущества. Для приверженцев валов существует Prestige 400, но, по словам руководства верфи, за последние годы их клиенты заметно изменились в этом отношении и теперь в своем большинстве хотят днищевые колонки. Инженерам

В Prestige практически отказались от использования валов в пользу днищевых колонок

и дизайнерам это только на руку: экономичность и эффективность днищевых колонок позволяют иметь тот же запас хода с меньшими топливными баками, а значит, на борту остается больше места для жилых помещений и резерв по весам.

Раньше Jeanneau сотрудничала исключительно с Volvo Penta, но это время прошло, и теперь на Prestige активно используют не только IPS, но и двигатели Cummins в связке с колонками Zeus. «Мы преднамеренно создаем конкуренцию за заказы на поставку двигателей и колонок между двумя производителями,— говорит Жан-Франсуа де Преморель,— это позволяет нам получать лучшие поставочные цены плюс покупатели имеют возможность выбора, и лодка в итоге достается им по более низкой цене». С появлением Cummins производство в определенной степени усложнилось, но не настолько, чтобы превзойти экономическую выгоду от соперничества моторостроителей. В Европе ситуация с сервисом американских моторов и колонок значительно улучшилась, поэтому покупатели довольны. Интересно, что даже закупка большего объема двигателей у одного производителя (информация о количестве является закрытой, но счет идет на сотни единиц) не обеспечивает получения тех скидок, которые дают компании, узнав о появлении конкурента. «В технологическом плане производители двигателей идут вперед семимильными шагами, и мы удовлетворены продуктами обоих поставщиков,— комментирует директор по продажам в Европе Мартин Шемкес.— Кстати, для мелких лодок Jeanneau мы поддерживаем такое же соперничество между Volvo Penta и Yanmar».

В ноябре мне довелось побывать на VIP-презентации новых моделей, которую Jeanneau уже третий год проводит в преддверии парижской выставки. Это событие адресовано в первую очередь важным потенциальным клиентам, которые могут спокойно провести на верфи день или два, без суеты осматривая лодки с представителем компании, а не выстаивая в очереди в выставочной толчее. В прошлом году мы были на аналогичной презентации Prestige 550 и 60S и рассказали читателям о верфи (MBY №14, 2012); в этот раз французы представили Prestige 450, 550S, 620S и 620, правда,

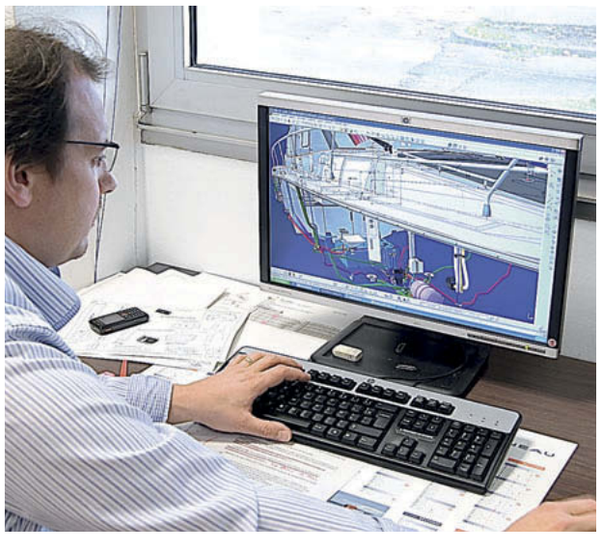


МОТОРЫ

Сейчас верфь работает с Volvo Penta и Cummins, и конкуренция производителей позволяет получать двигатели по самым лучшим ценам









Сверху вниз:
Установка лобового стекла на сборочной линии.

Конструктор и руководитель технического направления Prestige Жан-Франсуа де Преморель (слева) и директор верфи Жан-Поль Шапелё (справа) на открытии презентации.

Разработка Prestige ведется с помощью программного обеспечения CATIA.

Корпус из цеха формовки прибыл на сборочную линию.

Подвижный кильблок позволяет перемещать лодку по этапам сборки.

последняя уже успела засветиться на боат-шоу в Каннах. Полноценные тест-драйвы этой троицы ждут нас в марте, однако о некоторых ключевых моментах, иллюстрирующих тенденции развития линейки и подразделения Prestige в целом, умолчать не могу.

PRESTIGE 550S

На 90% яхта повторяет оригинальную флайбриджную Prestige 550 (тест в MBY №4, 2012), но, будучи представителем «спортивного» семейства, имеет существенное отличие. Если аналогичная 500S несла голую крышу и могла похвастаться лишь электрическим люком, то в 550S удачно эксплуатируется идея спортивного флайбриджа. Как и у Prestige 60S, он расположен ближе к корме, позади широкого люка, но в случае 550S является исключительно зоной отдыха, поскольку пост управления здесь отсутствует. В профиль, благодаря отсутствию радарной арки, спортивная внешность лодки очевидна, а наличие у нее микрофлайбриджа выдает разве что невысокий релинг на крыше да трап в кокпите. Кроме трансформируемых лежаков для загара и небольшого тента-бимини, наверху нет ничего: ни сидений, ни стола, ни бара. Решение для



любителей яхтинга в стиле Sport великолепное — спортивный экстерьер не страдает, скоростные характеристики, по сравнению с флайбриджной Prestige 500, должны улучшиться на несколько узлов за счет уменьшения веса надстройки, а на спортфлае можно загорать голышом, не опасаясь излишнего внимания соседей по якорной стоянке! Единственное, я бы на месте инженеров добавил сюда лифт — возможность быстро поднимать напитки и не бегать за ними вниз по ступенькам.

Замечу, что сейчас соотношение заказов на флайбриджные и спортивные Prestige составляет 2:1, и в Jeanneau хорошо представляют, какие лодки в каких странах продаются. Например, версии Sport особенно любят в Португалии, Канаде и отчасти в Бразилии, тогда как большинство европейских яхтсменов отдают предпочтение полноценному флайбриджу.

PRESTIGE 450

Пустовавшую нишу между Prestige 400 и 500 теперь заняла новая флайбриджная яхта Prestige 450 с приводами Volvo Penta IPS. В базовой комплектации предусмотрены установки IPS500, но если покупатель планирует заказать гидравлическую купальную платформу, изрядно утяжеляющую корму, верфь рекомендует ставить более мощные IPS600, тем более что разница в стоимости невелика и составляет около € 20 000. Для балансировки Prestige 450 конструкторы поместили полиэтиленовые баки с питьевой водой прямо в основании кровати в мастер-каюте — решение необычное, и ранее Jeanneau уже использовала его на одной из старших моделей Merry Fisher. Кстати, сама каюта владельца расположена перпендикулярно диаметральной плоскости и отличается выраженной многоуровневостью как пола, так и потолка. Огромный для судна таких габаритов флайбридж спланирован в лучших традициях Prestige и определенно станет одним из самых сильных аргументов в пользу этой модели. А главным для многих будет базовая цена — € 409 000 для флайбриджной 45-футовой яхты выглядят весьма соблазнительно. Надо ли говорить, что уже скоро мы увидим еще и спортивную версию этой лодки?

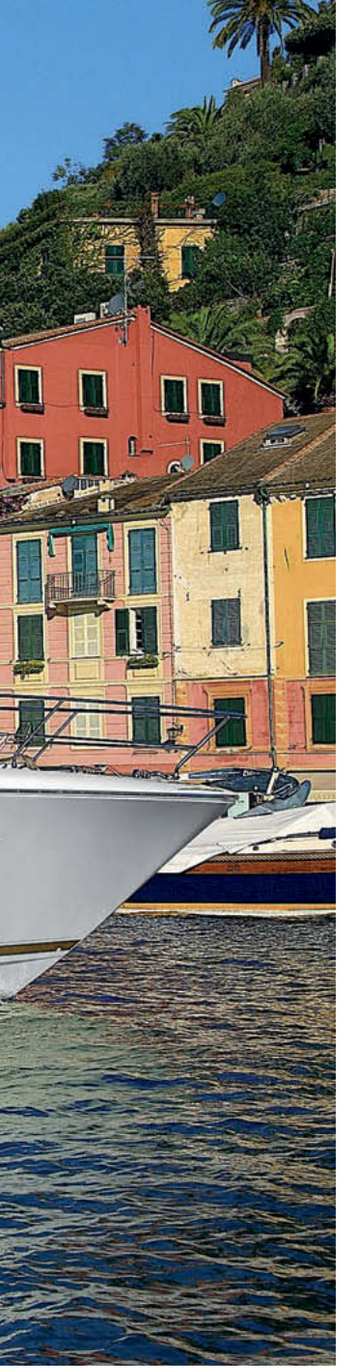
PRESTIGE 620 И 620S

«Наши клиенты «вырастают» из яхт как никогда быстро,— рассказывает Мартин Шемкес, пока мы вместе осматриваем новый флагман Jeanneau.— Человек, практически вчера купивший 500-ю модель,



КОНТРОЛЬ

Каждый сотрудник оставляет на специальной доске информацию о возникших производственных сложностях для руководителя цеха, который всегда знает, где нужна помощь









Сверху вниз:
Jeanneau Prestige 620 — новый флагман верфи.

Prestige 550 S получила необычный флайбридж без поста управления, который не портит спортивный облик лодки.

Кокпит Prestige 450.

Prestige 450 в базовой комплектации оснащается Volvo Penta IPS 500.

Соотношение заказов на флайбриджные и спортивные Prestige составляет 2:1

возвращается с намерением приобрести лодку побольше, и верфь в каком-то смысле вынуждена наращивать длину». Все на Prestige 620 чуть больше, просторнее по сравнению с Prestige 60, но это «чуть» хорошо заметно и по ощущениям, и визуально, причем речь не только о каютах, но и о фантастических размеров флайбридже. Первый корпус 620-й уже показали в Каннах, а второй, который мы видели на презентации, отправится на выставку в Дюссельдорф. При создании этого проекта конечную стоимость обеих модификаций хотели привести к миллиону евро (именно столько стоит прежний флагман Prestige 60S), но сделать это пока не получилось, и цена на Prestige 620 составит около € 1,2 млн. Однако сомневаться в том, что лодки стоят своих денег, не приходится. С увеличением длины яхт перед Jeanneau встала проблема новых производственных площадей на берегу Средиземного моря, и через год в итальянском Триесте откроется новый завод, где отныне будут строить «крупняк». Первым проектом, который уже постепенно выходит из тени, станет Prestige 720. «У нас есть вполне определенные планы развития,— говорит Мартин,— но мы не намерены торопиться и предпочитаем сначала семь раз измерить готовность рынка принять тот или иной продукт».

В заключение добавлю: вот уже несколько лет всем, что связано с закупками и тестированием исходных материалов (смол, металла, тканей и пр.), ведает собственная «межзаводская» научно-исследовательская компания BJ Technologie, которая обслуживает все производства Beneteau Group. То есть корпуса и надстройки столь разных парусников, катеров и моторных яхт Antares, Merry Fisher, NC, Barracuda, Sun Odyssey, Oceanis, Sense, Lagoon, Flyer, Prestige и Monte Carlo Yachts создают под надзором команды опытных технарей. С момента повторного запуска линейки Prestige на рубеже веков (Prestige 36 принесла компании огромный успех в 2000 году) это подразделение Jeanneau проделало огромную работу, бренд повторно заслужил признание яхтсменов, а по соотношению «цена–пространство–качество» вошел в ряды мировых лидеров. MBY

СЕРЬЕЗНАЯ «ЗАБАВА»

Тестируем новую речную яхту Ярославского судостроительного завода

Текст **Ольга Селезнева** Фото **ЗАО «Финсудпром»**





Семейство российских речных яхт проекта «Отрада» пополнилось новым судном: в мае 2012 года на Ярославском судостроительном заводе на воду спустили «Забаву». Успешно завершив испытания и отходив свою первую навигацию, судно в конце октября отправилось из Москвы на зимовку, а мы решили составить ему компанию на отрезке пути из столицы в Ярославль. Казалось бы, какой резон писать про очередной корпус известной серии? Предыдущие яхты проекта «Отрада» уже примелькались в наших внутренних акваториях, благо спутать их ни с чем невозможно. Катамаранный корпус и стилизация под колесные пароходы XIX века (совместный проект ЯСЗ и нижегородского КБ Sea Tech) делают их весьма заметными на фоне остального яхтенного флота. На самом деле при едином дизайне отличий много, и отличия эти принципиальные, начиная с размеров и материала корпуса и заканчивая требованиями к постройке.

Принципиальное отличие «Забавы» — постройка под Российский Речной Регистр

Дебютная «Отрада» длиной 23,85 м была построена в 2008 году в соответствии с прежними требованиями ГИМС (с учетом требований Регистра к судам класса «Р 1,2»), а вот чуть более крупную «Забаву» (24,56 м) создавали уже в соответствии с правилами Российского Речного Регистра, что автоматически переводит ее в другой класс судов. Зачем это было сделано, учитывая, что строить под Регистр гораздо сложнее? Вопрос прояснили в компании «Финсудпром» — управляющей компании ЯСЗ, инициаторе проекта «Отрада». Во-первых, это дает возможность эксплуатировать лодку в куда более сложных в навигационном отношении акваториях, например, на Ладоге, в дельте Волги, Дона или крупных водохранилищах. «Забава» классифицирована по разряду «О 2,0», то есть является озерным судном, способным выдерживать волну высотой 2 м. Во-вторых, по новым правилам надзор ГИМС распространяется только на суда длиной до 20 м и вместимостью не более 12 человек (это далеко не все ограничения). Учитывая, что «Финсудпром» никогда не рассматривал строительство судов меньших размеров и сейчас работает над проектами речных яхт длиной 42 м и более, о ГИМС пришлось забыть.

Наконец, в-третьих, строительство под Речной Регистр дает возможность коммерческой эксплуатации судна, и вот тут мы вплотную подходим к главному вопросу: для кого (и чего), собственно, создавалась «Забава»? Конечно, как и всякая яхта, она в первую очередь ориентирована на частного



Панорамное остекление верхней палубы позволяет не зависеть от капризов погоды

владельца, однако «Финсудпром» серьезно рассматривает этот проект и для целей яхтенного чартера, который как явление в наших акваториях пока отсутствует. Да, можно арендовать на выходные небольшую моторную яхту, катер или парусник, который упрется мачтой в ближайший мост. Тем же, кто интересуется долгими круизами по рекам России, приходится рассчитывать только на «массовый извоз» со всеми сопутствующими прелестями: толпы туристов, строго определенный маршрут и весьма ненавязчивый комфорт (как выглядят речные пассажирские суда, бороздящие наши воды со времен СССР, напоминать, думаю, не нужно). Сейчас как раз идет работа над упрощенными вариантами «Забавы» — с более простыми и практичными интерьерами (но с теми же мореходными возможностями) специально для массового чартера. Сама же «Забава» по части интерьера и оснащения производит сильное впечатление, причем безо всякой скидки на российское происхождение судна.

ИНТЕРЬЕР И ПЛАНИРОВКА

В России давно умеют делать хорошие интерьеры, как морские, так и «сухопутные», но, увы, преимущественно из импортных материалов. «Забава» в этом смысле — явление на российском яхтенном рынке пока уникальное. По словам создателей лодки, доля зарубежных комплектующих в ее интерьере составляет около 15%; основные поставщики и изготовители — российские и белорусские компании. Мы не поленились даже перевернуть кресла, чтобы посмотреть маркировку завода-изготовителя, и придирчиво изучить всю деревянную отделку (орех и различные виды корневой древесины с красивой фактурой) — придраться абсолютно не к чему. Для снижения веса использован шпон в сочетании с сотовыми панелями. Стиль — спокойная и уютная классика, без излишней строгости или имперской помпезности. Здесь приятно находиться, интерьер не начнет раздражать во время долгих переходов, для которых эту лодку и создавали.

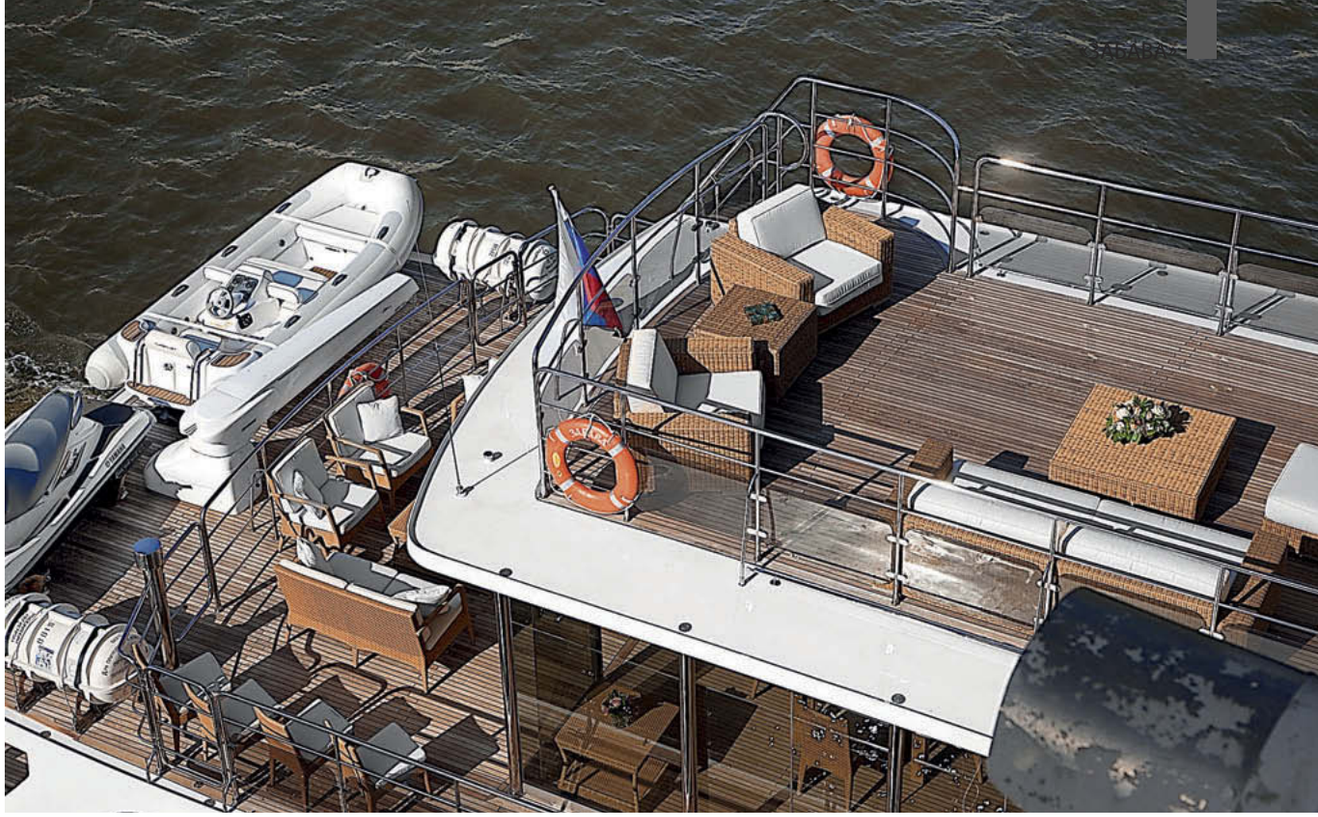
Пассажирских кают на борту четыре, при этом мастер-каюта и VIP имеют отдельные выходы на главную палубу (на нос и корму соответственно). Санузлы в них просторные, с большими выделенными душевыми кабинами. В двух обычных гостевых каютах в санузлах использованы шторы для душевых кабин, но отделка всех кают и ванных комнат одинаково

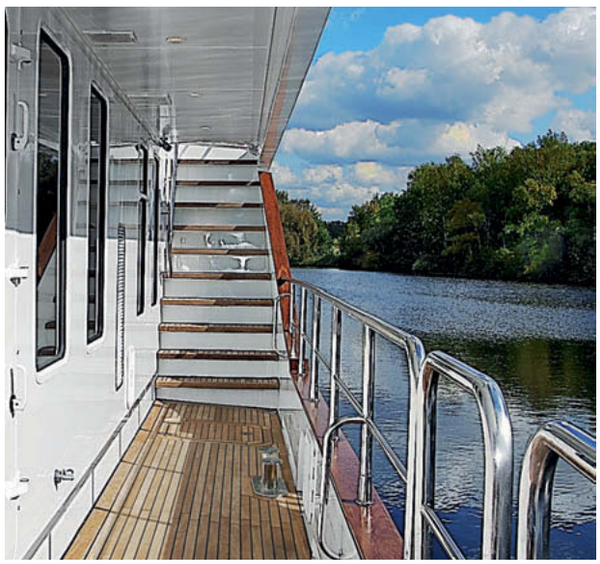


МАЧТА

Складывающаяся при помощи гидравлического привода мачта позволяет проходить даже под низкими мостами









На странице слева:
Салон-столовая на верхней палубе. Отсюда открывается роскошный вид, а в случае ветра или холода можно закрыть сдвижные панели панорамного остекления.

На странице справа:
Вверху: Много открытого палубного пространства для отдыха на свежем воздухе плюс масса возможностей для хранения водных «игрушек».

В центре, слева направо:
Палубные проходы шириной более метра, а высота релинга — 1,10 м согласно требованиям Российского Речного Регистра.

Зона отдыха на носу, примыкающая к мастер-каюте.

Среди речных судов «Забава» выделяется принципиально иным уровнем комфорта

безукоризненна. Благодаря катамаранному корпусу объем помещений здесь существенно больше, чем на однокорпусных яхтах той же длины (общая полезная площадь более 300 м^2); по этой же причине удалось спланировать все помещения палубы на одном уровне, без ступеней и перепадов высоты подволока (везде более 2 м).

На главной палубе также предусмотрены большой «официальный» салон и сервировочная — вспомогательный мини-камбуз для обслуживания гостей, в котором есть дополнительные холодильники, кладовая и упрощенный вариант рабочей зоны (мойка и духовка/СВЧ). Основной камбуз помещен уровнем выше и примыкает к салону верхней палубы — в качестве столовой это место будет явно популярнее, поскольку отобедать здесь можно в любую погоду. Панорамное остекление состоит из сдвижных панелей, которые, скользя по направляющим, собираются в две компактные «стопки» по краям, обеспечивая в хорошую погоду полностью открытую террасу, а в плохую — изолированное теплое помещение. На «Отраде» между камбузом и сервировочной «курсировал» специальный кухонный лифт; на «Забаве» от него отказались: как показала практика, при обслуживании гостей стюарду удобнее пользоваться находящимся буквально в шаге трапом. Оснащение камбуза — на зависть: два холодильника, льдогенератор, морозильник, посудомоечная машина, кладовые; есть такая полезная вещь, как мацератор, который решает проблему утилизации пищевых отходов (на лодке установлена система очистки фановых вод, что позволяет сбрасывать их, не нарушая санитарных правил).

В качестве постоянного экипажа с лодкой легко справляются двое: капитан и механик. При этом отсек команды рассчитан на четверых — пригодится для размещения приглашенного кока и стюарда. Расположено это помещение между камбузом и рубкой, что позволяет не пересекаться с пассажирами, снабжено собственным санузлом с душем, а за соседней дверью — еще один санузел, который используется в качестве дневного для пассажиров.



УПРАВЛЕНИЕ И ДВИГАТЕЛИ

Рубка — одно из интересных помещений на «Забаве». Поскольку лодка построена в соответствии с требованиями Речного Регистра, то компоновка и оснащение поста управления значительно отличаются от того, что мы привыкли видеть на зарубежных морских яхтах. Во-первых, все обозначено по-русски, что, конечно, удобнее для наших капитанов. Во-вторых, наряду с привычным оборудованием (вроде GPS/картплоттера Furuno), здесь масса незнакомой мне прежде техники. Например, СКУТС (Система Комплексного Управления Техническими Средствами) родом из Петербурга, так же, как и авторулевой. Более того, яхта, в соответствии с требованиями, снабжена… машинным телеграфом! Несмотря на свой немного архаичный вид (для того он и спрятан в специальный шкафчик), этот телеграф — штука весьма полезная, поскольку остается автономным средством связи между рубкой и моторным отсеком даже в случае полного обесточивания судна. Бортовая система аэрозольного пожаротушения здесь тоже гораздо серьезнее, чем обычно на прогулочных судах. Для контроля за происходящим на борту установлено шесть камер слежения на палубах (картинка выводится на пост управления). Лодка оснащена как речной, так и морской радиостанциями. Двигатели на «Забаве» экономичные (обороты ниже, но больше ресурс) — пара Deutz DTA44 по 140 л.с. На спокойной воде при ветре силой 3 балла на максимальном режиме (2500 об/мин) лодка показала 19 км/ч (10,3 узла). Загрузка — 60% топлива, 100% воды, 4 человека на борту. Если бы ветер отсутствовал, наверняка получилось бы более 20 км/ч. Отдельно стоит отметить, что уровень шума практически не зависит от оборотов двигателей. «Забава» — очень тихая лодка: на протяжении всего тест-драйва уровень шума в рубке не превышал 50 дБА (соответствует негромкой беседе). Чуть больший уровень шума за весь переход был зарегистрирован в VIP-каюте, находящейся прямо над моторным отсеком; он составил 63 дБА, что можно оценить как «фоновый» уровень в офисе.

Двигатели на «Забаве» экономичные — ниже обороты, больше ресурс

На тестовой лодке не было датчиков расхода топлива, но по результатам стендовых испытаний расход на максимальных оборотах составляет 202 г/кВт ч. По данным верфи, при емкости топливных танков 3000 л дальность хода составит 1900 км, или 3,5 суток непрерывного хода с учетом 10% штормового

Вверху:
Интерьер салона главной палубы.

На странице справа:
Вверху:
Огромная мастер-каюта имеет отдельный выход на носовую палубу и сообщается с главным салоном.

В центре, слева направо:
Одна из двух «обычных» кают для гостей.

VIP-каюта с отдельным выходом на палубу, в кормовой кокпит.

Внизу:
Санузел гостевой каюты.











ДИЗАЙН

Стилизация под колесные пароходы XIX века делает яхты этой серии очень заметными на фоне обычного яхтенного флота. Однако внутри у них — самая современная «начинка»

запаса — и это на максимальной скорости. Управлять судном катамаранного типа с парой двигателей само по себе несложно, однако «Забава» еще и оснащена четырьмя (!) подрульками мощностью 9 кВт каждая — по две на «поплавок», в носу и корме. Мы красиво отошли от причала лагом, но еще более красивой вышла операция импровизированной швартовки в не самом приспособленном для этого месте. Дело в том, что покинуть лодку я собиралась на канале им. Москвы сразу после 6-го шлюза, где причала нет вовсе, только высокая стенка набережной. Поскольку действовать нужно было быстро, лодку решили не швартовать и обойтись без трапа: просто вывесили на борт кранцы и на подрульках прижались к стенке — лодка встала как прибитая, что позволило мне вполне изящно сойти на берег прямо с верхней палубы.

ОБОРУДОВАНИЕ

В не столь экстремальных ситуациях высаживаться на берег лучше все-таки традиционным способом. Если яхта пришвартована лагом, то через лацпорт с главной палубы; если причал очень высокий, можно подать трап с прогулочной палубы. Судно также оборудовано гидравлической кран-балкой для спуска и подъема тендера и гидроцикла. В остальных ситуациях пригодятся выдвижные, управляемые




Остекление верхней палубы сдвижное: в хорошую погоду палуба становится открытой террасой, а в плохую — комфортабельным салоном
Флайбридж очень просторен, а радарную мачту можно сложить для уменьшения надводного габарита
Два якорных устройства — по одному на каждом из поплавков корпуса
Катамаранный корпус обеспечивает небольшую осадку, легкое маневрирование и солидный объем внутренних помещений



САУНА

Отделанная липой сауна расположена на корме: удобно после парилки прыгнуть в воду и по трапу подняться обратно

с пульта гидравлические трапы Besenzoni в носу и корме. Они позволяют сходить как на берег, так и в воду: удобно, учитывая, что на корме есть сауна с электрической каменкой — можно искупаться после парилки и по трапику подняться обратно. Кстати, весь блок сауны специалисты Регистра «трясли» на испытаниях около месяца, дабы убедиться, что с ней ничего не произойдет из-за вибрации (которая, впрочем, на судне практически отсутствует).

Вообще список оборудования, всевозможных систем и устройств на «Забаве» настолько внушительный, что упомянуть все в одной статье невозможно, поэтому остановимся лишь на главном. Мачта на флайбридже складывается гидравлическим приводом, что позволяет лодке проходить под городскими мостами. Все палубные механизмы также на гидравлике. Пара генераторов по 27 кВт с лихвой обеспечивают все энергетические потребности лодки (а потребителей здесь достаточно). Опреснительная система позволяет брать для бытовых нужд забортную воду, причем уровень ее очистки таков, что снимает все вопросы даже у самых ярых поборников чистоты (мембранный фильтр, ультразвук и ультрафиолет). Кроме того, в корпусах яхты имеются два отдельных помещения, оборудованных под кладовую и прачечную.

Это не просто речная яхта, а серьезное пассажирское судно

ВЕРДИКТ

«Забава» — не просто речная яхта, а вполне серьезное пассажирское судно с соответствующими параметрами безопасности и мореходности. Но, в отличие от существующего флота для речного туризма, уровень бытового комфорта на борту принципиально иной. И даже среди частных яхт в наших водах конкурентов ей найдется немного, в первую очередь из-за размеров: на наших ВВП мало крупных прогулочных судов подобного класса — большие яхты из-за ущербной инфраструктуры чаще держат на море. «Забава» же, спроектированная с учетом эксплуатации именно в России, способна и удовлетворить потребности взыскательного частного владельца, и «ответить» на уже назревшую необходимость во внутреннем чартерном флоте. Оказаться в нужное время и в нужном месте, как известно,— уже половина успеха. Вторая половина — это продуманный проект и тщательное исполнение, и с этим у «Забавы» также нет проблем: удобная планировка, отличный интерьер и высокий уровень технического оснащения. MBY

ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ



МОТОРНЫЙ ОТСЕК

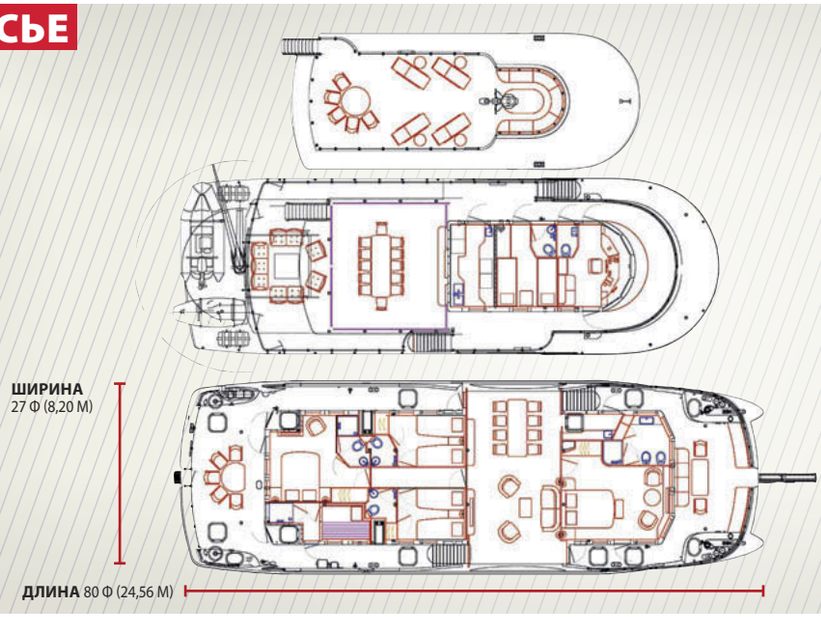


На странице слева: Максимальная скорость 20 км/ч и круизная 16 км/ч — более чем достаточно для спокойных и комфортабельных речных круизов. Уровень шума и вибрации от двигателей на «Забаве» беспрецедентно низкий.

На странице справа: Пост управления, удобный и с отличным обзором, укомплектован в соответствии с требованиями РРР: все обозначения — на русском языке, что удобно для капитана.

Моторный отсек просторный, с хорошим доступом ко всему оборудованию.

ДОСЬЕ



ДЛИНА 80 Ф (24,56 М)
ШИРИНА 27 Ф (8,20 М)
ОСАДКА 4 Ф (1,25 М)
ВЫСОТА НАД ВЛ (СО СЛОЖЕННОЙ МАЧТОЙ) 8,20 М
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ 75,9 Т
ЗАПАС ТОПЛИВА 3000 Л
ЗАПАС ВОДЫ 800 Л
ДВИГАТЕЛИ 2 × DEUTZ DTA 44 (140 Л.С.)
МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ 20 КМ/Ч
МАТЕРИАЛ КОРПУСА И НАДСТРОЙКИ АЛЮМИНИЕВЫЙ СПЛАВ
ПАССАЖИРЫ 8
ЭКИПАЖ 4
СТОИМОСТЬ В РОССИИ ОТ 130 000 000 РУБ.


PCX 74 38

ТАРГА И МОНЕРОН

Путешествие по Японскому морю к загадочному острову Монерон на «морском внедорожнике» Botnia Targa 44.

Текст **Антон Черкасов** Фото **Антон Черкасов, «Сахалин-Шельф-Сервис»**





Сверху:
«Косатка» полным ходом идет на Монерон.

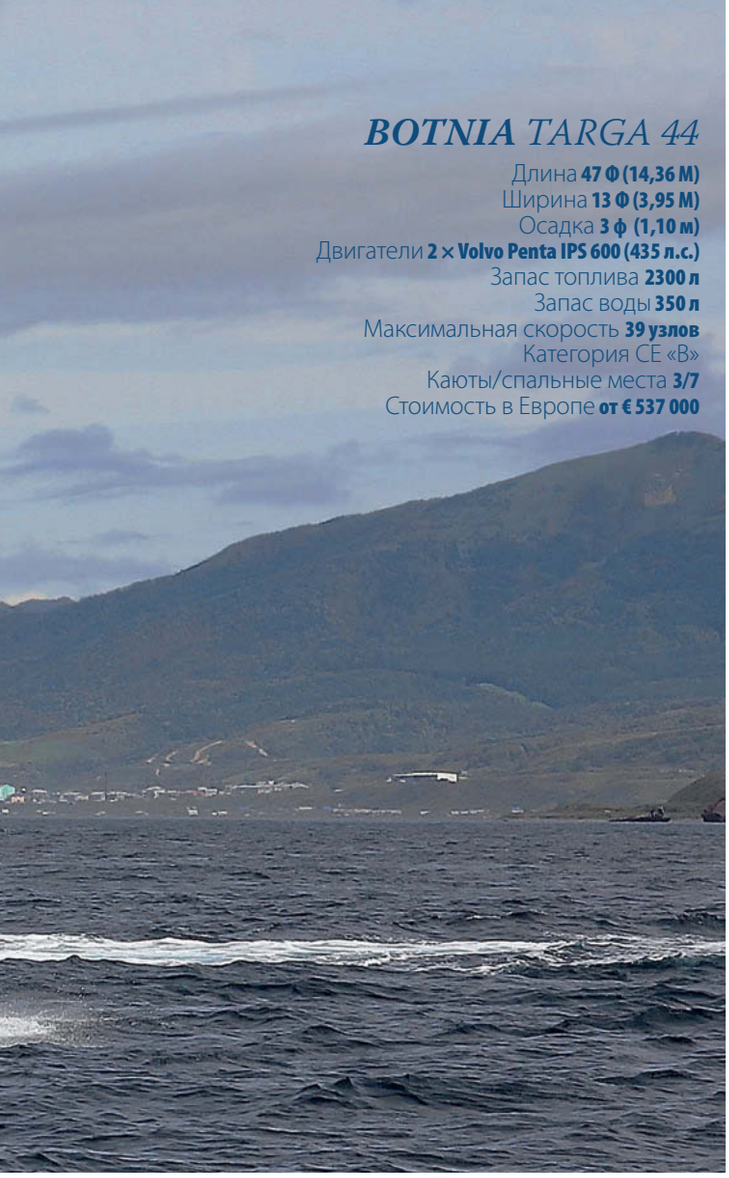
На странице справа:
Лодку снимают с грузового судна в порту Корсакова.

Счастливый судовладелец Алексей Шаталов на борту Targa 44.

Выходит так, что за время существования русскоязычного издания MBY в самые, пожалуй, интересные путешествия на яхтах по России мы отправлялись на «морских внедорожниках» Botnia Targa. Одна из причин — высокая популярность этих надежных лодок, которые покупают понимающие люди для серьезных акваторий. А другая — на них просто здорово путешествовать! Ранее мы исследовали на Targa 44 озеро Байкал (MBY №5, 2011), а летом побывали на Сахалине — теперь там обитает такая же флагманская модель финской верфи Botnia Marin.

История «Косатки» (такое имя дали лодке владельцы) началась с того, что южно-сахалинской компании «Сахалин-Шельф-Сервис» понадобилось скоростное и мореходное разъездное судно для эксплуатации в жестких условиях Сахалина и Курил. Представитель компании Алексей Шаталов занялся выбором судна и подошел к этому вопросу очень серьезно, так как речь шла не просто о прогулочной яхте, а о полноценной рабочей единице, которую в то же время можно было бы использовать в представительских целях и для отдыха. Климатические и гидрологические условия Охотского и Японского морей не отличаются мягкостью, поэтому и требования к лодке выдвинули соответствующие — скорость, мореходность, безопасность, автономность по топливу и комфорт. После месяцев анализа, посещения выставок в Москве, Дюссельдорфе и Лондоне, тест-драйвов и сравнений выбор пал на Targa 44, так как по ряду характеристик она опережала конкурентов — лодки этого и других типов. Во многом на конечное решение повлияли полицейские «Тарги», которые Алексей наблюдал в британской столице — раз уж нация с богатыми судостроительными традициями предпочла финские лодки для столичной водной полиции, значит, и его выбор окажется верным. Летом лодка прибыла из Финляндии на грузовом судне в порт города Корсакова, что на южной оконечности Сахалина, потом ее перегнали севернее, в Холмск, ставший отправной точкой нашего маршрута.

А план был таков: поскольку «Косатке» предстояло путешествие вокруг Сахалина, Алексей хотел провести разведку боем и сходить к острову Монерон, расположенному в Татарском проливе в 30 милях от порта Невельск. Остров, прежде принадлежавший японцам, интересен своей историей и тем, что это первый в России морской парк. Море в этих местах коварное, поэтому маломерные суда предпочитают идти вплотную к побережью, а потом пересекать открытые участки по кратчайшему пути к острову. С Targa 44 в этом плане намного проще — в отличие от других типов яхт близких размеров, она не только увереннее чувствует себя при полутораметровой волне, но обеспечивает чувство уверенности пассажирам. На борту нас было шестеро, и за те несколько дней, что мы провели в походе, от лодки никто не устал. Места в каютах оказалось более чем достаточно, воды для ежедневного душа хватало с лихвой, все вещи и запасы провизии «растворились» в рундуках и ящиках, а на удобном и хорошо оснащенном камбузе мы без труда готовили, что желали, включая различные



BOTNIA TARGA 44

Длина **47 ф (14,36 м)**
Ширина **13 ф (3,95 м)**
Осадка **3 ф (1,10 м)**
Двигатели **2 × Volvo Penta IPS 600 (435 л.с.)**
Запас топлива **2300 л**
Запас воды **350 л**
Максимальная скорость **39 узлов**
Категория CE «B»
Каюты/спальные места **3/7**
Стоимость в Европе **от € 537 000**



Надо ли говорить, что владельцы заказали на верфи увеличенный топливный бак?!

яства из морепродуктов.
Кстати, насчет скорости. Когда мы шли вдоль побережья Сахалина, пограничники удивленно интересовались, что за судно у нас такое быстрое — обычно им не приходится наблюдать на радаре столь стремительно перемещающиеся точки, поскольку скоростных маломерных судов в этих местах крайне мало. Вообще, если говорить об этой акватории в отношении рекреационного яхтинга, с инфраструктурой тут беда. Заправочных станций для маломерок нет, а про марины с привычным европейским сервисом даже и заикаться не приходится. Яхтинг тут пребывает в глубоко зачаточном состоянии и держится во многом на личных связях: где-то получится договориться об автоцистерне солярки, где-то разрешат переночевать у стенки в порту. Хотя, с другой стороны, подобные недостатки компенсируют феерическая красота природы над ватерлинией и невероятно богатое море под килем. Ради всего этого можно потерпеть сложности с заправкой, особенно если попусту не жечь топливо, тщательно планировать переходы и... увеличить топливный танк. Botnia Marin предлагает при постройке Targa 44 опционально ставить бак вместимостью 2300 л, и надо ли говорить, что на «Косатку» был заказан именно такой?! Даже если бы мы собрались обойти вокруг Сахалина или





На пути к острову произошла символичная встреча с китом-убийцей — косаткой

рвануть на Курильские острова, запаса топлива хватило бы для перемещения между точками дозаправки. С типичными средиземноморскими «пляжными» яхтами (танки на 750–1000 л) здесь такой фокус бы уже не прошел.

Может показаться, что от туристов на Монероне отбоя нет, однако мы застали остров пустынным. Несмотря на выходной день, кроме нескольких сотрудников парка, а также тучи птиц и группы морских млекопитающих, на этом живописном клочке суши никого не обнаружилось. Может, из-за шторма — по пути сильно раздуло, из-за чего нам даже пришлось прервать рыбалку, а может, из-за суровых пограничников, упорно не дававших выход в море. Чем ближе к Японии, тем пограничный надзор более строгий — так обеспечивается не только охрана границы, но и противодействие браконьерам, сделавшим этот край печально известным.

На пути к острову произошла символичная встреча: по правому борту мы заметили высокий плавник кита-убийцы. Некоторое время две совершенные машины-тезки двигались параллельным курсом, будто красуясь друг перед другом, а затем каждая пошла своей дорогой.

Пришвартовав судно у стенки разрушенного японского бетонного ковша в бухте Чупрова, мы высыпали на берег, где нас сначала настороженно (незнакомая новая яхта!), а потом очень гостеприимно приняли сотрудники природного парка «Остров Монерон», которые провели краткую экскурсию по окрестностям. Погода в тот день менялась на глазах: выползавшее ранним утром из-за сопок Холмска рыжее солнце уже к полудню решило удалиться куда-то высоко, за пелену низких темных облаков, и сейчас они мертвой хваткой вцепились в гору Старицкого — самую высокую точку Монерона. Скалистый остров буквально утопает в гигантских «лопухах» и с воды кажется укрытым мягким зеленым покрывалом. Над водой разносятся крики многочисленных морских птиц, которые облюбовали маленькие Красные острова в бухте, хотя за годы присутствия пернатых они давно покрылись белым



РЫБАЛКА

Рыбалка на Targa 44 — сплошное удовольствие! Для удочек можно установить специальные стаканы-держатели, а улов везти домой в удобных рундуках на корме с проточной водой











На странице слева:
«Косатка» пришвартована в бухте Чупрова рядом с Красными островами.

Сверху вниз:
Приводы IPS обеспечивают Targa 44 исключительную маневренность в море.

Встреча с косаткой по пути на Монерон стала знаковым событием.

Рыбалка на Сахалине напоминает стрельбу из пулемета — только успевай доставать добычу.

Широкие бортовые проходы функциональны и позволяют рыбачить по всему периметру судна.

налетом. По проложенным на склонах дорожкам мы уходим вглубь острова, к археологическим памятникам культуры айнов — древнейших жителей этих мест, а затем отправляемся на «Тарге» посмотреть Монерон с воды. Пугливые нерпы и чинные сивучи косо поглядывают на медленно идущую лодку, а мы, стараясь не беспокоить их, разглядываем скальные гроты с цветными стенками. Здесь очень выручала высокая маневренность судна с днищевыми колонками IPS. По желанию на Targa 44 можно устанавливать обычные транцевые колонки или даже водометы Rolls-Royce 340 (MBY №1, 2012), которые обеспечивают преимущества в мелководных акваториях, однако для морских условий Алексей предпочел эффективные Volvo Penta IPS.

На Монероне можно провести неделю, остаться на месяц или на год и все равно не заскучать, но время поджимало, поскольку в Холмск нужно было вернуться до темноты, а по пути еще наловить рыбы к ужину. Помимо строгого контроля выходов в море, на Сахалине действуют пограничные правила, запрещающие движение маломерных судов в темное время суток, и исключений, кроме чрезвычайных ситуаций, нет. Тут мы еще раз порадовались, что сахалинцы выбрали себе именно Targa 44, поскольку дорога домой при волне 1,5 м на скорости 28 узлов обещала занять всего пару часов, и у нас оставалось время заглянуть с удочками на ближайшую банку.

Такую глубоководную рыбалку, как на Сахалине, я видел лишь однажды в Баренцевом море, разве что там прямо в руки выпрыгивала треска, а здесь морские «ерши»! Азартные охотники с удилищами мигом заполнили кокпит и бортовые проходы «Косатки» — тесно не было, и высокий фальшборт сводил к минимуму вероятность выпасть за борт на случайной волне того, кто слишком увлекся процессом. Над морем раздавались восторженные возгласы, жужжали электрические катушки, и пакет с маленькими осьминогами — лучшая наживка в тех местах — стремительно пустел. Спустя час один из кормовых рундуков по самую крышку уже был забит рыбой…

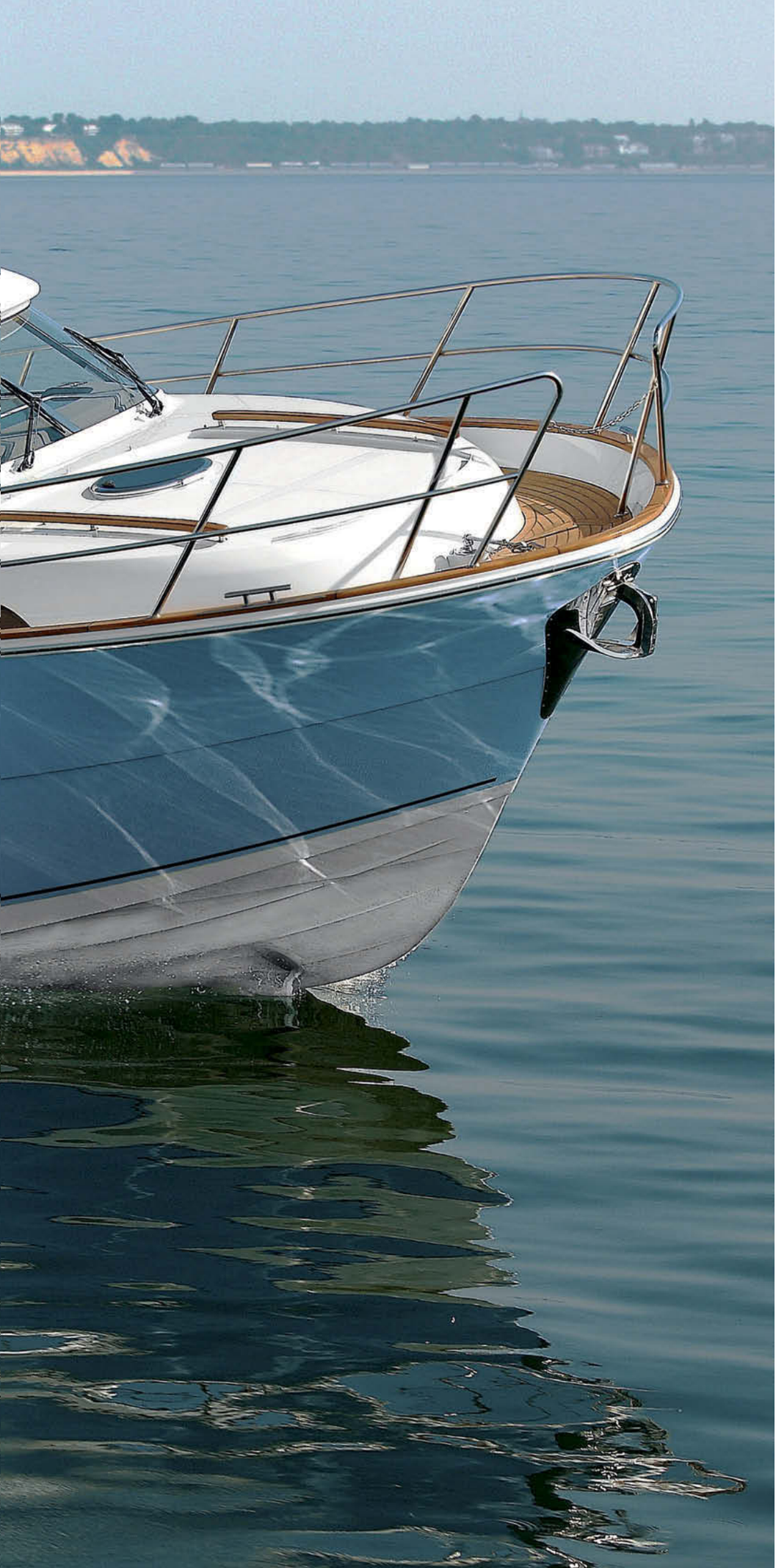
Когда начало смеркаться, поднялся ветер, и Targa 44 встала на курс домой. Мы сидели в теплом салоне, пили чай, обсуждали чудесный день и не менее чудесный предстоящий ужин, а надежная и комфортная лодка делала свое дело — быстро и уверенно выносила нас из надвигавшегося на остров шторма. И я точно знал — это было не последнее путешествие с Targa. MBY



О КОРОЛЯХ МОРЯ

Название норвежских лодок Marex образовано от двух латинских слов: Mare (море) и Rex (король). Скорее всего, такой выбор имени когда-то предопределила уверенность создателей в мореходных качествах своих лодок, которые в море должны были вести себя по-королевски свободно. Так они и ходят по морям уже практически 40 лет.

Текст **Алексей Максимов** Фото **Marex**



ВИДЕО

http://goo.gl/Di9DT

Каждый год в январе почти одновременно проходят два престижных конкурса, призванные определить лучшую моторную яхту или круизер. Motor Boat of the Year проводят в Лондоне, а European Powerboat of the Year — в Дюссельдорфе. Британский конкурс организовали известные журналы Motor Boat & Yachting и Motor Boat Monthly; из представителей этих редакций и формируется жюри. Континентальное состязание проводит немецкий Boote, а в жюри входят редакторы итальянского, французского, швейцарского, австрийского, норвежского и финского изданий. Вот так все и течет: англичане сами по себе, европейцы тоже — без англичан. И если есть что-то общее у этих конкурсов, так это лодки. А уж коли одна и та же модель вышла победителем в обоих состязаниях, как произошло с норвежским круизером Marex 370 ACC в Дюссельдорфе (2009 г.) и в Лондоне (2011 г.), добавить тут нечего. Разве что рассказать о лодке, которая подкупила всех моряков: и островитян, и жителей материка.

Скорость Marex 370 ACC более 31 узла, вдобавок лодка оказалась очень экономичной

РЕДКИЙ ВИД

Вы много видели глиссирующих круизеров с отдельной, как у Marex 370 Aft Cabin Cruiser, каютой в корме? Не скажу, что эта лодка уникальная, но модели такого архитектурно-конструктивного типа встречаются нечасто. Обычно такую компоновку обнаруживаешь у траулерных яхт или тихоходных голландских круизеров, но там вход в кормовую каюту организован из салона, тогда как на Marex 370 ACC в каюту попадаешь из кокпита. К тому же, в отличие от «голландцев» и «траулеров», норвежский круизер архитектурно попадает в категорию спортивных лодок open или hardtop. Open — поскольку значительная часть крыши надстройки может быть открыта, а hardtop… С этим

Эта лодка, конечно, не уникальна, но модели такого архитектурно-конструктивного типа встречаются крайне редко

сложнее: с одной стороны, надстройка, как и должно, открыта с кормы, но с другой — ее мягкая, складывающаяся «гармошкой» крыша. Но это мелочи.

ВСЕ НАВЕРХ!

Кокпит разбит на три зоны: пост управления, камбуз с динеттой и «подсолнечный» лежак, устроенный на крыше кормовой каюты (второй солярий находится на фордеке).

Рулевая консоль из матового, не дающего бликов материала предельно проста — с минимумом приборов, среди которых доминирует картплоттер. Одиночное сиденье водителя вполне эргономично, обзор отсюда практически ничем не ограничен, и на духоту жаловаться грех. Компактная кухня за постом управления, напротив обеденного уголка из дивана и столика, имеет линейное расположение — так она занимает меньше места, оставляя свободным проход достаточной ширины, и оснащена всем необходимым оборудованием для приготовления пищи (плита, печь), хранения продуктов (холодильник 130 л, морозильник 35 л) и кухонной утвари. Но на любой лодке где-то надо держать кранцы, швартовы, кабели берегового питания, спасжилеты и пр. Все это имущество лучше убрать подальше, но так, чтобы оно находилось под рукой. Вот тут-то и пригодится большой рундук с крышкой на газовых амортизаторах, устроенный на кормовой платформе. Спасательный плот там не поместится, однако на крышке рундука, как на лавке, удобно переодеться после купания, облачаться в гидрокостюм, посидеть на восходе с чашкой кофе — как на балконе, только на уровне моря — или даже с удочкой.

СПОКОЙНОЙ НОЧИ

Среди сюрпризов, которые встречаешь на Marex 370 ACC,— обилие спальных мест и объемов для хранения вещей. Помимо кормовой и носовой кают, есть еще спальное место под палубой кокпита (вход из носовой каюты) и трансформируемая динетта в салоне. Кормовая каюта выглядит весьма привлекательной: она просторная и светлая благодаря длинному изогнутому окну в корме. Спальные места — на двоих и одного, столик между ними, отличный туалетный столик с большим зеркалом и столешницей из кориана, под которой неожиданно находишь умывальник… Я бы даже рассматривал каюту в качестве хозяйской, если бы не одно обстоятельство: там нет гальюна, и ее обитателям предстоят прогулки через салон в нос лодки, где устроены раздельные гальюн и душ. Гальюн в кормовой каюте возможен, но тогда потеряется эффект объема, так что пусть лучше она остается гостевой.

Довольно просторная и светлая носовая каюта не столь эффектна, как кормовая; ее интерьер могли бы оживить зеркала. Marex 370 ACC, как и многие спортивные круизеры, имеет невысокий профиль, хотя это не отражается на высоте помещений. Высота в носовой каюте 1,93 м, в кормовой каюте, гальюне и душе — 1,85 м. Что же касается мест для хранения вещей, то, помимо шкафов, рундуков и ящиков, в качестве кладовой можно использовать третью «каюту» под палубой кокпита.

УНИВЕРСАЛ

Marex 370 ACC — лодка, конструктивно удобная во многих отношениях. Она безопасна, если на борту дети: бортовые проходы на палубе защищены надежным релингом, и на кормовую платформу так вот запросто не выскочишь. При угрозе плохой погоды ее «открытость» быстро устраняется: мягкая крыша и боковые окна надстройки задвигаются, над кормовым лежаком поднимается тент, полностью изолирующий кокпит от внешнего мира (хранится в специальной нише). Другое удобство — носовая боковина дивана перекидывается, образуя штурманское двухместное сиденье со спинкой.
На небольших лодках нередко затруднен доступ в моторный отсек — следствие ограниченных размеров и компоновки. Здесь все прилично: люк в кокпите довольно большой, и можно обслуживать даже горячий мотор (хорошо, что он один).

Не могу не сказать: на Marex 370 ACC стеклопластик прекрасно выглядит не только за счет гелькоута на корпусе. В некоторых обычно закрытых местах, где видна внутренняя поверхность, просматриваются отлично уложенные слои ламината. Великолепно выглядит тик на палубе, планшире, в интерьерных деталях.

ПЛАТА ЗА СКОРОСТЬ

А как лодка ведет себя на ходу? Обратимся к результатам теста, проведенного нашим английским коллегой Дэвидом Маршем. То, что с одним двигателем Volvo Penta D6 мощностью 435 л.с. максимальная скорость превосходит 31 узел на режиме 3630 об/мин, а крейсерская — 25–28 узлов, удивляет не очень: обычные цифры для



Перекидывающаяся спинка двухместного шкиперского сиденья позволяет увеличить число посадочных мест на диване











Вверху:
Компоновка и оснащение салона не делают его тесным. Обратите внимание на выдвигающийся из-под стола табурет на консоли.

Слева, сверху вниз:
Носовая каюта; зеркало на всю длину переборки или два гардеробных зеркала могли сделать интерьер поживее.

Кормовая каюта; отличная идея — регулируемый по высоте стол между кроватями.

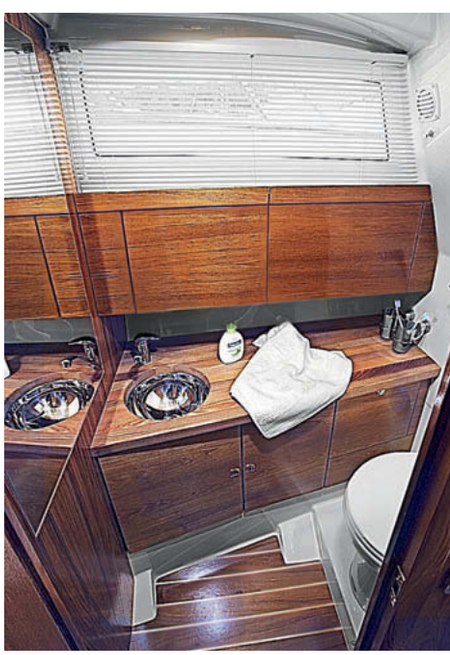
Справа:
Туалетный столик и шкаф-гардероб в кормовой каюте.

Раздельные гальюн и душевая, находящиеся рядом с носовой каютой.











Среди сюрпризов, которые обнаруживаешь на борту, — обилие спальных мест и объемов для хранения вещей

большинства круизеров с флайбриджем или без. Есть другие, интересные и более неожиданные факты: Дэвид Марш во время теста Marex 370 ACC выявил исключительную топливную экономичность лодки, позволяющую лодке, оборудованной гребным валом, успешно соперничать по расходу топлива со спортивным круизером, оснащенным поворотно-откидной колонкой. На крейсерской скорости 24,5 узла расход составляет 0,46 мили/л! Сравним, например, с 365 Coupé Nimbus — тоже неплохим одномоторным и вальным круизером, у которого с 370-сильным Volvo Penta D6 на этой скорости расход составляет 0,32 мили/л. Если пересчитать на дальность плавания, то с таким же запасом топлива у более тяжелого Marex 370 ACC она оказывается на 38% больше. На максимальной скорости расход достигает 0,36 мили/л, что делает лодку на 25% экономичнее еще одной неплохой модели этого класса, Fairline Targa 38 с двумя D6 310/DP. Понятно, что даже при таких показателях совершить кругосветку на Marex 370 ACC не удастся, но цифры радуют «карман».

Здесь нет чудес, скорее «резонансный эффект», когда результат достигается за счет удачного сочетания ряда ключевых параметров: массовой нагрузки, центровки, характеристик гребного винта и пр. Лодка имеет глиссирующий корпус с валом и рулем, двигатель установлен около миделя, гребной вал работает в полутуннеле и помещен внутрь трубы — защита и снижение турбулентности потока. Благодаря правильно выбранной форме туннеля угол наклона вала уменьшился до 8°, что позволило еще снизить потери упора и осадку.

На полном ходу лодка идет устойчиво и мягко. При выходе на глиссирование без использования транцевых плит дифферент возрастает, и обзор по курсу снижается, но в диапазоне скоростей от 24 до 31 узла все обстоит прекрасно. Неплохие результаты в плане шума, вибрации и маневренности: на полном ходу и при открытой крыше надстройки в кокпите шум 81 дБА, а у штурвала — всего 77 дБА. И снова никаких чудес: крышка даже самого маленького люка в полу покрыта снизу звукопоглощающей пеной, и наклеена резиновая полоска по периметру, чтобы крышка не гремела на ходу.

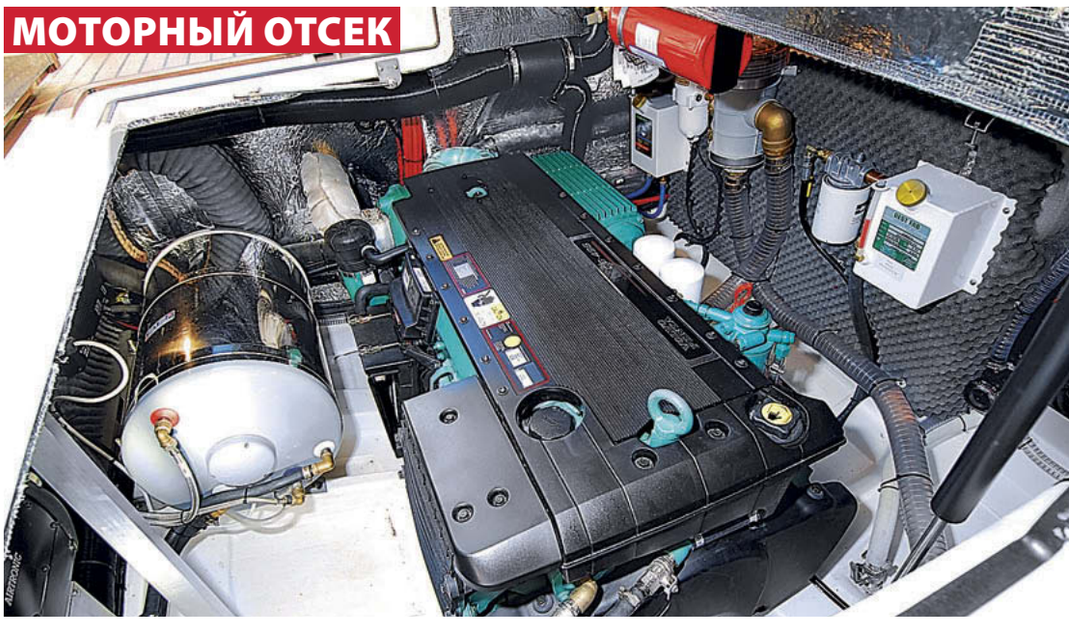
Впечатляет и маневренность лодки. Реакция на перекладку штурвала быстрая (с борта на борт всего 2,5 оборота, хотя при весьма холодной погоде во время теста температура жидкости в системе гидроусиления упала, и штурвал на время стал тугим); повороты лодка проходит четко, с относительно небольшим радиусом, при маневре на руле срыв потока не наблюдался.



ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ



МОТОРНЫЙ ОТСЕК

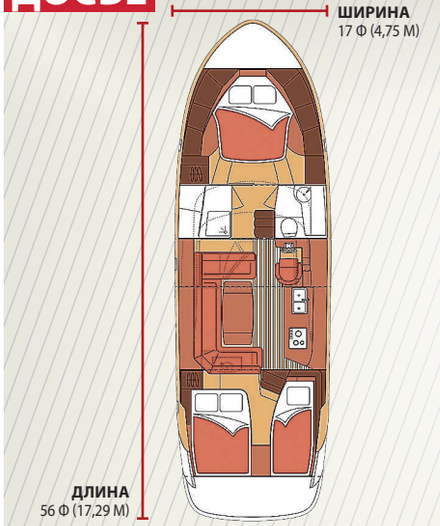


ИТОГ

Часто в статьях про те или иные лодки натыкаешься на эпитеты «уникальная», «революционная», «нарушающая каноны» или «устанавливающая новые стандарты». Какие революции, каноны или стандарты авторы имеют в виду? Есть традиции, инновации, международные требования безопасности и хорошая морская практика. Вот это все, без излишних эмоций и «криков на лужайке», нашло воплощение в Marex 370 ACC.

Лодка позволяет многое: ходить вдоль морских побережий или путешествовать по внутренним акваториям, включая каналы с низкими мостами, — высота над ватерлинией всего 3,66 м. Проводить выходные на воде с семьей или друзьями, «летать» от точки к точке или неспешно двигаться, умиротворенно созерцая мир вокруг вас. Ночевать и питаться на борту или, оставив лодку у причала, отобедать в ресторане и снять номер в гостинице (такое у нас уже есть). В общем, многоцелевая безопасная круизная лодка. Я бы пошел на ней в разведку! MBY

ДОСЬЕ



Скорость в узлах, расход в л/ч, расстояние в морских милях с учетом 20-процентного резерва. Загрузка: 25% топлива, 60% воды, 3 человека на борту (без тендера и спасательного плота). Температура воздуха +2 °С, волнение 1 балл.

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛЬ Volvo Penta D6, 435 л.с. при 3500 об/мин, 6 цилиндров, 5,5 л, дизель

РЕЖИМЫ		ECO				FAST	MAX
Об/мин	1800	2100	2400	2700	3000	3300	3630
Скорость	9,5	12,2	16,2	20,3	24,4	28,4	31,1
Дифферент	3,5°	5,0°	6,5°	6,0°	5,0°	5,0°	4,5°
Расход	15,0	21,8	30,9	40,9	53,1	69,9	85,8
Мили/л	0,63	0,56	0,52	0,50	0,46	0,40	0,36
Дальность	329	291	273	258	239	211	188

ДЛИНА 37 Ф (11,37 М)
ШИРИНА 11 Ф (3,50 М)
ОСАДКА 3 Ф (1,05 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ (ПОЛНОЕ) 7800 КГ
ЗАПАС ТОПЛИВА 650 Л
ЗАПАС ВОДЫ 300 Л
ДВИГАТЕЛИ VOLVO PENTA D6, 370/435 Л.С.
КАЮТ/СПАЛЬНЫХ МЕСТ 3/6
ДИЗАЙН ESPEN AALRUD (MAREX), SEAWAY/JJ DESIGN, E. THORUP
КАТЕГОРИЯ RCD «В» (12 ЧЕЛ.)
ЦЕНА В МОСКВЕ ОТ € 463 000

ИНТЕРВЬЮMBY

Мир парусов и моторных яхт: мнения и комментарии профессионалов



МАКСИМ МАРЧЕНКО, компания Range Marine: *«Ни одна модель Nord Star Patrol не боится штормового моря».*

На странице справа: Nord Star Patrol 37, развивающий скорость до 40 узлов, создавался для серьезных «оффшорных» переходов, поэтому спокойно чувствует себя в море при 8-балльном ветре (скорость более 40 узлов) и 4-метровой волне. На нижней палубе — две каюты, причем одна из них оборудована дополнительным третьим спальным местом.

Больше двух лет компания Range Marine представляет на российском рынке продукцию финской верфи Linex Boat. О назначении и особенностях лодок Nord Star Patrol рассказывает Максим Марченко, генеральный директор Range Marine.

К какому типу относятся лодки Nord Star Patrol, для каких акваторий и кому они предназначены?

Ни одна модель Nord Star не боится моря. Это надежные лодки с минимумом ограничений. Основные регионы их «обитания» — Финляндия, Швеция, Норвегия, Гренландия. В таких местах, как, например, Ботнический залив, безветренной погоды почти не бывает и часто штормит. Поэтому во главу угла проекта каждой модели Nord Star поставлена мореходность, а строят эти лодки по-скандинавски крепко.

На первый взгляд, лодка сугубо утилитарная: на такой либо на рыбалку, либо решать какие-то хозяйственные задачи — никакого праздника. Я долго не мог понять, почему эти лодки популярны во Франции — не только на атлантическом побережье, но и на Средиземноморье. Но, к примеру, Лионский залив — побережье от Марселя на запад — очень ветреные места. Обычные глиссирующие лодки там не ходят — только парусные яхты, либо крупные моторные, либо такие, как Nord Star. Наверное, барышню этой лодкой удивить сложно — к ресторану красиво не подъедешь, зато она проста, надежна, легко маневрирует, как большой гидроцикл. Сдача лодки в эксплуатацию занимает ровно столько времени, сколько нужно для снятия транспортировочного чехла и спуска на воду. Ничего не надо доводить, приглашать механиков. Как автомобиль — заправил, завел и поехал.

Иными словами, простота управления и обслуживания?

Простота — не совсем точное слово, скорее дружелюбность. Сложная по устройству, она

интуитивно доступна для понимания, как iPad — с ним управляются даже дети. На воде она многое прощает: неловкость в управлении и при швартовке, погодные ошибки. Всегда есть запас прочности по скорости, мощности, мореходности. Если прихватит, можно быстро и безопасно уйти по еще спокойной воде или по волнам: форма корпуса, в первую очередь носовых обводов, позволяет лодке форсировать волну, сохраняя скорость и управляемость.

Почему у скандинавских верфей модельный ряд меняется реже по сравнению, например, с итальянцами?

Финны — рациональные консерваторы и редко строят большие лодки. При рыночной удаче какого-либо проекта (который, возможно, еще дедушка 100 лет назад задумал) они «выращивают» лодку осторожно. Linex Boat строит аккуратно и поступательно: 34, 37, 40 футов… Новинки появляются нечасто, но живут долго и реально востребованы. Глиссирующие модели крупных верфей, выпущенные, скажем, в 2005 году и снятые с производства, на вторичном рынке уже не привлекают.

У Linex Boat большинству моделей уже по 10 лет, и они неизменно пользуются спросом.

Расскажите, пожалуйста, немного о Linex Boat.

Верфь расположена не на море, а… в лесу. Новые корпуса неподалеку от города Вааса даже не показывает навигатор, но местные жители отлично знают, где это. Место чудно́е, говорят здесь не по-фински, а по-шведски — Остроботния раньше была шведской территорией. Потом Швеция «ушла», и сегодня эта провинция на берегу Ботнического залива — настоящая судостроительная мекка: здесь с десяток верфей… Сюда можно ездить, как на выставку: тут не просто какие-то цеха в глуши, а целые заводы и лодки, лодки, лодки… Верфь Linex Boat — небольшая семейная компания. Традиции здесь очень сильны: люди работают много и подолгу, лодки любят, общаются просто. И главное — они всегда готовы пойти навстречу твоим пожеланиям, поскольку это может пригодиться в дальнейшем.

Например?

У нас был нестандартный заказ — Nord Star Patrol 40 в качестве лодки сопровождения большой яхты (для размещения охраны, персонала и пр.). Нужно было придумать мягкий привальный брус, чтобы лодка могла при любой погоде подходить к основному судну. Финны — люди инертные, их нужно долго убеждать, объяснять, но уж если берутся — сделают на совесть. Такое можно увидеть разве что у голландцев, но они так строят в основном большие единичные проекты. В результате Linex Boat нашла местное тюнинг-ателье, которое разработало и реализовало это решение. Заодно выдали нам запчасти для текущего ремонта — секции, клей; объяснили, что если в мягком привальнике надобность отпадет, его легко можно будет заменить на стандартный. Кроме того, пришлось переделывать леера: обычно они «развалены» наружу, а для подхода борт к борту нужны вертикальные. На какой еще верфи будут переделывать серийную модель? Обычно отказ сопровождают слова «У нас конвейер, мы сделаем по стандарту, сами переделывайте». На Linex тоже конвейер, но тебя внимательно выслушают и сделают то, что требуется.

Какие еще опции и нестандартные решения можно реализовать?

На другом 40-футовике делали гидравлическую кормовую платформу — она была нужна заказчику для рыбалки и чтобы детям и пожилым родителям было удобно купаться. При таких размерах платформа на гидравлике встречается нечасто, верфь раньше такого не делала, но нарисовали и соорудили. На одной из лодок, заказанной во Владивосток, флайбридж полностью зачехлили, вывели туда отопление. Навигационное оборудование можно вообще ставить любое — просто сообщите верфи свои пожелания. Планировку на небольшой лодке, понятно, не особенно поменяешь, но по части интерьера и всяких мелочей договориться легко. Что касается инженерии, здесь полная свобода: дополнительные топливные танки, мощные генераторы, вспомогательное оборудование… Моторный отсек на всех моделях большой, с огромными люками и удобным доступом к двигателям.

ВЕРФЬ LINEX BOAT

Эта семейная финская верфь существует уже более 90 лет. Ее основатель Зиверт Линдквист начинал в 1920-е годы с постройки деревянных рыбацких лодок. Его сыновья Руди и Свен добавили к «рабочим лошадкам» катера для отдыха и начали использовать стеклопластик в качестве конструкционного материала. Сегодня верфью руководит Олли Линдквист, представитель уже третьего поколения судостроителей. Он не просто владеет предприятием, но принимает самое непосредственное участие в процессе и лично сдает лодки заказчикам. За свою историю верфь построила более 3000 корпусов. Сегодня в модельном ряду компании 9 моделей, включая 3 варианта 24-футовика и гибридную версию 31-футовой модели. Однако Linex Boat производит не только лодки для отдыха, но и суда специального назначения. Благодаря их надежности, скорости и мореходности эти суда используют по всему миру.







Сколько времени занимает постройка лодки?

Не много. На самую большую 40-футовую модель уходит около двух с половиной месяцев. Проблема только в очереди: финны живут по распорядку, у завода есть квота согласно мощностям, и весь производственный цикл расписан по неделям. Зато тебе точно скажут, что лодка будет готова, например, в сентябре. Не будут обещать в июне, а потом переносить сроки. Сначала это непонятно, потом начинаешь осознавать, что качества и спокойствия в этой жизни можно добиться четким исполнением плана. Верфь выпускает в год 100–120 лодок, но на каждую хватает времени, даже при нестандартных решениях. И лодку сдают не так, как на других верфях. Тебе не говорят: «Здесь пока не успели подмести, а вот тут еще положат ковры — вы же понимаете…» У финнов к сроку лодка уже в идеальном состоянии: вымыта, отполирована, как на выставке.

Где в России целесообразно эксплуатировать Nord Star Patrol?

Ну, во-первых, на Балтике. Эти лодки идеальны в акваториях с крутой, острой и битой волной, как на многих наших озерах (даже крупных), реках, водохранилищах. Это и Северо-Запад, и Поволжье, и Байкал… Многие на Байкале думают, что их спасут размеры лодки. Но если у лодки нет должного запаса хода (на Байкале всего две заправки), приходится ходить на пределе. Nord

Вверху:
Nord Star Patrol 28 — одна из самых популярных и универсальных моделей, пользуется стабильным спросом с 2004 года. Недавно появилась новая «заряженная» версия этой модели под названием Super Sports: с парой дизельных двигателей MerCruiser QSD 4,2 лодка разгоняется до 48 узлов.

Слева:
На производстве Linex Boat. Педантичность — фирменный стиль работы верфи, а серийное производство не мешает реализовывать индивидуальные пожелания клиентов.

Справа:
Nord Star Patrol 40 с мягким привальным брусом, разработанным специально по просьбе заказчика лодки.





Сложные по устройству, лодки Nord Star интуитивно доступны для понимания

Star 40, 37 и даже меньшие модели имеют запас хода до 1000 км на круизной скорости. А при установке дополнительного топливного танка можно идти до 1200 км, даже используя генератор и не ущемляя себя в комфорте.

Еще один сложный регион — Азовское море. Злее моря нет. Считается, что именно здесь впервые укачало Петра I, после того как он прошел всю Балтику. Похожие проблемы на Рыбинском водохранилище. Глубина — метров двенадцать, вправо-влево не свернешь — по колено, вокруг рыбацкие сети, волна разгоняется за 5 минут. И даже в таких условиях лодки Nord Star позволяют не сильно сбавлять ход. Конечно, придется тормознуть, но не до водоизмещающих 7–8 узлов — можно спокойно оставаться на глиссирующем режиме. В Ростовской области часто передвигаются не на машинах, а по реке: как в Финляндии — на лодке друг к другу в гости ездят. Но маленькой лодке не хватит топлива и мореходности, чтобы сходить, например, из Азова в Сочи или Анапу, а большой лодке нужны соответствующие стоянки (дополнительные деньги). Да и запас топлива у глиссирующих яхт на грани: в Анапу они приходят уже пустыми, а на Nord Star можно сходить туда и обратно с запасом.

Еще плюс — хорошая обитаемость для целой семьи. Конечно, хорошее дешевым не бывает, и мне часто говорят, что за те же деньги можно купить лодку не 37–40, а целых 50 футов. Но стоимость владения большой лодкой существенно выше. И если вникнуть, то на наших 40 футах в море можно делать то, что люди делают на 70-футовых яхтах — и по погоде, и по запасу хода. Единственное, чего на Nord Star нет, так это большого салона. Но нужен ли вам салон, привязанный к причалу?

Дополнительное преимущество в мелководных акваториях — колонки (ими оснащаются все Nord Star Patrol.— Прим. MBY). В случае проблем — поднял их, осмотрел и поехал дальше. На практике наши лодки эксплуатируют чуть ли не по всей России: Владивосток, Сахалин, Якутск, Новосибирск, есть в Москве, на Волге и, конечно, в Питере.



Как обстоит дело с сервисом?

На Nord Star ставят двигатели Volvo Penta и Yanmar. Нужно понимать, что покупаешь не двигатель с его характеристиками и особенностями — покупаешь возможность обслуживания. У Volvo Penta максимально широкая сеть, их обслуживают везде. Что касается Yanmar, то это отличные двигатели, с характеристиками, даже превосходящими Volvo (по весу, шумности, мощности), и непонятно, почему в России они пока не так распространены, но, думаю, это вопрос времени.

Навигационное оборудование на большинстве яхт типовое — Raymarine, Furuno… То же самое с генераторами — сервисная сеть по всей стране. Что касается электрических систем, то с ними справится любой квалифицированный электрик. Проблемы начинаются, когда неисправность нужно искать, а здесь всегда понятно, какое именно оборудование вышло из строя, и к нему открыт доступ. Чтобы устранить проблему, часто даже не нужны сертифицированные специалисты. По моему опыту, ни продавец, ни клиент не боятся этих лодок, главное — следовать инструкциям.

Какие основные конкурентные преимущества у Nord Star Patrol?

Высокая мореходность при небольших размерах. В этой связке мореходность обычно компенсируется ограниченной скоростью. У Nord Star крейсерская скорость не менее 25 узлов, максимальная — до 40. Нужно всегда помнить, для чего предназначена лодка: если покупаешь большое глиссирующее судно — следи за погодой, ибо при плохом развитии событий ты растеряешь все свои конкурентные преимущества. Лодки могут быть любые, но если мы говорим о мореходности, то для таких размеров ее основные условия — острый нос и «глубокое V». Nord Star — практичная, интуитивно понятная лодка, а благодаря запасу мощности она управляется, как машина. На многих лодках даже в тихую погоду маневры проходят медленно — всегда нужно думать о ветре, волне, других меняющихся обстоятельствах. Мне нравится показывать людям, насколько просто и с какой скоростью Nord Star способен отойти лагом от причала. Достаточно просто переложить руль на борт, включить один двигатель и подрульку — возникает ощущение, что лодка оснащена IPS (кстати, и такое возможно). Я уже говорил про возможности индивидуализации и отношение верфи к клиенту. Хочу еще раз напомнить о прочности корпуса и качестве сборки, что позволяет не тратить много времени на последующие ремонты. Ведь все мы хотим пользоваться лодкой, а не общаться с сервисом. MBY


Interlux

ПО ВЕЛИКОЙ ПЕТЛЕ

Увлекательное путешествие Beneteau Swift Trawler 34 вдоль восточного атлантического побережья США и по внутренним водам под командованием разных капитанов.

Текст **Антон Черкасов**
Фото **Джон Билдхол, Джордж Сасс, Присцилла Паркер**





Вверху:
The Greatest Loop под Бруклинским мостом в Нью-Йорке.

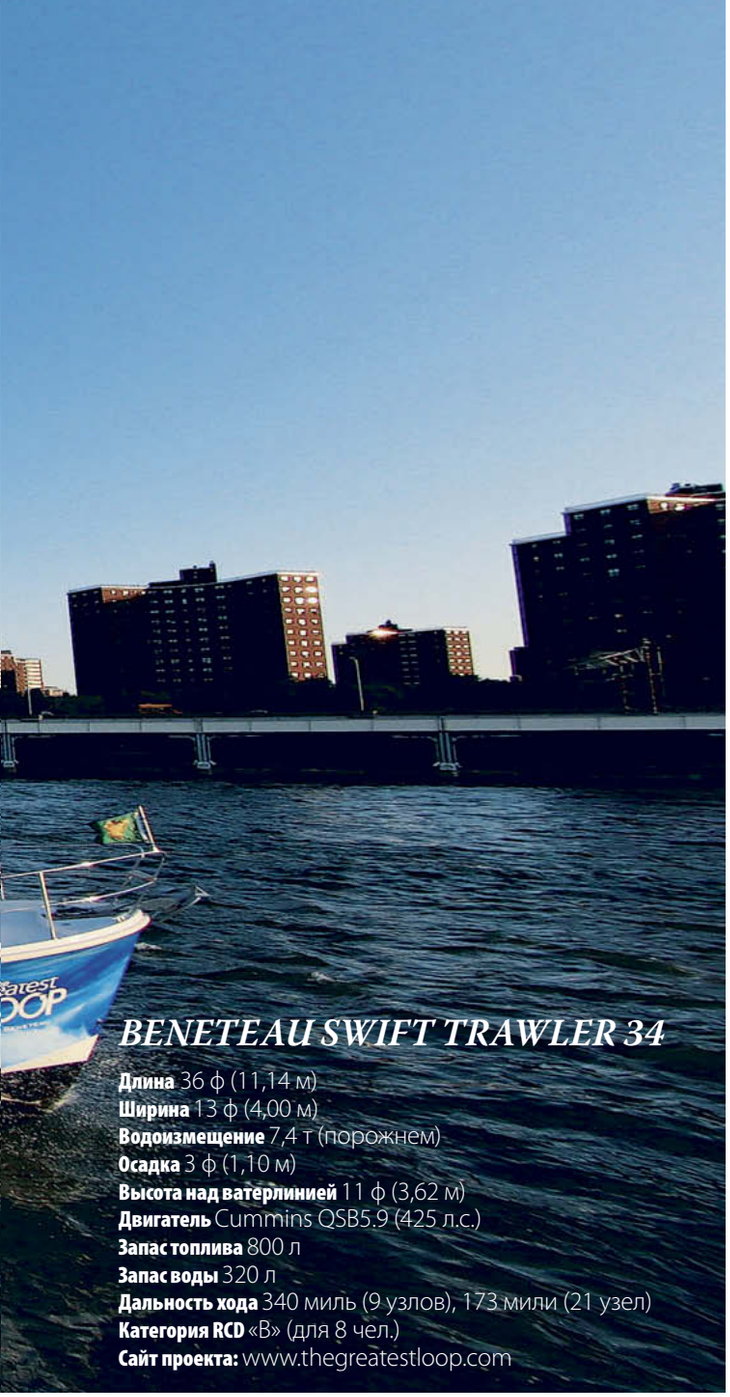
На странице справа:
Лодка в Аннаполисе, на месте старта и финиша путешествия.

Самое достоверное — впечатления участников этого грандиозного ралли. «Встречный вечер все крепчал — 30 узлов… 35… 40… Волны давно достигли метровой высоты и продолжали расти, и веселье закончилось 15 минут назад,— рассказывает Питер Дженссен.— Парадокс, но мы шли уже не в центре озера Мичиган, а по реке Иллинойс, и были на полпути между Чикаго и Сент-Луисом. Тут мы еще раз убедились, что какими бы хорошими ни были исходный план и подготовка, обстановка на воде меняется непредсказуемо и порой очень быстро. Еще вчера на реке штиль, сотни людей наслаждались отдыхом на воде в разных его формах, а теперь былая уверенность в полной неуязвимости испарилась в момент».

Питер с напарниками должен был пройти отрезок длиной 700 миль — часть грандиозного путешествия Swift Trawler 34 по кольцу в восточной части США.

The Great Loop (Великая Петля, или Великий кольцевой путь) представляет собой «кругосветный» маршрут на востоке США, протяженность которого варьируется от 5000 до 7500 миль, в зависимости от выбранного направления. Пройти его могут суда длиной до 60 футов, однако наиболее частые странники «петли» — прогулочные траулеры от 34 до 45 футов. Ограничивающими проход факторами являются глубина (в некоторых местах до 1,5 м) и мосты, самый низкий из которых (в Чикаго) высится над водой всего на 5,7 м. Континентальная часть маршрута включает реки Миссисипи, Иллинойс, Огайо, Теннесси на юге и Великие озера — на севере. Во избежание морозов и ураганов яхтсмены обычно начинают путешествие весной, вдоль атлантического побережья на север, проходят каналами в Великие озера, где проводят лето, а осенью «скатываются» по рекам в Мексиканский залив, в ноябре возвращаясь во Флориду. В такие длительные путешествия нередко пускаются люди, чьи дети давно выросли и живут своей жизнью, работа и прочие заботы остались в прошлом. Нередко они продают дом, живут на лодке и проходят «петлю» каждый год, отправляясь затем зимовать на Багамы.

Несмотря на кажущуюся легкость и неторопливость подобного вояжа, на маршруте путешественников ждут серьезные акватории вроде участка открытого океана в Нью-Йоркском заливе и коварных Великих озер, которые при случае могут устроить и людям, и лодкам



BENETEAU SWIFT TRAWLER 34

Длина 36 ф (11,14 м)
Ширина 13 ф (4,00 м)
Водоизмещение 7,4 т (порожнем)
Осадка 3 ф (1,10 м)
Высота над ватерлинией 11 ф (3,62 м)
Двигатель Cummins QSB5.9 (425 л.с.)
Запас топлива 800 л
Запас воды 320 л
Дальность хода 340 миль (9 узлов), 173 мили (21 узел)
Категория RCD «B» (для 8 чел.)
Сайт проекта: www.thegreatestloop.com



Самым сложным на маршруте была необходимость соблюдать график движения

проверку на прочность. Прошлой весной американское представительство верфи Beneteau решило провести подобное испытание для самого маленького из линейки «траулеров» — Swift Trawler 34, которому предстояло пройти через 14 штатов США (15-м была канадская провинция Онтарио).

Путешествие началось в мае в Аннаполисе (Мичиган), куда новехонькое судно (корпус №202) доставили из Франции, и закончилось там же в сентябре. Поскольку главной задачей был тест лодки в реальных условиях, а не отдых, проход по «петле» занял несколько месяцев; по пути разные капитаны (всего их было десять) и команды сменяли друг друга. Предназначенный для пары или небольшой семьи двухкаютный Swift Trawler 34 как нельзя лучше подходит для Великой Петли — габариты и осадка судна позволяют миновать все узкости внутренних вод, а мореходный двухрежимный корпус обеспечивает



ПУТЕШЕСТВИЕ ПО ВЕЛИКОЙ ПЕТЛЕ

Запас воды: на 2–3 дня между заправками и на 8–10 дней в низовьях Миссисипи. Советуем фильтр или воду в бутылях.
Глубина места: 6 футов и до 5 футов в каналах Канады.
Высота над ВЛ: не более 19 футов (под мостом в Чикаго). При высоте 15,5 футов доступны любые места по маршруту.
Ширина судна: не более 23 футов для прохода по канадским каналам, в остальном — без ограничений.
Якоря: желательно иметь в носу два якоря для разных типов грунта и тяжелую цепь не менее длины корпуса.
Оборудование: бимини-тент спасет от солнечных ожогов, тендер позволить сэкономить немало денег.
Стоимость: если идти в водоизмещающем режиме и дважды в неделю ночевать в маринах, расходы (топливо, стоянки и пр.) составят около $ 10 000 без учета питания и развлечений.
Дополнительная информация: www.captainjohn.org



Удар был сильным, а грунт твердым, но в моторном отсеке нет даже намека на течь

экономичное движение на водоизмещающих скоростях и при необходимости позволяет быстро преодолевать открытые пространства, где существует вероятность шторма (читайте тест в MBY №1, 2010). Помимо базового набора, лодка, получившая созвучное маршруту название *The Greatest Loop*, была оборудована самым современным навигационным оборудованием Raymarine, генератором Cummins Onan на 7,5 кВА и кормовым ПУ, чтобы путешественники сталкивались в пути с минимумом проблем.

«Прежде мне не случалось ходить на ST 34, но буквально за пару часов мы во всем разобрались, и я поразился, насколько легко лодка управляется,— рассказывает Питер.— Даже используя только штурвал и рукоятки двигателей, вы можете развернуться вокруг своей оси, и если задействовать носовую и кормовую подрульки, то вообще можно идти лагом, а швартовка оборачивается сплошным удовольствием».

Как правило, во время каждого отрезка путешествия на борту находились два человека, и все участники согласились с тем, что для полноценного управления ST 34, включая швартовку, достаточно одного капитана. Не обошлось и без ЧП: в августе на переходе вдоль побережья Южной Каролины в Саутпорт лодка зацепила дно, и по корпусу пошла вибрация.

«Дойдя до ближайшей марины, мы тут же подняли лодку и увидели, что помяты лопасти винта и руль,— говорит капитан Джеф Хаммонд.— Запасной винт был у нас с собой, через час он уже стоял на месте, а новый руль нам оперативно доставили следующим утром. Судя по повреждениям, удар был сильным, а грунт твердым, но в моторном отсеке не было даже намека на течь, что свидетельствует о прочности судна».

А впереди *The Greatest Loop* ждал самый опасный, пользующийся у яхтсменов дурной славой участок океана между рифовыми островами и материком в районе Мёртл









На странице слева: На фоне авианосца Swift Trawler 34 выглядит скромно, но мы ведь знаем — дело не в размере!

На странице справа, сверху вниз: *The Greatest Loop* проходит вдоль «колониального» побережья Южной Каролины (город Чарльстон) и мимо даунтауна Чикаго.

Бич. Это своеобразное минное поле протяженностью 12 миль, где даже на фарватере существует высокая вероятность напороться на неотмеченный в лоциях камень, а местами ширина безопасного прохода уменьшается до 10 м. Поэтому Джеф и его помощники не отрывали взгляда от эхолота и картплоттера, двигаясь с предельной осторожностью. Навигационные приборы, лодка и удача не подвели, и коварный участок *The Greatest Loop* прошла без происшествий.

Спустя 71 день и сменяя друг друга, команды замкнули «петлю» в Аннаполисе — в точке старта. Все они признаются, что самым сложным испытанием на маршруте была необходимость постоянно выполнять график движения, из-за чего приходилось зачастую стартовать в шесть утра и не отвлекаться на достопримечательности по пути. Это было испытание не только для лодки, которая стойко перенесла три с половиной месяца практически постоянного движения, но и для людей, по сути поучаствовавших в одном большом перегоне. Замечу, что капитаны вели скрупулезный учет показаний расхода топлива — это гораздо более полные данные, чем приводит верфь или дают короткие тесты, и по ним вы можете лично убедиться в экономичности ST 34 на сайте путешествия.

Но даже следуя по «петле» в форсированном режиме, участники этого проекта открыли для себя бесконечно живописные уголки Северной Америки. «Перед путешествием я почитал о переходах по Миссисипи и уже готовился бороться с течением, расходиться с многочисленными баржами и стоять в очереди у шлюзов,— рассказывает редактор журнала PassageMaker Джон Вулдридж.— Но я не был готов к такому великолепию природы с буйной растительностью и невероятными по красоте дикими ландшафтами. Там я вновь почувствовал себя маленьким мальчиком, и мне это было необыкновенно приятно. Я очень хочу повторить это путешествие на Swift Trawler 34, поскольку оно меняет человека. Можно всю жизнь провести на одной акватории, но в мире столько интересных мест, посещение которых не стоит откладывать на потом». MBY



Высокий и прочный релинг — непременный атрибут надежной безопасной лодки

РОСЧЕРК НА ВОДЕ

Есть Parker — легендарная ручка, пишущий инструмент. А есть другой Parker — лодка, инструмент для перемещения по воде. Было бы символично написать статью о том, как мы испытывали лодку Parker 660 Weekend, ручкой Parker, но я предпочел работать «по старинке», на компьютере.

Текст **Алексей Максимов** Фото **Антон Черкасов, Parker**



Тест мы проводили на Неве в последние дни ноября, когда вода уже готовой замерзнуть реки из-за пришедших в Питер холодов налилась свинцом и изрядно потяжелела. После непростой процедуры спуска катера на трейлере по замерзшему скользкому слипу мы забрались на борт и в ожидании, пока мотор прогреется, принялись осматриваться.

Ладный катер-крепыш с высоким бортом и довольно крупной рубкой за короткой носовой палубой. На таком корпусе рубка не самых простых форм, включая кормовой свес крыши и продольную погибь, выглядит на удивление пропорционально, без излишней для практичного продукта экстравагантности. Ее также отличают обратный наклон цельного (без стоек) лобового стекла (именно стекла!) и большая площадь бортового остекления.

Parker 660 Weekend — лодка для дневных прогулок, спорта и рыбалки с ночевкой

На Parker 660 Weekend реализованы многие интересные решения, которые видишь не на каждой лодке этого типоразмера. Начать хотя бы со второго поста управления в самоотливном кокпите — вещь очень полезная для акваторий, где погода меняется быстро, и на рыбалке. В палубу кокпита встроены три люка: центральный, ведущий к топливному танку и рундуку; левого борта — аккумуляторный ящик и рундук; правого борта — тоже рундук. Вдоль бортов стоят откидные банки, есть сиденье и на транце: если его откинуть в кокпит, открывается проход к подвесному мотору. Заканчивая с кокпитом, отмечу еще несколько деталей. По левому борту в кормовой стенке рубки устроен лючок заформованного рундука-тубуса для хранения спиннингов и удилищ. Высокий фальшборт в кокпите — это безопасность в первую очередь детей, поскольку Parker 660 Weekend — лодка семейная. Вся кормовая палуба ловко накрывается тентом, под которым даже не надо сгибаться. Если вернуться к рыбалке, для

На Parker 660 Weekend реализованы многие интересные технические решения, которые видишь не на каждой лодке этого типоразмера

которой эта лодка выглядит вполне подходящей, то предусмотрен аэрируемый ящик-садок для улова (опция). Ну а коли попрет, в кокпите хватит места для большого ящика. Для того чтобы кокпит всегда был опрятным, предусмотрена специальная система с помпой и шлангом длиной шесть метров.

Компоновка рубки простая, без изысков, но я не могу себе представить иной, более удобный вариант при таких размерах лодки. На правом борту рулевая консоль; за ней крохотный камбузный блок с мойкой и спиртовой плиткой; напротив, на некотором возвышении — диваны и столик между ними; вперед и вниз — каютка.

Приборная панель простая, компактная, но функциональная, с картплоттером, тахометром и лагом, автопилотом, датчиком изменения дифферента и клавишами управления системами (под штурвалом). Кресло при ней вполне достойное, обзор отсюда великолепный, все органы управления под рукой. Полезны форточки в боковых окнах — вентиляция, если надо окликнуть кого-то на причале. У камбуза есть шкафчики, для посуды и приборов тоже нашлось место, как и для стандартного холодильника на 42 л. Учтите, когда будете готовить на плитке: кресло лучше сдвинуть вперед — на всякий случай.

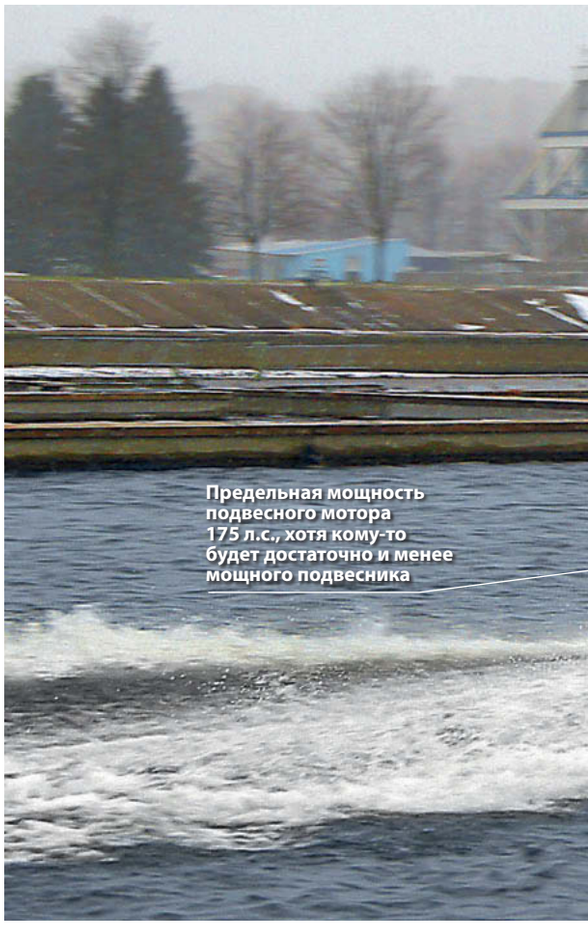
Динетта демонстрирует свою неординарность. На диванах за столом удобно перекусить; укладываем отдельно столешницу, накрываем мягкими подушками — готово спальное место 1,80 м длиной. Переставляем спинку носового дивана — и получаем место штурмана, обращенное по ходу движения. В рубке стоишь в полный рост (высота 2,10 м при входе и 2,02 м у штурвала), в ней светло за счет остекления по периметру и большой прозрачной панели в крыше.

В носовой каюте объемов тоже немного, а высоты 1 м хватает, только чтобы сидеть (а лучше лежать). Диагональная лежанка на двоих (длина 2,0 м, ширина 1,60 м) не роскошная, но вполне удобная, чтобы переночевать в походе или на рыбалке. Под палубой рубки, в ногах на левом борту есть место для ног (или вещей). А еще здесь была бы полезна занавесь. Туалет с душем невысокий (1,25 м), но не тесный и с умывальником (дамы скажут спасибо!).

В непогоду такая закрытая рубка отлично защищает от ветра, дождя и брызг, неизбежных при ходе по волне. В ней должно быть особенно уютно при включенном отопителе Webasto (2 кВт), только у нас на борту его не было: в отличие от камбуза и гальюна, отопитель является опцией.

На нашей тестовой лодке стоял 4-тактный подвесной Suzuki DF 140TX мощностью 140 л.с. С тремя пассажирами на борту и неполным топливным баком (40%) мы развили «на тяжелой воде» приличную скорость — 30,6 узла при 5600 об/мин. Разгон спокойный, плавный: для такой лодки важнее не столько ускорение, сколько устойчивый ход, особенно на малых оборотах, необходимый для троллинга. Посему и мощность подвесника предлагается умеренная — для кого-то окажется достаточно и 100 л.с. Волны на ледяной воде не было, но я не сомневаюсь, что мы бы с ней справились. Гидродинамически оптимизированный корпус переменной килеватости с острыми носовыми обводами и продольными реданами должен обеспечивать уверенный, сухой ход по волнам, а относительно плоское днище в корме дает остойчивость и скорость и на низких оборотах. Для корректировки курса достаточно небольшой перекладки штурвала. Маневренность на полном ходу неплохая — диаметр циркуляции около пяти длин корпуса, хотя резких поворотов я бы избегал из-за опасности прососа воздуха к винту. На малых оборотах управляемость оставляет желать лучшего по причине высокой парусности лодки (как, впрочем, и на заднем ходу). Для решения этой задачи предусмотрено место под носовую подрульку. На лодке нет привычных транцевых плит, которые помогают бороться с креном от бокового ветра и излишним дифферентом. Здесь стоят интерцепторы, которые слегка «тормозят» на ходу, поэтому плиты мне кажутся предпочтительнее. Но управлять дифферентом можно за счет поджатия «ноги» подвесного мотора.

Parker 660 Weekend построена по проекту норвежской компании Askeladden Boats на верфи Parker Poland (входит в число крупнейших строителей RIB'ов в Польше), которой руководит британец Филип Скотт. Вот такое «кровосмешение» — опыта, воззрений, идей. В точности по законам генетики результат получился качественный: всесезонная (судя по тесту при –5 °С) для севера и юга лодка, вобравшая лучшие черты многих моделей, трейлерная, удобная для дневных прогулок, путешествий с ночлегом на борту, спорта (водные лыжи, доска) и, конечно, рыбалки (хоть на неделю). Мы успели — вдоволь на ней пофигуряли, порисовали этим «паркером» линии на воде. А через день Нева вдруг покрылась льдом, и началась уже календарная зима. MBY



Предельная мощность подвесного мотора 175 л.с., хотя кому-то будет достаточно и менее мощного подвесника













Слева, сверху вниз:
Свободный кокпит с установленными банками.

Обслуживание подвесного мотора с кринолина не вызовет сложностей.

Справа:
Трансформация динетты и вход в носовую каюту.

Камбузный модуль за креслом пилота.

Внутренний и наружный пульты управления.





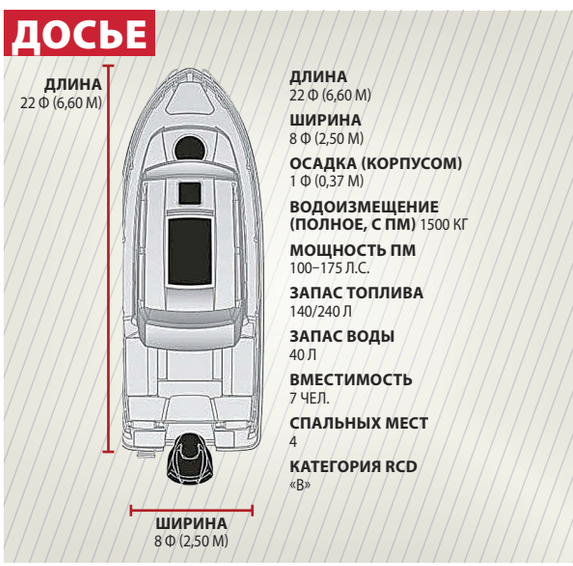


ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ





ДОСЬЕ



ДЛИНА
22 Ф (6,60 М)

ШИРИНА
8 Ф (2,50 М)

ОСАДКА (КОРПУСОМ)
1 Ф (0,37 М)

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ (ПОЛНОЕ, С ПМ) 1500 КГ

МОЩНОСТЬ ПМ
100–175 Л.С.

ЗАПАС ТОПЛИВА
140/240 Л

ЗАПАС ВОДЫ
40 Л

ВМЕСТИМОСТЬ
7 ЧЕЛ.

СПАЛЬНЫХ МЕСТ
4

КАТЕГОРИЯ RCD
«B»

КРЕПКАЯ ШТУЧКА

Откатав в июне в Финляндии тест XO 240 RS Cabin, сделав все положенное, я напрочь забыл спросить представителей компании XO Boats о происхождении названия их лодок. А потом решил не узнавать: мне нравится считать, будто оно связано с маркировкой XO (Extra Old) в классификации коньяков. Эти финские лодки тоже крепкие, от них возникает похожее чувство свободы полета, они дарят так же много удовольствия, если, конечно, с ними быть аккуратным, как, собственно, и с коньяком.

Текст **Алексей Максимов** Фото **Кари Виллем**



ВИДЕО
mby.com/xo240



Ну как можно использовать небольшую (длина 7,52 м), крепенькую благодаря металлическому корпусу, скромно оборудованную (ни камбуза, ни гальюна, ни койки) лодку, которая развивает 40 узлов?

Спросите тех, кто гоняет на открытых скоростных RIB'ах. Эти смельчаки легко обходятся без привычных удобств в обмен на возможность носиться по волнам даже тогда, когда погода держит у причала более крупные суда. И ходить далеко: к примеру, все 74 километра Невы — от Финского залива до Ладоги — такая лодка пройдет всего за час. Вот только XO 240 RS, в сравнении с лодками-RIB, может дать своему владельцу гораздо больше.

Концепция XO 240 RS Cabin проста: лодка с корпусом из легкого сплава, рубкой и двумя самоосушаемыми кокпитами. Собственно, на этом простота заканчивается. Корпус сварен из морского алюминиевого сплава марки AlMg4,5/5083; переменная толщина обшивки достигает 8 мм в районе киля. Качество сварки, судя по видимым швам, вопросов не вызывает. Следуя современной технологии, производители лодки изготовили рубку и внутренний корпус из стеклопластика: его отличное качество хорошо видно внутри рундуков в кокпите: их там 7, и все они снабжены газовыми амортизаторами.

Важное отличие рубки — форма остекления, в первую очередь лобового: оно вертикальное, из закаленного стекла. Вообще стекла столько, что крыша кажется парящей в воздухе, а обзор изнутри круговой. У рубки есть двери в корме (сдвижные) и в носу (на петлях). В носовом кокпите вполне свободно; вдоль бортов устроены сиденья-рундуки. В корме видим откидное сиденье; вместе с легкими «калитками» по бортам его спинка отгораживает кринолин с мотором от кокпита.

Из интересных деталей отмечу заливные горловины по бортам (топливный танк один) — при заправке швартоваться можно любым бортом. Надводный борт и рубка покрыты карбоновой пленкой; насколько она устойчива к царапинам — покажет время, но лодка не сверкает «брутальным алюминием», может быстро поменять цвет и получить новую суперграфику. Корпус защищает черный эластичный привальник. Форштевень тоже «обрезинен», и это позволяет касаться причала без опасения получить повреждение. Резиновое покрытие замечаешь и в обоих кокпитах: в корме у подмоторной ниши и в носу, на рундуках и палубе. Еще — полезное устройство фиксации сдвижной двери, предотвращающее ее громыхание, подпружиненные утки, обилие поручней, прочный релинг (диаметр 30 мм)…

Необычная форма корпуса лодок XO с отвесным форштевнем продиктована режимом движения



Концепция XO 240 RS Cabin — лодка с корпусом из легкого сплава, рубкой и двумя кокпитами

Интерьер рубки тоже довольно простой. Рулевая консоль с кожаным регулируемым штурвалом и минимальным набором приборов; в качестве опций предлагаются картплоттер/GPS, радар, эхолот и пр. Кресло с амортизатором у приборной панели и такое же соседнее много удобнее диванчика на двоих сзади и откидной банки у дверей в кормовой кокпит. Когда настает время перекусить прихваченными из дома бутербродами с кофе из термоса, кресла разворачиваются к откидному столику, как раз для этого придуманному. При ширине лодки 2,28 м в рубке не тесно, хотя проход довольно узкий. При моих 1,86 м склонять голову не приходится, но долго стоять в рубке незачем — лучше присесть.

А теперь сюрприз! Не такой уж простак этот XO 240 RS Cabin! Оказывается, в опциях предусмотрены: кухонный модуль с холодильником и газовой плитой, отопитель, туалет с септик-танком, бойлер на 15 л, душ на транце и тик на палубе. Любопытно посмотреть, как выглядит лодка в такой комплектации и куда все это оборудование помещается.

Сдвижные люки в крыше наполняют рубку светом и воздухом, а если очень жарко, можно открыть обе двери, люки и боковые форточки. Погода изменилась — задрайте все и получите надежную защиту от холода и дождя, которые в открытой лодке ощущаешь в полной мере.

Ну, заканчиваем смотрины — время ехать! Загрузка лодки — на борту трое, топлива 60%; состояние моря — 1–2 балла шкалы Бофорта. С подвесным 2-тактным Evinrude E-Tec мощностью 250 л.с. лодка за секунды выходит на глиссирование — этот момент сложно зафиксировать (примерно 12 узлов, менее 3000 об/мин), и вот уже максимум скорости 40,2 узла. Летим: 5 секунд — полет нормальный, 10 секунд — полет нормальный… и ты уже расслабляешься и начинаешь получать удовольствие. Но и работать не забывай: обходить волны — ветровые и от других катеров, поглядывать за остальными участниками движения и стараться не пропустить створы — осадка у лодки небольшая, но все же…

У XO 240 RS Cabin довольно широкий спектр крейсерских скоростей. Судя по данным теста, наиболее приятный (по всем критериям, включая уши и кошелек) диапазон 4000–5000 об/мин (скорость 26–34 узла): при расходе топлива до 60 л/ч дальность плавания достигает 150 миль, а уровень шума в рубке 80–82 дБА (двери закрыты). Транцевыми плитами на гидравлике я практически не пользовался, хотя они могут выручить при боковом ветре или неравномерном распределении груза и пассажиров.

Немного необычная форма относительно узкого корпуса с отвесным форштевнем продиктована режимом движения: глиссируя, лодка должна не гладить, а резать волну. Срезать пики









На странице слева:
Остекление рубки и прозрачные двери в кокпит обеспечивают водителю практически круговой обзор.

Сверху вниз:
Свободный носовой кокпит с разрезным релингом и банками-рундукам; на сиденьях и палубе кокпита — резиновые маты.

Кормовой кринолин обеспечивает удобное обслуживание подвесного двигателя.

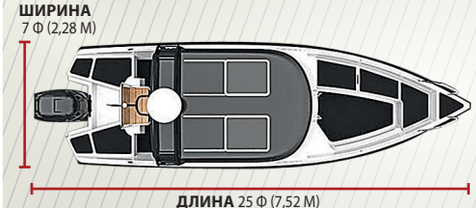
Обивка сидений в рубке выполнена из практичной ткани Sunbrella.

перегрузок и обеспечивать мягкий ход призваны обводы «глубокое V» (по-настоящему глубокое — на транце все 24°). Для высокой скорости ставят мощные моторы: с максимальным 300-сильным подвесником удельная мощность (относительно водоизмещения) составляет 150 л.с./т, скорость, по оценке, достигнет 43 узлов, а с Verado, полагаю, еще больше!

При ходе против регулярной волны высотой до метра случаются продольные колебания: кажется, вот-вот начнется резонанс. Однако нет: объезжая очередную волну, слегка меняешь курс, и лодка успокаивается, не уставая рассекать волны. Посмотрите видео: беспристрастная камера зафиксировала многое из того, что полезно знать об управляемости и ходкости модели.

Мне понравилось, как кто-то из коллег-журналистов назвал XO 240 RS крепкой, как гвоздь, лодкой. Конечно, есть гораздо более дешевые RIB'ы, на которых можно гонять даже быстрее, но, интересуясь автомобилем, мы же не пойдем смотреть мотоцикл! MBY

ДОСЬЕ



ДЛИНА 25 Ф (7,52 М)
ШИРИНА 7 Ф (2,28 М)
ОСАДКА 3 Ф (0,90 М)
МАССА (БЕЗ МОТОРА) 1340 КГ
ЗАПАС ТОПЛИВА 230 Л
ВМЕСТИМОСТЬ 8 ЧЕЛ.
МОЩНОСТЬ ПМ 200–300 Л.С.
МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ 39,8 УЗЛА
СТОИМОСТЬ В ЕВРОПЕ (БЕЗ ПМ) ОТ € 42 000

ВЕРФЬ

XO Boats — молодая верфь, где строят прогулочные лодки из легкого сплава. Выпускают 6 моделей серий S и RS, длиной от 20 до 27 футов, открытые (Center Console и Open) и с рубкой (Cabin), с подвесными и стационарными двигателями. Производство компании находится в Паймио (30 км от Турку) и Ветели (60 км от центра судостроения Коккола). В Ветели строят лодки длиной 24 фута (240 RS и 240 RS Cabin), в Паймио — 200 S, 220 S и 270 RS Cabin. Точнее, собирают: алюминиевые корпуса изготавливают в городке Эхтяри, где появляются на свет практически все финские лодки из легкого сплава. Модели XO — органичное соединение современного дизайна и безопасности, стеклопластика и алюминия — построены в строгом соответствии с жесткими правилами VTT (Technical Research Centre of Finland).

Клуб одиночек

10 ноября 2012 года 19 мужчин и одна женщина вышли на старт одиночной кругосветки Vendée Globe. Это одна из самых сложных и непредсказуемых парусных гонок в мире, принять участие в ней решаются лишь немногие профессионалы. Уже в первые две недели после старта с дистанции сошли семь яхт.

Текст и фото **Евгения Бакунова**



Фото Jean Marie Liot


BOSS
MIRABAUD
BureauVallée
BANQUE POPULAIRE
Maître CoQ
SAFRAN
PRB
acciona
Energa
MACIF



Гонка за три мыса, как еще называют Vendée Globe, родилась в Сабль д'Олонне 23 года назад. Раз в четыре года, в ноябре, на старт гонки в этот городок, расположенный на берегу Бискайского залива, приезжает более полутора миллионов человек. Нынешний старт не стал исключением — такого количества зрителей даже на самых знаменитых регатах мира мне видеть еще не доводилось. Говорят, гоночную деревню посетили более миллиона человек, и это похоже на правду: территория порта напоминала самые загруженные станции метро в час пик, а очередь из желающих попасть на понтон уходила далеко за пределы марины. Казалось, что вся Франция «набилась» в маленький Сабль д'Олонн. Впрочем, такой энтузиазм зрителей понятен: регата собирает самых отчаянных шкиперов современности, которых иначе как безбашенными героями не назовешь. Не надо быть яхтсменом, чтобы понимать масштаб притязаний участников Vendée Globe.

Гонку Vendée Globe придумал французский дайвер и яхтсмен Филипп Жанто в 1989 году

В день перед стартом понтон гонки закрыли для публики, и он превратился в подиум яхтенной славы. На лодках шли последние приготовления, шкиперы давали интервью, репортеры со всего света суетились вокруг них со своими камерами и микрофонами. Среди гостей на понтоне можно было увидеть многих героев прошлых лет. Двукратный победитель гонки (в 2001 и 2009 гг.) Мишель Дежуайо и выигравший самую первую Vendée Globe в 1990 году Титуан Ламазу пользовались у интервьюеров особым вниманием. Участники Vendée Globe идут в одиночку вокруг света, без остановок и без права на помощь извне. В случае поломки разрешена лишь консультационная поддержка береговой команды, но ликвидировать проблему гонщик должен самостоятельно. Он может





IMOCA OPEN

Максимальная длина 60 футов (18,28 м)
Ширина 5,5–6 м
Осадка (длина фальшкиля) 4,5 м
Высота мачты 27 м
Водоизмещение 7,5–9,5 т
Балласт 1500–4000 л
Площадь парусов:
на встречных курсах 240–330 кв. м
на попутных курсах 450–600 кв. м
Качающийся киль
Два выдвижных шверта
Два пера руля (выдвижных или фиксированных)



На странице слева:
Чтобы попасть на понтон, зрители должны были выстоять в очереди около двух часов. Зато они имели возможность не только увидеть лодки вблизи, но и пообщаться с каждым шкипером лично.

Вверху:
Обилие рекламных флагов и баннеров говорит о том, что гонщики с успехом привлекают бюджеты, ибо даже главный приз не может покрыть все расходы на гонку.

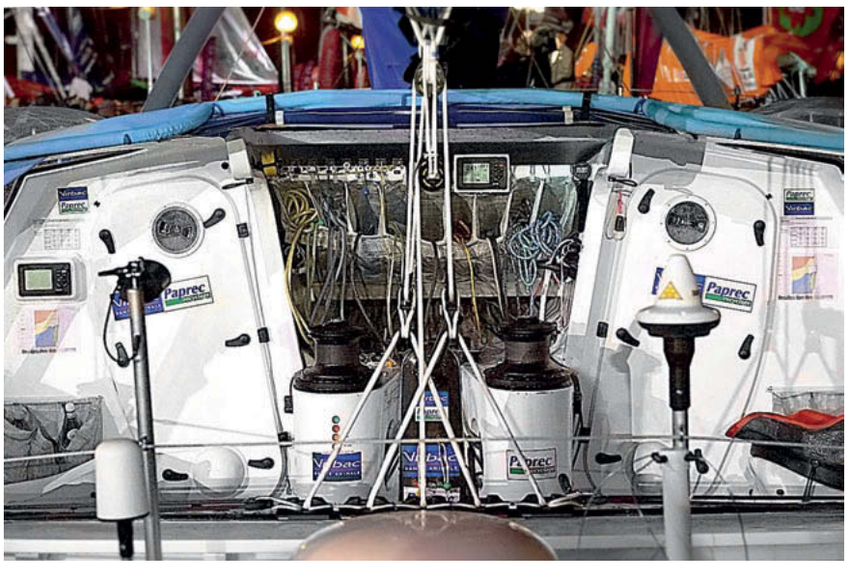
Внизу:
Пока шкиперы настраиваются на гонку морально, команды приводят яхты в готовность «номер один».

встать на якорь, зайти в порт, но не имеет права принять что-либо на борт или сойти на берег. Гонка проходит на 60-футовых яхтах класса IMOCA, специально разработанных для океанских гонок в одиночку или вдвоем. Корпус позволяет выходить на глиссирование и достигать скоростей 25 узлов и выше. Флот нынешней гонки включает лодки разных лет. Самые старые — 1998 года постройки — у Алессандро Бенедетти и Танги де Ламотте, самые новые (2011 год) — у Хавьера Сансо, Франсуа Гобара и Бернара Стамма. Яхты оборудованы авторулевым и буквально нашпигованы навигационной электроникой. Однако жизнь шкипера от этого не становится намного легче, ведь тяжелой работы с парусами никто не отменял. Параллельно надо контролировать ход гонки, искать оптимальный маршрут и отправлять медиаматериалы. Поэтому опыт и психологическая выносливость шкипера выходят на первый план. Отсюда и возрастное разнообразие флота. По большому счету, новая лодка не дает особых преимуществ, и, как показали первые

Чтобы скрасить одинокое существование, многие берут с собой шампанское и фуа-гра

недели гонки, многое зависит от обстоятельств и удачи. Что касается бытовых условий, то их практически нет. Вес лодки должен быть минимальным, поэтому на борту нет ни туалета, ни душа. Запас воды ограничен производительностью опреснителя. Приготовление пищи сводится к разогреванию полуфабрикатов или разбавлению порошков водой. Чтобы как-то скрасить одинокое существование, шкиперы берут с собой чуть-чуть деликатесов типа фуа-гра или хамона. Некоторые признавались, что для встречи Рождества и Нового года прихватили с собой шампанского. Спозаранку в день старта к морскому каналу, ведущему из порта к морю, начали подтягиваться зрители с креслами, пледами, едой и напитками. К семи утра свободного места «в первом ряду» было уже не найти: опоздавшие пристраивались позади на стремянках и табуретах. Балконы окрестных домов были также полны людей. «Вы заставляете нас мечтать!» — таким лозунгом зрители встречали участников Vendée Globe, шедших по узкому каналу в море. Примерно 300 000 человек провожали регату на суше, около 350 лодок и судов вышло в море. А море в этот день было неприветливым: еще с утра небо заволокли низкие сизые тучи, скорость ветра достигала 20 узлов, поднималась 3-метровая волна. Потом пошел дождь… Начало гонки оказалось несколько смазанным. Казалось бы, впереди 25 000 миль, и можно особенно не спешить. Но нет! На старте шкиперы боролись за каждый метр, в результате пять яхт из-за фальстарта были вынуждены вернуться и стартовать повторно. Драматические события начались вскоре после старта. В первый же день из-за столкновения с неизвестным объектом яхта *Safran* Марка Гилемо серьезно повредила киль и выбыла из гонки. Чуть позже, с интервалом в два дня, еще два столкновения: яхта *Groupe Bel* Кито Де Павана у берегов Португалии врезалась в рыболовный траулер, а Луи Бертон на яхте *Bureau Vallёy* примерно в тех же местах получил удар в левый борт от французского рыболовного судна. В обоих случаях на яхтах не сработала сигнализация радара. Оба гонщика сошли с дистанции. На шестой день гонку







СТАТИСТИКА

Рекорд Vendée Globe принадлежит Мишелю Дежуайо, который в 2009 году обошел вокруг света за 84 дня 3 часа и 9 минут.

Победители Vendée Globe Титуан Ламазу (1990 г.), Алан Готье (1993 г.), Кристоф Оген (1997 г.), Мишель Дежуайо (2001 и 2009 гг.), Винсент Рию (2005 г.).

В шести предыдущих Vendée Globe погибли два человека. В гонке 1992–1993 гг. Найджел Берджес утонул в водах Биская, в гонке 1996–1997 гг. Джерси Роуфс пропал вместе со своей яхтой в Тихом океане (спустя полгода его лодку нашли на побережье Чили).

За всю историю в Vendée Globe приняло участие 7 женщин: Катрин Шабо, Изабель Отисье, Эллен МакАртур, Анн Лиарде, Карен Лебовичи, Саманта Дэвис, Ди Каффари. Лучший результат у Эллен МакАртур — 2-е место в гонке 2000–2001 гг.

Самый молодой шкипер — Эллен МакАртур, 24 года, гонка 2000–2001 гг., 2-е место. Самый пожилой шкипер — Жозе де Угарт, 62 года, гонка 1992–1993 г. Самый молодой победитель — Алан Готье, 30 лет, гонка 1993–1994 гг. Самый «старый» победитель — Кристоф Оген, 37 лет, гонка 1997–1998 гг.

Во время гонки шкипер-одиночка спит не более 5–6 часов в сутки, при этом непрерывно — не более часа.

Гонка 2012–2013 гг.
Национальная принадлежность участников: Великобритания, Италия, Испания, Польша, США, Франция, Швейцария.
Самый молодой шкипер — Луи Бертон, 27 лет, яхта *Bureau Vallёy*, Франция.
Самый пожилой шкипер — Доминик Вавр, 57 лет, *Mirabaud*, Швейцария.









идет

На странице слева:
Под парусом *Hugo Boss* идет британский шкипер Алекс Томсон. Именно он снимался в нашумевшем рекламном ролике, стоя в костюме Hugo Boss на вышедшем из воды киле парусной яхты, идущей с огромным креном.

Кокпит яхты IMOCA максимально закрыт от ветра и волны.

Вверху:
В день старта Vendée Globe море никогда не бывает спокойным.

В центре:
Сабль д'Олонн 3 недели жил исключительно гонкой.

Справа:
Маяк на входе в канал Сабль д'Олонн первым встретит победителя.

покинула единственная женщина: яхта *Saveol* Саманты Дэвис лишилась мачты в штормовых условиях к северо-востоку от Мадейры. А главному фавориту гонки Винсенту Рию не повезло дважды. На седьмой день его лодка *PRB* напоролась на бревно, но обошлось без ущерба. Еще через неделю в середине Атлантики его поджидал дрейфующий железный буй: повреждения, полученные при столкновении, оказались несовместимы с гонкой. В прошлый раз Рию тоже не обошелся без приключений. Тогда яхта Жана ле Кама, потеряв киль, перевернулась неподалеку от мыса Горн. Рию был ближе всех к месту катастрофы и пришел туда первым. Жизнь Ле Кама висела на волоске: в ожидании помощи он провел 18 часов на перевернутой яхте при 4-метровой волне и затем вплавь добрался до лодки Рию, когда та подошла вплотную. Забрав коллегу на борт, Рию продолжил гонку. В процессе спасения яхта Рию, вероятно, повредила выносной кронштейн мачты, потому что 36 часов спустя мачта сломалась. Рию прервал гонку, но потом отремонтировался и, вернувшись, получил в результате третье место.

Призовой фонд составляет 600 000 евро. Приз за первое место в гонке — 160 000 евро

На этот раз он выбыл из борьбы, толком ее не начав. За две недели состав участников сократился до 13, что для Vendée Globe в порядке вещей: в прошлый раз лишь 11 яхт из 30 добрались до финиша. К моменту, когда этот номер выйдет из печати, лидеры подойдут к Австралии. Пока же флот возглавляют Франсуа Гобар (10 декабря его яхта *MACIF* прошла 545,3 мили, побив рекорд суточного перехода для одиночек), Армел Ле Клеак (*Banque Populaire*), Жан-Пьер Дик (*Virbac-Paprec 3*), Бернард Стамм (*Cheminées Poujoulat*), Алекс Томсон (*Hugo Boss*). Как ожидается, победитель (если таковой будет) финиширует в Сабль д'Оллоне в середине февраля. Несмотря на повышение стандартов безопасности и растущие технологические возможности, гонка не стала менее опасной. Море по-прежнему решает все. MBY


Rassker412

ЖИЗНЬ ПОД ПАРУСОМ

В этом году линейка круизных парусников шведской верфи Hallberg-Rassy пополнилась новой моделью HR 412. Мировая премьера состоялась в июне в германском Нойштадте, и с той поры лодка постоянно находится в центре всеобщего внимания.

Текст **Дмитрий Самойлов** Фото **Hallberg-Rassy**



Опускающееся крыло большого стола освобождает проход в салоне

В этом удобном салоне есть секрет: диванные спинки поднимаются, крепятся к потолку, оставляя больше места на диване для ночлега

Когда-то мне довелось прочесть детектив английского писателя Чарльза Сноу с интригующим названием «Смерть под парусом». Потом вышел фильм, и уже на экране расследовались обстоятельства гибели владельца яхты, который в компании других англичан-интеллигентов отправился в море на прогулку. Но вот книга «Жизнь под парусом» мне пока не попадалась, а жаль: занятная могла бы быть история, ибо жизнь на яхте всегда полна интересных событий. Пока такую книгу пишут, я решил это название применить к статье про новую модель Hallberg-Rassy 412, в которой планирую разобраться, насколько комфортной и разнообразной может быть жизнь на борту этого круизера. Как известно, главные формы жизни яхты — стоянка у причала, путешествия и гонки (ремонт и зимний анабиоз здесь нам не интересны). Вот этими «маршрутами» я и собираюсь вас провести.

У ПРИЧАЛА

Создателем проекта HR 412, как и остальных Hallberg-Rassy в течение четверти века, является Джерман Фрерс. В основу концепции океанского круизера положены общие для яхт легендарной шведской верфи принципы комфорта, скорости и безопасности.

При всей современности дизайна этой яхты у нее все те же узнаваемые консервативно классические линии корпуса, глядя на которые, настоящие яхтсмены понимающе кивают головой. То, что было немыслимо еще лет пять назад (почти 42 фута — и кормовой кокпит на лодке океанского класса), сейчас стало реальностью. Эргономические идеи с флагмана верфи Hallberg-Rassy 64, например, огромный кокпит длиной 2,6 м, бортовые иллюминаторы в салоне и кормовых каютах перекочевывают на яхты середины модельного ряда. Эта лодка явилась логическим продолжением и успешной Hallberg-Rassy 372, недостатки которой здесь устранили: погон гика-шкота переместился из кокпита на рубку, перед ветровым козырьком, сделав кокпит еще более свободным; появилась возможность заказать третью каюту и второй гальюн и выбрать вариант отделки интерьера (не только традиционный махагон, но и тик).

Для этой модели доступны более десяти вариантов планировки: от принципиальных — трех- или двухкаютной версии с просторной кладовой для велосипедов и дайверского оборудования — до вариаций с креслами или диванами в салоне. Традиционно удобен камбуз, расположенный островком по левому борту: глубокие мойки, вместительный холодильник и морозильная камера,



ПОГРЕБОК

Он устроен под пайолами салона и в нем прохладно: вино там всегда будет в безопасности и правильной температуры









Сверху вниз:
Благодаря палубным люкам, бортовому и рубочным иллюминаторам, открывающим доступ дневному свету, в салоне появляется ощущение особенного простора.

Компактный и хорошо оборудованный камбузный блок позволяет готовить без каких-либо ограничений.

В немаленьком гальюне нашлось место даже для стиральной машины.

Жизнь под парусом на борту Hallberg-Rassy 412 должна доставлять удовольствие

много рундуков для посуды и припасов, стационарно закрепленная кофемашина и даже винный погребок. В светлом салоне пять открывающихся рубочных иллюминаторов и два огромных палубных люка. Если вы сидите на диване, то горизонт оказывается как раз на уровне глаз, и можно видеть все, что там происходит, — это заметно повышает комфорт.

Качество изготовления и монтажа яхтенной мебели, как всегда, на высоте. Можно вслепую провести рукой по стыкам в недоступных глазу местах, не боясь оцарапаться. Не думаю, что этот эксперимент стоит так же смело повторять на лодках массового производства. Вручную выгнутое и выклеенное на верфи обрамление переборочных проемов и несущие элементы шкафов не только радуют глаз дизайном, но и напоминают об общей надежности конструкции. И, чтобы окончательно убедить яхтсменов в серьезности и необратимости внедрения инноваций на яхтах Hallberg-Rassy, впервые за 69 лет своей истории верфь отказалась от занавесок! Теперь вместо них модерновые жалюзи, и они могут быть любого цвета, при условии, что этот цвет — белый.

В ПЛАВАНИИ

В первом же сезоне яхта зарекомендовала себя как отличный ходок и прекрасное решение для тех, кто хочет без профессионального экипажа спокойно ходить по морям Европы, от Северного до Средиземного, не переживая за мореходность и безопасность своего дома под парусом.

Если планируются дальние плавания, то на этой яхте возможно установить любое мыслимое оборудование, от спутниковых навигационных систем с радаром и AIS до автономного дизель-генератора с кондиционером и опреснителем, перепроектировать емкости топливной и водяной цистерн и пр. В стандарте стоит надежное и продвинутое навигационное оборудование Furuno, возможна установка сенсорных плоттеров нового поколения TZT, рыбопоисковых приборов.

Парусное вооружение яхты дробное; мачта Selden с тремя краспицами и двумя парами вант, не препятствующих проходу по палубе. Пиллерс упирается в стальной бимс, заформованный в набор. Манипуляции со шкотами и фалами осуществляются из кокпита, что при наличии опциональных электрических лебедок делает управление яхтой доступным… даже ребенку. Убранные под палубу барабан скрутки стакселя и электропривод якорной лебедки позволили



оставить свободной носовую часть палубы, а скрытая под палубу проводка бегучего такелажа добавляет лодке «спортивности».

Скручивающийся грот Fat Furl — эксклюзивная разработка ведущей европейской парусной компании Elvstrom Sobstad специально для этой яхты — представляет собой идеальное решение для немногочисленного экипажа: благодаря дополнительным четырем коротким латам (при пяти основных сквозных) его задняя шкаторина держится идеально, и он почти не отличается от спортивного грота.

HR 412 оснащена небольшой генуей (105%) с вертикальными латами, что дает ей возможность без труда перелетать на другой борт при поворотах. Вынесенный на полметра короткий съемный бушприт позволяет нести геннакер, с постановкой и уборкой которого, опять же, вполне можно справиться одному.

Яхта идет хорошо даже при слабом ветре. Во время теста в конце октября при скорости ветра 4 узла в полный бейдевинд она уверенно развивала 3–3,5 узла. В тот же день позже ветер усилился до 20 узлов и позволил разогнать яхту до 10,5 узлов (вполне себе комфортный галфвинд). Причем солидное водоизмещение и длинная ватерлиния сглаживали короткую североморскую волну, не давали ей тормозить лодку.

Традиционно мощный двигатель, 4-цилиндровый Volvo Penta D2 с его 75 л.с. и топливные баки в 340 л позволяют чувствовать себя свободно в штиль. Обычно владельцы яхт Hallberg-Rassy выбирают гребные винты GORI. Помимо изящной системы складывания трех лопастей, такой винт обладает принципиальным отличием от других: он имеет два режима переднего хода — «скоростной» и «грузовой». Чтобы оценить, как это работает, нужно просто один раз посмотреть…

На этой яхте можно установить Docking system — комбинацию носового и кормового подруливающих устройств, позволяющую виртуозно маневрировать в марине, вызывая у соседей здоровую зависть. Выдвижные подруливающие устройства, помимо очевидного преимущества (в ходовом положении они не влияют на скорость яхты), имеют еще одно: в отличие от обычных устройств, их винты в рабочем положении не производят сильного шума, который иногда подбрасывает с койки обитателей носовой каюты, случайно оказавшихся там во время швартовки.



«ПИАНИНО»

Выведенные в кокпит стопоры фалов и шкотов свидетельствуют о спортивных возможностях этого круизера



На странице слева:
Hallberg-Rassy 412 на ходу под полными парусами. Как видим, и грот, и стаксель работают эффективно.

Плоская приборная панель рулевой консоли позволяет разместить на ней все необходимые приборы, среди которых доминирует монитор картплоттера. Стоит отметить угол ее установки, добавляющий удобства при чтении приборов.

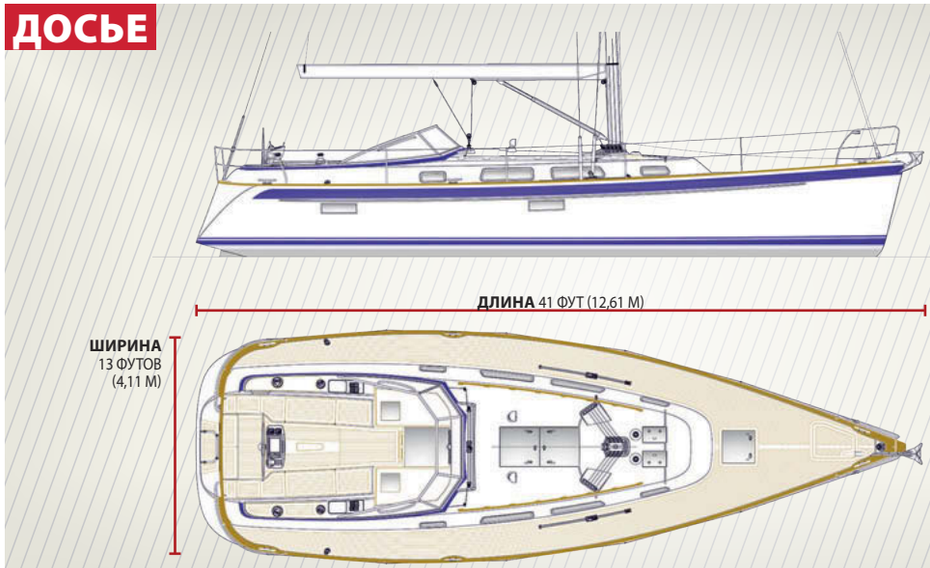
Эксклюзивно разработанная для модели HR 412 система вертикальных лат (Fat Furl) позволяет лодке с круизным парусом ходить наравне со спортивными яхтами.

ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ





ДОСЬЕ



ДЛИНА
41 ФУТ (12,61 М)
ШИРИНА
13 ФУТОВ (4,11 М)
ОСАДКА
7 ФУТОВ (1,99 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
11,1 Т
МАССА КИЛЯ
4,0 Т
ПЛОЩАДЬ ПАРУСНОСТИ:
С ГЕНУЭЙ 90 М²
С CODE ZERO 130,9 М²
ДВИГАТЕЛЬ
VOLVO PENTA D2-75, 75 Л.С.
ЗАПАС ТОПЛИВА
340 Л
ЗАПАС ВОДЫ
530 Л
ДИЗАЙН
ДЖЕРМАН ФРЕРС
КАТЕГОРИЯ RCD
«А» (ОКЕАН)

НА РЕГАТЕ

Из всей линейки Hallberg-Rassy эта модель, пожалуй, самая скоростная. В августе яхта Rassker 412 (Hallberg-Rassy 412, корпус №1) под управлением шкипера Магнуса Расси выиграла традиционную гонку Tjorn Runt, не только победив — она пришла первой из 48 лодок в своем классе, но и оказавшись восьмой из 436 лодок! Помог этому типичному круизеру обогнать многих спортсменов скручивающийся «неспортивный» грот Fat Furl. Но главным залогом успеха стало гармоничное сочетание современного корпуса, уникальных парусов и мастерства всех участников проекта под названием Hallberg-Rassy 412.

ИТОГ

Жизнь под парусом на такой лодке должна доставлять удовольствие. Это мнение разделяет и Мелли — старший помощник в экипаже Rassker 412 и жена Магнуса Расси. Их семейный экипаж (муж, жена и две маленькие дочки) до этого ходил на более тяжелой яхте, HR 54. Хрупкой женщине, швартующей крейсер водоизмещением 26 т, не всегда было комфортно управляться с такой громадиной. Теперь же все счастливы: одерживать 11-тонную лодку может и один человек, а если в этот момент не оторваться от приготовления ужина или нужно присмотреть за детьми, то при швартовке поможет Docking system.

Для дальних плаваний на этой яхте можно установить любое мыслимое оборудование

Яхта Hallberg-Rassy 412 является иллюстрацией философии Push button sailing: для долгих морских или коротких прибрежных плаваний не нужен многочисленный подготовленный экипаж — вполне достаточно вашей семьи и добротной, хорошо построенной яхты.

Оправдана ли ее высокая стоимость? На этот вопрос лучше всего отвечают цены вторичного рынка: эти яхты дешевеют медленнее всех.

В этой статье много раз звучало имя Rassy… Удивляться здесь нечему: семейная верфь гордится тем, что каждая произведенная ею яхта носит их фамилию как подпись и гарантию качества. Проверено во всех океанах!

P. S. Посмотрим, разделит ли мое мнение о лодке компетентное жюри в Дюссельдорфе. В этом году Hallberg-Rassy 412 номинирована на премию «Яхта года» в категории Luxury Cruiser. MBY

Россия, вперед!

Чемпионат России в классе SB20

Текст **Борис Лашков** Фото **Пресс-служба Ассоциации SB20**



В этом году чемпионат России в классе SB20 прошел в августе, всего неделю спустя после чемпионата в классе «Дракон», который тоже проводился в Санкт-Петербурге и тоже на базе яхтенного порта «Геркулес». Драконисты провели свой чемпионат, как водится, с размахом, и, чтобы не выглядеть на их фоне бледно, руководству Ассоциации SB20 пришлось крепко постараться. За год, который прошел с предыдущего чемпионата, флот SB20 увеличился вдвое, и на старт заявилось 20 лодок! В итоге их осталось 19: экипаж Дмитрия Зарицкого, увы, не смог попасть в Россию из… России (Калининград) — граница оказалась на замке. Но были гонщики из Москвы, Геленджика, Воронежа, Анапы, Киева и даже Португалии. Первая десятка состояла из фамилий, которые на слуху. Здесь присутствовали достойные представители российского флота RC44 в лице Кирилла Подольского и Владимира Просихина, Артем и Анна Басалкины, Егор Игнатенко, Валентин Уваркин. Имя Хосе Пауло Рамада в России известно мало, но это чемпион Португалии и бессменный лидер класса. Те, кто зимой гоняются в Португалии, неплохо знают его. Он приехал с мыслью о медалях: не думаю, что собирался «объехать» Team Russia, но побороться за призы хотел, безусловно! Вторая половина списка тоже выглядела достойно и состояла из гонщиков прошлых лет, хорошо известных в узких яхтенных кругах.

В этом году организаторам удалось привлечь сразу несколько спонсоров; основным стала компания Lexus в лице своего дилера «Lexus Приморский». Это позволило поднять уровень организации чемпионата: два телеканала, десяток RIB'ов с фотографами, корреспонденты ряда изданий плюс вертолет, предоставленный организаторами для фотосъемки.

23 августа прошла мандатная комиссия и тренировочная гонка. Прогноз на следующие дни вызывал опасения в отношении ветра. Но уже в первый день соревнований все сомнения отпали,



ВЕРТОЛЕТ

Такими эффектными получаются кадры, снятые с вертолета во время гонки

и судейская коллегия провела четыре гонки. Соревнования начались при западном ветре 5–6 м/с с массового фальстарта. На втором старте под черный флаг попали (и не заметили этого) Басалкина и Уваркин. После первой лавировки лидерами оказались Team Russia Олега Жеребцова и Анна Басалкина, еще не знающая о своей дисквалификации. Третьим знак обогнул португалец, четвертым, дыша ему в корму, был Уваркин. Вообще первая половина флота прошла верхний знак очень плотно, но будущие призеры огибали его во втором десятке!

Идеальные погодные условия делали гонку интересной не только гонщикам, но и зрителям на лодках сопровождения. А для фотографов это был просто рай! Низкое солнце, отсутствие волны и возможность подойти вплотную к участникам позволяли делать замечательные снимки.

Несмотря на идеальную погоду, гонка пошла не совсем по «рельсам», и один заход спутал немало карт. На финише, как и полагается, первым была

Идеальные погодные условия делали гонку интересной и для гонщиков, и для зрителей

команда Олега Жеребцова, а вот вторым пришел Владимир Просихин, который первую лавировку закончил во втором десятке! Третьим стал его сосед по первой лавировке москвич Максим Кузьмин, четвертым пришел экипаж Кирилла Фролова, будущего бронзового призера в общем зачете. О нем стоит сказать отдельно. Это первый сезон Кирилла после 20 лет перерыва в парусе. И хоть на руле у него стоит Алексей Мурашкин, недооценивать роль лидера нельзя! Похоже, он примеривает на себя «доспехи» Жеребцова. В этой гонке Хосе Рамада был только шестым.

Старт второй гонки прошел без приключений, но в результате финишной «разборки» третьей пришла Басалкина, Кузьмин ушел на 5-е место, а Кирилл Фролов остался «при своих» — четвертым.



За год, который прошел с предыдущего чемпионата, флот SB20 увеличился вдвое

С фальстарта и общего отзыва началась и третья гонка. Результат — под черным флагом опять три лодки, правда, из второго десятка. Жеребцов снова первый, вторым прорвался Кузьмин, Просихин третий, Басалкина четвертая, Фролов ушел на 12-е место.

Четвертая гонка первого гоночного дня оказалась самой путаной. Крепкий заход ветра на последней лавировке «убил» одних и «вынес» других. Правда, экипажа Жеребцова это, как водится, не коснулось! Вторым пришел Вадим Пушев, третьим — экипаж Фролова, четвертым пристроился португалец Хосе. Владимир Просихин ушел на 9-е место, а Аня Басалкина — на 8-е. Что называется, доборолись!

За первый гоночный день определились лидеры, и все оказалось немного не так, как ожидалось. Среди лидеров не было видно Валентина Уваркина, Кирилла Подольского, Олега Кобелева, да и Хосе Рамада стал заметен только в последней гонке. В то же время Андрей Максютенко, севший за руль после более чем 20-летнего перерыва, с каждой гонкой улучшал результаты!

Утром второго дня ветра почти не было, никто не торопился, и пару часов гонщики провели в портовом баре за приятным общением. В этот день особенно был заметен наплыв корреспондентов и зрителей. В какой-то момент число судов сопровождения и зрительских лодок превысило число яхт участников. Моторные яхты швартовались лагом друг к другу, образовывая целые «делянки». К полудню участники чемпионата все-таки вышли на воду и принялись ждать ветра. Его почти не было, поэтому активизировались телекорреспонденты — удобный случай взять интервью без риска свалиться за борт. Хосе Рамада в интервью Пятому каналу посетовал, что ехал на любительские гонки, а попал на разборки профессионалов, хотя, по большому счету, на старте был только один действующий профи — Родион Лука. Но старт постоянно откладывался, и выставить дистанцию удалось только к 15.00.

Старт, опять общий отзыв, и на втором старте под черный флаг попадает португалец (вернее, его практически туда выпихивают). Ему оставалось только поднимать настроение в баре в ожидании результатов.



ЛИДЕР

Президент российской Ассоциации SB20, победитель чемпионата, известный яхтсмен Олег Жеребцов







На первом развороте:
Лодки чемпионата
на линии старта.

Слева крупно:
Прекрасный день в море.
Борьба на дистанции.

Сверху вниз:
Экипаж Team Russia.

Команда NS Yachting
в борьбе.

Гонка получилась нервная: ветра мало, он постоянно крутил, любая небрежность на повороте буквально останавливала лодку. На последней лавировке немного поддуло, и финиш вышел на загляденье. Кирилл Фролов буквально срезал на финишной линии Олега Жеребцова и стал первым, сделав себе на день рождения самый желанный подарок. Просихин пришел третьим, обеспечив себе общее 2-е место. Вадим Пушев был четвертым.

Вечеринка на берегу началась с мастер-класса Родиона Луки, который на 40 минут приковал к себе внимание всех участников соревнований, зрителей и болельщиков. Он, понятно, не раскрыл особых секретов, но сумел навести порядок в головах участников, обозначив пути повышения личного мастерства. Лекцию сопровождали видеоматериалы первого дня соревнований.

На третий день все попытки провести гонки не увенчались успехом, и судейская коллегия прекратила многочасовые мучения участников, объявив о завершении соревнований.

В результате 1-е место заняла Team Russia Родиона Луки и Олега Жеребцова. Вторым стал Владимир Просихин, третьей стала Melston Team Кирилла Фролова, который выглядел самым довольным во время награждения. Что, наверное, логично!

Нужно заметить, что по Положению о регате для повышения мотивации любителей им был устроен отдельный зачет. Так что Просихину и его экипажу пришлось выходить за кубками дважды. Для Хосе Пауло Рамада 2-е место среди любителей и российская медаль стали неплохой компенсацией за дальний перелет, а третьим среди любителей оказался самый, пожалуй, жизнерадостный гонщик во флоте — Андрей Максютенко.

Награждение участников и всех причастных к организации чемпионата заняло в общей сложности больше часа — призы были заготовлены всем! А само празднование затянулось допоздна. Но главным итогом, пожалуй, следует считать фактическое присутствие России на мировой карте гонок этого массового класса яхт. Чему доказательство — прекрасные шансы заявки на проведение в нашей акватории чемпионата мира в 2014 году. Но это уже история из будущего. MBY

Таблицу результатов и фотоматериалы чемпионата можно посмотреть на сайте Ассоциации SB20: www.lasersb3.ru

Лошадиная сила

«В России нет дорог — только направления», — когда-то сказал Наполеон. Для пикапа Amarok такой проблемы не существует.



В размышлениях на тему, что общего у пикапов и лошадей, в первую очередь в голову приходит аналогия с телегой. Один крепкий тяжеловоз как раз способен увезти около тонны груза — столько же, сколько и хороший пикап. Однако это реалии скорее дня вчерашнего. Сегодня многие поклонники лошадей выбирают пикапы не из-за схожих функций, а, наоборот, в качестве дополнения.

Вот мы и отправились на новом Volkswagen Amarok в конно-спортивный клуб «Новый век», чтобы опробовать все прелести пикапа в реальных условиях загородной конной прогулки выходного дня. Прежде всего, надо сказать, что современный пикап — это удобный и комфортный автомобиль для повседневной езды в любое время года. И даже легкий снег, который начался вместе с нашей фотосессией и к вечеру



превратил дороги в снежную целину, для нас оказался совсем не помехой. Наш Amarok в версии с 8-ступенчатым автоматом оснащается постоянным полным приводом с дифференциалом Torsen, позволяет не задумываться о тонкостях работы трансмиссии и самостоятельно, даже без участия электроники перенаправляет крутящий момент к той оси, которая имеет лучшее сцепление с дорогой. А в случае проскальзывания колес или заноса в дело вмешается система стабилизации, и пикап поедет точно в заданном водителем направлении.

Но это краткое отступление, навеянное резкой переменой погоды. Выезжая за город на пикапе, можно совершенно не думать о качестве дорог и связанных с этим возможных приключениях — внушительный дорожный просвет, мощная подвеска и крепкая лонжеронная рама обещают беспроблемное движение в любом направлении.

Позади — сложный маршрут Калининград – Владивосток

Однако вернемся к лошадям. Для тех, кто любит и регулярно проводит время с лошадьми, постоянно встает вопрос их транспортировки. Конечно, можно прибегать к услугам специализированных фирм, но накладно выходит, да и не слишком удобно. В такой ситуации необходим действительно мощный автомобиль с выносливым кузовом и трансмиссией. Созданный в том числе и для коммерческих нужд, Amarok готов буксировать прицеп массой до 3,2 т. Причем мощности нового 180-сильного двухлитрового турбодизеля хватит для того, чтобы буксировать груженый пикап с прицепом, в том числе и на подъемах крутизной до 12%. А без прицепа, но с тонной груза в кузове Amarok способен взобраться на совсем крутой склон (45°).

Если ваш любимый питомец живет не в конно-спортивном клубе, а в частной конюшне, то ему надо еще и регулярно подвозить корм. И снова теоретически это можно переложить на посредников, однако если в личном пользовании есть такой универсальный автомобиль, как пикап, можно обойтись своими силами, сэкономив в первую очередь время. Не зря Amarok обладает самой широкой среди одноклассников грузовой платформой. Он первый и пока единственный среди официально продаваемых в России пикапов, в котором стандартные европоддоны можно уложить поперек, что значительно удобнее при перевозке.

Несмотря на впечатляющие грузовые способности, Amarok совсем не грузовик в плане удобства езды или уровня отделки салона. По этим параметрам Volkswagen ближе к большим внедорожникам Touareg. Для отделки сидений можно выбрать кожу различного цвета, аудиосистема оснащается навигацией с дисплеем Touch Screen, а климат-контроль поддерживает раздельную температуру для водителя и переднего пассажира. Чтобы не отвлекаться за рулем, можно использовать систему hands free с Bluetooth.

Задний диван, пожалуй, достоин звания лимузинного: несмотря на высокую посадку, места для ног здесь предостаточно, а в случае необходимости там поместятся и четверо.

Да, по уровню динамики Amarok совсем не робкого десятка. Например, максимальная скорость у версии с автоматом — 179 км/ч, даже выше, чем у модели с «механикой». Разгон до «сотни» занимает вполне «легковые» 10,9 секунды. Кроме того, у новой 8-ступенчатой трансмиссии есть возможность ручного переключения и даже спортивный режим! При этом средний расход топлива у Amarok с автоматической КП составляет всего 7,6 л на 100 км, что в объеме топливного бака в 80 л обеспечивает более 1000 км без дозаправки.

Ну и, конечно, легендарная надежность автомобилей Volkswagen! Amarok не раз доказал ее в рамках ралли-марафона «Дакар», где абсолютно серийные автомобили выполняли функцию технички и прошли всю дистанцию изнуряющей гонки. А в прошлом году пикап выдержал пробег Калининград — Владивосток, который также проходил по весьма сложной трассе. За 20 000 км пробега ни один из четырех полностью стандартных автомобилей не потребовал никакого ремонта! Так что Amarok можно довериться, как и любимому коню, который не только борозды не испортит, но и в беде не бросит. MBY

Благодарим конно-спортивный клуб «Новый Век» за помощь в организации и проведении фотосъемки.

На снимках:
Очередная осенняя фотосессия с участием Volkswagen Amarok наглядно иллюстрирует, как меняется, становясь разнообразнее, наша жизнь и преимущества XXI века перед прошлыми веками.

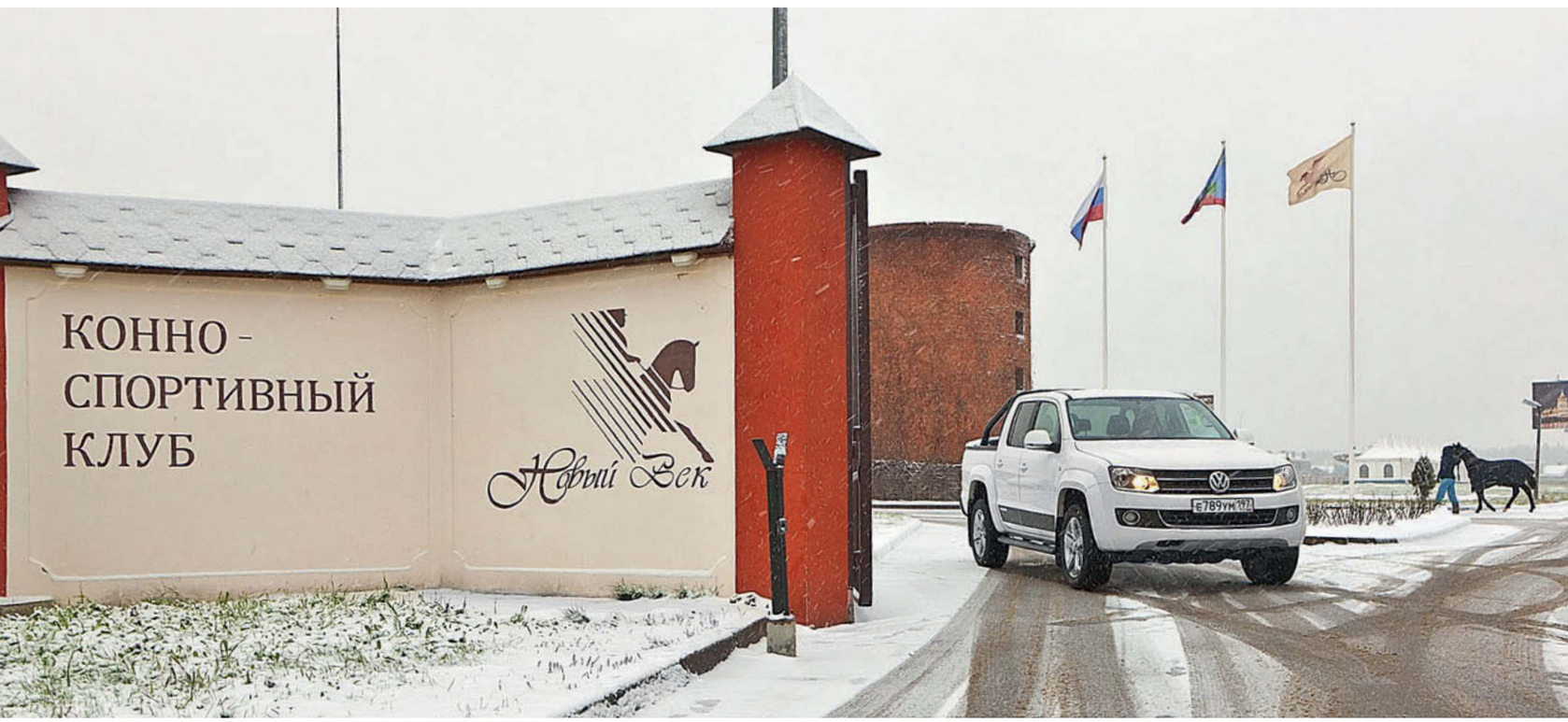











КОННО-
СПОРТИВНЫЙ
КЛУБ
Новый Век

Лицом в грязь!

Новый двухместный мотовездеход Can-Am Maverick 1000R от канадской компании Bombardier Recreational Products (BRP) вывел активный отдых на четырех колесах на новый уровень.

Текст **Антон Черкасов** Фото **Роман Романишин**





В арсенале современного человека множество способов «погонять» адреналин — одних только видов немоторизованного экстремального спорта столько, что все не упомнишь. Но все же гонки на тех или иных болидах всегда пользовались особой популярностью. «Покатушки» или даже настоящие путешествия по «грязям и весям» на квадроциклах позволяют не только выгнать из надпочечников весь накопленный запас гормона стресса, но и побывать в таких местах, куда на другой моторной технике добраться порой невозможно.

Новый Maverick— агрессивный агрегат с литровым стосильным мотором

При слове «квадроцикл» перед глазами возникает наездник, обжимающий ногами седло «мини-трактора». Однако некоторое время назад «квадроциклинг» — как по-другому кратко назвать то, что можно делать на этой технике? — вышел на новый уровень с появлением двухместных моделей Side-by-Side, напоминающих скорее автомобиль. Одной из первых «ласточек» стал мотовездеход канадской компании BRP Can-Am Commander 1000, а в этом году ему на смену пришел уже более серьезный Can-Am Maverick 1000R — агрессивный агрегат, оборудованный V-образным литровым двигателем мощностью 101 л.с.

Премьеру новой модели компания Rosan — официальный дистрибьютор BRP в России — устроила в Казани во время серии гонок Can-Am Trophy, где журналистов буквально раздразнили возможностями Maverick 1000R. Уверен, каждый не отказался бы забрать его на недельку и порезвиться по осенней распутице. Аппарат великолепен внутри и снаружи, а толстый слой грязевого «макияжа» красит его еще больше. Брутальный спортивный вид машины с ломаными линиями пластикового обвеса, задранным двойным глушителем, подруливающей задней подвеской и спортивными огнями однозначно наводит на мысль о гонках по пересеченной местности. Первоклассные амортизаторы Fox Racing с прогрессивной характеристикой и широкая подвеска с ходом более 35 см обеспечивают Maverick 1000R непревзойденную устойчивость и управляемость с минимумом крена даже на высоких колдобинах и ухабах. Оговорюсь, что не очень опытным пилотам с нежными пассажирами лучше набирать моточасы в обычном режиме и не тянуться к кнопке «Sport», ибо последняя, кажется, запускает потайной ракетный двигатель, придающий вездеходу фантастическое ускорение. Maverick стремительно улетает вперед, не обращая внимания на качество грунта под новыми колесами с бэдлоками, предохраняющими от разбортировки, и без классических ступиц. Хотите — отжигайте только на заднем приводе или включите полный, приближаясь к особо глубокой и коварной «няше» (грязевая каша на трассе). С чавкающей жижей мотовездеход справится, главное, чтобы не было слишком крутых поворотов (длинная база требует запаса места). А вот справится ли райдер с летящими в него липкими фонтанами — вопрос. В базовом варианте кабина Maverick 1000R лишена защитных стекол (доступны опционально), и готовьтесь к тому,



ОБЛИК

«Кормовая» часть мотовездехода совершенно утратила черты утилитарности в угоду выраженному спортивному стилю









Сверху вниз, слева направо: Удлиненная подвеска добавляет устойчивости, но увеличивает радиус поворота.

Современная приборная панель напоминает таковую у снегоходов и гидроциклов BRP.

Сиденье водителя оборудовано регулировками.

В базовой комплектации Maverick не оснащается лобовым стеклом, но оно доступно в трех вариантах высоты.

Вездеход легко справится с чавкающей жижей; главное, чтобы ее не испугался райдер

что еще доли секунды назад лежавшая под колесами природа сольется с вами в прямом смысле слова.

Машина с автоматической блокировкой дифференциала «заточена» под спорт и комфортные поездки, оснащена современной приборной панелью, системой охраны D.E.S.S. и универсальными креплениями аксессуаров LINQ (их порядка 70!). Ради спортивного характера и экстерьера нового вездехода разработчики положили на жертвенный алтарь половину объема багажника Commander'а, немного ухудшив его утилитарные характеристики, однако вряд ли кто-то расстроится по этому поводу. Запаска да неприкосновенный запас топлива вмещаются (загрузка до 90 кг) — вот и замечательно, а на роль грузовика пусть претендует кто-нибудь другой, ведь Maverick 1000R создан не для этого. Позже, к 2014 году появится удлиненная 4-местная версия MAX, и тогда путешествия на квадроциклах, вернее, на мотовездеходах имеют все шансы перерасти в семейный вид спорта и отдыха. MBY



Родина зовет

Прекрасный отель вовсе не означает большой. Бывают совсем некрупные отели, где вам предложат волшебный отдых и уникальную возможность поправить здоровье.

Текст **Мария Седых**







Респектабельный бутик-отель на черноморской Ривьере уникален тем, что дизайн его интерьеров разработали Сюзанна Лохье и Патрик Брюгман — придворные декораторы королевского двора Нидерландов, единственные дизайнеры Бенилюкс, допущенные к реставрации объектов исторического и культурного наследия Европы. Но, помимо этого, уникальность RODINA Grand Hotel & SPA, гостям которого круглый год обеспечен роскошный отдых, определена и многими другими аспектами.

АПАРТАМЕНТЫ

В отеле всего 40 номеров, но они оборудованы в изысканном стиле по авторскому проекту: Deluxe Sea View и Deluxe Garden View (22), Junior Suite (12), Deluxe Suite (4), Ralf Lauren Deluxe Suite (2). В отделке использованы только натуральные материалы: дерево ценных пород, кожа и мрамор. Каждый номер имеет просторную террасу, откуда открывается великолепный вид на лазурное море или субтропический парк.

ТЕРРИТОРИЯ

RODINA Grand Hotel & SPA расположен в субтропическом парке площадью более 15 га. Благодаря теплому климату здесь всегда цветут растения: летом — величественные магнолии, розы и олеандры, зимой — вечнозеленая тропическая юкка и мимоза, осенью и весной глаз радуют цветущие кустарники. Гуляя по парку, приятно слышать пение птиц, наблюдать за игрой белок. Для удобства передвижения гостям предлагаются гольфкары.

РЕСТОРАНЫ

Они органично сочетают изысканность блюд, эстетику стиля и высокий уровень сервиса.

Ресторан «Москва». Особенности ресторана — притягательный морской пейзаж, более 80 видов блюд на завтрак, включая фирменную выпечку от шеф-кондитера, две карты меню: блюда русской и средиземноморской кухни.

Вечерний ресторан «Черная Магнолия». Отличное меню с блюдами разных стран, меню-фламбе

Этот респектабельный бутик-отель на черноморской Ривьере поистине уникален

Дизайн интерьеров разработали придворные декораторы королевского двора Нидерландов

от шеф-повара, коллекция итальянских вин, многие из которых входят в топ-100 лучших вин мира.

Cho-Co-Te бар. Лучшее место, где за чашечкой ароматного кофе или чая редких сортов можно приятно провести время.

Ресторан BSBC. Комплекс на собственном пляже отеля с просторной открытой террасой. Идеальное место для вечеринок и дискотек.

«Небеса». Самая высокая площадка отеля, откуда открываются необычайно красивые виды на всю территорию отеля и черноморское побережье.

МЕРОПРИЯТИЯ

Персонал RODINA Grand Hotel & SPA имеет богатый опыт проведения закрытых и публичных мероприятий, фуршетов, презентаций, деловых встреч и свадеб.

Для совещаний и конференций предназначена библиотека, декор которой выполнен в стиле сталинского ампира, и 3D-кинотеатр — его также можно переоборудовать в просторный конференц-зал. Каждое помещение оборудовано аудио/видеотехникой (мультимедийный проектор, экран, микрофон, конференц-система). Участников, безусловно, порадуют вкуснейшая выпечка на кофе-брейках и разнообразие блюд бизнес-ланча.

Свадьба в RODINA Grand Hotel & SPA — именно то, что представляется в мечтах: роскошный отель, ласковое солнце, лазурное море, торжественная церемония, наполненные благоуханием роз апартаменты…

Организацией каждого мероприятия занимается персональный менеджер.

СПОРТ

Спортивная зона отеля включает тренажерный зал с оборудованием Technogym, теннисные корты, волейбольную и баскетбольную площадки, открытый (35 м) и закрытый (25 м) бассейны, где проводят занятия по аквааэробике. В летний сезон частный пляж, куда гостей доставляет лифт, предлагает широкий спектр развлечений для взрослых и детей: аквабайки, парапланы, прогулки на яхтах и многое другое.

ЗДОРОВЬЕ

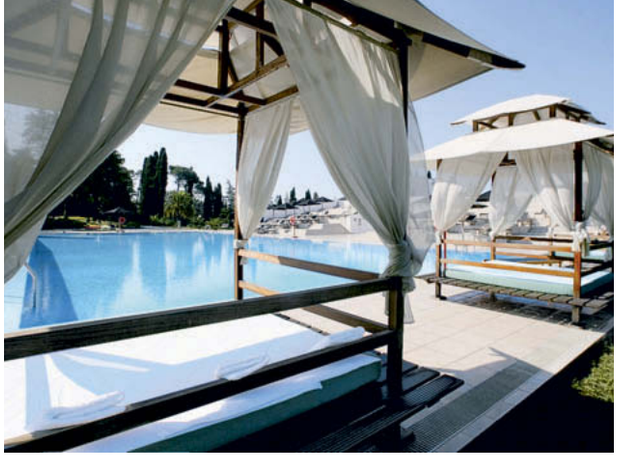
Единственный в своем роде спа-комплекс площадью 4500 кв. м, входящий в пятерку крупнейших



ТЕРРАСА

Так выглядит самая высокая площадка отеля — летняя открытая терраса «Небеса»

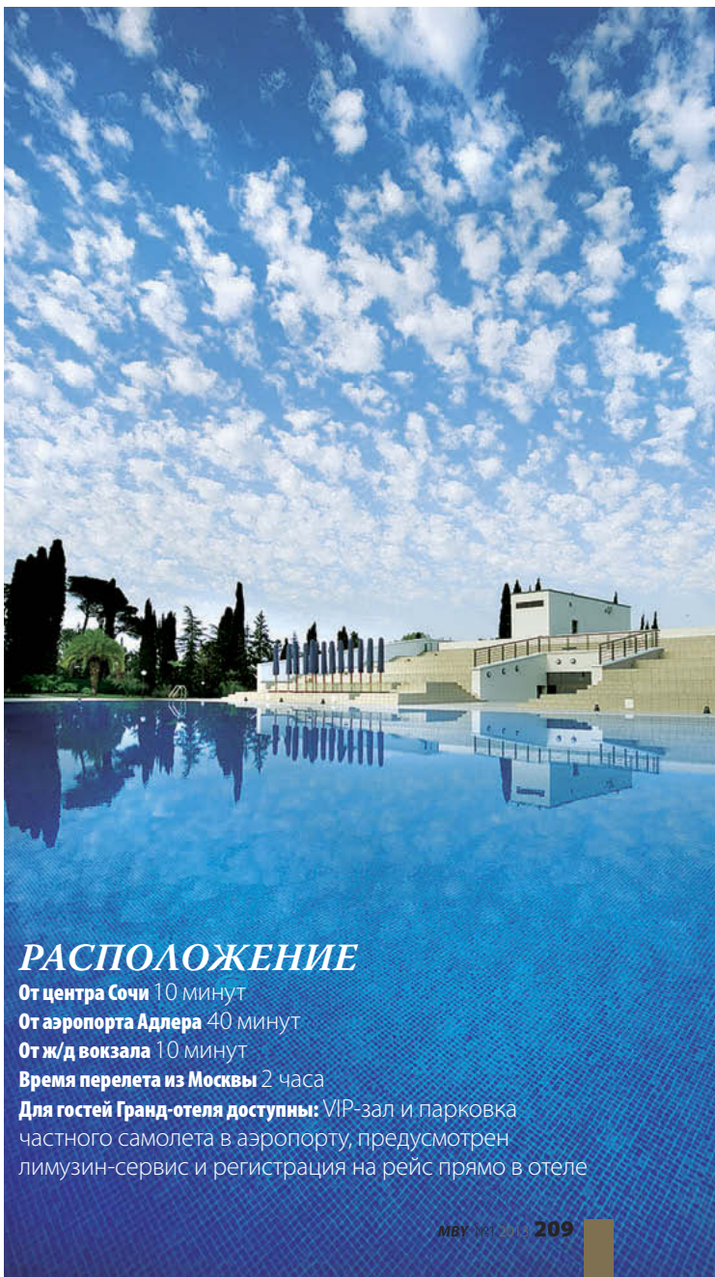












На первом развороте: Ночное освещение спа-комплекса отеля выглядит эффектно.

Интерьер ресторана «Черная магнолия»

Наверху: Интерьер Deluxe Suite Ralf Lauren (в отеле их всего два).

Справа, сверху вниз: Уютные навесы–кабанас у бассейна прекрасно защищают от солнца.

Зона релаксации.

Шезлонги у крытого бассейна.

Интерьер холла при входе в отель.

Зеркальная голубая вода открытого бассейна отеля.

В летний сезон на частный пляж отеля гостей доставляет специальный лифт

европейских спа-центров, предлагает своим гостям великолепный по своей эффективности комплекс современных услуг от лучших мировых специалистов. Здесь разработали уникальные программы для лица и тела: моделирование силуэта, детоксикация, релаксация. Их уникальность заключается в том, что эти спа-программы в комплексе с программами здорового питания, которые предлагают рестораны отеля, в несколько раз эффективнее обычных процедур. Кроме того, предлагаются спа-программы по эстетике волос, спа-маникюр и педикюр, а также Аюрведа (система индийской ведической медицины) и стоун-терапия. А в зоне отдыха и релаксации можно приятно провести время за чашкой ароматного травяного чая.

Спокойные вечера в RODINA Grand Hotel & SPA разнообразят просмотр любимых фильмов в частном кинотеатре или бильярд в клубе отеля, оформленном в лучших аристократических традициях. MBY

РАСПОЛОЖЕНИЕ

От центра Сочи 10 минут
От аэропорта Адлера 40 минут
От ж/д вокзала 10 минут
Время перелета из Москвы 2 часа
Для гостей Гранд-отеля доступны: VIP-зал и парковка частного самолета в аэропорту, предусмотрен лимузин-сервис и регистрация на рейс прямо в отеле



Паруса. Вид с небес

Фотосъемка парусных и моторных яхт — это особое искусство, где, конечно, важны хорошая фототехника и мастерство фотографа. Однако немалую роль играет и точка съемки.

Текст **Борис Лашков** Фото **Мэтью Диксон, Александр Кузьмин**

Листая зарубежные яхтенные журналы, я много раз наталкивался на фотографии лодок, сделанные с вертолета. Бывали среди них снимки с высоты птичьего полета, но самые красивые оказывались с «пограничных» высот в 5–10 м над водой. Я давно хотел попробовать себя в роли пилота-организатора таких съемок. Дело в том, что хороший ракурс съемки от пилота зависит в большой степени. Фотограф сосредоточен на деталях — ему некогда выводить вертолет для кадра. И в этой паре «летчик-фотограф» пилот — самая сложная позиция. Фотографов-парусников хватает, а вот пилотов-парусников, думаю, практически нет. И вот этой осенью мне удалось поработать в такой паре пилотом.



Я слетал на съемки двух событий: чемпионата России в классе SB20 и старта регаты Nord Stream. Первая съемка проходила при умеренном ветре, что немаловажно, и отличном солнце. (Полагаю, это была первая съемка парусных соревнований с вертолета в России, по крайней мере, о других мне неизвестно.) Для съемок у вертолета сняли левую заднюю дверь, «привязали» покрепче фотографа и полетели к месту старта. Поначалу чисто психологически было трудно «зависнуть» над лодками и уже потом, понемногу смещаясь на выгодную позицию, выводить вертолет на хороший кадр. Во-первых, нормальное состояние вертолета — это все-таки полет, а не висение. Во-вторых, было опасение, что нисходящий поток от несущего винта испортит общую ветровую «картинку» для яхтсменов. Вторая проблема оказалась мизерной: легкий Robinson R44 почти не мешал

Лучшие кадры яхт с вертолета получаются на высоте 5–10 м над водой

гонщикам; при его общей массе 800 кг винты не сильно «прессовали» воздух, и только один раз Родион Лука погрозил нам кулаком, когда мы почти сели ему на палубу. Зато кадры с ним у нас получились отменные! Но вот от первой проблемы мы в тот раз не избавились, и съемка проходила в постоянном перемещении по дистанции, пусть на небольшой скорости.

Причина в том, что любой вертолетчик, особенно любитель, летает над водой только при крайней необходимости, даже если на вертолете установлены аварийные поплавки. В случае отказа техники



аварийная посадка на воду, как правило, заканчивается довольно плачевно, отсюда и нелюбовь к воде. Вторая особенность в зависании над водой — отсутствие влияния земли (есть у вертолетчиков такой термин). Когда зависаешь над землей на высоте 5–7 м, образуется своеобразная воздушная подушка, которая экономит мощность двигателя, и это довольно заметный фактор при работе на максимуме мощности. В идеальных условиях это не критично, но при сильном боковом или попутном ветре, когда идет постоянный отбор мощности на управление хвостовым винтом для удержания вертолета на курсе, это важный момент.

Первая съемка продолжалась около 40 минут и дала интересный опыт в организации процесса. После соответствующего разбора полетов и обмена мнениями с фотографом я наметил задачи на следующую съемку.

Регата Nord Stream стартовала поздней осенью, и надежды на солнце было немного. Съемка включала два этапа. Первый — отход яхт от места швартовки на набережной Лейтенанта Шмидта, второй — собственно старт у Толбухина маяка, и на каждом этапе были свои сложности. Все полеты в черте города проходят в установленном порядке, то есть по прямой до места посадки у Медного всадника. Минимально разрешенная высота полета — 300 м. Ясно, что даже с серьезной оптикой с такой высоты фотографии будут общего плана. Второй этап осложняла удаленность от места базирования: ожидать старта придется в воздухе, зависнув или нарезая круги.

Городскую часть съемки мы провели в три круга, засняв яхты на фоне города с разных ракурсов и на обратном проходе, спустившись метров до пятидесяти. Все это смахивало на партизанщину, поэтому удовольствия не доставило. До старта оставалась еще пара часов, и мы вернулись в яхт-клуб ожидать команду на вылет.

Время подлета до старта было минут пятнадцать, поэтому нас подняли с небольшим запасом, который на поверку оказался очень даже немаленьким. Первая неожиданность — наличие в зоне старта прямого конкурента в виде двухмоторного Eurocopter. Учитывая, что на старте всего четыре лодки, а борт конкурента не отвечает на вызовы, нам предстояло не только уворачиваться от 30-метровых мачт идущих лодок,









Вверху:
Парадный кильватерный строй флота регаты Nord Stream.

Справа, сверху вниз:
Регата Nord Stream. Весьма выгодный ракурс — 3/4 с кормы (высота 12 м).

Чемпионат SB20. Экипаж Олега Жеребцова не очень доволен таким пристальным вниманием с нашей стороны.

Автор статьи во время управления вертолетом.

Я завис у подветренной вешки, и вся стартовая линия оказалась в объективе

но и постоянно наблюдать, где находится Eurocopter, чтобы не сопроводить старт парусной гонки воздушным боем. Англичанин Мэтью, фотограф у меня на борту, притащил аппаратуры килограммов на тридцать и в пылу съемки иногда пытался вылезти на «лыжу». Проведя «работу над ошибками» предыдущей съемки, я уже действовал почти профессионально и по заранее согласованному с фотографом плану. Мы зависали строго над мачтой, «ходили кругами», с дистанции 5 м снимали лица команды, сверху фиксировали повороты. В какой-то момент на палубе французской лодки экипаж даже стал пригибаться — так близко мы подлетали. За 30 минут мы выполнили весь план съемок, а старт все не давали. Не видя явных перспектив, мы отлетели на три мили к востоку и сели на песчаную косу у Толбухина маяка, чем порадовали семью маячников и особенно их собаку.

Через 20 минут началась стартовая процедура, мы покинули маяк и переместились к линии старта, к яхтам. Во время съемки нам удался эффектный снимок старта: я завис у подветренной вешки, и вся стартовая линия оказалась в объективе. На катере сложнее сохранять выбранную позицию, а на вертолете нам удавалось это с точностью практически до сантиметров.

Гонка началась! И если до старта вертолеты действовали яхтсменам на нервы шумом двигателей, то после старта добавился нисходящий поток от несущего винта. Здесь R44 заметно выигрывал у более солидного «собрата». От нас след на воде проявлялся только при снижении до 6–7 м, от «Еврокоптера» — на 30 м (высота мачты). Мы без ущерба ходовым качествам яхт могли висеть буквально над ними. Соответственно, и возможностей для выбора ракурса и выставления кадра у нас было на порядок больше, причем за секунды, что доставляло настоящее удовольствие! За 20 минут Мэтью отснял все, что возможно, и, сделав напоследок общий план, довольные, мы ушли на базу… MBY

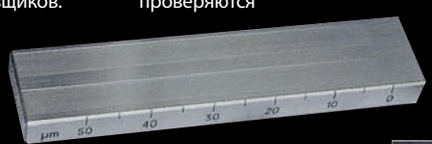
REGAL: КОНТРОЛЬ ПРОЙДЕН!

Оказавшись на верфи Regal Boats в Орландо, мы познакомились с технологией контроля качества исходных материалов и готовых изделий, которая у американцев отлажена на высшем уровне.

Текст **Антон Черкасов** Фото **Regal Boats**

Процесс контроля качества на лодочном производстве — не менее важный и сложный этап, чем конструкторские изыскания или, к примеру, всесторонние испытания лодок. В мире нет практически ни одной верфи, полностью работающей в замкнутом цикле, то есть без приобретения материалов и комплектующих у поставщиков. Некоторые производители гордятся тем, что чуть ли не сами изготавливают обивочные ткани и электрические провода, однако это скорее исключение, чем правило.

Мне не раз доводилось бывать на крупных и мелких верфях, где всегда в том или ином виде присутствовал, выражаясь языком советского периода, отдел технического контроля (ОТК). На некоторых верфях работа ОТК в основном касается готовой продукции, а вот поступающие от контрагентов материалы проверяются



Гриндометр — инструмент для определения размера частиц

не всегда тщательно, и тревогу бьют лишь тогда, когда клиенты начинают обращаться с жалобами на брак. Разумеется, солидные компании годами налаживают отношения с поставщиками, добиваясь от них неизменного качества, и серьезные проколы случаются редко. Тем не менее возникни такая ситуация — репутация любой верфи может оказаться сильно подмоченной, тем более что примеров эпизодического серийного брака из-за некачественных материалов в индустрии хватает.

В конце сентября я побывал во Флориде на тестах спортивных лодок и круизеров Regal, в которых по многолетней традиции принимают участие дилеры и журналисты со всего мира. Помимо знакомства с великолепными лодками (о новых моделях читайте в следующем номере MBY), я открыл для себя одну из самых серьезных систем менеджмента качества в сегменте стеклопластиковых яхт длиной до 50 футов. Но прежде немного сухих цифр, которые помогут оценить объем производства и серьезность задачи.

Проверка качества всех исходных материалов позволяет не бояться брака и сохранять хорошую репутацию

У верфи Regal две производственных площадки на юге США: в Джорджии и во Флориде (завод в Орландо работает с 1975 года). За всю историю Regal со стапелей сошло более 50 000 судов, и сейчас, во время экономической рецессии,



Твердомер для установки твердости материалов по Барколу



С помощью такого тведомера измеряют жесткость резиновых и пластиковых покрытий



В числе новых моделей 2013 года Regal 28 Express

объем производства держится на уровне 1600 лодок в год. До кризиса 2008 года штат компании составлял 700 человек, однако вынужденная оптимизация расходов снизила число специалистов до 400. «Люди — наша главная ценность, и мы гордимся тем, что 126 человек из коллектива работают в компании более 15 лет, а еще две с лишним сотни — более 10 лет», — делится с журналистами один из владельцев и руководителей верфи Тим Кук, пока те осматривают производственные помещения. Regal — частная семейная компания, и даже после смерти отца-основателя Пола Кука его сыновья Тим и Дуэйн предпринимают все возможное, чтобы сохранить в своем бизнесе семейную атмосферу, которую чувствуют не только сотрудники, но все связанные с этим брендом люди.

Модельный ряд Regal насчитывает 25 проектов длиной 6 –16 м, и в ходе производства верфь закупает у сторонних поставщиков 8900 наименований всевозможных материалов и комплектующих. «Наша цель — сделать все, чтобы клиенты получили продукт наивысшего качества,— сразу после знакомства заявляет начальник лаборатории проверки качества Дэвид Смоллинг.— И я покажу вам, как мы этого добиваемся». Дэвид ведает ОТК уже более 20 лет, и, общаясь с ним, я понимаю, почему в Regal так ценят сотрудников.

Небольшое помещение лаборатории напоминает классическое прибежище ученого: на столах разложены незнакомые инструменты и приборы, а вдоль стен стоят непонятного назначения емкости, печи и светящиеся таинственными огоньками камеры. «Чтобы избежать вероятных проблем в будущем, необходимо начать с проверки исходных материалов,— приступает к рассказу Дэвид. — Это подразумевает определение вязкости смол, а их мы используем до восьми разновидностей в зависимости от задач, установление активности катализатора (отвердителя), а также контроль качества древесины, стали, пластика и резины». Казалось бы, если покупаешь нержавеющую сталь AISI 316 с повышенной устойчивостью к межкристаллитной коррозии в агрессивных средах (достигается увеличением содержания никеля, молибдена и титана) в проверенном месте, то зачем обливать изготовленный из нее релинг солевым раствором и держать месяц в специальном контейнере, раз она и так предназначена для морской воды? Оказывается, не все партии стали одинаково удачны, и порой попадается брак, на котором выползает ржавчина. В этом случае потраченное время окупается с лихвой, тем более что параллельно проводится тест на устойчивость к электролитической коррозии в специальном шкафу из оргстекла, куда подается постоянный ток.

Особое внимание уделяется гелькоуту: при получении очередной партии полимера Дэвид первым делом с помощью спектрофотометра и денситометра определяет соответствие его истинного цвета цвету приложенных образцов (хранятся в темноте в холодильнике!) в световых потоках с различным спектром. Затем проводится тест на вероятность появления пятен и пузырей: одну часть контрольных кусочков ламината с гелькоутом выдерживают 90 дней при температуре +65,5 °C, а другую 1500 часов экспонируют на улице. Наконец, измеряется интенсивность блеска поверхности, которая должна соответствовать принятым



Протокол обязывает определять равномерность распределения пигмента, размер частиц и толщину гелькоута





Еще одна спортивная новинка — Regal 3200



Пост управления Regal 35 Sport Coupe



Прибор для определения интенсивности блеска поверхности

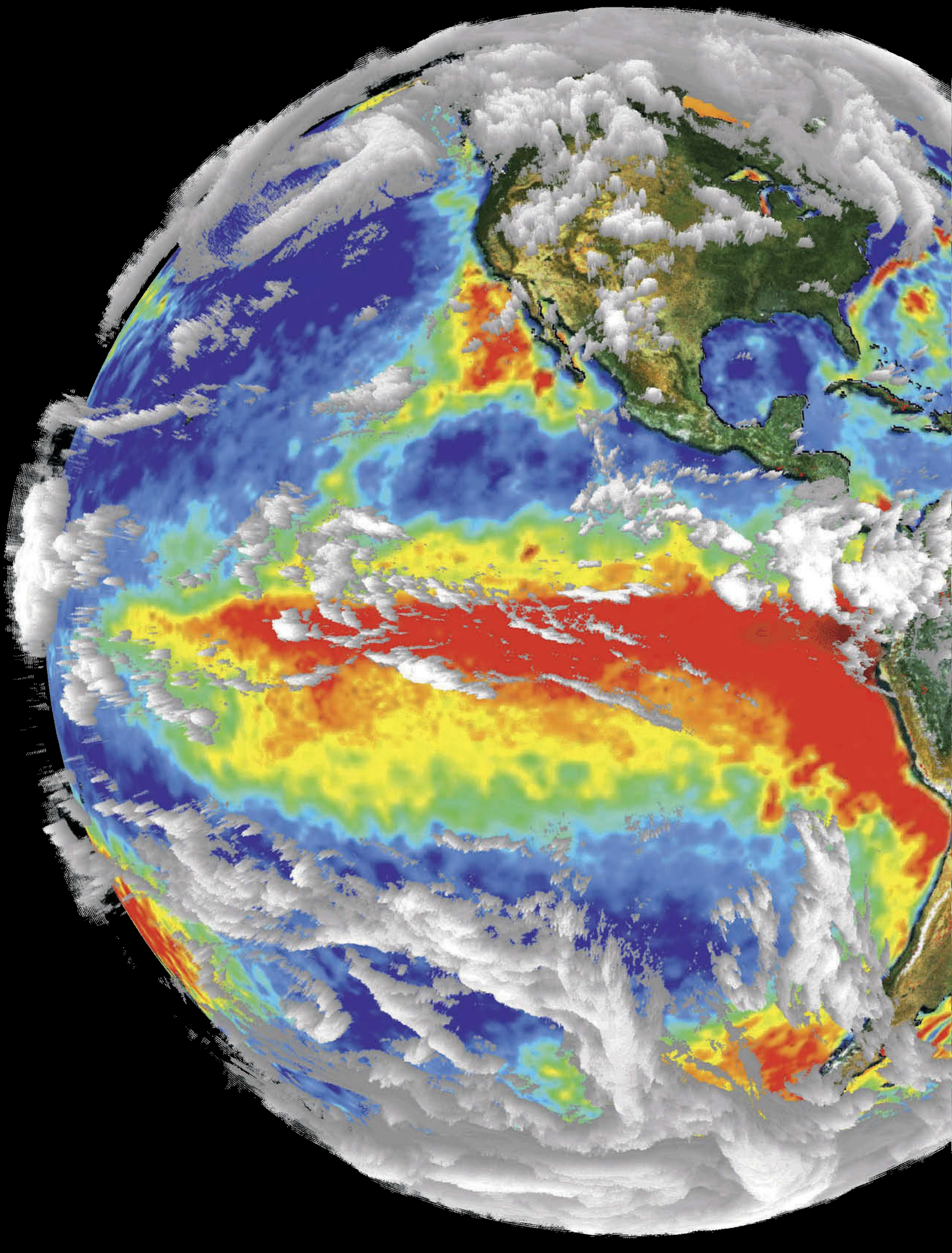
стандартам, и устойчивость к ультрафиолету в специальной камере, после чего оценивают степень пожелтения пластика. «Это еще не все, — смеется Дэвид, наблюдая изумленные лица журналистов,— протокол обязывает определить равномерность распределения пигмента, размер частиц и высоту гелькоута, и для этого у меня найдется еще парочка интересных инструментов!»

Не менее тщательно проверяют отформованные корпуса: в лабораторию поступают кусочки стеклопластика, остающиеся, например, при вырезании технологических отверстий. Чего только с ними не делают! Сжигают в тиглях в течение часа при температуре более +500 °C, чтобы определить конечное соотношение смолы и стекломатериала; измеряют толщину и твердость ламината по шкале Баркола плюс подвергают термоциклированию в диапазоне температур от –35 до +50 °C, ведь лодки продают более чем в 45 странах с самым разным климатом. Все перечисленное происходит в стенах лаборатории и составляет базовую деятельность ОТК, дальнейшая работа которого переходит на сборочные площадки и в тестовые бассейны (несколько чаш в цехах и 800-метровый бассейн на территории), где готовые лодки проверяют на водонепроницаемость, качество сборки и т.д.

Так что же мы видим на выходе? «Сегодня покупатели получают гораздо более качественные яхты, чем, например, 15 лет назад,— делится с нами Тим Кук.— В итоге наши клиенты выигрывают, а мы вредим сами себе (смеется), ведь такие лодки не гниют и медленно стареют, а значит, меняют их не так часто, как нам хотелось бы!» Если в конструкциях из бальсы вода не мигрирует, поскольку во время инфузии под вакуумом смола заполнила все пустоты; если резиновые и пластиковые элементы не истираются за год эксплуатации, поскольку их твердость проверена и соответствует стандартам; если склеенные материалы не расслаиваются после морозов, поскольку прочность склейки подтверждена термоциклами,— тогда понимаешь, что каждый отданный за лодку доллар окупается не только ее долгой службой, но и осознанием качественной вещи, которая уже только этим будет приносить удовольствие. Возможно, кому-то из читателей подход Regal к контролю качества покажется избыточным, однако во многом именно он позволяет компании долгие годы оставаться на лидирующих позициях среди американских и мировых производителей катеров длиной до 52 футов. MBY



Толщиномер (линейка) для измерения толщины мокрых пленок



ВИДЕО
goo.gl/9RUav

ЭЛЬ-НИНЬО

Исчезновение индейцев майя, падение китайской династии Тан… Некоторые ученые полагают, что причиной столь значимых в истории цивилизации событий, которые произошли почти одновременно на рубеже IX–X веков, могли быть существенные климатические изменения.

Текст **Николай Колдунов** Иллюстрации **NASA, NOAA**

Перуанское побережье сложно назвать цветущим Эдемом — его по большей части составляют широкие песчаные или каменистые пляжи да пустыни. Тем не менее здешние холодные воды чрезвычайно богаты рыбой и кормят уже многие поколения местных рыбаков. Страна и сейчас находится на одном из первых мест по добыче рыбы, обеспечивая 10% мирового улова. Но иногда под Рождество здешняя природа преподносит людям своеобразный «подарок»: холодное течение, идущее вдоль побережья на север, сменяется теплым южным, и улов резко падает. Рыбаки иронично назвали это явление El Niño (в переводе «Младенец Христос» или просто «Младенец»). Порой феномен Эль-Ниньо длится несколько месяцев, а иногда остается на целый год. Люди вынуждены довольствоваться скудной добычей, зато обильные дожди заливают перуанскую пустыню так, что она превращается в тучные пастбища. В это же время за 10 000 километров от перуанского побережья, на другой стороне Тихого океана, в Индонезии и Восточной Австралии люди страдают от засухи. Как получается, что незначительное потепление воды у берегов Южной Америки не только влияет на местные условия, но изменяет погоду на разных континентах?

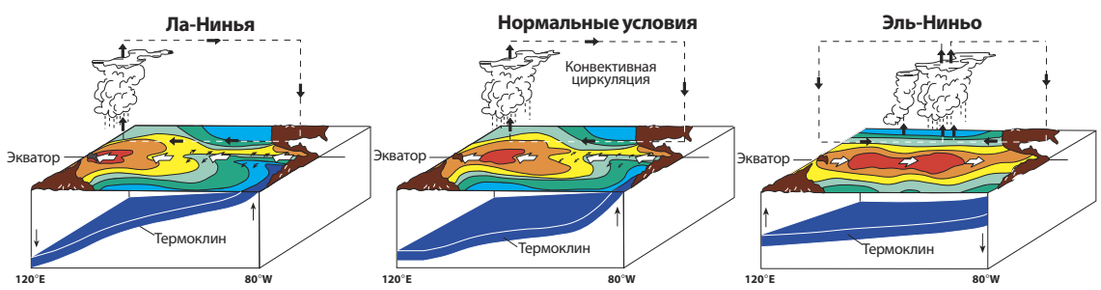
Возьмите глобус или откройте программу Google Earth и посмотрите в центр Тихого океана в районе экватора. Почти все поле зрения займет самый большой океан планеты, в котором найдутся лишь крошки суши. Вся эта гигантская масса воды охлаждается, нагревается, испаряется, перемещается ветром и сама влияет на ветер и осадки. Процессы, происходящие на поверхности этого колосса, влияют на климат всей планеты. Именно взаимодействие океана и атмосферы в Тихом океане ответственно за появление Эль-Ниньо.

В западной части экваториальной области поверхность океана теплая, поэтому здесь идет активное испарение. Нагретый, насыщенный влагой воздух поднимается и формирует мощные кучево-дождевые облака, вызывающие ливни. В итоге образуется зона пониженного атмосферного давления с восходящими потоками воздуха. Достигнув определенной высоты, потоки начинают перемещаться вдоль экватора в холодную и «сухую» восточную часть экваториальной области, где опускаются, формируя зону повышенного атмосферного давления у поверхности. Замыкают этот своеобразный круговорот приземные ветры-пассаты, дующие на запад вдоль экватора из зоны повышенного давления в зону пониженного.

Резонный вопрос: солнце на одной широте должно согревать океан примерно одинаково, но почему поверхностная температура в западной части выше, чем в восточной? Дело в том, что вода в толще океана неоднородна — она имеет разную плотность и образует несколько слоев, которые движутся друг относительно друга. Их можно уподобить коктейлю «Кровавая Мэри», где томатным соком, заполняющим большую часть бокала,

Климат на планете меняется, и в новых условиях Эль-Ниньо может повести себя непредсказуемо

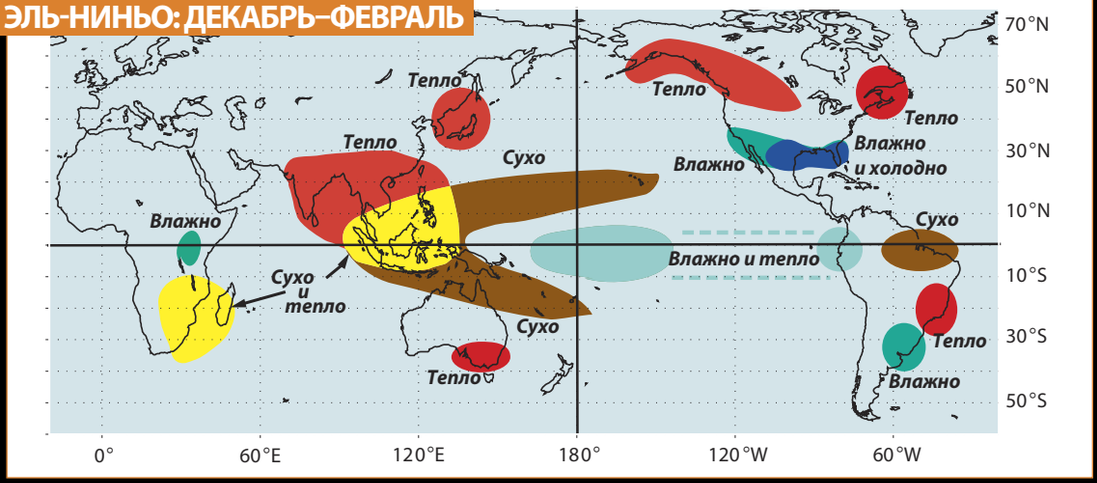
ТЕМПЕРАТУРА ОКЕАНА



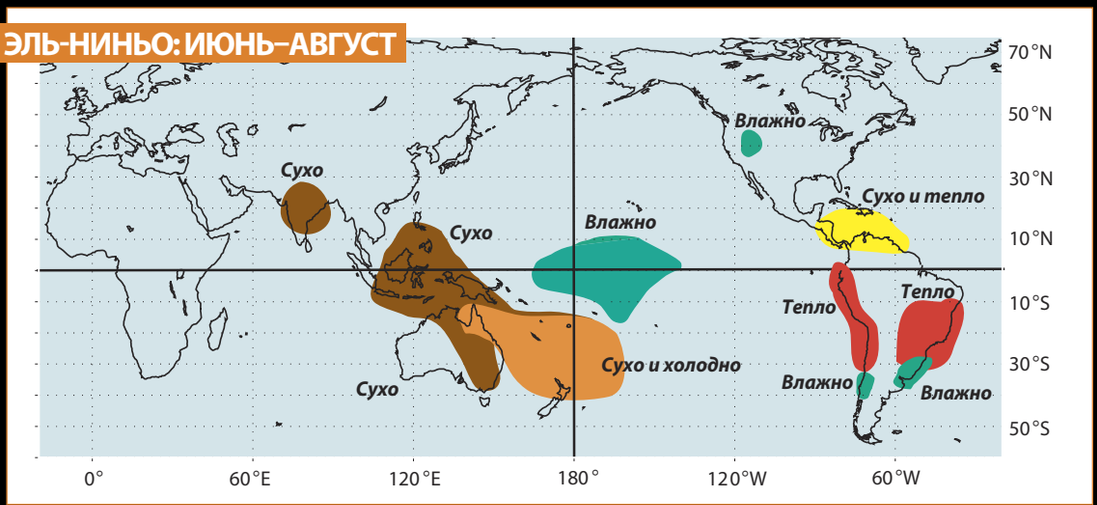
являются плотные холодные воды, а слой водки на поверхности — относительно теплые и потому легкие воды. В зоне термоклина, то есть на границе слоев, плотность воды меняется настолько резко, что подводники называют нижний слой «жидким грунтом»: в нем подлодка может надежно залечь, не выдавая своего присутствия работой моторов и экономя энергоресурсы. Термоклин в восточной части экваториальной области Тихого океана при обычных условиях находится на гораздо меньшей глубине, поскольку дующие на запад пассаты гонят воду в сторону Австралии и Индонезии, где она накапливается. Чтобы скомпенсировать подъем уровня (около 40 см), вызванный накоплением воды, термоклин в западной части заглубляется: чем сильнее ветер, тем мельче расположен термоклин на востоке и тем глубже он на западе.

Однако ветер у поверхности океана не только перемещает воду горизонтально, но и заставляет ее подниматься с океанских глубин. Происходит это из-за вращения Земли, создающего силу Кориолиса — поворотное ускорение, действие которого отклоняет масштабные течения вправо в Северном и влево в Южном полушариях (на огромных массах воды этот эффект хорошо заметен). Отклонения потоков воды к северу и югу от экватора не слишком

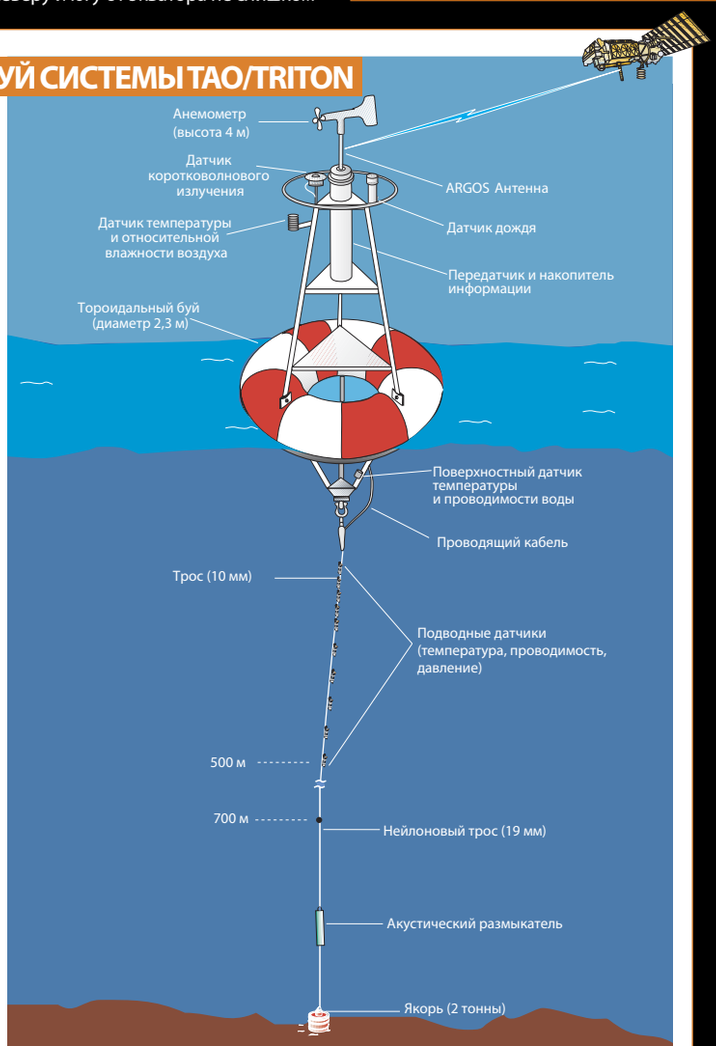
ЭЛЬ-НИНЬО: ДЕКАБРЬ–ФЕВРАЛЬ



ЭЛЬ-НИНЬО: ИЮНЬ–АВГУСТ



БУЙ СИСТЕМЫ TAO/TRITON



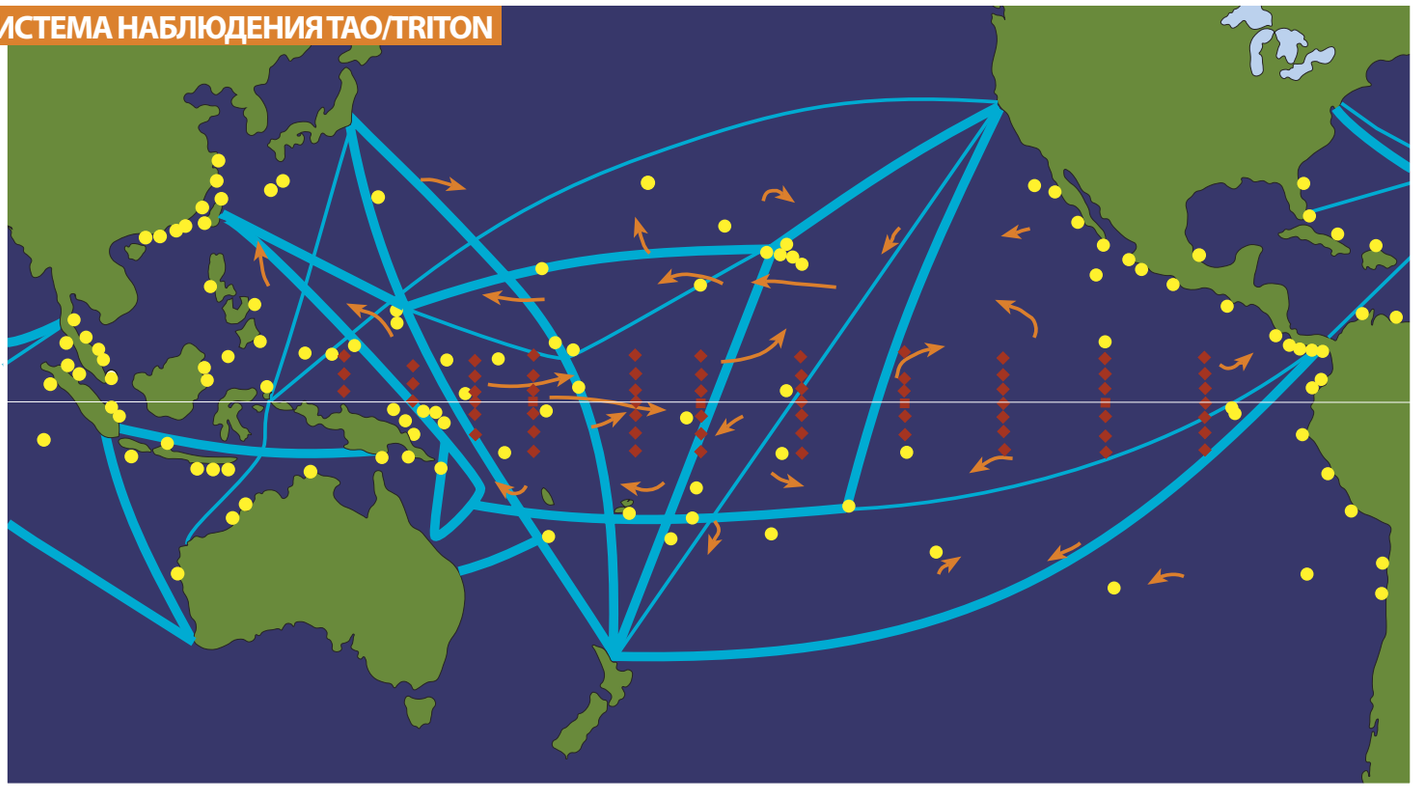
Незначительное потепление воды у берегов Южной Америки может менять погоду на других континентах

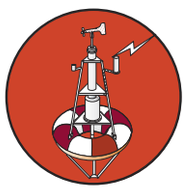
значительные, но их достаточно для того, чтобы на место уходящих масс поднималась вода из глубины. То есть воды на экваторе как бы раздвигаются, заставляя более глубокие слои подниматься к поверхности; ученые называют это явление апвеллингом. Именно он обеспечивает разницу температур: поскольку термоклин в западной части неглубокий, апвеллинг может «пробить» его и поднять к поверхности холодную воду, чего не происходит на востоке. Но как влияет на эту стройную систему наш «маленький мальчик»?

Все начинается с того, что ослабевают пассаты, и это запускает цепную реакцию. За ними слабеет апвеллинг, поверхностная температура океана повышается, и разница в давлении между восточной и западной частями экваториальной области уменьшается. В итоге пассаты совсем теряют силу (даже могут менять направление) и перестают гнать воду с востока на запад, а термоклин в восточной части заглубляется — температура продолжает расти, давление падает, чаще идут дожди.

Огромная машина тихоокеанской экваториальной атмосферной и океанической циркуляции перестраивается буквально в течение нескольких месяцев — некоторые ее «шестеренки» как бы начинают вращаться в обратную сторону. Еще в начале XX века ученые назвали атмосферную часть этих процессов Южным колебанием, но чтобы понять, что Эль-Ниньо и Южное колебание — это части одной головоломки, им потребовалось 50 лет. Окончательно выяснить, что является первопричиной Эль-Ниньо и почему он возвращается примерно каждые пять лет, не удается до сих пор. Кстати, у Эль-Ниньо есть «сестра» — Ла-Нинья (исп. — девочка), которая, в отличие от своего горячего брата, наоборот вызывает похолодание в восточной части экваториальной области Тихого океана. Во время Ла-Нинья здесь гипервыражены «нормальные» условия — термоклин перемещается почти к самой поверхности, давление становится

СИСТЕМА НАБЛЮДЕНИЯ TAO/TRITON





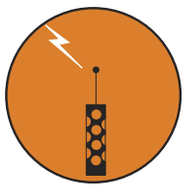
Поверхностные буи с датчиками расположены вдоль экватора



Самописцы регистрируют изменения уровня океана



Система спутников принимает данные и пересылает в центр обработки



Плавучие буи позволяют оценивать скорость и направление течений



Суда, добровольно участвующие в гидрографических наблюдениях

выше, а пассаты усиливаются. Они перемещают теплую воду в западной части экваториальной области дальше на запад, в результате чего район сильного испарения и обильных осадков смещается ближе к Индонезии и Западной Австралии. Вместе Эль-Ниньо и Ла-Нинья прямо или косвенно влияют на погоду всей планеты. Во время Эль-Ниньо становится теплее не только на западном побережье Южной Америки, но также на западе Канады, северо-востоке США, в Индии, Китае и Японии. Больше дождей проливается не только над перуанской пустыней, но и на юге США, а север Австралии и Юго-Восточная Азия страдают от засухи. Это далеко не полный список изменений, которые влияют на экономику и даже политику многих стран. Считается, что Эль-Ниньо может быть опосредованно связан с вооруженными конфликтами: по статистике около 21% всех внутренних военных конфликтов на планете с 1950 по 2004 год происходили во время резких изменений погоды, сопутствующих Эль-Ниньо. В тропических странах, которые особенно подвержены влиянию этого природного феномена, вероятность начала подобных конфликтов в два раза выше во время Эль-Ниньо, чем в период Ла-Нинья.

Влияние этой «парочки» на погоду в Европе считается довольно слабым, тем не менее оно существует. Эль-Ниньо делает зимы в Северной Европе и на Северо-Западе России холоднее, а в Южной и Западной Европе более снежными. Во время сильных эпизодов Ла-Нинья юго-западная часть Испании летом страдает от засухи. Для России, в особенности для Дальнего Востока, приход Эль-Ниньо означает, что год будет холоднее обычного.

Вода в толще океана разделена на разные по плотности слои, которые движутся друг относительно друга

Но как связан приход Эль-Ниньо с уменьшением рыбных запасов у побережья Перу? Из-за «мелкого» термоклина апвеллинг в этих районах поднимает с глубины питательные вещества к поверхности и «удобряет» фитопланктон (микроскопические водоросли) — питательную базу для морской жизни в регионе. Во время Эль-Ниньо термоклин заглубляется, планктона становится мало, и для морских организмов наступает голод. Перуанское побережье, в обычное время являющееся самым продуктивным районом Мирового океана, превращается в пустыню. Во время сильнейшего Эль-Ниньо 1982–1983 гг. пропал анчоус, популяции некоторых рыбоядных морских птиц вроде фрегатов, бакланов, олушей и пеликанов сократились в несколько раз. Такие явления оказывают настолько сильное влияние на человечество, что их необходимо уметь предсказывать. Этапы развития Эль-Ниньо хорошо известны, а наблюдая за атмосферой и океаном, можно определить вероятность его прихода. В 1994 году в строй вошла наблюдательная система TOGA, позже получившая название TAO/TRITON. Она состоит примерно из 70 заякоренных в экваториальной области Тихого океана буев. На них установлены разнообразные приборы, собирающие для ученых ключевую информацию. Например, о наступлении Ла-Нинья в декабре 2010 года было известно уже в июле, а к сентябрю стало понятно, что явление будет очень сильным. Метеорологи Австралии дали прогноз с предупреждением о влажном лете и осадках выше нормы. Население и власти подготовились, и одно из сильнейших наводнений в истории страны почти не принесло жертв.

Климат на планете меняется, и в новых условиях Эль-Ниньо и Ла-Нинья могут повести себя иначе. Однако основные механизмы взаимодействия океана и атмосферы, отвечающие за их развитие, останутся, скорее всего, прежними. «Мальчик» и «Девочка» будут навещать нас снова и снова, принося засухи и ливни, пожары и наводнения. MBY

Вся правда о Sandy

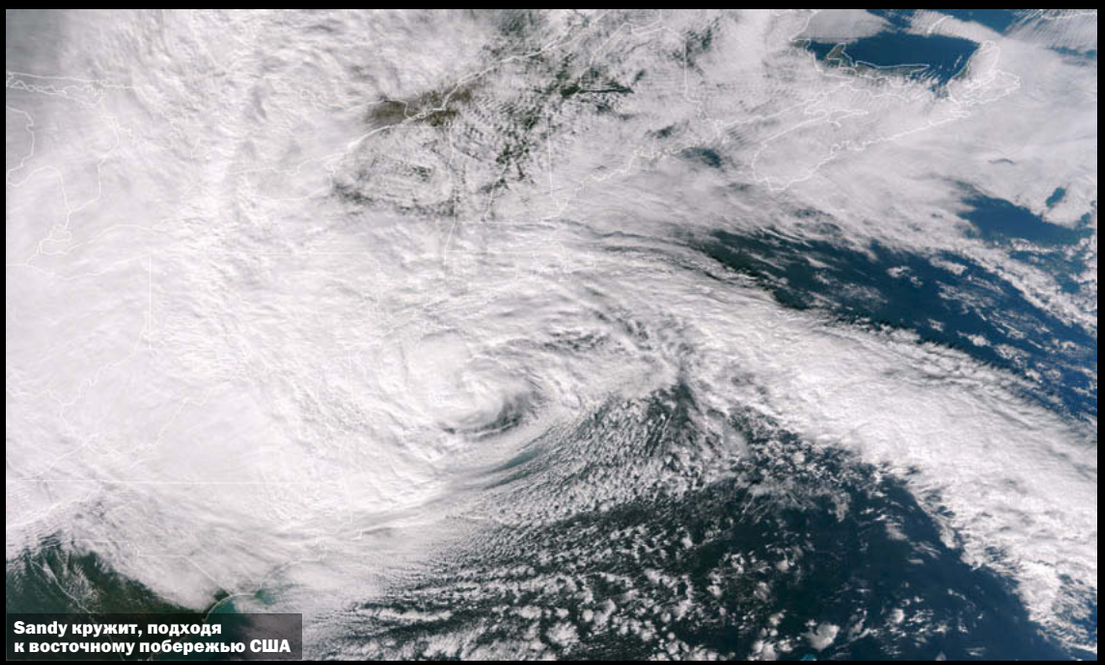
Как ураган Sandy обрел свою мощь и каковы его последствия

Что такое суперштorm?
Термин этот не является формальным: так СМИ стали называть шторм необычайно разрушительной силы, который плохо вписывается в устоявшуюся систему метеорологических определений. Sandy был тропическим ураганом, пока не повстречал холодные полярные воздушные массы над северо-востоком США. Вот после этого он превратился в нечто совершенно другое, в то, что люди начали называть «суперштормом» или даже «франкенштормом». Впервые этот термин применили в 1993 году при описании тяжелого циклонического шторма, который, пробивая себе дорогу вверх вдоль восточного побережья США, убил 310 человек и нанес экономике крупный ущерб.

Что сделало Sandy столь разрушительным?
Встреча холодных северных воздушных масс с теплыми — южными, тропическими. До встречи этих погодных систем Sandy классифицировали по более низкой категории, но их столкновение усилило ураган, придало ему энергию, породило разрушительные ветры, дожди и штормовой нагон, который показывали по всем новостным каналам.

Он обрушился на США 29 октября в Нью-Джерси, недалеко от Атлантик-Сити, но это не было чисто американской историей. Sandy, который зародился 22 октября в западной части Карибского бассейна, первоначально классифицировали как тропический шторм. Он стал ураганом два дня спустя, когда обрушился на Ямайку, убив одного человека и загнав тысячи в убежища. 24 октября он уже бесчинствовал на Гаити: страна еще не оправилась после разрушительного землетрясения 2010 года, а ураган унес жизни 54 человек и свыше 200 тысяч оставил без крова. Днем позже Sandy пронесся над Кубой, убив 11 человек и причинив ущерб в миллиарды долларов.

Шторм продолжил движение на север, после чего ненадолго ослаб над Атлантикой. 27 октября его перевели в категорию урагана, а еще два дня спустя, в 20.00 по местному времени, он обрушился на США.



Sandy кружит, подходя к восточному побережью США

Какой ущерб был нанесен США?
Число смертей достигло 113; больше всего в Нью-Йорке (48) и Нью-Джерси (24). Экономический ущерб оценили в $ 50 млрд. Причиной большей части повреждений стало совпадение шторма с весенним приливом, что вызвало нагонную волну и затопление Бэттери-Парк-сити (квартал в Нижнем Манхэттене Нью-Йорка). Уровень воды достиг 4,24 м, тогда как предыдущий рекорд, зафиксированный в 1821 году, составлял 3,41 м. Эта огромная волна частично затопила метро и привела к невыразимым бедствиям во многих низко расположенных городских районах и соседних штатах. Даже полторы недели спустя после удара Sandy сотни тысяч человек все еще оставались без электричества.

Становятся ли ураганы более распространенными и интенсивными?
Учитывая широкое освещение в СМИ ураганов вроде Sandy и Katrin (2005 год), такое мнение существует, хотя определенно ответить трудно. Официальные наблюдения за ураганами и циклонами в этой части планеты ведутся не очень давно, чтобы позволить выделить каждую неявную тенденцию. Подробные отчеты начали составлять только в 1979 году с появлением спутников наблюдения. Среди ученых есть те, кто выдвигает гипотезу о распространении ураганов, подобных Sandy, по мере развития глобального потепления. Другие утверждают, что повышение турбулентности воздушных потоков может быть следствием таяния льдов и расширения пространства открытой воды в Арктике. Полный консенсус между ними пока не достигнут.

Или, возможно, в данном конкретном случае причиной стало случайное стечение обстоятельств: встреча двух столь разных погодных фронтов активизировала шторм, который иначе мог бы «сдуться» над Атлантикой.

Почувствовала ли ураган Европа?
Возможно. Это неудивительно, что отголоски штормов и ураганов западной Атлантики оказываются втянутыми в нашу погодную систему. Недавний ураган Irene (2011 год) пересек Атлантический океан из Кабо-Верде и настиг США; в сентябре в Шотландии и Северной Ирландии прошли тяжелые штормы и проливные дожди.

Можно ли сравнить Sandy с российскими ураганами?
По масштабам ущерба, пожалуй, нет. В силу географического положения страны в России ураганов такой силы не бывает, однако в последнее время они участились. Только за последние 20 лет ураганы случались во всех уголках страны, от Калининграда до Дальнего Востока. Во время бедствия порывы ветра достигали 40 м/с и сопровождались значительными разрушениями, которые в основном затрагивали здания и сооружения, линии электропередач с отключением электроснабжения в городах и населенных пунктах, где проживают сотни тысяч человек; поврежденными оказывались тысячи гектаров посевов. В зону стабильного возникновения ураганов теперь попала Москва. Еще недавно казалось, что столица располагается в таких географических и климатических условиях, где опасность катастрофических стихийных бедствий нивелируется. В 2005 году, во время наводнения в Санкт-Петербурге, вызванного ураганом, вода в Неве поднималась до отметки 2,39 м выше ординара, что привело к затоплению подвалов десятка предприятий и школ. Иногда бывали случаи гибели и ранения людей.

Большая часть повреждений была вызвана тем, что суперштorm сопровождался весенним приливом. MBY

СТАТИСТИКА

20 254 отменено авиарейсов
185 смертей
4,24 м высота волны в Нью-Йорке
9,3 млн чел. остались без электричества
2 дня нью-йоркская биржа оставалась закрытой
$ 50 млрд ориентировочный ущерб, нанесенный США

Dometic GROUP

Информационная линия:
Тел.: +7(495) 780- 79- 39
Факс +7(495) 916- 56- 53

Интернет:
www.dometic.ru и www.waeco.ru
info@dometic.ru










ООО "Дометик РУС" является российским представительством шведского концерна Dometic Group и занимается поставкой, технической поддержкой и гарантийным обслуживанием профессионального климатического, санитарного, камбузного и холодильного оборудования для судов.

Концерн Dometic Group является лидером на рынке и имеет более чем 50-летний опыт в разработке инновационных судовых климатических, холодильных и санитарных решений морского и речного класса и изготавливается на собственных современных заводах - Dometic WAECO, SMEV, SeaLand, MarineAir, Cruisair, Condaria.

Наиболее известные зарубежные верфи, являющиеся OEM-клиентами Dometic Group:
Azimut, Bavaria, Beneteau, Fairline, Four Winns, Hanse, Oyster, Pershing, Princess, Sea Ray, Sunseeker, Wellcraft.

На данный момент мы обеспечиваем минимальные сроки поставок на российский рынок оборудования и запчастей со складов, расположенных зарубежом и оперативную отгрузку со склада в г.Москве.

Мы регулярно расширяем клиентскую базу, проводим плодотворную работу с каждым клиентом и готовы предложить высокое качество продукции, обслуживания и конкурентоспособные цены.

Российское представительство ООО "Дометик РУС" открыто для сотрудничества с судостроительными компанияим, техническими сервисами, дилерами по дополнительному оборудованию и частными судовладельцами.

Партнерство с Dometic Group - это партнерство с серьезным поставщиком и производителем надежного и востребованного обрудования в более чем 100 странах мира!

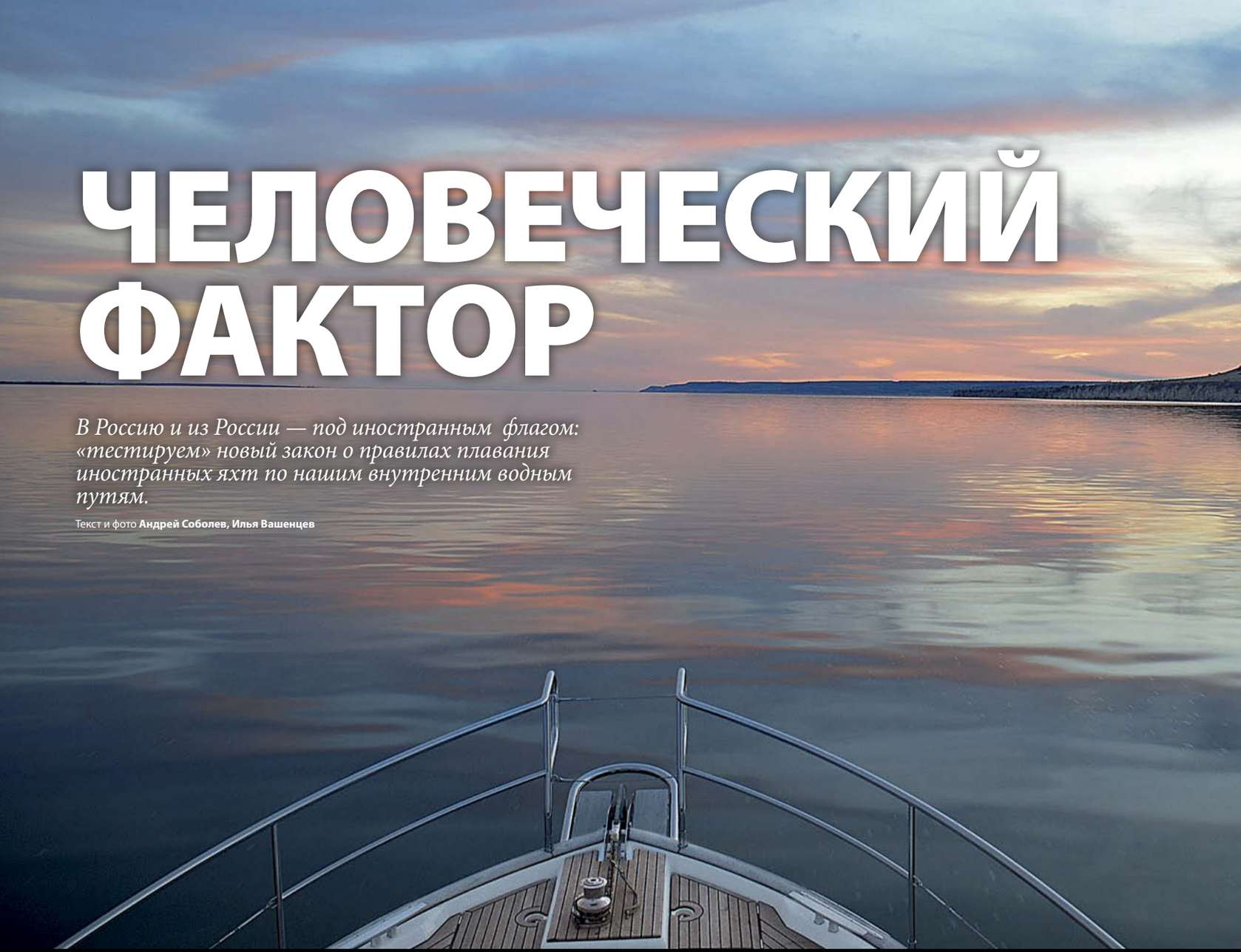
РЕКЛАМА

Cruisair by Dometic GROUP | Condaria by Dometic GROUP | Dometic | MARINE AIR SYSTEMS by Dometic GROUP | Sealand by Dometic GROUP | WAECO by Dometic GROUP

ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР

В Россию и из России — под иностранным флагом: «тестируем» новый закон о правилах плавания иностранных яхт по нашим внутренним водным путям.

Текст и фото **Андрей Соболев, Илья Вашенцев**



Упал еще один «железный занавес»: в 2012 году в российские внутренние воды законодательно были допущены яхты под иностранным флагом*. Но, как это часто бывает, между законом и практикой — пропасть, поэтому, держа в одной руке штурвал, а в другой — Постановление Правительства, и решив оплачивать ТОЛЬКО официальные платежи, мы отправились примерять на себя шкуру иностранцев. Решено было войти в Россию через Санкт-Петербург и, пройдя внутренними водными путями (ВВП), выйти в Черное море. Если первая задача до нас уже успешно решалась, то вторую часть этого «Марлезонского балета» в рамках нового закона нам предстояло исполнить первыми. Заранее скажем, что упоминание в этой статье любых компаний или услуг не является ни рекламой, ни антирекламой.

ДАНО:

- моторная яхта Beneteau Swift Trawler 44 под иностранным флагом, находящаяся в Котке (Финляндия);
- два члена экипажа с российским гражданством и весьма умеренным яхтенным опытом: у одного — пара лет владения рыболовным катером на Волге, второй на том же катере «ходил матросом».

ЗАДАЧА:

Да собственно, никакой особенной задачи не было. Мы не профессиональные перегонщики и не ставили себе цель доставить лодку из пункта «А» в пункт «В» с минимальными затратами времени и средств. Зато было четкое понимание: раз лодка на воде, она должна ходить.

Ну и самое главное — хотелось получить тот самый Опыт, о котором только и говорят в маринах, яхт-клубах и ресторанах очень важные люди в яхтенной одежде, изъясняющиеся на морском жаргоне. Уже потом мы сделали для себя вывод, что большинство «бороздит просторы» в основном в акватории Пироговского водохранилища. Вот с таким «багажом» мы и отправились «открывать» и «закрывать» Россию.

ОКНО В ЕВРОПУ

Выйти на яхте из Финляндии — все равно что сходить в магазин за хлебом: процедура простая и быстрая. Поэтому обсуждать ее, как и недолгий переход Котка — Санкт-Петербург, не будем и начнем сразу со «входа» в Россию.

Право принимать яхты под иностранным флагом в Петербурге имеют всего два яхт-клуба — «Центральный» и «Крестовский»; мы выбрали последний. Расположены они друг напротив друга, сервис ненавязчивый и «оставляет желать». Вода вроде бы есть, электричество тоже наличествует, но бывают перепады напряжения, кроме того, стандарты не те, переходников нет. Кстати, это проблема по всей России, и рекомендуем запасаться переходниками и удлинителями. В Питере пришлось ездить по строительным рынкам и магазинам, чтобы получить возможность просто подключиться к розетке. Хорошо, что запас воды и топлива у нас был, а лодка оборудована генератором: пару дней прожили автономно, пока не решили проблемы.

Зато пограничное оформление заняло 10 минут. Причем пограничники, прямо перед нами закончившие оформлять австралийскую лодку, сокрушались, что отняли у нас десять минут, а не… пять: закон новый и сырой, нет ни инструкций, ни правил, ни бланков, поэтому некоторые документы приходится оформлять в произвольной форме. Питерским стражам границы хотим выразить отдельную благодарность за их крайнюю доброжелательность: потом, когда мы уже шли по стране, неоднократно созванивались с ними для консультаций.

Таможня в лице двух красивых девушек встретила нас еще лучше. Всего 5–6 минут — и мы получили

**Постановление Правительства РФ от 12 мая 2012 года №472 «Об утверждении правил плавания по внутренним водным путям РФ спортивных парусных и прогулочных судов под флагом иностранных государств».*





Периодически на борту бывали гости, но основной экипаж из двух человек весь поход оставался неизменным

разрешение находиться на территории РФ целый год в рамках банковской гарантии. Эта бумага гарантирует уплату таможенных пошлин и сборов (около 42% стоимости судна), если ваша яхта проведет в России хотя бы днем больше положенного срока. Вместо гарантии можно оставить депозит таможне, но с гарантией проще. Свой документ мы получили заранее в Москве, в Банке проектного финансирования (там развивают это направление). Затем с помощью агента переслали его экспресс-почтой в таможенное управление Санкт-Петербурга, в отдел платежей (учтите, что по выходным он не работает). После того как гарантия принята и взята на контроль, «открывать границу» можно в любой день: и пограничники, и таможня на Морвокзале Петербурга работают 24 часа в сутки.

ВНУТРИ

Дальше начался наш путь по ВВП. Первое, с чем мы столкнулись (в переносном смысле),— это мосты. Слава Богу, на лодке складная мачта — можно заходить в Петербург в любое время и без лоцманской проводки; в противном случае пришлось бы уведомлять за пару дней, платить за лоцмана и идти в кильватерном строю. В Питере мы провели 4 дня, а затем отправились на Валаам. Переход не очень долгий; по пути делали остановку в Приозерске, где нас удивили подробно отмеченный фарватер и хорошо организованная марина с круглосуточной заправкой — топливо нормального качества, цены адекватные. В марине встречают, принимают швартовы, все на европейском уровне.

Дальше нас ждала Москва. Если идти спокойно напрямик, то на переход Питер — Москва уходит примерно неделя. Мы шли дольше (с 30 июля по 8 августа), поскольку не отказывали себе в осмотре достопримечательностей по пути: помимо Валаама, заходили в Мандроги и Кирилло-Белозерский монастырь. Мы вообще никуда не торопились: ночью спали, днем останавливались искупаться и нормально пообедать — никаких лишений и ограничений. В Москве нас на месяц задержали дела, поэтому продолжить поход вниз по Волге мы смогли только в сентябре, со всеми вытекающими последствиями: с наступлением темноты яхты уже не пропускают через шлюзы, а осенний день короток… Но обо всем по порядку.

ВОДА И ТОПЛИВО

Водномоторников, конечно, больше всего интересуют заправки. В целом на российских ВВП ситуацию с топливом уже можно считать удовлетворительной. Особенно активно в этой нише действует «Роснефть»: достойный сервис, разные виды топлива, оплата любым способом. Находятся заправки в стратегически удобных местах (можно посмотреть на сайте компании, да и на самих заправках выдают буклеты, где отмечены все точки). Тем не менее этих заправок недостаточно, особенно для крупных глиссирующих лодок. Это отчасти и объясняет, почему лишь немногие яхтсмены решаются на долгие переходы по стране. То есть дойти-то вы дойдете, но не исключено, что придется ползти в водоизмещающем режиме или везти с собой канистры топлива.

Когда мы выбирали лодку, то, наслушавшись опытных капитанов, обращали внимание на два показателя: дальность плавания на крейсерской скорости и объем водяного танка. Потому и взяли Beneteau Swift Trawler 44 — запас хода в круизном режиме у нее приличный. Почти всю дорогу шли на скорости 18–20 узлов, при этом канистры с топливом не понадобились. В воде себе тоже особенно не отказывали (на борту 640 л), но проблема с ней стоит даже острее: на топливных заправках нет возможности залить воду (а хорошо бы!). Яхт-клубы на пути из Питера в Москву немногочисленны, поэтому мы часто ночевали на якоре. Хорошо, что этот переход достаточно короткий и встречаются озера с чистой водой. Белое озеро для этих целей не всегда пригодно: оно мелковато — во время шторма со дна поднимается ил и мутит воду. А вот Онежское и Ладожское подходят вполне. В дополнение к электронной навигации мы пользовались бумажной лоцией (куплена в Москве), где указаны места забора питьевой воды и еще куча полезной информации. Но пополнять запасы таким образом, к сожалению, можно только здесь: на Средней и тем более на Нижней Волге этого делать не рекомендуется — тут уже вода со всей страны.

На канале им. Москвы все привыкли к яхтам, на Волге же их зачастую вообще не принимают за судно

НАЧАЛЬНИК КАЛИТКИ

Со шлюзованием есть одна большая проблема. Касается она в основном Волго-Балтийского и Волго-Донского каналов с каскадами шлюзов. Построены они давно, шлюзовые камеры маленькие и вмещают зачастую всего одно судно (Волго-Донской). Кроме того, есть еще проблемы с подходным и оперативным рейдами. Стоящие на рейде суда находятся далеко от шлюза; на то, чтобы сняться с рейда и подойти к камере, у грузового судна уходит уйма времени. Когда одно судно проходит шлюз, встречному объявляют: «Подходите». Там прогревают моторы, и судно идет от рейда пару километров со скоростью в лучшем случае 5 узлов. Это может занять часа два, а вода тем временем все стоит…

За весь поход мы прошли в общей сложности 52 шлюза; на маршруте их 45, но некоторые, например, в канале им. Москвы, проходили дважды — туда и обратно. Однако этот канал — отдельная история: во-первых, там нет обилия грузовых судов, во-вторых, он организован таким образом, что если ты в него вошел, то обязательно выйдешь — здесь просто нет внутренних рейдов. На остальных каналах, даже если между шлюзами всего 5–7 км, есть рейды, где сутками (!) стоят десятки грузовых судов. Пассажирские теплоходы идут без очереди. А когда дойдет очередь до нас, «маломерных туристов», неизвестно. Кроме того, на канале им. Москвы все привыкли к яхтам, а на Волге тебя зачастую не воспринимают как судно — ты вообще непонятно кто. На одном шлюзе мы потеряли таким образом 30 часов!

Представьте: заканчиваются топливо и вода, а мы все стоим на рейде и ждем, пока нам откроют ворота. Дело в том, что диспетчер шлюза экономит государственную электроэнергию и лишний раз воду не дает. Возможно, это какая-то профессиональная деформация, синдром «начальника калитки», но многие диспетчеры рассматривают шлюз как нечто настолько личное, что, открывая его, полагают, будто оказывают огромную услугу. Повлиять на диспетчера нет никакой возможности — общаться с ним можно только по радио, физический контакт исключен: в качестве «буфера» — колючая проволока, камеры слежения и вооруженная охрана. Когда-то «опытные» товарищи говорили нам, что с диспетчером можно договориться за бутылку водки. Мы, естественно, набрали этой валюты, думая, что теперь-то уж будем шлюзы проходить на зеленый свет… Полная ерунда!

Диспетчеры очень важные, и разговаривать с ними надо исключительно вежливо. Однажды старпом крупного танкера сначала долго не выходил на связь с диспетчером, а потом не очень корректно с ним поговорил. Тут же танкер встал на рейд, а провинившийся старпом был в воспитательных целях вызван к диспетчеру на шлюпке. Когда он прошел этот шлюз, никто не знает.



На реке бывают такие погодные условия, что AIS и тепловизор становятся крайне необходимы



Колокольня Никольского собора города Калязина, частично ушедшего под воду при создании Угличского водохранилища

Собираясь в путешествие на яхте по России, запасайтесь переходниками для заправки водой и топливом

Может, до сих пор там стоит. К слову сказать, среди диспетчеров есть и высокие профессионалы. Они не ждут, когда пройдет большой «грузовик», а говорят: «Яхточка, подойдите сюда, сейчас мы вас быстро прошлюзуем, пока там корабли расходятся».

ТРУДНОСТИ ПЕРЕВОДА

Кроме диспетчеров шлюзов, существуют еще диспетчеры движения. Работают на этой должности и мужчины, и женщины; по радиообмену нам попадались разные: очень профессиональные, приветливые и те, кто с ходу начинал кричать «У вас проблемы!» Человеческий фактор тут работает в полную силу!

Один такой случай произошел на Вытегре (позывной «Вытегра-5»), где диспетчер был просто не в курсе нового закона и заявил, что дальше мы не пройдем. В соответствие с этикой радиообмена мы не стали ругаться, просто доложили, кто мы, сколько нас на борту, сообщили, что все проходы оплачены в ГБУ «Волго-Балт» (сумма копеечная, оплачивается заранее, перед входом в каскад шлюзов; дальше просто нужно за полтора часа предупреждать диспетчера по радио о проходе). Запросив наши данные, флаг и судовой билет, которого у нас, как «иностранцев», нет в принципе, диспетчер впал в ступор и на всякий случай сообщил, что мы уже можем начинать пускать тут корни. Впрочем, стояли мы всего полчаса — диспетчер все же связался с пограничниками и убедился, что мы тут по закону.

Иной случай произошел на Волго-Донском канале, где диспетчер шлюза, идентифицировав нас, сообщил, что у него есть команда вот именно нас не пропускать ни при каких обстоятельствах. Мы спросили, чья команда, на что получили номер телефона диспетчера движения. Оказалось, что он действительно сообщил о нас на шлюз, но не затем, чтобы «не пущать», а лишь для того, чтобы мы с ним связались. Он просто хотел облегчить нам дальнейшее путешествие, поскольку внутренние водные пути по какой-то причине заканчиваются за 100 км до выхода в море — еще до Ростова-на-Дону, в районе города Аксая. Дурацкая получается ситуация: как только вы проходите эту точку, то уже не имеете права ни встать на якорь, ни зайти в яхт-клуб, ни заправиться, ни сходить в магазин. Потому что в Ростове-на-Дону просто забыли (!) прописать какой-либо яхт-клуб, который имеет право принимать суда под иностранным флагом. Естественно, возникает вопрос: а где же проходить таможню?

Все это мы и узнали по ходу от того самого диспетчера движения. Мы не встречались ни раньше, ни после, но за два дня активного общения по телефону получили от него массу контактов, инструкций и хороших советов. Отдельно хочется поблагодарить Виктора Татаринова — яхтсмена и основателя тольяттинского яхт-клуба «Чайка», где мы останавливались: он также снабдил нас телефонами людей, которые могут помочь в Ростове. А помощь нам действительно требовалась. Благо на борту был планшетник, «Мегафон» обеспечивал устойчивый прием, и мы имели возможность отправить необходимые документы прямо по ходу движения.





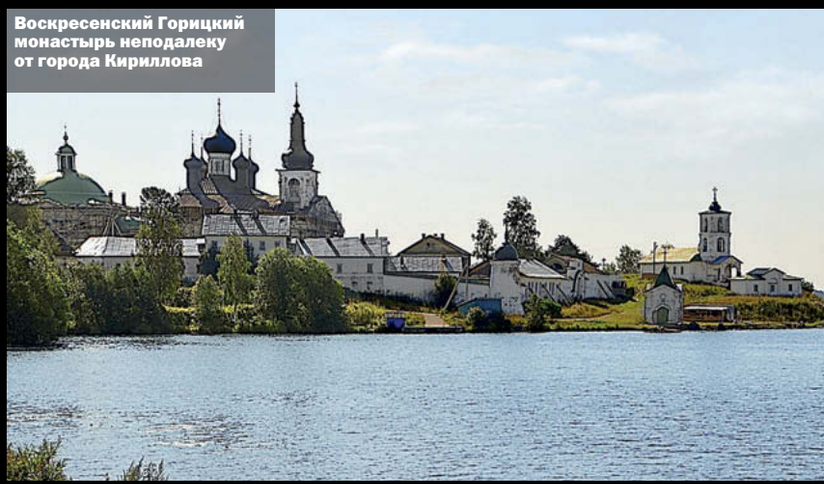
МОРЕ БЛИЗКО

После Аксая, покинув ВВП, яхта под иностранным флагом оказывается уже под надзором морских служб и обязана встать на рейде, в зоне транзитных судов для проведения таможенно-пограничных процедур. Организована эта зона как стихийная парковка: о том, что этот кусок реки выделен под рейд, похоже, знают только те, кто там стоит. Мало того что это «проходной двор» на течении, где





Так выглядят рейды Волго-Донского и Волго-Балтийского каналов: суда могут сутками стоять в очереди, ожидая прохода через шлюз



Воскресенский Горицкий монастырь неподалеку от города Кириллова

В законе просто забыли обозначить какой-либо яхт-клуб для приема иностранных яхт в Ростове-на-Дону

мимо тебя все носятся на скорости, так это место еще и громко названо Ростовским морским международным портом. При этом там ничего нет, кроме куч не то химикатов, не то соли, старых, похоже, еще дореволюционных складов и маленького причала на 4 яхты. Естественно, еще перед приходом в Россию мы прочитали закон и попытались понять: а как же нам быть с выходом? На этот вопрос нам не смогли ответить ни в Санкт-Петербурге, ни в погрануправлении в Москве. Самый простой ответ мы получили в Ростове: «Не тот вы выбрали город для выхода из России». И слова эти принадлежали морскому агенту, которого мы наняли с целью облегчить себе жизнь.

КАК МЫ СТАЛИ ГРУЗОВЫМ СУДНОМ

Предварительно мы связались с пятью агентами, из них четверо сразу отказались иметь с нами дело из-за иностранного флага. Пятый (это была компания «Река–море») согласился, и, поскольку порядок оформления яхт никак не прописан, решил (видимо, по привычке и после консультаций с официальными лицами) приравнять нас к… грузовому судну. Коли так, возникла необходимость предоставить документы: медицинские книжки экипажа,



Почти всю дорогу мы шли 18–20 узлов, что позволяло убегать от испортившейся погоды и меньше страдать от качки



Вот такие суда стерегут наши рубежи



Яхт-клуб «Золотой символ» в Балаклаве



Шлюзы, хоть на них и теряешь много времени, весьма интересные объекты с архитектурной и технической точки зрения. Несмотря на свой почтенный возраст (есть даже столетние), они красивы, а главное — надежны

В качестве «груза» нам посоветовали вписать в документы балласт, которого у нас, впрочем, тоже не было

паспорта моряков, план питания экипажа, акт самодосмотра, а также санитарные, ветеринарные, карантинные и прочие свидетельства. Наконец, являясь «грузовым судном», мы должны иметь документы на груз…

В результате с агентом мы поругались: за 30 000 руб., которые мы ему все-таки заплатили, он создал нам кучу проблем. А заплатили только потому, что это был наш канал общения с вышестоящими инстанциями. Уже после расставания с агентом обнаружилась куча ошибок в оформлении документов: перепутаны порт выхода, название яхты, даты выхода и вообще все, что можно. В результате нам пришлось вручную переписывать бланки прямо на борту, зато параллельно и неожиданно мы встретили полное понимание и сочувствие у пограничников и таможни. Они помогли оформить и заполнить все документы, посоветовали в качестве груза вписать… балласт (которого, к слову, у нас нет). Да, они тоже смеялись (особенно над актом самодосмотра), но им-то дальше сдавать документы, а это уже серьезно. По их же собственным словам, кроме самого закона, у них нет ничего. Никто толком не знает, как по нему работать, каждый начальник поста трактует его так, как ему кажется правильным. Однако никакого негатива к яхтам, как нас предупреждали, в Ростове мы не ощутили. Есть только полное непонимание, что же с нами, яхтсменами, да еще «иностранными», делать.

Как только мы закончили оформление, к нам пришел лоцман. Лоцманская проводка до выхода в море обязательна, обошлось нам это удовольствие в 15 000 руб. — исключительно официальные платежи. Работа была выполнена на отлично: от Ростова до Азова действительно сложный фарватер, а шли мы ночью. Дело в том, что после оформления границы нельзя стоять даже час — ты должен отчалить немедленно. Кроме того, там есть нигде не упомянутый мост, который разводят по расписанию. В ответ на вопрос, где заправиться, залить воду, купить продукты на следующий переход, официальные лица пожимали плечами, потому что (опять-таки в соответствии с законом) нигде не прописан ни один яхт-клуб для остановки.

Между тем там есть прекрасный яхт-клуб «Аврал», где нам оказали максимальное содействие. Зайти мы туда не могли, поскольку уже закрыли границу, но нам выделили капитана, который подходил к нам на реке и помогал — информацией, советом, водой, топливом.

БРАТЬЯ-СЛАВЯНЕ

Изначально по плану похода мы собирались в Турцию. Но октябрьская погода внесла свои коррективы, и мы решили идти в Украину, несмотря на многочисленные советы знакомых яхтсменов этого не делать:

«Предвзятое отношение к России, обязательно будут проблемы,



специально создадут вам неприятности, лодку арестуют… и так далее». Тем не менее мы без проблем прошли Керченский пролив по российской стороне и вошли в территориальные воды Украины , где нас сразу же вызвали по рации «лебеди» — украинская береговая охрана. Мы доложились как положено, после чего нас вежливо предупредили о шторме, порекомендовали безопасные курс и скорость и даже передали сводку погоды, хотя это вовсе не их работа.

Границу открывали в Ялте, для чего предварительно по телефону связались с агентом. Вот это агент! Назовем его по имени — Олег Кумкин: страна должна знать своих героев, хотя всему Крыму он и так прекрасно известен. Для начала он, прервав наши донесения — где мы и когда будем, сообщил, что прекрасно видит нас на AIS прямо у себя в офисе. К нашему приходу в Ялту он приехал на машине из Севастополя, присмотрел место, где нам было бы удобнее швартоваться, заранее подготовил документы. Нас уже ждали и пограничники, и таможня, хотя пришли мы почти ночью. В отличие от ростовского агента, в документах он не допустил ни единой ошибки, и нам оставалось только ставить подписи. Уже когда наши коммерческие отношения формально завершились, агент настоял на том, чтобы нас переставили в более удобное место (внутри ялтинского порта не очень комфортно стоять при северо-западном ветре). На следующий день он обеспечил заправку, закупки, такси и экскурсии — вот он, человеческий фактор, только с другой стороны.

Повлиять на диспетчера шлюза невозможно: его отделяют колючая проволока и вооруженная охрана

Из Украины мы так и не ушли. Когда море успокоилось, мы отправились в Балаклаву, где нас встретили так, что мы махнули рукой на Турцию и решили следующий сезон наслаждаться красотами Крыма. Мы не сомневались ни минуты, когда увидели яхт-клуб «Золотой символ»: европейская марина, гостиница, ресторан, заправка, сервис, служба уборки лодок. Если хочешь оставить лодку на зиму, специальный капитан будет за ней следить. В итоге мы даже стали членами яхт-клуба. Нас окружили невероятной заботой, хотя всех этих людей мы видели впервые. Кстати, в Балаклаве примерно 90% яхт с иностранными флагами. Вот у кого стоит поучиться яхтенному гостеприимству!

ЭПИЛОГ

Закон о заходе в Россию яхт под иностранным флагом есть — и это уже хорошо. Но он абсолютно сырой, что позволяет толковать его, кому и как угодно. На самом деле все предельно просто, и чтобы выйти из этой ситуации, нужно всего лишь написать инструкции, внутренние распоряжения и спустить на места.

Как мы выяснили, на местах рядовой состав готов работать, не создавая лишних проблем яхтсменам, вот только не знает, как. Если же ситуацию не поправить, всем по-прежнему будет заправлять его величество Человеческий Фактор. И кто его знает, когда он сработает в «плюс», а когда в «минус». MBY

Когда в море бывает страшно

Наши эксперты делятся впечатлениями из опыта своей морской практики



ЛЕСТЕР МАККАРТИ

Самый страшный случай на воде для меня пока не настал, но за 20 лет работы в MBY мне пришлось побывать в непростых ситуациях: попадал на тендере под яхту, бывал на борту тонущей лодки, сидел по пояс в воде в кромешной темноте на RIB'е, на открытом рыбацком катере сталкивался с огромным кораблем в Северном море. Мне приходилось беседовать с не понимающими юмора немецкими таможенными офицерами, вызволять палец из ячеи рыболовной сети, когда та уходила в воду, теряться в густом тумане без компаса, ночью ходить в штормовом море рядом с рифами и падать с набережной в Лайм-Реджис. А однажды на Гренадинах я решил нырнуть с лодки и плюхнулся прямо на спину гигантскому скату-манте! После всего этого я могу назвать себя везунчиком.



КИРОН УАЙТ

Я только что сменил свою 34-футовую Sealine на Fairline Targa 48. Новая большая яхта на некоторое время вселила в меня уверенность в своей неуязвимости. Однажды утром мы отправились из Дартмута в Корнуэлл. Я не придал особого значения погоде, но через какое-то время волны стали неуклонно расти, и лодку начало ощутимо бросать. Первая попавшая на тент волна снесла подстаканники и сорвала крепления тента к лобовому стеклу. Взглянув под ноги, я понял, что стою по щиколотку в воде. Затем пришла вторая волна, и хлынувший на УКВ-рацию поток соленой воды оставил меня без связи. Мы ушли уже достаточно далеко, чтобы безопасно вернуться назад, поэтому продолжили осторожно двигаться на 10 узлах. Вдобавок ко всему сработал индикатор перегрузки носовой трюмной помпы, и, передав управление лодкой, я бросился вниз в надежде, что мы не тонем. К счастью, дело было в поплавке уровня, который заклинило в верхнем положении из-за бесконечных прыжков по волнам. В итоге мы добрались до места, где для снятия стресса понадобились крепкие напитки. Переход послужил мне хорошим уроком: не следует недооценивать море и слишком полагаться на судно, каких бы размеров оно ни было.

Когда сработал индикатор перегрузки трюмной помпы, я бросился вниз в надежде, что мы не тонем



ГРЕГ КОПП

В октябре 2007 года мы решили пройти маршрутом Каус — Торки на моем катере RIB Revenger 27. Когда мы покидали Нидлс, стояла свежая солнечная погода, и наши мысли занимал предстоящий ужин в одном из лучших ресторанов Торки. Однако на подходе к мысу Сент-Олбанс-Хэд условия стали ухудшаться, и Лестер предложил заночевать в Веймуте, посидеть в баре Lucky Pig и посмотреть на погоду, перед тем как идти мимо известного мыса Портланд Билл; мы с Робом согласились с его доводами. Утром, измотанные и невыспавшиеся, мы поняли, что погода лишь ухудшилась, и нам следовало возвращаться домой с идущим по пятам штормом. Лестер встал за штурвал и начал выводить катер из бухты Веймута. До этого дня я и не подозревал, насколько он любит погонять, а теперь слушал рев выхлопных труб, пока мы летели на 40 узлах по гребням волн. Через некоторое время мой завтрак и шесть проведенных в баре часов дали о себе знать. Впереди у Сент-Олбанс-Хэд волнение усиливалось, и Лестер, увидев мое зеленеющее лицо, с умным видом спросил: «Поворачивать назад?» «Неплохая идея»,— выдавил я из себя… Конечно, нельзя называть этот случай страшным, но тот переход определенно был самым ужасным в моей жизни. MBY



FLIR

Морские тепловизионные системы ночного видения



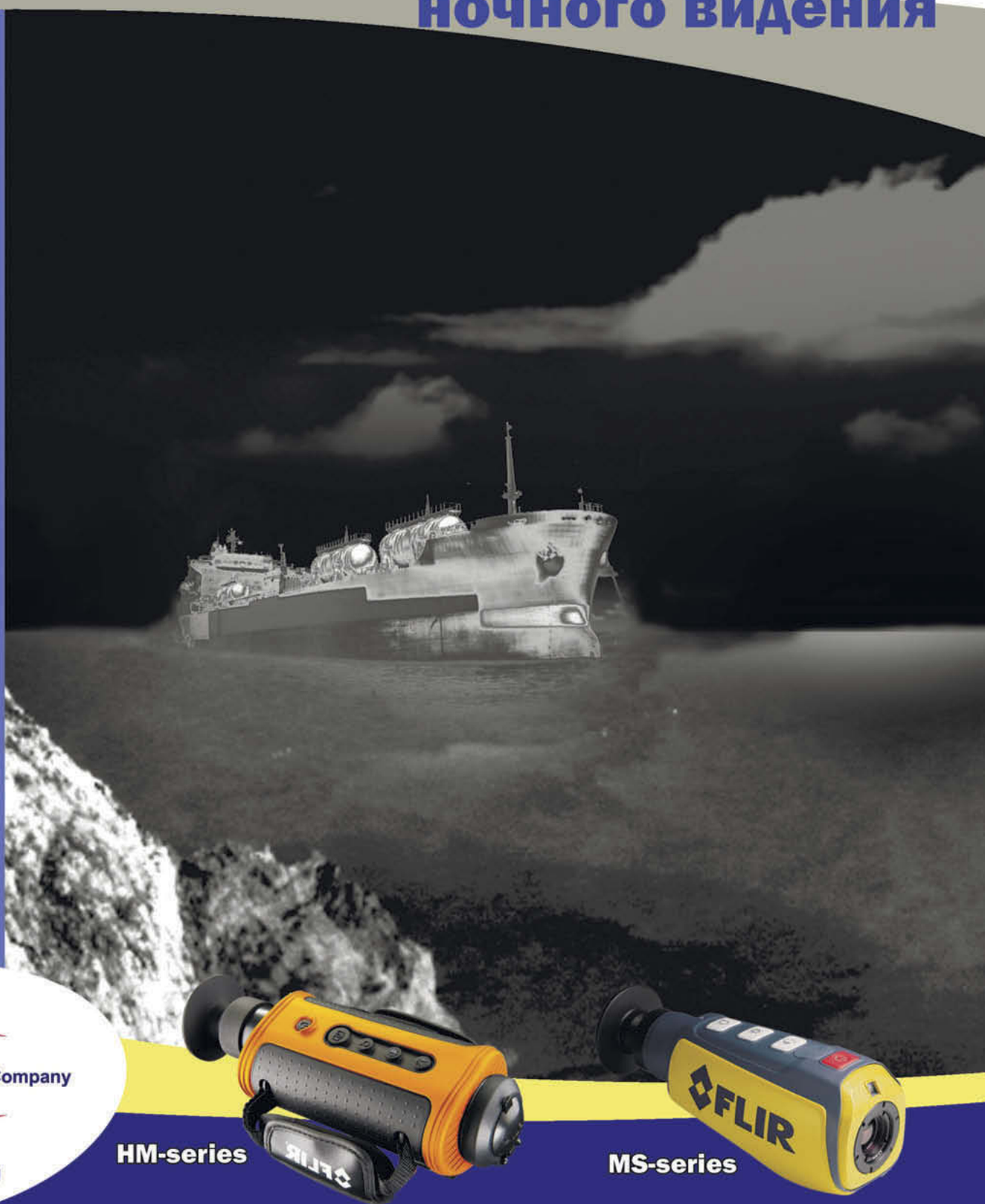
Voyager II/III



M-series



BHM-series



HM-series

MS-series

BBC Baltic Boats Company

WWW.BBC-SPB.RU
WWW.BBCSHOP.RU

Тел: (812) 568 16 78
Факс: (812) 322 91 18
Электронная почта: bbc@bbc-spb.ru
192148 Санкт-Петербург, ул. Ольги Берггольц, д.35 Б

Участник международной выставки КАТЕРОВ и ЯХТ
«Московское Боут Шоу» 12-17 марта 2013 года

РЕКЛАМА

ШКОЛА MBY

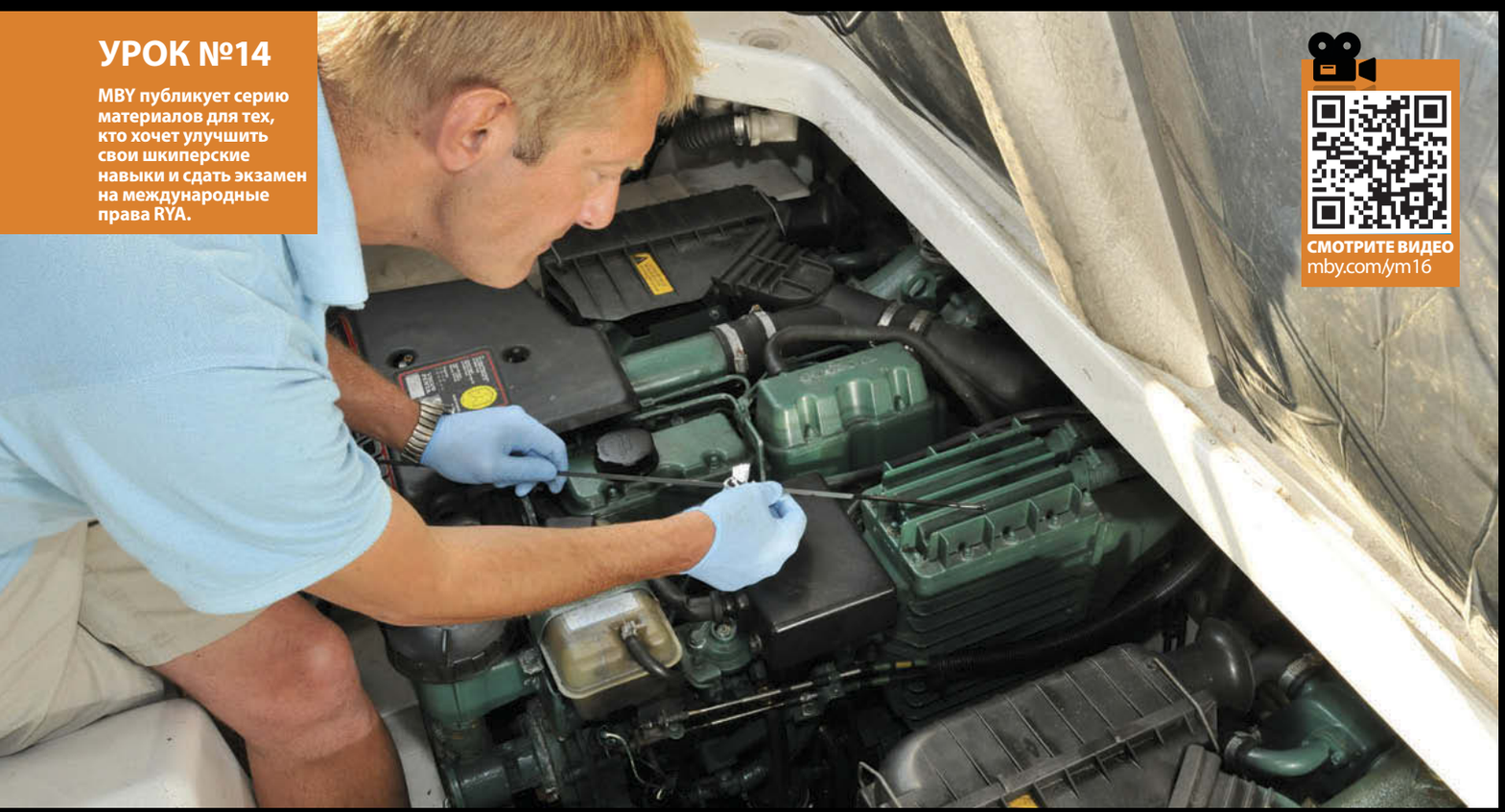
Что нужно знать будущему капитану яхты



Инструктор
Джон Мендес
E-mail: editor@mby.ru

УРОК №14

MBY публикует серию материалов для тех, кто хочет улучшить свои шкиперские навыки и сдать экзамен на международные права RYA.

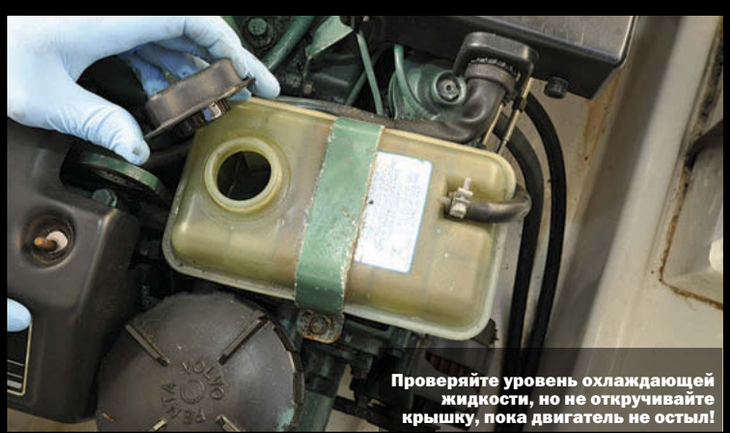


СМОТРИТЕ ВИДЕО
mby.com/ym16

Yachtmaster: Проверка двигателей

Правильное и своевременное обслуживание двигателей гарантирует безопасность на борту и отсутствие разорительных счетов

Текст **Джон Мендес** Фото **Лестер МакКарти** Иллюстрации **Мэгги Нельсон**



Проверяйте уровень охлаждающей жидкости, но не откручивайте крышку, пока двигатель не остыл!

Моторный отсек со всеми размещенными в нем системами и механизмами — то самое место на лодке, которое в наши дни владельцы, к сожалению, посещают нечасто. Когда дело доходит до обслуживания моторов, судовладельцы делятся на два лагеря: одни проявляют живейший интерес к тому, что движет лодкой, другие «скрещивают пальцы», стараясь отделаться минимумом знаний. Дело обстоит примерно так же, как с автомобилями: между очередными ТО мало кто горит желанием лезть под капот. Современные судовые двигатели, снабженные встроенными системами диагностики, воспитали целое поколение судовладельцев, ожидающих, что моторы на их лодке как-нибудь позаботятся о себе сами, а остальное доделает гарантия производителя. Такой подход вполне приемлем (хотя и несколько рискован), если у вас новая лодка. Для тех, у кого лодки постарше, базовые проверки двигателей крайне важны. Вне зависимости от возраста, все лодки «болеют», если не обслуживать их правильно. Простые, но регулярные проверки помогут выявить неисправность, прежде чем она перерастет в большую проблему. Как минимум это избавит вас от лишних трат, как максимум — позволит избежать поломки в море, которая может подвергнуть опасности вас и ваших близких. Каждый шкипер должен держать в голове перечень базовых проверок, которые нужно проводить перед пуском двигателей, во время их работы и во время перехода. Кроме того, необходимы «генеральные» ежемесячные проверки.

ЕЖЕДНЕВНЫЕ ПРОВЕРКИ должны как минимум включать:

- ВОЗДУШНЫЕ ФИЛЬТРЫ

Чистые они или черные и замасленные? Все ли вентиляторы (если они есть) работают корректно? Для вентиляции моторного отсека и работы двигателя нужно достаточное количество воздуха, поэтому во многих моторных отсеках установлены как вытяжные вентиляторы (отводящие горячий воздух), так и нагнетающие его снаружи.

- МОТОРНОЕ МАСЛО

Проверяя его уровень, разотрите пальцами немного масла. Однородно оно или попадаются «песчинки»? Понюхайте: нет ли горелого или дизельного запаха? Если да — скорее всего, у вас проблемы. Помните: у масла трудная жизнь, ведь оно должно охлаждать и смазывать двигатель одновременно.

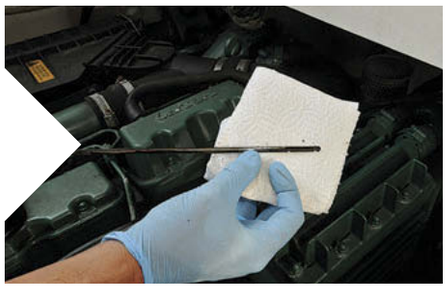
МОТОРНОЕ МАСЛО



Перед выходом в море всегда проверяйте уровень масла в двигателе



Тщательно промокните щуп тканью без ворса во избежание загрязнения масла



Проверив уровень, разотрите в пальцах немного масла, чтобы определить его консистенцию и запах

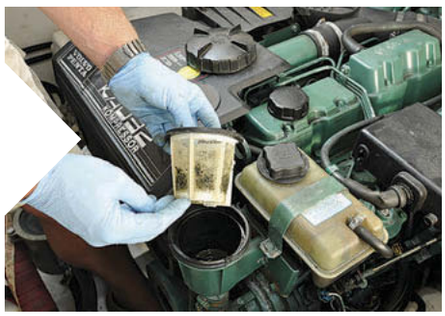
ФИЛЬТР ЗАБОРТНОЙ ВОДЫ



Если крышка фильтра не прозрачная, открутите ее для проверки чистоты фильтра

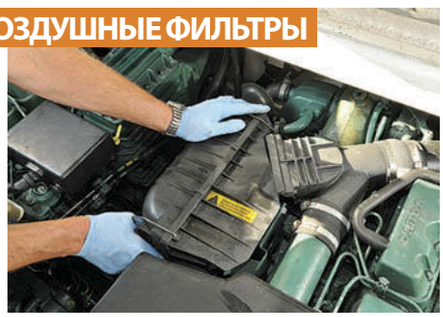


Типичный фильтр с уплотняющим резиновым кольцом для предотвращения протечек



Удалите водоросли и загрязнения, которые могут препятствовать току воды, и установите фильтр на место

ВОЗДУШНЫЕ ФИЛЬТРЫ



Чтобы добраться до воздушного фильтра, освободите металлические фиксаторы и осторожно поднимите пластиковую крышку



Проверьте, нет ли черных маслянистых загрязнений, которые могут перекрыть ток воздуха



Про воздушные фильтры часто забывают — этот давно следовало заменить

Регулярные проверки помогают избежать проблем в море и разорительных счетов

● ОХЛАЖДАЮЩАЯ ЖИДКОСТЬ

Ее уровень должен быть достаточным, а тип выбран правильно, поскольку она работает не только как антифриз, но и в качестве ингибитора коррозии. Проверьте цвет и чистоту жидкости — она не должна быть грязной. Никогда не проверяйте уровень, открутив крышку на горячем двигателе!

● СИСТЕМА ОХЛАЖДЕНИЯ ЗАБОРТНОЙ ВОДОЙ

Убедитесь, что при открывании и закрывании клапанов не видно следов течи. Если стаканы фильтров забортной воды чистые, визуального осмотра вполне достаточно. Если нет, нужно перекрыть трубопровод, затем вскрыть корпуса фильтров для проверки, очистить их при необходимости и заново открыть краны.

● ПРИВОДНЫЕ РЕМНИ

Проверьте натяжение, потянув провисающую часть или надавив на нее, чтобы убедиться, что прогиб составляет 12–13 мм. К сожалению, многие современные двигатели имеют крышку безопасности, которая сильно усложняет эту простую операцию. В этом случае лучше для начала посмотреть, нет ли скоплений черной пыли, которая подскажет, что ремень изнашивается. Если есть — нужна более тщательная проверка.

● ТОПЛИВНАЯ СИСТЕМА

Было бы очень смешно, если бы не было так грустно, но основная причина инцидентов на воде — иссякшее топливо. Всегда проверяйте, хватит ли вам топлива на запланированный переход.

ПРИВОДНЫЕ РЕМНИ



Надавите, чтобы проверить натяжение ремня. Прогиб должен составлять не более 13 мм, а здесь мы имеем все 25!

ТОПЛИВНЫЕ ФИЛЬТРЫ



Загрязненное топливо — распространенная причина поломок двигателей. Проверяйте топливные фильтры!



Фильтры грубой очистки имеют отводы, позволяющие слить скопившуюся воду и взять пробу топлива



В этой пробе топливо хорошее и чистое, без следов воды и деятельности бактерий

Если перегрелся двигатель, не спешите открывать моторный отсек: убедитесь, что люк не горячий, а вас не обдаст паром

Следующим пунктом идут топливные фильтры. Если у вас они оснащены прозрачным стаканом-отстойником, можно легко обнаружить любые включения воды или сажи в топливе. Если нет — слейте понемногу топлива из каждого трубопровода, чтобы оценить его чистоту.

- ОГНЕТУШИТЕЛИ

Вполне достаточно визуальной проверки на предмет того, что заряд полный, а предохранители убраны. На большинстве новых лодок (или после переоборудования старых) в огнетушителях оставляют предохранительную чеку, которая страхует от случайного срабатывания. Проблема в том, что ее забывают убрать с началом эксплуатации судна. Я видел лодки, отходившие уже пару лет, где чека все еще была на месте! Убедитесь, что можете добраться до рукоятки запуска системы на посту управления или где-либо еще.

- МОТОРНЫЙ ОТСЕК

Всегда тщательно осматривайте его на предмет утечек любых жидкостей или масла, следов соли.

- РАЗНОЕ

В зависимости от вашей лодки проверка может включать сальники, уровень жидкостей в гидравлических системах и масла для транцевых плит, колонок и т.д.

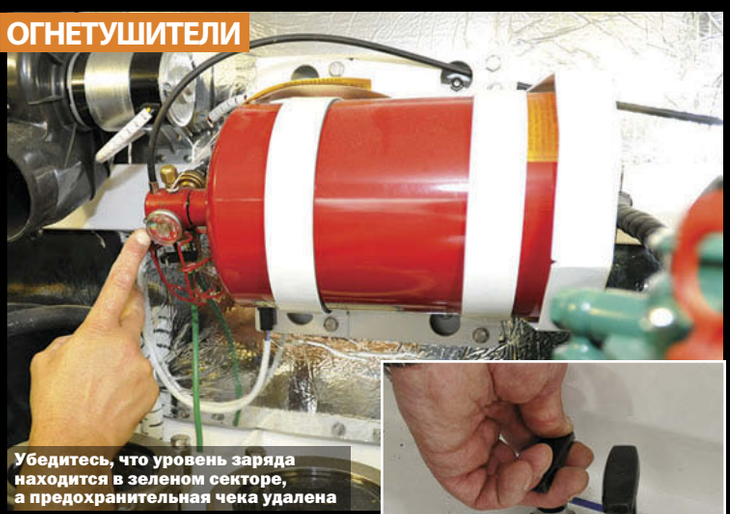
ПРОВЕРКА ВО ВРЕМЯ РАБОТЫ ДВИГАТЕЛЕЙ

Как только двигатели запущены, убедитесь, что приборы показывают давление масла и напряжение. Если у вас есть видимые выходные клапаны для воды, убедитесь, что вода выходит. Температурные датчики пока еще ничего не показывают, но как только двигатели прогреются, вы увидите цифры, которые стоит зафиксировать. У нас есть специальная книжка с записями показаний всех приборов с шагом в 500 об/мин. Это позволяет обнаружить проблему намного легче и раньше. Мы также сделали метки на всех приборах, обозначив их показатели на круизной скорости: даже если вы неопытный судоводитель, достаточно беглого взгляда, чтобы убедиться, что все в порядке. Большинство современных двигателей оснащено деликатной сигнализацией о неполадках. Поменяйте ее на душераздирающую сирену, которая действительно заставит вас пойти и разобраться с проблемой.

В ПУТИ

Во время перехода продолжайте следить, все ли в порядке. Лишний раз заглянуть в моторный отсек не помешает — так можно заметить какую-нибудь проблему на ранней стадии. У нас есть правило: если кто-нибудь решает заварить чаю, то за время, пока закипает чайник, он идет и проверяет моторный отсек. Можно установить там камеру, если у вас ее нет. При срабатывании сигнала тревоги о перегреве двигателя, прежде чем врываться в моторный отсек, положите руку на люк и убедитесь, что он не намного горячее обычного. Так однажды мне удалось избежать ожога лица паром.

ОГНЕТУШИТЕЛИ



Убедитесь, что уровень заряда находится в зеленом секторе, а предохранительная чека удалена



В случае пожара может возникнуть необходимость вручную перекрыть подачу топлива

РЕМОНТ НА ХОДУ

Основные проблемы нужно уметь решать на месте: замена импеллера помпы забортной воды, приводных ремней и топливных фильтров грубой и тонкой очистки. Правда, иногда эти простые работы становятся сложными из-за затрудненного доступа к системам в моторном отсеке. Бывает, это непросто сделать даже в марине, а в море и вовсе невозможно. Если возникла проблема, для начала спросите себя, есть ли необходимость отправиться сразу в гавань или можно остановиться и попытаться решить ее на месте? Ясно, что на одномоторной лодке перегревшийся в море двигатель требует решения проблемы здесь и сейчас. Но если двигателей два, стоит спокойно добраться до берега на одном, а проблемный включить только на время маневрирования

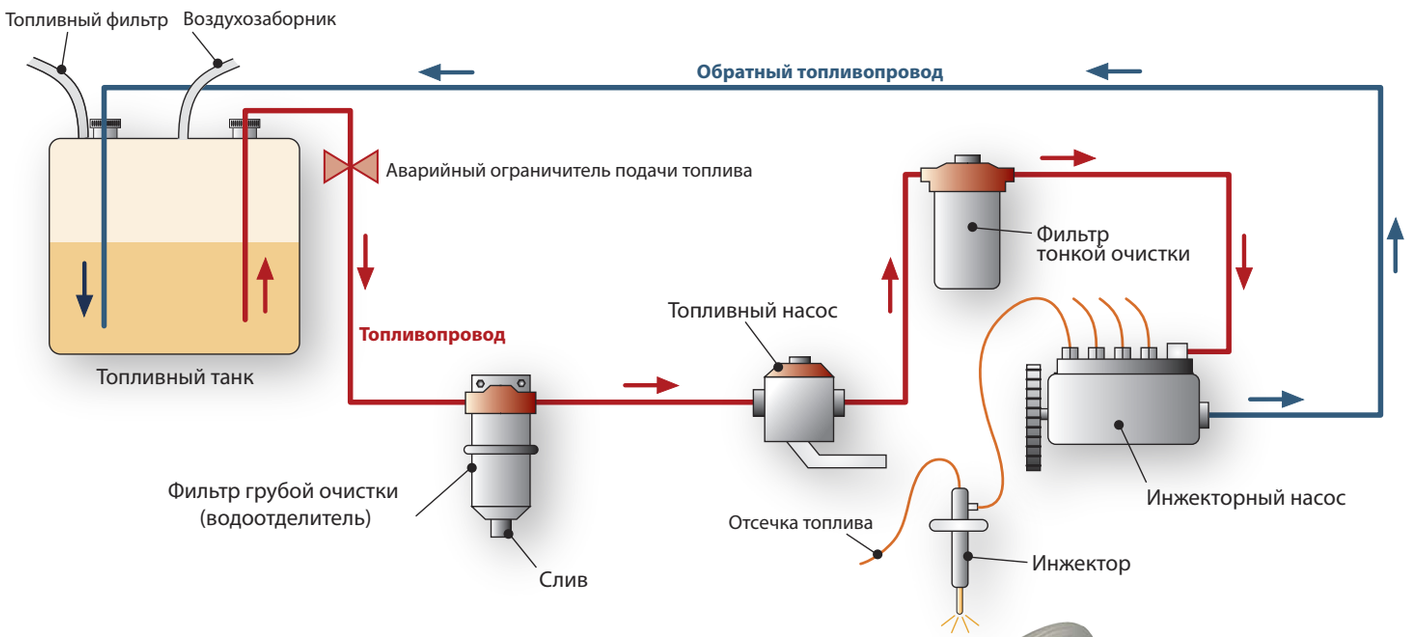


На этой лодке с гидроусилителем штурвала емкость с гидравлической жидкостью расположена справа, в кормовой части моторного отсека



Про щуп уровня масла редуктора часто забывают — прочтите о нем в руководстве по эксплуатации

ТОПЛИВНАЯ СИСТЕМА



Не глушите сразу перегретый двигатель: сбавьте обороты, чтобы охлаждающая жидкость продолжала поступать



в марине — позже вы с ним разберетесь без суеты. Только помните: если двигатель перегрелся, не стоит немедленно глушить его. Сбавьте обороты до холостых, чтобы в него поступало хотя бы небольшое количество охлаждающей жидкости, которая снизит температуру и позволит двигателю работать в более спокойном режиме. Если выключить его немедленно, проблема может усугубиться, поскольку теплу будет некуда выделяться.

А вот с неполадками в топливной системе лучше разобраться прямо в море, где есть свободное место. Если на лодке с одним топливным танком, питающим оба двигателя, засорился один из фильтров, то второй вскоре последует за ним, причем в самый неподходящий момент.

ЗАПЧАСТИ

Их набор зависит от лодки, но как минимум стоит иметь запасные приводные ремни, грубый и тонкий фильтры, импеллер помпы забортной воды, изоленту для ремонта трубопроводов, кабели и крепления для них и, разумеется, хороший набор инструментов, где есть съемник импеллера и приспособление для замены фильтра. И неважно, в состоянии ли вы справиться с ремонтом самостоятельно: если есть запчасти, всегда можно по крайней мере найти инженера в порту. Главное — быть подготовленным, знать свой двигатель и его особенности. Регулярно выполняя проверки, вы вовремя заметите мелкую неисправность, которая потом может дорого обойтись. MBY

ПОИСК ПРОБЛЕМЫ

Для экзамена Yachtmaster нужно как минимум понимать устройство топливной системы, водяного и воздушного охлаждения и уметь диагностировать базовые проблемы.

ТОПЛИВНАЯ СИСТЕМА

На большинстве судов она примерно укладывается в изображенную выше схему. Проблемы здесь сразу проявляются в падении мощности. При снижении оборотов двигатели снова начинают работать мягко, но скорость ниже обычного. Это первый признак недостатка топлива в системе, вызванного, например, забитым фильтром. Немедленно проверьте — со временем проблема не «рассосется», а лишь усугубится.



Черный осадок на дне стакана-отстойника говорит о загрязнении топлива

ВОДЯНОЕ ОХЛАЖДЕНИЕ

Забортная вода часто выполняет несколько функций. На нашей лодке она проходит через водные фильтры к приводам, затем к импеллеру помпы, охлаждает моторное масло, идет в интеркулер для охлаждения наддувочного воздуха, потом в теплообменник и лишь после этого уходит через патрубок выхлопа. Перегрев системы обычно связан с тем, что вода проходит через нее недостаточно быстро. Иногда, прислушавшись, можно определить, где именно блокируется ток воды, но мы используем цифровой термометр и следим, чтобы разница в температуре воды на входе и на выходе не превышала 15 °C. Если это происходит, всегда легко проследить, какой именно охладитель нуждается в прочистке.

ВОЗДУШНОЕ ОХЛАЖДЕНИЕ

Поскольку морской воздух чист, фильтр нужен, чтобы предотвратить загрязнение из моторного отсека. Если фильтр забит, чаще всего его меняют. Индикатором проблем является черный дым на ходу или просто грязный транец. Иногда причина в неудачном дизайне системы выхлопа или недостаточном для работы двигателя притоке воздуха. Если обороты растут при открытом люке в моторный отсек, значит воздуха мало.



Прозрачные крышки на фильтрах забортной воды сильно упрощают проверку

МЕХАНИКА

Обзоры технических новинок



Эксперт MBY
Грег Копп
E-mail: editor@mby.ru



Волшебное зелье?

Новая присадка к топливу обещает экономию до 14%

Текст **Хьюго Андреа**

На рынке появилась новая присадка, которая должна снизить расход топлива на 8–14%, причем ее действие научно обоснованно. Более пяти лет исследований и 500 000 тестовых моточасов потребовалось компании Cerion Energy (США) на разработку GO_2, где для обеспечения полного сгорания топлива использованы нанотехнологии. Помимо заявленной экономии горючего, присадка позволяет на 40% снизить образование сажи и на 70% уменьшить содержание несгоревших углеводородов. В итоге в выхлопных газах снижается количество опасных выбросов, они приобретают сладковатый запах, и за счет отсутствия сажи транец лодки больше не покрывается копотью.

КАК ЭТО РАБОТАЕТ?

Секрет успешности «зелья» заключен в специально разработанных наночастицах из церия, железа и кислорода, атомы которых образуют кристаллическую решетку со слабыми связями. Во время горения повышенная температура приводит к высвобождению атомов кислорода, которые ускоряют реакцию. Поскольку без «сгоревшего» кислорода стабильность кристаллической решетки падает, к ней начинают присоединяться неиспользованные атомы из других участков камеры сгорания, которые затем высвобождаются в местах дефицита кислорода. В ходе одного цикла 4-тактного дизельного двигателя каждая наночастица способна повторить этот цикл до ста миллионов раз, поставляя кислород из областей его повышенной концентрации в места с локальным переизбытком топлива.

Способность редкоземельного металла церия захватывать и перераспределять кислород известна уже многие годы, и он широко применяется в металлургии, но в качестве топливной присадки успешно использовать его до сих пор не получалось. Проблема заключалась в первую очередь в сложности доставки церия в камеру сгорания с равномерным распределением и контролируемым уровнем высвобождения кислорода. Технологический прорыв Cerion Energy заключается в снижении





МНЕНИЕ: Если заявленные свойства присадки действительно таковы, то следует законодательно обязать все топливные компании использовать эту технологию в каждом литре сжигаемой солярки.
Дэвид Марш

минимального размера частиц от 100 нм до микроскопических 2,5 нм, а внедрение атомов железа к тому же позволило увеличить количество переносимого кислорода. В итоге частицы равномерно распределяются в камере и обеспечивают долгое и устойчивое горение.

ЭКОНОМИЯ ДЛЯ МОТОРНЫХ СУДОВ

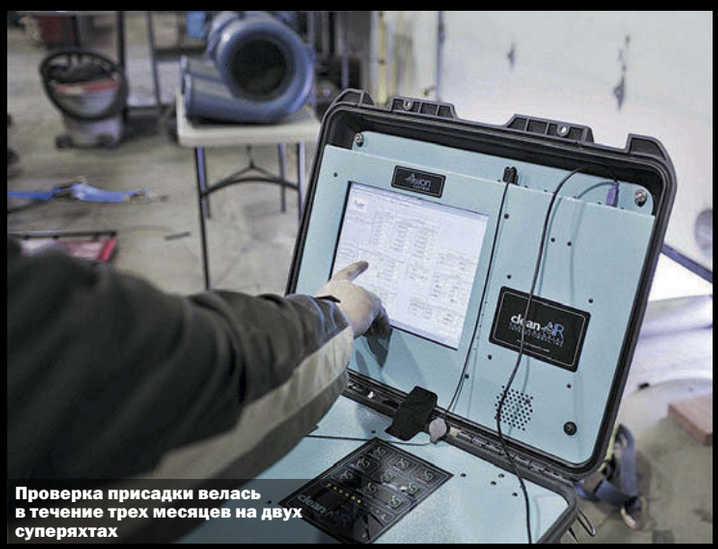
Обычная солярка используется в двигателе на 97–99%, тогда как оставшиеся 1–3% не сгорают из-за неравномерного распределения кислорода и топлива в камерах. Эти остатки выбрасываются с выхлопными газами и придают им знакомый характерный запах. При дефиците кислорода образуется побочный продукт неполного сгорания в виде сажи, а при его переизбытке получаются опасные оксиды азота. Присадка GO_2 повышает степень сгорания почти до 100%, а равномерное распределение кислорода снижает количество вредных побочных продуктов.

На первый взгляд незначительные 1–3% сгоревшего топлива выражаются в общей экономии на уровне 8–14% за счет того, что даже небольшой рост давления в камере сгорания значительно увеличивает выход энергии. Датчики современных двигателей реагируют на это снижением объема впрыска на цикл без потери энергии. Другие приятные моменты заключаются в улучшении смазывающих свойств горючего и уменьшении трения поршней о стенки цилиндров из-за углеродного нагара. Действие GO_2 быстро становится заметным по «чистым» выхлопным газам, но для достижения максимальной эффективности присадки может потребоваться до 200 моточасов.

Заявленные передовые характеристики GO_2 подтверждают независимые лабораторные и ходовые испытания. В Юго-Западном научно-исследовательском институте в Сан-Антонио (Техас) разные двигатели «гоняли» на протяжении тысяч часов и подтвердили



Построенный в 2010 году эксплорер *Big Fish* прошел за два года более 60 000 миль и стал тестовой площадкой для GO_2

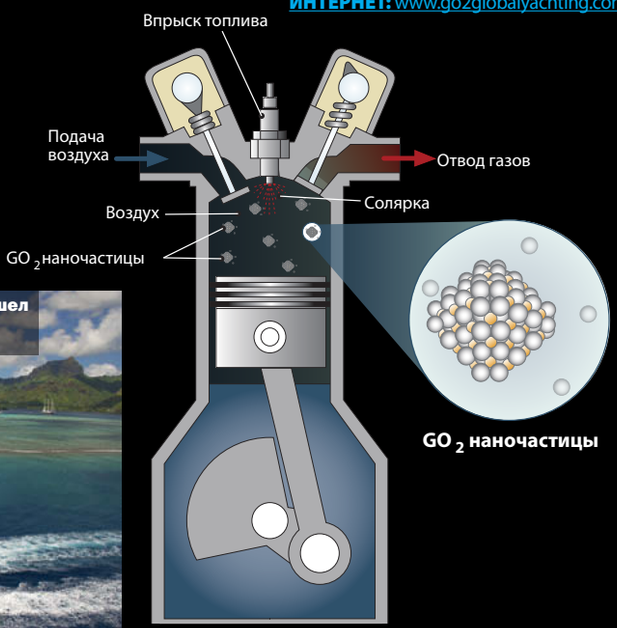


Проверка присадки велась в течение трех месяцев на двух суперяхтах

заявленные свойства присадки. Еще два теста прошли на борту 45-метровой суперяхты *Big Fish* и 62-метровой *Apogee*. На обоих судах установлены моторы Caterpillar мощностью 2100 и 2260 л.с. соответственно, и в течение трех месяцев на них проводились измерения ключевых параметров с помощью датчиков Axion от компании Clean Air Technologies. Результаты обработало независимое агентство Emisstar, которое установило, что расход топлива *Big Fish* на крейсерской скорости 1200 об/мин снизился на 11%, а у *Apogee* на тех же оборотах падение составило целых 14%. Кроме того, по сравнению с контрольными, значительно снизились выбросы окиси и двуокиси углерода, оксидов азота и несгоревших углеводородов.

Год назад Cerion Energy представила GO_2 на рынке суперяхт во время выставки в Монако. За это время многие владельцы и капитаны оценили экономическую привлекательность присадки, равно как и более чистый выхлоп. Теперь компания планирует продвигать свой продукт в среднем яхтенном сегменте, распространяя его прямо на заправках или через дистрибьюторов. Продавать GO_2 через Интернет с почтовой пересылкой нельзя, поскольку смесь огнеопасна, а поставлять ее в обычные магазины производитель не хочет, опасаясь, что GO_2 затеряется среди прочих более дешевых и менее действенных присадок. Пока сеть распространения GO_2 развернута еще не очень широко, капитаны могут приобрести присадку в крупных маринах Средиземного моря. Литр GO_2 в Европе стоит € 140, однако его хватает на четыре тонны солярки, что эквивалентно € 0,03 на литр. Если вас все же смущает стоимость присадки, пересчитайте расходы с учетом экономии топлива — и вы получите общую экономию порядка 6%.

ИНТЕРНЕТ: www.go2globalyachting.com



Результаты показали снижение расхода топлива от 11% до 14%

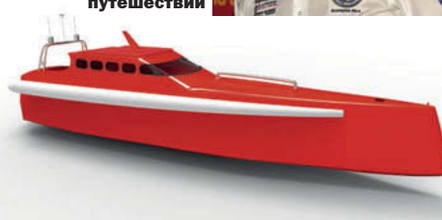
МИНУТА НА РАЗМЫШЛЕНИЕ

РЕКОРДНАЯ ПОПЫТКА С GO_2

Неустрашимый британец Алан Придди собирается использовать присадку GO_2 для своего двигателя во время попытки установить мировой рекорд самого быстрого кругосветного путешествия на моторном судне. Нынешний рекорд, который составляет 60 дней 23 часа и 49 минут, принадлежит новозеландцу Питу Бетьюну, чей катамаран *Earthrace* затонул после столкновения с японским китобойным судном. Новая лодка Придди называется *Accomplish More*, она построена на основе легкого алюминиевого корпуса с геометрией wave-piercer. На ней будут установлены сопряженные с водометами двигатели FTP по 500 л.с. Расчетная максимальная скорость лодки порожнем составит 47,7 узла, однако с полными баками она сможет выдать всего лишь 24,9 узла. Экипаж надеется сохранять среднюю скорость судна 27,7 узла на каждом из пяти отрезков маршрута длиной 4800 миль. Ключ к успешному переходу — исключительно высокая автономность судна: с запасом топлива 30 тонн оно способно пройти без дозаправки 5800 миль. Если GO_2 сможет обеспечить экономию еще в 14%, то команда получит заметное дополнительное преимущество и сможет идти без остановки существенно дольше. Лодка должна стартовать из Гибралтара в конце ноября или в начале марта, пройти Суэцким и Панамским каналами и спустя 50 дней вернуться, оставив за кормой 24 000 миль.



Алан Придди планирует использовать GO_2 в своем рекордном путешествии





Бытовой газ и пары бензина тяжелее воздуха, поэтому эти датчики нужно устанавливать в трюме. Угарный газ легче, и его сенсоры должны располагаться на уровне пояса или выше. На иллюстрации показан блок управления датчиками



Защита «три в одном»

Водонепроницаемый датчик бытового газа, бензина и CO

Новая линейка водонепроницаемых мультисенсорных датчиков Nereus способна распознавать наличие в воздухе опасной концентрации угарного и бытового газа, а также паров бензина. Датчики каждого типа подключены к своей отдельной, а не к общей сирене, поэтому при срабатывании вам легче определить источник утечки. Кроме того, их можно подсоединить к электромагнитному клапану, который в случае срабатывания перекроет подачу газа в плиту на камбузе или в двигатель, если лодка работает на смешанном топливе. Большинство людей знают об опасности накопления паров бензина или горючего газа в трюме, однако далеко не все помнят о риске отравления угарным газом, который образуется в неисправных плитах или отопителях. Угарный газ не имеет цвета и запаха, а отравление в закрытой лодке может быстро привести к летальному исходу, поэтому лучшая защита от «тихого убийцы» — датчик с сигнализацией.

Большинство рассчитанных на домашнее использование сенсоров выходят из строя при повышенной влажности, однако датчики Nereus Alarms устойчивы к коррозии и могут погружаться в воду, поэтому вода в трюме им не страшна. Система питается от сети 12 или 24 В, снабжена внутренней и наружной звуковой сигнализацией и может устанавливаться заподлицо.

ИНТЕРНЕТ: www.nereusalarms.com



Благодаря датчику поля Supersub 1100 не сгорит, когда выкачает всю воду

Умные трюмные помпы

Новые датчики предупреждают перегрев насоса

В 2009 году компания Whale выпустила трюмную помпу Supersub 650 со встроенным «умным» управлением, а теперь модельный ряд расширился за счет насосов Supersub 1100, Orca 1300, Orca 2000 и Orca 3000. В этих моделях используется электронный, чувствительный к перемене поля выключатель, который определяет наличие воды по изменению ближнего электрического поля. При наличии воды переключатель запускает насос, как это делает обычный поплавковый уровень, однако для этого ему не требуется много воды. К тому же вероятность того, что насос сгорит в ее отсутствие, гораздо ниже, ведь за включение и выключение отвечают два разных датчика. Первый подает питание, когда вода поднимается на 5 см, а второй — когда уровень упал до 1,3 см. После срабатывания второго датчика предусмотрена 30-секундная задержка отключения, чтобы выбрать как можно больше воды. Работающее интеллектуальное управление создает ток всего 8 А. Модели Supersub 1100 и Orca 1300 (5000 и 5900 л/ч соответственно) имеют встроенные датчики и поместятся даже в самом тесном моторном отсеке. Orca 2000 и Orca 3000 (9100 и 13600 л/ч) требуют подключения внешних датчиков поля из-за особенной конструкции корпуса.



ИНТЕРНЕТ: www.whalepumps.com

ProDriPole

Осушитель воздуха

Новый осушитель воздуха ProDriPole позволяет без особых усилий понижать влажность в каютах яхты во время зимнего хранения. Его нужно просто подвесить в помещении, будто огромный освежитель воздуха, и в течение полугода он будет осушать воздух. ProDriPole не требует электричества, снабжен ловушкой для жидкости и стоит £ 29,95.

Если вы не хотите или не можете использовать береговое питание на зимней стоянке, то такой осушитель избавит каюты от плесени и затхлого запаха.

ИНТЕРНЕТ: www.prodripole.co.uk



Запах успеха

Как избавиться от запаха в накопительном танке

Компания Tek-Tanks выпустила инновационную систему устранения неприятных запахов в накопительном танке, в которой ключевую роль играют не сильные химикаты, а простой научный подход. Систему Sweettank легко установить самостоятельно, и она будет пробулькивать пузырьки воздуха через содержимое танка. Но, казалось бы, это должно лишь усилить неприятный запах.

В необработанных стоках сосуществуют аэробные и анаэробные (живущие без кислорода) бактерии, и запах является побочным продуктом жизнедеятельности последних. Если постоянно аэрировать сточные воды, то они насыщаются кислородом, который убивает анаэробные бактерии, следовательно, уходит и запах.

Sweettank подает воздух по шлангу с постоянной невысокой скоростью подобно аэратору в аквариуме, потребляя всего 3 Вт при постоянном токе 12 В, поэтому не будет быстро «сажать» аккумуляторы. Стоимость системы в Европе составляет £ 290.

ИНТЕРНЕТ: www.tek-group.co.uk



Система удаляет неприятный запах без использования химикатов

Звук под дождем

Bluetooth-колонки для палубы

Водонепроницаемые Hi-Fi Bluetooth-колонки iShower позволяют слушать музыку с телефона или плеера, когда тот находится в сухом и безопасном месте. Новинка предназначена для использования с мобильными устройствами на базе iOS, Android и другими аппаратами с поддержкой проигрывания музыки через Bluetooth. Вы можете слушать iShower в душе, бассейне или под дождем и брызгами в открытой лодке, оставив сам плеер в каюте, благо радиус приема у колонки достигает 60 м. iShower способен одновременно подключаться к пяти устройствам, снабжен крупными удобными кнопками и дисплеем с часами. Устройство питается от трех батареек AAA, которые обеспечивают до 15 часов работы, снабжено практичной подставкой, поставляется в белом и черном исполнении и стоит в Европе £ 60.

ИНТЕРНЕТ: www.ishowerinc.com



Не слишком большое устройство помещается в обычную сумку и может подключаться к нескольким проигрывателям

СТРАННОВЕДЕНИЕ

СУДНО МЕСЯЦА
LVR-17



Частная охрана от пиратов становится популярной

Что это такое?
57-футовая противопиратская лодка производства Zyvex Marine с максимальной скоростью 40 узлов и автономностью по топливу 1500 миль. Команда состоит из шести вооруженных специалистов по безопасности.

В чем ее особенность?
Лодка построена с использованием уникальной нанотехнологии Arovex на базе карбона. Предельно легкий, но прочный композитный материал имеет основу из углеволокна, пропитан усиленной углеродом смолой. На его разработку ушло 10 лет, а водоизмещение судна составляет всего 8 тонн.

Что у нее на борту?
Шесть коек, шесть амортизированных кресел, туалет, душ и небольшой камбуз. Кроме того, имеются гироскопические стабилизаторы, позволяющие долго идти в штормовых условиях. Площадок для стационарного вооружения нет, и экипаж полагается на обычное оружие, которое можно брать или не брать на борт в международных водах.

Какие двигатели у судна?
Все, что нам сказали на верфи,— у лодки гребные валы. Модель и мощность двигателей держат в секрете, но можно предположить, что для такого суперлегкого судна слишком мощные моторы не потребуются.

Сколько корпусов построено и для кого?
Построено или заказано пять лодок, две из которых служат или будут служить в компании Global Maritime Security Solutions в Абу-Даби. Скоро они отправятся в район африканского «рога». Спрос на частную охрану на воде быстро растет, и такие «перехватчики» могут стать весьма популярными.

Сколько они стоят?
LRV-17 обойдется в $ 2,5–3,5 млн, в зависимости от количества заказанных корпусов.

ИНТЕРНЕТ: www.zyvexmarine.com

НАВИГАЦИЯ

Техника, советы, мнения



Эксперт MBY
Тим Бартлет
E-mail: editor@mby.ru

Icom Marine Commander

Производитель радиостанций представил навигационную систему





Компания Icom, широко известная своими морскими радиостанциями, расширила спектр продуктов и вышла на рынок навигационных систем с устройством Marine Commander. Система общается с пользователем через 12-дюймовый дисплей, а ее «сердце» — защищенный от влаги процессорный модуль — располагается отдельно под палубой. Более того, полная система может использовать два взаимосвязанных процессора, которые передают информацию на два дисплея, каждый из которых, в свою очередь, можно разделить на четыре окна, выводящих получаемые из сети NMEA2000 данные радара, эхолота, картографии и камеры или инструментальную панель.

Если вы ярый приверженец новых технологий, то, вероятно, Marine Commander вас не заинтересует: вместо сенсорного экрана, Bluetooth и Wi-Fi производитель сосредоточился на старомодных ценностях. Разрешение дисплея всего 800 × 600 точек, зато он крепко сделан, не боится воды и снабжен крупными удобными кнопками, а японское качество говорит само за себя. И хотя картография C-MAP Max не обещает 3D-графику, она обеспечивает множество практических особенностей вроде опционального наложения данных AIS и ARPA (последние Icom называет ATA — Automatic Tracking Aid). Система обладает привлекательной стоимостью: базовая цена за дисплей начинается от £ 1074 и £ 2035 за процессор. Marine Commander, определенно, придется по душе консервативным яхтсменам для полупрофессионального использования.

ИНТЕРНЕТ: www.icomeurope.com

Обновление от Raymarine

Улучшенные многофункциональные дисплеи



Raymarine e165 с диагональю 15,4 дюйма

Компания Raymarine представила несколько многофункциональных дисплеев в новом черно-серебряном оформлении. По габаритам i50, i60 и i70 не различаются и повторяют размеры моделей линейки ST60, которым они пришли на смену.

Как и ST60, i50 имеет три буквенно-цифровых экрана: крупные цифры скорости, глубины и трехстрочный Tridata. Модель i60 предназначена в основном для парусных лодок и заменяет два аналоговых указателя направления ветра. Небольшая i40, призванная заменить ST40 на маленьких лодках, выводит информацию о скорости, глубине и направлении ветра в различных комбинациях, включая режим Bidata. Стоимость i40 составляет £ 174, i50 — £ 354 и £ 378 за i60. Кроме того, Raymarine выпустила претендента на звание флагмана линейки E — 15,4-дюймовый e165. Как и младшие модели, он снабжен не только сенсорным дисплеем, но ручками и кнопками. Трехпроцессорный e165 стоимостью £ 4675 обладает многозадачностью и благодаря наличию Bluetooth и Wi-Fi может передавать изображение на iPad и управляться дистанционно.

ИНТЕРНЕТ: www.raymarine.com

Ethernet для яхты

Новый стандарт для бортовых сетей

Национальная ассоциация морской электроники США обнародовала спецификации нового индустриального стандарта OneNet, который позволит передавать данные NMEA2000 и служебные сообщения через сеть Ethernet.

Несколько компаний уже используют Ethernet для обмена данными между собственными продуктами, поскольку сеть обладает высокой пропускной способностью. Именно это и нужно для трансляции потока данных от радара, эхолота или камеры на несколько дисплеев одновременно. Однако отсутствие единого стандарта создает определенные трудности по совмещению оборудования от разных производителей — это гораздо сложнее, чем подключить к компьютеру Macintosh принтер Epson. OneNet призван разрешить эту проблему, однако технический директор NMEA Стив Спитцер подчеркнул, что когда новый стандарт пройдет согласование во всех инстанциях (не ранее 2014 года), он не заменит NMEA2000. «OneNet лишь дополняет стандарт NMEA2000, — говорит Стив, — поскольку тот гарантирует передачу сообщений между сертифицированными устройствами, а IEEE 802.3 (Ethernet) такой гарантии дать не может».



Скорость обмена информацией между бортовыми устройствами с введением OneNet возрастет



Мощный тепловизор

Argus соревнуется с Raymarine

Возможно, для яхтсменов имя компании Argus, появившейся на выставке в Саутгемптоне, покажется незнакомым, но на рынке тепловизоров она не новичок и ведет бизнес с начала 1980-х годов. В списке ее клиентов значатся флоты Великобритании и США, а также многочисленные полицейские и пожарные службы.

Яхтенной публике представили две модели: TT и P Type, основанные на предназначенных для полиции устройствах, но выполненные в желтом, а не черном цвете. Аббревиатура TT расшифровывается как Thermal Torch (тепловой фонарь), и тепловизор длиной 30 см действительно напоминает фонарь, у которого вместо лампочки установлена специальная линза, а сзади, за окуляром — дисплей с разрешением 320 × 240. Эта модель предназначена для ближних дистанций, позволяет различать объекты размером с человека на расстоянии 300–400 м и стоит около £ 3400. Показанный на иллюстрации прибор P Type (£ 2670) уже больше напоминает традиционный тепловизор и работает на дистанции до 1300 м.

ИНТЕРНЕТ: www.argusdirect.com

Альманах для капитанов

Электронная версия для iPad-сетей



Reeds Almanac — популярное информационное издание для капитанов небольших яхт — теперь стало доступным для использования на iPad в виде электронной книги. Само приложение можно установить бесплатно, однако за получение данных необходимо заплатить: полное издание объемом 1000 страниц стоит £ 44,99 и охватывает 700 портов и марин от Дании до Азорских островов и более 7500 путевых точек. Как альтернативу можно приобрести пакет на один или несколько из семи регионов; каждый пакет обойдется в £ 29,99.

Помимо информации о портах, программа включает полные данные о приливах, которые доступны в режиме оффлайн. Если планшет подключен к Интернету, приложение также позволяет получать текущие погодные данные, синоптические карты и прогнозы на 72 часа. Устройство также является уникальным планировщиком маршрута, включая безопасные переходы под парусом.

ИНТЕРНЕТ: www.reedsnauticalalmanac.co.uk

Два пальца против одного

Первые МФД с «мультитачем»



До сих пор Furuno немного отставала в соревновании высокотехнологичных многофункциональных дисплеев, но теперь ситуация поменялась. Запуск нового семейства TimeZero Touch позволил оставить конкурентов позади. Главное их отличие не в том, что вся поверхность МФД покрыта стеклом, и не в наличии органов управления NavNet 3D. «Изюминка» TZtouch в том, что это первые на рынке устройства с технологией «мультитач». Здесь работают все уже знакомые пользователям сенсорных планшетов и смартфонов жесты вроде зуммирования двумя пальцами, а кроме того, реализовано и вращение. Для этого необходимо коснуться одним пальцем иконки собственного судна, а другим, словно циркулем, начать чертить окружность. В результате дисплей переключится из режима «сервер вверху» в режим «по курсу» или наоборот. Жест двумя пальцами вверх переключает режимы отображения 2D и 3D, а такой же горизонтальный жест от края до края дисплея позволяет вращать 3D-картинку. Но больше всего мне нравится сенсорная кнопка «Отмена» — с ней вы можете отменять все операции, которые были произведены после последнего включения прибора.

Сейчас доступны две модели TZtouch с диагональю 9 и 14 дюймов, которые стоят £ 4598 и £ 6006 соответственно.

ИНТЕРНЕТ: www.furuno.com


С НАМИ ЛЕГКО!
THE VOLVO PENTA GREEN COMMITMENT
Новинки шведского концерна на выставке «Московское Боут Шоу 2013»
павильон № 3, зал № 14
12-17 марта «Крокус Экспо», Москва
VOLVO PENTA
www.volvopenta.ru
РЕКЛАМА

АТП НЕВСКОЕ
АВТОТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ







Перевозки яхт и катеров

Перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов

Таможенные услуги



Мы оказываем услуги по организации перевозок по территории России, СНГ и Европы. Доставку катеров из Америки осуществляем при сотрудничестве финского морского агента Stella Group.

Опыт работы позволяет нам осуществлять грузоперевозки по оптимальным маршрутам, в кратчайшие сроки и за приемлемые цены, обеспечивая подготовку всех необходимых для этого документов.

+7 (812) 331–13–20
+7 (911) 25–000–75
www.atp–nevskoe.com
skype: **elena.nevskoe**





ПРОДАЕТСЯ ПРОЕКТ ДЛЯ ПРОИЗВОДСТВА МОТОРНОЙ ЛОДКИ В ВАРИАНТАХ:

с одним стационарным или с двумя подвесными двигателями
(модель предназначена также для нужд полиции, спасателей и армии).

Контракт включает:

техническую документацию, матрицу, оборудование для производства, техническую поддержку специалистов и прототип лодки. Проект позволяет сразу начать серийное производство.

Технические характеристики лодки:

ДЛИНА 7,8 м, ШИРИНА 2,6 м, ОСАДКА 0,95 м, ВЕС 1500 кг, МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ 102 км/ч

Информация по телефону +38640833233,
e-mail: anzhela.gregorec@gmail.com

REKLAMA

МЕТАЛСЕРВИС www.metalservis.ru

Заправочные станции для яхт и катеров



ЗАО "МеталСервис", Россия, 630126, г. Новосибирск, ул. Ключ-Камышенское плато, 28
тел./факс: +7 (383) 344-98-49, metalservis@mail.ru, www.metalservis.ru

GRIZZLY

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

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





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: ø 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 х 25 х 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

РЕКЛАМА



seajet

Для превосходной защиты выше и ниже ватерлинии

Seajet - seeing is believing!

Продажи в России:
г. Н. Новгород, наб. Гребного канала-11
e-mail: seajet@bk.ru
т.: (831) 230 30 93

ТехноМакс
торгово-сервисный центр

www.seajetpaint.ru

NORD BOAT
Продажа яхт · Сервис

WWW.NORDBOAT.RU
• +7 (812) 952–7950 • info@nordboat.ru •

DOMINATOR 62 S / 620

€ 999 000



Длина:	19,75 м.	Запас топлива:	3 700 л.
Ширина:	5,15 м.	Запас воды:	1 000 л.
Осадка:	1 м	Год выпуска:	2008

DOMINATOR 68 S

€ 1 150 000



Длина:	21,3 м.	Запас топлива:	5 000 л.
Ширина:	5,5 м.	Запас воды:	1 500 л.
Осадка:	1,6 м.	Год выпуска:	2007

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.	Год выпуска:	2008

KARNIC Cruiser 2965

€ 180 000



Длина:	10,3 м.	Запас топлива:	600 л.
Ширина:	3 м.	Запас воды:	135 л.
Осадка:	0,8 м.	Год выпуска:	2012

BENETEAU OCEANIS 55

€ 322 900



Длина:	16,78 м.	Кают:	3
Ширина:	4,96 м.	Спальных мест:	6
Осадка:	2,2 м.	Год выпуска:	2012

NORD STAR 40 Patrol

€ 599 000



Длина:	12,98 м.	Запас топлива:	1 600 л.
Ширина:	3,85 м.	Запас воды:	320 л.
Осадка:	0,9 м.	Год выпуска:	2011

г. Санкт-Петербург, Крестовский Остров, Южная дорога, д. 4, корп. 1.

ФУТОФ

8 (831) 415–75–27
www.катер52.рф



Sea Ray 185 Sport

— 2011 год
— прицеп в комплекте фирменный Sea Ray
— MerCruiser 4.3 MPI — 220 л.с.
— моточасы — 80

длина	ширина	масса	пассажиров	спальные места
5,49 м	2,29 м	840 кг	8	0

цена: 1 650 000 руб.



Four Winns 258 Vista

— 2008 год
— Volvo Penta 5.7 DP — 300 л.с.
— моточасы — 300

длина	ширина	масса	пассажиров	спальные места
7,92 м	2,59 м	2 830 кг	10	4

цена: 2 400 000 руб.



Four Winns 298 Vista

— 2000 год
— Volvo Penta 5.0 DP — 2 X 250 л.с.
— генератор и кондиционер
— 110 V

длина	ширина	масса	пассажиров	спальные места
8,84 м	3,10 м	3 900 кг	10	4

цена: 2 500 000 руб.



Galeon 390

— 2006 год
— Volvo Penta D4 — 2 X 225 л.с.
— моточасы — 1021
— генератор

длина	ширина	масса	пассажиров	спальные места
11,7 м	3,60 м	11 100 кг	12	6

цена: 10 000 000 руб.



Galeon 390

— 2009 год
— Volvo Penta D6 — 2 X 370 л.с.
— моточасы — 414
— генератор и кондиционер

длина	ширина	масса	пассажиров	спальные места
11,7 м	3,60 м	11 100 кг	12	6

цена: € 330 000



Monterey 315

— 2008 год
— Volvo Penta DP 5.0 — 2 X 270 л.с.
— моточасы — 140
— генератор и кондиционер

длина	ширина	масса	пассажиров	спальные места
10,4 м	3,13 м	4 440 кг	12	6

цена: 6 000 000 руб.

Лето
ЯХТ-КЛУБ

г. Нижний Новгород, п-ов Печерские пески, яхт-клуб «ЛЕТО»
8 (831) 415-05-05, 8 (831) 415-33-31
www.katernn.ru



доставка осуществляется
PONY EXPRESS
Курьерские услуги

ПОДПИСКА НА MOTOR BOAT & YACHTING

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

ПРЕНМУЩЕСТВА 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 MBY 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



ЖУРНАЛ О ЯХТИНГЕ В РОССИИ И ЗА ЕЕ ПРЕДЕЛАМИ www.mby.ru

MOTOR BOAT & 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

35 яхт-клубов

Распространение журнала на всех российских и международных выставках

С сентября 2012 – распространение в салонах бизнес-класса а/к «ТрансАэро» на рейсах Москва – Петербург

Кроме того, мы можем с уверенностью утверждать, что Motor Boat & Yachting читают во всех яхтенных компаниях России



ПО ВОПРОСАМ РАЗМЕЩЕНИЯ РЕКЛАМНЫХ ОБЪЯВЛЕНИЙ:

МОСКВА: +7 (903) 729 97 40
ПЕТЕРБУРГ: +7 (921) 973 87 12

Tel.: +7 (812) 655–50–02
+7 (960) 235–28–80

Андреевский Дом
УПРАВЛЯЮЩАЯ КОМПАНИЯ

Fax +7 (812) 600–79–59

Riva Venere 75



~~€ 2500 000~~
Уникальное предложение!
Только сейчас цена
€ 1 950 000

Ваша персональная элегантность!

Venere — это равновесие изысканности и инноваций, при этом оба качества здесь в полной гармонии и без ущерба друг другу.

Это поистине фантастичное судно, созданное по проекту дизайнеров Серджио Беретта и Мауро Микели из знаменитой студии Officina Italiana Design.

На яхте все подчинено сочетанию черного лака и светлого дубового шпона. Так, в салоне яхты кожаная мебель Borea, ковры производства Ruckstuh и градины изо льна, а также потолочное покрытие Ultraleather.

Светлые тона в каютах аналогичны дизайну верхней палубы. Вход во все каюты осуществляется через общий коридор. Одна каюта с двуспальной кроватью расположена в носовой части яхты. Еще две — с двумя кроватями посередине, и есть также большая каюта, которая разместилась во всю ширину корпуса судна.

И, конечно же, спальня самого владельца Riva Venere 75, находящаяся в кормовой части. Это очень светлое помещение, которое буквально дышит воздухом благодаря установленным квадратным иллюминаторам по обоим бортам. Здесь есть своя гардеробная с туалетным столиком, стол со стеклянной столешницей, рядом с которым расположились два кресла, в которых можно не спеша поработать в уединении.

Футуристический интерьер, дневной свет, оптические приемы дают «свежие» перспективы, открывают новые виды. Земным существам остается только любоваться ее небесными качествами.

Характеристики яхты Riva Venere 75:

- Верфь: RIVA
- Находится во Франции
- Статус: коммерческий
- Материал корпуса: стеклопластик
- Год выпуска: 2007
- Длина: 23 м (75 ф)
- Ширина: 5,72 м
- Осадка: 2,6 м
- Скорость: 23–29 узлов
- Двигатель: MTU 2 x 1524 л.с.
- Расход топлива: 500 л/час
- Число спальных мест: 8
- Количество кают: 4
- Размещение команды: 3 в 2х каютах
- Вспомогательное судно Williams 3,85 м в длину, 100 л.с.
- Гидроцикл
- Снаряжение для дайвинга









Год постройки 2009 **Длина** 16,74 м **Ширина** 4,70 м **Осадка** 2,30 м **Двигатель** Volvo Penta 132 kW (179 л.с.) **Категория** A, Ocean **Количество кают** 4 (3 санузла) **Спальных мест** 6 **Паруса** Elwstrom EPEX с гидравлическими скрутками. Геннакер. **Полный комплект навигационного оборудования, радар, автопилот, спутниковая связь. Место стоянки** Словения **Цена** € 800'000



Год постройки 2011 **Идеальное состояние. Растаможена и зарегистрирована в России. Санкт Петербург. Длина** 9,42 м **Ширина** 3,18 м **Осадка** 1,80 м. **Водоизмещение** 4,35 т. **Двигатель** Yanmar 22 л.с. **Топливный бак** 100л. **Пресная вода** 200 л. **Категория** A (Ocean) **Площадь парусности** 50,5 кв.м. **Высота с мачтой** 14,35 м. **Две каюты. Радар, чартплоттер, автопилот, рация. Электрические шкотовые лебедки. Отопитель Webasto. Тиковая палуба. Электрическая якорная лебедка. Цена** € 189'000

Jonacor marine

Fairline Squadron 74



Год постройки 2002 **Длина** 22,68 м **Ширина** 5,69 м
Осадка 1,61 м **Двигатели** 2 x MTU 12V 2000 M91
Место стоянки Санкт-Петербург **Цена** € 1'400'000

Nord West 420 Flybridge



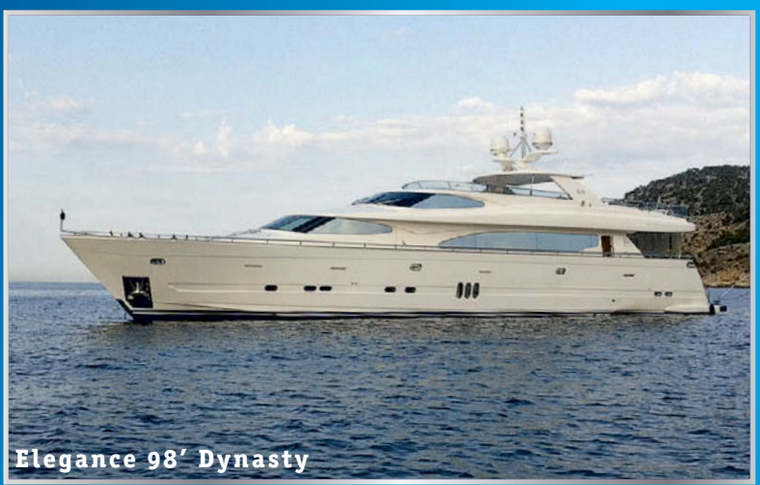
Год постройки 2010 **Длина** 13.50 м **Ширина** 3.90 м
Двигатели 2 x Volvo Penta IPS 600 (435 л.с. каждый)
Место стоянки Сардиния **Цена** € 520'000

Elling E4



Год постройки 2007 **Длина** 14.95 м **Ширина** 4.25 м
Двигатели 2x Cummins 425 л/с
Место стоянки Черное море **Цена** € 450'000

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** € 1'200'000

Buster XXL AWC



Год постройки 2009 **Длина** 6,35 м **Ширина** 2,40 м
Осадка 0,35 м **Двигатель** HONDA 150 л.с.
Место стоянки Санкт-Петербург **Цена** 3'000'000 рублей

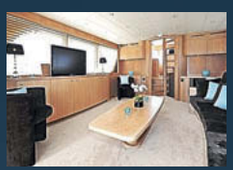
197022, Санкт-Петербург,
Песочная наб., 18, литер А, пом. 5Н,
+7 (921) 909 56 55 +7 (921) 961 98 24 +7 (812) 702 47 70
info@jonacor-marine.ru
www.jonacor-marine.ru

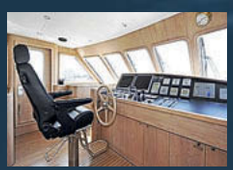
Брокеражные яхты из Голландии от компании «Adventor Yachts»

Vripack 2000

СПЕЦПРЕДЛОЖЕНИЕ







2009 г.в. Цена: € 1 495 000

Океанское экспедиционное стальное судно (еврокатегория мореходности — «А» (Ocean) дизайнерской студии Vripack, построенное по спецпроекту на известной верфи Altena Yachting. Практически новая яхта (наработка 360 часов) в идеальном состоянии. Стабилизаторы качки (Vetus stefan 07. Multisea II Najad). Два поста управления. Носовое и кормовое гидравлические подруливающие устройства. Прекрасный флайбридж с краном и скоростным рибом. Три каюты (6 спальных мест + салон + отдельная четвертая каюта шкипера). Отделка всех жилых помещений полированным тиком. Палуба — тик.

Размерения: **19,99 x 6,00 x 1,50 м** | Водоизмещение: **ок. 58 т**
Двигатели: **2 x Volvo D6 по 280л.с.** | Скорость: **9 узлов**
Топливный бак: **8.000 л (4 бака по 2.000 л)** | Бак пресной воды: **1 500 л**
Генератор: **Mastervolt Whisper 12 ULTRA 12 kW.** | Инвертор: **Mastervolt Sine 24/2500 W.**
Якорные лебедки: 2 гидравлические. | Душевые/туалеты: 2/3.

Центральное отопление + кондиционирование всех помещений. ТВ, видео, аудио.
Хорошо оборудованный камбуз: керамическая плита 4 к., 3 холодильника, 2 морозильника, стиральная машина, посудомоечная машина и т.д. Навигационное оборудование Raymarine, включая радар, автопилот, эхолот, картплоттер и т.д.

VDH 2000 Superior

Океанский полуглиссер. 2010 г.в. Цена: € 995 000







Современная стальная практически новая океанская (еврокатегория мореходности — «А» (Ocean) полуглиссирующая яхта с флайбриджем. Броский агрессивный дизайн. Стиль — хайтек. Окраска — металлик. 4 каюты (8 спальных мест + салон). Скорость до 24 узлов (круизная — 16 уз.). Активные успокоители качки. Два поста управления. Встроенный опреснитель воды. 2 подрул. устройства с гидроприводом. Центральное отопление. Кондиционирование всех помещений. 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.

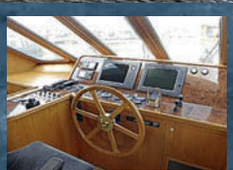
Размерения: **18.90 x 5.50 x 1.25м** | Водоизмещение: **38 т** | Генератор: **Onan 11 кВт.**
Двигатели: **2 x Iveco по 825 л.с.** | Запас топлива: **4300 л** | Запас воды: **1200 л**
Якорная лебедка — электро. | 2 санузла/2 душа.

Навигационное оборудование Simrad — полный комплект, включая радар, автопилот, эхолот, картплоттер и т.д.

Eurotrawler 1700







Экспедиционная яхта 2006 г.в.

Цена: € 485 000. Возможна покупка без НДС, цена: € 399 000.

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.

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...

elling

boot Düsseldorf

Приглашаем посетить
международную выставку яхт и катеров
в Дюссельдорфе — Boot Dusseldorf 2013
с 19 по 27 января
Ждем Вас, как всегда, в зале № 15
На стенде будет представлен Elling E4 Ultimate
возможен тест драйв на верфи





Легендарный голландский бренд ELLING – это:

Категоря мореходности Евросоюза - “A” 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
Корпус – полностью армированный твароном (аналог кевлара) стеклопластик, что значительно повышает общую и местную прочность, а главное ударостойкость конструкции
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
Обитаемость, как у 60-футовой экспедиционной яхты - 3 каюты, 2 салона, 2 санузла с отдельными душевыми
Размерения: длина - 13,80 / 14,95 ширина - 4,25 осадка - 1,25

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

adventor yachts

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







Princess 42, 2006г. 780 м.ч. Санкт-Петербург. Цена: 430’000 €

Длина: 13,48 метров
Ширина: 4,14 метров
Топливный бак:1362 л.
Количество кают: 2

Двигатель: Twin Volvo Penta TAMD 74 (2x430 л.с). Генератор 7кВт
Спутниковое телевидение, климат-контроль во всех каютах, аудио система премиум-класса, разъездной тендер в комплекте. Плановое обслуживание, отличное тех. состояние, растаможена.







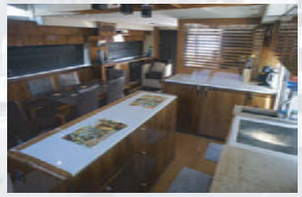
Hanse 415, 2012 год,. 40 моточасов. Котка. Цена: 155’000 €

Длина: 12,40 метров
Ширина: 4,17 метров
Осадка: 2,10 метров
Количество кают: 3

Двигатель: Volvo D2-40, 27,9kW / 38 HP
Автоматический стаксель, сдвоенные штурвалы, откидная купальная платформа, аудиосистема премиум-класса. Отличное состояние, дилерская лодка. Не растаможена.





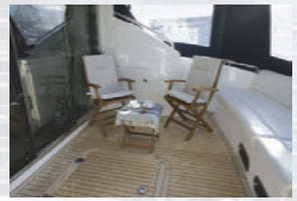


Fairline Squadron 68, 2008 г. 460 м.ч. Италия. Цена: 1’300’000 €

Длина: 22,18 метра
Ширина: 5,40 метра
Топливный бак: 4044л
Количество кают: 4

Двигатель: Twin Man (2x1360 л.с) Генератор: Onan 22,5 kW
Тендер в комплекте, большая каюта экипажа, климат контроль, опреснитель, гидравлическая купальная платформа, спутниковое ТВ. Вн.отделка- тёмный орех, отличное состояние, ex VAT







Princess 50, 2008г. 390 м.ч. Санкт-Петербург. Цена: 795’000 €

Длина: 15,32 метра
Ширина: 4,47 метра
Топливный бак: 1836 л.
Количество кают: 3

Двигатель: Twin Volvo Penta D11 (2x670 л.с), Генератор 11 кВт
Спутниковое тв, климат-контроль во всех каютах, ледогенератор, аудиосистема Bose, установлен яхт-контроллер, кран-балка Постоянный матрос, отличное состояние. Растаможена.

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
- ЗИМНЯЯ И ЛЕТНЯЯ СТОЯНКИ

scan

PRINCESS MERIDIAN YACHTS Moody Hanse FJORD



Галкин Александр
Брокеражные яхты

COBALT BOATS

JUST FOR YOU



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)



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)



243 | Длина 7.29 м | Ширина 2.59 м | Mercruiser 8.2 HO BRAVO 3 430 (Hp)



26SD | Длина 8.38 м | Ширина 2.59 м | Mercruiser 8.2 BRAVO 3 430 (Hp)



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

SMART YACHTS

www.smarine-yachts.com
www.smartyachts.ru
+7(495)999-37-04
+7(495)215-02-26

Отделы продаж:
Konig Motor Club Москва, 3й Силикатный проезд 4, к.1 стр.1
Яхт-Клуб СПАРТАК, г. Долгопрудный, ул. Набережная, 4А
Монако, 16 Quai Charles Ray 98000 Monaco

Formula 353 FAS³TECH



Длина 10.74 м
Ширина 2.51 м
Приблизительный вес 4,309 кг
Объём топливного бака 564 л



506 455 $
ЯХТА В МОСКВЕ

Mercury Racing Twin 525 EFI ITS Bravo One XR
Запас пресной воды 72 л
Высота над водой 1.63 м
Осадка 0.91 м

Formula 290 FX4



Длина 8.84 м
Ширина 2.74 м
Приблизительный вес 4,060 кг
Запас пресной воды 79 л



299 500 $
ЯХТА В ТОЛЬЯТТИ

Mercruiser Twin 377 MAG Bravo Three
Высота над водой 1.77 м
Осадка 1.02 м
Объем топливного бака 462 л

Formula 300 CRUISER



Длина 8.97 м
Ширина 2.92 м
Приблизительный вес 4,309 кг
Запас топливного бака 405 л



265 500 $
В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ

Mercruiser Twin 350 MAG Bravo Three
Запас пресной воды 100 л
Высота над водой 3.15 м
Осадка 0.91 м

Formula 330 CRUISER



Длина 10.08 м
Ширина 3.35 м
Приблизительный вес 6,396 кг
Запас пресной воды 189 л



389 000 $
ЯХТА В МОСКВЕ

Mercruiser Twin 377 MAG Bravo Three
Объём топливного бака 681 л
Высота над водой 3.15 м
Осадка 0.86 м

Formula 240 SUN SPORT



Длина 7.32 м
Ширина 2.59 м
Приблизительный вес 2,268 кг
Запас пресной воды 38 л



142 800 $
ЯХТА В МОСКВЕ

Mercruiser 350 MAG Bravo Three
Объем топливного бака 227 л
Высота над водой 1.42 м
Осадка 0.91 м

Formula 240 BOWRIDER



Длина 7.32 метров
Ширина 2.59 метров
Приблизительный вес 2,268 кг
Объем топливного бака 227 литров



158 000 $
ЯХТА В РЫБИНСКЕ

Mercruiser 8.2 MAG Bravo Three X
Запас пресной воды 38 литров
Пассажировместимость 7 человек
Осадка 0.91 метров

Formula 290 SUN SPORT



Длина 8.84 м
Ширина 2.74 м
Приблизительный вес 4,060 кг
Запас пресной воды 79 л



265 000 $
ЯХТА В МОСКВЕ

Mercruiser Twin 350 MAG Bravo Three
Высота над водой 1.77 м
Объём топливного бака 462 л
Осадка 1.02 м

Formula 270 SUN SPORT



Длина 8.23 м
Ширина 2.59 м
Приблизительный вес 2,812 кг
Запас пресной воды 53 л



185 000 $
ЯХТА В РЯЗАНИ

Mercruiser 8.2 MAG Bravo Three X
Высота над водой 2.52 м
Объем топливного бака 462 л
Осадка 1.02 м

Formula 382 FAS³TECH



Длина 11.68 м
Ширина 2.51 м
Приблизительный вес 4,740 кг
Объем топливного бака 738 л



от 494 500 $
ЯХТА В США

Mercury Racing Twin 700 SCI NXT
Запас пресной воды 72 л
Высота над водой 1.66 м
Осадка 0.84 м

FORMULA

Американская Formula, неустанно следующая философии бескомпромиссного качества каждой детали, в настоящее время занимает первое место на рынке моторных лодок. История компании отражает постоянную эволюцию яхт, проявлениями которой являются корпус, созданный по технологии FAS3TECH™, новые серии Sports и Sun Sports, роскошные модели Performance Cruiser.

Отличные эксплуатационные характеристики, высокая надежность и последние технологические разработки – это лишь некоторые характеристики, благодаря которым владельцы Formula получают полное удовлетворение от морских прогулок. Многолетнее использование материалов высшего качества, профессиональное мастерство и высококвалифицированные разработки делают продукцию FORMULA поистине надежной, чего ожидают и заслуживают ее владельцы..

GRAND SOLEIL

Более 36 лет яхты Grand Soleil (верфь Cantiere del Pardo) являются иконами итальянского стиля и непревзойденными образцами для подражания в яхтенной индустрии. Можно скопировать дизайн яхт Grand Soleil, но никогда не получится повторить идеологию и принципы верфи: постройка комфортабельных океанских яхт с выдающимися гоночными характеристиками. Grand Soleil -это Ferrari яхтенного мира!

GRAND SOLEIL 39'







от 197 000 €

Длина 12.20 м
Ширина яхты 3.70 м
Осадка 2.40 м
Водоизмещение 7.350 кг

Спальных мест 6/8
Площадь парусов 82 кв.м.
Емкость топливного бака 185 л
Запас пресной воды 320 л
Двигатель Volvo Penta 29 л.с.

GRAND SOLEIL 46'







511 000 €

ЛОДКА В ИТАЛИИ

Длина 14.08 м
Ширина яхты 4.31 м
Осадка 2.55 м
Водоизмещение 10200 кг

Кают/мест 3/6
Площадь парусов 228,90 м2
Емкость топливного бака 250 л
Запас пресной воды 450 л
Двигатель Volvo Penta 55 л/с

CUTWATER 26

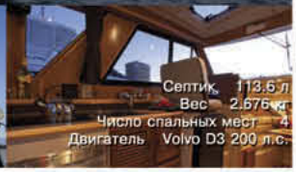


267 000 $
ЯХТА В РЫБИНСКЕ



Длина 9.16 м
Ширина 2.59 м
Осадка 0.71 м
Емкость топливного бака 302.8 л
Запас пресной воды 151.4 л





Септик 113.6 л
Вес 2.676 кг
Число спальных мест 4
Двигатель Volvo D3 200 л.с.

CUTWATER 28



305 000 $
ЯХТА В МОСКВЕ



Длина 9.85 м
Ширина 2.59 m
Осадка 0.71 м
Емкость топливного бака 378.5 л
Запас пресной воды 151.4 л

Септик 113.6 л
Число спальных мест 6
Вес 3.084 кг
Двигатель Volvo D4 230 л.с.

CUTWATER

Новинка на арене семейных морских прогулок! Торговая марка Cutwater создала новый способ мышления о том, как круизеры должны доставлять полное и незабываемое удовольствие при морских прогулках. Как и все значимые инновации, это новое мышление основано на богатом опыте и испытанных достижениях в области проектирования и строительства прогулочных катеров.

Компания Cutwater Boats производит две одномоторные модели, каждая из которых является современной интерпретацией классического стиля новой Англии, предлагая исключительный внутренний объем, длинный список стандартных характеристик и революционно новую форму корпуса, которая сочетает в себе ряд гидродинамических дизайнерских элементов, обеспечивающих комфорт при поездке, высокую скорость, экономичность, мощность и удобство управления.

*Цены указаны с учетом доставки в Россию и таможенной очистки

SMART YACHTS

www.smarine-yachts.com
www.smartyachts.ru
+7(495)999-37-04
+7(495)215-02-26

Отделы продаж:
Konig Motor Club Москва, 3й Силикатный проезд 4, к.1 стр.1
Яхт-Клуб СПАРТАК, г. Долгопрудный, ул. Набережная, 4А
Монако, 16 Quai Charles Ray 98000 Monaco

ATLANTIS VERVE 36









Длина 11,93 м
Ширина 3,84 м
Вместимость топливного бака 800 л
Вместимость бака для воды 250 л
Количество спальных мест 2+2

Ванная комната 1
Max разрешенное количество человек 12
Категория B
Двигатели 2 x VOLVO PENTA D6 370 HP

ATLANTIS 34





Длина 10,25 м
Ширина 3,50 м
Вместимость топливного бака 650 л
Вместимость бака для пресной воды 185 л
Количество спальных мест 4

Ванные комнаты 1
Max разрешенное количество человек 10
Категория B
Двигатели 2 x 220 mHP (162 kW) Volvo D3 Stern Drive

ATLANTIS 38





Длина 10,62 м
Ширина 3,60 м
Вместимость топливного бака 760 л
Вместимость бака для пресной воды 1851 л
Количество спальных мест 4

Ванные комнаты 1
Max разрешенное количество человек 12
Категория B
Двигатели 2xVolvo Penta D4-300

ATLANTIS 44





Длина 13,43 м
Ширина 4,25 м
Вместимость топливного бака 900 л
Вместимость бака для пресной воды 350 л
Количество спальных мест 4+2

Ванные комнаты 2*
Max разрешенное количество человек 12
Категория B
Двигатели 2 x Volvo Penta D6 400

ATLANTIS 48





Длина 15,36 м
Ширина 4,42 м
Вместимость топливного бака 1700 л
Вместимость бака для пресной воды 420 л
Количество спальных мест 4+2

Ванные комнаты 2
Max разрешенное количество человек 14
Категория B
Двигатели Cummins 2 x QSC 8.3 600HP

ATLANTIS 58









Длина 18,89 м
Ширина 4,89 м
Вместимость топливного бака 3000 л
Вместимость бака для пресной воды 650 л
Количество спальных мест 6+2

Ванные комнаты 3
Max разрешенное количество человек 14
Категория B
Двигатели MAN 2 x 1000 HP (2x735 Kw) / 1200 HP (2x882 Kw)

ATLANTIS
by AZIMUT | BENETTI

Спортивная линейка от самого именитого итальянского производителя – AZIMUT/BENETTI GROUP! Верфь представляет круизные катера и моторные яхты от 34 до 58 футов и является бесспорным лидером в этом сегменте. Отличительной чертой яхт ATLANTIS является безупречный дизайн в сочетании с высочайшим качеством исполнения и функциональностью. История успеха верфи началась в 2001 году и продолжается сегодня – моторная яхта ATLANTIS 34 была признана лучшей яхтой 2012 года! Невозможное возможно – моторная яхта от знаменитого производителя по лучшей цене!

SMART Yachts - эксклюзивный дилер Atlantis by AZIMUT/BENETTI, MARQUIS Yachts, DOMINATOR, Grand Soleil, Formula, Cutwater, Ocean king, Adagio Yachts, Bering Yachts, Flash Catamarans. Также SMART Yachts предлагает огромный выбор яхт в ЧАРТЕР и БРОКЕРАЖ по всему миру.

























Уникальное сочетание высочайших стандартов качества от американского производителя с итальянским дизайном от Nuvolari-Lenard! MARQUIS – это моторные яхты класса А – верфь обладает производством полного цикла, что является гарантом высочайшей надежности для каждой яхты.

MARQUIS представляет моторные яхты от 42 до 72 футов, в линейке производителя Вы сможете найти как модели с флайбриджем, так и спортивные яхты с закрытым салоном. Самые современные технологии умело используются командой профессионалов, состоящей из опытных дизайнеров, инженеров и специалистов по моделированию. А лучший расход топлива при высоких скоростных характеристиках гарантируется приводом IPS от Volvo Penta!

CHAPARRAL

























Длина, м: 10.21 Топливо, л: 662
Ширина, м: 3,20 Спальных мест: 6
Двигатель: Twin Volvo 5,7 GXI
EVC JOYSTICK DP (2x320 л.с.)

Длина, м: 7,77 Топливо, л: 273
Ширина, м: 2,59 Вместимость: 14 чел.
Двигатель: Volvo V8 - 380CE DP
(380 л.с)

Длина, м: 6,81 Топливо, л: 189
Ширина, м: 2,59 Вместимость: 12 чел.
Двигатель: Mercury 5,7 350 MAG DTS B3
(300 л.с.)

АДМИРАЛ
МАРКЕТ МАРИН

Эксклюзивный дистрибьютор на территории России
www.admiral-group.ru (495) 925-77-06 www.shopmarine.ru

marex

KINGFISHER HARBERCRAFT

CROWNLINE



















Длина, м: 11,37 Вместимость: 9 чел.
Ширина, м: 3,50 Топливо, л: 650
Двигатель: Volvo D6 435 EVC (435 л.с.)

Длина, м: 8,3 Сухой вес: 2041 кг
Ширина, м: 2,6 Топливо, л: 530
Под подвесной двигатель
(максимально 300 л.с.)

Длина, м: 8,74 Вместимость: 8 чел.
Ширина, м: 2,59 м Топливо, л: 284
Двигатель: MerCruiser 350 Mag MPI
Bravo III (300 л.с.)

SEALINE



T60 Aura Спецпредложение

Поставка ..... июнь 2013
Длина ..... 18,68 м
Ширина ..... 4,87 м
Осадка ..... 1,57 м
Двигатели ..... 2 x Volvo Penta Diesel D13, 2 x 900 л.с.



F48 454 400 фунтов стерлингов (на верфи)

Поставка ..... весна 2013
Длина ..... 15,44 м
Ширина ..... 4,48 м
Осадка ..... 1,25 м
Двигатели ..... 2 x CMD QSB 5.9 – 480л.с. – Zeus Pod Drive



SC42 295 800 фунтов стерлингов (на верфи)

Поставка ..... весна 2013
Длина ..... 13,90 м
Ширина ..... 4,48 м
Осадка ..... 0,98 м
Двигатели .... 2 x Volvo Penta D6 – 330л.с. – Duoprop Sterndrive



F42 367 900 фунтов стерлингов (на верфи)

Поставка в РФ ..... весна 2013
Длина ..... 13,90 м
Ширина ..... 4,48 м
Осадка ..... 1,30 м
Двигатели ..... 2 x Volvo Penta IPS 600 – 435л.с. – Pod Drive



SC35 183 900 фунтов стерлингов (на верфи)

Поставка в РФ ..... весна 2013
Длина ..... 11,83 м
Ширина ..... 3,77 м
Осадка ..... 1,09 м
Двигатели ... 2 x Volvo Diesel D4 – 260hp – Duoprop Sterndrive



F34 220 000 фунтов стерлингов (цена в Москве)

Местонахождение ..... Москва
Год выпуска 2009
Длина ..... 10,80 м
Ширина ..... 3,31 м
Двигатели ..... 2 x Volvo Penta D4 260 л.с.

PREMIUM YACHTS

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@sealine-yachts.ru
www.sealine-yachts.ru

РЕКЛАМА

Papa Joe

• Цена: **€ 2.8 млн,** цена снижена с € 3.3 млн •

• **Стальная парусная яхта** •

• Верфь: **Mastori Yachts, Бодрум, Турция** •

• Классификация: **R.I.N.A** • Год постройки: **июль 2007** •

• Место стоянки: **Бодрум, Турция** • Длина: **34 метра** •

• Скорость: **крейсерская 12 узлов, макс. 13 узлов** •

• Каюты: **5 кают для 10–12 гостей** •

• Команда: **капитан + 5 членов экипажа** •

Флаг: Турция (яхта зарегистрирована в международном регистре Турции, который предоставляет владельцу яхты целый ряд преимущества, в том числе освобождает от уплаты налогов с доходов и прочих институциональных налогов и сборов).

Яхта имеет превосходную историю в качестве чартерного судна в турецких и греческих водах и может быть продана с сохранением текущего чартреного и операционного менеджмента, осуществляемого сегодня русскоговорящим брокером, работающим в Бодруме.

Потенциальный покупатель может рассматривать судно как для эксплуатации в чартере, так и полностью для частного использования, либо выбрать оба вида эксплуатации.

Использование яхты в чартере позволяет полностью компенсировать операционные и прочие ежегодные расходы на содержание. Вся финансовая отчетность (доходы от чартера, ежегодные расходы и прочее) доступна и может быть предоставлена потенциальному покупателю.







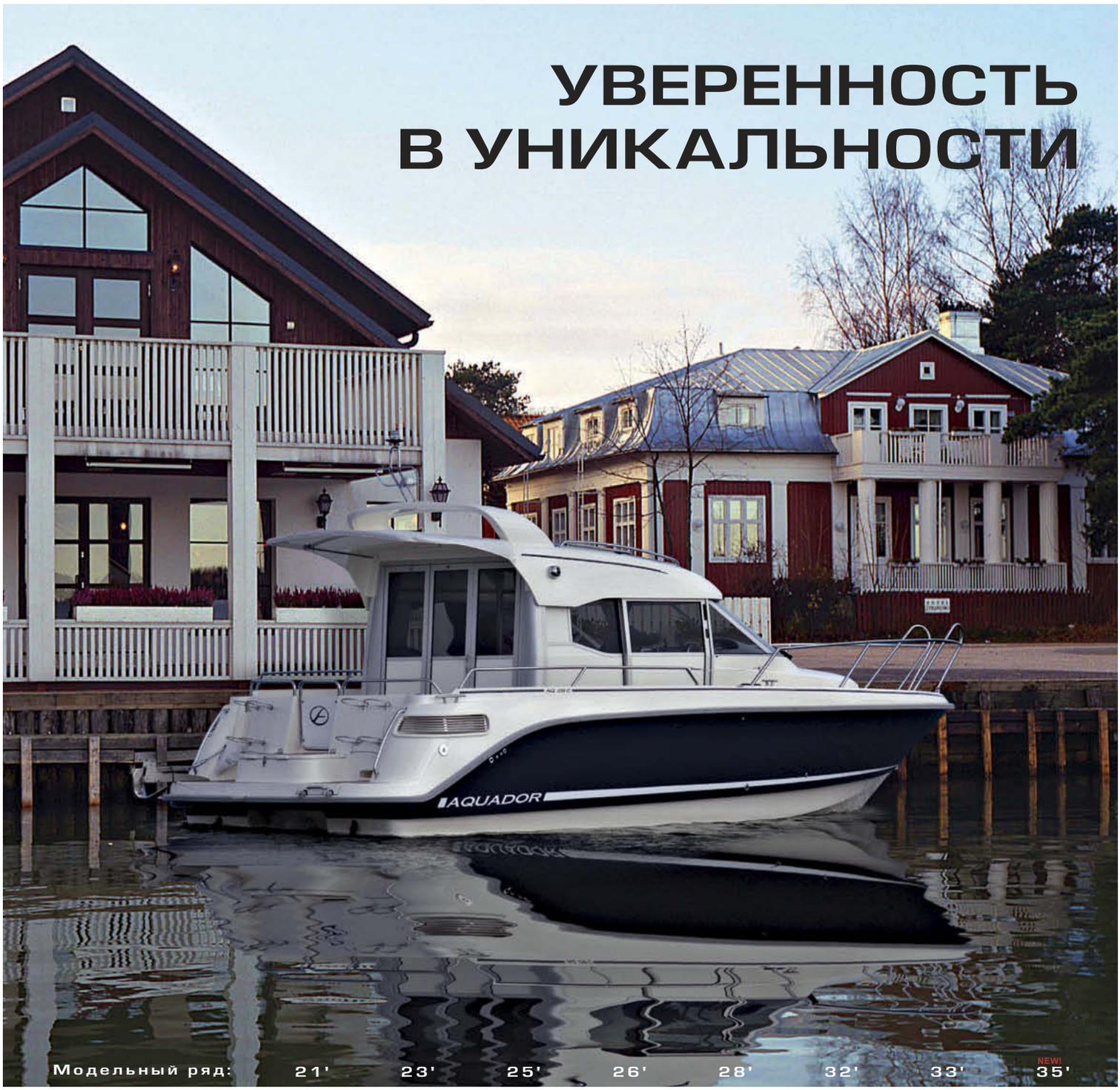


ПО ВОПРОСАМ ПРИОБРЕТЕНИЯ ИЛИ ЧАРТЕРА:

Оксана Зотова, офис: +90-252-316-9557, моб.: +90-541-340-1340, e-mail: oksana@bluepointyachting.com

РЕКЛАМА

УВЕРЕННОСТЬ В УНИКАЛЬНОСТИ





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.

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.aquadorboats.fi, www.htmarine.ru, htmarine@mail.ru

AQUADOR

Наработка 1900 м/ч



Azimut 43 — 370.000 €

С двигателями (x2)
Cummins 5,9 QSB 425 л.с.

Год	2006
Местонахождение	Пермь
Длина / ширина, м	12,90 / 4,22
Осадка, м	1,27
Каюты	2

Наработка 950 м/ч



Azimut 42 — 400.000 $

С двигателями (x2)
CAT 370 л.с.

Год	2001
Местонахождение	Москва
Длина / ширина, м	13,21 / 4,12
Осадка, м	1,10
Каюты	3

Наработка 150 м/ч



Azimut 45 — 850.000 €

С двигателями (x2)
Cummins QSB 5.9 480 л.с.

Год	2012
Местонахождение	Москва
Длина / ширина, м	13,78 / 4,31
Осадка, м	1,23
Каюты	3

Наработка 300 м/ч



Princess 54 — 700.000 $

С двигателями (x2)
Volvo Penta D13 768 л.с.

Год	2007
Местонахождение	Мармарис
Длина / ширина, м	16,57 / 4,57
Осадка, м	1,27
Каюты	3+1

Наработка 1600 м/ч



Princess 57 — 550.000 €

С двигателями (x2)
Volvo Penta D9 715 л.с.

Год	2005
Местонахождение	Санкт-Петербург
Длина / ширина, м	17,37 / 4,83
Осадка, м	1,27
Каюты	3+1

Наработка 650 м/ч



Azimut 55 — 545.000 €

С двигателями (x2)
CAT C23 710 л.с.

Год	2006
Местонахождение	Анапа
Длина / ширина, м	17,51 / 4,75
Осадка, м	1,23
Каюты	3+1

Наработка 255 м/ч



Azimut 62 — 1.390.000 €

С двигателями (x2)
1150 л.с. CAT C18

Год	2009
Местонахождение	Москва
Длина / ширина, м	19,25 / 5,06
Осадка, м	1,50
Каюты	3+1

Наработка 970 м/ч



Majesty 66 — 1.260.000 $

С двигателем
CAT 1000 л.с.

Год	2004
Местонахождение	Республика Корея
Длина / ширина, м	20,12 / 5,49
Осадка, м	1,22
Каюты	4+1

Наработка 550 м/ч



Fairline Squadron 68 — 830.000 €

С двигателями (x2)
HP MAN 1360 л.с.

Год	2007
Местонахождение	Италия
Длина / ширина, м	20,57 / 5,40
Осадка, м	1,50
Каюты	4+1

ООО «Акватехника»

Т.: +7 (495) 980-77-00; +7 (495) 799-79-15
E: mr@ultraboats.ru | www.ultraboats.ru
www.azimutyachts.ru

AQUATECHNICA



Sessa C46 **550.000 €**

С двигателями (x2)
Volvo 600 IPS

Год	2008
Местонахождение	Иркутск
Длина / ширина, м	14,86 / 4,27
Осадка, м	0,97
Каюты	2

Наработка 1700 м/ч



Azimut 50 **450.000 €**

С двигателями (x2)
CAT C12 669 л.с.

Год	2004
Местонахождение	Москва
Длина / ширина, м	16,02 / 4,72
Осадка, м	1,21
Каюты	3+1

Наработка 1080 м/ч



Azimut 50 **650.000 €**

С двигателями (x2)
CAT C12 715 л.с

Год	2007
Местонахождение	Москва
Длина / ширина, м	16,02 / 4,72
Осадка, м	1,21
Каюты	3

Наработка 1150 м/ч



Azimut 55 **570.000 €**

С двигателями (x2)
CAT C23 710 л.с.

Год	2006
Местонахождение	Москва
Длина / ширина, м	17,51 / 4,75
Осадка, м	1,23
Каюты	3+1

Наработка 250 м/ч



Azimut 58 **1.100.000 €**

С двигателями (x2)
MAN R6 800 л.с.

Год	2008
Местонахождение	Москва
Длина / ширина, м	17,80 / 4,95
Осадка, м	1,37
Каюты	3+1

Наработка 870 м/ч



Fairline Targa 62 **750.000 €**

С двигателями (x2)
CAT C12 1035 л.с.

Год	2007
Местонахождение	Санкт-Петербург
Длина / ширина, м	18,88 / 4,76
Осадка, м	1,65
Каюты	3+1

Наработка 300 м/ч



Azimut 68 Evolution **1.200.000 €**

С двигателями (x2)
MAN V12 1360 л.с.

Год	2008
Местонахождение	Хорватия
Длина / ширина, м	21,60 / 5,60
Осадка, м	1,45
Каюты	4+1

Наработка 440 м/ч



Azimut 75 **1.750.000 €**

С двигателями (x2)
MAN 1360 л.с.

Год	2009
Местонахождение	Италия
Длина / ширина, м	22,90 / 5,60
Осадка, м	1,70
Каюты	4+1

Наработка 750 м/ч



Azimut 80 **2.500.000 €**

С двигателями (x2)
CAT C32 1570 л.с.

Год	2008
Местонахождение	Москва
Длина / ширина, м	25,34 / 5,80
Осадка, м	1,80
Каюты	4+1

ООО «Акватехника»

T.: +7 (495) 980-77-00; +7 (495) 799-79-15
E: mr@ultraboats.ru | www.ultraboats.ru
www.azimutyachts.ru

AQUATECHNICA

МЕНЕДЖМЕНТ ЯХТ

УПРАВЛЕНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВОМ

КУПЛЯ-ПРОДАЖА

ЧАРТЕР

EVENT
450 000 ЕВРО*

ДЛИНА 60.65м
ВЕРФЬ Amels
ГОД 2013
СКОРОСТЬ 16.5 узлов
КАЮТЫ 6
ГОСТИ 12
КОМАНДА 16

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АГЕНТ



ARKLEY
450 000 ЕВРО*

ДЛИНА 60м
ВЕРФЬ Lürssen
ГОД 2009
СКОРОСТЬ 16 узлов
КАЮТЫ 6
ГОСТИ 12
КОМАНДА 15

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АГЕНТ



OKKO
150 000 ЕВРО*

ДЛИНА 40.8м
ВЕРФЬ Mondo Marine
ГОД 2012
СКОРОСТЬ 14 узлов
КАЮТЫ 5
ГОСТИ 10
КОМАНДА 7

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

МОНАКО +377 97 98 38 80
МОСКВА +7 964 576 80 85

Princess 95MY (ref. 019), 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 во Франции.

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

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	2.470.000 USD
Спальных мест	10		

Яхта растоможена. Находится в Москве.

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.

Fairline Squadron 58 (ref. 008), 2006



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.

ООО “ЯХТ-Трейд”

Москва, Ленинградское шоссе, 39

тел.: +7 (495) 727 11 00, +7 (985) 201 01 01

www.nordmarine.ru, brokerage@nordmarine.ru

ПРОДАЖА | TRADE IN

Princess V42 (ref. 595), 2012



Длина	12.75 м	Двигатель	2 x VOLVO D6-350DP
Ширина	3.73 м	Мощность	2 x 350 л.с.
Осадка	0.92 м	Наработка	220 м/ч
Каюты	2	Стоимость	32 650 000 RUB
Спальных мест	4		

Яхта новая. Идеальное состояние. ГИМС.

Princess 42 (ref. 400), 2012



Длина	13.48 м	Двигатель	2 x VOLVO Penta D6
Ширина	4.14 м	Мощность	2 x 435 л.с.
Осадка	1.09 м	Наработка	50 м/ч
Каюты	2	Стоимость	950.000 USD
Спальных мест	4		

Состояние новой яхты. Растоможена. ГИМС. Находится в Москве.

Feretti 500 (корпус 21)



Длина	15.11 м	Двигатель	2 x CUMMINS
Ширина	4.34 м	Мощность	2 x 600 л.с.
Осадка	1.31 м	Наработка	50 м/ч
Каюты	3+1 (опция)	Стоимость	990.000 USD
Спальных мест	6		

Яхта в отличном состоянии. Находится в Венеции.

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.

Riva Aquariva, 2010



Длина	10.7 м	Двигатель	2 x Volvo D6-350DP
Ширина	2.8 м	Мощность	2 x 350 л.с.
Осадка	0.92 м	Наработка	220 м/ч
Каюты	2	Стоимость	400.000 USD
Спальных мест	4		

Яхта в отличном состоянии. Находится в Венеции

Princess V42 (ref. 302), 2006



Длина	12.75 м	Двигатель	2 x 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.

NORDMARINE

BROKERAGE

КОНСАЛТИНГ | ОЦЕНКА



Помощь пришла!

ЛУ ДЕ МАРКО: *В какой-то момент волны перевернули катер, и пассажиры забрались на днище в спасжилетах.*

Когда я путешествую на борту своей Selene 47 High Flyer, моя прошлая служба пилотом в спасательной авиации кажется мне чем-то далеким, из другой жизни. Борьба с 9-балльным ветром на небольшом вертолете не сравнится с неторопливыми круизами на прогулочной яхте в штиль, поэтому теперь я часто вспоминаю былые операции, научившие меня уважать море и уделять внимание безопасности.

12 августа 1969 года нашу группу из Северного Девона подняли по тревоге. Мы со штурманом и оператором лебедки проверили наш надежный желтый вертолет Whirlwind 10 и проштудировали прогноз погоды на суточное дежурство. День выдался отвратительный: сильный западный ветер, дождь, видимость 1–2 мили и нижняя граница облаков на 300 метрах.

…В полицию городка Глэморган позвонила женщина и сообщила, что катер *Red Baron*, который пересекал Бристольский залив из Бернхэм-он-Си, не пришел к ожидаемому времени. Лодка вышла в море ранним утром по хорошей погоде, но позже условия испортились. Полицейские передали информацию береговой охране, и нас привлекли к поискам. Сигнал к вылету поступил в 14.27, и через четыре минуты вертолет уже взмыл в воздух. Мы проверили покрытие радара и запросили у береговой охраны дополнительную информацию. Прилив значился в семь утра, поэтому катер сначала должен был идти по полной воде, а затем бороться с отливом. Спустя несколько часов по Бристольскому заливу передали штормовое предупреждение, поэтому наиболее вероятной причиной задержки катера мы посчитали шторм с отливом или поломку двигателя.

Мы решили сначала проверить побережье и острова — вдруг лодка укрылась там от непогоды. Затем от дальней вероятной точки нахождения катера определили зигзагообразный маршрут поиска с расстоянием между параллельными проходами в две мили. Поиск начался в 15.06, и к нам присоединился военный вертолет с соседней базы в Сен-Атане. По описанию 14-футовый корпус *Red Baron* был красного цвета с белой палубой, на борту находились двое, а запаса топлива на максимальной скорости 35 узлов хватало на полтора часа. Мы понимали, что в таких условиях лодке не выжить, и уменьшили расстояние между проходами до полумили в надежде обнаружить в воде людей.

Опасения вызывали сильные приливно-отливные течения в этом регионе, а ветер существенно сносил вертолет, поэтому точно следовать маршруту не получалось. Мы пытались оставаться на курсе и в то же время внимательно осматривать море — автопилотов в то время не было. На третьем заходе бортоператор заметил в воде цветную точку: мы увидели вцепившихся в весло машущих нам людей и облегченно вздохнули. Быстро подняли их на лебедке и переправили на берег. Они порядком замерзли, но сохраняли бодрое расположение духа.



Когда шторм усилился, экипажу пришлось оставить лодку

Выяснилось, что владельцы катера вышли в семь утра по хорошей погоде и надеялись пересечь залив за час. На полпути вышел из строя двигатель. Они пытались подать сигнал проходящим судам с помощью фальшфейеров, но остались незамеченными и продолжали дрейфовать. Когда погода ухудшилась, яхтсмены соорудили импровизированный плавучий якорь и мачту с флагом для привлечения внимания. В какой-то момент волны перевернули катер, и они забрались на днище в спасжилетах, но позже решили покинуть лодку, поскольку на ней было непросто удержаться, и, начав тонуть, она могла увлечь их за собой.

Все суда уязвимы, они порой попадают в беду, но владельцы *Red Baron* позаботились о безопасности и получили шансы на спасение. Они заранее сообщили свой маршрут и расчетное время прибытия, надели водонепроницаемые костюмы и спасжилеты, взяли с собой спасательный набор, держались вместе и не паниковали. MBY

Targa®

The 4x4 of the sea

Морские внедорожники – лучшие в своем классе



Престижные международные премии

ЛОНДОН — MOTOR BOAT OF THE YEAR Awards 2009 Sponsored by GARMIN — Wheelhouse and Walkaround WINNER

ЛОНДОН — MOTOR BOAT OF THE YEAR AWARDS 2010 PANTAENIUS WINNER

ЛОНДОН — MOTORBOAT OF THE YEAR AWARDS 2012 PANTAENIUS WHEELHOUSE and WALKAROUND WINNER

СТОКГОЛЬМ — Motorboat of the Show 2003 Scandinavian Motorboat Show Stockholmsmässan

СТОКГОЛЬМ — Motorboat of the Show 2005 Scandinavian Boat Show

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’



Ваш бизнес всегда в движении

Стремительный и мощный, уверенный и деловой. Multivan надежный партнер, который эффектно подчеркнет ваш имидж. За представительным обликом этого автомобиля скрывается целый мир. Мир делового человека. Здесь есть всё для того, чтобы вы чувствовали себя уверенно и комфортно в любой ситуации, а ваш бизнес не прерывался ни на минуту.

- Фирменная система полного привода 4MOTION[1].
- Автоматическая коробка передач DSG.
- Hi-end[2] мультимедийная система с DVD.
- Bluetooth[3] – телефон и Wi-Fi[4] – подключение к Интернету.
- Просторный трансформируемый салон.
- Стильный дизайн интерьера из кожи и ценных пород дерева.

Возможности Multivan поистине могут объять необъятное – ваш бизнес.

sochi.ru® 2014

CarePort | Гарантия мобильности

Das Auto.

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР

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

[1] Опционально [2] Hi-end – «хай-энд» [3] Bluetooth – «Блютус» [4] Wi-Fi – «Вай-Фай» (18+) Реклама