

MOTOR BOAT & YACHTING

ТЕМЫ НОМЕРА

ЯХТЫ БУДУЩЕГО

15 САМЫХ
ИНТЕРЕСНЫХ
ЯХТ К СЕЗОНУ

ПОБЕДИТЕЛИ
«MOTOR BOAT
OF THE YEAR»

СОКРОВИЩА
ЭГЕЙСКОГО МОРЯ

ЯХТА НОМЕРА: АВ 140

ГАРМОНИЯ СКОРОСТИ
И КОМФОРТА



LUMINOR SUBMERSIBLE 1950 3 DAYS AUTOMATIC TITANIO - 47MM

Имеется в продаже только в бутиках Panerai и у авторизованных дилеров.

A black and white photograph of two divers in choppy water. One diver is in the foreground, partially submerged, wearing a dark wetsuit and a diving mask. The other diver is further back, also in the water, wearing a dark wetsuit and a diving mask. The water is dark and textured with small waves. In the foreground, there are large, dark, jagged rocks. The overall mood is serious and adventurous.

ИСТОРИЯ И ГЕРОИ.

PANERAI
LABORATORIO DI IDEE.

Новый
BMW 7 серии



С удовольствием
за рулем

www.7.bmw.ru



Реклама

СЛЕДОВАТЬ УБЕЖДЕНИЯМ, А НЕ ОБСТОЯТЕЛЬСТВАМ.

НЕПРЕВЗОЙДЕННЫЙ. НОВЫЙ BMW 7 СЕРИИ.



BMW – ОФИЦИАЛЬНЫЙ СПОНСОР
ГОСУДАРСТВЕННОГО АКАДЕМИЧЕСКОГО
БОЛЬШОГО ТЕАТРА РОССИИ.

*Leading the way**



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

N NORDMARINE

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



САНКТ-ПЕТЕРБУРГ: Норд Стар +7 812 325 55 32
НОВОРОССИЙСК И АНАПА: Nautica +7 8617 71 34 24
НИЖНИЙ НОВГОРОД: Проект Принцессы +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



Limassol Marina

элитная недвижимость
яхтинг • рестораны • бутики




Cybarco

J&P
group

F&S
MARINAS

Camper & Nicholson's
YACHTING SINCE 1782
MARINAS

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

limassolmarina.ru

ЖИЗНЬ НА МОРЕ

Уникальный образ жизни в окружении непревзойденной роскоши, в самом центре города Лимассола наконец-то стал реальностью. Сделайте свой выбор между элитной виллой с собственным яхтенным причалом или роскошными апартаментами с панорамными видами на искрящееся Средиземное море.

Бросьте якорь своей яхты в гавани с полным спектром услуг, рассчитанной на яхты длиной до 115 метров, и воспользуйтесь средствами обслуживания самого высокого уровня качества.

Яхтенный курорт Limassol Marina поприветствовал своих первых жителей в январе 2013 года.



Москва **+7 495 643 1901**

Санкт-Петербург **+7 812 332 7118**

Кипр **+357 25 820 511**



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
125212, Москва,
Ленинградское шоссе, д. 39, стр. 7
Раб. 7 495 925 88 22 Моб. 7 985 920 21 87
www.dream-yachts.ru

АКТ III, MCY 70



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



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

Future, Classic.

www.montecarloyachts.it



НОВЫЙ ОФИЦИАЛЬНЫЙ БУТИК
CASTANGIA
dal 1850

ЛЕНИНСКИЙ ПРОСПЕКТ, 11 +7 (495) 933 6277
www.CASTANGIA1850.com





Гавань вашей мечты



«Аквавилла» — загородный поселок клубного типа, расположенный на берегу Икшинского водохранилища, в котором есть все для комфортной жизни и активного отдыха. Расстояние от МКАД до съезда — 38 км. Транспортная доступность от Москвы возможна как по шоссе, так и по воде. Поселок расположен рядом с лесом, на берегу Икшинского водохранилища. Оборудован пляж, причал для яхт. Водохранилище и массив леса создают благоприятную, спокойную атмосферу. Огороженная территория и круглосуточная охрана гарантируют полную безопасность для жителей поселка и их гостей. Все необходимые коммуникации обеспечат комфортное проживание в любое время года.

«Аквавилла» и BUREVESTNIK GROUP заключили соглашение о сотрудничестве. Теперь, кроме собственного причала, жители поселка «АкваВилла» могут пользоваться и инфраструктурой яхт-клубов «Буревестник» и «Город Яхт» — по льготным тарифам, разработанным специально для жителей поселка. В первую очередь, это касается обслуживания и сезонного хранения яхт и катеров, а также их транспортировки.



Берег Икшинского водохранилища

(495) 50-545-50
www.avilla.ru



Гавань вашей мечты

Собственная береговая линия,
оборудованный причал для катеров
и яхт, песчаный пляж



Катер в подарок!*

(495) 50-545-50
www.avilla.ru

Берег Икшинского
водохранилища

* Информацию уточняйте на сайте или по телефону 8 (495) 50-545-50

НОВЫЙ АДРЕС

39
РАДИЩЕВА
У ТАВРИЧЕСКОГО САДА



Санкт-Петербург, ул. Радищева, 39

Здание в стиле неоклассицизма возводится на улице Радищева в районе пересечения с Кирочной улицей – рядом с Таврическим садом, которым можно любоваться из окон квартир верхних этажей. Дом будет иметь благоустроенную огороженную территорию с внутренним двором и собственный паркинг. Рядом находится знаменитый «Парадный квартал», благодаря чему жителям нового дома обеспечено статусное соседство. Приятное дополнение – близкое расположение к дому Овального парка и небольшого сквера.

- Дом на 148 квартир
- Благоустроенная территория и собственный теплый паркинг
- Видовые квартиры на верхних этажах
- Поблизости Таврический сад и Овальный сад
- Статусная среда благодаря расположению рядом с «Парадным кварталом»
- Рассрочка 0%*
- Ипотека



Гений Места

ПРОДАЖА КВАРТИР И ОФИСОВ В ЦЕНТРЕ ПЕТЕРБУРГА

ЦЕНТР ПРОДАЖ

Санкт-Петербург, ул. Кирочная, д. 39

ОФИС ПРОДАЖ

Санкт-Петербург, ул. Казанская, д. 36

*Рассрочка от ОАО «СКВ СПб» до 25.05.2015 при 10% первом взносе



СМОЛЬНЫЙ ПАРК

ПОВТОРИТЬ НЕВОЗМОЖНО ВОЗМОЖНО КУПИТЬ

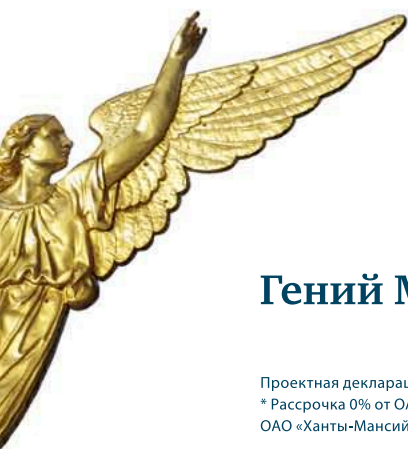
Смольная набережная, улица Смольного, Орловская улица

Жилой комплекс «Смольный парк» расположен в одном из самых красивых и престижных мест Санкт-Петербурга — на левом берегу Невы, там, где река делает крутой живописный поворот и образует Смольную набережную.

«Смольный парк» займет площадь более 8 гектаров, здесь появятся новые жилые дома, пешеходные зоны и уютные дворики. В этом месте предусмотрено все для идеальной жизни: красивые удобные дома со светлыми холлами и подземными паркингами, просторная тихая территория, исторические памятники поблизости. Зеленое ожерелье деревьев окружит дома со всех сторон, территорию украсят газоны и цветники. Жители квартала получают уникальную возможность наблюдать из своих окон как сменяют друг друга сезоны года, словно живописные этюды.



- ✔ Оформлена собственность в I очереди
- ✔ Строительство II очереди
- ✔ Рядом со Смольным собором
- ✔ Видовые квартиры
- ✔ Парк у порога дома
- ✔ Подземный паркинг
- ✔ Ипотека, рассрочка*



Гений Места

ПРОДАЖА КВАРТИР И ОФИСОВ В ЦЕНТРЕ ПЕТЕРБУРГА

ЦЕНТР ПРОДАЖ

Санкт-Петербург, ул. Кирочная, д. 39

ОФИС ПРОДАЖ

Санкт-Петербург, ул. Казанская, д. 36

Проектная декларация на сайте www.6888888.ru. Заказчик ОАО «СКБ СПб» Свидетельство № 0010.02-2009 – 7803048130-С-003 от 26.01.12 г. Застройщик ООО «Смольный Квартал».

* Рассрочка 0% от ОАО «СКБ СПб»: на квартиры в I очереди до 25.04.13 г. при 30% первом взносе; на квартиры во II очереди до 25.06.14 г. при 10% первом взносе.

ОАО «Ханты-Мансийский банк» лиц. №1971 от 15.04.11 г. ЗАО «ВТБ 24» лиц. №1623 от 17.11.06 г. ОАО «Газпромбанк» лиц. №354 от 28.09.07 г. ЗАО «Райффайзенбанк» лиц. №3292 от 23.11.07 г.

КЧИТАТЕЛЮ

Колонка главного редактора

Привет всем!

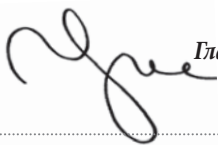
Как-то, путешествуя по просторам Интернета, я прочел рассуждения по поводу трансформации нашего мышления, становления его все более клиповым, что грозит всем нам невеселым будущим. Мол, совсем скоро человек не сможет концентрировать внимание дольше 10 минут, бросит читать мало-мальски серьезные тексты и навсегда предпочтет книгам комиксы. Мне подумалось: а для кого мы выпускаем журнал? Тестируем лодки и пишем обзоры, привлекаем известных экспертов? С кем делимся своими знаниями? Зачем все это, если журналы не смогут читать, и они превратятся в «книжки с картинками» и подписями вроде «Лодка быстро выходит на глисс!» или «Слева диван, справа камбуз». А может, и впрямь, свести описание лодки к перечислению и расстановке мебели: «клиповое сознание» воспримет это легче, чем «скучные» технические подробности? И реальной станет анекдотическая ситуация, когда проектировщик объясняет заказчику про обводы, мощность, число Фруда, и тот спрашивает:

- А кто такой Фруд?
- Физик, гидродинамик, — отвечает проектировщик.
- Ну дайте ему денег, что ли, пусть напишет другое число.
- Но он давно умер!
- Тогда что вы его слушаете?!

Нет — вы, наши читатели, не такие! Вы не рассматриваете лодки как дом с мебелью и меняющимся адресом. Вам важно не только то, что в салоне, но и то, как быстро и далеко лодка может ходить, как ведет себя на волне, велик ли расход топлива...

Спасибо, что вы есть! И давайте беречь голову от пагубного влияния клипов и комиксов. Она нам еще пригодится, когда придется принимать важные решения и понадобятся полная концентрация внимания, рассудительность, способность оригинально мыслить — все то, для чего природа создала нашу голову именно такой.

До встречи!



Главный редактор
Зарий Черняк



*Яхта — это не дом
с мебелью и меняющимся
адресом!*

Читайте
приложение
к журналу МВУ!



НАВИГАЦИЯ ПО НОМЕРУ

Яхта в тисках
прогресса:
останется ли
лодка лодкой под
прессом передовых
технологий?
с. 112



Финиш без
киля и другие
приключения
в известных
регатах
с. 190

Что появится
в грядущем
сезоне? Обзоры
интересных яхт
и катеров
с. 124



Новое
оборудование:
модели подвесных
моторов
и джойстики для
управления ими
с. 260



Nord West **NAJAD**

nordwest-najad.se
jonasor-marine.ru
Телефон +7 812 702 4770





N355 N410 N440 AC N440 CC N460 N505 N570 | NW370 S NW370 ST NW370 C NW370 F NW430 F NW430 S NW430 ST NW560 F

СОДЕРЖАНИЕ

Март-апрель 2013



Победители!

82



24

38



46

24 **СОСТАПЕЛЯ**

Nord Star 34 Patrol, Monte Carlo 5, Selverton V12, Moonen 24, Brizo 46, Greenline 46, Galeon 390 HTC, Chaparral 257 SSX, Glastron GT 225, Jeanneau NC14 Coupe, Jeanneau Voyage 42

38 **СУПЕРЯХТЫ**

Abeking & Rasmussen SWATH Explorer Yacht, Heesen 58M Yacht, Benetti Classic Supreme 132 Petrus II, Dunya Yachts Red Square

46 **НОВОСТИ**

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



74

Развивающиеся рынки: чем Вы руководствуетесь – мифами или *фактами?*

100 секунд о новой стабильности на развивающихся рынках – говорит Хорхе Марискаль,
Главный инвестиционный директор по развивающимся рынкам UBS Wealth Management

Пройдите по ссылке www.ubs.com/market-insights-ru
или сканируйте код QR Вашим смартфоном



Нам не до отдыха





98



134



156



124

74 ПЛАВАЛИ, ЗНАЕМ

Наши постоянные и приглашенные эксперты делятся своим взглядом на актуальные темы

82 КОНКУРС МВУ

Лучшие из лучших: лодки, отмеченные наградой МВУ и МВМ

92 ВЫСТАВКИ

Московское боат-шоу — главное яхтенное событие весны

98 МАРШРУТЫ И КРУИЗЫ

Турция: где поднять парус и отдать якорь?

112 ЯХТЫ БУДУЩЕГО

Останется ли лодка лодкой под прессом передовых технологий?

134 HORIZON 148 POLARIS

Экспедиционная яхта для покорения южных и северных морей

146 ИНТЕРВЬЮ МВУ

Якопо Спадолини о проекте моторного круизера от дизайнеров Mercedes-Benz

150 PRINCESS 56

Британская яхта, у которой есть практически все

162 CONTEST 52MC

Первая моторная яхта известного парусного бренда

CAPTURE THE DREAM.*



реклама



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

MAGELLANO
— 43 HT —



Участник международной выставки катеров и яхт
«Московское Боут Шоу», 12-17 марта 2013 года

AZIMUT
YACHTS
RUSSIA

www.azimutyachts.ru

Azimut Yachts Russia

Эксклюзивный дистрибьютор Azimut Yachts на территории РФ, Украины, Черногории.
Россия, Москва, тел.: +7 (495)-980-77-00; Санкт-Петербург, тел.: +7 (812) 702-47-70;
Украина, Киев, тел.: +38 (044) 279-79-99; Черногория, Тиват, тел.: +382 (0) 69-170-007.



170 FERRETTI 530
Яхта, ставшая эталоном

176 NIMBUS
Полная линейка скандинавского
бренда

180 AQUADOR 28
Две лодки в одном корпусе

184 NAJAD 570
Флагман шведской верфи

190 РЕГАТЫ MBY
В гонке под парусом

210 CHAPARRAL 327 SSX
Новый круизер из-за океана

214 GRANDEZZA 33 OC
Северная лодка с южным
обликом

218 MARINO APB 27
Трансформер из Финляндии

222 REGAL 2550
Новый катер с корпусом FasTrack

226 ВЕРФИ MBY
Velvette: MBY в гостях
в Казани

230 PARKER 800 WEEKEND
Подвесник или «стационар»?

234 МАРИНЫ MBY
Дом для яхты: Италия



PALMARINA
BODRUM



ВЫ СМОЖЕТЕ ПОЗНАКОМИТЬСЯ С ЖЕМЧУЖИНАМИ БОДРУМА В PALMARINA BODRUM

Один из всемирно известных ночных клубов Billionaire и ресторан Cipriani, представляющий венецианскую кухню, ожидают Вас в первом порту мега-яхт в Турции - Palmarina Bodrum, чтобы сделать это лето незабываемым.

billionaire
BODRUM

CIPRIANI

PALMARINA
BODRUM

PALMALI
GROUP OF COMPANIES

Yalıkavak - Bodrum - Турция T +90 252 311 06 00 W palmarina.com.tr



196



236



250



260



254 **ЗНАНИЯ** МВУ

Как отапливать судно в холодном климате

266 **НАВИГАЦИЯ**

Новинки оборудования и рассказ о том, как совместить мобильные гаджеты с навигационными системами

270 **ШКОЛА** МВУ

Учимся совершать ночные переходы

274 **НАШИ ЯХТЫ**

Перспективные модели российских катеров-RIB

304 **ДЕНЬ ИЗ ЖИЗНИ**

Greenpeace против властей и рыбаков



ИСКУССТВО САМОВЫРАЖЕНИЯ



ОТКРЫВАЯ НОВЫЕ ГОРИЗОНТЫ

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

На правах рекламы. Товар сертифицирован.

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

www.yamaha-motor.ru

MOTOR BOAT & YACHTING

№2 (20) Март–апрель 2013

Published since 1904

МВУ Россия

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

Офис в Москве

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

Тел./факс +7 (495) 225-62-03

E-mail: info@mby.ru

Редакция и офис в Санкт-Петербурге

197022, Песочная наб., 18А

Тел./факс +7 (812) 244-24-07

Веб-сайт www.mby.ru

Twitter mby_russia

Электронная версия www.zinio.com

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

Представительство журнала в Турции

Исмаил Чифджи (İsmail Çifci), e-mail: ismail@mby.ru

Тел. +90 (532) 748-94-70, +7 (964) 326-19-46

Распространение**Директор по развитию**

Дмитрий Макаров, e-mail: dm@mby.ru

Тел. +7 (921) 973-87-12

Партнеры по распространению

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Подписка

Стоимость годовой подписки (6 номеров) — 1800 руб.

Подписка осуществляется через редакцию или веб-сайт

+7 (812) 244-24-07, www.mby.ru

**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, Иван Бендзиля,
Всеволод Гаврилов, Константин Иевлев, Алексей Константинов, Грег Копп,
Стюарт Кэмпбелл, Джон Кристи, Алексей Максимов,
Джон Мендес, Анна Минакова, Михаил Романов, Джек Хейнс, Исмаил
Чифджи, Дмитрий Шаромов, Петр Шестаков

Колумнисты

Антон Долотин, Дэвид Марш

Фотографы

Евгения Бакунова, Карло Борленги, Кари Виллем,
Лестер МакКарти, Дэниел Форстер

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.



ВЫ НЕ ЗАХОТИТЕ ВОЗВРАЩАТЬСЯ ДОМОЙ.

Удовольствие от моря – ценность вне времени.

Безмятежное спокойствие моря – вот, что удерживает владельцев Ferretti на борту. Восхищенные жизнью на яхте и вдохновленные тем, что им дорого, они оставляют желание бравировать где-то позади. Где-то далеко за горизонтом.



FERRETTI
YACHTS

© FERRETTIGROUP brand

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



ferretti-yachts.com

PREMIUM YACHTS – Ленинградское шоссе, 39 стр.7 - 125212 Москва - Россия
T +7(495)741.00.03 - F +7(495)662.55.64 - info@premiumyachts.ru - www.premiumyachts.ru

MOTORBOAT & YACHTING

№2 (20) Март-апрель 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](https://twitter.com/mbyipc)

Editorial

Editor Hugo Andreae

Deputy Editor Stewart Campbell

Art Editor Neil Singleton

Production Editor Chantal Borciani

Technical Writer Jack Haines

Technical Writer Greg Copp

Staff Writer Sue Goddard

Technical Editor David Marsh

Custom Yacht Editor Alan Harper

Chief Photographer Lester McCarthy

Photographer Graham Snook

Editorial Artist Maggie Nelson

Website Editor Natalie Davies

Publishing Team

Publishing Director Simon Owen

Publisher Steve Kendall

Head of Marketing Richard Shead

Display Advertising and Trade Enquiries

Tel: +44 (0)20 3148 4900 Fax: +44 (0)20 3148 8523

Advertisement Manager Michael Wills

Deputy Advertisement Manager Stuart Duncan

Senior Sales Executive Bess Cullis

Senior Sales Executive Tim Hanson

Sales Executive Ben Leek

Production Supervisor Paul Quieros

Production Executive Mike Blatchford

Sales Administrator Carole Chandler

Обложка: AB 140

Журнал опубликован и вышел в свет 07.03.2013

Отпечатано в Финляндии.

Типография Puna Musta Oy.

P.O.Box 99, Kosti Aaltosen tie 9,

Joensuu, 80140, Finland

www.punamusta.com

2ND PRINCIPLE OF PERSHING

AN

IDEA
CAN
TAKE
YOU
ANYWHERE*



PERSHING

ИНСТРУМЕНТ ДЛЯ ТВОИХ ИДЕЙ

PREMIUM YACHTS - ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ ДИЛЕР В РОССИИ
PERSHING 115' 108' 92' 82' NEW 74' 64' 58' 50'.1

T +7 (495) 741.00.03
PERSHING-YACHT.COM

INFO@PREMIUMYACHTS.RU
A FERRETTIGROUP BRAND

*2 ПРИНЦИП PERSHING: ИДЕЯ МОЖЕТ ДОСТАВИТЬ ТЕБЯ КУДА УГОДНО.

ТВОВАТАЛА



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

Nord Star 34 Patrol

ОСОБЕННОСТИ

- Новая концепция планировки
- Высокая скорость
- Большая кормовая каюта



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 34 ф (11,50 м) Ширина 12 ф (3,65 м)
Двигатели 2 x Volvo Penta (225–400 л.с.)
Максимальная скорость 45 узлов
Стоимость в Европе от € 262 000

На боат-шоу в Хельсинки финская верфь Linex Boat провела мировую премьеру «морского внедорожника» Nord Star 34 Patrol, предложив совершенно новую концепцию планировки. В салоне обстановка включает обеденный стол на стойке с электроприводом, просторный угловой диван; напротив — тумба из тика с полками и встроенным в нишу телевизором с функцией up-down. Камбуз же, который у всех Nord Star был наверху, опустился на нижнюю палубу, что дало свободу в размещении дополнительного оборудования. Можно установить большой холодильник, выбрать различные конфигурации мойки и варочной панели, разместить СВЧ-печь, льдогенератор, кофемашину, посудомойку. В носовой каюте — огромная «островная» кровать и вместительный гардероб, а кормовая каюта от борта до борта (спальные места «2+1») получилась даже больше чем на Nord Star 37: ее ширина 3,50 м,

а высота при входе — 2,30 м. Обилие света обеспечивают 4 иллюминатора. Санузел просто отличный: с трехзонной подсветкой и просторной душевой за перегородкой. Шикарная отделка с использованием кожи, дерева, хромированной стали выводит эту лодку на новый уровень комфорта при весьма привлекательной цене. Как и все Nord Star, новый 34 Patrol относится к типу walkaround; благодаря широким проходам и высоким релингам передвижение по палубе удобно и безопасно. Рубка 34 Patrol сохранила характерную для Nord Star концепцию трех дверей: две — по бортам, в районе поста управления, и кормовая. Кроме удобства, они обеспечивают еще и вентиляцию салона. Той же цели служит и большой прозрачный люк в крыше рубки, открывающийся электроприводом. Транцевая платформа частично интегрирована в корпус и достаточно велика для размещения тендера. Ее можно увеличить еще на 0,3 м

и снабдить системой Multilift для удобного спуска и подъема тендера. Катер оборудован новейшей электроникой от Volvo Penta и Navix. Пост управления с большой приборной панелью позволяет разместить GPS/картплоттер с 15-дюймовым монитором; оставлено место еще для пары дисплеев-репитеров на нижней панели слева от штурвала. 34 Patrol оснащается парой двигателей Volvo Penta мощностью от 225 до 400 л.с. каждый; можно установить моторы общей мощностью до 900 л.с. В этом случае, по информации верфи, скорость достигнет 45 узлов, а дальность хода без дозаправки с увеличенным до 1100 л топливным танком составит до 450 миль. Катер, получивший категорию мореходности «В» (Offshore), будет вскоре представлен в России компанией Range Marine, в очередной раз получившей титул лучшего дилера верфи Linex Boat.



ТВОЯ ИСТИННАЯ СТРАСТЬ

СТРАСТЬ УПРАВЛЯЕТ ЖИЗНЬЮ.
ИТАМА – УПРАВЛЯЙ СТРАСТЬЮ.



itama

ОТКРЫТАЯ СИЛА

A FERRETTIGROUP BRAND

itama45

itama62

itama75

PREMIUM YACHTS

эксклюзивный дилер в России - Т +7(495)741.00.03 - info@premiumyachts.ru

www.itama-yacht.com

Monte Carlo 5

Мonte Carlo 5 можно назвать шоу-стоппером минувшей яхтенной выставки в Дюссельдорфе. Во-первых, верфь Beneteau в буквальном смысле держала ее под покрывалом, сколько могла, чтобы заинтриговать гостей и первым воскресным вечером устроить яркую презентацию по случаю мирового дебюта. Во-вторых, MC5 — одна из немногих новинок этой зимы, которые могут похвастаться действительно свежими дизайнерскими и техническими решениями, а потому неизменно привлекают внимание. Взять хотя бы корпус wave-splitter с заууженными носовыми обводами и острым крутым форштевнем, призванным расправляться с волнами. Конструкторы Танги Ле Биан и Патрик Табё уверяют, что его скорость и мореходность с днищевыми колонками IPS ощутимо превосходят таковые у обычных глиссирующих корпусов близкой длины. Так ли это, мы скоро

проверим на тестах, а вот удостовериться в великолепной работе студии Nuvolari & Lenard и дизайнера Пьеранжело Андреани можно с первого взгляда. Лодка дышит свежим итальянским стилем и выделяется среди подобных — немалую роль в этом играет цвет корпуса Aqua Blue, специально подобранный для этой модели. Просторная четырехкаютная MC5 по дизайну и с технической стороны полностью соответствует девизу бренда Beneteau Monte Carlo — «Classic, Forward».

ОСОБЕННОСТИ

- Большая пассажировместимость
- Гидравлическая платформа

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 49 ф (15,2 м) Ширина 14 ф (4,29 м)
Двигатели Volvo Penta IPS 500/600 (370/435 л.с.) Максимальная скорость 30 узлов Стоимость € 500 000

Selverton V12

Эстонская компания Selverton, специализирующаяся на производстве каютных катеров, представила новый проект — спортивный круизер V12, дизайном которого занимался Борис Левянт (бюро ABD Architects). Своим энергичным футуристическим обликом Selverton V12 обязана в первую очередь огромному лобовому стеклу, плавно переходящему в прозрачный верхний люк, снабженный электроприводом. В результате надстройка лодки выглядит невесомой за счет масштабного остекления, как верхнего, так и бокового. Иллюминаторы в корпусе, напротив, напоминают

узкие «бойницы», что в сочетании с прямым форштевнем и релингом-тросом добавляет лодке еще больше экспрессии и агрессивности. Внутри — современный минималистичный интерьер. Выполненный в стиле hi-tech, с использованием светлого матового дерева и хромированных деталей, он много выигрывает от обилия света. При впечатляющем дизайне лодка отнюдь не лишена практичности. Удачно спланированное внутреннее пространство позволило получить большой салон

на главной палубе и две просторные каюты на нижней; каждая — со своим санузлом. Мастер-каютой является кормовая: она устроена от борта до борта, имеет два больших гардероба и не вызывающую вопросов высоту подволока. Вторая каюта занимает носовую часть, а между ними — второй салон с обеденной зоной и совсем не маленьким камбузом. Selverton V12 оснащается парой пропульсивных установок Volvo Penta IPS500 по 370 л.с., однако данных по скоростным возможностям лодки пока нет.

ОСОБЕННОСТИ

- Футуристический дизайн
- Две каюты
- Объем внутреннего пространства

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 39 ф (12,00 м)
Двигатели 2 x Volvo Penta IPS500 (370 л.с.)
Максимальная скорость не объявлена
Стоимость в Европе от € 450 000



ВЧЕРА



СЕГОДНЯ

RIVA – ЭТО RIVA. ВСЕГДА.

Riva

A FERRETTIGROUP BRAND
www.riva-yacht.com

ISEO • AQUARIVASUPER • RIVARAMASUPER • RIVALE • SPORTRIVA56' • 63' VERTIGO • 63' VIRTUS • 68' EGO SUPER • 75' VENERE SUPER • 86' DOMINO • 92' DUCHESSA • 122' MYTHOS

PREMIUM YACHTS
 ЛЕНИНГРАДСКОЕ ШОССЕ, 39 СТР.7 - 125212 МОСКВА - РОССИЯ - Т +7(495)741.00.03 - F +7(495)662.55.64
INFO@PREMIUMYACHTS.RU - WWW.PREMIUMYACHTS.RU

Moonen 24

ОСОБЕННОСТИ

- Алюминиевый корпус
- Большой запас хода
- Индивидуальный дизайн

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 77 ф (23,40 м) **Ширина** 20 ф (6,00 м)

Двигатели 2 × Volvo IPS1200 (900 л.с.)

Максимальная скорость 20 узлов

Стоимость по запросу



Голландская верфь Moonen объявила о создании новой серии яхт, дизайн которых разработал Ник Мезас. Серия включает три яхты категории semi custom длиной 18, 20 и 24 м. Целевой аудиторией проекта, по замыслу верфи, должны стать те, кто хотел бы получить более компактную яхту Moonen по сравнению с теми, что строились до сих пор. Кроме того, эти лодки рассчитаны на молодое поколение заказчиков, которые ищут не классический, а современный, более агрессивный дизайн. Цена также выглядит более привлекательно, однако это не означает отступления от принципов Moonen в части мореходности и качества постройки.

В новой серии особенно тщательно проработаны такие вопросы, как топливная экономичность, снижение уровня шума и вибрации. Широкий круглоскулый корпус, характерный для этих яхт, обеспечивает большой внутренний объем наряду с комфортом при движении судна. А большой запас топлива и воды (8000 л/2500 л у Moonen 24) ненавязчиво сообщает о хорошем круизном потенциале. Верфь учла, что будущие владельцы, возможно, захотят управлять своей лодкой самостоятельно, и для повышения маневренности решила оснащать все суда новой серии пропульсивными установками Volvo Penta IPS. Наряду с этим, в силу своей компактности, они позволяют

уменьшить размеры моторного отсека и отдать освободившееся пространство под жилые помещения. В результате на нижней палубе более чем достаточно места для четырех кают. Главная же палуба предполагает открытую планировку, что еще раз подчеркивает идею «семейной лодки для самостоятельного управления», где едва ли будет многочисленная и постоянная команда (отдельная каюта для шкипера, впрочем, имеется). Что касается скоростных качеств лодок новой серии, то здесь Moonen остается верной своей философии «быстрого водоизмещающего корпуса»: 20–22 узла — высокий результат для судна с такими обводами.



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

ОСАГО «Ингосстрах», Лицензия ФССН С №0928-77
*в соответствии с условиями договора страхования



ИНГОССТРАХ
Ingosstrakh

ПАРТНЕР
ОФИЦИАЛЬНЫЙ СТРАХОВЩИК

(495) 956 55 55
www.ingos.ru

ИНГОССТРАХ
Ingosstrakh

ИНГОССТРАХ ПЛАТИТ. ВСЕГДА.*

**ТОЛЬКО ФАКТЫ**

Длина 53 ф (16,00 м) Ширина 14 ф (4,20 м)
 Двигатели 1 × 300–600 л.с.; 2 × 300–600 л.с.
 Максимальная скорость 50 узлов
 Стоимость по запросу

Brizo 46

Финская компания Magnusson & Stoor — производитель высокоскоростных всепогодных алюминиевых катеров — представила свой новый проект Brizo 46. Как и другие лодки верфи, новинка будет изготовлена из алюминия (корпус и надстройка), а интерьер предполагает высокую степень индивидуализации. Что касается экстерьера, лодка будет представлена в четырех версиях: с флайбриджем (Brizo 46 Explorer Fly); без него, но с открывающимися верхними люками (Brizo 46 Explorer);

с хардтопом над флайбриджем (Brizo 46 Explorer Fly HT) и с закрытой рубкой наверху (Brizo 46 Explorer Fly Pilot House).

Внутри на главной палубе предполагается салон и камбуз, на нижней — 2 или 3 каюты и два санузла по выбору заказчика. В корме — просторный открытый кокпит с диванами и рундуками и гидравлическая транцевая платформа грузоподъемностью до 1000 кг. Одна из интересных особенностей Brizo 46 — возможность установки пропульсивных установок разных типов: днищевые колонки IPS, поворотно-откидные

транцевые колонки, водометы Gamilton или приводы Арнесона с полупогружными винтами. Выбор двигателей также широк: Yanmar, Volvo Penta, MerCruiser, причем можно устанавливать как один мотор (300–600 л.с.), так и пару суммарной мощностью от 600 до 1200 л.с. В первом случае расчетная максимальная скорость составит 40 узлов, во втором — до 45 узлов, а с приводами Арнесона — более 50 узлов.

ОСОБЕННОСТИ

- Мореходность
- Custom-интерьер
- Выбор двигателей и приводов

Greenline 46

Словенская верфь Seaway, известная своими гибридными дизель-электрическими моторными яхтами, готовится представить осенью нынешнего года очередную новинку — Greenline 46 Hybrid. Новая модель связывает линейки Greenline SeaClass (суда до 50 футов) и Greenline OceanClass (суда свыше 50 футов). Планировка новой модели предполагает три двухместные каюты на нижней палубе, каждая с отдельным санузлом, и салон с двумя спальными местами. Мастер-каюта увеличена

в длину и ширину — габариты лодки это позволяют. В перечень опций, помимо флайбриджа, входит также гидравлическая купальная платформа и раздвижная крыша надстройки. Если учесть, что надстройка и так имеет сплошное остекление, открывающее обзор на 360°, то раздвижная крыша только усилит ощущение простора, единения с морем и солнцем.

Как и все модели Greenline, новая 46-я имеет острокосый водоизмещающий корпус. Вкупе с солнечными батареями и гибридной моторной установкой он позволяет, как заявляет верфь, свести потребление топлива к 25% по сравнению с двухмоторной глиссирующей яхтой такой длины. С топливным баком

в 1500 л Greenline 46 сможет пройти на скорости 7 узлов без дозаправки 1000 миль. Но и «тихоходом» эту яхту не назовешь: выбрав наиболее мощный из предлагаемых двигателей, можно разогнаться до 23 узлов. С качкой, помимо скулы, будут бороться пластины-стабилизаторы, а общую степень мореходности определяет категория «В». Еще один плюс лодки — низкая задымленность выхлопа, минимальные шум и вибрация — идеальный вариант для семейных круизов.

ОСОБЕННОСТИ

- Малое потребление топлива
- Дизель-электрическая установка
- Большая мастер-каюта

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 47 ф (14,60 м) Ширина 15 ф (4,80 м)
 Двигатели 2 × Volvo Penta (220–300 л.с.); 2 × QSB 5.9 (305–380 л.с.)
 Максимальная скорость 23 узла
 Стоимость в Европе от € 330 000





MAIORA[®]
The Prestigious Italian Yachts

AB YACHTS
Worldwide leader in waterjet propulsion cruiser

Cbi Navi
From dream to Real Pleasure



info@fipagroup.com

People often define
as impossible things
they simply have never
experienced before

hand-made
made in Italy



DISCOVER MORE ON FIPAGROUP.COM

FIPA GROUP SALES DEPT: Via Marina di Levante 12-14-16- 55049 Viareggio (LU) ITALY tel:+39 0584 38191 fax:+39 0584 3819333
FIPA GROUP SPAIN: Puerto Adriano, Local E2.2 - Urb. el Toro S/N 07180 Calvia - Mallorca - SPAIN tel:+34 971 676120 - fax +34 971 676121
FIPA GROUP FRANCE: Cellule 59, Port Camille Rayon - 06220 Golfe Juan - FRANCE tel/fax:+33 (0) 4 93 6409321
FIPA GROUP ASIA: G/F #24 Po Chong Wan, Shum Wan Rd, Wong Chuk Hang, Aberdeen, Hong Kong tel:+852 25552805 fax: +852 25552919
MAIORA USA: Lauderdale Marine Center, 2019 SW 20th Street, Ste 244, Ft. Lauderdale, FL - USA tel:+1 954 767 9217 - fax:+1 954 713 0385



Galeon 390 HTS

На боат-шоу в Дюссельдорфе польская верфь Galeon представила новую модель 2013 года — Galeon 390 HTS. Надстройка является, пожалуй, самой запоминающейся ее чертой: сложной формы, завершенно остекленная с бортов и наверху, она не только делает лодку эффектной снаружи, но и обеспечивает внутри великолепную освещенность. Одним нажатием кнопки на посту управления «крыша» открывается при помощи

электропривода, позволяя наслаждаться солнцем и ветром. Яркая деталь кокпита — многофункциональный диван в корме: он может отодвигаться и складываться по-разному (всего пять вариантов), так что кокпит может выполнять функцию открытой столовой или пляжа. Еще одна обеденная зона есть в салоне; там же на возвышении находятся пост управления и камбузный блок. На нижней палубе спланированы три каюты; блок санузла разделен надвое — душ и туалет раздельные. Интерьер дебютной модели выглядит свежо и контрастно благодаря использованию темного лакированного

ореха, светлых отделочных материалов и обивки мягкой мебели. Впрочем, верфь, как всегда, дает возможность максимально индивидуализировать интерьер по собственному вкусу.

Как обычно, широк выбор двигателей и приводов: помимо транцевых колонок, предположительно ставятся IPS 500. Конструкция корпуса разработана на основе недавно выпущенной и весьма успешной модели 380 Fly, которая отличается высокими скоростными качествами и маневренностью. Есть основания предполагать, что эта спортивная версия покажет еще более впечатляющие результаты.

ОСОБЕННОСТИ

- Прозрачный хардтоп
- Варианты двигателей и приводов
- Многофункциональный кокпит

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 39 ф (11,99 м) **Ширина** 12 ф (3,66 м)

Двигатели 2 x (220–435 л.с.)

Максимальная скорость не объявлена

Стоимость в Европе от € 251 087



Chaparral

257 SSX



ОСОБЕННОСТИ

- Трансформируемый кокпит
- Есть санузел

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 26 ф (7,77 м) **Ширина** 8 ф (2,59 м)
Двигатели Volvo Penta/ Mercury (300-430 л.с.)
Максимальная скорость не объявлена
Стоимость в России от \$135 000

Компания Chaparral (США) представила новый боурайдер 257 SSx, который отличается оригинальным дизайном арки и новым подходом к компоновке обоих кокпитов. В частности, для основного разработана система трансформации всех четырех кресел (кроме «пилотских» у рулевой консоли), что позволяет организовывать кокпит по своему усмотрению, например, разворачивая кресла на 180° или превращая их в шезлонги. Также остроумна конструкция съемного столика. А в носовом кокпите сиденья, под которыми скрываются вместительные рундуки, можно

превращать в лежак для загара. Вообще, рундуков и мест для хранения всякой всячины на борту предостаточно, и не только под креслами, но и в палубе кокпита — там хватит места для вейкборда и водных лыж. Что же касается дизайна арки, то ее конструкция рассчитана на размещение дополнительного оборудования — в первую очередь, натяжного тента, позволяющего затенить пост управления по правому борту. Ну а на левом находится отсек санузла, немаленького для лодки таких габаритов.

Благодаря высокой скорости (почти 47 узлов с бензиновым Volvo Penta

V8-380) Chaparral 257 SSx дает массу возможностей для занятий водными видами спорта. Но и в качестве семейной лодки для отдыха модель выглядит безукоризненно: вместительная и практичная. Объемный кулбокс позволяет запастись напитками и сэндвичами, чтобы можно было провести на воде весь день; не думать постоянно о «пропитании» для самого катера позволяет вместительный топливный бак на 273 л. Купаться же с этой лодки — одно удовольствие, благодаря удобной транцевой платформе и двум трапам для схода в воду — в корме и на носу.

Glastron

GT 225

В американском холдинге Rec Boat, которому принадлежат такие бренды, как Four Winns и Glastron, на днях закончили работу над новой моделью спортивного катера-боурайдера. GT 225, как и его спортивная версия GTS 225, отвечают философии бренда Glastron — «развлечения для всей семьи». Основные акценты сделаны на яркий дизайн, расширенную носовую часть, купальную платформу и удобный кокпит с широким диваном (обивка — винил Aquaflex). Изменения в дизайне коснулись приборной панели,

спортивных сидений у рулевой консоли и отсека для хранения водных лыж. Для обеих моделей предусмотрена арка для вейкборда и пакет «XL-комфорт». Для тех, кто желает сделать свой катер уникальным, дизайнеры верфи предлагают изготовить на заказ еще более роскошный интерьер — с сиденьями цвета Cashmere (коричневый) или Saddle (бежевый) и коврами серии GT. Уникальный патентованный корпус Glastron SSV с углом килеватости 20° и осадкой всего 0,86 м (0,43 м с поднятой колонкой) доступен в четырех цветовых решениях:

угольно-черный, лазерный красный, насыщенный синий и неоновый желтый. Тем, кому этого мало, предлагается эксклюзивная двухцветная графика. Катер рассчитан на шесть пассажиров, имеет топливный бак объемом 151 л, а его вес с двигателем составляет 1500 кг. Выбор двигателей для этой лодки просто огромен — более 20 моторов Volvo Penta и MerCruiser мощностью от 220 до 320 л.с. Что касается скоростных качеств, то в ходе недавно проведенного теста катер, оборудованный одним бензиновым Volvo Penta 5.0 GXi (270 л.с.), показал 45 узлов.

ОСОБЕННОСТИ

- Выбор двигателей
- Опции отделки и суперграфики
- Арка для вейкборда

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 22 ф (6,71 м) **Ширина** 8 ф (2,54 м)
Двигатели Volvo Penta/MerCruiser (220-320 л.с.)
Максимальная скорость не объявлена
Стоимость по запросу





214-03. Проектная декларация на сайте www.grand-deluxe.ru

Реклама



GRAND·DELUXE

на Плющихе

дом, созданный восхищать

Благородство, аристократизм, респектабельность...
Ценности викторианской эпохи, где царствовали хорошее воспитание
и галантные манеры. Однако и сегодня существует способ окружить
себя и свою семью приличным обществом – нужно лишь выбрать
правильный дом. Выбрать «Grand Deluxe на Плющихе».

В окружении старинных особняков и храмов, в тишине зеленых
двориков Плющихи еще живет атмосфера великой эпохи XVIII-XX веков.

Минуя изящные ворота «Grand Deluxe на Плющихе»,
вы оказываетесь на территории, где царит классическая роскошь:
чистота линий колоннад и портиков фасада, благородное тепло
природного камня и элегантность дорогих интерьеров.

◆
«Grand Deluxe на Плющихе» –
дом для истинных ценителей классики.
Для леди и джентльменов
с безупречным вкусом.

◆
(495) 925 47 47
www.grand-deluxe.ru

ДОНСТРОЙ



Jeanneau NC14 Coupe

Французская Jeanneau впервые показала на боат-шоу в Париже и Дюссельдорфе NC14 — новый флагман своей линейки NC (New Concept), состоящей на данный момент из трех спортивных моделей с хардтопом и закрытым с кормы салоном. Поскольку концепция всей серии — «апартаменты на воде», дизайнеры Камилло и Витторио Гаррони в NC14 акцент сделали не на пассажироместимость, а на комфорт. Оба варианта планировки нижней палубы предусматривают всего две (зато какие!) каюты. Санузлов, по желанию заказчика, может быть один

или два (в первом случае добавляется гардеробная). Между моторным отсеком и центральной каютой — отдельный «хозяйственный» блок, где помещены стиральная машина с сушилкой, дополнительный морозильник и холодильник для вина.

В салоне верхней палубы — целых две трансформируемые обеденные зоны: меньшая, расположенная слева от поста управления, преобразуется в огромный диван-лежак у ветрового стекла, а основная, напротив «линейного» камбуза, позволяет менять размеры стола и конфигурацию дивана. Еще одна обеденная зона в открытом

кормовом кокпите тоже имеет свои секреты: диван отъезжает в корму, когда требуется сделать кокпит просторнее, стол раскладывается вдвое, а все это вместе, когда нужно, может стать лежаком для загара. Поскольку такая концепция лодки подразумевает семейный отдых, основной задачей становится максимальное облегчение управления судном. Именно поэтому NC14 оснащается парой пропульсивных установок Volvo IPS, которые не только обеспечивают более высокую скорость и меньшее потребление топлива по сравнению с вальным приводом, но и серьезно повышают маневренность.

ОСОБЕННОСТИ

- Высокий уровень комфорта
- Большая купальная платформа
- Трансформируемый интерьер

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 45 ф (13,73 м) Ширина 14 ф (4,10 м)

Двигатели 2 × Volvo IPS400 (300 л.с.);
2 × Volvo IPS500 (370 л.с.)

Максимальная скорость 30 узлов
Стоимость в Европе от € 319 900

Jeanneau Voyage 42

Решение Jeanneau вернуться на рынок круизных флайбриджных яхт привело к запуску новой серии Voyage, дизайн которой разработала команда Тони Кастро. Первая «ласточка» в этой линейке — Voyage 42, представленная на зимних боат-шоу. Проектирование этой яхты было сфокусировано на классически изящных обводах, высокой мореходности, умеренном расходе топлива и хорошей управляемости в диапазоне скоростей от 15 до 28 узлов (предусмотрено управление джойстиком). Внутри — стильный современный интерьер и грамотная планировка пространства,

во многом напоминающая Jeanneau NC14, тем более что обе яхты имеют абсолютно одинаковые размерения. В салоне Voyage 42 размещены обеденная зона с медиацентром напротив, эргономичный П-образный камбуз и пост управления. Внизу — две просторные каюты, каждая с собственным санузлом. Несколько аскетичный кормовой кокпит оставлен свободным, ведь главная открытая зона отдыха расположена уровнем выше. Длинный флайбридж Voyage 42 может быть целиком отдан под «пляжный» отдых, учитывая, что все диваны и сиденья можно преобразовать

в лежаки, в дополнение к тому, что уже есть в кормовой части верхней палубы. Дополняют картину верхний пост управления и компактный, но хорошо оснащенный бар.

ОСОБЕННОСТИ

- Легкое управление
- Топливная экономичность
- Объем внутренних помещений

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 45 ф (13,70 м) Ширина 14 ф (4,12 м)

Двигатели 2 × Cummins (380 л.с.)

Максимальная скорость 28 узлов
Стоимость в Европе от € 316 300



Cadillac



ЗНАК ОТЛИЧИЯ



Реклама.

ПРИКОСНИТЕСЬ

К НОВЫМ ГРАНЯМ СОБЛАЗНА

2013 CADILLAC SRX

Новейшие технологии и отточенные до совершенства детали откроют вам новые грани кроссовера Cadillac SRX. Инновационная мультимедийная система CUE с 8" **мультитач**-дисплеем подсоединит до десяти мобильных устройств и обеспечит интуитивно понятное взаимодействие с вашим автомобилем. А агрессивный характер нового 3,6-литрового двигателя мощностью 318 л.с. наполнит вождение азартом.

CUE

Горячая линия Cadillac: +7 800 100 1011



www.facebook.com/CadillacRussia



www.cadillac.ru/special



Princess 32M



Pershing 82



Magellano 76

Miele: на суше и на море

Уже более века бытовая техника и профессиональное оборудование Miele являются эталоном качества и надежности. За период с момента основания в 1899 году марка небольшого семейного предприятия превратилась в известный во всем мире бренд. Такой успех во многом обусловлен философией немецкой компании, в основе которой — девиз «Всё лучше и лучше» и стремление к постоянному совершенствованию своей продукции.

Непревзойденная долговечность и бескомпромиссный подход к качеству открывает для техники Miele эксклюзивные сферы применения. Самые известные отели и рестораны мира, королевские дворцы и резиденции, небоскребы Дубая и частные особняки — вот лишь некоторые из объектов, оснащенных продукцией немецкого бренда.

Техника Miele пользуется популярностью не только на суше, но и заслуженно «осваивает» водные просторы. Многие судостроительные компании и судовладельцы выбирают Miele, когда необходимо оснастить судно оборудованием для ухода за бельем, мытья посуды и приготовления блюд. Так, стиральные и сушильные машины Miele представлены на борту *Gorch Fock* — знаменитого барка, принадлежащего немецкому флоту, а также на борту многочисленных океанских лайнеров. Среди них *Plancius* — бывшее исследовательское судно морского флота Нидерландов, а теперь комфортабельный теплоход, курсирующий в полярных широтах по самому суровому морскому проливу мира — проливу Дрейка. В таких условиях особенно ценятся производительность, эффективность и 100-процентная надежность техники.

Наряду с крупными судостроительными верфями Miele сотрудничает и с компаниями, которые специализируются на строительстве яхт класса люкс. Так, техника Miele представлена на борту *Maïora*, *Riva*, *Perini Navi*, *Benetti*, *Feadship*, *Mulder*, *Royal Huisman*, *Vitters*, *Sunseeker*, *Fairline* и *Tamsen*. В линейке продукции — широкий выбор приборов, протестированных в морских условиях, различных размеров, комплектации, вариантов подключения к бортовым источникам питания.

Техника Miele признана одной из самых энергоэффективных на рынке и награждена многочисленными дизайнерскими наградами, в числе которых премии за инновации и высокое качество исполнения *Red Dot* и *iF*.

www.miele.ru



СУПЕРЯХТЫ

Новости о моторных яхтах длиной более 100 футов



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



Abeking & Rasmussen SWATH Explorer Yacht

Концепция корпуса SWATH (Small Waterplane Area Twin Hull) появилась в коммерческом судостроении еще в конце 1970-х годов и с тех пор постоянно совершенствуется. Суть ее заключается в том, что поверхность двухкорпусного судна имеет минимальный контакт с водой и гораздо менее подвержена воздействию волн. Со стороны такая лодка выглядит как обычный катамаран, однако его подводная часть кардинально отличается. Она представлена двумя подводными корпусами, формой напоминающими торпеду, на которые опирается надводная конструкция. В итоге даже на высокой волне продольная качка такого судна значительно меньше по амплитуде, чем у однокорпусных

лодок или классических катамаранов, что позволяет использовать суда SWATH для обслуживания океанских платформ с достаточным комфортом для экипажа.

Верфь Abeking & Rasmussen, имеющая солидную репутацию не только на рынке коммерческих судов, но и в индустрии суперяхт, долгие годы занимается разработкой и совершенствованием SWATH. Несколько лет назад немцы построили для заказчика из США суперяхту *Silver Cloud* длиной 41 метр с таким корпусом, и она с тех пор исходила почти все океаны, а недавно анонсировали проект 208-футовой SWATH-суперяхты. При длине корпуса 63 метра его ширина составит чуть менее 25 метров (!), а осадка судна, равная диаметру «торпед», — 6 метров. Конструкторы обещают, что палубы

суперяхты всегда будут оставаться горизонтальными: это во многом развяжет руки дизайнерам интерьеров и сделает пребывание пассажиров на борту на порядок комфортнее.

Разработкой внешнего дизайна SWATH Explorer Yacht занималось бюро Reymond Langton Design. По размерам и расположению вертолетной площадки видно, что она предназначена для постоянного базирования летательного аппарата, а не только для режима touch-and-go, и в этом тоже заслуга особой геометрии корпуса судна. Что касается приведения судна в движение, то для SWATH доступны дизельные и дизель-электрические пропульсивные системы. Гребные винты в обоих случаях расположены в корме подводных частей корпуса, как у настоящих торпед.

Wim van der Valk
CONTINENTAL YACHTS



КАЖДАЯ ЯХТА ИНДИВИДУАЛЬНА И ОБЛАДАЕТ НАИВЫСШИМ КАЧЕСТВОМ.

wimvandervalk.com



Continental III 26m 28m 30m

PRESTIGE YACHTS МОСКВА

+7495 780 44 44
info@p-y.ru

TRIUMPH YACHTS САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

+7812 940 21 78
info@yachtshop.ru

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 188 ф (57,4 м) Ширина 33 ф (9,90 м)
 Двигатели 2 × MTU 16V 4000 M93L (4613 л.с.)
 Максимальная скорость 23 узла



Heesen 58M Yacht

Сотрудничество голландской Heesen Yachts с итальянским дизайнером Франческо Пашковски началось еще в 1990-х годах, когда он создал облик 35-метровой яхты *Opus II*. После этого было еще несколько общих проектов, а недавно голландцы представили новый результат совместной работы — 58-метровую суперяхту из алюминиевого сплава, в наружном дизайне которой итальянец совместил элементы из мира автомобилей, летательных аппаратов и лодок. Судно принадлежит новому поколению яхт Heesen, наделенных агрессивной внешностью и энергией движения, скрытой в каждом элементе дизайна, будь то изогнутые

панорамные иллюминаторы ходовой рубки или необычная, не имеющая аналогов форма кормы. По бортам на купальную платформу ведут симметричные трапы, а швартовное оборудование скрыто в специальных нишах фальшборта, которые издали выглядят будто сопла космолета. Еще одна необычная дизайнерская находка — поднимающийся из носовой палубы навес бимини, под которым скрыта зона отдыха.

Для гостей на борту оборудованы пять двухместных кают: апартаменты владельца во всю ширину судна традиционно занимают часть главной палубы, тогда как остальные каюты

с двуспальными и отдельными кроватями располагаются на нижней палубе.

«Пашковски по-новому интерпретировал классический дизайн яхт Heesen, — прокомментировал новый проект директор по продажам верфи Фабио Эрметто. — Эта лодка по-прежнему сохраняет «семейный» стиль, но обладает сильной индивидуальностью. Все спецификации утверждены, и мы готовы начать строительство на базе остроскулового водоизмещающего корпуса, разработанного в Van Oossanen Naval Architects, который позволит судну развивать скорость до 23 узлов».



РОСГОССТРАХ



Страхование яхт и катеров



+7 (495) 543 90 33 yachts@RGS.ru www.RGS.ru

ТОЛЬКО ФАКТЫ

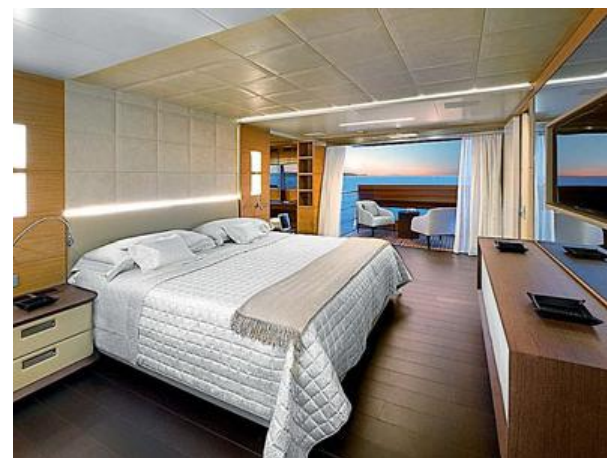
Длина 132 ф (40,20 м) Ширина 27 ф (8,28 м)

Двигатели 2 × MTU 12V 2000 M72 (1448 л.с.)

Максимальная скорость 15,5 узла

Benetti

Classic Supreme 132 *Petrus II*



В Каннах итальянцы показали новую 40-метровую суперяхту, ставшую первой в линейке Classic Supreme. Лодка водоизмещением 270 тонн построена в водоизмещающем стеклопластиковом корпусе. Наружный дизайн *Petrus II* создавал Стефано Ригини, и результат представляет собой последовательную эволюцию стиля и философии Benetti.

Жилые помещения нижней палубы яхты отданы под четыре роскошные гостевые каюты и помещения экипажа, тогда как апартаменты владельца занимают носовую часть главной палубы и снабжены автоматически

раскладывающимся балконом по левому борту. Остальное пространство главной палубы отведено под камбуз и шикарный салон, являющийся самой просторной, но не единственной зоной отдыха на борту. Палубой выше расположен второй уютный салон, открытая обеденная зона в корме и пляж с джакузи в носовой части перед постом управления. Кстати, на *Petrus II* есть и вторая джакузи на сандеке, под большим зонтиком от солнца. Дизайн интерьеров верфь создавала совместно с Франсуа Зуретти, и среди материалов отделки превалирует

древесина дуба и венге, натуральная кожа, мозаика и мрамор. Фирменная система BEST (Benetti Exclusive Sea Technology) позволяет посредством простого пользовательского интерфейса соединить друг с другом различные бортовые электронные системы. Например, взаимодействие коммуникационной техники и навигационного оборудования позволяет более эффективно и безопасно осуществлять управление судном в сложных ситуациях. Запас хода *Petrus II* на 12 узлах составляет 3500 миль и позволяет пересечь Атлантику.

ВЫ УВЕРЕНЫ, ЧТО ЭТО 42 ФУТА, А НЕ БОЛЬШЕ?..



На фотографии моторная яхта Sealine F42 (длина яхты – 45.8 футов).

РАЗНИЦА ОЧЕВИДНА



PREMIUM YACHTS, 125212 МОСКВА, ЛЕНИНГРАДСКОЕ ШОССЕ 39, СТРОЕНИЕ 7

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

ЯХТА SEALINE F42 БУДЕТ ПРЕДСТАВЛЕНА НА ВЫСТАВКЕ МОСКОВСКОЕ БОУТ ШОУ
12-17 МАРТА 2013 – КРОКУС ЭКСПО, СТЕНД В300-1

SEALINE

**ТОЛЬКО ФАКТЫ**

Длина 236 ф (72,00 м) Ширина 40 ф (12,20 м)
 Двигатели 2 × Caterpillar 3516 C DITA (3150 л.с.)
 Максимальная скорость 17 узлов



Dunya Yachts *Red Square*

Турецкая верфь Dunya Yachts из Стамбула известна в первую очередь как площадка для рефитов суперяхт. На ней побывали такие лодки, как Lurssen *Capri* и Amels *Deja Too*. Помимо рефитов и ремонта, компания может самостоятельно строить суда длиной до 80 метров, и в начале февраля со стапелей сошел первый крупный проект — суперяхта *Red Square* длиной 72 метра. Судно со стальным корпусом и алюминиевой надстройкой (дизайн Стерлинга Скотта) должны были сдать еще в 2011 году, но строительство затянулось. Изначально его финансировал заказчик из России, однако довольно быстро он вышел из проекта, и верфь достраивала судно за счет собственных средств. Имя «Красная площадь» было дано уже позже, и оно не связано с центром Москвы. Планировка палуб, а также спектр использованных материалов

красноречиво говорят о том, что *Red Square* задумывалась как роскошный «пляжный дом» в море. Дизайнер Альберто Пинто разработал для яхты не только элементы внутренней отделки, но и мебель с деталями из бронзы и пергамента. На борту оборудованы шесть двухместных кают для гостей, апартаменты владельца с просторными санузлами и гардеробами занимают отдельную палубу. В корме *Red Square* расположен вытянутый бассейн с прозрачной задней стенкой, под которым находится гараж для тендеров. Среди прочих особенностей яхты можно отметить джакузи на сандеке, соединяющий палубы стеклянный лифт, кинотеатр и спортивный зал с массажным салоном. Пара двигателей Caterpillar суммарной мощностью 6300 л.с. обеспечивает судну максимальную скорость 17 узлов, в экономичном режиме запас хода яхты составляет 4200 миль.

MOSCOW

boat show 2013



MARINA DI LOANO
BASE NAUTICA FLAVIO GIOIA
SUDCANTIERI
MARINA DI STABIA
PORTO DEGLI ARGONAUTI
MARINA DI PISTICCI
MARINA DEL CAVALLINO

are members of



ASSOMARINAS
ASSOCIAZIONE ITALIANA
PORTI TURISTICI

THE ITALIAN YACHT HARBOUR ASSOCIATION

Moscow Boat Show 2013
Pavillon 3,14 - Stand n. A392

www.marinass.it



НОВОСТИ MBV

Мир яхт: факты, люди, события



Зима, преддверие весны

В этом году в январе Дюссельдорф засыпало снегом, но многие там уже «жили весной»: к этому подталкивала яхтенная выставка. Если яхты, если катера, если дайвинг, значит, скоро природа оттаяет для настоящей жизни.

Немного статистики. Выставку посетили 226 тыс. чел., причем треть из них — в первые выходные. В прошлом году посещаемость была выше на 20 тыс., хотя и эти цифры далеки от показателя 2002 года — 334 тыс. чел. Возможно, сказались отмены авиарейсов по всей Европе из-за погодных условий, отчего многие не смогли добраться до выставки. Тем не менее, 45 тыс. чел. из 50 стран все же приехали, и это говорит о значимости boot Duesseldorf для мирового рынка.

В 17 павильонах собрались 1674 компании-экспонента из 63 стран, представлявшие весь спектр продукции и услуг индустрии. Опрос посетителей

выявил, что каждый второй проявлял интерес к парусным судам, тогда как моторные интересовали лишь каждого третьего. Четверть посетили павильон дайвинга, где уровень продаж оборудования сравнялся с прошлогодним, несмотря на сложную политическую ситуацию в Египте — самом важном для индустрии регионе.

А что новые лодки? Мировые премьеры, разумеется, проходили, но их количество оказалось скромным, поскольку большинство крупных верфей уже раскрыли карты раньше — в Каннах, Генуе, Париже или Лондоне. Красивым был показ Monte Carlo 5: верфь устроила настоящее шоу со спецэффектами и оригинальной музыкальной программой. После нее перед гостями выступили дизайнер MC5 Дэн Ленард из студии Nuvolari & Lenard (Венеция) и владелица Beneteau Group мадам Аннет Бенету-Ру, которая руководит

компанией с 1964 года.

Позитивная динамика Beneteau Group на фоне не самой благоприятной экономической ситуации в индустрии удивляет. Холдинг показал в Германии ряд моторных новинок, включая Jeanneau NC14, Voyage 42, Prestige 450 и 550S, а также небольшие катера с подвесными моторами. Каждый день они собирали на стендах немало интересующейся публики, что демонстрирует сильные позиции французов на яхтенном рынке.

Итальянцы и англичане, как всегда преимущественно оккупировавшие шестой павильон с крупными моторными яхтами, выступили мощно, представив ряд новинок вроде Azimut 54 и 40, Magellano 43; Princess 52, V48 и 98; Sunseeker Portofino 40 и Predator 68, а также Sealine F48.

Немало было и яхт из Голландии — стальных, алюминиевых и пластиковых.

RASCHINI



реклама

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



В павильоне с голландскими «тихоходами» довольно необычно выглядела яхта Smelne Vlet 42 OP с граненым корпусом, напоминающим стакан времён СССР. Привезли свои лодки финны, шведы и норвежцы; с лодками из Европы активно конкурировали «американцы»... В общем, «полным-полна коробочка!»

Среди интересных экспонатов можно назвать небольшие речные суда, имеющие сходную с «Пионер K43» архитектуру надстройки (River Boat 1122 и Omega Buster 800M). Прежде нам не доводилось встречать подобные лодки на выставках, а их появление в Дюссельдорфе может говорить о потенциальном интересе рынка к яхтам такого типа. Отметим и российский стенд, на котором компании из Санкт-Петербурга выставляли складные лодки-RIB бренда WinBoat и алюминиевые катера Trident.

Выросло число плавучих домов — их производители стараются привлечь клиентов и не боятся идти наперекор традициям. Тем более что европейская публика в этом смысле менее консервативна по сравнению с нашими соотечественниками и не боится покупать оригинальные суда, если они грамотно спроектированы, качественно построены и разумно оценены.

Пожалуй, никто не прошел мимо Riva Aquarama, пролежавшей на дне около 30 лет: удивительно, насколько хорошо сохранилась лодка, учитывая агрессивную среду. Помимо стойких

материалов, немалая заслуга в этом принадлежит верфи, которая неизменно держит марку высокого качества.

Судя по оживлению в парусных павильонах, праздник получился и в этом сегменте. Нынешняя выставка подтвердила наметившуюся в прошлом году тенденцию «пересадки» яхтсменов с моторных судов (быстрых, но шумных и недешевых в эксплуатации) на парусные. Вероятно, на это влияют не только экономические факторы: владея моторным судном в течение 5–10 лет, люди стали на тот же срок старше, то есть солиднее, что толкает их к более гармоничному, несуетливому парусному яхтингу.

Реальные лидеры индустрии если не удивили, то и не «просели». Dufour продемонстрировала «породистость» своих разработок новым D36 Performance; Jeanneau подтвердила класс моделью Sun Odyssey 41DS; публику привлекала Hallberg Rassy 55, как обычно, порадовавшая классическими обводами и высоким качеством. Среди премьер еще упомянем Bavaria 56 Cruiser, Hanse 575 и 345, Lagoon 39. При всем этом благолепии у некоторых экспонентов встречались почти нелепые инновации, относящиеся скорее к косметическому оживлению старых «лиц» и «тел». А из общих трендов следует сказать о стремлении цен вверх, к докризисному уровню, и уклоне в сторону потребностей чартерных компаний. Правда, все отмечают заметный всплеск интереса к драйву от парусных гонок. Но он затрагивает в основном швертботы, мало влияющие на показатели индустрии.

В итоге выставка этого года, которую кто-то назовет рядовой (больших сюрпризов она не принесла), продолжает служить свою полезную службу — соединять людей и яхты.



NC14



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



Яхта на семь лет

Группа компаний Azimut-Benetti запустила новую долгосрочную программу аренды моторных яхт Azimut и Atlantis средней длины. Проект будет осуществлять одна из дочерних компаний группы — Yachtique Elite Yachting Services, и на начальных этапах клиентам предложат Atlantis 34 и Azimut 40, а затем добавят в этот список более крупные модели.

Период аренды составит 7 лет, в течение которых клиентам будут предоставлять регулярный и срочный сервис, обеспечивать страховое покрытие и консерж-менеджмент. Все это время яхта остается собственностью Azimut-Benetti, и арендатор сохраняет право выкупить ее по окончании контракта. По словам компании, основная идея новой программы — предвидеть все эксплуатационные расходы и уменьшить объем «бюрократической бумажной работы».



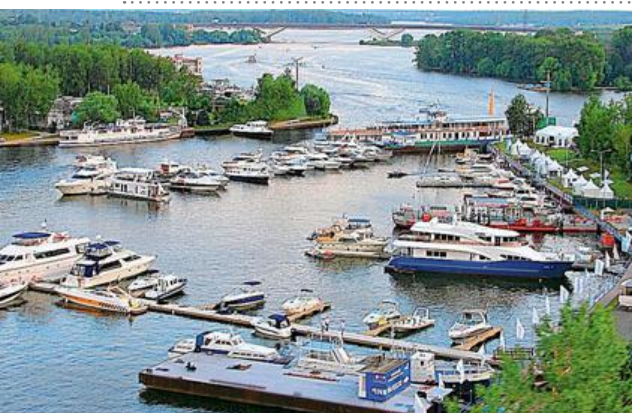
Одежда ручной работы

Модный Дом Raschini представляет новую роскошную коллекцию одежды и аксессуаров «Весна-лето – 2013». На цветовое оформление всех без исключения вещей коллекции оказали влияние африканские мотивы. Яркий зеленый и аквамарин, насыщенный желтый, небесно-голубой и умопомрачительный цвет «электрик» — настоящие африканские страсти разлились богатой цветовой палитрой в коллекции Raschini. Традиционно в мужском бутике Raschini также представлена коллекция безукоризненной классической одежды для бизнеса и роскошная линейка для отдыха. В ней присутствует образцовое сочетание комфортных фактур,

подтянутого неаполитанского силуэта и сочных красок. Идеальные по крою и исполнению мужские вельветовые брюки casual самых жизнерадостных цветов — от неповторимого аквамарина до фирменного бордового.

Бестселлер нового сезона — куртки с перфорацией из тончайшей кожи Нарра самых весенних цветов: от зеленого до темно-синего и коричневого.

Философия Raschini — качество в деталях. Все вещи бренда: костюмы, трикотаж, рубашки, обувь, кожаные аксессуары и даже ювелирные запонки — создают вручную в итальянских ателье с особым тщанием, что гарантирует превосходное качество исполнения в каждом миллиметре изделия.



Четвертый «Водный мир»

Международный Московский Яхтенный Порт вновь приглашает всех, кто хочет купить или продать лодку, на четвертую ярмарку яхт и катеров «Водный мир», которая пройдет в Подмоскowie летом с 5 по 7 июля. Участие в ярмарке дает возможность владельцам яхт самостоятельно или с помощью специалистов Порта

выставить свою технику на продажу на воде или на специальных площадках на суше. Все участники ярмарки могут на выгодных условиях прямо на месте произвести диагностику судна, подготовить его к продаже в сервисных центрах Яхтенного Порта, оформить кредит на покупку водного транспорта и застраховать его, установить дополнительное оборудование. Ярмарка проходит на живописной территории, где гости могут весело провести свободное время и отдохнуть на природе у воды.



ЯХТА ВЫСШИХ ДОСТИЖЕНИЙ

Летом 2012 года Nimbus 43 Nova стал первым в истории судном под иностранным флагом, дошедшим до Москвы — порта пяти моей. Неудивительно, ведь это лучшая яхта для первопроходцев: три каюты, надежный корпус, богатая комплектация и скандинавская основательность в мелочах. Она уже готова к любым сюрпризам природы. Однажды выбрав свою Nimbus, вы не захотите расставаться с ней никогда.



NIMBUS BOATS

Nimbus Boats CIS — Официальный дистрибьютор в России и СНГ
Москва, ул. Авиационная, 79, к.1, стр.2 Яхт-клуб «Алые Паруса» — Тел. +7 (495) 77-11-700 E-mail: ng@nimbusworld.ru

Региональный дилер в Завидово
Grand Marine — Тел. +7 (495) 995-66-22

WWW.NIMBUS.SE

Весеннее предложение от «Донстрой»

В компании «Донстрой» 1 марта 2013 года стартует традиционная весенняя программа для покупателей жилья. На этот раз «Донстрой» предлагает двойные скидки и другие специальные условия на приобретение квартир в жилых комплексах компании. В акции участвует целый ряд объектов, включая такие громкие премьеры 2012 года, как жилой комплекс «Долина Сетунь» и последние корпуса в комплексе «Алые Паруса». Привлекательность предложения обусловлена не только выгодными условиями покупки, но и великолепными характеристиками представленных объектов. Жилой комплекс «Долина Сетунь», расположенный в престижном квартале на западе Москвы, отличается роскошным оформлением фасадов и интерьеров: авторы проекта использовали натуральный камень дымчатых оттенков, эффектные орнаменты в стиле

ар-деко и художественные золотистые витражи. Последние корпуса жилого комплекса «Алые Паруса» завершают формирование престижного квартала на берегу Москвы-реки, располагающего благоустроенной территорией площадью 15 га, 500-метровой пешеходной набережной, яхт-клубом, футбольным полем, спортивным клубом с бассейном и теннисными кортами.



Плиты королей

Что объединяет Сильвио Берлускони, Жака Ширака, и Робина Уильямса? Что общего между Карлом Лагерфельдом, Эдди Мерфи, Бредом Питтом и Юлией Высоцкой? Все эти успешные творческие люди обладают кухонной техникой La Cornue. Это одно из подлинных удовольствий жизни, вроде управления роллс-ройсом, ведь готовить на такой же кухне, как в замке барона Ротшильда или во дворце князя Монако, весьма лестно и приятно. La Cornue — вершина дизайнерской и технической мысли и первый шаг в мир высокой кухни. В России официальным дилером французского дома La Cornue является компания «Глобал Инвест». Опытные дизайнеры компании оформят будущее кухонное пространство в соответствии с вашими вкусами и пожеланиями. Сначала вы выбираете газовую, электрическую или комбинированную плиту, а затем цветовую палитру. Компания предлагает 36 актуальных цветов и может повторить любой тонкий оттенок, чтобы придать кухне особенное звучание. Каждая духовка La Cornue собирается вручную искусными мастерами по индивидуальному заказу.

Процесс занимает около двух месяцев, ведь речь идет о «королевской» плите и спешка тут неуместна. В 2012 году коллекцию La Cornue пополнила серия плит, автором которых впервые за историю компании стал приглашенный дизайнер ресторанов — француз Жан-Мишель Вильмонт. Первая буква его фамилии звучит в названии коллекции La Cornue W, работа над которой заняла четыре года. Оформитель роскошных ресторанов и бизнес-центров дебютировал в кухонной технике. Взяв за основу

стиль La Cornue, символизирующий французский шик, архитектор добавил новой серии свой узнаваемый авторский слог. Модели представлены в его фирменных цветах: классическом черном и насыщенном шоколадном. На протяжении всей жизни техники La Cornue в вашем доме компания «Глобал Инвест» интересуется ее работоспособностью, и лучшие мастера готовы исправить даже малейшие погрешности (вплоть до устранения грязевых пятен с поверхности вашей плиты).



Ваш дом на воде



 Ката-Лагун


LAGOON
catamarans since 1984

ПАРУСНЫЕ КАТАМАРАНЫ
ОТ 39 ДО 70 ФУТОВ

Телефон: + 7 495 723 37 96
Web: www.cata-lagoon.ru
Email: info@cata-lagoon.ru



Стоянка для больших и маленьких

Компания Palmali Group в 2011 году приобрела яхт-клуб Palmarina Bodrum в местечке Ялыкавак, недалеко от турецкого города Бодрума, и серьезно модернизировала его для приема любых лодок вплоть до суперяхт. Работа над проектом завершилась в мае 2013 года, после чего марина сможет принимать до 710 яхт одновременно и станет самой крупной в регионе. Кроме того, Palmarina станет единственным портом, подходящим для швартовки и круглогодичной стоянки 69 лодок длиной более 40 м, в том числе 26 суперяхт длиной до 150 м. Площадка для стоянки на берегу вмещает 150 яхт длиной до 45 м и может быть использована для технического обслуживания.

Palmarina стала первой маринной в Турции, получившей сертификат ISO 9001–2008 от Регистра Ллойда (LRQA). Благодаря серьезным капиталовложениям и современному управлению она является одной из наиболее надежных яхтенных стоянок в регионе. Проект реконструкции марины выполнил архитектор Эмре Аролат, работы которого отмечены различными наградами. Готовая к приему гостей жилая зона марины включает 63 магазина и рекреационную зону Old City. Там расположен Billionaire Beach с бассейном площадью 700 м², известный своими развлекательными программами Billionaire Club, ресторан Cipriani для ценителей итальянской кухни и бутик Billionaire Couture.

Здесь же находятся известный рыбный ресторан Бодрума Balıkçı Sait, престижный ресторан аргентинской кухни Tango и изысканный ювелирный магазин Gilan. Территорию Palmarina украшают зеленая зона и парк площадью 17 га.

«Этот большой реконструкционный проект окажет серьезное влияние на динамику отрасли в средиземноморском регионе, — утверждает Левент Бактыр, генеральный директор Palmarina. — Мы гордимся тем, что осуществили его и значительно повысили качественный уровень марины. Полученные нами сертификаты и новая инфраструктура позволят Palmarina оставаться самой надежной и единственной маринной для суперяхт в стране».



EVINRUDE®



Проводите больше времени на воде с подвесными моторами EVINRUDE

Семья Evinrude в новом составе!

Познакомьтесь с совершенно новыми
подвесными лодочными моторами Evinrude
от 3,5 до 15 лошадиных сил.

Evinrude – это надежный партнер
при оснащении моторами малых лодок.



реклама товар сертифицирован



5 ЛЕТ
ОГРАНИЧЕННОЙ
ГАРАНТИИ на моторы E-TEC*

*Посетите сайт www.evinrude.rosan.com

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

ROSAN АВТОРИЗОВАННЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР BRP Inc.

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

Информация о дилерах на сайте
www.rosan.com



SB20 в Северной столице

Чемпионат мира 2014 года в классе парусных яхт SB20 пройдет в Санкт-Петербурге!

На заседании Совета Ассоциации заявка России была поддержана единогласно. В соперничестве за право проведения мирового первенства мы опередили Ирландию, Португалию и Германию! Сегодня российский флот класса SB20 насчитывает более 30 выпелов; в течение 2013–2014 гг. российская Ассоциация планирует его удвоить. Перспектива проведения чемпионата мира на российской акватории, безусловно, является важным фактором роста класса. В качестве принимающего клуба указан Яхтенный порт «Геркулес», где обладают солидным опытом проведения крупных соревнований, включая гонку Volvo Ocean Race 2008/09. Чемпионат мира класса SB20 в Санкт-Петербурге состоится 5–11 сентября 2014 года, а познакомиться поближе с яхтой SB20 можно на стенде ВФПС во время Moscow Boat Show с 12 по 17 марта.

Uomo Collezioni: «Весна-лето – 2013»

Поклонников высокой моды обрадует коллекция «Весна-лето – 2013» от Uomo Collezioni, в которой представлена элегантная деловая одежда и одежда в стиле casual. В образе стильного мужчины приверженность классике сочетается с современным дизайном. Особое внимание уделено легким материалам. Для летних костюмов и пиджаков используются смешанные ткани, обеспечивающие комфорт и прохладу в теплое время года. В коллекции casual представлены блейзеры, облегающие фигуру трикотажные пиджаки, шелковые и хлопковые поло ярких расцветок, джинсы и брюки. Одним из трендов сезона стал синий цвет и его оттенки — от лазури до ультрамарина, от василькового до индиго, от лавандового до королевского синего. Особенно актуален рисунок в полоску и клетку. Эффект достигается за счет сплетения контрастных нитей или ткани специальной текстуры. Дополняют коллекцию бренда разнообразные аксессуары ручной работы: сумки и портмоне, очки и запонки. Мелкие элементы отделки, обработанные вручную петли и стежки выполнены с особой тщательностью, ведь отличительная особенность марки Uomo Collezioni — это внимание к деталям.



НЕ ИЗМЕНЯЙ СЕБЕ



JEEP GRAND CHEROKEE

Легендарная система полного привода Quadra-Track II или Quadra-Drive II, бесключевой доступ и запуск двигателя Keyless-go, биксеноновые адаптивные фары головного света, камера заднего вида, Uconnect hands-free.

8-800-100-81-82



JEEP® ЯВЛЯЕТСЯ ЗАРЕГИСТРИРОВАННОЙ ТОРГОВОЙ МАРКОЙ CHRYSLER GROUP LLC.

Jeep®



«Родина» мирового уровня

Отмеченный наградами отель RODINA Grand Hotel & Spa — место, которое нужно посетить хотя бы для того, чтобы насладиться огромным субтропическим парком и оснащенными по последнему слову техники эксклюзивными номерами-люкс. Отель поистине можно считать национальной гордостью. Здесь сочетаются индивидуальное обслуживание и стандарты сервиса лучших отелей мира высшего класса. С приходом нового генерального менеджера господина Марко Терзини RODINA Grand Hotel & Spa будет развиваться в направлении сервиса ультралюкс с единственной целью — чтобы нынешние и будущие гости продолжали воспринимать бутик-отель с эксклюзивным сервисом как свой родной дом. Благодаря комфортному климату с обилием солнечных дней в году (в Сочи их более 300) этот роскошный и вместе с тем уютный отель, расположенный в нескольких минутах ходьбы от главных достопримечательностей города, сочетает все составляющие курорта класса «люкс».

С января 2013 года RODINA Grand Hotel & Spa стал членом престижной международной Ассоциации лучших отелей мира The Leading Hotels of the World. Этот клуб объединяет более 430 гостиниц, курортов и spa высокого класса из разных стран. Признание мирового масштаба — большая честь и достижение для отеля с богатой историей, играющего важную роль в развитии гостиничной индустрии в регионе и стране. «Я очень рад и горжусь тем, что RODINA Grand Hotel & Spa отмечен наивысшим знаком качества, — прокомментировал вступление отеля в LHW его генеральный менеджер Марко Терзини. — Это, безусловно, поспособствует дальнейшему укреплению имиджа отеля, а также подстегнет нас постоянно совершенствовать сервис, чтобы дарить нашим постоянным гостям новые позитивные эмоции и незабываемые впечатления от отдыха. Мы стремимся к тому, чтобы задать новые стандарты обслуживания, которые будут и в дальнейшем заметно выделять наш отель среди достойных российских и зарубежных конкурентов».



**РОССИЙСКАЯ ПРЕМЬЕРА CONTEST 52MC
«МОСКОВСКОЕ БОУТ ШОУ 2013»,
ВЦ «Крокус Экспо», павильон 3, зал 15, место В250**

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.



12 — 17.03.2013
www.mosboatshow.ru

Реклама

Life. Style. Sailing.
ПЕРВАЯ МОТОРНАЯ ЯХТА CONTEST

| 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 GDMedemblik
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
тел. +7(495) 790 77 64
info@contest-boats.ru
www.contest-boats.ru


Contest
YACHTS RUSSIA



Свежий ветер Лонг-Айленда

Создатели коллекции Gant к сезону весна-лето — 2013 снова черпают свое вдохновение в путешествии по миру. К традиционному для бренда соединению американского наследия с европейским настоящим в новом сезоне прибавился свежий морской ветер Лонг-Айленда. Яхтенная коллекция называется Montauk, в честь городка Монток, главного океанского курорта нью-йоркцев, расположенного на юго-востоке Лонг-Айленда. И, несмотря на то, что Монток известен в первую очередь как популярное место для серфинга, вдохновением для Gant стала все же регата America's Cup.

Как и подобает настоящей яхтенной коллекции, основными цветами женской линии стали синий, белый и голубой, но в этот раз палитра обильно одобрена насыщенным зеленым и оранжевым. Хлопчатобумажные брюки, легкие юбки, короткие шорты, тельняшки, грубые и легкие струящиеся свитера, яхтенные куртки и, конечно, огромный выбор аксессуаров — все это необходимо, чтобы комфортно чувствовать себя и в гонке на палубе яхты, и на вечеринке на берегу.

В мужской части коллекции основные цвета те же: синий, белый и голубой, а ярким акцентом добавлен красный. Удобные брюки с накладными карманами, свитера крупной вязки, толстовки с надписью Gant, темно-синие клубные пиджаки... Футболки-поло и шорты декорированы морскими сигнальными флажками, а куртки отмечены географическими координатами родины бренда Gant — 41°31'N и 72°92'W.

S-Oulite от Samsonite

Samsonite, мировой лидер в производстве предметов перевозки багажа, представляет новую коллекцию стильных и функциональных портфелей S-Oulite. Это первая коллекция портфелей, созданная с применением запатентованной конструкции Tent Construction, сочетающая в себе новые технологии и стильный внешний вид. S-Oulite — самая легкая в истории Samsonite коллекция портфелей: некоторые модели весят менее 1 кг, а плечевые сумки — менее 400 г! Предметы коллекции отличаются не только легкостью, но и большой вместительностью и функциональной организацией внутренних отделений, благодаря чему можно быстро и легко найти любую вещь. Дизайн портфелей и сумок продуман до мелочей, поэтому даже самые требовательные бизнесмены смогут найти модель, которая будет полностью соответствовать их запросам.

С портфелем из коллекции S-Oulite можно не беспокоиться о сохранности ноутбука или планшетного компьютера: все модели созданы с использованием уникального материала Poron XRD, который амортизирует удары и гарантирует безопасность гаджета. Портфели имеют эргономичную удобную ручку, а функция «умный рукав» легко позволяет поместить портфель поверх чемодана. В модельный

ряд S-Oulite входят портфели, рюкзак и плечевые сумки, представленные в четырех цветах: черном, кирпичном, коричневом и темно-синем. На все предметы коллекции предоставляется двухлетняя гарантия, а рекомендованная розничная цена составляет от 4 300 до 13 800 рублей.





САМЫЙ СОВРЕМЕННЫЙ И ОСНАЩЕННЫЙ ЭЛЛИНГ ЯХТ НА БАЛТИКЕ

Зимнее хранение

Спуск-подъём яхт до 220 тонн
Абсолютно новый ангар для яхт высотой 14 м

Сервис от простого ремонта до полного рефита
Новейшее оборудование

Международная марина





Galeon в России

Первая Яхтенная Компания, обладающая правами на представление яхт польской верфи Galeon в Российской Федерации, и компания Smart Yachts приняли решение о создании совместной компании Galeon Russia. Она получила эксклюзивное право представлять продукцию верфи Galeon на всей территории РФ, включая Калининградскую область.

Это событие имеет большое значение как для партнеров, которые усилили свое положение на яхтенном рынке России, так и для клиентов новой компании.

Слияние поможет ощутимо повысить уровень их обслуживания: агентская сеть Galeon Russia включает многие крупные города России, а ее офисы расположены в Санкт-Петербурге, Москве, Калининграде, Сочи и Монако. Отличительными особенностями компании также является богатый опыт сотрудников в реализации и обслуживании яхт и постоянное стремление к совершенствованию предоставляемых услуг.

Напомним, что верфь Galeon основана 1982 году и выпускает моторные яхты длиной до 25 м,

оригинальный дизайн которых разработал известный британский конструктор Тони Кастро, а в их производстве применяются все передовые технологии, используемые в современном судостроении. Моторные яхты Galeon не раз удостоивались международных премий. В частности, Galeon 700 Raptor получила World Yachts Award в номинациях Best Design и Most Innovative Design (2010 г.), а Galeon 550 Fly номинирована на премию European Power Boat в категории яхт длиной свыше 45 футов (2013 г.).

Запас ионов лития

Мastervolt готовится установить новый стандарт в классе литиевых бортовых аккумуляторов. Для компаний, которые занимаются гибридными и электрическими пропульсивными системами, новая литий-ионная батарея Ultra (24 В) станет важным шагом, поскольку позволит ходить на лодках дольше, дальше и тратить меньше времени на подзарядку.

По габаритам и весу (55 кг) новый аккумулятор идентичен батареям предыдущего поколения, однако обладает большей емкостью — 190 Ач против 160 Ач. Для полной зарядки требуется всего час — на 15–20 минут меньше предшественников. Возможность ускорения процесса заряда обеспечивает специальная технология, позволяющая индивидуально контролировать ток зарядки каждой из восьми «банок». Все они оснащены внутренним контроллером, который повышает или понижает ток заряда на 25 А от номинального и при необходимости самостоятельно включает или отключает его источник. Раньше в подобных аккумуляторах использовались пассивные системы контроля заряда, отчего избыточная мощность терялась в виде тепловой энергии. Кроме компактности и малого веса, важным преимуществом

Ultra является то, что она выдает 5 кВт·ч энергии, которые можно быстро извлечь из батареи, а затем быстро вернуть в процессе заряда. Согласно заявлению производителя, срок службы батареи составит 3000 циклов при 80% разряде и 2000 циклов при полной разрядке, тогда как свинцовые аккумуляторы «живут» всего 200–400 циклов. Все параметры работы аккумулятора выводятся на внешний экран через фирменный интерфейс Mastervolt MasterBus. Новинку представили на boat-шоу в Лондоне, а в ближайшее время мы увидим версию на 12 В и ряд более компактных аккумуляторов меньшей емкости.

Кроме того, Mastervolt представила линейку 12-вольтовых стартовых литиево-ионных батарей для катеров и мелкой моторной техники емкостью от 5,2 до 23 Ач. Они легче свинцовых аккумуляторов той же емкости, и благодаря крайне высокому пусковому току могут заменить традиционные батареи емкостью до 140 Ач.





BENETEAU



49

Gran Turismo 49

50

Swift Trawler 50



BENETEAU



Официальные дистрибьюторы BENETEAU в России.

Москва

"Боатмаркет"

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

Поволжье

"Яхт-Марин"

+7 (927) 022 2601
www.yachtsmarine.ru

Новороссийск

"Винджаммер"

+7 (988) 133 3033
www.windjammer.ru



Финские лидеры

На международном боат-шоу в Хельсинки очередной раз назвали победителей в номинациях конкурса «Лучшие парусные и моторные яхты выставки». Цель организаторов конкурса — развить здоровую конкуренцию в индустрии и особо отметить тех производителей, которым удалось создать интересные, заметные проекты. «Лучшей парусной яхтой» признана XR 33 — легкая, прочная, качественная и простая в управлении лодка,

отлично подходящая как для гонок, так и для семейного отдыха. В этом году впервые номинантов на звание лучшей моторной яхты разделили на три дивизиона, в каждом из которых боролись от трех до пяти финалистов. Лучшим открытым катером стал Yamarin Cross 49 BR — небольшая современная лодка, сумевшая предложить новый уровень комфорта среди конкурентов в своем классе. Лучшим разъездным катером был назван Flipper 640 ST, который отлично

подходит для коротких дневных выходов и пикников. В номинации «Лучший каютный круизер» победила Grandezza 33 OC.

Жюри единогласно сошлось во мнении, что это изящное судно с высоким качеством постройки выделяется среди номинантов оптимальной планировкой. Две просторные каюты, удобный пост управления и грамотно спроектированный кокпит делают эту яхту предельно функциональной.

Garmin в Москве

В рамках выставки Moscow Boat Show, которая пройдет 12–17 марта 2013 года на территории выставочного центра «Крокус Экспо», компания Garmin представит новые линейки морских навигаторов, картплоттеров и эхолотов. На стенде Garmin (зал 14, №A510) гости выставки смогут первыми в России увидеть серию новых картплоттеров GPSMAP 527/527xs и GPSMAP 721/721xs, а также картплоттеры со встроенным эхолотом Garmin echoMAP 50s и 70s и модулями GPS/Глонасс. Эхолоты поддерживают технологию Garmin HD-ID. Младшие модели имеют кнопочное управление и оснащены дисплеем с диагональю 5 дюймов, тогда как старшие поставляются с 7-дюймовым сенсорным мультитач-дисплеем. Все устройства оснащены встроенным модулем Wi-Fi и обеспечивают беспроводное подключение к мобильным аппаратам Apple для использования с мобильным приложением BlueChart Mobile.

Для морских приборов Garmin, не оснащенных встроенным Wi-Fi-модулем (серии GPSMAP 4000,

5000, 6000 и 7000), компания предлагает внешний Wi-Fi-адаптер для организации на судне беспроводной сети и подключения к картплоттерам мобильных устройств. Во время плавания адаптер Garmin Wi-Fi позволяет использовать смартфоны и планшеты для наблюдения за движением судна по маршруту, получать свежую информацию о погоде, ветре, течениях, а также обмениваться с другими пользователями сервиса предупреждениями и точками событий в реальном времени.

Для любителей зимней рыбалки Garmin выпустила рюкзак-сумку для переноски эхолотов Garmin серии echo. Рюкзак состоит из жесткого каркаса, куда крепится эхолот, и мягкого внешнего чехла. Внутри есть место для кабеля, датчика и батареи питания, которую также можно заказать дополнительно.



ПОСМОТРИ НА МИР ГЛАЗАМИ HONDA

НАСЛАЖДАЙТЕСЬ ВЫСОКОЙ СКОРОСТЬЮ, ВЕТРОМ, ИСКРЯЩИМИСЯ НА СОЛНЦЕ БРЫЗГАМИ ВОДЫ, ОЩУТИТЕ ДРАЙВ С НАШИМИ ЛОДОЧНЫМИ МОТОРАМИ БОЛЬШОЙ МОЩНОСТИ.

HONDA
The Power of Dreams

ТОВАР СЕРТИФИЦИРОВАН. РЕКЛАМА.



ЧИСТОЕ НЕБО
ДЛЯ НАШИХ ДЕТЕЙ

WWW.HONDA.CO.RU

БЕСПРЕЦЕДЕННО ЛЕГКИЙ ВЕС, ЭКОЛОГИЧНОСТЬ И ЭКОНОМИЧНОСТЬ (СИСТЕМЫ PGM FI, BLAST, ECOMO), ПРИВЛЕКАТЕЛЬНЫЙ ДИЗАЙН – ВОТ РЕШАЮЩИЕ ФАКТОРЫ ПРИ ВЫБОРЕ ПОДВЕСНОГО ЛОДОЧНОГО МОТОРА HONDA БОЛЬШОЙ МОЩНОСТИ.

HONDA
MARINE

НА ПРОТЯЖЕНИИ ВСЕЙ СВОЕЙ ИСТОРИИ HONDA СТРЕМИТСЯ ПРЕТВОРИТЬ МЕЧТЫ В ЖИЗНЬ. НАША МИССИЯ – РАСШИРЕНИЕ ГРАНИЦ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ. В ЛИНЕЙКЕ БОЛЬШИХ ЛОДОЧНЫХ МОТОРОВ HONDA ВЫ БЕЗ ТРУДА ОТЫЩЕТЕ АНАЛОГИ БЕНЗИНОВЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ, КОТОРЫЕ ЗАВОЕВАЛИ ПОПУЛЯРНОСТЬ НА СУШЕ (СИЛОВЫЕ УСТАНОВКИ АВТОМОБИЛЕЙ HONDA JAZZ, ACCORD И LEGEND), В НИХ ИСПОЛЬЗУЮТСЯ ПРОВЕРЕННЫЕ ВРЕМЕНЕМ ТЕХНОЛОГИИ.

ECOMO
ECONOMY CONTROLLED MOTOR

BLAST
BOOSTED LOW SPEED TORQUE



Одежда ZASport

Аnastasia Zadorina представляет бренд ZASport, специализирующийся на изготовлении корпоративной одежды на заказ и вещей для активного отдыха и путешествий. Внешний имидж компании не менее важен, чем ее цели, профессионализм и корпоративные ценности. Стильный внешний вид сотрудников создает впечатление престижности компании и вызывает доверие у клиентов. Кроме того, корпоративная одежда — это фирменный знак, который может подчеркивать уникальность бренда и выгодно отличать от конкурентов. ZASport учитывает пожелания и особенности деятельности заказчика, на основе которых разработает оригинальный дизайн-проект. ZASport — это высокое качество материалов, особые предложения для постоянных партнеров, неустанное совершенствование технологий, поиск новых решений, индивидуальный подход к каждому клиенту и комплексный спектр услуг. ZASport производит широкий перечень текстильной продукции, включая салфетки, скатерти, портьеры, чехлы для мебели и махровые изделия. Сочетание удобства, качества и красоты моделей уже оценили такие клиенты ZASport, как волейбольный клуб Суперлиги «Динамо» (Москва), клуб Высшей лиги «А» «Динамо» (Москва), футбольная команда ГМК «Норильский никель» и многие другие. Индивидуальная корпоративная одежда способствует удобству сотрудников, улучшению имиджа и повышению успешности бренда.

Majesty Yachts покоряет Европу

Компания International Boat Centre Mallorca с 2013 года стала официальным дистрибьютором яхт Majesty на территории Испании. IBC работает на яхтенном рынке уже 25 лет и имеет два офиса на Майорке: — в Кала д'Ор и Пальма-де-Майорке. К грядущему сезону IBC предлагает на продажу две яхты Majesty длиной 105 и 125 футов. Сейчас они находятся на завершающих стадиях строительства, но у заказчиков еще есть возможность изменить интерьер по своему вкусу

и получить готовую суперяхту к июлю. Эмиратская верфь Gulf Craft, производящая лодки бренда Majesty, не только предлагает custom-интерьеры на всех моделях длиной более 100 футов, но и проводит привлекательную ценовую политику: 105-футовая яхта обойдется покупателю в 5,3 млн евро, а более внушительное судно длиной 125 футов стоит порядка 9 млн евро, что по сравнению со среднерыночными ценами меньше

на 35%. Компания приглашает заинтересованных клиентов посетить верфь в Дубае, провести тест-драйвы яхт, организовать место стоянки на Средиземном море и обеспечить послепродажное обслуживание. Кроме того, специалисты IBC могут подобрать команду, а в течение первых двух недель эксплуатации судна инженер компании будет бесплатно консультировать владельца и капитана, помогая им освоиться с новой яхтой. Информация обо всех услугах IBC доступна на сайте www.ibcmallorca.com.





«ЛАНТАН» ПРИВЫЧКА БЫТЬ МОЛОДЫМ

Внутренняя гармония человека невозможна без принятия себя таким, какой он есть. Конечно, делать это легче, когда вы молоды и стройны; но для того чтобы возраст не властвовал над вами, нужно лишь своевременно вмешаться в ситуацию.

Центр профилактики старения мужчин

Вернуть телу былую подтянутость и стройность поможет технология SplitFat-System — новый вид безоперационной липосакции с помощью низкоуровневого лазера. Всего за две недели можно уменьшить объем талии на 6–10 см, что соответствует снижению веса на 10 кг. Методика не травматичная и безболезненная. Ее уникальное свойство в том, что, помимо удаления подкожного жира, она снижает уровень «плохого» холестерина и способствует очищению сосудов.

Методика UPiFL-лифтинг прекрасно подходит для коррекции возрастных изменений кожи и мягких тканей мужского лица, имеющего свои анатомические особенности. Это особый вид нитевой подтяжки лица и шеи. Под кожу при местной анестезии вводятся тончайшие бионити, которые подтягивают верхний слой кожи и омолаживают контур лица. При этом в тканях запускаются регенеративные процессы, способствующие усиленному образованию эластина и коллагена, уплотнению кожи и естественному повышению ее упругости. Процедура малотравматична и кратковременна, но дает выраженный долговременный эффект омоложения лица без искажения черт.

Центр лечения волос клиники «Лантан»

Применяемые в клинике методики направлены на профилактику и лечение облысения (диффузного облысения, андрогенетической алопеции) и возвращение волосам густоты. Наибольший эффект дает комплексное лечение. Оно включает подробную диагностику состояния волос и волосяных луковиц, а также индивидуальную программу процедур. В зависимости от диагноза в курс лечения могут входить физиотерапевтические и инъекционные методики, процедуры клеточного омоложения, эстетические и лазерные технологии. Уникальный эффект, сопровождающий профилактику и лечение облысения, дает современная методика электротрихогенеза — стимуляции ослабленных и «спящих» волосяных луковиц с помощью электростатического поля. Для восстановления густоты волос необходимо принимать процедуры (сеансы электротрихогенеза) 1–2 раза в неделю по 12 минут.

Привыкли быть молодым? В клинике «Лантан» для этого есть все, что нужно.



Musto к сезону

Весенней коллекции английского бренда Musto найдется все необходимое для тех, кто предпочитает загородный отдых и активный образ жизни. Среди прочего — большой выбор удобных моделей ветровок различных расцветок (от молочной до ярко-красной). Например, эффектная мужская модель синего цвета гармонично сочетается с серым джемпером с контрастным воротом и манжетами. Классическая сорочка в клетку с коротким рукавом или однотонная рубашка из тончайшего льна с длинным рукавом подойдут к легким хлопковым брюкам с отворотами. Пока еще не везде тепло и солнечно, поэтому не стоит списывать со счетов теплую верхнюю одежду, тем более что в моде снова

стеганные вещи. Стильные и уютные стеганные жилеты на молнии, а также трикотажные кардиганы и джемперы отлично смотрятся с джинсами. Женскую куртку на молнии с гербовой вышивкой и контрастной подкладкой с цветочным принтом прекрасно дополняют приталенная хлопковая блуза, а также элегантный платок с бахромой. Любители отдыха на воде оценят ассортимент непромокаемых сумок, а путешественники — рюкзаки и чемоданы различных размеров с фирменным логотипом, подчеркивающим принадлежность к известному яхтенному бренду. Новая коллекция доступна в московских магазинах Foxland, а также в ССК «Лисья нора» и интернет-магазине www.mustofox.ru.



Часы будущего

Футуристические в дизайне, точные в работе — таковы новые часы Sonata Streamline.

Их создание навеяно эстетикой стремительных яхт, подсказавшей мужественный образ прочного и обтекаемого корпуса. Sonata представлена в двух вариантах. Изысканный титановый корпус в первом варианте сочетается с прочной керамикой, а во втором — с 18-каратным розовым золотом.

Великолепному дизайну часов Sonata Streamline полностью соответствует их точный механизм. Работа часов основана на запатентованном автоматическом калибре UN-67 собственного производства, который отличается точностью хода и обилием функций. Анкер и спуск механизма выполнены из кремния — это принципиальное новшество. Важной характеристикой Sonata Streamline является встроенный будильник с мелодичным «кафедральным» звоном. Еще одна особенность — индикатор второго часового пояса с мгновенной регулировкой времени. Он представляет собой дополнительный циферблат, расположенный над шестичасовой отметкой. Запатентованная функция указания времени второго часового пояса позволяет изменять время на более раннее или позднее простым нажатием кнопок «плюс» или «минус». Каждый экземпляр часов дополнен ремешком из черной кожи с раскладывающейся застежкой. Часы Sonata Streamline с их футуристическим дизайном и энергетикой Ulysse Nardin идеально подойдут мужчине, образ жизни которого признает только исключительные формы и качество. Часы представлены в петербургском бутике Ulysse Nardin на Большой Конюшенной улице, 12.



GARMIN®

Навигация для катеров и яхт

- ▶ Картплоттеры
- ▶ Радары, эхолоты
- ▶ Автопилоты
- ▶ Карты от Финского залива до Каспийского и Азовского морей на одном картридже*



гарантия
2 года



www.garmin.ru

*Подробности на сайте www.garmin.ru

Товар сертифицирован. Реклама.



«Новый берег» Финского залива

В рамках градостроительного проекта «Новый берег» в Тарховской бухте Финского залива идет строительство новой марины площадью около 39 га, которая сможет одновременно принимать до 630 яхт разных классов. В первую очередь, гавань Тарховской бухты благоустраивается для жителей Санкт-Петербурга и Сестрорецка, а также для гостей Северной столицы, пришедших на своих яхтах из Скандинавии и стран Балтии. Инфраструктура марины предусматривает административное здание (капитанерию), яхт-клуб, автостоянку и вертолетную площадку. На набережной порта возведут гостиницу, спа-центр, торговый комплекс, рестораны, кафе и клубы. Ремонтно-техническая зона включает

теплые эллинги, площадку для зимнего хранения судов, мастерские и заправочную станцию. Кроме того, со временем в марине планируется открыть таможенный пост для быстрого оформления яхт под иностранными флагами. Неподалеку от марины будет находиться малоэтажный жилой квартал, а также парки с пешеходными и велосипедными дорожками, игровыми и спортивными площадками. Акватория Финского залива в районе марины позволяет ставить гоночные трассы мирового уровня, а Кронштадтские форты в районе гонок могут превратиться в смотровые площадки для зрителей. В северной части марины, между



набережной и парком, будет организован Парусный центр, который примет активное участие в развитии парусного спорта региона. Проект марины разрабатывается с учетом российских и международных требований и стандартов к подобным объектам и проведению международных регат.



LES TROIS SANTÉ

prime sélectionnés

Bonne Santé est les trois santés:
physique, esthétique et émotionnel *

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

На правах рекламы

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

Dr. LODER



Суперкар для воды

Взгляните на этот ярко-красный болид, способный развивать 55 узлов. Aerospeed 18 представляет собой разработку британской студии Rainsford Mann Design. Лодка все еще находится на стадии концепта, однако североамериканская верфь Danish Yachts, специализирующаяся на карбоновых конструкциях, готова начать строительство при наличии заказчиков.

Планируется произвести всего 10 экземпляров; ограниченная серия означает, что конструктивно и технологически Aerospeed 18 будет на очень высоком уровне. Корпус и надстройку изготовят из карбона на основе эпоксидной смолы и с использованием пены высокой плотности в качестве заполнителя для сэндвичевых конструкций. Два дизельных 12-цилиндровых двигателя мощностью по 1800 л.с. обеспечат лодке максимальную скорость 55 узлов, крейсерскую 40 узлов и запас хода 300 миль на 30 узлах. В качестве движителей планируется использовать водометы или приводы Арнесона. Помимо вариантов отделки, покупатель может выбрать планировку с двумя или тремя каютами.



Двусторонние запонки для путешествий

Английская компания Alfred Dunhill, специализирующаяся на производстве мужских товаров класса люкс, разработала новые двусторонние запонки специально для путешественников, и вам больше не придется брать с собой в поездку несколько разных комплектов.

Днем, во время деловых встреч и важных визитов, создатели запонок предлагают воспользоваться стороной из розового золота, отмеченной фирменным логотипом Alfred Dunhill, а для вечерних светских раутов перевернуть запонки на другую сторону с перламутровой отделкой, которая будет красиво «играть» на фоне вашего смокинга. Чтобы запонки не потерялись в чемодане, для них разработан специальный кожаный футляр. Запонки от Alfred Dunhill — это стильный аксессуар и прекрасный подарок.



Платить, как все

До сих пор Франции удавалось на заседаниях Еврокомиссии отстаивать право не облагать НДС (VAT) свой чартерный флот. Однако в конце прошлого года Еврокомиссия потребовала ввести НДС по этой статье и дала на размышление два месяца. Если ответ Франции не устроит Совет, то дело может быть передано в суд. «Директива по НДС предусматривает освобождение от налога определенных видов деятельности с участием яхт. Однако это исключение не распространяется на роскошные суперяхты, используемые физическими лицами для отдыха», — говорится в заявлении Еврокомиссии. Франция освободила чартерные яхты от НДС в 2004 году, позволив владельцам не платить налог при покупке, бункеровке и снабжении судна. В 2011 году законодатели попытались уйти от внимания Еврокомиссии и освободить от НДС только чартерные яхты, которые «работают в открытом море». Это не сработало, и теперь у страны требуют полностью отменить все исключения для любых чартерных яхт. Соседи Франции по Средиземному морю порадуются отмене налоговых льгот, ведь это поможет им укрепить положение собственного чартерного флота.



«Мачо-меню» в стейк-хаусах «Бизон»

Как отмечала французская актриса Катрин Денев, «У сильного пола в голове всего две мысли. Вторая — всегда про еду». Ни один даже самый постоянный мужчина не выносит однообразия в жизни, и особенно в еде, поэтому даже в обычном стейк-хаусе должны быть необычные вещи. Хорошо изучив вкусы гостей, московский стейк-хаус «Бизон» заботится о любителях мясных блюд и терпкого вина, предлагая в меню три альтернативных стейка из Южной Америки и Австралии. Развивает тему уникальности особое «Мачо-меню» с пятью редкими в России мясными

и рыбными блюдами, среди которых перуанская холодная закуска севиче парго и королевский снеппер — деликатесная рыба, отведать которую в Москве не так-то просто. Кроме того, в меню вы найдете острый испанский чечевичный суп ленхетас, классику аргентинской кухни тира де асадо и, наконец, мексиканское запеченное мясо кастилия моле. «Мачо-меню» — это брутальность, дерзость, отличный вкус и твердый характер. Все как у настоящих мачо! «Мачо-меню» будет радовать и удивлять гостей в стейк-хаусах «Бизон» с 15 февраля по 31 марта. Спешите отведать!

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
office@nordstarpatrol.ru
www.nordstarpatrol.ru
тел.: +7 (495) 973-72-45
Роял Яхт Клуб
г. Москва, Ленинградское шоссе, д. 39, стр. 7,

NORD STAR
PATROL BOATS
ПАТРОЛ БОАТ

“ Не язык орудие поэта, а скорее
наоборот: поэт — орудие языка.
Иосиф Бродский ”



СЛОВОМ ЗА СЛОВО

ЗАРИЙ ЧЕРНЯХ: Об иностранных терминах, которые мы вынужденно употребляем.

Ох, как непросто тем, кто пишет на яхтенные темы! Помимо общих проблем, знакомых любому журналисту, нам часто приходится разбирать лексические головоломки. Суть в том, что яхтинг зародился не в России, отсюда и чужое, иностранное происхождение уймы терминов. По мере проникновения яхтинга к нам, по мере освоения сначала яхт парусных, а потом (много позже) и моторных русский язык пополнился специфическим и обильным лексиконом, с которым происходят всякие чудеса.

Есть термины, до сих пор не получившие русского аналога. Например, bowrider — открытый катер с носовым и кормовым кокпитами и двумя консолями между ними. Ну как, скажите, воспринимать такой термин (bow rider с английского — «седок на носу»), когда у нас отродясь таких лодок не было? Другие были, а таких — нет! Да и писать «боурайдер» руска не поднимается (хотя ведь пишут).

Еще пример — wet-bar. Многим знакома такая конструкция в кормовом кокпите круизеров или на флайбридже моторных яхт. Прямой перевод выглядит неловко: «влажный бар». Но это верно: у такой штуки обязательно есть мойка для фруктов-овощей, а помимо того бывают холодильник, кулер, гриль или плитка. Что с этим баром делать — понятно, только называть как? Просто «бар» — неточно (не питейное заведение), мини-кухня — тоже не годится (там может не быть плитки/гриля). Вот и гуляет по страницам журналов этот «ветбар»...

А вот самый общий случай — английские термины yachting и boating. Если первый уже прочно обосновался в русском устном и письменном (правда, мой компьютер упорно подчеркивает слово «яхтинг» как ему неизвестное), то со вторым сложнее. Многие словари дают перевод «лодочный спорт», «гребля». Если считать приятное слуху слово «яхтсмен» производной от yachting, то логично от boating образовать термин boatsman. Правда, похоже

на «боцман» (от bootsman — голл.). Boatsman (как и boater) и вправду существует и означает «лодочник на канале», «гребец», «катающийся на лодке». Есть и еще одно, любопытное значение слова boater: мужская шляпа-канотье. Мило, особенно если вспомнить фильм «Трое в лодке, не считая собаки».

Ну а нам что делать? С яхтсменами и яхтингом мы уже сжились, а как назвать боатеров, которые увлекаются боатингом, то есть лодками без паруса? Скажете, пустой вопрос, разберемся! Да нет, не пустой. Между собой мы как-нибудь действительно разберемся: не зная, каким словом что назвать, ткнем пальцем и спросим про «ту фиговину». Или про «того мужика в пиджаке». Но как быть с заграницей? У них yachting и boating — совершенно разные вещи: отдельно действуют ассоциации яхтинга и отдельно — боатинга. А ведь есть еще sailing — это только под парусом и никак иначе. И ассоциация опять-таки своя.

Все же радует, что немало терминов либо уже бытовали в русском языке (ветрило/парус, кормчий/рулевой, палуба, корабль — считают, что от славян слово это попало в Византию), либо нашли адекватное обозначение (тельняшка, байдарка, гребной вал и винт), либо обрусели настолько, что воспринимаются исконно нашими (яхта, форштевень, штурвал). Главное — одинаково правильно понимать их смысл.

Вот этого одинакового, правильного понимания слов нам зачастую недостает. Как-то в разговоре с капитаном дальнего плавания я столкнулся с его неприятием термина «круизная скорость». Это понятие, широко применяемое по всему миру (cruising speed), подразумевает диапазон скоростей и соответствующих ему оборотов двигателей, где допускается их длительная работа, а расход топлива обеспечивает достаточно большой запас хода. Понятно, что для каждой лодки эти показатели свои. Часто расчетную круизную скорость рассматривают при 85% от максимума оборотов или близкую к ней. Что же предлагал уважаемый капитан? Термин «эксплуатационный», хотя он относится к любому режиму, кроме максимального и холостого хода.

Так как же быть нам с засильем слов-чужаков в яхтенном лексиконе? Считаю, их можно аккуратно употреблять, в русском или иностранном написании, соблюдая чувство меры и внимательно наблюдая, принимает их язык (то есть мы с вами!) или отвергает. И со временем все должно прийти в состояние устойчивого равновесия, если такое физическое понятие применимо к живому языку. А в том, что он живой, меняющийся, существующий по своим законам, но дружелюбный к новым условиям нового времени, сомневаться не приходится. В любом случае — время рассудит. **МВУ**



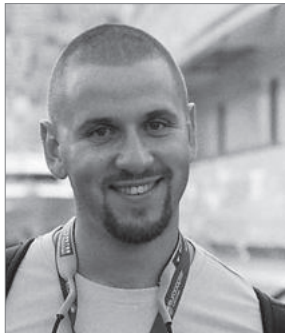
15 Years of Excellence
ЛЕТ СОВЕРШЕНСТВА

UOMO
COLLEZIONI

MADE IN ITALY

www.uomo.ru

«Что происходит после шумной презентации с проектами, которым пророчат судьбу новых «икон» яхтенной индустрии?»



ВАМ АВТО ИЛИ ЯХТУ?

АНТОН ЧЕРКАСОВ: *Размышления на тему автомобильного дизайна в яхтостроении и рыночных перспектив лодок с автомобильной философией.*

Новые технологии и материалы из мира машин давно проторили дорогу в яхтенную индустрию: автомобильные двигатели с электронным управлением адаптируются к морским условиям; водонепроницаемые ткани для открытых лодок заимствуются у кабриолетов; при разработке приборных консолей используются те же критерии эргономики водительского места. Примеров хватает, и массовый потребитель воспринимает эту тенденцию как должное. Лишь самые консервативные верфи не торопятся внедрять достижения прогресса, поскольку работают для узкой прослойки приверженцев «дедовских» методов и материалов.

Однако в последние годы можно наблюдать настоящую экспансию автомобильного дизайна в сферу яхтинга. Дизайнерские ателье мировых автогигантов и люксовых брендов один за другим представляют концепты моторных яхт. В 2007 году нам показали Fearless 28 от Porsche Design; затем BMW Designworks USA поучаствовала в разработке Bavaria Deep Blue 46 и Intermarine 55; в Aston Martin «нарисовали» концепт Voyage 55. Наконец, совсем недавно обнародовали Peugeot Concept Powerboat, Jaguar Concept Speedboat и Grantuismo от Mercedes-Benz Style. Я намеренно не ставлю в этот ряд тримаран Audi и R8 Biocat Catamaran, Ferrari E110 Eléganté и Lamborghini Yacht, поскольку они представляют собой плоды фантазии отдельных дизайнеров или даже студенческие дипломные проекты и не являются инициативой автопроизводителей. А те, будто сговорившись, в один голос обещают беспрецедентный комфорт, стиль или скорость на воде, как в авто высшего класса.

Мотивы прихода подобных игроков на рынок достаточно очевидны. В первую очередь, это мощный маркетинговый инструмент, направленный на привлечение внимания к бренду, повышение его публичности и узнаваемости у целевой аудитории. Но задавались ли вы вопросом, что происходит после шумной презентации с этими проектами, которым пророчат судьбу новых «икон» яхтенной индустрии? Часто ли вы видите подобные лодки на выставках или, не побоюсь этого слова, в маринах? Из приведенного списка, пожалуй, только Bavaria 46 вошла в серию, и только потому, что заказ на дизайн исходил от самой верфи

Автопроизводители стремятся переносить передовой дизайн на воду, но дело редко доходит до появления реальных яхт



и соотносился с реалиями рынка.

С одной стороны, у автопроизводителей достаточно средств и ресурсов для воплощения своих смелых дизайнерских идей в яхтенной сфере, и многие верфи готовы встать в очередь на сотрудничество с ними, а с другой — конечные продукты вряд ли окажутся конкурентоспособными. Создается ощущение, что обе стороны это отлично понимают и просто продолжают своеобразную игру, чтобы порадовать скучающую по новинкам публику и освоить PR-бюджеты. В этом плане подает надежды компания Silver Arrows Marine, которая работает над «мерседесовской» лодкой. Дело уже дошло до ходовых испытаний прототипа, и вскоре нам должны показать лодку живьем (читайте интервью с директором SAM на стр. 146).

А что же конечные потребители? Нужны ли им яхты с «автомобильной философией»? Возможно. Подобная ниша имеет право на существование, но вряд ли она значительно расширится, пока все мы живем на земле, а в море ходим за удовольствием и возможностью отвлечься от повседневности. Даже если у причала нас ждет судно не столь совершенное, как авто, из которого мы только что вышли. **МЗУ**



Majesty Yachts в Европе! Чартер и продажа!

Офисы на Майорке:
Port Petit 320-321, 07660 Cala d'Or, Mallorca, Spain
Club de Mar, Local 10, 07015 Palma de Mallorca, Spain
Tel.: +34 971 707150 | Mobil: +34 608 626625
info@ibcmallorca.com



“ Многие вещи требуют минимальных дополнительных затрат и при этом невероятно практичны ”



ВЕЛИКАЯ ПОЛЬЗА

ДЭВИД МАРШ: Копирование гениальных идей не закончится никогда, но почему-то никто не обращает внимания на практичные мелочи.

Никогда не забуду, как на одной из яхтенных выставок в 2001 году я поднялся на борт новой моторной яхты одной известной верфи и у кровати в каюте владельца застал команду дизайнеров из конкурирующей фирмы, которые что-то оживленно обсуждали. Увидев меня, они перестали щелкать затворами фотокамер и даже смутились.

Очевидно, что «промышленный шпионаж» (называйте это как хотите) является неотъемлемой частью технического развития общества. Например, в 2007 году на Azimut 62S я впервые увидел раздвижную кровать; потом многие переняли эту идею, и все только выиграли от универсальности, которую она дает. Гидравлическая кормовая платформа, панорамные иллюминаторы, хардтопы на спортивных круизерах — список можно продолжать, и верфям ничего не остается, кроме как добавлять все это на свои яхты.

Копирование гениальных идей не закончится никогда, но меня удивляет тот факт, что никто не обращает внимания на важные мелочи. За годы работы я встречал множество удачных решений, которые должны быть сейчас на каждой яхте, поскольку в большинстве случаев они требуют минимальных дополнительных затрат и при этом невероятно полезны. Я не смогу рассказать здесь обо всех полезностях, но кое-что из своего списка приведу.

На современных лодках весьма редко используется весь потенциал якорного ящика; почему бы, например, не устроить его так, чтобы заиленная и зачастую дурно пахнущая якорная цепь не соприкасалась с белыми кранцами в чистых «носках»? Если позволяет место, то логично было бы пропускать цепь через патрубок, в который под давлением подается забортная вода, смывающая грязь. Кстати, если на носовой палубе для концов отведены специальные рундуки, то в их крышках не помешали бы небольшие прорези, позволяющие



держат смотанные веревки постоянно прикрепленными к уткам. Почему бы не добавить рядом с гнездами для кранцев дешевые крючки, на которых бы аккуратно сохли смотанные концы?

Не могу понять, почему такие полезные вещи вышли из моды! Мы в свое время много ходили на Nimbus 370, на борту которой масса крючков, и пользовались каждым из них! Если ваш персональный «яхтенный стилист» не позволяет иметь крючки снаружи, то уж внутри шкафов и гардеробов отказываться от них глупо, ведь не всегда хочется вешать одежду на вешалки, а крючки в душевой позволяют временно превратить ее в шкаф для мокрых штормовок.

Менее 10% моторных отсеков, где мне довелось бывать, оснащены адекватным освещением для проверки систем ночью. Гибкий флуоресцентный фонарь на мягком проводе позволил бы осветить любую щель или закуток. Бесценную пользу может оказать и стационарный ящик или полка для инструментов и шланг с пресной водой. Для меня

остается загадкой, почему многие верфи не наносят вообще никаких обозначений на разводку труб, вентили и выключатели.

Системы бортового освещения сейчас невероятно усложнились, и побочным эффектом стало множество с трудом распознаваемых выключателей (особенно в салоне), которые часто путают с похожими кнопками для управления подъемной ТВ-панелью или регулируемым столом. Да, обычно эти выключатели подсвечены, но разве ярлычки с описанием повредят стилю? В рубках все более популярно верхнее красное освещение, позволяющее лучше читать приборы в темноте, однако настольная лампа на гибкой ножке с двумя режимами работы (обычный и красный свет) остается приоритетом. Еще одно ценное для меня решение — лампочка на приборной панели, сигнализирующая о подключении берегового питания! Все это лишь самое начало списка недорогих, но полезных на яхте устройств, и хочется верить, что производители перестанут отказываться от них лишь в угоду стилю. **МЗУ**

УРОЛОГИЯ и АНДРОЛОГИЯ



Отделение урологии и андрологии обладает самыми современными технологиями диагностики и лечения урологических заболеваний и специализируется на хирургии органов мочеполовой системы.

- **Диагностика и лечение мочекаменной болезни**, удаление камней, профилактика повторного камнеобразования.
- **Реконструктивная урология** - лечение врожденных аномалий [гипоспадия], последствий различных заболеваний и повреждений мочеполовых органов [стриктура уретры, мочевики].
- **Андрология** - лечение заболеваний мужских половых органов [восстановление потенция, лечение мужского бесплодия].
- **Онкоурология** - профилактика онкозаболеваний мочеполовых органов, регулярное обследование мужчин после 40 лет
- **Урогинекология** - женская урология [недержание мочи при напряжении, опущение тазовых органов, мочевики].

Каждому пациенту опытный врач-уролог подбирает индивидуальные методики лечения. Основанием для выбора лечебной тактики являются результаты детального и комплексного обследования пациента, тщательный анализ объективных, лабораторных и инструментальных данных. В Международной клинике МЕДЕМ широко применяются малоинвазивные [малотравматичные] методики оперативного вмешательства, что значительно улучшает качество лечения и сокращает сроки выздоровления пациентов.



Живов Алексей Викторович
Генеральный директор,
Главный врач
"Международной клиники МЕДЕМ",
врач-уролог-андролог-онколог,
кандидат медицинских наук, доцент

тел.: +7 (812) 336 33 33
ул. Марата, д. 6, www.medem.ru

Лицензия № 78-01-002890 от 24.07.2012г.



- **Микропротезирование** [восстановление формы зубов с помощью протезирования на основе золотого сплава, на основе оксида циркония].
- **Протезирование** [металлокерамика, бюгельные протезы, съёмные протезы, имплантация зубов [внутрикостная имплантация с последующим протезированием].
- **Хирургия** [удаление зубов любой сложности, в том числе под общим наркозом].
- **Пародонтология** [комплексное лечение заболеваний дёсен: лечение гингивита, пародонтита и прочих заболеваний, в том числе по оригинальным авторским методикам].
- **Эндодонтия** [лечение корневых каналов].
- **Ортодонтия** [исправление прикуса у взрослых и детей с применением самых современных гайморолитов, выполнение синуслифтинга].
- **Хирургия полости рта** [пластика альвеолярного отростка верхней и нижней челюсти, установка дентальных имплантов, пластика дефектов альвеолярного отростка, удаление новообразований и опухолей челюстно-лицевой области].
- **Реконструктивная хирургия** челюстно-лицевой области при травмах челюсти и патологий челюстно-лицевого отдела.
- **Экстренная хирургия** [лечение воспалительных заболеваний и травм челюстно-лицевой области].

Полный спектр стоматологических услуг любой сложности и лечение всех

СТОМАТОЛОГИЯ и ЧЕЛЮСТНО-ЛИЦЕВАЯ ХИРУРГИЯ



“Даже в городе, находящемся в центре Европы, в сотнях километров от моря, может быть яхтенная выставка мирового уровня”



БИТВА ПРИ ДЮССЕЛЬДОРФЕ

АНТОН ДОЛОТИН, глава Azimut Yachts Russia: Впечатления от выставки boot Duesseldorf и размышления о состоянии яхтенного рынка.

Выставка boot Duesseldorf всегда опиралась на посетителей из Северной и Восточной Европы. В нынешних условиях, пока экономика средиземноморских стран в упадке, это отлично работает. Но именно этот акцент и внес в этом году некую сумятицу в традиционное противостояние итальянских и английских производителей яхт. И те и другие решили осенью ударно выступить на своих национальных выставках. Но если Azimut Yachts, например, выставила в Генуе около 40 лодок, то в Дюссельдорф привезла всего три. Почему? Невовремя были расставлены приоритеты по рынкам и у Azimut-Benetti Group, и у Ferretti Group. В общем, если наблюдать за боа-шоу как за теледебатами, то нынче англичане в Дюссельдорфе, конечно, лидировали, предварительно крупно проиграв «битву при Генуе». А мы, если только считать лодки, проиграли; но реванш, думаю, будет взят в Майами, да еще посмотрим, что будет происходить на выставках следующей осени.

Раскрученный маховик работы с южными рынками остановить сложно, хотя всем очевидно, что средиземноморские страны на данный момент покупают мало. В этом смысле у «северного» Дюссельдорфа большое будущее — в следующем году все производители наверняка расширят стенды. Хотя видна и печальная тенденция: маленькие верфи, испытывая трудности, вообще не выставляются.

А вот парусная индустрия на удивление оживилась: такие ее лидеры, как Jeanneau, Beneteau, Hanse еще покажут нам, кто правит бал. Возможно, дело в том, что парусный яхтинг бюджетнее моторного, потому и актуальнее сегодня. Если 50-футовая моторная лодка обойдется примерно в 800 000 евро, то парусная — вдвое дешевле, хотя при длине более 60 футов соотношение резко меняется. Мне кажется, что это перспективный рынок: россияне в своем большинстве



В павильоне №6 всегда присутствуют «сливки» boot Duesseldorf — самые известные и сильные игроки мирового яхтенного рынка

прочувствовали парус пока еще только в виде чартера, но не в обладании лодкой.

Если продолжать говорить о рынках, то основными, как и год назад, остаются США, Россия, Китай и Северная Европа. В остальной части Европы ситуация сейчас такая, что купить яхту редко кто осмеливается, и не потому, что нет денег. Есть сведения, что у итальянцев за границей находится порядка 7 триллионов евро. Думаю, цифра завышена, тем не менее суммы огромные, и при этом они ничего не покупают. Достаточно посмотреть на экономические репрессии, которые в последнее время затеяли социалистические правительства Италии и Франции. Германия — экономика №1 в Европе — никогда не была сильным рынком в отношении яхтинга. Немцы наряду с австрийцами в силу национальной прижимистости не желают тратить так сильно, как южане. Но даже самые южные натуры —

бразильцы — и те стали покупать меньше, устав платить 80% (!) таможенной пошлины на ввозимые яхты. А ведь еще год назад эта страна скупала пятую часть годового производства Azimut Yachts, составляющего примерно 250 яхт! Что касается России или даже «русскоговорящего» пространства, включающего еще Украину и Казахстан, то оно стабильно забирает 10% продукции Azimut — более половины того, что покупает вся Европа. Неудивительно, что русских в Дюссельдорфе всегда ждут, к тому же и приезжать сюда удобно. Из столицы на выбор 5–6 авиарейсов в день; меньше трех часов полета — и вы попадаете в Дюссельдорф, удивительный город, где всегда плохая погода, но при этом идеально чисто, комфортно и всё организовано. И даже при отсутствии моря здешняя выставка является отличной площадкой, объединяющей всех игроков яхтенного рынка. **МЗУ**

В гармонии с природой
в гармонии с собой



Greenline 40



Greenline SeaClass

Greenline 33



Greenline 40



Greenline 46



Greenline OceanClass

OceanClass 57



OceanClass 70



OceanClass 88



www.greenlinehybrid.ru

Словения, Порторож
+38 651 297 510
+7 903 724 88 55

Россия, Москва
+7 495 767 96 54

Россия, Самара
+7 846 240 04 20
+7 902 290 99 21



Победители!

Выбирать лучшего из лучших нелегко, тем более когда разрыв между соперниками минимален. После десятков проведенных в море часов, всевозможных измерений и вычислений, наконец, после жарких дебатов мы готовы объявить лодки, которые действительно заслужили называться лучшими!

Судейское жюри

Хьюго Андреа,
главный редактор *MBY UK*

Карл Ричардсон,
главный редактор *MBM UK*

Дэвид Марш,
журналист *MBY UK*

Джек Хейнс,
редактор *MBY UK*

Марк Тёрли,
технический консультант
MBM UK

Ник Бернхэм,
редактор *MBM UK*

ПРАВИЛА ПРОВЕДЕНИЯ КОНКУРСА

Жюри рассматривало все лодки, обзоры и тесты которых в период с 1 января 2012 года по 1 января 2013 года были опубликованы в журналах *Motor Boat & Yachtig (MBY UK)* и *Motor Boat Monthly (MBM UK)*.

К участию в конкурсе допускались любые новые яхты и катера, однако не просто спущенные на воду, но уже поступившие в продажу.

После первичного отбора, который осуществлялся по сумме набранных

лодками баллов, был составлен список финалистов, из него выбирали победителя. В случае, если разница баллов между претендентами в рамках номинации была минимальной, формально занявшая

второе место лодка получила статус «Рекомендуем» и приведена рядом с лидером. Торжественная церемония награждения победителей состоялась 14 января 2013 года в Лондоне.



НОМИНАЦИЯ ПЕРВАЯ ЛОДКА

Quicksilver Activ 705 Cruiser



Quicksilver Activ 705 Cruiser может похвастаться взрывной смесью превосходной управляемости, продуманной практичности и лучшей в классе обитаемостью, что привносит в популярную концепцию рыбацкого катера новые элементы.

С точки зрения гибкости трансформации салона, камбуза и каюты катер оставляет позади схожие более простые модели. Судей также впечатлило соотношение цены и качества плюс широкий выбор подвесных и стационарных двигателей. Эта интересная универсальная трейлерная лодка станет оптимальным первым шагом в яхтинг.

Финалисты

Bayliner 642
Evo 750
Glastron GT160
Ocean Master 630
Quicksilver Activ 705
Ribeye A600
Smartboat 23
Winchester 20

Рекомендуем



Bayliner 642

Энергичный катер с носовой каютой демонстрирует кипящую в этом сегменте жизнь. Удачная практичная концепция, отличный дизайн и весьма демократичная цена.



НОМИНАЦИЯ БЫСТРОХОДНЫЕ КАТЕРА

ХО 240 RS



Победитель

Прочный, алюминиевый корпус, хорошая управляемость, современный дизайн, высокий уровень детализации — со всем этим ХО 240 RS вполне может претендовать

на роль тендера для суперяхты, а стоит не больше победителя в номинации «Первая лодка». Как заметил один из судей, катер сочетает стиль Джеймса Бонда и цену «Брук Бонда», являясь одной из самых интересных новинок прошедшего года в этом классе.

Финалисты

Flipper 760DC

Goldfish 23 Tender

Mulder Favorite 1500

Sealegs 7.1m

Windy Kharma 26

ХО 240 RS



НОМИНАЦИЯ ЯХТЫ С ФЛАЙБРИДЖЕМ ДО 55 ФУТОВ

Bavaria Virtess 420



Победитель

Bavaria вступила в рискованную игру, ограничив выбор двигателей и приводов, но смогла освободить место в корпусе и предложить трехкаютную

планировку. Однако в первую очередь яхту отличает уровень детализации и количество инновационных идей — от мебели на рельсах в коockите до хранящихся в подволоке подносов. Добавьте сюда конкурентоспособную цену и поймете, почему Virtess 420 поднялась на пьедестал победителя.

Финалисты

Bavaria Virtess 420

Bénéteau Gran Turismo 49 Fly

Prestige 550

Rodman 1250 Fisher Pro

Sealine F48

Рекомендуем



Sealine F48

Второе пришествие этой яхты на рынок произвело впечатляющий эффект. Ее предшественница F46 и без того отличалась хорошим корпусом, а обновленная версия теперь и подавно превосходит свою цену. На сегодня это самая качественная яхта Sealine и достаточно серьезная круизная лодка.



HAVE A NICE BOAT

QuantumYachts47

Корпус — **Сталь класса «А»**

Надстройка — **Алюминий\Стекло**

Скорость (max) — **18 узлов**

Скорость (круизная) — **8,5 узлов**



Москва, ул. Правды,
дом 24, строение 4, офис 336.

Телефон: +7 (495) 514 8424.

E-mail: info@universalmarine.ru

www.universalmarine.ru



НОМИНАЦИЯ
**«ТРАУЛЕРЫ»
И ЛОДКИ
С КОРМОВОЙ
КАЮТОЙ**

Marex 320 ACC



Не секрет, что популярность круизеров с кормовой каютой отремела в 1970-х годах, и с тех пор они редко выходят на первый план. Однако на выставке в Саутгемптоне нас поразили

аккуратный дизайн Marex 320 ACC и супервместительные каюты, причем в кормовой даже поместилась третья кровать для детей и оборудован длинный панорамный иллюминатор, чем не может похвастаться ни один из конкурентов. Созерцая все это, задаешься вопросом: как такой

крепкий и просторный круизер поведет себя на воде с единственным вальным приводом? Оказалось — превосходно! Marex 320 ACC просто летал в суровых условиях: развал борта в носу отбивал брызги, а пост управления и салон, которые в солнечный день ощущались такими открытыми, в непогоду стали уютными и надежными.

Наличие всего одного двигателя позволяет снизить расходы на топливо и обслуживание, а простая и проверенная временем конструкция привода вместе с качественной шведской постройкой обеспечат надежность и высокую остаточную стоимость на протяжении долгого времени. Если учесть его стоимость менее £ 200 000, то Marex 320 ACC заслуживает звание самого совершенного и лучшего за свои деньги круизера с кормовой каютой в этом классе.



Финалисты

Aquastar 42
Greenline Ocean Class 70
Inter cruiser 35
Marex 320 ACC
Nordhavn 63

Minor Offshore 36

НОМИНАЦИЯ
**КАТЕРА
С РУБКОЙ**



Финские верфи годами лидировали в разработке и производстве лодок этого типа, обладающих легендарной мореходностью. Minor Offshore 36

продолжает традицию и представляет собой серьезный всепогодный круизер, предназначенный для серьезных задач и отдыха. Лодку с комфортными каютами и максимальной скоростью 40 узлов полюбит не только владелец, но и его семья.

Финалисты

Aquador 35C
Bénéteau Antares 8.80
Broom 35 Coupe
Duchy 27
Greenline 40
Inter cruiser 29
Minor Offshore 36
MJM 29Z

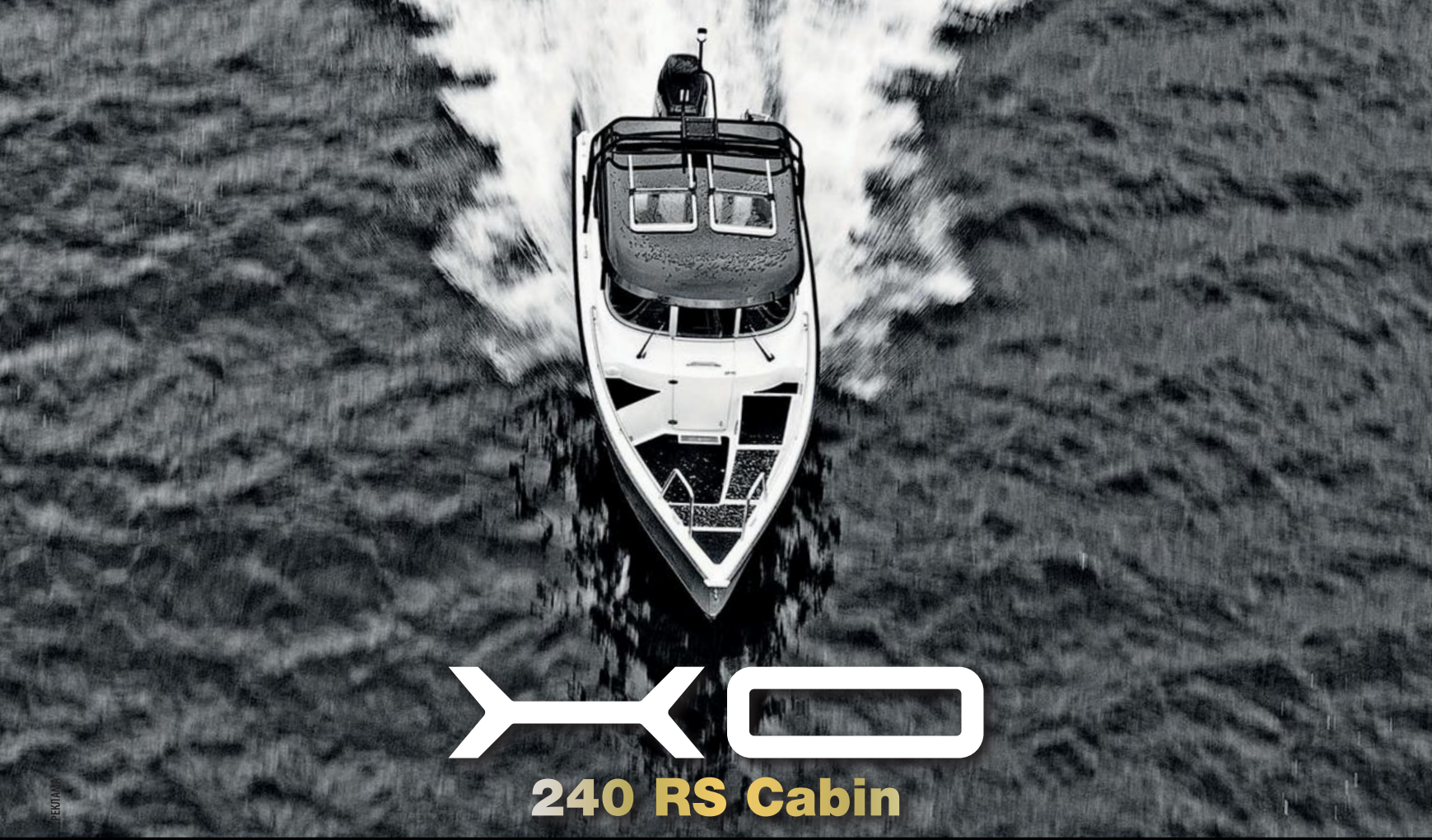


Рекомендуем



Duchy 27

Презентабельный и элегантный пример британского судостроения — Duchy 27 является практичной лодкой выходного дня, которая строится в небольших количествах и стоит гораздо меньше, чем можно было бы подумать.



XO

240 RS Cabin



XO
BOATS

**Революция стиля
Эволюция комфорта
Удовольствие от вождения**



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

НОМИНАЦИЯ СПОРТКРУИЗЕРЫ ДО 45 ФУТОВ

Рекомендуем



Grandezza 39CA

Судьи особо отметили финскую яхту Grandezza 39CA за богатый арсенал важных в морских путешествиях практичных деталей и новый подход к осмыслению планировки спортивных круизеров: благодаря салону на главной палубе каюты внизу получились особенно просторными.



Princess V39



С момента презентации V39 в Лондоне прошло уже много времени, и с тех пор у нее появился сильный

соперник в лице Portofino 40. Но даже Sunseeker не смогла догнать Princess по сумме оценок характеристик. Идеальные пропорции кокпита и кают, безукоризненная отделка делают V39 красивой и сбалансированной лодкой. На выбор судей во многом повлиял и тот факт, что сегодня на рынке это один из самых доступных 40-футовых круизеров.

Финалисты

Bavaria Sport 31
Bavaria Sport 39
Cranchi Endurance 30
Grandezza 39CA
Nord West 430
Princess V39
Regal 35 Coupe
Sessa C32
Sunseeker Portofino 40

НОМИНАЦИЯ СПОРТКРУИЗЕРЫ СВЫШЕ 45 ФУТОВ

Рекомендуем



Azimut 55S

Этой моделью итальянцы снова поменяли парадигму стиля спортивных круизеров. Тройка днищевых колонок IPS обеспечивает 55S скорость 35 узлов, а инновационный подход позволил разместить в носовой части каюту капитана. Лодка служит наглядным примером успешных разработок верфи.

Delta 54 IPS



Delta 54 с карбоновым корпусом представляет собой самую необычную серийную яхту,

а ее дизайнеры не боятся выйти за рамки индустриальных стереотипов в поисках собственного пути. Футуристический стиль яхты отпугнет одних покупателей

и привлечет других, но если отвлечься от внешности, то на первый план выступает практичность лодки на всех уровнях. Отчасти катер-невидимка, отчасти роскошный пентхаус — Delta 54 очень быстрое, эффективное и тихое судно с функциональным, безопасным и удобным для общения интерьером. Если у вас достаточно смелости для покупки такой яхты, то ее дизайн вас не разочарует!

Финалисты

Azimut 55S
Delta 54 IPS
Fairline Targa 62 GT
Mangusta 72
Sealine C48



CLASS, FIRST

Powered by
**VOLVO
PENTA**



Награды за удовлетворение нужд потребителя

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

Исключительные награды за удовлетворение потребительских запросов (CSI)

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



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

Круизеры 28EX 30EX 38EX

Яхты 35SC 38EX 42SC 46SC 52SC

46
SPORT
COUPE



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).

НОМИНАЦИЯ
**ЯХТЫ С
ФЛАЙБРИДЖЕМ
СВЫШЕ
55 ФУТОВ**

Monte Carlo Yachts 65



фальшбортов высотой по пояс и возможности стоять в полный рост

Monte Carlo Yachts 65 стремится не быть похожей на других. У обычной флайбриджной яхты такой длины не должно быть

в моторном отсеке. Карбоновый хардтоп, конфигурация носовой палубы и огромные иллюминаторы также пришли сюда из мира более крупных лодок. В итоге лодка с длиной и стоимостью 65-футового судна воспринимается так, будто это полноценная 80-футовая яхта.

Финалисты

Cranchi Sixty 6 Fly
Galeon 780 Crystal
Monte Carlo Yachts 65
Prestige 620S
Princess 60
Van der Valk 23M Flybridge



НОМИНАЦИЯ
СУПЕРЯХТЫ

Sunseeker 28M Yacht



большой флайбриджный круизер,

Нет яхты, которая одинаково подошла бы абсолютно всем, но в случае с 28M Yacht верфь Sunseeker создала роскошный

который почти достиг этой цели. Его универсальная планировка и великолепный салон с раскладными балконами несомненно удовлетворит и частных владельцев, и charterных гостей. Какими бы ни были ваши требования, Sunseeker 28M соответствует большей их части.

Финалисты

Arcadia 115
Cerri 86 Flyingsport
Ferretti 870
Ferretti Custom Line 124
Filippetti Navetta 26M
Princess 98
Sunseeker 28M Yacht
Wally Ace 26M





Marex 320 AFT Cabin Cruiser

(производство Норвегия)

Габариты: 9,99/3,30 м.

Двигатели (макс.): Volvo Penta D4-300 EVC/HS80AE - 300 л.с.

Yanmar 8LV-370 KMH50A - 370 л.с.



На международных выставках в
Дюссельдорфе и Лондоне
Marex 320 ACC получил приз
«Европейская моторная лодка 2013 года».



ГРУППА
АДМИРАЛ

Эксклюзивный дистрибьютор в России
(495) 925-77-06 www.marex-boats.ru www.shopmarine.ru



КОРАБЛИ И ФЛАГИ

*Сюда по новым им волнам
Все флаги в гости будут
к нам...*

А. С. Пушкин, «Медный всадник»

С 12 по 17 марта 2013 года в третьем павильоне выставочного комплекса «Крокус Экспо» пройдет крупнейшая в России выставка яхт и катеров Moscow Boat Show

Текст и фото **Ольга Селезнева**

Мoscow Boat Show (сокращенно — MBS) прочно вошло в календарь серьезных и перспективных яхтенных выставок, действительно интересных и производителям, и продавцам яхт, и потенциальным покупателям судов разных типов и размеров. В этом году MBS пройдет уже в шестой раз; «смутное время», когда приходилось бороться за экспонентов и посетителей с другими, аналогичными мероприятиями, кажется, окончательно прошло. Российский яхтенный рынок не только окреп, но и начал систематизироваться, становиться более предсказуемым. Именно поэтому на сей раз обошлось без серьезных душевных метаний. В прошлые годы потенциальные участники до последнего момента мучились поистине шекспировскими вопросами: «Идти или не идти?», «А кто еще будет?», «А не потратить ли деньги на другую выставку?», наконец, «А может, проигнорировать это вообще — все равно толку не будет?»

Подготовка к MBS 2013 идет куда более размеренно и спокойно. О том, что в боатшоу примут участие крупнейшие игроки яхтенного рынка, стало известно еще летом

*Площадь выставки
станет в полтора раза
больше, чем в 2012 году*



Эксклюзивный дистрибьютор в России
 Яхт-клуб "Алые Паруса" | +7 (495) 995-43-33
 Яхт-клуб "Crocus City" | +7 (985) 995-43-33
 Яхт-клуб "Grand Marine Zavidovo" | +7 (919) 995-43-33
salon@grandmarine.ru
www.grandmarine.ru



ЯХТ-КЛУБ SHORE HOUSE

«Крокус-сити» — многофункциональный «город»-спутник Москвы с огромными возможностями для бизнеса, шопинга и развлечений. Расположенный в Мякининской пойме на берегу Москвы-реки, он предоставляет преимущества своей инфраструктуры к услугам яхтсменов.

Частью «Крокус-сити» является открытый яхт-клуб Shore House. Подобрал лодку на выставке MBS 2013, вы сможете оставить ее там на хранение, пока решаются вопросы оформления и транспортировки. В Shore House можно поместить выбранную яхту на любой удобный для вас период: для всех желающих доступна стоянка у причала на 110 мест, есть гостевые причалы и возможности по техническому обслуживанию судов.

Shore House предлагает широкий выбор услуг: подбор яхт и катеров, тест-драйвы, занятия различными видами водного спорта (аквабайк, вейкбординг, водные лыжи, виндсерфинг). Акватория клуба обладает всеми возможностями для проведения водноспортивных мероприятий, а береговая территория вмещает большое количество зрителей. Кроме того, Shore House знаменит своим рестораном с открытой верандой, вблизи которого расположена респектабельная пляжная зона с бассейном и шезлонгами.

В Moscow Boat Show 2013 примут участие более 350 российских и зарубежных компаний

прошлого года, и это хороший знак. По информации на момент сдачи этого выпуска МВУ, всего в выставке примут участие более 350 компаний, и не только из России, но из Турции, Польши, Финляндии, Франции, Китая. Многие иностранные партнеры забронировали места на выставке под коллективные стенды. По сравнению с прошлым годом, MBS сдвинули на чуть более ранний срок — ближе к началу марта, что, наверняка, оценят как верфи, так и дилеры. Яхтенный сезон не за горами, а весной на счету каждый день, чтобы успеть доставить выбранную лодку покупателю.

В прошлом году мы писали, что площадь экспозиции набирающего силу MBS составит 28 000 м² (против 18 000 в 2011 году). В этом году выставка станет намного больше — 45 000 м² — и займет залы № 13, 14 и 15 в павильоне III. Что же мы увидим на этот раз?

Сразу отметим, что упомянуть всех участников и все яхты попросту невозможно, поэтому ограничимся той информацией, которая была доступна. Итак...

Azimut Yachts Russia намерена выставить сразу пять яхт в диапазоне длин от 40 до 54 футов, в том числе

Azimut 54, мировая премьера которой прошла лишь минувшей осенью на европейских боат-шоу. В этом смысле за MBS нельзя не порадоваться: еще пару лет назад настолько свежие модели не появлялись на российском рынке в такие короткие сроки. Кроме того, компания покажет экспозицию из 10 катеров Monterey и Beneteau.

Premium Yachts, представляющая в России двух крупных игроков европейского яхтенного рынка — итальянскую Ferretti Group и английского производителя моторных яхт Sealine, обещает, соответственно, сразу две экспозиции. На стенде Ferretti Group можно будет увидеть стильную 27-футовую Riva Iseo и флайбриджную яхту Ferretti 530.

Верфь Sealine будет представлена двумя бестселлерами российского рынка — флайбриджной F42 и спортивной SC35; последняя отмечена многими международными наградами.

Сюрприз обещает и Prestige Yachts: прямо с недавно прошедшего boot Duesseldorf в Москву придёт новинка от французской верфи Jeanneau — моторная яхта NC 14. Покажут и одну из самых титулованных моделей Jeanneau — Prestige 500, завоевавшую



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 1 297 500 р.



Velvette 23 Active Sedan

Длина 7.09 м
Ширина 2.55 м
Пассажиров 8

от 1 297 000 р.



Velvette 22 Image

Длина 6.85 м
Ширина 2.36 м
Пассажиров 6

от 479 500 р.



Velvette 20 Image

Длина 6.06 м
Ширина 2.36 м
Пассажиров 5

Гарантия
3 года

Производство. Гарантии. Качество.

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



VELVETTE
MARINE

ЧУВСТВОВАТЬ ПРЕВОСХОДСТВО



Jeanneau NC14

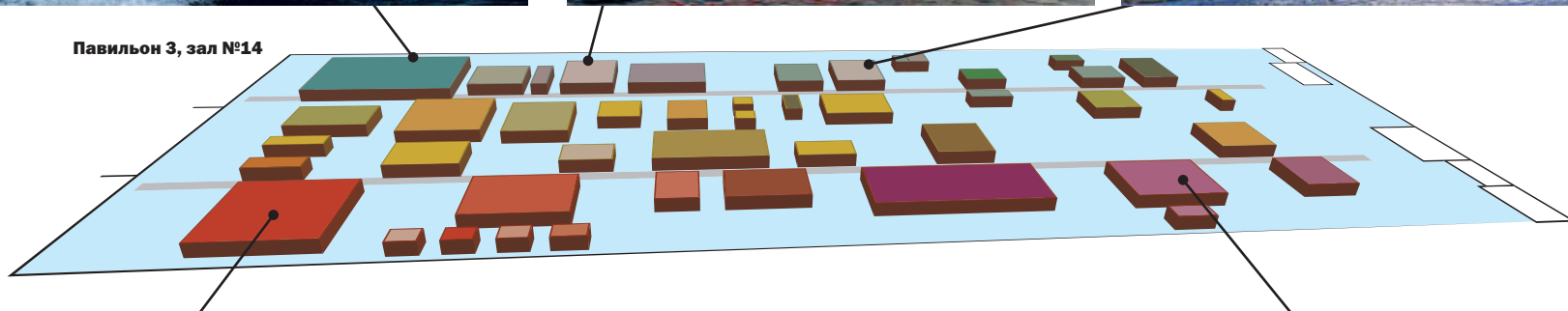


Velvette 29 Envy



Thoroughbred Houseboat 15M

Павильон 3, зал №14



Beneteau Antares 30



XO 240 RS

серию международных наград, в том числе титул Motor Boat of the Year. Выставят лодки и из других линеек Jeanneau: Merry Fisher и Cap Camarat, а также американские катера Four Winns. Кроме того, Prestige Yachts, ставшая в ноябре 2012 года дилером Glastron, обещает показать пару топовых моделей этой легендарной американской верфи: катера GT185 и GT205.

Компания Nordmarine, представляющая на российском рынке британские яхты Princess, привезет две флайбриджные модели — Princess 60 и 42 — и одну спортивную V52. Ну а Burevestnik Group, как всегда, будет с самым большим стендом, где выставит яхты и катера практически всех своих брендов, коих более десятка. Здесь однозначно стоит посмотреть на новый Portofino 40 (мировая премьера Cannes Boat Show 2012) и катер Chris Craft Corsair 25 в эксклюзивном цветовом решении Silver Bullet.

Компания Range Marine, представляющая катера Nord Star Patrol из Финляндии, недавно добавила в свой

«портфель» еще один финский бренд — XO Boats. На выставке в «Крокус Экспо» состоится премьерный показ этих лодок в России. Привезут сразу четыре модели: XO240 и XO270, причем каждую в версии RS (открытая) и Cabin (с рубкой).

Группа компаний Grand Marine представит свои бренды на двух стендах. На одном разместятся финские производители Finn-Marine (Grandeza 33 OC) и Marino (катер-трансформер Marino 27 APB), а второй украсят Anytec (Anytec 747 Cab) из Швеции, модели Askeladden (Норвегия) и Van der Heijden (Голландия).

Компания HT Marine планирует показать морские внедорожники Targa 44 и 32, а также круизер Aquador 35 Cabin. «Первая яхтенная компания», представляющая интересы польских Galeon, Sunreef и Delphia, приглашает в течение всей выставки записаться на посещение и тест-драйвы лодок каждой из этих верфей. Компания «Логопром», официальный дилер Sealegs представит высокотехнологичный

7-метровый катер-амфибию производства Новой Зеландии. Благодаря выдвижному шасси, эти катера способны самостоятельно выезжать на берег и двигаться по суше со скоростью 10–15 км/ч, на воде же они развивают скорость до 80 км/ч, при этом им не требуется причальная инфраструктура.

Nimbus Boat CIS — официальное представительство шведской Nimbus Group в России и странах СНГ — привезет в «Крокус Экспо» самую свежую модель верфи — скоростную и очень мореходную Nimbus 43 Nova.

А компания «Старт-Марин», представляющая в России американскую верфь Cobalt, покажет ранее не выставлявшиеся у нас модели катеров: мощный и маневренный Cobalt 243 и Cobalt A25, признанный некоторыми экспертами лучшим в мире боурайдером.

Среди парусных лодок одну из самых интересных моделей — Hallberg Rassy 310 — можно будет увидеть на стенде петербургской Jonacor Marine. Поскольку компания представляет на российском рынке еще и несколько моторных брендов, там же можно будет получить подробную информацию

На MBS 2013 будет немало лодок, буквально только что представленных в Европе



Princess 42

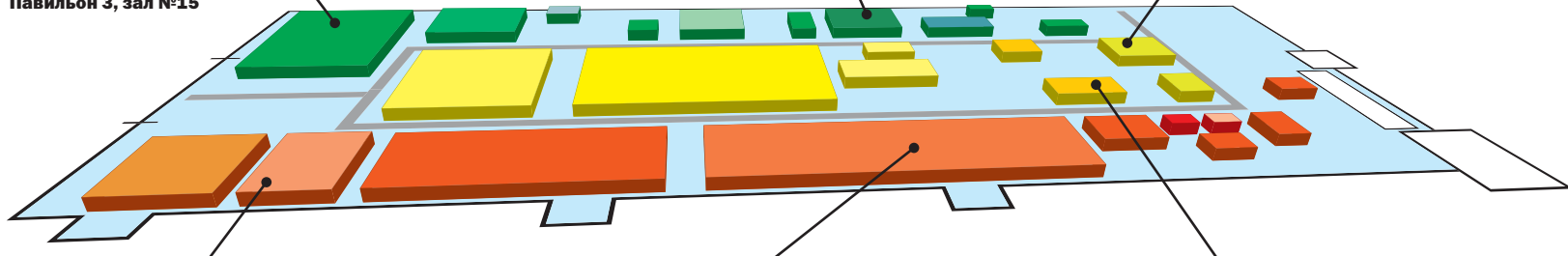


Targa 44



Nimbus 43 Nova

Павильон 3, зал №15



Ferretti 530



Azimut 50 Magellano



Contest 52MC

по предложениям таких верфей, как Horizon, Minor Boats, Delta Powerboats и Nord West & Najad. Помимо этого, Jonacor Marine недавно заключила соглашение с Azimut Yachts Russia, став официальным дистрибьютором яхт Azimut на Северо-Западе России.

Парусные яхты, разумеется, будут и на стенде Beneteau — спортивный First 20 и круизный Oceanis 37. Моторный сегмент этой французской верфи включает модели Swift Trawler 34 и Antares 30. Еще одну крупную моторную Beneteau обещают в качестве сюрприза.

А вот голландская верфь Contest Yachts: она всегда специализировалась на парусных яхтах, а теперь представит на MBS свою первую моторную модель — Contest 52MC, в разработке которой принимали участие именитые инженерные и дизайнерские бюро. Лодку отличают высокая скорость и большие возможности индивидуализации.

Российские производители яхт и катеров, для которых Moscow Boat Show уже стало главным домашним

событием, разумеется, не собираются отсиживать по домам. Казанская компания Velvette Marine проведет премьеру своего нового флагмана 41 Evolution. Также будет представлена гордость компании — Velvette 29 Envy — и популярные модели 20 Image и 22 Image в новом современном исполнении. При оформлении заказа на поставку лодки на выставке компания обещает предоставить особые условия.

Московская компания Pioneer Motor Yachts не только выставит свою уже снискавшую популярность яхту Pioneer K43, но и покажет новые проекты.

«Лодка Хаус» привезет в «Крокус Экспо» два хаусбота длиной 15 и 12 м. Раньше эта саратовская компания только поставляла в Россию американские хаусботы Thoroughbred Houseboats, а теперь производит их по лицензии на своей верфи. На выставочные образцы будет действовать специальное предложение.

Подробные репортажи о некоторых лодках — экспонатах выставки вы прочтете уже в этом выпуске MBY.

Но даже если вы пока не собираетесь покупать ни яхту, ни катер, если вам не нужен ни генератор, ни новый такелаж на парусную лодку, есть другие поводы посетить выставку MBS.

Как всегда, будут широко представлены яхтенные школы и яхтенный чартер: и то и другое — идеальная стартовая точка для первого знакомства с темой. Тем же, кто в яхтинге не новичок, широчайший выбор всего, что так или иначе к яхтингу прилагается: от оборудования и сервиса до страхования и выбора стоянки для вашего судна. Профессионалам этого бизнеса Moscow Boat Show тоже способно предложить немало — это полноценный деловой проект, в рамках которого запланированы конференции, круглые столы на самые актуальные темы с участием ведущих игроков рынка и представителей контролирующих организаций.

Так и хочется сказать: «Дожили!» Дожили до того, что наш яхтенный рынок стал сильнее и гораздо более цивилизованным, хотя, конечно, цивилизации много не бывает и двигаться есть куда. Но главное — мы движемся. А значит — живем. MBY

Российский яхтенный рынок не только окреп, но и начал систематизироваться

ГОЛУБОЙ КРУИЗ

«Говорят, что можно увидеть Италию
и умереть... А я считаю, что нужно
жить и увидеть все турецкие бухты!»

Джеват Шакир Кабаачлы, турецкий писатель
по прозвищу Галикарнасский Рыбак

Текст и фото **Исмаил Чифджи**





Вверху:
Чарующий своими красками
восход в одной из бухт Гёчека.

Внизу:
В Турции можно арендовать
моторную яхту
длиной от 8 до 70 метров.



Морские путешествия в турецких водах местные жители уже давно прозвали голубыми круизами (blue voyages). Это название возникло в 1940-х годах, когда три писателя — Джеват Шакир Кабаачлы, Азра Эрхат и Сабахаттин Эюбоглу — путешествовали по западной части Эгейского моря своеобразным манером. Они основательно запасались водой и провизией, преимущественно домашним сыром, хлебом, а также анисовой водкой (раки) и табаком, а также как можно реже сходили на берег, оставаясь наедине с морем. Во время подобных уходов от цивилизации они отказывались от чтения газет и отключали радиоприемники: умиротворенное сознание и спокойствие души — именно то состояние, в котором следует прикасаться к вечности, к истории и природе.

После этих путешествий в 1957 году Азра Эрхат опубликовала книгу «Blue Voyage», с выходом которой «голубые круизы» стали именем нарицательным. До начала 1980-х годов лишь немногие яхтсмены имели возможность повторить маршруты писателей, но к концу XX века яхтенная инфраструктура и чартерные услуги развились в этом регионе настолько, что теперь любой желающий может созерцать красоты турецкого побережья. Особенно волшебные места сосредоточены на участке от Бодрума до Каша, где горные хребты и отроги почти перпендикулярно подходят к Эгейскому морю, формируя множество бухт и островков. Здесь найдется что посмотреть даже самому требовательному путешественнику, выбор маршрутов очень велик — хотите вы больше времени провести в пути, увидеть как можно больше новых мест и узнавать историю страны или предпочтете укрыться в тихой бухте для размеренного пляжного отдыха. Но прежде чем углубиться в описание заливов, портов и марин турецкого побережья, скажу несколько слов о том, на каких судах туда можно отправиться.

ФЛОТ

Если в других местах планеты яхтсменам предлагают на выбор в чартер парусные или моторные яхты преимущественно современных типов, то в Турции популярны традиционные деревянные парусно-моторные гулеты. Эти непривычные нашему взгляду «средневековые» двухмачтовые шхуны, помимо парусов, имеют двигатели мощностью до 1000 л.с., обеспечивающие крейсерскую скорость 8–12 узлов. Родина гулетов — город Бодрум, на верфях которого строилась и строится большая их часть. После русско-турецкой войны, когда практически весь флот Османской империи был уничтожен в Чесменском сражении, Бодрум наравне с Анатолией стал одним из центров судостроения страны. Если прежде гулеты были исключительно деревянными, а их длина ограничивалась 15 м, то сегодня среди них встречаются стальные и алюминиевые суперяхты длиной более 40 м. Число кают на гулетах невелико (обычно 4–6), но качество сервиса достаточно сильно отличается от лодки к лодке. Команду на чартерных гулетах в основном составляют местные жители —

*Помимо традиционных
моторных и парусных яхт,
в Турции популярны гулеты*



N355 N410 N440 AC N440 CC N460 N505 N570 | NW370 S NW370 ST NW370 C NW370 F NW430 F NW430 S NW430 ST NW560 F



Вверху:
Бухта «Аквариум» неподалеку от Бодрума; в ней чистейшая вода и приятное мелкопесчаное дно.

Вверху:
Хорошо защищенная от ветров и живописная лагуна с изумрудной водой в Бозуккале.

хорошие моряки, только не всегда знакомые с правилами предоставления сервиса на европейском уровне. Бывает, что весь экипаж во главе с капитаном не говорит по-английски. Отказываться от гулетов из-за этого не стоит: на них «голубые круизы» получают наиболее яркими и запоминающимися, а все, что нужно сделать, — заранее выбрать достойную лодку с обученным экипажем.

Основу чартерного парусного флота в Турции составляют те же не слишком дорогие, но надежные бренды, что и в Европе: Jeanneau, Beneteau, Bavaria и Lagoon. Взять напрокат лодку: гулет, однокорпусную парусную яхту, катамаран (их в Турции немало) или яхту моторную, с командой или без, — можно в Бодруме, Гёчеке, Мармарисе и Фетие. Именно там находятся основные крупные марины. Кстати, в этом регионе сосредоточено множество яхтенных школ, где при необходимости вы можете получить международные права или усовершенствовать свои капитанские навыки. Что касается стоимости чартера, то отталкиваться стоит от 1000 евро в неделю — столько попросят за парусник длиной 8–9 м в «низкий» сезон.

Основные базы чартерных моторных яхт расположены в маринах Бодрума и Гёчека, и это неслучайно. Во-первых, рядом с этими городами самая высокая концентрация красивейших бухт и заливов, а во-вторых, у них есть свои, расположенные близко к побережью, аэропорты, и через полчаса после прилета вы уже можете оказаться на борту подготовленной яхты и выйти в море. В зависимости от желаний и бюджета



в Бодруме можно арендовать моторную яхту длиной до 60 м, однако для любителей эксклюзивного отдыха найдутся и не совсем обычные предложения. Например, 136-метровая суперяхта *Savarona*, ранее принадлежавшая основателю Турецкой Республики Мустафе Кемалю Ататюрку. Сейчас судном владеет государство, однако управляет им частная компания, имеющая права на долгосрочную аренду. Другой, не менее интересный вариант — базирующаяся в Бодруме парусная суперяхта *Regina* (56 м), известная своим участием в новом фильме «бондиады» «Skyfall» (читайте статью в МВУ №1, 2013).

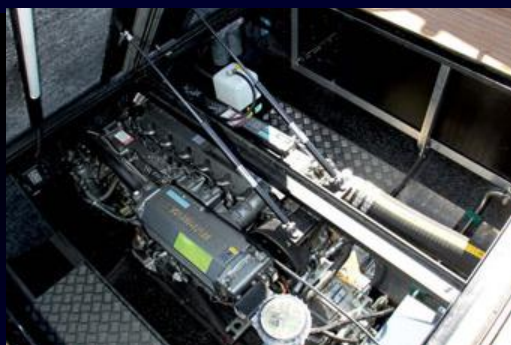
МАРШРУТЫ

Не один месяц может уйти на то, чтобы повторить все «голубые круизы», но география этого региона такова, что ключевые города и марины расположены на побережье практически равноудаленно, поэтому выступают удобными точками начала и окончания путешествий независимо от их характера.

Если главная цель вашего отдыха — остаться наедине с морем, природой и семьей, предаваясь

*Ключевые города и марины
расположены на побережье
практически равноудаленно*

ЭКСКЛЮЗИВНЫЕ АЛЮМИНИЕВЫЕ ЯХТЫ КАТЕГОРИИ CUSTOM



Brizo Yachts
Semicustom Luxury Aluminium Yachts

*Полностью алюминиевый корпус и надстройка
Сплав высшего качества*

*Возможны модификации яхты с водометом, транцевыми колонками, IPS,
или полупогружными винтами*

*Интерьер в соответствии с любыми пожеланиями заказчика
Модельный ряд включает корпуса длиной 28, 30, 34, 38, 42, 46, 60 футов*

Ab Magnusson & Stoor Oy
Mestarintie 25
06150 Porvoo Finland

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



расслабленной неге вне времени, то имеет смысл выбирать круговой маршрут, чтобы спустя неделю вернуться в точку старта, на роль которой более всего подходят Бодрум и Гёчек.

БОДРУМ

Из Бодрума можно напрямик отправиться на прогулку по живописным бухтам залива Гёкова. Он протянулся с востока на запад на 45 миль, а в ширину на траверзе Бодрума и мыса Книд, где некогда стоял одноименный античный город, достигает 20 миль. Провести здесь стоит минимум неделю. Одной из самых известных достопримечательностей этой акватории считается остров Клеопатры с уникальным «жемчужным» песком, который еще встречается лишь на севере Египта. Согласно легенде, Марк Антоний подарил Клеопатре город Анталию и остров, но местный песок царице не понравился, и его заменили

Сверху вниз:
Греческий остров Сими, на котором сохранилось много монастырей и часовен.

Бани Клеопатры в бухте рядом с Гёчеком — так по традиции называют эти живописные руины у самой воды.

На странице справа:
В высокий сезон (июль-август) турецкие бухты заполнены яхтами, но при желании всегда можно найти свободную якорную стоянку.

Стилизованное изображение рыбы — рисунок Бедри Рахми при входе в бухту Ташьяка, часто называемую именем автора.



Переход из Бодрума в Гёчек относится к числу самых популярных маршрутов

привезенным с ее родины. Планируя переходы по бухтам Гёкова, стоит учесть, что преобладающие ветра здесь дуют вдоль побережья с востока на запад или в обратном направлении. Порой они достигают значительной силы, когда ходить вблизи берега становится опасно, поэтому обходить залив стоит с таким расчетом, чтобы в последний день круиза, когда яхту нужно возвращать в марину, не оказаться в дальней точке залива без возможности прийти в Бодрум из-за ветра.

Помимо прочих живописных мест залива Гёкова, рекомендуем обязательно зайти в расположенные рядом бухты Оклук ($36^{\circ}55'06''$ N, $28^{\circ}10'09''$ E) и Инглиш Харбор ($36^{\circ}55'19''$ N, $28^{\circ}09'25''$ E). Первая известна тем, что там на своей яхте живет Садун Боро — первый турецкий яхтсмен, совершивший кругосветное путешествие (1965–1968 гг.) на деревянной парусной лодке *Kismet* длиной 10,5 м. Позже он написал лоцию для путешественников вдоль турецкого побережья. В бухте два ресторана и Т-образные причалы (самый распространенный в турецких бухтах вариант), поэтому для высадки на берег можно



обойтись без тендера. Соседняя «Английская бухта», где во время Второй мировой войны корабли Британского флота скрывались от нацистских субмарин, считается самой безопасной в заливе — там можно спокойно отстояться в любую погоду.

Возможно, перед началом круиза вам посоветуют заглянуть в «Семиостровье» (Эди Адалар, $36^{\circ}52'32''$ N, $28^{\circ}01'56''$ E) — там, у побережья, затаившимся зигзагом выстроились небольшие острова, закрывающие вход в очаровательные бухты, где одновременно встать на якорь могут всего 4–5 парусных яхт. Сходить туда непременно стоит, но делать это лучше днем, в спокойную погоду и обязательно с лоцией или хорошими картами, поскольку сложный фарватер ограничен поднимающимися почти к самой поверхности скалами и рифами. Ширина входа в бухту Бекар составляет 3–5 м, глубина в куту уменьшается до двух метров, и, помимо якоря, судно лучше дополнительно закрепить приходящим с берега концом.

ГЁЧЕК

Этот город является особенной и весьма популярной отправной точкой для «голубых круизов», поскольку уже в непосредственной близости от него начинается





чередa сменяющих друг друга великолепных бухт, которые разделены лишь узкими мысами. В большинстве из них запрещено бросать якорь или заводить концы за деревья на берегу, и яхты швартуются на тоноз — привязанные к мертвым якорям канаты с поплавками. Бухты вокруг Гёчека объявлены государственным природным памятником, и береговая охрана строго следит за соблюдением правил их посещения. В заливе Гёчека расположено еще одно связанное с Клеопатрой место — бухта Хамам (36°38'34" N, 28°51'22" E), где, по преданию, для последней царицы Египта построили бани, остатки которых до сих пор сохранились у самой воды.

Вместе с Джеватом Шакиром в первых «голубых круизах» принимал участие писатель Бедри Рахми, который неплохо владел кистью и красками. Когда в 1974 году их лодки стояли в бухте Ташьяка (36°41'41" N, 28°52'6" E), Рахми оставил на камне при входе в бухту «наскальный» рисунок в виде замысловатой рыбы, рядом с которым находится источник питьевой воды. За 40 лет изображение поистерлось, но в прошлом году поклонники писателя восстановили его. В глубине бухты, которую местные жители уже давно называют именем Бедри Рахми, построен небольшой причал, а рядом находится уютный ресторанчик.

ИЗ БОДРУМА В ГЁЧЕК

Если для вас морские путешествия — это нечто большее, чем ленивые полчасовые дневные переходы, и вы готовы потратить на «голубой круиз» пару недель, тогда тем более стоит посетить эту часть Турции. Переход из Бодрума в Гёчек относится к числу самым популярных маршрутов, и чартерные компании с удовольствием предоставят вам яхту для путешествия в один конец без высокой доплаты (€ 300–500 за парусную лодку). В зависимости от запаса времени первые несколько дней можно провести в заливе Гёкова — он этого определенно заслуживает — или отправиться напрямик к полуострову Датча, где стоял античный город Книд (36°41'3.80" N, 27°22'28.19" E). Сухопутные туристы почти не бывают здесь, если только они не увлечены античной историей или археологией. Время пощадило Книд: город во многом сохранил свою

Вверху:
Бухта Дыш Гёбин отлично подходит для дневной остановки на купание и обед.

Слева:
Бухта Ич Гёбин безопасна для ночевки в любую погоду.



Бухты вокруг Гёчека объявлены государственным памятником природы

изначальную планировку, не истоптан тысячами ног, в его заброшенных уголках, куда редко добираются праздные гуляки, по сей день можно найти остатки глиняной посуды, фрески и другие великолепно сохранившиеся артефакты. Бухта Книда с невероятно прозрачной и чистой водой служила укрытием мореплавателям во все времена, однако сейчас передвигаться по ней стоит с осторожностью — под водой до сих пор лежит причал греческого порта. На стоянке в Книде можно пополнить запасы питьевой воды, подключиться к береговому питанию, а после экскурсии к археологическим памятникам утолить голод в местном ресторанчике.

Существует два варианта продолжения пути из Книда: обогнуть полуостров и двинуться в направлении Мармариса, зайдя по пути в бухту

БОДРУМ
BODRUM MILTA MARINA
miltabodrummarina.com
Координаты:
37°02'00" N, 27°25'50" E
Канал УКВ: 73
Телефон: +90 (252) 316-1860

PALMARINA YALIKAVAK
palmarinayalikavak.com.tr
Координаты:
37°06'31" N, 27°16'98" E
Канал УКВ: 72
Телефон: +90 (252) 311-0600

D-MARIN TURGUTREIS
dogusmarina.com.tr/turgutreis
Координаты:
37°00'00" N, 27°15'23" E
Канал УКВ: 72
Телефон: +90 (252) 382-9200



54 DECK SALOON

WWW.MOODY-BOATS.RU

NORD STAR
 YACHTING

www.nord-star.com

 Россия, Санкт-Петербург, петровский пр. 14
 Телефон +7 (812) 92-555-32


Moody

 Новый уровень
 комфорта
 под парусом


PRINCESS

Moody

Hanse

FJORD

BAYLINER®




Вверху:
Яхты на дистанции в регате
«Бодрум Кап».

Внизу:
Это не ларек
с прохладительными напитками
или мороженым,
а парикмахерская и массажный
салон под бугенвиллией!



ГЁЧЕК

D-MARIN GÖCEK

dogusmarina.com.tr/gocek

Координаты:

36°44'53.51" N, 28°56'27.15" E

Канал УКВ: 73

Телефон: +90 (252) 645-1520

MARINTURK GÖCEK VILLAGE

PORT

marinturk.com.tr

Координаты:

28°56'00" E, 36°45'15" N

Канал УКВ: 73–69

Телефон: +90 (252) 645-2229

CLUB MARINA

turkeyclubmarina.net

Координаты:

36°45'00" N, 28°55'35" E

Канал УКВ: 72

Телефон: +90 (252) 645-1800

MARINTURK GÖCEK

EXCLUSIVE

marinturk.com.tr

Координаты:

28°55'42" D, 36°45'34" K

Канал УКВ: 73–69

Телефон: +90 (252) 645-2229

SKOPEA MARINA

skopear marina.com.tr

Координаты:

36°45'14" N, 28°56'20" E

Канал УКВ: 72

Телефон: +90 (252) 645-1794

Датча с одноименным красивым городком, или продвинуться дальше по заливу Хисарону, к рыбацкой деревне Селимие. В этих бухтах также можно пополнить запасы воды и провизии, прежде чем продолжить круиз. Другой путь, о котором пойдет речь ниже, подразумевает посещение Греческих островов. Они лежат в пределах видимости от Книда, а один, Сими, и вовсе находится в центре залива Хисарону.

Следующей точкой маршрута, где нельзя не побывать, станет бухта Бозуккале (36°33'30" N, 28°01'00" E). Во-первых, это живописное место надежно защищено от непогоды и там можно укрыться от любого ветра. Помню, впервые я попал туда на 50-футовой парусной яхте именно в поисках укрытия от шторма. Северо-западный ветер на открытых участках в тот день достигал 35 узлов, одна из лодок нашей флотилии даже предпочла вернуться в Мармарис, а когда мы в итоге оказались под прикрытием Бозуккале, анеометры показали скорость ветра всего 5 узлов. Во-вторых, в прежние времена здесь стоял город Лорима, оставивший след в истории. Деметриус I, сын одного из диадохов (военачальников) Александра Македонского, использовал закрытую бухту для подготовки своего многочисленного флота к нападению на Родос, лежащий в 16 милях к югу. Из-за неблагоприятных погодных условий осада Родоса затянулась, и после заключения мира островные военачальники пересмотрели значимость бухты Лорима. В итоге около 24 веков назад на высоком холме построили крепость для

контроля движения судов в бухте. Замок Лорима стоит в Бозуккале по сей день, несмотря на относительно частые в этих местах землетрясения, и даже был номинирован на лучшую по степени сохранности постройку времен эллинов.

В бухте оборудованы три небольших причала, куда разрешено швартоваться яхтам длиной до 60 футов, более крупные лодки могут встать на якорь отдельно. На берегу вы найдете три ресторана, откуда ведут дороги к крепости, причем, на мой взгляд, самый лучший традиционный турецкий завтрак и рыбные блюда готовят в «Али Баба», который находится ближе к входу в бухту. В этих удаленных уголках не стоит ожидать особенного сервиса и толстых винных карт, да и электричество в ресторанах есть не круглые сутки (вырабатывают его генераторы), но именно в таких местах можно почувствовать особый колорит страны.

Если после пары дней в Бозуккале вам необходим более плотный контакт с цивилизацией, отправляйтесь в Мармарис, где полно марин с сервисом на любой вкус и кошелек. Когда погода не слишком ветреная, можно встать на якорь прямо в городской бухте — дно там илистое, и в штиль якорь держит надежно. Если по пути вы не торопились и путешествие заняло много времени, то его можно закончить в Мармарисе, или, при наличии времени, совершить переход в несколько десятков миль к заливу Гёчека и Фетхие, где невероятно красивые бухты будут соблазнять задержаться еще

*Бозуккале хранит остатки
древнего города Лорима,
оставившего след в истории*



 **Мальдивы**



 **Пхукет**



 **Майами**



 **Канкун**



 **Нью-Йорк**



 **Лос-Анджелес**



Доминикана



Санья



Бангкок



Бали



Хошимин



Гоа



На данном маршруте вы
можете совершить перелет
классом Империял.



на недельку. Замечу: тот же самый маршрут легко пройти и в обратном направлении — течений в этих краях нет, но если дует устойчивый северный ветер, то путь к Бодруму займет чуть больше времени.

ГРЕЧЕСКИЕ ОСТРОВА

Некоторые из Греческих островов расположены гораздо ближе к Турции, чем к материковой части самой Греции, и, взяв чартерную яхту в Турции, вы можете за одно путешествие посетить сразу две страны. Здесь важно заранее продумать маршрут, поскольку если вы решите чередовать греческие и турецкие марины, то можете потерять уйму времени на бесконечное оформление таможенных и пограничных документов. Закон не запрещает заходить в греческие акватории на яхте и не требует контактов с властями, если вы остаетесь на яхте и не сходите на берег; в противном случае приходится проходить весь процесс, к тому же пункты контроля есть не на всех островах. Поэтому, оказавшись в Греции, стоит посетить несколько островов и затем вернуться в Турцию. Если планируется недельное путешествие, то начать его удобно из Мармариса, откуда совсем недалеко до Родоса и Сими, а по пути можно зайти на ночевку в Бозуккале. Главный город острова Сими на севере с таким же названием потрясающе выглядит с воды: разноцветные строения с ярко-красными крышами, синими дверями и ставнями усыпали прибрежные скалы, будто дикие птицы. На острове сохранились следы разных государств и империй, включая Римскую и Османскую. Исторически остров был одним из центров промысла губок, но когда на смену природному материалу пришли синтетические, жители переориентировались на туризм.

Для более продолжительного круиза имеет

смысл арендовать яхту в Бодруме и сразу пройти таможенные процедуры на соседнем острове Кос, чтобы затем, посетив по пути несколько малонаселенных живописных островков, отправиться на юго-восток к Родосу, откуда уйти в Мармарис или Гёчек. Ступив на землю Родоса, вы рискуете напрочь забыть про яхту, арендовать скутер или малолитражку с ярким кузовом и отправиться в отдельное путешествие по этому насквозь пропитанному историей острову. Туристическая инфраструктура здесь хорошо развита, поэтому, когда вы насытитесь памятниками античной архитектуры, пляжами и природой, можете прогуляться по магазинам, посидеть в милых ресторанчиках или попытаться счастья в казино. Оставить яхту можно прямо в старом порту города Родос (ближайшая точка на пути из Турции), стоимость стоянки составляет € 5–10 в сутки. Вода и электроэнергия обойдутся примерно в ту же сумму.

ВЕТРЫ

Яхтсменам-парусникам Турция известна в первую очередь своими мелтеми — северными и северо-восточными ветрами, которые дуют вдоль Эгейского моря с мая по сентябрь, достигая пика в июле и августе. Для мелтеми характерны локальные смены направления на противоположное из-за суточных изменений температуры поверхности земли и моря. С утра и до полудня воздушные массы перемещаются от моря к суше, а ночью, поскольку земля остывает быстрее воды, ветер меняет направление, что стоит учитывать при навигации. При локальных переменах направления сила мелтеми обычно не превышает 4–6 баллов по шкале Бофорта, но при более глобальных изменениях атмосферного давления (например, приход циклона) ветер не стихает по несколько дней и достигает 7–8 баллов. Если вы путешествуете в турецких водах без местного капитана, знакомого с этими особенностями, уделяйте особое внимание поведению ветра в прогнозе погоды и помните, что он может внезапно менять направление, особенно вблизи островов. **MBY**

Вверху:
В некоторых местах стоит обязательно сходить на берег, чтобы полюбоваться морем и островами со скал.

**МАРМАРИС
NETSEL MARINA**
netselmarina.com
Координаты:
36°51'00"N, 28°16'00"E
Канал УКВ: 06
Телефон: +90 (252) 412-2708

МАРМАРИС YACHT MARIN
yachtmarin.com
Координаты:
36°49'05"N, 28°18'32"E
Канал УКВ: 72
Телефон: +90 (252) 422-0022

*За один круиз можно
увидеть лучшие бухты
Турции и Греческие острова*

NorthEaster Yachting

Приносит Русских моряков на Турецкое побережье



Аренда / Чартер / Продажа

Парусные Яхты

Моторные Яхты

На Турецком побережье и Греческих островах

www.NorthEasterYachting.com

Тел (Россия): +7 964 326 1946

info@NorthEasterYachting.com





ЗАВТРА НАЧИНАЕТСЯ СЕГОДНЯ

Немногим более века назад русский профессор Александр Попов и итальянский радиотехник Гульельмо Маркони доказали миру возможность передачи радиосигнала на расстояние. Сегодня практически каждый из нас использует мобильный телефон, способный передавать и принимать не только звук, но и данные. Это только один пример быстрого развития технологий, скорость внедрения которых продолжает стремительно нарастать.

Текст **Всеволод Гаврилов**

Говоря о передовых технологиях на страницах яхтенного журнала, конечно, следует сосредоточиться на сфере их применения — яхтах. При этом мы пока «вынесем за скобки» технологии производства корпусных конструкций, собственно форму корпуса и т.п.; ограничимся в основном системами и устройствами, облегчающими управление судном и делающими жизнь на борту максимально комфортной. Таковых немало и сегодня, но уже завтра уровень комфорта может быть еще выше. Что нас ждет в ближайшем будущем?

УВЯЗШИЕ В СЕТЯХ

Человек цивилизованный, оставаясь индивидуумом, живет в сетях. Для обеспечения своей жизнедеятельности он должен брать воду из водопроводной сети и отправлять отходы в сеть канализационную. Он подключается к сетям электрическим и обеспечивающим подачу тепла, к вентиляционным сетям, к сети Интернет. Оказываясь на новом месте, он тут же начинает создавать или осваивать сети.

Но вернемся к лодкам. На самых маленьких удобств почти нет, однако по мере увеличения длины корпуса кран с водой и оборудованный галлюн уже становятся обязательными. Далее — камбуз, холодильник, медиацентр с подключением к спутниковым каналам... Все это образует некую бортовую сеть, и во всем этом великолепии пульт управления как-то уходит на второй план. Открываем яхтенные журналы и смотрим анонсы новинок. В статье о небольшой лодке солидная часть текста посвящена скорости и маневренности, рулевой консоли, мотору и часто — удобству модели для пикника, катания на водных лыжах или рыбалки с акцентом на вместимость рундуков. Именно это важно на маленькой лодке — других функций от нее не ждут. В статье о крупной яхте найдется место дизайну салона и кают и даже размерам кроватей — для многих владельцев это

существенно. Пост управления будет описан между прочим и нередко одной фразой, где, скорее всего, отметят насыщенность приборами и «космический, высокотехнологичный дизайн». Посту в этом «романе» с большими яхтами уделили скромную роль статиста, а в схватке за кошечки потенциальных владельцев серьезных лодок соревнуются известные яхтенные архитекторы и дизайнеры — оформители интерьеров.

А ведь именно пост управления играет первую роль, когда нужно привести яхту в порт назначения, где ее можно подключить к внешним сетям: топливной, фекальной, водопроводной, сети поставки продуктов. Яхта, юридически оставаясь недвижимым имуществом, по сути своей постоянно должна быть движимым объектом, и ее покупка подразумевает возможность перемещаться, а иначе проще купить дом у моря.

Яркий пример использования сети глобальной — GPS (Global Positioning System). В 1994 году США запустили последний из 24 спутников системы глобального позиционирования. Революционность проекта состояла в том, что у всех владельцев GPS-приемников появилась возможность определять свое местоположение. В 2000 году точность позиционирования была повышена, после чего погрешность получаемых координат в одночасье уменьшилась с размеров футбольного поля до размеров автомобиля. А сегодня никого не удивляет встроенный в смартфон GPS-приемник.

Это хорошо, а плохо то, что бумажные карты на современной яхте все чаще воспринимаются как анахронизм, а не как абсолютная необходимость, хотя прокладку курса по ним

*Важно помнить: никакие
приборы не заменят
опытного капитана*

Türanor PlanetSolar — самое крупное в мире судно, использующее для движения и работы систем энергию Солнца. В мае 2012 г. совершило кругосветное плавание.

На следующей странице: Истинно футуристический — по дизайну и техническому насыщению — пульт управления моторной яхтой Daemon 75.



никто не отменял. Возникает ряд опасностей: от утраты навыков навигации при отказе бортовых приборов до исчезновения из яхтенного интерьера такого классического элемента, как штурманский стол, и предметов навигационного искусства и культуры — штурманской линейки, измерителя и транспортира. Искренне жаль!

КОНКУРЕНЦИЯ

Взглянем на мачту современной яхты. Сегодня она зачастую выполнена в виде арки, и ее форма продиктована не только трендами современного дизайна. Причина еще и в том, что слишком много стали применять на борту антенн и устройств, которые надо куда-то поместить, причем желательно так, чтобы они стояли повыше и не мешали друг другу. Радар, спутниковая навигационная антенна, спутниковая связь, спутниковое телевидение... GPS требует свою антенну, система стабилизации — свою, да еще антенна радиосвязи, метеостанция, AIS... Вам это не напоминает конкуренцию за место в вашем «кармане» между фотоаппаратом, видеокамерой, радиоприемником, телефоном и ежедневником? Кто победил? Смартфон, который совместил большинство функций, в том числе функции навигатора.

Чтобы ответить на вопрос, кто победит в борьбе за место на мачте, нужно спросить себя: а зачем вообще нужна яхта? Если кратко — для отдыха, развлечения. В этом ключе важны и дизайн кровати (для крупных яхт), и многофункциональный медицентр, которым сегодня становится любой дисплей. Спутниковое телевидение и связь (а значит, подключение к коммуникационным

сетям) у владельца яхты, возможно, будет самой востребованной функцией. Логично было бы остальные системы интегрировать в медиасистему. Вам кажется, этого не случится?

Например, даже на небольших катерах для буксировки воднолыжников уже можно ставить медиасистему, которая позволяет выводить на экран все данные состояния двигателя. Это означает, что отдельные приборы для двигателя на катере больше не нужны. Уже сегодня можно вывести все данные на ваш смартфон или планшет. Загрузив нужное приложение, вы сможете запускать двигатель, ткнув пальцем в сенсорный экран мобильного... Практично ли это? Оставим вопрос открытым. Но ваш мобильник может стать и устройством идентификации вас как личности, а значит, завести катер сможет только носитель телефона.

Пойдем дальше. Система позиционирования способна весьма точно определить ваше местоположение. Пропускная способность каналов позволяет передавать информацию обо всех судах вокруг вас (сегодня почти у всех стоят системы идентификации). Навигационная карта может быть загружена в память. Обновление обстановки поступает по запросу или постоянно. Например, технически уже сегодня в реальном времени можно получать информацию о начале дноуглубительных работ на фарватере, который ведет к вашей марине. Картоплоттер в принципе способен рассчитать ваш маршрут с учетом всех обновлений и находящихся рядом судов. Собранный и обработанный бортовым компьютером информация выдает указания двигателю и авторулевому и проводит вашу лодку от точки «А» до точки «В» самостоятельно. Так уже летают самолеты, и авиадиспетчеры удаленно контролируют воздушные суда. Почему бы так не ходить судам морским? Это произойдет — рано или поздно: лобби лоцманских служб, допускаю, не даст этому случиться быстро, хотя, возможно, сами лоцманы переквалифицируются в морских диспетчеров.

В наше время скорость внедрения новых технологий продолжает быстро расти

Можно считать, что завтра началось уже вчера. Жюль Верн, обладавший великим даром предвидения, еще в XIX веке описал в своих произведениях многое из того, что давно вошло в нашу повседневность. Вот некоторые считающиеся опередившими время прогнозы из его книг.

«20 000 ЛЬЕ ПОД ВОДОЙ» (1870 г.)

ПОДВОДНАЯ ЛОДКА

с электродвигателем. Первой в 1897 г. появилась подлодка *Holland 6* американца Д. Голландца с электродвигателем подводного хода и мотором надводного.

ДВОЙНОЙ КОРПУС

«*Наутилуса*». Первой двухкорпусной подлодкой обычно называют «*Нарвал*» (1900 г., изобретатель Лобеф). Однако еще в 1862 г. экспериментальную двухкорпусную конструкцию применил испанец Нарцисс Монтуриол на подводной лодке «*Иктино*».

ЭЛЕКТРОПРОЖЕКТОР

Такие приборы стали появляться практически вслед за публикацией романа (1872 г.). Поначалу они были на угольных нитях, быстро сгоравших и требовавших замены. На боевые корабли прожекторы начали ставить уже к 1880 г.

ЭЛЕКТРИЧЕСКАЯ КУХНЯ

На паровых кораблях она была не нужна. Однако уже в 1898 г. на русском флоте применяли электрические самовары «для разноса чая вахтерным на мостике с предотвращением утомляемости взора их в ночи».

ПОЛУЧЕНИЕ ТОКА

от разности температур в море. В 1920-е гг. француз Жорж Клод провел успешные эксперименты. Идея не получила промышленного развития, поскольку пока экономически невыгодна.

НА ПОДВОДНОЙ ЛОДКЕ — к полюсу.

Первая попытка реализовать идею была предпринята в 1931 г. американцами, осуществить ее удалось им же только в 1958 г.

PONY EXPRESS



Зеленый свет на вашем пути

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

➤ **экспресс-почта**

➤ **доставка грузов**

➤ **логистика**



«ВОКРУГ ЛУНЫ» (1870 г.)

КАМЕРА ДЛЯ СПУСКА под воду на большую глубину. Идея водолазного колокола известна с XVIII в. Первую батисферу испытал в 1865 г. конструктор Базен, проведя спуски до глубины 75 м. Сами батисферы (привязные) и батискафы (автономные) — детище XX в. Первые появились в 1930 г. как творение натуралиста Уильяма Биби и инженеров Отиса Бартон и Джона Батлера.

«ЧЕРНАЯ ИНДИЯ» (1877 г.)

САМОДВИЖУЩИЕСЯ ЛЕСТНИЦЫ

В 1892 г. американский изобретатель Рено запатентовал эскалатор. Прототипом современного устройства служила обычная машина-конвейер непрерывного действия для перемещения грузов. Она представляла собой наклонное полотно, состоящее из ряда пластин с продольными рейками.

«500 МИЛЛИОНОВ БЕГУМЫ» (1879 г.)

СВЕРХПРОЧНОЕ СТЕКЛО

Создателем закаленного стекла считается французская компания SSG, занимавшаяся остеклением автомобилей. В 1929 г. инженеры SSG провели серию опытов и разработали специальную технологию.

«ОДИН ДЕНЬ АМЕРИКАНСКОГО ЖУРНАЛИСТА» (1889 г.)

ВЫЧИСЛИТЕЛЬНАЯ МАШИНА

Верн мог знать об изобретении Паскаля — механическом счетном устройстве. Правда, в 1967 г. были обнаружены записные книжки Леонардо да Винчи. Из них выяснилось, что Леонардо первым построил такое устройство в середине XV в. В 1834 г. Чарльз Бэббидж работал над Аналитической машиной, базовые принципы работы которой напоминают современные компьютеры. На кораблях ЭВМ начали появляться в середине XX в., а сегодня представить современную яхту без бортового компьютера очень сложно.



Osturi Wind Powered Yacht — судно с четырьмя мачтами и жесткими парусами, которые раскладываются в крылья, и тогда яхта становится... гидропланом.

Инновационная пропульсивная установка Volvo Penta IPS (Inboard Performance System), снабженная впередсмотрящими гребными винтами-тандем (разрез).

Парус на моторной яхте — совсем не фантазия

По мере миниатюризации систем, безусловно, они начнут проникать и на маленькие катера. На одном дисплее появится все, и этот дисплей, возможно, будет у вас в кармане. То же устройство станет и частью противоугонной системы — никто не сможет воспользоваться вашим катером без идентификации вашего мобильного устройства, которое, в свою очередь, может попросить вас идентифицировать себя и... подтвердить вашу трезвость. Алкотестеры уже становятся стандартным устройством в автомобилях, а ваш мобильный девайс все плотнее интегрируется с вашим телом. Например, для постоянной идентификации человека достаточно ввести ему под кожу RFID-метку. «Продвинутая» метка сможет определять уровень алкоголя в крови, и если вы выпили, система позволит запустить катер только в режиме авторулевого, и тогда сам бортовой компьютер (или морской диспетчер?) переведет вашу яхту из марины «А» в марину «В». При этом будет автоматически вестись запись навигационных и прочих данных для упрощения разбора возможных аварийных ситуаций. А еще за время перехода бортовой компьютер подсчитает потребленное топливо и воду, запас пива в холодильнике и направит запрос в пункт назначения на пополнение всех этих объемов для вас и вашей лодки (и самостоятельно облегчит ваш электронный кошелек, если вы не успеете отменить заказ). А пока отдыхайте! Утром компьютер выдаст вам список достопримечательностей — от музеев до ночных баров, которые стоит посетить за время стоянки с учетом вашего профиля в социальной сети и в соответствии с вашими интересами и темами последних постов в вашем блоге.

Впрочем, все это не такая уж фантастика. Многие уже реализовано в том или ином виде в разных областях, и внедрение подобных систем на яхтах — это только вопрос времени. Портативному навигатору понадобилось всего 12 лет, чтобы занять место в вашем кармане и отмечать ваше положение в твиттере регулярно или по желанию.

НО ЧТО УДИВИТЕЛЬНО...

При этом по-прежнему существуют некоторые аспекты, с годами не меняющиеся или меняющиеся очень медленно. Мой любимый пример — процедура швартовки, которая практически не претерпела изменений за столетие. Но долго ли ей осталось? В фантастических фильмах звездолеты заходят в шлюз. Если сегодня система позиционирования позволяет определить ваше место с точностью до сантиметров, в чем тогда проблема автоматической парковки (извините — швартовки)? Разве что в разной высоте причальных сооружений, иначе на борту яхт уже стояли бы «парктроники». Зато беспроводные пульты управления двигателями и подруливающими устройствами типа Yacht Controller давно не диковина: спрыгни на причал и швартуй лодку, нажимая кнопки дистанционно (прямо как у детской машинки).

Удивляет, что по-прежнему яхты возят





ПОЧЕМУ ИМЕННО RIVER HAWK?

Катера River Hawk лидируют на американском рынке благодаря дизайну и технологии, их выбирают профессиональные рыбаки и любители комфортного плавания. Благодаря широкой линейке моделей (длиной от 16 до 32,5 футов /от 4,88 м до 9,90 м/), существенно отличающихся друг от друга, River Hawk непременно станет катером Вашей мечты.

Соревнования на мелководье в узком канале реки, троллинговая рыбалка или даже рискованное плавание в значительном удалении от берега — катера River Hawk проявляют себя во всем. Они отличаются качеством сборки, красотой и функциональностью отделки, эргономикой внутреннего пространства, прочностью сварных швов, которые придутся по душе даже самым притязательным покупателям. Внимание к деталям — вот что делает рыболовные катера River Hawk столь эффектными на воде.

Весь производственный цикл — начиная от сварки корпуса и заканчивая пошивом мебели — происходит на территории завода River Hawk, расположенного в штате Орегон. О чем это говорит? Во-первых, гарантируемое качество производимых катеров, во-вторых, никаких задержек с экспортными поставками, в-третьих, независимость от сторонних поставщиков готовой продукции.

Компания River Hawk сотрудничает с дилерами на всей территории США, Канады, а с 26 ноября 2012 года она представлена и на Российском рынке компанией «Лодка Хаус», с которой был заключен эксклюзивный контракт.



эксклюзивный дистрибьютор River Hawk на территории РФ

+7 904 700 77 44
af@lodkaha.us.ru



Приглашаем дилеров к сотрудничеству!

«ВВЕРХ ДНОМ» (1889 г.)**ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ЭНЕРГИИ**

приливов. Такие электростанции существуют во многих странах и продолжают строиться, хотя экономически они не особенно выгодны из-за высокой стоимости и изменяющейся в течение суток мощности.

СУДОХОДНЫЙ КАНАЛ

из Атлантического океана в Тихий через Европу и Азию. Им стал Северный морской путь. Впервые пройден с одной зимовкой в 1878–79 гг. экспедицией Нильса Норденшельда на барке «Вега».

«ПЛАВУЧИЙ ОСТРОВ» (1895 г.)**СУДА ВОДОИЗМЕЩЕНИЕМ**

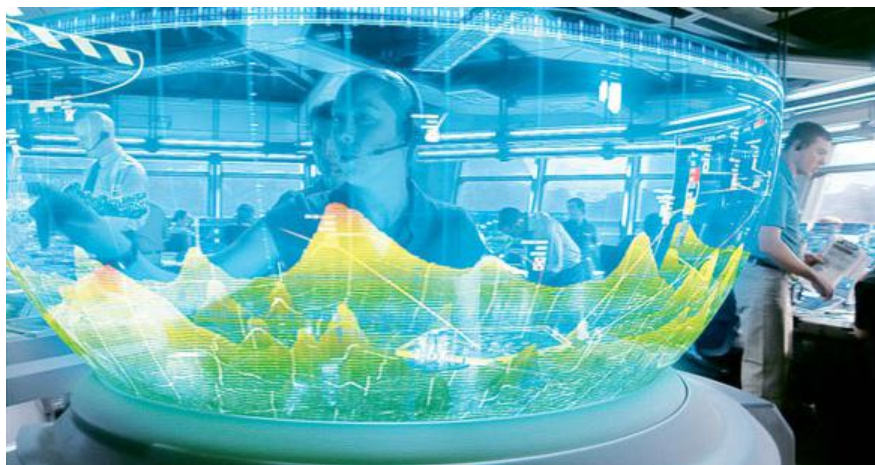
в миллионы тонн. Суда в 500–600 тыс. т строили в 1970-е гг., но они оказались экономически неэффективными.

ФОТОТЕЛЕГРАФ

Первым такую идею высказал Александр Байн (1840-е гг.), предложив сканировать рисунок с помощью скользящей по нему проволоки и регистрировать его, пропуская ток через пропитанную реактивами бумагу. В 1862 г. на линии Москва – Петербург работал «пантелеграф» итальянца Казелли: игла сканировала изображение, нарисованное токопроводящими чернилами. В 1873 г. был открыт эффект фотопроводимости, в 1876 г. — фотогальванический эффект на границе двух твердых тел, в 1881 г. изобрели «сканирующий фототелеграф», в котором для передачи изображений использовался селен и электрические сигналы...

ТЕЛЕВИЗОР

В 1897 г. Карл Браун изобрел осциллограф с электронно-лучевой трубкой, а в 1907 г. Борис Розинг предложил способ воспроизведения изображения, основанный на яркостной модуляции электронного луча трубки Брауна сигналом фотоэлемента (прототип кинескопа). В 1907 г. Ованес Адамян получил привилегию на «приемник для изображений, электрически передаваемых с расстояний»: это была первая ТВ-система с одновременной передачей сигналов составляющих цветов.



Сверху вниз:
Экран для мониторинга давления в топливной и масляной системах современной суперяхты.

Кадр из фильма «Аватар» не столь уж фантастичен: выведение навигационной обстановки на любой экран, включая лобовое стекло яхты, скоро станет повседневностью.

Кто еще недавно мог предположить, что дисплеи можно будет изгибать в любой плоскости, не теряя изображения?

с собой воду — одни больше, другие меньше. Это создает массу обременений: от установки систем обеззараживания до влияния свободной поверхности и меняющейся центровки. На большой яхте водный танк может занимать несколько кубометров. Если пересчитать стоимость лодки на эффективно используемый объем, то мы периодически (по мере потребления воды) возим за деньги воздух. Здесь может быть ряд технических решений: эффективная опреснительная система, установка танка, который меняет свой объем в зависимости от остатка воды (теоретически это применимо и к топливному танку). Однако топливные танки за последний век по сути не изменились, да и какой надзорный орган позволит делать их, к примеру, мягкими, сжимаемыми?

С каким трудом идея электродвижения пробивает себе дорогу! Электричество — кровь всех приборов и систем (всех, кроме главного привода). Подумайте о том, что дизель-генератор можно разместить практически в любом месте на судне, их может быть несколько, их можно комбинировать с солнечными батареями,

ветряками, использовать энергию волн и т.д. Насколько может измениться компоновка помещений, если убрать большое машинное отделение в корме и сделать, например, тоннель с дизель-генераторами вдоль судна, по оси распределив нагрузку и кабели!

Есть и другие методы экономии топлива, например, кайтовый парус типа SkySail, успешно применявшийся на грузовых судах длиной более 100 м. Представьте себя на моторной яхте с таким парусом и то, как вы будете наслаждаться ходом судна в полной тишине и безо всякого крена!

Новации в области пропульсивных систем происходят не столь часто. Видимо, потому, что кровать на большой яхте важнее, как и форма окон. Кстати, окна с изменяемым по команде затемнением и обогревом уже нашли свое место. Возможно, в ближайшем будущем уже будут использовать в качестве интерактивных дисплеев и медиаэкранов (такие технологии есть). Но удивительно, что при этом нет изящного инженерного решения устойчивости формы окон большой площади. При спуске судна на воду корпус изменяет свою геометрию (кораблестроители этот знают), жестко заделанные стекла не выдерживают напряжения и лопаются...

ДОРОГУ ИМИТАЦИИ!

Хорошие идеи быстро копируют. В технических университетах некоторых стран преподают искусство имитации, поскольку копировать надо умеючи. Можно адаптировать где-то подсмотренное к местному колориту и обычаям, можно адаптировать к используемым материалам или привнести что-то новое, изменив





MARINO



Эксклюзивный дистрибьютор в России

Яхт-клуб "Алые Паруса" | +7 (495) 995-43-33

Яхт-клуб "Crocus City" | +7 (985) 995-43-33

Яхт-клуб "Grand Marine Zavidovo" | +7 (919) 995-43-33

salon@grandmarine.ru

www.grandmarine.ru



Концепт-проект трехмачтовой парусной яхты *Phoenicia* (длина более 100 м), предложенный дизайнером Игорем Лобановым.

Изобретая, важно не знать, что это неосуществимо

процесс производства или добавив новый функциональный элемент. Например, интерцепторы на гребных винтах яхт — это адаптация известного технического решения, которое используется для увеличения подъемной силы на крыле в авиации. Также известны интерцепторы на днище судна, но только недавно одному производителю пришла мысль использовать это решение для увеличения упора винта. Пока это просто накладки на выходящей кромке лопасти, но скоро, возможно, они будут регулируемы.

Применение вперёдсмотрящих винтов в пропульсивном комплексе Volvo Penta IPS заимствовано у авиации и больших коммерческих судов, включая ледоколы. Просто была найдена красивая техническая реализация для скоростных судов, но сама идея не является открытием.

Проекция информации на лобовое стекло уже используется в авиации и автомобилестроении. Совместите это с информацией на электронной карте и с требованиями радиообмена. Например, при подходе к приемному бую на лобовое стекло будет выводиться информация о бую, рекомендации направления движения, напоминание связаться с портовыми властями по 16-му каналу. Все это известные технические решения, нужно их только адаптировать к яхте.

Наша жизнь полна технических имитаций и адаптаций. Самые интересные из них находят отражение на страницах журналов и реализуются на практике. Проблема в том, что интересных не так много. Для таких решений есть термин «имитация» — имитация с инновацией. Иногда

адаптация известных технических решений требует изобретений, нередко — испытаний и всегда — немалых усилий в доведении решения «до ума», то есть до применения на яхте. Но зато красивые решения меняют мир и нашу среду обитания к лучшему, и тогда управление яхтой становится еще большим удовольствием.

НАПОСЛЕДОК

В этой статье мы ничего не сказали о самонадувающихся кранцах, появляющихся из привального бруса при подходе судна к причалу. Не пофантазировали в отношении средств обеспечения безопасности на яхте, которые в будущем станут фантастически эффективными (представьте индивидуальную или коллективную спасательную капсулу). Быстро внедряются светодиодные технологии (прожектора, навигационные огни, светильники в помещениях), дающие заметное снижение энергопотребления. Системы стабилизации качки давно стали активными, и в обозримом будущем, возможно, появятся большие двухкорпусные яхты, у которых на качке будет колебаться только наружный корпус, а внутренний оставаться в покое. Опускаемые на гидравлике транцевые платформы уже обосновались на небольших круизерах, а суперяхты в массовом порядке обзаводятся откидными бортами-балконами. Обивочные материалы на яхтах уже способны сами бороться с бактериями, опреснители сами обеззараживают воду...

И все это будет развиваться дальше. Впереди нас ждет много удивительного, так что стоит набраться терпения и внимательно следить за развитием водной техники. Уверен, она нас не разочарует. МВУ

СОСТАВ ПРОТИВ ОБРАСТАНИЯ

днища водорослями. Считалось, что при Жюле Верне таких средств не было, хотя еще в 1847 г. датчанин капитан Фердинанд Грэверт изобрел противообрастающую краску (антифоулинг).

ПАРОМ С ЭЛЕКТРОТЯГОЙ

Лодки с электромоторами были популярны еще в 1880-е гг., в частности на Темзе. Однако чистое электродвижение малоэффективно из-за невысокого энергозапаса аккумуляторов, почему распространение получают суда с гибридными установками. Крупнейшие морские электроходы — американские авианосцы Lexington и Saratoga (мощность установки до 2 МВт).

АКТИВНЫЙ РУЛЬ

(винт вместо руля). Был изобретен в Англии в конце 1950-х гг. Распространение получили конструкции типа Azipod — полноповоротная днищевая колонка мощных коммерческих судов с винтом в насадке. На моторных яхтах популярны днищевые колонки Volvo Penta IPS или Zeus, а также приводы Арнесона, позволяющие обходиться без привычных рулей.

«ВЛАСТЕЛИН МИРА»

(1904 г.)

УНИВЕРСАЛЬНАЯ

МАШИНА: корабль — подлодка — самолет — автомобиль. Амфибийные (универсальные) аппараты появились давно. Первый гидросамолет — аэроплан на поплавках — построил американец Гленн Кёртисс в 1909 г. Первым катером на воздушной подушке стало судно конструктора Владимира Левкова (1935 г.). А в 1934 г. Б. Ушаков, курсант ВВМУ им. Дзержинского, разработал проект летающей подводной лодки (дальность полета 800 км, «потолок» 2500 м, глубина погружения 45 м, вооружение — две торпеды, экипаж 3 человека). Реализован проект не был. В 1965 году появился изобретенный американцем Дональдом Рейдом аппарат RFS-1 (летающая субмарина), который умел летать (недалеко), нырять (неглубоко) и также не нашел себе применения.

Качество Вашей жизни



Супермаркет «Супер Сива» приглашает всех ценителей комфорта, уюта и демократичного обслуживания в новый магазин по адресу:

Лахтинский проспект, дом 85 Бутик-центр «АУРА»!

Товары со всего мира, вкусные предложения отдела «Домашняя еда», настоящее фермерское мясо и молоко, ароматная выпечка и горячий хлеб по Вашему заказу – это и многое другое мы приготовили для Вас сегодня!

Приходите и выберите из лучшего — лучшее для Вас!

Мы готовы принимать Ваши заказы и по телефонам: 655-09-54 (53), 8-921-438-64-41.

Возможно сотрудничество как за наличный, так и по безналичному расчету.

Любые Ваши пожелания помогут нам стать Вашим любимым магазином, который работает для Вас и экономит Ваше время!

super SIWA
Supermarket

Карло Греку, шеф-повар московских ресторанов «Дом Карло» и Sixty, уже семнадцать лет занимается гастрономией. Он работал на Сардинии, в Тоскане, в Монако и во Франции, оттачивая мастерство в ресторанах Алена Дюкасса, легендарного повара, удостоенного 3 звезд Мишлена, брал уроки мастерства у Поля Бокюза – одного из самых знаменитых рестораторов во всем мире.



Кулинарная революция

Карло Греку: «Высокая кухня – это всегда творчество. Но только полетом фантазии здесь не обойтись. Исключительно важны опыт и точность соблюдения рецептуры. Мне бы хотелось поделиться своими любимыми рецептами со многими людьми, но не у всех есть время и желание учиться этому долгие годы. Поэтому когда мне предложили создать авторские рецепты для мультишефа BORK U800, идея мне понравилась, но сначала я не был уверен в успехе: может ли «машина» сравниться с шеф-поваром, повторить мои блюда? Первый же результат развеял мои сомнения.

«Блюдо каждый раз получается идеально — достаточно нажать на кнопку»

Осьминог по-лигурийски получился восхитительно! А ведь осьминог – непростой продукт даже для профессиональных поваров. Малейшая ошибка температурной обработки, и он будет жестким. За счет приготовления под давлением с выверенным режимом времени и температуры в мультишефе BORK U800 это блюдо каждый раз получается идеально — достаточно нажать на кнопку. В случае с ризотто и крем-каремью исполнение тоже оказалось безупречным. Похоже на настоящую кулинарную революцию».

Авторские рецепты Карло Греку для мультишефа BORK U800

Тушеный осьминог по-лигурийски

Ингредиенты

310 г осьминога; 100 г мини кальмаров; 250 мл рыбного бульона; 30 мл сухого белого вина; 200 г мини картофеля; 200 г помидоров; 30 г маслин; 10 г каперсов; 20 мл оливкового масла; 1 лавровый лист; 5 г чеснока; зелень (базилик, петрушка, тимьян, розмарин) по вкусу; соль, перец черный молотый по вкусу

Приготовление

Очистите и порежьте осьминога и кальмары. Томаты измельчите в блендере. Мелко нарежьте зелень. Чеснок очистите, измельчите.

Картофель очистите, нарежьте при необходимости.

Обжарьте в мультишефе чеснок на оливковом масле в режиме «Жарка» 2–3 минуты, затем добавьте вино и дождитесь его полного выпаривания.

Все остальные ингредиенты положите в чашу мультишефа, перемешайте и нажмите кнопку «Осьминог». Голосовая подсказка сообщит вам о завершении приготовления.

Подавайте блюдо в глубоких тарелках, украсив свежим базиликом.



Ризотто с морепродуктами

Ингредиенты

80 г риса арборио; 3 г чеснока; 10 г лука-шалота; 30 г свежих очищенных креветок; 50 г мидий; 50 г вонголе; 50 г гребешков; 30 мл белого сухого вина; 200 мл рыбного бульона; 20 г консервированных томатов; 30 г помидоров черри; 20 мл оливкового масла; 1 г измельченного свежего тимьяна; 3 г измельченной свежей петрушки; соль, перец черный молотый по вкусу; зелень для украшения; базилик, тимьян, розмарин

Приготовление

Промойте рис. Промойте и очистите морепродукты. С креветок снимите панцирь. Измельчите чеснок и лук. Нарежьте пополам томаты черри. Измельчите в блендере консервированные томаты.

В чашу мультишефа налейте оливковое масло, установите режим «Ризотто» и обжарьте с открытой крышкой морепродукты, затем добавьте лук, чеснок, соль, перец, петрушку и рис, влейте белое вино, продолжая обжаривать до звукового сигнала (общее время обжаривания – 6 минут). Далее добавьте в чашу бульон и остальные ингредиенты, закройте крышку и продолжайте готовить в режиме «Ризотто». Голосовая подсказка сообщит вам, когда блюдо будет готово.

При подаче украсьте ризотто свежим базиликом, тимьяном или розмарином.

Чтобы рис не утратил нужную консистенцию, не оставляйте готовое ризотто в режиме «Подогрев» продолжительное время.

Крем-карамель

Ингредиенты

250 мл кондитерских сливок жирностью 35%–38%; 220 г сахара; 3 желтка; ½ стручка ванили

Приготовление

В сотейник влейте сливки, добавьте ваниль и доведите массу до кипения, постоянно помешивая.

Тщательно перемешайте желтки, 20 г сахара и горячие сливки. Остудите до комнатной температуры.

Растопите 200 г сахара в раскаленной сковороде (он превратится в золотистую карамель). Не перегрейте сахар, иначе он подгорит и загустеет. Разлейте его в одноразовые формы (по 70–80 г), сверху залейте сливочной смесью.

В чашу мультишефа налейте немного воды и установите решетку для приготовления на пару. Вода должна доходить до середины решетки, сверху установите формы. Нажмите кнопку «Крем-карамель». Когда мультишеф сообщит вам о готовности блюда, остудите формы в холодильнике в течение 3 часов. Подавайте со свежими ягодами.



СКОРОСТЬ ПРЕВЫШЕ ВСЕГО



Скорость под сотню километров в час значительна даже на суше. На воде от нее захватывает дух. А если имеется в виду не маленький юркий катер, а 42-метровая яхта? Знакомьтесь: AB 140 — она на такое способна.

Текст **Ольга Селезнева** Фото **FIPA Group**



**Вверху:**

В одном из вариантов планировки главной палубы дополнительный небольшой салон или столовая могут располагаться прямо под лобовым стеклом. Пост управления — чуть дальше, на возвышении, для лучшего обзора.

Слева:

Максимально возможное число кают на яхте — пять. Если выбрать четырехкаютную планировку, то на освободившемся пространстве можно разместить, к примеру, тренажерную комнату.

Компания AB Yachts — одна из немногих верфей в мире, специализирующихся на постройке яхт с водометными двигателями. Причем яхт немаленьких: самая компактная на сегодня модель верфи — AB 58 — имеет 17,7 м в длину, самая крупная — AB 140 — более 40 м! О ней и поговорим, ведь когда скорость более 50 узлов развивает относительно небольшая лодка, это впечатляет, бодрит, но не изумляет. А вот когда то же самое демонстрирует громадная яхта длиной 140 футов и водоизмещением 130 т, тут уже совсем другой интерес, и хочется разобраться в яхте, а не ограничиваться лишь междометиями при разговоре о ней. AB 140 появилась в портфолио верфи в 2008 году, и с тех пор по этому проекту построен не один корпус — как для частного владения, так и для чартера (цена вопроса — около 125 000 евро в неделю без учета налогов), и при этом все яхты разные. При такой длине и водоизмещении яхты строят уже по принципу semi custom, когда компоновка, отделка и оборудование внутри серийного корпуса могут быть такими, как пожелает Его Величество Заказчик. У яхт одного проекта разное расположение и число кают; они различаются двигателями, техническим насыщением, запасом

*Высокая скорость
и водометы — далеко не все
достоинства этой яхты*

FURUNO

Многие любят только лучшее...

FCV-587

... признан лучшим



Auto Tuning
(Sensitivity)



Enhanced
Sunlight Viewable



Bonded LCD



Polarized
Friendly



FURUNO Digital
Filter



Bottom
Discrimination



ACCU-FISH

www.furuno.com.ru



Вверху и в центре, слева:
Интерьер салона главной палубы.

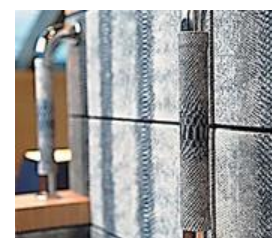
В центре, справа:
Ванная комната мастер-каюты.

AB 140 — яхта категории semi custom, что усиливает ее привлекательность

топлива и воды и, конечно, дизайном интерьеров. Вот лишь один из примеров того, как может выглядеть серийная, но не типовая AB 140.

Только сначала все-таки взглянем на силуэт яхты: он многое скажет о том, что находится внутри. Предельно сглаженный, с некрупной надстройкой и небольшим флайбриджем, профиль AB 140 наглядно демонстрирует идею спортивности, реализованную в динамических возможностях яхты. В качестве альтернативы можно изготовить эту лодку вообще без флайбриджа, с открывающейся «крышей» над салоном — именно такой была дебютная модель AB 140. Обратим также внимание на огромные палубные пространства в носу и на корме: «пляжи» подобных размеров редко увидишь на яхтах с такими габаритами. В первую очередь оттого, что на большинстве суперяхт главная

палуба вмещает, помимо салона, еще и мастер-каюту. Потому и надстройку делают больше, жертвуя аэродинамикой и урезая площадь носовой зоны отдыха. Стоит заглянуть внутрь, чтобы убедиться: на AB 140 все (или почти все) закрытое пространство главной палубы действительно отдано салону. Выполненный в монохромной серо-коричневой гамме интерьер выглядит достойно; мебель изготовлена из ультралегких композитных материалов и собрана на специальном конструкционном клее, а все вместе вполне гармонирует с агрессивно-спортивным, почти футуристическим внешним дизайном яхты. Хотя на такой лодке было бы странным ожидать краснодеревый ампир, интерьер все-таки ближе к классическому стилю, чем к набирающему обороты популярности современному минимализму. От остальных зон надстройки салон визуально отделяет не доходящая до подволока легкая полупереборка (с проходами по бокам), куда вмонтирован медиацентр с 50-дюймовым экраном. Далее — столовая на 10 персон и приподнятый на подиум пост управления с тремя по отдельности



ДЕТАЛИ

Яхты категории semi custom предполагают индивидуальный подход к техническому оснащению и интерьеру, поэтому среди всех корпусов AB 140 нет ни одного похожего. Заказчик абсолютно свободен в выборе отделочных материалов, а концепцию интерьера может разработать как верфь, так и стороннее дизайн-бюро



Porsche рекомендует **Mobil 1**

**В погоне за мечтой и в стремлении к совершенству.
Цель достигнута.**

**Модели Porsche Cayenne:
специальные условия в Олимпавто.**



PORSCHE

Олимпавто

Официальный дилер Porsche

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

www.porsche-pulkovo.ru



Porsche рекомендует **Mobil 1**

Водоворот событий.

Новый поворот на встречу мечте.

Новый Cayman.



PORSCHE

Олимпавто

Официальный дилер Porsche

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

www.porsche-pulkovo.ru



регулируемыми креслами. С обеих сторон от поста управления есть выходы на палубу — так команде легче перемещаться по лодке, не беспокоя гостей. Там же расположен трап, ведущий вниз, в носовую часть лодки, где находится камбуз и отсек экипажа. Последний включает четыре каюты (капитану — отдельная), столько же туалетных комнат и столовую для команды.

Львиную долю площади главной палубы занимает кормовой кокпит. Тут уместились монументальный лежак, объединенный с диванной секцией, обеденный стол, кресла и барная стойка с высокими табуретами. Вторая, не менее значимая открытая зона отдыха расположена на носу: еще один лежак, диван и стол. Перемещаться между носом и кормой не составит труда, даже когда AB 140 идет полным ходом: у лодки очень высокий фальшборт, дополненный по периметру надежным релингом.

Все каюты, включая апартаменты владельца, помещены на нижнюю палубу. По выбору заказчика число их можно варьировать от трех до пяти. В данном случае мы имеем средний вариант: четыре каюты, а место потенциальной, пятой, занимает тренажерная комната.

Расположенная в корме мастер-каюта простирается практически от борта до борта (а это 8 м!). Поэтому здесь без проблем уместились монументальная кровать, обширный диван, секции низких шкафов и еще остается столько места, что впору проводить уроки танцев. Гардеробная и ванная комнаты протянулись также от борта до борта, между каютой и моторным отсеком, и служат дополнительной звукоизоляцией. Впрочем, нужды в этом особой нет, так как за ними находится двойная переборка,



заполненная звукопоглощающим материалом. Точно такая же разделяет две гостевые VIP-каюты и отсек экипажа. С этой же целью композитный пол нижней палубы положен на эластичную основу. В VIP-каютах стоят двуспальные кровати, еще одна гостевая каюта левого борта предлагает отдельные спальные места. Естественно, все каюты оборудованы собственными ванными комнатами.

Места для водных игрушек на борту тоже предостаточно: кормовой гараж вмещает два тендера длиной 4,2 и 6,5 м, а также большой гидроцикл; при этом остается еще масса места для всякой «мелочи» вроде вейкбордов, водных лыж и надувных «бананов».

Может показаться, что самое интересное в AB 140 — это дизайн, архитектурный и интерьерный. На самом деле, с технической точки зрения яхта получилась не менее достойная и даже по происхождению имеющая некоторое отношение к России. При разработке проекта модельные испытания корпуса в масштабе 1:5

Вверху и в центре:
Интерьер мастер-каюты. Размещение ее на миделе позволило задействовать практически всю 8-метровую ширину корпуса, в результате мастер-апартаменты такого размера встретишь далеко не на каждой яхте аналогичного класса. К собственно каюте примыкает отдельная гардеробная комната.

Интерьеры яхты ближе классическому стилю, чем современному минимализму



Вверху:
Столовая может занять как центральную часть главной палубы, так и носовую, возле поста управления.

В центре, слева:
Еще один вариант отделки и компоновки мастер-каюты.

В центре, справа:
Одна из кают для гостей. При стандартной пятикаютной планировке две из гостевых кают оборудуются двупспальными кроватями, еще столько же — раздельными.

проходили в Санкт-Петербурге, в опытовом бассейне ЦНИИ им. акад. А. Н. Крылова. Во время испытаний определялись основные динамические характеристики будущего судна, в частности — его поведение на волне при различных курсах по отношению к фронту. Результатом стал весьма устойчивый динамически корпус, которому даже не потребовались стабилизаторы качки. Корпус-«сэндвич» в особенно нагруженных узлах для повышения прочности усилен кевларом; его конструкция, как свидетельствует верфь, обеспечивает хорошую звуко- и виброизоляцию, столь необходимые для высокоскоростной лодки. Настолько хорошую, что на скорости 40 узлов уровень шума в каютах составляет 72 дБ, а при скорости 30 узлов падает до 50 дБ.

Вот мы и добрались до скорости — главного, пожалуй, достоинства AB 140, достижению которой подчинен ряд проектных и технических решений, реализованных на яхте. С тремя двигателями MTU по 2400 л.с. (2450 об/мин) лодка выдает максимальную скорость в 40 узлов; в круизном режиме при скорости 35 узлов она в состоянии пройти без дозаправки примерно 650 миль. Вот так работают корпус, двигатели

и водометы (как мы уже знаем, в качестве приводов на яхте стоят именно эти движители).

А зачем вообще нужны водометы? Для скорости, маневренности и снижения осадки. На графике, присутствующем во многих учебниках по гидродинамике, показано, что при 50 узлах водомет начинает превосходить по КПД обычный гребной винт, но еще уступает винту суперкавитирующему. На скорости свыше 80 узлов у водомета уже нет конкурентов среди серийных движителей. Однако у каждой лодки свои особенности, и можно предположить, что для AB 140 вторая критическая скорость меньше. Но маневренность со шведскими водометами MJP 650, особенно когда их три, просто великолепная, что особенно важно для лодки большого водоизмещения.

Теперь осадка. Для сравнения, у 42-метровой AB 140 она такая же, как у глиссирующей

Все каюты AB 140, включая каюту владельца, помещены на нижней палубе

СУШИ
В НОВОМ
СТИЛЕ

GINZER

— СУШИ-БАР —
НОВОЙ ЯПОНСКОЙ КУХНИ




**GINZA
PROJECT**
www.ginzaproject.ru

Казанская д. 3
тел.: (812) 912 96 21

*Сглаженный профиль яхты
наглядно демонстрирует
ее спортивный дух*





На странице слева:
Зона отдыха на носу яхты не ограничивается лежаком. Диван и столики делают ее почти столь же функциональной, сколь и кормовой кокпит. А перемещаться между этими открытыми зонами не проблема даже на ходу: высокий фальшборт и прочный релинг не дадут потерять равновесие.

Вверху:
Размещение поста управления может показаться непривычным: он несколько отодвинут от лобового стекла, а перед ним, чуть внизу располагается еще один салон или столовая. Тем не менее обзор отсюда отличный, благодаря тому что пост управления сильно приподнят.

стеклопластиковой лодки длиной 15–16 м с гребными валами — всего-то в пределах 1,5 м. Многим владельцам крупных моторных яхт или отдыхающим на них в чартере неинтересно, что находится ниже ватерлинии. Хотя осадка в определенной степени влияет на качество отдыха. Умеренная осадка позволяет заходить в укромные мелководные бухты, где можно купаться, отдав якорь чуть ли не у самого берега. Обычно крупные суда в выборе таких мест ограничены, а потому возможностей найти уединенную стоянку без других яхт и толпы отдыхающих на берегу у них куда меньше. Так что водомет — штука полезная во многих аспектах, особенно когда научишься с ним управляться.

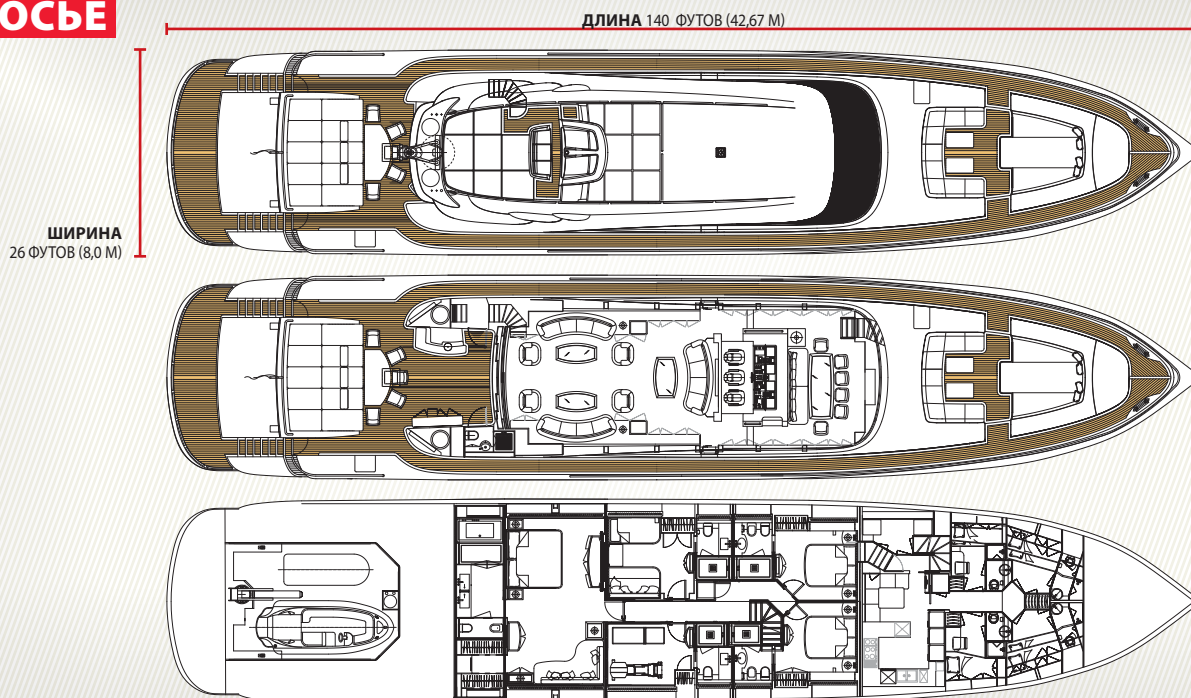
Впрочем, если вернуться к скорости как таковой, эти 40 узлов вовсе не являются пределом: проект предусматривает установку на AB 140 трех еще более мощных двигателей MTU по 3700 л.с., которые, согласно расчетам, должны разогнать яхту до скорости уже 53 узла. Насколько нам известно, такой вариант пока еще не построен,

Умеренная осадка позволяет легко заходить в укромные мелководные бухты

так что у кого-то есть возможность отличиться и стать здесь первым.

Только не спрашивайте, зачем ТАКОЙ лодке ТАКАЯ скорость. Это, должно быть, любопытно... При 100 км/ч на небольшом круизере ты мчишься, раскрепившись в кокпите, стиснув зубы и боясь поднять голову над ветровым стеклом, дабы случайный комар на пути не набил тебе на лбу шишку. На лодке водоизмещением 130 тонн ты тоже летишь по волнам с той же скоростью, но вальяжно сидя на диване в кокпите или на флайбридже, да еще с бокалом чего-нибудь вкусного и полезного... Все хорошо, только топливные танки пустеют на тонну с лишним в час, да и море при такой скорости скоро кончится — хоть по кругу катайся! Но если такие лодки строят, значит это кому-нибудь нужно! **MBY**

ДОСЬЕ



ДЛИНА
140 ФУТОВ (42,67 М)

ШИРИНА
26 ФУТОВ (8,00 М)

ОСАДКА
5 Ф (1,50 М)

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ ПОРОЖНЕМ
131 Т

МОЩНОСТЬ
3 × MTU 16V2000 M93
CR (2400 Л.С.);
3 × MTU 16V4000 M
(3700 Л.С.)

ВОДОМЕТЫ
3 × MJP 650 ИЛИ ROLLS
ROYCE KAMEWA

ЗАПАС ТОПЛИВА
19000–21000 Л

ЗАПАС ВОДЫ
3000–4000 Л

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ
40/53 УЗЛА

КРУИЗНАЯ СКОРОСТЬ
35/46 УЗЛОВ

ПАССАЖИРОВ
8–10

ЭКИПАЖ
7 ЧЕЛ.

РЯДОМ С ГОРИЗОНТОМ

Когда море зовет, когда уже недостаточно коротких прогулок, пора собираться в настоящее путешествие и снаряжать серьезную экспедиционную яхту.

Текст **Антон Черкасов** Фото **Horizon**







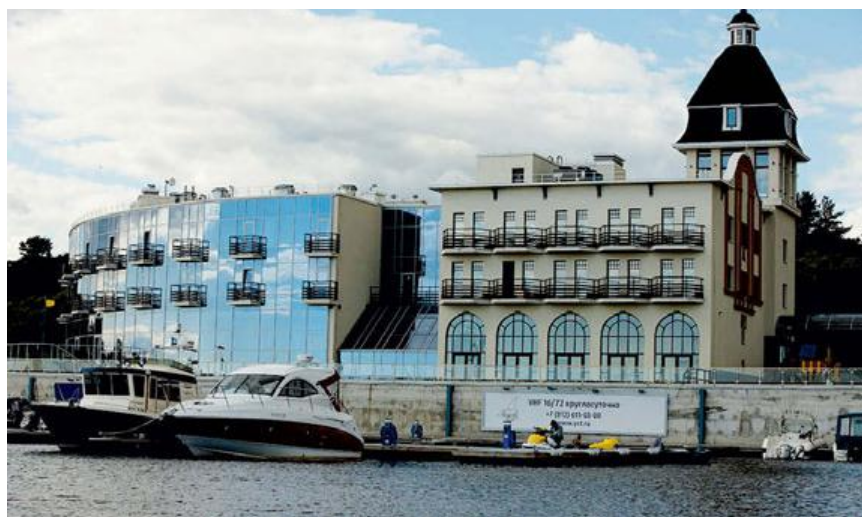
Вверху:
Просторная зона отдыха и приема пищи в носовой части сандека соседствует с полноценным баром-камбузом.

Внизу:
Свободную площадку между баром и джакузи на сандеке можно превратить в танцпол под открытым небом, хотя во время экспедиции ей найдется иное применение.

Если мне зададут вопрос «Для чего нужна яхта?», отвечу без раздумий и сомнений: «Только для путешествий!» Причем для путешествий глобальных, интересных с точки зрения истории, географии, биологии и этнографии, ведь возможность ходить по океану, куда пожелаешь, и неспешно познавать мир, глядя на все своими глазами, выпадает лишь очень немногим из нас. Кто-то выбирает парус и одиночество, а кому-то, как мне, больше по душе исследовать незнакомые места на крепком «железном» корабле в компании друзей-единомышленников.

Экспедиционные суперяхты пока еще редкие птицы в обширном флоте разнообразных чартерных и частных судов для отдыха, да и выглядят они зачастую скромнее многих, но когда дело доходит до испытания океаном — им нет равных. Эксплорер Horizon 148 Polaris строился в строгом соответствии со стандартами MCA (Marine Coastguard Agency) и классификационного общества Bureau Veritas, и на борту отпечаток их требований ощущается явно. В стальном корпусе лодки вместо широких панорамных окон над ватерлинией проходит ряд малоприметных, глубоко посаженных круглых

Когда дело доходит до испытания океаном, эксплорерам нет равных



ГДЕ ЕЩЕ МОЖНО ОТДОХНУТЬ НАСТОЯЩЕМУ ЯХТСМЕНУ?

Яхт-клуб “Терийоки” - это залог насыщенного отдыха и комфортного пребывания премиум класса. Яхтенный порт, отель на 48 номеров, виллы, рестораны, СПА-комплекс, активные виды спорта - все это и многое другое Вы найдете для себя на курорте!



“Если, проснувшись утром, ты увидишь за окном серебристую гладь Финского залива, а под твоим балконом тихонько поскрипывают такелажем стоящие у причала белоснежные яхты, значит ты проснулся в номере отеля «Терийоки».” ©

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

www.yct.ru

611-03-00



Интерьеры сначала собирали вне корпуса и устраняли мельчайшие недочеты

или овальных «глухих» иллюминаторов, которые напоминают таковые у серьезных трансокеанских судов. Выше, в алюминиевой надстройке, разумеется, присутствует обязательное для любой современной суперяхты панорамное остекление, но даже там конструкторы не жертвовали безопасностью ради внешней красоты. В кокпите главной палубы вы не найдете привычных стеклянных раздвижных дверей во всю ширину салона — они перенесены на уровень выше, а внизу в переборку врезаны две «суровые» водонепроницаемые двери на случай, если корму накроет волна. Ведь в сильный шторм легче смириться с утратой нескольких смывтых за борт стульев, если их не успели убрать, чем в буквальном смысле плавать среди раскисающих на глазах интерьеров из-за треснувшего от удара стекла.

Трапы на компактную транцевую платформу прикрыты закругляющимся к корме фальшбортом, а торчащие вниз «рога» массивных уток как бы намекают: это не плавучий пляж, а сложный инструмент для решения серьезных задач. Повсюду под рукой массивный двухдюймовый стальной релинг, который дублируют внутренние поручни в бортовых проходах. Подобных решений, где эстетикой жертвуют в угоду безопасности, на борту Horizon 148 достаточно, но яхта при этом остается внешне привлекательной и не воспринимается как судно для обслуживания буровых платформ где-нибудь в Северном море. Кстати, корпус Polaris имеет ледовый класс, что выражено в его дополнительном конструктивном усилении и увеличении толщины обшивки в районе ватерлинии.

С инженерной точки зрения яхта проработана великолепно, и легче всего это увидеть на примере моторного отсека. Если воспользоваться входом в технические помещения с кормы, то сначала попадаешь в просторную кондиционируемую щитовую: она отделена от собственно моторного

Вверху:

Интерьеры салона и прочих помещений легко воспринимаются и выполнены очень качественно.

Внизу, слева направо:

С наступлением сумерек на потолке салона зажигаются звезды...

Основная обеденная зона расположена на главной палубе между салоном и камбузом.



Putanesca

|bar+kltchen|

PREPAREDITY



ПЯТНИЦА,
СУББОТА
С 22.00

Спб, ул. Белинского 6. Тел: 922 33 80

PUTANESCA.RU



отсека водонепроницаемой дверью, рядом с которой оборудована пожарная станция. Моторный отсек предельно логичен и эргономично зонирован. Вентили топливопровода, фильтры, паровой котел, генераторы, распределительный узел гидравлики и прочее оборудование, системы и агрегаты доступны для обслуживания. Как и положено серьезному судну, есть компрессорная станция для набивки водолазных баллонов, а под рукой у механика находится верстак.

Запас хода Horizon 148 на экономичной крейсерской скорости 10 узлов составляет 4100 миль, и этого более чем достаточно для средних по продолжительности путешествий в регионах, где нет возможности bunkеровки. Общее потребление горючего (двигатели плюс генераторы) на 10,3 узла составляет всего 110 л/ч, а снизив скорость до 7 узлов, можно двигаться еще более экономично. Арсенал тендеров Polaris представлен RIB'ом в кормовом гараже и гидроциклами на носовой палубе, однако для серьезной экспедиции последние можно заменить более функциональной водной техникой.

«Мы предпочитаем работать с именитыми дизайнерами, и в случае Horizon 148 поставили Хуану Карлосу Эспинозе задачу создать лодку, привлекательную для путешественников из разных стран, — поделился с нами управляющий верфью Джон Лу после ходовых испытаний, где Horizon 148 показала себя крайне эффективным судном. — Этот эксплорер стал нашим первым собственным проектом в стальном корпусе, и мы планируем продолжать в том же духе».

А дух у Polaris оказался боевой: яхта превысила

При всей строгости яхты ее планировка рассчитана не только на длинные переходы



все ожидания конструкторов, развив максимальную скорость 18 узлов, когда в мол, защищающий гавань, долбили двухметровые волны. Сомневаться в экспедиционных способностях Horizon 148 не приходится, а управлять таким судном очень приятно. На верхней палубе, помимо ходовой рубки с современным навигационным оборудованием (в частности, multifunctionальными экранами Boening) предусмотрены два «крыла» — на левом и правом борту; оттуда можно контролировать двигатели, рули и подруливающие устройства при швартовке или других сложных маневрах.

Но как обстоит дело с обитаемостью жилых помещений и, главное, с интерьерами построенной на Тайване яхты? Ведь если суть понятия «мореходность» воспринимается одинаково во всех точках планеты, то оформление помещений в Азии сильно отличается от того, к чему привыкли европейцы. В первом случае стоит ожидать обилия ярких цветов, но минимума оттенков, тогда как в Европе давно укрепился

Сверху вниз:

По левому борту в каюте владельца оборудованы изогнутые кушетки для отдыха и чтения, а напротив расположен туалетный столик.

Одна из четырех гостевых кают на нижней палубе с двуспальной кроватью.

доставка осуществляется

PONY EXPRESS
Курьерские услуги



ПОДПИСКА НА MOTOR BOAT & YACHTING

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

ПРЕИМУЩЕСТВА КУРЬЕРСКОЙ ДОСТАВКИ:

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

СТОИМОСТЬ ПОДПИСКИ

Годовая подписка — 1800 руб., 300 руб за номер

Предложение для юр. лиц с учетом доставки по РФ:

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

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

КАК ОФОРМИТЬ?

— ВСЕ ОЧЕНЬ ПРОСТО И УДОБНО!

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





Вверху:
Ходовая рубка Horizon 148 профессионально оснащена для многодневных экспедиций в незнакомых акваториях.

В центре, слева:
Верхний салон на второй палубе снабжен широкой выдвигающейся телевизионной панелью.

В центре, справа:
Центральный камбуз на главной палубе способен прокормить не только пассажиров, но и многочисленных гостей.

стандарт минимального цветового разнообразия с широкой тональной палитрой. Для разработки внутреннего убранства яхты верфь привлекла немецкого дизайнера Биргит Шнаазе, которая уже 15 лет занимается оформлением яхт. Она наделила Polaris легкими современными интерьерами, где контрастная древесина дуба сочетается с обивкой мебели и лакированными панелями светлых, пастельных оттенков. Качество исполнения отделки на высоте: прежде чем окончательно перенести интерьеры в корпус, их собрали в отдельном эллинге, где устранили мельчайшие недочеты, поэтому готовые помещения получились практически идеальными. Стеновые панели крепятся на переборки из морской фанеры с помощью специальных замков-пазлов, которые не допускают даже минимального их смещения во время качки.

При всей внешней строгости яхты планировка палуб и помещений весьма функциональна и рассчитана на то, чтобы не только обеспечить пассажирам комфорт на переходах, но и позволить хорошо отдохнуть на стоянке. Самая просторная открытая зона отдыха расположена на сандеке, где легко можно устроить вечеринку на 20–30 человек. Центральную его часть занимает камбуз с барной стойкой, перед которой установлен широкий

П-образный диван с двумя столиками — за напитками отсюда далеко ходить не придется, а если чревоугодие наскучит, можно отправиться в корму и погрузиться в расслабляющую тело и успокаивающую разум ванну-джакузи. Кстати, это не единственное место на борту для подобного отдыха. Уровнем ниже, на верхней палубе, рядом со вторым салоном и тренажерным залом замерзших или утомившихся гостей ждут сауна и турецкая баня-хаммам. Обе они скрыты за надежными огнеупорными дверями, что лишний раз демонстрирует серьезный подход верфи к безопасности на борту. Еще три открытые зоны отдыха находятся соответственно в кормовых кокпитах главной и верхней палуб, а также на носовой палубе, куда ведет трап с португальского мостика.

Каюты Horizon 148 рассчитаны на 10 пассажиров. Апартаменты владельца занимают всю носовую часть главной палубы и, помимо самой уютной светлой каюты

Помимо основной рубки, по бортам предусмотрены два дублирующих мостика

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

ПРИМОРСКАЯ НЕДЕЛЯ ТУРИЗМА И ОТДЫХА

17-19 мая

V МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА ЯХТ И КАТЕРОВ



VLADIVOSTOK
BOAT SHOW
2013

яхт-клуб "Семь футов", Владивосток
+7 (423) 257 88 88
vladivostokboatshow@gmail.com
www.expo.sfyc.ru

*Polaris — не плавучий пляж,
а сложный инструмент для
решения серьезных задач*





На странице слева:
Автономность Horizon 148 по топливу превышает 4000 миль. Эксплорер соответствует стандартам MCA и BV для неограниченного района плавания.

Вверху:
Моторный отсек эргономично зонирован, все узлы и оборудование размещены очень логично, и безопасность экипажа поставлена на первый план.

с панорамными иллюминаторами и санузлами от борта до борта, включают гардероб и просторный кабинет по правому борту. Четыре двухместные гостевые каюты с собственными санузлами зеркально расположены в центральной части судна на нижней палубе, а перед центральным трапом на главную палубу оборудован чайный уголок, где гости в любой момент могут приготовить себе кофе, не поднимаясь наверх.

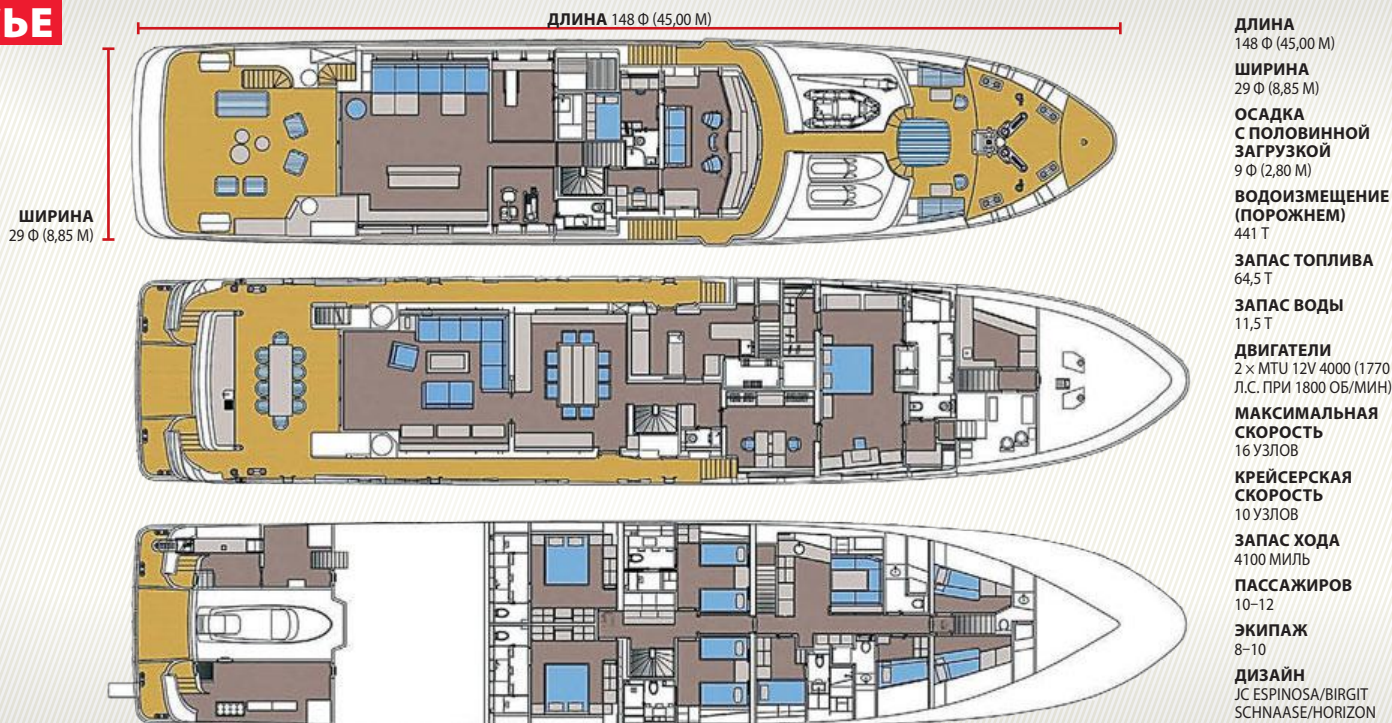
Вообще все, что касается условий приготовления и употребления пищи, исполнено на Horizon 148 удобно и толково. Мини-камбуз есть фактически рядом с каждой зоной отдыха, и если заранее заполнить помещенные в шкафчиках холодильники напитками и продуктами, то перекусить по-быстрому можно «не отходя от кассы». Разумеется, качественное, вкусное и обильное питание во время экспедиции где-нибудь в северных широтах выходит на первый план, и центральный камбуз Polaris на главной палубе с этой задачей великолепно справится, главное — заранее подобрать виртуозного кока. Огромные морозильные камеры вместят внушительный запас

На ходовых испытаниях яхта развила максимальную скорость 18 узлов

продуктов, а если в пути вдруг придется устроить торжественный прием с дружеским обедом для старейшин какого-нибудь племени, то в процесс готовки можно включить камбуз экипажа — оборудован он не хуже.

Сегодня нечасто встретишь 45-метровую суперяхту, облик, устройство и характеристики которой подчинены не желанию дизайнеров удивить публику формальными вывертами, а требованиям хорошей морской практики. Решение Horizon пойти этим путем заслуживает уважения, и Polaris без преувеличения можно назвать настоящим эксплорером. Обладатель такого судна может ему полностью довериться и целиком занять голову тем, к каким еще неизвестным берегам отправиться и кого взять с собой в путешествие всей жизни. **MBY**

ДОСЬЕ



ИНТЕРВЬЮ МВУ

Мир парусов и моторных яхт: мнения и комментарии профессионалов



ЯКОПО СПАДОЛИНИ,
исполнительный директор Silver
Arrows Marine: «Переносить автомобильный
дизайн на воду сложно, но интересно!»



В сентябре на выставке в Монако состоялась презентация необычной яхты Granturismo с дизайном, разработанным в компании Mercedes-Benz. За это время прототип лодки уже прошел первые тесты на воде, а на boat-шоу в Дюссельдорфе Якопо Спадолини, исполнительный директор Silver Arrows Marine, поделился с нами подробностями этого интересного проекта.

Как родилась идея подобной лодки, кто за этим стоит?

Несколько лет назад в Mercedes-Benz решили реализовать свой фирменный дизайн не только на земле, но в воздухе и на воде. Сначала появился вертолет Eurocopter EC145, а затем пришло время Granturismo. Одна из дизайнерских студий автоконцерна

обратилась к PR-директору компании Silver Arrows Marine Паоло Бонавери с предложением принять участие в разработке эксклюзивной яхты. Немцы не планировали организовывать собственную верфь и искали надежных партнеров для совместного бизнеса. В итоге была создана 14-метровая лодка, во многих смыслах близкая к автомобилю. Мы хотим, чтобы люди рассматривали ее как собственный Mercedes на воде.

Чем этот проект является для Mercedes-Benz? Маркетинговый инструмент или попытка всерьез поучаствовать в бизнесе?

Их логотип в виде трехлучевой звезды символизирует успех на суше, в воздухе и на воде. Думаю, они просто хотят продемонстрировать миру, что компания способна разрабатывать новый дизайн



На странице слева:
Якопо Спадолини (слева)
и директор верфи Рон Гиббс.

Сверху вниз:
Команда дизайнеров
и конструкторов за работой.

Ходовые испытания
полноразмерного прототипа
Granturismo.



и технологии, в том числе и для яхт. Экстерьер
и интерьер Granturismo полностью создавали
в Mercedes-Benz Style, а мы вместе с Мартином
Френсисом и моим дядей Томаззо Спадолини,
согласно лицензионному соглашению,
адаптируем их к морским условиям.

**Легко ли вам работать с далекими
от яхтинга промышленными дизайнерами
и воплощать их идеи на яхте?**

В этом, пожалуй, состоит одна из главных
трудностей нашего сотрудничества и в то же
время его уникальность, которую люди
в будущем, надеюсь, оценят. В проекте
взаимодействуют три стороны: Mercedes-
Benz, Мартин и Томаззо — с разными
взглядами и опытом, которые пытаются
создать универсальную лодку для разных типов
владельцев, включая и тех, кто только пришел

Немцы не планировали строить верфь и искали надежных партнеров

в яхтинг. Автоконцерн уже сейчас
разрабатывает модели 2018 года, и у них
совсем иной подход к дизайну, поэтому нам
приходится терпеливо объяснять, что
в яхтенной индустрии для создания идеального
продукта нужно больше времени. Мы должны
тестировать модели корпуса и строить
полномасштабные макеты интерьеров, что
требует денег и происходит не быстро.

**В итоге вы хотите представить рынку
высококачественную серийную лодку или
дорогую «икону» вроде Riva и ей подобных?**
Конечно, «икону», поскольку она будет



Мы хотим, чтобы люди воспринимали эту лодку как дорогой автомобиль

разительно отличаться от всего, что есть на рынке сейчас. Возможно, остальные модели даже будут чуть проще, и если проводить аналогии с автомобилями Mercedes-Benz, то мы войдем на рынок с моделью S-класса. Первая лодка просто обязана быть лучшей!

Не опасаетесь при выпуске такой яхты в непростое для яхтенной индустрии время столкнуться с низким уровнем продаж?

Вокруг достаточно примеров сотрудничества верфей и автомобильных компаний, однако, в отличие от них, мы предлагаем не просто новый дизайн, но другую философию, согласно которой лодка воспринимается как... автомобиль. Попадая на борт, люди сразу будут видеть: это не одна из многочисленных яхт-клонов, у которых внутри все одинаково. В то же время мы делаем не просто стильную, но функциональную, практичную лодку.

Какие новые технологии и материалы использованы при создании Granturismo?

Сотрудничая с Mercedes-Benz Style, мы вынуждены быть очень осторожными в выборе новых технологий и не можем позволить себе сделать лодку тестовым полигоном — все материалы и оборудование должны быть чрезвычайно надежны и проверены



временем. Мы отказались от идеи чисто карбонового корпуса, поскольку не намерены ради уменьшения веса судна жертвовать комфортом пассажиров, и вместо этого будем совмещать в конструкции карбон со стеклопластиком.

Какие двигатели и приводы предусмотрены проектом?

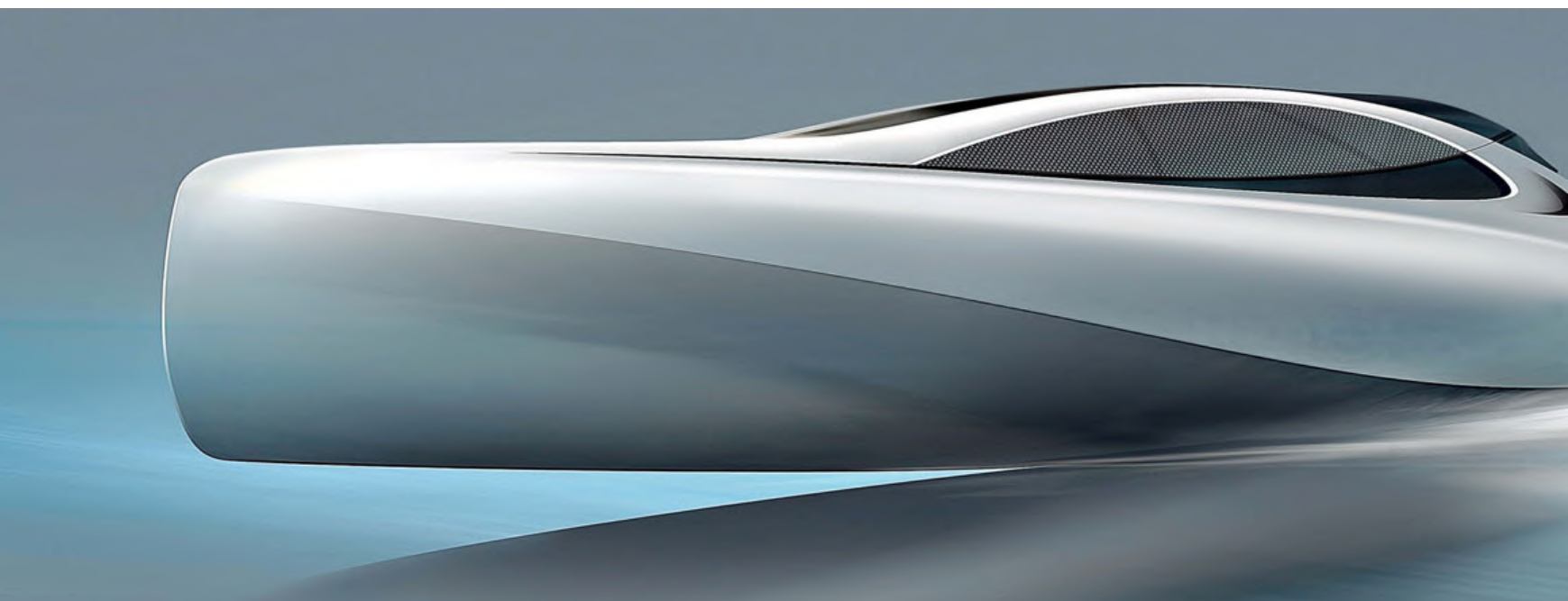
Возможно, мы остановимся на моторах MTU. Стремясь максимально повысить маневренность лодки во всем диапазоне скоростей, мы вынуждены отказаться от днищевых колонок, поскольку они не слишком подходят для нашего корпуса. К тому же мы не гонимся за рекордной скоростью: максимальная составит около 40 узлов, а главная задача — обеспечить комфорт пассажиров на крейсерских 30 узлах. Сейчас на полномасштабной модели идут тесты разных силовых агрегатов и приводов: валов с обычными и полупогруженными винтами и водометов.

Почему Mercedes-Benz не адаптирует свои двигатели к морским условиям, как это было сделано в случае парусника Pangaia?

Мы дискутировали с ними на этот счет восемь месяцев, но не добились положительного ответа. Оценив опыт коллег из Volkswagen в сфере морских двигателей, в компании решили, что игра не стоит свеч, и склоняются к применению двигателей мировых брендов. Если помните, девиз Mercedes-Benz — «Лучшее или ничего», и когда инженеры считают, что

Вверху:
Как и в случае других концептов, практичность Granturismo вызывает вопросы, однако команда Silver Arrows Marine планирует сделать все возможное, чтобы лодка стала удобной в эксплуатации.

Внизу:
На 3D-изображениях Granturismo выглядит футуристически. Интересно, какой окажется «живая» лодка?





Вверху:
Якопо и Томаззо Спадаolini, Рон
Гиббс, Мартин Френсис (слева
направо).

для данного автомобиля или лодки есть лучшая альтернатива по двигателю, то руководство не настаивает на слепом использовании исключительно своих моторов.

Будет ли у покупателей возможность выбирать оборудование лодки?

Здесь ситуация точно такая же, как и при покупке автомобиля Mercedes-Benz, где предоставляется список опций на выбор. Но я буду стремиться к тому, чтобы большая часть важного яхтенного оборудования, например, подруливающие устройства, была включена в базовую комплектацию. Зачастую даже опытные судовладельцы не очень понимают различия в отопителях, генераторах и прочих агрегатах, не говоря уже о новичках, поэтому мы хотим заранее максимально оснастить яхту.

В каких пределах будет изменяться длина в модельном ряду?

Со временем модельный ряд расширится в обоих направлениях, но не сильно. Наращивая длину, мы тут же попадаем в другой сегмент, а универсальную 20-метровую яхту, сохраняющую стиль и философию Mercedes-Benz, сделать гораздо сложнее, хотя верфь открыта для этого. Но мы точно планируем делать лодки меньшей длины — своеобразный А-класс, доступный достаточно большому количеству людей.

Что собой представляет Silver Arrows Marine? Это настоящая верфь?

Мы основали Silver Arrows Marine в 2011 году с участием международных инвесторов. Эта верфь скорее виртуальная, которая работает с сетью поставщиков и подрядчиков, способных обеспечить наивысшее качество.

Модельный ряд расширится в обоих направлениях, но не очень сильно

Мы выбрали отличный от других верфей путь, решив не концентрировать производство в каком-то определенном месте. Вместо этого, например, мы находим компанию, где лучше всего формуют стеклопластик или карбон, затем привозим готовый корпус, доработанные в ателье концепт-каров интерьеры и оборудование туда, где самая качественная сборка. Таким образом, на каждом этапе заняты лучшие в индустрии специалисты, чего на обычной верфи достичь невозможно.

Какова планируемая мощность производства при таком необычном подходе?

Чтобы не снижать планку качества и оставаться в рамках бизнес-плана, мы хотим выпускать по два корпуса в месяц.

Когда мы увидим лодку живьем, и сколько она будет стоить?

Публичная премьера практически готовой лодки должна состояться в текущем году, а на рынок яхта попадет в 2014 году. Потенциальные заказчики на лодку уже есть, и в апреле мы предоставим им полные технические спецификации. Однако мы не хотим, чтобы они вмешивались в создание Granturismo до полного завершения дизайнерских работ. Окончательная цена сейчас, разумеется, неизвестна, но составит она около миллиона евро.

На первый взгляд кажется, что если затеять игру под названием «Найди 10 различий между старой Princess 54 и новой 56-й», то выиграть будет сложно. Однако у внимательного человека шансы имеются. Прежде всего, яхта стала длиннее на 1,2 м и шире на 0,2 м; кроме того, заметно удлинился флайбридж, с которым судно выглядит на все 60 футов, хотя на борту сверкают серебром цифры «5» и «6». Благодаря таким размерам внутреннее жилое пространство воспринимается просто огромным, но здесь стоит учесть, что Princess опустила уровень нижней

палубы, и высота в помещениях выросла неимоверно. В каждой каюте и туалетной комнате она почти 1,9 м, а в мастер-каюте и того больше. Princess 54 была вполне вместительной яхтой, но Princess 56 — это уже другой класс.

ГАРМОНИЯ ПРОСТРАНСТВА

Решение дизайнеров поднять камбуз наверх, в салон — еще одно объяснение, почему внизу так много места. И все оказывается рядом: пост управления, камбуз с динеттой, просторная диванная зона, откуда рукой подать до кокпита... Все рядом, но при соблюдении должных дистанций и ширины проходов. На диванах может расстаться приличная

компания, если затеять прогулку днем или вечеринку, а ночью там можно даже остаться спать. Если погода хорошая, то трехсекционные двери в кокпит можно раздвинуть: внутреннее и внешнее обитаемое пространство естественным образом объединяется и становится безграничным. И ваше право — беззаботно фланировать из кокпита, где свежий ветерок и диван со складывающимся столом, под сень комфортабельного салона, или отдать предпочтение одной из зон. Вам даже не придется преодолевать несколько метров до камбуза за очередной бутылкой охлажденного вина: холодильник для напитков предусмотрительно поставили прямо

ТАНЦЫ НА ВОДЕ

Легкая, изящная, вместительная, эта новая Princess 56 способна произвести впечатление.

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



у дверей. А еще есть винный шкаф (в пьедестале сиденья обеденной зоны) и льдогенератор. Как недостаток отмечу отсутствие поручней, но это вполне поправимо, если хотя бы один закрепить на подволоке.

ПРОШУ К СТОЛУ!

Две невысоких ступени отделяют салон от динетты и камбуза напротив. Такая компоновка предельно упрощает подачу блюд на стол. Когда гостей на борту больше, к столу приставляют еще два складных стула, в другое время мирно покоящихся под кроватью VIP-каюты. Дизайнеры выбрали открытую конфигурацию камбуза, дающую в салоне ощущение большей свободы

пространства и открывающую вид из бортовых окон. Эта зона и вправду хороша тем, что заметно приподнята, и обед будет сопровождаться приятными картинками морских пейзажей. К тому же будет легко общаться тем, кто за столом, с теми, кто у штурвала и у плиты (весьма демократично, если это нанятый персонал).

Вся эта зона сама по себе светлая благодаря большой площади бортового остекления, а отделка и обстройка из древесины дуба добавляют еще яркости. Предлагаемый вариант древесины ореха несколько темнее, но контраст с кремовой кожей диванов был бы интереснее. Однако и в дубе интерьер неплох, особенно если добавить

несколько цветных акцентов для оживления.

МАСТЕР-КЛАСС

Для освещенности каюты владельца практически ничего менять не надо: все уже сделано. Если у Princess 54 в районе миделя на корпусе красовалось окно из трех отдельных секций, то теперь это огромная цельная панель. Даже если не измерять приборами увеличение освещенности при удалении средников, эффект сам по себе впечатляющий. Окна (их два, на каждом борту) напоминают экраны кинотеатра, где непрерывно показывают панораму морских пейзажей, причем разных... Просто невероятно!



ВИДЕО



mby.com/prin56

Огромные панорамные цельные окна мастер-каюты выглядят изнутри, как киноэкраны

Вот эти окна в каюте и пространство с его объемом делают каюту владельца не просто помещением, чтобы поспать и переодеться, — здесь можно с удовольствием проводить много времени. Заняться деловыми бумагами, просто почитать газету или журнал, сидя с чашкой кофе на диване по левому борту и время от времени задумчиво вглядываясь в горизонт... Ну, вы лучше знаете свои вкусы и сами решите, чем заняться. В эти огромные окна сумели ловко вмонтировать круглые открывающиеся иллюминаторы, так что свежий воздух в каюте обеспечен.

Восхищаться окнами можно долго, но давайте зададимся вопросом: а выдержат ли они удары волн? На верфи отвечают определенно положительно: стекло чрезвычайно прочное, является частью корпусной конструкции, так что беспокоиться о пробоине в корпусе размерами точно с окно оснований нет никаких.

А ГОСТИ КАК?

Носовая VIP-каюта не так впечатляет, как хозяйская, но высота в этом помещении и пространство в ногах кровати означают, что у обитателей каюты есть варианты для маневра, чтобы не оказаться друг у друга на пути. Свет здесь не является проблемой: хотя площадь овальных иллюминаторов не столь велика, как у окон мастер-каюты, они дают достаточно много света, да еще им помогает большой палубный световой люк.

Двухместная гостевая каюта вполне комфортабельна, особенно если учесть, что в ней везде можно стоять в полный рост. Два больших иллюминатора означают обилие дневного света, а вечером может оказаться достаточно интимного освещения от светодиодных ламп в изголовье кровати. Практическое мышление инженеров Princess особенно заметно, когда задумываешься, где в каюте держать вещи и багаж. Вместо того чтобы одной рукой поднимать матрас, другой открывать крышку рундука и одновременно пытаться ухватить пару носков, спокойно выдвигаешь один из трех больших ящиков (они под каждой кроватью).

Обе каюты делят общую ванную комнату, куда есть двери из носовой каюты и из тамбура. Но обитатели каждой из кают будут довольны как размерами, так и оборудованием санитарного блока. В Princess учли нашу критику относительно оборудования ванной комнаты 54-й модели, и все галюны новой яхты наделены большими зеркальными шкафами, шкафчиками под умывальником внизу и ограничителями полок.

В общем, таким каютам можно только радоваться, но и флайбридж не подкачал: на нем реализован весь потенциал увеличенной длины. Там нет ничего хитрого или революционного, просто

открытый мостик прекрасно организован. На флайбридже есть где присесть (большой диван и еще один, справа от рулевой консоли), поесть (стол), приготовить еду (мини-кухня с плиткой, льдогенератор, холодильник, мойка). Что еще требуется? Если и есть на флайбридже нечто хитрое, так это тот самый диванчик рядом с пультом управления. Выдвиньте его сиденье от спинки, уложите подушки — и получится прекрасная лежанка для загара под защитой ветрового стекла.

ПОВОД УЛЫБНУТЬСЯ

В своей статье по результатам теста Princess 54, опубликованной в 2006 году, небезызвестный Дэйв Марш сказал: «Бросьте лодку в серию крутых поворотов, и вы, как первоклашка, расплыветесь в улыбке». Должен признаться: и я, прежде чем включить передачу двигателей, вдруг непроизвольно улыбнулся. Стоило мне опуститься в кресло у штурвала, как все вокруг стало ощущаться абсолютно правильным. Нос не мешал обзору по курсу — и так было до максимальных оборотов, рука сама тянулась к штурвалу и рукояткам управления двигателями, компас и тахометр оказались прямо перед глазами... Карплоттер хоть и находится слева от капитана и расположен на наклонной плоскости, не требует для чтения информации никаких телодвижений. Кого-то, возможно, будет раздражать, что, пожелав выйти из-за штурвала, придется согнать с места штурмана. Но инженеры Princess сознательно поместили рулевое колесо у борта: так удобнее хотя бы швартоваться.

ДЕЛИКАТНЫЙ «КРУТИЛА»

Разогнав породистых шведских «лошадей» до 1600 об/мин, я ощутил, что Princess 56 вдруг сама пустилась в галоп и скорости 20 узлов достигла плавно и незаметно. Принимая во внимание, что мощность Volvo Penta D13 в 800 л.с. не является предельной (есть D13 с 900 л.с.), такой ход можно считать превосходным. Но еще больше впечатляет разгон от 26 до 30 узлов и дальше: преодолев этот барьер, яхта с легким урчанием двигателей фантастически быстро уже летит на скорости 34 узла. Нос не задирается, моторы слышны где-то далеко, и единственное, что может беспокоить, — звук обтекающей корпус воды.

Немаленькая круизная яхта Princess 56 движется даже плавнее, чем официанты среди гостей на высоком приеме. Но это не всегда так: при необходимости яхта способна и на крутые виражи. Штурвал вращается вообще без усилий: вы можете мизинцем крутануть его за спицу от упора до упора (всего четыре оборота, если интересно). «Но зачем мне это на флайбриджной яхте длиной 60 футов?» — можете спросить вы.



Легко вращающееся рулевое колесо (всего четыре оборота) существенно упростит управление в неспокойном море



Динетта на возвышении дает возможность наслаждаться морскими пейзажами, а близость к кухне облегчает сервировку стола



Сверху вниз, слева направо: Флайбридж может быть застелен тиком, только на тестовой лодке его не было.

Готовить на такой кухне много приятнее благодаря шикарным видам из окна (на фото оно зашторено).

Телеэкран в салоне поднимает электропривод из-за спинки дивана левого борта.

Мастер-каюта хороша не только для сна — в ней приятно будет проводить гораздо больше времени.

Складные стулья для салона помещаются внизу этой кровати VIP-каюты.



ЕСЛИ ПРИГЛЯДЕТЬСЯ

ДЖЕК ХЕЙНС

ОКНА В КАЮТЕ ВЛАДЕЛЬЦА

Концепцию этих окон нельзя назвать революционной. Но Princess сумела применить столь потрясающие цельные стекла. Первое, что стоит сделать, проснувшись поутру, — посмотреть в такое окно.



РАЗДВИЖНОЙ ЛЕЖАК

Неплохая идея — преобразовать сиденье на флайбридже по правому борту в лежак, затратив минимум усилий. Сначала выдвигашь сиденье, затем опускаешь подушки — и все. Внизу есть небольшой рундук для всякого «хлама».



ТРЕТЬЯ КАЮТА

Эта каюта меньше остальных, однако в ней не ощущаешь стесненности. Везде стоишь в полный рост, много света от пары иллюминаторов, есть вместительные ящики под кроватями, подвесные шкафчики и даже гардероб, чтобы повесить одежду.



МОТОРНЫЙ ОТСЕК

Впечатление, что этот отсек соответствует яхте длиной более 60 футов. Отличный доступ к моторам для ежедневных проверок. На каждом двигателе установлены по два топливных фильтра Racor, так что можно переключаться с одного на другой в случае возникновения проблемы. Вот что не нравится, так это материал пайол между двигателями: он цепкий, но стоять на нем коленями больно.





Обилие сидячих мест означает, что на флайбридже можно разместить и накормить немало гостей



Емкий ветбар позволит вам не тащить лишний раз на камбуз

ДОСЬЕ



Каюту экипажа, если таковой отсутствует, можно использовать в качестве кладовки, но дополнительные койки всегда пригодятся

Princess серьезно поработала над увеличением высоты в помещениях яхты, и в мастер-каюте это особенно ощущаешь

Здесь видна большая площадь просто шикарной туалетной комнаты для гостей

ДЛИНА
59 Ф (18,11 М)
ШИРИНА
16 Ф (4,76 М)
ОСАДКА
4 Ф (1,29 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
26,4 Т (ПОЛНОЕ)
ЗАПАС ТОПЛИВА
2650 Л
ЗАПАС ВОДЫ
592 Л
КАТЕГОРИЯ RCD «B»
(15 ЧЕЛ.)
ДИЗАЙН
PRINCESS & OLESINSKI

Стоит только опуститься в кресло у штурвала, как тут же понимаешь, насколько хорошо скомпонована рулевая консоль



Узкая полоска стекла имеет большое значение для ощущения пространства внутри каюты экипажа

Ну хотя бы затем, что это возможно, и еще затем, что такую отзывчивость в управлении любой непременно оценит при ходе по взволнованному морю — будет легче вести судно. На нижнем посту управления (в салоне) ощущения примерно те же, только там ближе к воде и не дует. Рулевая консоль с безупречным расположением приборов выполнена в приглушенных коричневых тонах, гасящих любые блики, ее дизайн абсолютно логичен. Просто, изящно, разумно — нижний пост управления как бы подводит итог обзору всей лодки.

ВЕРДИКТ

Есть вероятность, что кому-то дизайн Princess 56 покажется слишком предсказуемым и даже чрезмерно фундаментальным. Когда вы тратите на лодку огромные деньги, то вправе ожидать от нее больше шика-блеска.

Но едва оказавшись на борту этой яхты, вы осознаете, что все просто встало на свои места. Это чувствуется в каждом дюйме длины и ширины прекрасно построенной яхты, просторной, комфортабельной и даже изысканной, наполненной таким обилием великолепных деталей, что даже не верится. К тому же она демонстрирует отличный ход: ведь это Princess, и ей не впервой, подобрав юбки, выполнять красивые па быстрого танца на воде (конечно, с подходящим партнером).

Если после всех этих лестных слов вам не очевидно, что деньги стоит потратить именно здесь, на эту яхту, если вы решите поискать что-либо еще более шикарное и привлекательное, хотя бы запомните: Princess 56 — это одна из самых впечатляющих яхт на рынке в своем классе. **MBY**

ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ



Как и на флайбридже, картплоттер установлен перед креслом штурмана, но его информацию легко прочтет и капитан

На образцовой приборной панели четкие циферблаты, а ключевые элементы управления рука находит сама

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 2 x Volvo Penta D13 800, 800 л.с. при 2300 об/мин, 6 цилиндров, 12,8 л, дизели

РЕЖИМЫ				ECO		FAST		MAX
Об/мин	1000	1200	1400	1600	1800	2000	2200	2350
Скорость	10,0	11,1	13,2	18,6	21,7	27,5	31,0	34,0
Расход	44	71	105	143	173	224	261	305
Миль/л	0,23	0,16	0,12	0,13	0,12	0,12	0,12	0,11
Дальность	480	331	267	277	265	260	251	236
УРОВЕНЬ ШУМА дБА								
Салон	64	64	65	67	69	72	72	73
Кокпит	77	78	80	83	83	84	85	85
Пост управления	64	63	64	66	70	71	73	73

Скорость в узлах, расход в л/ч, расстояние в морских милях с учетом 20-процентного резерва. Загрузка: 85% топлива, 5% воды, 4 человека на борту (спасательный плот, без тендера). Температура воздуха +2 °C, волнение 1 балл.

ЦЕНЫ И ОПЦИИ

Цена от	£ 922 200 (2 x 715 л.с.)
Цена тестовой лодки	£ 1,05 млн (2 x 800 л.с.)
13 кВА генератор	£ 2890
Отделка каюты экипажа	£ 5480
Окраска корпуса	£ 9850
Система кондиционирования	£ 19 850
Телескопический трап-сходня	£ 12 640
Льдогоенератор в салоне	£ 1190
Подводные огни	£ 1805
Картплоттер Raymarine e125 (два)	£ 11 135
Транцевая платформа на гидравлике	£ 16 486
— = опции на протестированной лодке	

КОНКУРЕНТЫ

SUNSEEKER MANHATTAN 53
ЦЕНА ОТ £ 973 200

Выглядит прилично, хорошо управляется, но не кажется столь же крупной, как Princess 56.



FAIRLINE SQUADRON 60
ЦЕНА ОТ £ 1,14 МЛН

Очень похожа компоновкой, но сильно отличается флайбриджем.



ЛУЧШЕЕ, ДРУГ ХОРОШЕГО

Итальянская яхта Azimut 54 модельного ряда 2013 года определенно стоит того, чтобы рассмотреть ее с пристрастием: тест-драйвы новинки еще впереди, но вот тщательность исполнения и остроумные решения в интерьере уже вызывают уважение.

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

В кормовой части флайбриджа можно добавить еще один лежак или оставить место для тендера

Плавательная платформа с гидравлическим приводом включена в стандартную комплектацию



Остекление надстройки претерпело изменения по сравнению с предыдущей моделью. Его оригинальная форма делает Azimut 54 очень узнаваемым

Никогда не откажусь от мнения, что создать успешную модель в сегменте среднеразмерных глиссирующих яхт из стеклопластика — чрезвычайно сложная задача для дизайнеров, инженеров и судостроителей. Конкуренция в этой нише — серьезнее не бывает, даже если брать одни только «топовые» бренды. Можно сказать, что настоящий комфорт на борту начинается именно от 50 футов — это хорошо известно как продавцам, так и покупателям, потому и предложений на рынке с избытком. При этом цена вопроса, в отличие от более компактных судов, уже такова, что продавцу убедить клиента расстаться с весьма приличной суммой в пользу конкретной марки и модели — как подвиг совершить. Неслучайно в периоды экономических потрясений именно этот сегмент «проседает» сильнее прочих.

Продать «просто хорошую лодку» крайне сложно — «дьявол» здесь повсюду: и в компоновке, и в силуэте, и в деталях, и в характеристиках. И тут уж каждый выбирает

свою стратегию и тактику атаки рынка. Одни предпочитают крупнокалиберную артиллерию со стрельбой из всех орудий, предлагая революционные концепции: последние лет пять мы наблюдаем парад гибридных решений, корпусов переходного типа и разнообразных архитектурных излишеств. Другие уповают на прицельные снайперские выстрелы, шлифуя традиционные обводы, выкраивая там и тут сантиметры, изобретая трансформеры в рамках сложившихся типов яхт и конструкций. Парадокс в том, что, с одной стороны, покупатель живо реагирует на «wow»-факторы, с другой — тот же покупатель довольно консервативен, а проверенные решения как-то «ближе к телу». Вот и попробуйте вписаться в это прокрустово ложе, не забывая о том, чем обычно заканчиваются погони за двумя зайцами и попытки усидеть на двух стульях сразу.

Скрупулезность, с которой спроектирована эта лодка, сразу вызывает уважение



Обеденная зона и камбуз
удобно расположены
друг напротив друга
на возвышении главной
палубы

Новый 54-футовик итальянской верфи Azimut, несомненно, демонстрирует второй из вышеописанных подходов. На первый взгляд перед нами классическая глиссирующая флайбриджная яхта. На второй — она же. А вот на третий, когда яхта уже тщательно осмотрена, когда поочередно открыты все шкафы и ящички, «примерены» на себя кровати и душевые кабины, невозможно не оценить ту скрупулезность, с какой разработана и сделана эта лодка.

У новинки хорошие «гены»: Azimut 54 — наследница 53-й модели, демонстрировавшей отличные продажи. Несмотря на серьезные изменения, все лучшее, что было у прежней модели, осталось и в новой, а это, в первую очередь, очень большой для лодки таких габаритов флайбридж. У Azimut 54 его площадь составляет 14 м². Далеко не все яхты этого типоразмера способны предложить здесь место для хранения тендера, разумеется, наряду со всем необходимым для отдыха (альтернативно можно добавить еще лежак,

если тендер планируется держать на платформе). Пост управления помещен на левом борту, за ним — полноценный бар, а мест для сидения и лежания, пожалуй, даже многовато для яхты, рассчитанной на шестерых пассажиров и шкипера. Диван и лежак для загара объединены в огромный плацдарм с возможностью трансформации: спинка дивана съемная, а обеденный стол опускается — вложив на его место закладную подушку, дополнительно увеличиваешь площадь лежака. Над флайбриджем предусмотрен хардтоп с открывающейся электроприводом центральной частью, выполненной из ткани. Трап флайбриджа не похож на столь популярные сейчас изящные до хилости и не всегда удобные трапики: отформованный в пластике, с широкими, покрытыми тиком ступенями, он выглядит солидно и безопасно, а в его основании находится вместительный рундук.

Палубой ниже, в кормовом кокпите, устроена, как водится, еще одна зона отдыха — диван и складывающийся стол (кстати, в стандартной комплектации все тиковые столы в открытых зонах заменены на лакированные). Небольшой иллюминатор в основании дивана освещает одноступенчатую шкиперскую каюту в корме. Попадать туда не слишком удобно: чтобы

Вверху:
Салон главной палубы.

**На странице справа,
вверху:**
Камбуз, вынесенный
в переднюю часть салона,
расположен напротив
обеденной зоны.

В центре, слева направо:
В холл на нижней палубе
выходят двери кают.

Интерьер мастер-каюты,
размещенной на миделе,
в самой широкой части корпуса.

*Трансформируемая мебель
помогает экономить место
без ущерба для комфорта*



Кормовая часть салона — гостиная с диваном и столиком-пуфом. Напротив — медиацентр с 40-дюймовым экраном



САМУЗЕЛ

Туалетных комнат на борту две: одна примыкает непосредственно к мастер-каюте, вторая (на фото), со входом из холла, предназначена обитателям гостевых кают

добраться до «входного» люка, надо поднять подушки дивана, но на лодках таких габаритов всегда приходится выбирать между удобством для капитана или для пассажиров, и этот выбор неизменно делается в пользу последних. Azimut 54 здесь не исключение, но давайте посмотрим, чем может похвастаться лодка в плане комфорта для владельца и его гостей.

Идем внутрь... По сравнению с предыдущей моделью интерьер салона полностью переработан — теперь он более современный, с нотками минимализма. Что касается естественного освещения в салоне, то Azimut 53 уже имел внушительную площадь остекления надстройки, так что увеличивать ее в новой яхте было уже просто некуда. Однако изменилась форма остекления, и лодка стала интереснее как внутри, так и снаружи. Компановка салона также претерпела изменения явно в лучшую сторону: обновилась конфигурация кормовой части салона и камбуза. Спрямление формообразующих линий визуально увеличило объем помещения (в камбузе не только визуально); существенно добавила места перепланировка обеденной зоны и поста управления. Теперь они делят... одно сиденье: благодаря перекидной спинке его можно использовать то так, то этак. Подобная

конструкция позволила установить обеденный стол больших размеров; интересно, что из него вынимается центральная секция: тогда получаются два отдельных столика и облегчается доступ к любой точке дивана. В расположенном напротив камбуза добавилось шкафов и рабочей поверхности. Обращают на себя внимание большой, в полный рост, холодильник и 5-конфорочная (!) плита с удобными гнездами-держателями для посуды. Кормовая часть салона, выполняющая функции «гостиной», щеголяет большим П-образным диваном и медиацентром Bose с 40-дюймовым экраном.

Планировка нижней палубы сохранилась без изменений. Здесь три каюты в прежней конфигурации: «мастер» на миделе, VIP — в носу и гостевая каюта с парой раздельных кроватей по правому борту. Зато с высотой подволока везде поработали на «отлично»: даже высоким людям потолок не давит, нет и коварных выступов, которые так и норовят вступить в близкий контакт с вашей головой. Когда кровать в мастер-каюте размещают по диагонали, это всегда вызывает подозрения в попытке сэкономить на пространстве, а следовательно — на комфорте владельца яхты. Но мне лично такие решения всегда нравились: так остается меньше



Флайбридж
защищен хардтопом
с открывающейся
центральной частью,
изготовленной из ткани

Стол складывается
вдвое, освобождая место
у дивана

Объем мест для хранения вещей на борту — шесть с половиной кубометров!

«бесхозного» места, которое вынужденно (а как его еще использовать?) приходилось отдавать под не всегда очевидные тумбочки и «приступочки» — якобы для комфорта. В мастер-каюте Azimut 54 вся мебель вписана в интерьерное пространство с ювелирной точностью, без зряшного расплытия объемов. В результате и кровать получилась отменная, и зона отдыха у иллюминатора логичная, и объем шкафов не вызывает сомнений в его полезности. Основание кровати поднимается на электроприводе, делая доступ к рундукам максимально простым: не нужно разорять всю кровать, чтобы добраться до сложенных в долгий ящик вещей. По всей каюте вместо кучи мелких ящичков — серьезные закрома, а в одном из шкафов даже обнаруживается... стиральная машина. Конечно, почему бы ее не поставить здесь, если пространство позволяет, хотя если вас смущает наличие именно этого предмета в мастер-



ЛАЦПОРТ

Боковая дверца, позволяющая удобно
сходить на берег, когда яхта
пришвартована к причалу бортом,
а не кормой

каюте, машина легко переезжает в каюту шкипера — там место для нее тоже имеется. На верфи подсчитали: общий объем шкафов, рундуков и прочих мест для хранения вещей на лодке составляет 6500 л. Немного странно, конечно, представлять такой объем в литрах, только в кубометрах все это выглядит куда скромнее (6,5 м³) и скучнее. А как подумаешь, каким долгим и увлекательным может быть круиз, если есть возможность взять с собой в плавание шесть с половиной тысяч литров вещей и припасов — прямо дух захватывает!

Санузлов на лодке два (не считая шкиперского). В мастер-каюте — собственный, с душем за отдельной дверью; гостевые каюты делят второй, поскромнее, но тоже весьма просторный и с цилиндрической душевой кабиной; единственный его минус — входная дверь санузла открывается прямо в душевую кабину.

Наряду со свежим интерьером, выполненным в дубе табачного цвета, лодка получила новые возможности и «порядок» технического оснащения. Для удобства клиентов разработаны два пакета опций. Advanced нужно брать целиком, а вот комплектацию DeLuxe можно выбрать как



На странице слева:
Флайбридж Azimut 54
площадью 14 м² — один
из самых больших в классе.

Вверху:
Пост управления
на флайбридже.

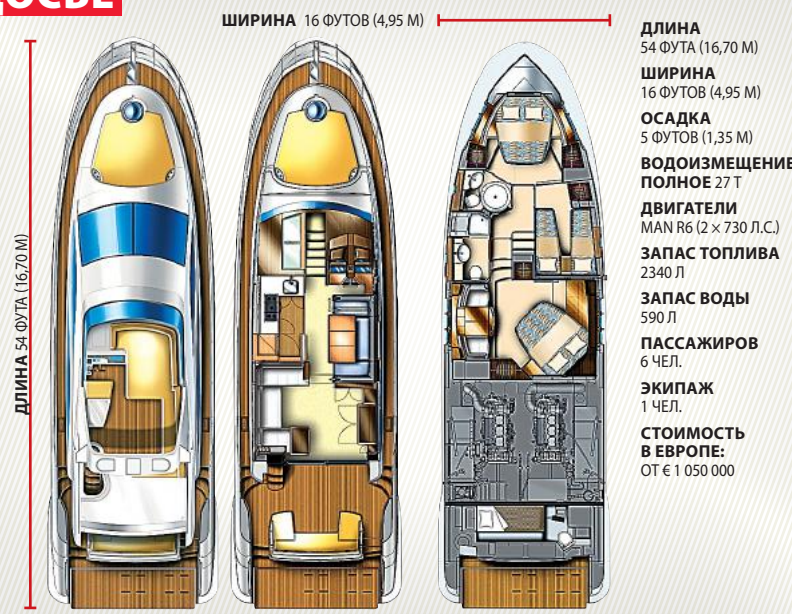
Справа:
Стол в кормовом кокпите
складывается вдвое; опорой
столешницы служит полезный
при качке реллинг. Под
сиденьями дивана — люк для
доступа в каюту шкипера
на корме.



полностью, так и «вынимать» из нее нужные позиции по отдельности. Список опций включает в частности систему швартовки Easy Docking и гироскопические стабилизаторы Seakeeper, демпфирующие качку на 80%. Впрочем, базовая комплектация сама по себе весьма солидная: например, плавательной платформой с гидравлическим приводом (она выдерживает нагрузку до 500 кг) лодка оснащается уже в стандарте.

На верфи Azimut обычно не ставят во главу угла скоростные характеристики, предпочитая концентрироваться на дизайне и комфорте. Однако Azimut 54 по части скорости находится не просто на уровне, но даже превосходит многие аналоги британского производства — своих извечных конкурентов. С парой двигателей MAN R6 по 730 л.с. и гребными винтами на валах с угловой передачей (привод V-drive) лодка развивает 33 узла (с половинной загрузкой по запасам топлива, воды и пр.). Расчетная круизная скорость составляет 28 узлов. Как ведет себя на воде корпус лодки с переменной килеватостью (12° на транце), думаю, мы узнаем уже скоро: лето — жаркая пора для тест-драйвов — уже не за горами. **МВУ**

ДОСЬЕ



ЯХТА БЕЗ ПАРУСА

В Дюссельдорфе состоялась мировая премьера 52МС — первой моторной яхты известной голландской верфи Contest Yachts, до сего времени выпускавшей только парусники.

Текст **Михаил Романов** Фото **Contest Yachts**





Чтобы пересчитать верфи, где строят и парусные, и моторные суда, пальцев двух рук хватит с избытком. Одни работали в обоих секторах яхтенного рынка еще в прошлом веке, другие только начали осваивать новую для себя тему.

Но резоны этой производственной политики понятны: емкость рынка моторных яхт существенно больше, и грех не попытать удачи на таком «клондайке».

Верфь Contest Yachts, за полвека снискавшая себе мировую известность превосходными парусными круизными яхтами, недавно ступила на тот же путь и выпустила моторную яхту 52MC. Ее появление в Дюссельдорфе встретили доброжелательно: лодка оказалась интересной и внутри, и снаружи. Довольно эффектное внешне, с невысокой надстройкой на широком корпусе (высота над ВЛ 2,88 м), с большой площадью кокпита, кормовой платформы и свободной палубой в носу, судно напоминает корпуса парусных яхт типа deck salon и... «лобстеры». Удивление проходит, когда узнаешь, что Contest 52MC занимался Георг Ниссен — дизайнер многих парусных яхт Contest; в его портфолио нашлись проекты «лобстеров» и даже современных пинасс (другой классический тип прогулочных моторных судов).

«A new adventure» — на верфи Contest Yachts так назвали эту моторную 52MC

Постояв в кокпите, посидев на мягких диванах, оценив широкие бортовые проходы, дверь из салона на палубу правого борта, высокое качество тика, захожу в салон через створчатые сдвижные двери (ход у них легкий, фиксаторы надежные). Интерьер вполне традиционный, только материалы — тик под матовым лаком, пайолы из беленого дуба, пропорции и формы элементов (рулевая консоль, штурманский стол, другие детали в салоне, каютах и на палубе) напоминают скорее яхту парусную, нежели моторную. При этом компоновка салона сохранила все привычные составляющие, включая большую динетту и прекрасно оборудованный камбуз. На выставочной модели он был в салоне, а внизу располагались три каюты; есть версия с двумя каютами и нижним расположением камбузного блока.

При создании Contest 52MC инжинирингом занимались специалисты Vripack Naval Architects — компании с мировым именем. Передовые технические решения воплощены в корпусе (сэндвич), изготовленном с применением вакуумного формования (инфузии), дающего более жесткую,

Во время теста на озере Эйсселмер в Голландии





прочную и при этом легкую конструкцию. По той же технологии изготовлены надстройка, палуба и переборки. Применена система предотвращения осмоса на основе полиэфирной смолы.

В стандартной комплектации яхта оснащена двумя экономичными и малошумными дизелями Cummins QSD 5.9-330 Common Rail; посредством IDS (Integrated Docking System) подруливающие устройства синхронизированы с моторами. Помимо прочего, Contest вложила немало ресурсов в эффективную звукоизоляцию моторного отсека и снижение уровня вибрации, системы и устройства. Отдельного упоминания заслуживает якорное устройство в носу: консоль с закрепленным на ней якорем до времени спрятана под палубой и при включении гидравлики занимает наверху рабочее положение. Под палубой кокпита нашлось место для вместительного «гаража» для тендера. Для иллюминаторов применено химически усиленное стекло. Из навигационного оборудования предлагаются новейшие системы Raymarine или Simrad. Система MasterBus (Mastervolt) позволяет контролировать силовую установку и все потребители электропитания, навигационные и бытовые, посредством сенсорного экрана. ...

Скорость яхты верфь пока не сообщает, однако на сайте британского дилера Contest указано, что при расчетных 28 узлах на тестах в Голландии получены 30 узлов. Это удивило и побудило провести собственные расчеты. Максимум получился близким: 25–26 узлов. Не оспаривая результаты теста, скажу, что и 26 узлов — немало для «переходника» водоизмещением 16,6 т с удельной мощностью 40 л.с./т. Число Фруда 2,6



ПУЛЬТ

Пульт управления оборудован двумя крупными навигационными дисплеями; все приборы и органы управления двигателями, системами и устройствами установлены по всем правилам эргономики

На Contest 52MC реализовано немало интересных технических решений



CONTEST 52MC



На странице слева, сверху вниз:

Большой кокпит с диванами и столом; вдоль бортов организованы проходы на транцевую платформу.

Характерные элементы облика яхты — крупное тонирующее остекление, большой сдвижной люк в хардтопе, прямоугольные иллюминаторы, невысокий релинг над деревянным планширем, массив тика на палубе.

Вверху:

Щедро отделанная деревом и высокая носовая двухместная каюта.

Внизу:

Широкие бортовые проходы и довольно высокий фальшборт позволяют чувствовать себя защищенным.

Санузел с дизайнерской арматурой и такой же отделкой деревом, как и остальные интерьеры яхты.

свидетельствует о режиме, пограничном с глиссированием. Это видно и на кадрах испытаний: форштевень энергично рассекает небольшую волну, мощная скула загоняет брызговую пелену вниз, к ватерлинии, корпус легко скользит по воде, и, кажется, яхта вот-вот полетит еще быстрее... Не полетела! Корпус, отличающийся почти отвесным форштевнем, длинной, острой в носу ватерлинией, отсутствием продольных реданов и плоскими секциями с небольшой килеватостью в корме, рассчитан именно на переходный режим. Плоское днище создает достаточную подъемную силу, чтобы поддерживать оптимальный дифферент; для его корректировки и устранения динамического крена от воздействия ветра и волн в спецификации указаны транцевые плиты, хотя на выставке я видел интерцепторы.

Такая форма корпуса, его ширина и масса должны обеспечить высокую остойчивость, комфортную амплитуду и период бортовой качки; и все же для ее умерения на Contest 52MC предусмотрен

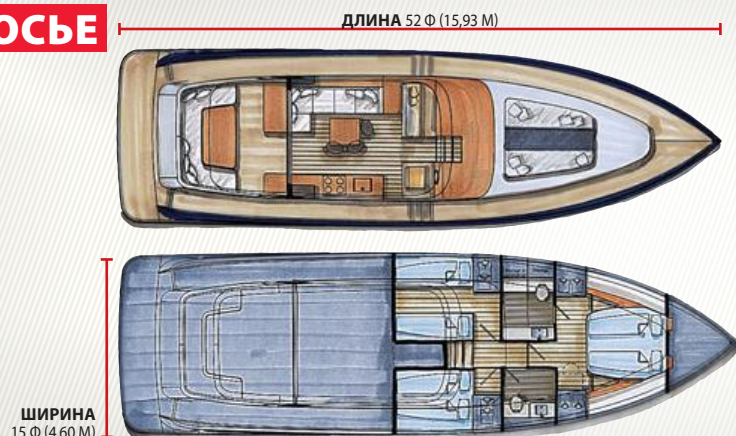
гироскоп Seakeeper. Категория «А» яхты — еще одно свидетельство мореходности. Конечно, океан на ней пересекать вряд ли кто станет, но для путешествий вдоль морского побережья или продолжительных круизов по внутренним водным артериям Contest 52MC подходит вполне. Только из-за плоского в корме днища и отсутствия фальшкиля-стабилизатора, полагаю, лучше избегать попутных курсов при сильной волне.

Также я прикинул дальность плавания. Зная стендовые характеристики двигателя на разных оборотах и примерные величины крейсерской скорости, можно допустить, что при 2200 об/мин (около 15 узлов, 67 л/ч) запас хода превысит 400 миль, а при 1800 об/мин (10 уз, 41 л/ч) — 500 миль.

Contest Yachts называет модель 52MC «A new adventure». Помимо этой, уже существуют версия с флайбриджем и открытая спортивная. Также разработан проект с электродвигателями (скорость около 7 узлов). В планах компании — моторные яхты длиной 42 и 62 фута...

Приключение продолжается! **МВУ**

ДОСЬЕ



ДЛИНА	52 Ф (15,93 М)
ШИРИНА	15 Ф (4,60 М)
ОСАДКА	3 Ф (0,85 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ	16,6 Т
ДВИГАТЕЛИ	2 × CUMMINS 330 Л.С.
ЗАПАС ТОПЛИВА	2000 Л
ЗАПАС ВОДЫ	700 Л
СПАЛЬНЫХ МЕСТ	6-8
ДИЗАЙН	GEORG NISSEN
ИНЖИНИРИНГ	VRIPACK NAVAL ARCHITECTS
ИНТЕРЬЕРЫ	WETZELS BROWN PARTNERS
КАТЕГОРИЯ RCD	«А»

ИНТЕРВЬЮ МВУ

Мир парусов и моторных яхт: мнения и комментарии профессионалов



РОБЕРТ КАРПЕЛАН, директор
по маркетингу и продажам
Botnia Marin: «Каждый непременно находит
в наших лодках что-то свое!»

У финских судостроителей много традиций. Среди прочих есть и такая: рассматривать постройку лодок не только как бизнес пополам с хобби, но и передавать его из поколения в поколение.

В этом есть великая правда: заказчики прекрасно понимают, что репутация такого бренда основана как на качестве самой продукции, так и на чести семьи, которую переоценить невозможно. Компаний с таким подходом к бизнесу в стране Суоми немало, но Botnia Marin от большинства отличается типом выпускаемых лодок, некогда метко названных «4 × 4 of the sea», или «морскими внедорожниками». На выставке в Дюссельдорфе мы встретились с Робертом Карпеланом, молодым успешным менеджером, руководящим вместе с отцом верфью. Несмотря на плотный график встреч, Роберт любезно согласился ответить на наши вопросы.

Как начиналась история верфи Botnia Marin?

Мой отец Йохан Карпелан увлекся лодками, еще будучи студентом экономического факультета, в начале 1970-х годов. Во время летних каникул он строил небольшие парусные динги, а после учебы работал на верфи H-Boat менеджером по продажам и развитию. В 1976 году при большой поддержке супруги, моей матери Бритт-Мари Карпелан, он начал собственный бизнес по строительству маленьких моторных и парусных лодок. Спустя несколько лет его заинтересовала концепция «морского внедорожника». Прототип Targa разработала компания Targa Yachts еще в 1979 году, но отказывалась продавать проект до 1984 года. Потом отец все же выкупил матрицы Targa 25 и права на использование бренда. Так начиналась история нашей верфи, а Targa стала родоначальником целого типа «морских внедорожников», и позднее ее неоднократно копировали.

Сегодня на европейском рынке присутствуют несколько брендов



Сверху вниз:

За высокую мореходность яхты этого типа называют «морскими внедорожниками».

Лодки Targa одинаково уверенно чувствуют себя во внутренних водах и в океане. Например, их используют в качестве развездных судов в Гренландии.

«морских внедорожников» из Финляндии. Как вам удается удерживать лидирующие позиции в этом классе?

Есть три вещи, которыми мы никогда не жертвовали: мореходность, практичность и качество изготовления, будь то корпус, тиковая палуба или мебель. Здесь, на выставке, все расхваливаемые продавцами лодки кажутся практически идеальными, но мы всегда предпочитаем, чтобы человек вышел на выбранном судне в море, где все становится на свои места. Именно там можно увидеть разницу между хорошими мореходными и просто хорошими лодками. Я не знаю, какой фактор оказывается для людей решающим при выборе Targa среди прочих брендов, но каждый непременно находит в наших лодках что-то свое.

Что, с вашей точки зрения, обеспечивает мореходность судна?

Мореходное судно должно иметь определенные обводы корпуса, быть относительно тяжелым и обладать жесткой конструкцией с достаточной общей и местной прочностью. Мы не строим Targa 44 за пару недель, как поступили бы некоторые крупные европейские верфи. Технологический процесс создания прочной стеклопластиковой конструкции, во время которого происходит соединение элементов с последующей полимеризацией применяемых композитных материалов, достаточно длительный. При существующих материалах и технологиях его нельзя сократить без потери качества.

Рынки каких европейских стран проявляют наибольший интерес к вашим лодкам?

По общему количеству продаваемых корпусов традиционно лидируют Швеция, Финляндия и Норвегия. Однако если говорить про крупные

Мы никогда не жертвовали мореходностью, практичностью и качеством





В России самый высокий спрос на флагманскую модель Targa 44

модели вроде Targa 37 и Targa 42/44, то здесь на первое место выходит Россия, где их покупают больше всего в мире.

Российские клиенты ждут 55-футовую модель. Вы планируете выпустить новый флагман?

Большую лодку ждут не только в России; уже несколько лет разговоры об этом идут и в других странах, однако мы пока не планируем расти в длину. В первую очередь такое решение продиктовано современной экономической нестабильностью. В яхтенной индустрии столько примеров, когда небольшие верфи раздували линейки своих моделей или делали ставку на крупные лодки, а в итоге становились банкротами... Мы хотим сконцентрировать усилия на имеющихся моделях, чтобы не оказаться на месте неудачников. Но я не стану слишком определенно говорить о будущем: в 1989 году мой отец полагал, что длина лодок Targa не перевалит за 29 футов, в 1997 году считал, что 37 футов — это предел, а в 2005 году был твердо уверен: 42 фута наши лодки точно не перерастут. Посмотрим, что будет дальше!

Некоторые выбирают лодки Targa потому, что они отлично зарекомендовали себя на службе в полиции и спасательных структурах европейских стран. Чем отличаются эти модели от «народных»?

Причины, по которым многие профессиональные службы, включая лондонскую полицию, выбирают бренд Targa, просты: высокие мореходные качества, практичные решения и качество во всех его смыслах. Основные отличия кроются в системе сертификации, когда приходится подгонять судно под регистр страны заказчика (высота



порогов, мощность помп и т.д.). В остальном никаких различий между служебными лодками и прогулочными нет, поэтому прогулочные лодки можно смело использовать для подобной работы в условиях любой сложности.

Затронул ли верфь Botnia Marin недавний кризис?

И да, и нет. В 2009 году количество заказов начало снижаться, но нам удалось добиться того, что продажи в прошлом году вышли на докризисный уровень 2008 года. Во многом здесь помогла наша производственная стратегия: мы строим лодки только под заказ, по спецификации для конкретного покупателя. Несколько корпусов в год выпускаются для выставок, после которых они всегда продаются. Мы не начинаем строить судно до подписания контракта и не держим свободный склад.

Какая модель является бестселлером, и как долго сейчас заказчикам приходится ждать свою лодку?

Сверху вниз:

Лодки финской верфи служат во всех климатических поясах, от тропиков до Заполярья.

В России они ходят по Балтийскому, Белому, Черному, Охотскому и Японскому морям и озеру Байкал.

Полицейские Targa принципиально не отличаются от серийных лодок, они лишь сделаны по стандартам регистра страны заказчика.



Сверху вниз:

Верфь поддерживает связь со всеми владельцами Targa и вместе с региональными дилерами оказывает им всестороннюю поддержку.

Targa может быть не только рабочей или развездной лодкой, но отличным вариантом для летнего отдыха...

...и серьезной морской рыбалки.

Если говорить об объеме продаж в единицах корпусов, то сегодня лидирует Targa 32, завоевавшая награду «Моторная лодка года»; затем идут не менее заслуженные модели длиной 27 и 44 фута. В финансовом аспекте на первом месте, конечно, флагман. Сроки строительства меняются от года к году и сильно зависят от сезона. Производство Targa 44 обычно расписано почти на 6–8 месяцев вперед, а модели меньшей длины можно получить уже через 3–5 месяцев после заказа.

Если заказчик планирует использовать лодку в регионе с экстремальным климатом, как вы готовите ее к этому?

Для холодных регионов мы ставим более мощные отопительные системы и двойные иллюминаторы. Обычно применяются дизельные воздушные отопители, но при желании на крупные лодки без проблем можно установить водяное отопление. На яхте для жарких стран, опять же, будут двойные иллюминаторы и более мощный кондиционер.

Существует ли сообщество владельцев лодок Targa?

У нас нет формального клуба владельцев, тем не менее мы знаем почти каждого купившего одну из более чем 2000 выпущенных за всю историю верфи лодок. Мы поддерживаем с владельцами связь, узнаем подробности их путешествий и то, как они используют свои Targa.

Например, один из наших клиентов прошел на своей лодке вдоль Скандинавского полуострова из Стокгольма в Киркенес и обратно, а другой совершил океанский переход длиной 700 миль к Шпицбергену.

А вы с детства хотели связать жизнь с лодками?

В семье, где общее дело — верфь, избежать этого крайне сложно. Годами, сутки напролет ты варишься в этих делах, думая, что это лишь временно... Однако к концу учебы в университете я уже понял, что пойду по стопам родителей. А теперь растет сын и у меня...

ЗОЛОТОЙ ФОНД

Лодка, опередившая свое время...
Именно так можно сказать
о Ferretti 530, без грамма лести
и тени сомнения.

Текст **Ольга Селезнева** Фото **Ferretti Yachts**

Ferretti 530 может
похвастаться одним из
самых больших
и безопасных флайбриджей
в своем классе

Гидравлический трап
входит в стандартную
комплектацию яхты

Внутри кормовой
платформы — огромный
рундук, куда влезает
стоячий аквабайк



В жизни каждой яхты наступает возраст, когда верфь старается снять модель с производства или уж, во всяком случае, провести масштабный рестайлинг. Но что делать, если за лодкой до сих пор стоит очередь? Правильно: продолжать выпускать столь любимую модель и радовать заказчиков. Ferretti 530 — из таких «долгожителей», способных дать фору самым свежим лодкам. Более того, она эталон, который до сих пор копируют. Попробуем разобраться, в чем ее секрет.

Первое появление этой яхты на публике состоялось под именем Ferretti 510. В 2011 году Ferretti Group провела смену «индексов» модельного ряда, в результате чего 510-я модель превратилась в 530-ю, что больше соответствует фактической длине корпуса. Ставки, сделанные на эту модель, были высоки как никогда: концепцией ее дизайна занимался лично Норберто Ферретти — бессменный глава

и идейный вдохновитель Ferretti Group. А формулировка задачи выглядела просто и амбициозно: переиначить все правила игры в сегменте 50-футовых яхт. Спустя пять с лишним лет приятно почувствовать себя этаким Кассандрой: тогда, сразу после премьеры, я написала о Ferretti 510: «Это не просто новый дизайн, но нечто, что сегодня обречено на успех, а завтра — на многократное цитирование».

Что ж, с успехом все уже понятно, оставим в покое и цитирование — в конце концов, в яхтинге это происходит сплошь и рядом. А вот тот самый «новый дизайн», детально разработанный Zuccon International Project, что интересно, остается новым и по сей день. В то время яхты Ferretti имели куда более спокойный, классический и даже в чем-то консервативный облик. На их фоне нынешняя 530-я с ее резкими, спортивными линиями, нехарактерными для флайбриджных яхт, выглядела куда более брутально. Сегодня Ferretti 530 смотрится в своем классе не просто

Высокий релинг и широкие боковые проходы обеспечивают удобное и безопасное передвижение по палубе



органично, но революционно, как будто ее дебют состоялся буквально только что. Впрочем, дизайн надстройки — не единственное, что является отличительной чертой Ferretti 530. У нее оригинальная конструкция корпуса. Во-первых, ватерлиния заметно длиннее, чем у конкурентов: от этого параметра напрямую зависят мореходные качества судна и комфорт на борту, благодаря меньшему углу крена корпуса судна в режиме глиссирования. Во-вторых, купальная платформа спроектирована с секретом — внутри нее устроен вместительный рундук, где можно держать все что угодно: кранцы, швартовы, спасжилеты и даже стоячий аквабайк! Скажете, такие платформы для Ferretti не новость? Пусть, только прежде мне не доводилось видеть столь объемное хранилище на лодке длиной в пятьдесят с небольшим футов. Платформа не только глубока, но и широка: на ней помещается тендер, так что необходимость в гараже отпадает. Вместо него в корме устроена шкиперская каюта или, как вариант, кладовая.

Ferretti 530 была призвана переиначить все правила игры в 50-футовом сегменте

Кормовой кокпит устроен не просто как открытая зона отдыха с диваном и столом — он втягивает в свою «орбиту» еще и часть салона. Дело в том, что П-образный камбуз помещен на границе салона и кокпита, а с внешней стороны к нему примыкает ветбар. Таким образом, в распоряжении «кока» оказывается весь инструментарий кухни, наружный гриль и... свежий воздух: откидная стеклянная переборка обеспечивает, наряду с вентиляцией, еще и полноценное общение, чего так не хватает, когда камбуз находится в носовой части салона или спрятан на нижней палубе. Такое размещение камбуза впервые появилось именно на Ferretti 530, лишь потом это решение стали копировать другие производители. В хорошую погоду кормовой кокпит становится излюбленным местом для отдыха и трапез. Правда, поначалу смущает отсутствие... стола. На самом деле он есть, но умеет хорошо прятаться. Легкий и мобильный, он складывается и крепится к бару, освобождая место. Формальная столовая «под крышей» тоже есть — в центре салона на возвышении поставлен раздвижной стол и обширный диван, где могут присесть 6–7 человек. Еще одна диванная секция расположена напротив; за ее спинками есть ниша, откуда выезжает ТВ-панель.

Вверху:
Салон главной палубы.

На странице справа, вверху:
П-образный камбуз размещен на границе салона и кормового кокпита.

В центре, слева направо:
Санузел гостевой каюты.

Интерьер мастер-каюты дополнен нестандартной деталью — анатомической формы шезлонгом возле иллюминатора.



КАЮТА

Гостевую каюту правого борта удалось сделать просторнее и комфортнее благодаря необычному расположению кроватей — не вдоль, а поперек корпуса. В результате здесь не тесно, шкаф получился вместительным, а потолок — высоким

Пост управления находится по правому борту. Обзор отличный, благодаря тому что сиденье установлено на подиуме, а ветровое стекло выполнено без разделителей. Управлять отсюда удобно как сидя, так и стоя. Приборная панель компактна и поставлена чуть ли не вертикально — меньше бликует. Справа — открывающаяся «форточка», а слева от поста управления можно поставить... шезлонг на уровне ветрового стекла. Не самое очевидное решение, хотя, если вам нравится лежа созерцать окрестности на ходу, то почему бы нет?

Расположенный в диаметральной плоскости судна трап ведет в помещения нижней палубы. Кают на Ferretti 530, как и на многих лодках таких габаритов, три. Но если мастер- и VIP-каюта расположены стандартно (на миделе и в носу), то еще одна гостевая спланирована весьма небанально. Обычно с ней разбираются по остаточному принципу, ставя пару кроватей «лицом по ходу». На гардероб при этом обычно остается не так много места: есть — и хорошо, даже если там помещается лишь пара футболок (ну так гости же, проживут и съедут). Не влезают две кровати рядом — сделаем второй ярус, детям будет веселее... И так во всем. На Ferretti 530 проблему решили кардинально, поставив кровати

поперек корпуса. В итоге и развернуться есть где, и шкаф получился приличный, и потолок не давит. В VIP-каюте, помимо большой кровати, уместилась уже пара шкафов, равно как и в мастер-апартаментах, которые выполнены без излишеств и фокусов с пространством. Зато помещение это получилось очень «воздушным», не в последнюю очередь благодаря большим бортовым иллюминаторам. В этом смысле Ferretti 530 тоже произвела революцию: когда-то общеизвестные производители классических яхт критиковали такие «окна», приводя в качестве аргумента небезопасность панорамного остекления. Зато теперь эта деталь есть и на моделях меньшего размера у тех самых «критиков». Под одним из иллюминаторов поставили анатомической формы шезлонг для созерцания морских пейзажей, хотя, если мне не изменяет память, верфь может заменить эту романтическую деталь на пару более практичных кресел и столик. Пассажирских санузлов на борту два: один персонально для хозяина яхты, другой — для обитателей гостевых кают, при этом по объему они равнозначны (вот так реализован демократический принцип, что в море все равны, и только капитан равнее всех). В шкиперской каюте санузел, естественно, собственный.

Невысокая радарная арка смещена в корму, чтобы не портить профиль лодки. Для безопасности радар автоматически отключается при активации верхнего поста управления

Благодаря крупным иллюминаторам в бортах и палубному люку носовая VIP-каюта не испытывает недостатка естественного света

На носу яхты и на флайбридже помещены большие лежаки для загара



Ветровое стекло выполнено без стоек-разделителей

Приборная панель, благодаря почти вертикальному положению, не бликует



Флайбриджные яхты редко бывают скоростными, но Ferretti 530 не разочарует

Флайбридж спланирован просто и логично: если вы не из тех, кому нравится превращать диваны в лежаки и обратно, вам понравится: трансформируемой мебели здесь нет. Да и не очень-то она нужна — места достаточно: флайбридж настолько длинный, что прикрывает находящийся палубой ниже кокпит полностью. Кормовую часть флайбриджа опоясывает диван, а позагорать можно на пляжном плацдарме под рулевой консоли, где созданы условия так называемой «ветровой тени»: здесь не дует, даже когда яхта находится в открытом море. Наконец, флайбридж выстроен таким образом, что пребывание на нем, благодаря высокому релингу, максимально безопасно, а это, пожалуй, самое важное, если на борту находятся дети.

Как и на всех Ferretti, приборная панель верхнего поста управления убирается внутрь — не нужно прятать ее под чехол, поскольку открытым остается только то, что воды не боится. Еще одна примечательная деталь — люк матового стекла: открыв его, можно добавить свежего воздуха в салон на главной палубе, а заодно попросить принести еще пива, если оно вдруг закончилось в ветбаре наверху.

Флайбриджные яхты редко участвуют в классовой борьбе за скорость, но динамичные линии корпуса Ferretti 530 внушают некоторый оптимизм, и когда дело доходит до практики, лодка совсем не разочаровывает. С двумя MAN R6 CRM по 800 л.с. корпус с килеватостью на транце 13° должен разогнаться по спокойной воде и при минимальной нагрузке до 32 узлов. Тесты это подтвердили: на метровой волне скорость достигла 31,6 узла (2300 об/мин). К тому же яхта была слегка перегружена — ее водоизмещение увеличилось относительно спецификационного на 1,5 тонны. Это также соответствует расчетам:

каждая тонна перегруза «съедает» около 1 узла скорости. Яхта идет мощно, наращивание скорости происходит быстро — режим глиссирования начинается после 1600 об/мин (18 узлов). Данные по дальности плавания таковы: на круизной скорости около 22 узлов (1800 об/мин) она превосходит 250 миль (при запасе топлива 10%).

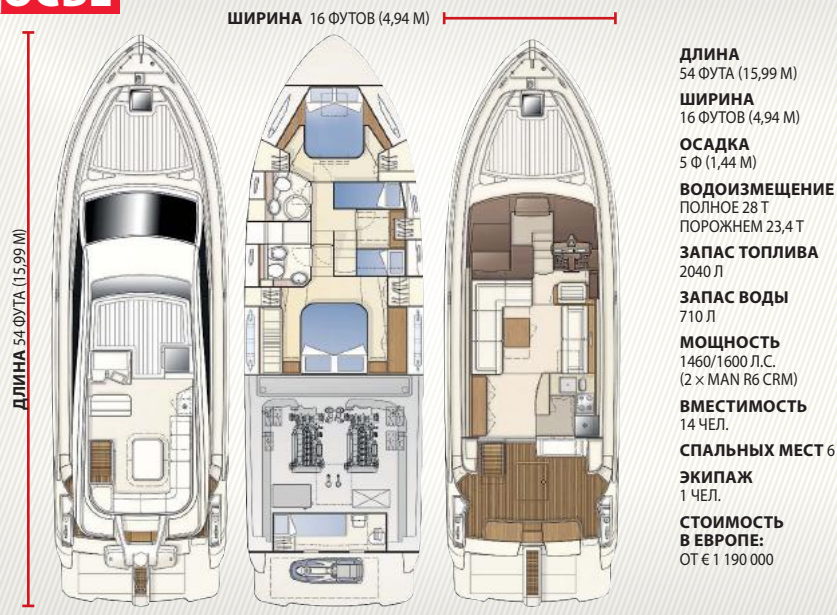
И еще интересный факт: если с двигателями MAN R6 730 CRM яхта классифицирована по общеевропейским нормам RCD на категорию «А» (океан), то с двигателями MAN R6 800 CRM уже соответствует требованиям RINA (итальянский регистр). Если все вышеописанное вас вдохновляет, стоит обязательно увидеть и пощупать Ferretti 530 самому: в марте она будет показана на выставке Moscow Boat Show в «Крокус Экспо». **МВУ**



УДОБНО!

Приборная панель поста управления опускается электроприводом: нет нужды использовать защитные чехлы во время стоянки

ДОСЬЕ



NIMBUS

Новые времена



Шведский холдинг Nimbus Group
на пороге перемен — у компании
сменился основной акционер.

Текст **Ольга Селезнева** Фото **Nimbus Group**



Шведская холдинговая компания R12 AB, за которой, заметим в скобках, стоят миллиарды такого гиганта, как Oriflame Cosmetics, намерена инвестировать в развитие компаний Nimbus Boats и Paragon Yachts, чтобы укрепить позиции Nimbus Group как одного из лидеров скандинавского яхтенного рынка. При этом условия для Nimbus Group складываются фантастически удачно: новые владельцы намерены сохранить существующую команду и дилерскую сеть. Учитывая, что верфь и ранее работала как часы, не имея серьезных финансовых проблем, инвестиции будут направлены не на масштабную перестройку сложившейся структуры, а на оптимизацию производственного процесса и, естественно, расширение модельного ряда и увеличение размеров самих яхт. При этом ключевыми рынками для компании должны стать Европа, Россия и Азия.

NIMBUS BOATS

Что касается бренда Nimbus, то здесь акцент будет сделан в первую очередь на развитие линеек Nova и Coupe Cruisers, как наиболее перспективных и уже доказавших успех своей концепции.

NOVA

Эта линейка стеклопластиковых лодок в данный момент включает четыре модели длиной от 27 до 43 футов. Концепция серии — скоростной и мореходный круизер, причем в одной длине есть лодки как открытые, так и с рубкой. Единственная лодка, которая предлагается только в «закрытом» виде, — флагман и самая свежая модель серии Nimbus 43 Nova. Это комфортабельный круизер с тремя каютами, двумя санузлами, небольшим, но практичным салоном и просторным кормовым кокпитом. Оснащенная парой двигателей Volvo Penta D6 по 370 л.с. (на выбор — валы или колонки), лодка разгоняется до 42 узлов. Несмотря на закрытую рубку, а значит северный тип, 43 Nova может с успехом эксплуатироваться и в теплых акваториях, подразумевающих «пляжный» отдых: хардтоп снабжен большим открывающимся люком, а кормовая платформа — гидравлическим приводом. Она может уходить под воду на 40 см, что удобно при купании; немаловажное обстоятельство — эта опция доступна при любом типе привода.

Еще одна достаточно свежая модель — Nimbus 34 Nova. Изначально была разработана в варианте open; для защиты от непогоды предусматривался раскладной тент над кокпитом и ходовые чехлы. Однако в конце 2011 года появилась также версия с хардтопом, причем можно выбирать между облегченным тканевым верхом, собирающимся

Инвестиции направят на расширение модельного ряда и увеличение самих яхт

Все Nimbus отличаются очень легким управлением и маневренностью

в «гармошку» при открывании, и стеклянным люком с электроприводом. Таким же образом решена проблема закрытия салона с кормы: тканевый чехол либо сдвижные прозрачные двери. В силу меньших размеров кают у 34 Nova две, а санузел один. Однако концептуально эта лодка похожа на 43 Nova, в частности — за счет неглубокой надстройки салон здесь компактный, а вот открытый кормовой кокпит более чем внушителен для такой лодки. Это удобство оценят любители рыбалки и все, кто предпочитает проводить больше времени на воздухе, а не под крышей. Лодка оснащается либо одним двигателем Volvo Penta D6—370, либо парой менее мощных D4 по 260 л.с. каждый.

Nimbus 31 Nova также выпускается в открытой версии и с хардтопом. Это одна из самых практичных моделей серии: несмотря на компактность, она может похвастаться двумя (и весьма немаленькими) каютами, а кокпит здесь — просто кладезь скрытых возможностей. Разделенный на две части, он располагает двумя трансформируемыми динеттами: одна появляется в результате перекидывания спинки штурманского сиденья, вторая может преобразовываться в лежак для загорания. Ветбар (он же мини-камбуз) тоже содержит скрытые резервы: сначала даже не приходит в голову, что, помимо всей необходимой техники, сюда можно еще впахнуть полноценный набор столовой посуды и бокалов (не придется пользоваться пластиковыми тарелками). Ну и, конечно, как на старших моделях Nova, предусмотрена масса удобных рундуков и держатель для кранцев на корме. Двигатель — один, мощностью от 260 до 330 «лошадей».

Наконец, Nimbus 27 Nova. И эта модель выпускается в двух версиях и снова — очень функциональный кокпит, тщательность исполнения всех деталей и... все те же две каюты. Собственно, такая планировка и говорит нам об истинном назначении серии Nova — семейные путешествия. Каких бы размеров ни была лодка, всегда можно взять с собой детей или, как вариант, пару друзей, а это, согласитесь, самый распространенный вариант компании для отдыха на воде. Скорее всего, такая концепция не претерпит изменений, а вот новые модели в линейке Nova ожидаются уже очень скоро.

NIMBUS COUPE CRUISERS

Эта линейка круизеров пока состоит из двух моделей: 335 Coupe и 365 Coupe, причем последняя получила в 2012 году титул European Powerboat of the Year. Именно это и послужило стимулом для инвестиций в эту серию для скорейшего ее развития, тем более что эти лодки являются бестселлерами верфи: на данный момент построено и продано более 3000 корпусов. Серия Coupe Cruisers внешне очень похожа на Nova, однако Coupe Cruisers относятся к типу sidewalk: асимметричное расположение рубки позволяет сделать широкий проход лишь по одному из бортов, увеличив тем самым салон. Кроме того, Coupe Cruisers до сих пор оснащались только валами, но эта ситуация скоро изменится. Ближайшей осенью дебютирует новый флагман линейки — 405 Coupe, доступный и с валами, и с колонками по аналогии с 43 Nova; даже корпуса



КАЧЕСТВО

Внимание к деталям, удивительная практичность, никакой дешевой фурнитуры... Качество — вот визитная карточка Nimbus. Даже спустя долгие годы использования эти лодки могут похвастаться не только надежностью, но и презентабельным видом

у них будут похожи. Лодку можно будет увидеть на всех серьезных европейских боат-шоу; кроме того, верфь обещает провести в сентябре «день открытых дверей», когда новинка будет доступна не только для осмотра, но и для тест-драйва.

Концепция 405 Coupe во многом базируется на том, что привело к успеху 365-ю модель, но будут и нововведения, начиная от дизайна экстерьера и доработанного поста управления и заканчивая огромной кормовой платформой, находящейся на том же уровне, что салон и кокпит. Как и в серии Nova, хардтоп будет оснащен прозрачным люком с электроприводом, а салон можно отделить от кокпита сдвижными дверями. Особенность этой лодки состоит в возможности швартовать ее как угодно: кормой, носом, правым бортом. В любом случае сходить на берег будет удобно благодаря конструкции релинга и бушпритной площадке, что весьма актуально в переполненных маринах. На нижней палубе 405 Coupe — три каюты и пара санузлов. Лодка оснащается двумя двигателями Volvo Penta D4 по 300 или 370 л.с. Данных о скоростных возможностях пока нет, но учитывая, что все Nimbus выдают как минимум 35 узлов (своего рода правило верфи, которому она никогда не изменяет), тест-драйв едва ли разочарует. Кроме того, до сих пор все круизеры серии Nimbus Coupe отличались удивительно послушным



На предыдущем развороте:
Nimbus 335 Coupe Cruiser.

На странице слева:
«Драйверская» рулевая
консоль — особенность всех
Nimbus. Эти лодки способны
не только передвигаться
быстро,
но и приносить огромное
удовольствие от управления.

На странице справа, вверху:
Paragon 31 развивает скорость
до 37 узлов.

В центре, слева направо:
Nimbus 405 Coupe Cruiser
дебютирует ближайшей осенью.

Nimbus 34 Nova в открытой
версии.

и легким управлением, так что есть все поводы предполагать, что в очередной раз это будет «драйверская» лодка, а не просто «экипаж» для воскресного выезда семьи на воду.

PARAGON YACHTS

Яхтенный бренд Paragon, также принадлежащий Nimbus Group, ожидает своя серьезная перезагрузка и развитие. Что ж, давно пора, учитывая, что лодки отличного качества строят в Финляндии, но весь модельный ряд состоит пока из трех единиц. Это модель Paragon 31 и еще две лодки длиной по 25 футов: Paragon 25 и Ranger 25 (первая с закрытой рубкой, вторая — open).

Несмотря на то, что эти лодки совсем не похожи на Nimbus (их часто относят к группе «морских внедорожников»), задача по части дизайна корпусов у них примерно одинаковая: достичь максимальной скорости, не пожертвовав мореходностью. Последнее для шведов вовсе не прихоть, а суровая необходимость и даже дело чести. Неслучайно в тестировании Paragon принимают участие самые разные люди — от гонщиков-водномоторников до сотрудников береговой охраны. Корпуса всей серии выполнены из стеклопластика, отличительная особенность — мягкий привальный брус по периметру, что делает швартовку (к берегу или борту другого судна) простой и безопасной. Заночевать на борту тоже

*Эти лодки чаще покупают
в северные страны,
но их потенциал гораздо шире*

не проблема: на 25-футовиках имеется носовая каюта, а на Paragon 31 их даже две: носовая и кормовая. Paragon 25 и Ranger 25 оснащаются одним двигателем Volvo Penta мощностью от 225 до 300 л.с. Максимальная скорость обеих моделей — 37 узлов. На Paragon 31 возможна как одиночная силовая установка (Volvo Penta D6, мощность 330/370 л.с.), так и спаренная (Volvo Penta D3 по 220 л.с.), позволяющая развивать 39 узлов.

Имея отличные корпуса и безукоризненное качество исполнения, эти лодки нуждаются лишь в одном — чтобы о них узнало как можно больше людей. Конечно, Paragon нельзя назвать локальным брендом, но все же основной потребитель этих лодок — государства Скандинавии и другие северные страны, тогда как их потенциал гораздо шире. Надо полагать, что перемены в Nimbus Group не просто позволят расширить модельный ряд, но и дадут новые возможности продвижению лодок на мировой рынок. Во всяком случае, с экономической точки зрения, бесспорно, успех ждет только тех, кто постоянно движется. А чаще всего выигрывают те, кто движется в правильном направлении. **МВУ**

ФОРМА КЛИЦУ

Два круизера, абсолютно одинаковых по размерениям, принадлежащих разным архитектурно-конструктивным типам... А кто лучше?

Текст **Алексей Константинов** Фото **Bella Boats**



Какое значение имеют размеры для малотоннажного судна? Исключительное. Большие размерения предоставляют большие возможности, но требуют многого взамен. Не будем здесь анализировать парадоксы закона «нехватки одного метра» — именно такой длины обычно недостает любому судовладельцу, проводящему на борту значительную часть своего времени. Поговорим о другом: о различиях в качествах, которые проявляются у двух моторных судов, построенных в одном корпусе, но различающихся конструкцией и компоновкой. А в качестве примера рассмотрим две версии хорошо известного круизера Aquador 28 финского концерна Bella Boats.

Их конструкция замечательно проработана, а тщательно сбалансированный известным шведским конструктором Р. Элиассоном дизайн по-современному динамичен, но при этом лишен ультрамодных, быстро устаревающих черт. Некоторые элементы архитектуры, вроде тиковой отделки маленьких ступеней в бортовых проходах или скругленных углов деталей интерьеров из лакированного махагона, даже подчеркнута консервативны. Иметь в стиле судна немного старой доброй классики — так принято на море среди тех, кто действительно ходит в продолжительные плавания.

Модельный ряд Aquador развит настолько, что в одном и том же корпусе нередко выпускают два-три компоновочных решения. При длине 28 футов (8,8 м) есть вариант исполнения с закрытой рубкой, обозначаемый «С» (Cabin), и другой — «НТ» (Hard Top) с рубкой, открытой в корму. Казалось бы, различие между ними — только в той самой двери в кокпит, изолирующей находящихся в рубке от внешнего мира. У закрытой версии она жесткая и прозрачная, но и НТ защищается от природных напастей установкой матерчатого тента над кормовым кокпитом. Но если бы различия исчерпывались только этим признаком, вряд ли имело смысл разделять модели таким образом: кто мешает полностью раскрыть на ходу дверь и наслаждаться свежим морским воздухом? Вопрос различия в архитектуре на самом деле здесь много глубже. Рассмотрим его детально для моделей 28С и 28НТ.

Катерами таких размеров, как правило, управляет один капитан, который должен при подходе или отходе быстро справиться со швартовом, завести конец на буй, отдать якорь. Для этого конструктивно предусмотрены боковые двери у поста управления, а также удобные проходы вдоль борта. У закрытой версии они есть, а у хардтопа — нет: видимо, предполагается, что на причале либо на борту должен присутствовать помощник. Кроме того, палуба прохода у 28С опущена ниже уровня борта, образующего жесткий фальшборт по всему периметру. Это существенно повышает уровень безопасности: снижается риск соскользнуть ногой за борт при качке, да и держаться за поручни удобнее. Но такое решение «отъедает» объем у нижних помещений и полезную ширину у рубки. В результате у закрытой версии бортовые койки используются только для сна, и туалетный отсек выглядит более тесным. На 28НТ в просторной носовой каюте уже можно сидеть вокруг центрального стола — позволяет высота подволока у борта, где палуба не опущена, а в дополнительную спальную каюту правого борта с двуспальной койкой можно попасть не нагибаясь через дверь полноценной высоты. Там при входе за счет дополнительного объема удалось разместить и шкаф для одежды, и небольшое сиденье-пуфик.

Дополнительная ширина в рубке версии 28НТ из-за более узких бортовых проходов позволила также существенно увеличить размер консоли управления и сделать водительское сиденье сдвоенным, чтобы управлять судном рядом «с подругой, если нет жены», как пел Андрей Макаревич. Получившаяся при этом асимметрия расположения диванов вносит дополнительное разнообразие в компоновку 28НТ.

Сопоставим планировки кокпита у обеих моделей. Изначальная особенность архитектуры 28НТ и заключается в слиянии пространств рубки и кормового кокпита, что заметно увеличивает полезную, используемую в любой момент площадь палубы. У Aquador 28НТ внутри можно четко выделить три обитаемые зоны: носовые подпалубные помещения (как отмечалось, там

*Лодки разной конструкции
близки по водоизмещению*

Хорошие мореходные качества обеих моделей неоднократно были проверены на испытаниях в разных условиях.

Справа:
Открытая планировка модели Aquador 28НТ выглядит привлекательно и весьма функциональна.



не только спят; это еще и кают-компания, и приватное помещение рядом), небольшая навигаторская зона и, наконец, главная особенность планировки — «веранда с видом на море»: П-образный широкий и мягкий диван по правому борту и стол при нем, дающие возможность ночлега еще двоим гостям. Асимметрия компоновки относительно центрального прохода позволяет чувствовать себя здесь совершенно свободно. Левый борт отдан под служебные нужды: там и туалет, и «штурманский уголок», и довольно длинный камбузный блок, вмещающий холодильник, плиту, мойку. В общем, каждый квадратный дециметр площади использован с целью создания максимальных удобств для владельца катера и его гостей. Даже доступ в моторный отсек через люк в кокпите возможен только через кормовой «диванный уголок» при условии снятия стола со штатива.

У каждой модели есть свои неоспоримые преимущества

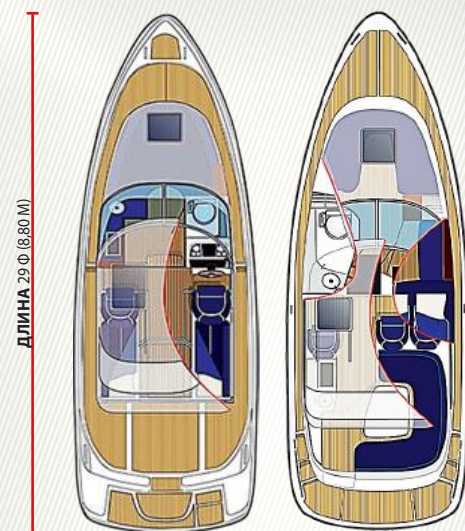
Совсем на других принципах организовано пространство закрытой версии. Среда комфортного обитания здесь сосредоточена внутри рубки, и возможность полностью раскрыть кормовую стенку-дверь, чтобы использовать кокпит для отдыха, — всего лишь приятное дополнение к основной функции наглухо запираемой рубки: служить надежным убежищем для экипажа в случае непогоды и долгих переходов по не приветливым северным водам, особенно осенью. Ради уверенного выполнения этой важной для безопасности мореходства функции конструкторам пришлось пойти на ряд компромиссов с удобствами пребывания на борту. Так, обеденный стол невозможно будет держать постоянно открытым: доступ к расположенным по борту койкам открывает люк в палубе рубки; чтобы устроиться на ночь, придется поднять по металлической стойке стол, поднять гидравликой палубу салона, перегородив центральный выход в кокпит. Чтобы устроить «ужин с видом на море», придется поработать с другим трансформируемым оборудованием: раскрыть заднюю стенку рубки, вставить опору стола в палубный стакан, вытянуть скамьи из-под диванов, возможно, накрыть кокпит тентом — тогда приятный вечер вам обеспечен. Но, несмотря на компромиссы трансформера, у судна в целом более развиты черты практичного морехода, к которым, помимо удобного и безопасного прохода вдоль бортов, а также надежно закрытой от непогоды рубки, отнесем и обособленный доступ в моторный отсек через большой люк в палубе кокпита. Результат таких решений нетрудно увидеть в таблице



ПАЛУБА РУБКИ

Очень интересное конструктивное решение: фрагмент палубы в рубке Aquadog 28С поднимается на гидравлике, открывая доступ к расположенным вдоль бортов спальным местам

ДОСЬЕ



	AQUADOR 28C	AQUADOR 28HT
ДЛИНА	29 Ф (8,80 М)	29 Ф (8,80 М)
ШИРИНА	10 Ф (3,10 М)	10 Ф (3,10 М)
ОСАДКА	3 Ф (0,90 М)	3 Ф (0,90 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ	4400	4200 Т
ЗАПАС ТОПЛИВА	350	380 Л
ЗАПАС ВОДЫ	80	95 Л
МОЩНОСТЬ ДВИГАТЕЛЕЙ	300–370 Л.С.	300–370 Л.С.
ВМЕСТИМОСТЬ	8 ЧЕЛ.	8 ЧЕЛ.
СПАЛЬНЫХ МЕСТ	4	6
КАТЕГОРИЯ RCD	«В»	«С»



На странице слева:
У модели Aquador 28C
камбузный блок находится
внизу, у 28HT — в кокпите.
Сказать, какой вариант
предпочтительнее,
затруднительно.

Носовая каюта Aquador 28HT
вполне комфортабельная для
ночлега двоих.

Сверху вниз:
У Aquador 28C носовая каюта
также выполняет миссию
второго салона.

Рулевые консоли Aquador 28C
(слева) и Aquador 28HT (справа).
При сопоставлении
изображений хорошо видна
разница в их конфигурации,
но оба варианта абсолютно
эргономичны.

характеристик: если 28HT одобрен на категорию плавания «С» (не далее прибрежных районов при волне не более 2 м), то 28C допускает продолжительные переходы открытым морем при высоте волны до 4 м. И это два практически одинаковых корпуса!

Тест-драйвы моделей, не раз проведенные за несколько лет их серийного выпуска, показывают, что обе лодки прекрасно справляются с назначенной производителем мощностью двигателей, надежно управляются в различных режимах движения и уверенно, не сходя с режима глиссирования проходят волну высотой до метра.

При геометрически одинаковых корпусах и совершенно разной планировке версии 28C и 28HT незначительно различаются водоизмещением: закрытый вариант тяжелее на 150–200 кг. Соответственно, при равной мощности моторной установки динамические характеристики обеих лодок будут близкими или даже равными, что подтверждают тесты. С двигателем Volvo Penta D6–350 и колонками DPH при 3550 об/мин максимальная скорость Aquador 28C равна 36,5 узлов, а 28HT — 36,2 узла. Этот незначительный «люфт» можно списать на условия испытаний: чуть больше волна, чуть сильнее ветер, чуть выше загрузка... В круизном режиме 3000 об/мин скорости 29,6 и 28,5 узла соответственно. Немногом разнится и расход топлива — 46,4 л/ч против 44 л/ч; это оборачивается разницей всего 20 миль в дальности плавания в пользу 28HT (225 миль и 245 миль). По динамике разгона обе модели одинаковы: для достижения скорости 20 узлов требуется около 8 с, для 30 узлов — 12 с.

Разумеется, шумность в открытой с кормы рубке больше; на слух это не уловить, но приборы показывают, что уровень шума у 28HT 80 дБА, тогда

как у 28C — 76 дБА (при закрытой двери в кокпит). Да и водяная пыль из кильватера, бывает, садится на кормовые диваны. Это неизбежная плата за желание владельца такой лодки ощущать большую близость к морю и солнцу, ради которого он и приобретает катер-хардтоп.

Итак, когда речь заходит о выборе комфортабельного моторного катера, в котором и самому находиться в радость, и гостей принять не стыдно, значение будут иметь не только размеры. Два судна с одинаковыми корпусами разработаны под разные задачи и демонстрируют во многом разные условия обитания. Катер-хардтоп Aquador 28HT, на борту которого сосуществуют и уютный мягкий салон, и открытая морскому воздуху площадка для отдыха теплой компании, и «удобства», без которых сегодня немыслима любая приличная лодка, показывает себя как предельно дружелюбная среда обитания. На нем можно весело проводить время в марине, можно умяться на пляж или к набережной гостеприимного приморского городка — делать все то, ради чего приобретается собственное прогулочное судно. Но если судно для его владельца — нечто большее, чем развлечение на выходных, если он проводит на воде более 200 часов за навигацию, выходя в море далеко, либо уходит на недели в дальний переход по непредсказуемым водам, ему лучше довериться более надежному и мореходному Aquador 28C. На первый взгляд, он чуть менее импозантен, но в итоге проявит себя как верный друг, способный подарить те же радости, что и «полуоткрытый» вариант, пускай и не сразу.

Жизнь — она долгая, и понятия о размерах лодки, а также об их форме (читай — типе) и значении всего этого у судоводителя-любителя могут меняться. Но в любом случае — форма всегда должна быть к лицу! MBV

ШВЕДЫ В АМЕРИКЕ

В XVII веке шведы открыли для себя Америку и даже создали там колонию-поселение в нынешних Нью-Джерси и Пенсильвании. А теперь Америку и американцев покоряют шведские яхты, что характеризует заокеанских яхтсменов (по крайней мере некоторых) как людей, ценящих хорошие парусники.

Текст **Джон Кристи** Фото **Najad**







В сознании многих почему-то укрепилось мнение об американцах как о снобах, предпочитающих все большое и исключительно свое. Большие автомобили, большие автобусы, небоскребы, биг-маки... Большое — да, но почему только американское? Например, мне нравятся парусные яхты из Европы, и я доволен своим Oyster 475.

Как-то, проходя под мостом Чесапик-Бэй, я обратил внимание на знакомый силуэт неизвестной мне Oyster, идущей навстречу. Всех «родственников» в округе я знал, а этот показался мне необычным. Яхта шла в сторону Аннаполиса, и когда мы поравнялись, я понял свою ошибку: это была новая Najad 570, некогда наделавшая много шума на выставке в Великобритании как раз из-за своего сходства с Oyster. Я считаю, что для шведской верфи, известной своими крепкими

лодками традиционной «шведской» архитектуры, создание Najad 570 наглядно продемонстрировало стремление к лидерству в конкуренции на рынке Европы и не только. Позже, увидев эту лодку в марине Истпорта, как раз напротив Военно-морской академии Аннаполиса, я как следует разглядел ее снаружи.

Парусники с центральным кокпитом не очень распространены у нас на восточном побережье, но мне они нравятся. При ближайшем рассмотрении палуба, несмотря на модные линии и артистичную (как на Jeanneau DS) рубку, оказалась также по-шведски крепко и ладно сработанной. Солидное палубное оборудование и рангоут Selden с гика-шкотом на ноке гика, ветровое стекло кокпита с большим доджером подтверждали скандинавское происхождение яхты и серьезность этого безусловно океанского морехода. Безупречность отделки и качество деталей на палубе подчеркивали большие панели из полированного красного (африканского, как потом выяснилось) дерева, обрамлявшие вход в салон. Честно признаюсь: чем внимательнее я разглядывал лодку, тем больше она мне нравилась и все меньше казалась похожей на Oyster.

*Чем внимательнее
я разглядывал лодку, тем
больше она мне нравилась*



САМУЗЕЛ

Размерами, отделкой
и оборудованием это помещение
не уступит многим аналогам
(по назначению) в домах на берегу



На странице слева:
Интерьер салона больше
напоминает таковой
на солидной моторной яхте.

Сверху вниз, слева направо:
Двойной камбузный модуль
в проходе к мастер-каюте
в корме.

Носовая каюта с верхним
световым (палубным) люком.

Мастер-каюта в корме; в одном
из вариантов компоновки
вместо нее предлагаются две
каюты.

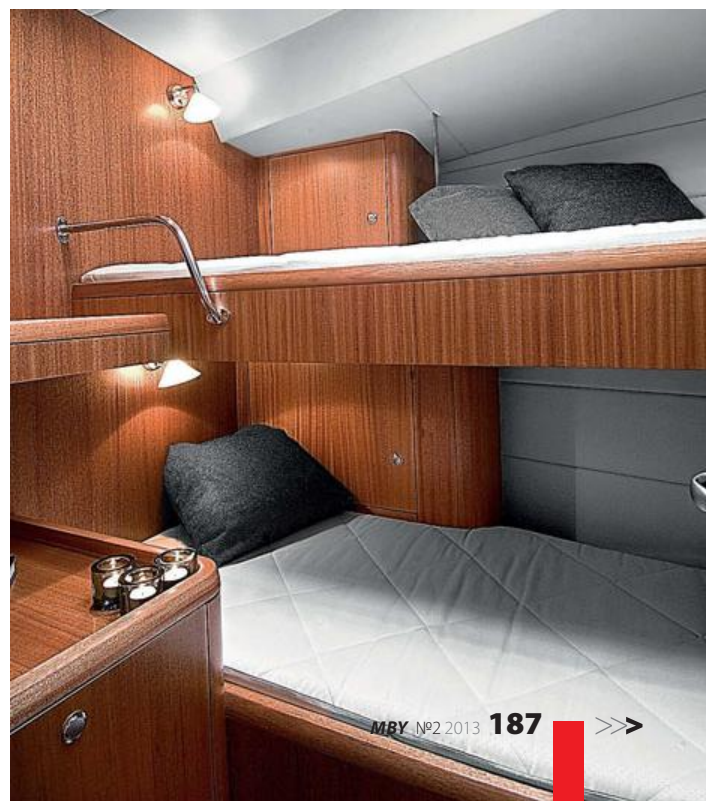
Одна из двух гостевых кают
с койками в два яруса.



В следующий раз я повстречал эту *Big Game* (так лодка называлась) уже на параллельных курсах. Погода была безветренной, и мы понемногу «моторили». Оказалось, что парни на Najad пришли своим ходом из Ньюпорта в Аннаполис на боат-шоу, а это, считай, 250 миль — не сухопутных, а наших, морских. Увидев мою неподдельную заинтересованность, они предложили опробовать лодку на воде прямо сейчас. Я согласился и тут же перешел к ним на борт, оставив на время и свой Oyster, и свою команду.

Владельцы этой Najad 570, безусловно, гордились лодкой и явно старались, чтобы она мне понравилась. Близился полдень, ветра было мало; я решил сначала осмотреться внутри, а потом, глядишь, и ветерок подует.

Первое, что я отметил на трапе в салон, — разительное сходство открывшейся картины интерьера с внутренним объемом 40-футового катамарана. Еще удивила ширина и обилие света. На мой взгляд, очень правильное решение — не загромождать пайол салона диванами и креслами, а «дать пространство». По левому борту — фирменный камбуз от Najad в проходе





На палубе Najad 570 властвует комфорт

в кормовую каюту и, конечно же, шикарная кровать-остров под высоким потолком в помещении — этого удалось достичь благодаря архитектуре центрального кокпита, освобождающего солидный объем в корме.

Впрочем, носовая каюта тоже была хороша: и островная кровать, и отличная освещенность. Мебель и отделка в интерьере, где в обилии присутствовало дерево и отсутствовали острые углы, — превосходного шведского качества, без намека на индустриальность изготовления. На лодке два гальюна, довольно просторных, с солидными и прочными на вид дельными вещами — как раз такими, чтобы не заботиться об аккуратном обращении с ними в океане...

Тем временем, как по заказу, к полудню прибежали тучки, сначала просто застывшие солнце, а потом и вовсе плотно укутавшие небо. Лодка, слегка накренившись, спокойно шла под



ПАНЕЛИ

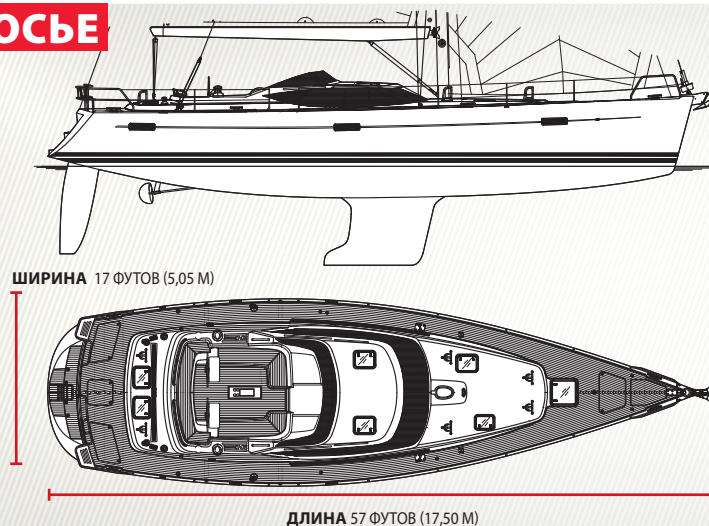
Панели из светочувствительных элементов на крыше рубки позволяют пополнить запас электроэнергии на борту

полными парусами; по приборам ветра было семь узлов. В Чесапик-Бэй ветер в основном дует вдоль вытянутого зеркала залива, и мы, посоветовавшись, решили сначала набрать наветренности в лавировку, чтобы потом «свалиться» в Аннаполис полным курсом. *Big Game* уверенно держала при умеренном ветре свои 45° к ветру, несмотря на грот на закрутке в мачту, который обычно не дает хороших лавировочных качеств. Рулилось легко: в кокпите два штурвала с карданной связью между ними и баллером.

Когда ветер слегка усилился, яхта неожиданно накренилась. Это несколько удивило: для 30-тонного парусника ветра явно маловато. Дальше — больше: чем выше мы забирались навстречу темному небу, тем сильнее становился ветер, и тем больше кренилась лодка. При ветре 16 узлов парусов было уже явно много, лодка стала зарываться носом, и пришлось взять чуть закрутки сначала на стакселе. «Что-то конструкторы слегка намудрили с корпусом», — подумал было я. Но тут парни стали рифить грот. Дифферент на нос ушел, лодка слегка выпрямилась...



ДОСЬЕ



ШИРИНА 17 ФУТОВ (5,05 М)

ДЛИНА 57 ФУТОВ (17,50 М)

ДЛИНА	57 Ф (17,50 М)
ШИРИНА	17 Ф (5,05 М)
ОСАДКА	9 Ф (2,70 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ	26 Т
БАЛЛАСТ	8 Т
ДВИГАТЕЛЬ	VOLVO PENTA D4-180 (174 Л.С.)
ЗАПАС ТОПЛИВА	1200 Л
ЗАПАС ВОДЫ	800 Л
КАЮТЫ/СПАЛЬНЫЕ МЕСТА	3-4/6-8
ДИЗАЙН	NORD WEST & NAJAD, JUDEL/VROLIJK & CO, RHOADES YOUNG
КАТЕГОРИЯ RCD	«А» (15 ЧЕЛ.)
ПЛОЩАДЬ ПАРУСНОСТИ	165 М²
ГРОТ (ОПЦ.)	89,6 М²
СТАКСЕЛЬ 105%	73 М²
ГЕННАКЕР (ОПЦ.)	229 М²
СПИНАКЕР (ОПЦ.)	232 М²
ВЫСОТА МАЧТЫ НАД ВЛ	25,5 М
WWW.NAJAD.SE	

Сверху:
Компоновка кокпита и расположение палубного оборудования оставляют его практически свободным, удобным для управления лодкой и отдыха.

Справа:
На такой большой лодке люди чувствуют себя спокойно даже при ходе с существенным креном.

С усилением ветра выросли и волны, но нашу Najad 570 это никак не тронуло: накренившись, она катила как по рельсам. Не знаю, какая погода обычно стоит на море на ее родине, в Швеции, но для нашего залива такой гладкий ход явно хорош. Яхта была оборудована геннакером, и экипаж *Big Game* решил продемонстрировать его в полной красе. Увалившись, они раскрутили грот и сделали поворот фордевинд. Благодаря длинному погону гика-шкота за задней стенкой кокпита с этим справился всего один человек по команде рулевого. Вообще, забегая вперед, скажу, что в одиночку мне управиться с яхтой не удалось бы, а вдвоем — в самый раз. Как только раскрутили геннакер, картина повторилась: на курсе в бакштаг лодка опять «клянула» носом. При полном уваливании, насколько позволяла геометрия нашего «шюта» (от английского shute — парашют. — Прим. МВУ), дифферент на нос пропадал, но стоило привести до бакштага, как эффект повторялся. Дальнейший привод до галфвинда опять выравнивал корпус, но тогда переставал работать геннакер и при постановке

стакселя дифферент опять увеличивался. Все это, безусловно, влияло на скорость, но только не на плавность хода.

Несмотря на подобные казусы, чем больше я находился на палубе, тем больше мне нравилась эта лодка. Своей респектабельной внушительностью что ли. Своей цельностью и величавостью хода. Ну, право же, нелепо требовать от роллс-ройса приткности в поворотах, как у заправского «дрифтера»! Так и на палубе этой Najad 570 — совсем не хотелось гоночной суеты и вполне хватало удовольствия от движения с комфортом по волнам. Единственное, что беспокоило, — штурвалы в кокпите можно было бы раздвинуть пошире; при крене проход между ними явно маловат, да и рулевому неплохо бы оказаться поближе к борту...

В итоге, когда подошли к Истпорту, я уже был фанатом этой яхты и пообещал привести на выставку всех своих друзей-яхтсменов. Мы пришли, им яхта тоже понравилась... А вы говорите, что американцы любят только свое, американское! **МВУ**

СЮРПРИЗЫ ГАРАНТИРОВАННЫ

Недавно завершившаяся традиционная рождественская регата Sydney – Hobart Yacht Race не обошлась без сюрпризов и рекордов. Она вообще без них никогда не обходится...

Текст **Ольга Селезнева** Фото **Карло Борленги, Дэниэл Форстер (Rolex)**







За звание самой сложной оффшорной парусной гонки в мире исторически сражаются командная кругосветка Volvo Ocean Race и одиночная Vendee Globe. Однако у них есть еще один «соперник». Только длина дистанции этой гонки выглядит просто смешной — чуть более 600 миль, а для участия в ней не требуется быть звездой парусного спорта или вкладывать миллионы. Это Sydney Hobart Yacht Race — ежегодная рождественская регата, стартовая из крупнейшего города Австралии с финишем в порту Хобарт на острове Тасмания.

Список яхт-участниц здесь традиционно разнообразен: от маленьких круизных Beneteau до гоночных Transpac 52 и даже таких ветеранов большого спорта, как Volvo 70. Побороться на дистанции могут как профессионалы, так и любители. Впрочем, и к тем и к другим

предъявляются весьма жесткие требования по части обеспечения безопасности, и вот почему...

ИСТОРИЯ

В 1944 году был основан знаменитый ныне Круизный яхт-клуб Австралии (Cruising Yacht Club of Australia, CYCA), а весной 1945 года один из первых его членов, художник Джек Эрл, задумал под Новый год совершить с семьей переход на Тасманию. В один прекрасный день на якорной стоянке в Сиднейской бухте он оказался по соседству с яхтой *Saltair*, «прописанной» на Тасмании, и решил расспросить соседей в отношении карт маршрута. А те взяли и составили Эрлу компанию, и когда ближе к старту эта компания разрослась до 9 яхт, один из отцов-основателей CYCA Питер Люк предложил заодно и погоняться. Никому тогда и в голову не могло прийти, что эскадренная прогулка обернется одним из знаковых событий парусного спорта. Однако на первые полосы газет участники дебютной гонки Сидней – Хобарт попали буквально сразу же.

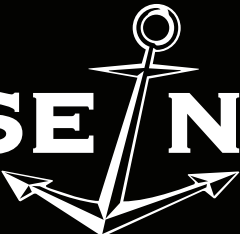


ФЛОТ

В Сидней – Хобарт традиционно участвуют самые разные яхты, от серийных Beneteau и Hanse до гоночных Transpac 52 и ветеранов большого спорта вроде Volvo 70. Если нет своей яхты, ее можно арендовать. Некоторые чартерные компании предлагают лодки, заранее подготовленные в соответствии с требованиями Sydney – Hobart Yacht Race, но нужно быть готовым к тому, что стоимость аренды будет выше среднестатистической и потребуются дополнительные расходы на страховку.

**Антирекорд прохождения
628-мильной дистанции —
11 дней 6 часов 20 минут**

ULYSSE NARDIN

SINCE 1846  LE LOCLE - SUISSE*



MAXI MARINE CHRONOMETER 43 мм – 266-67-3/43**

18-каратное розовое золото.

Доступны на золотом браслете или на каучуковом ремешке с вставками из розового золота.

WWW.ULYSSE-NARDIN.COM

Думская ул. 2, т. (812) 333-34-90
ул. Маяковского 1, т. (812) 273-51-59
Невский пр. 20, т. (812) 312-09-21
П.С., Большой пр. 46, т. (812) 235-07-66
Невский пр. 44 (Grand Palace) т. (812) 571-36-78

Бутик ULYSSE NARDIN в Санкт-Петербурге
ул. Большая Конюшенная, 12, тел. (812) 315-15-47

WWW.IMPERIAL-LTD.RU



CORUM

LA CHAUX-DE-FONDS · SUISSE

OFFICIAL TIMEKEEPER

 **ENERGY TEAM**
FRANCE

OFFICIAL CHALLENGER 34TH AMERICA'S CUP



Follow Energy Team on sailing.corum.ch



Санкт-Петербург
Думская ул., 2, т. (812) 333-34-90
П.С., Большой пр., 46, т. (812) 235-07-66
ул. Маяковского 1, т. (812) 273-51-59
Невский пр. 44, (Grand Palace), т. (812) 571-36-78
www.imperial-ltd.ru



На предыдущей странице:
Дистанция гонки — 628 миль. Флот выходит из Сиднейской бухты в Тасманово море, спускается вдоль юго-восточного побережья Австралии и через Бассов пролив подходит к восточному побережью Тасмании. Свернув в залив Сторм, яхты заходят в устье реки Деруэнт и финишируют в Хобарте.

Вверху:
На мысе Саус Хэд традиционно собираются толпы зрителей, провожающих регату. Яхта *Ichiban* (Farr 52) из числа фаворитов гонки. Название лодки переводится с японского как «Номер 1», однако в этот раз *Ichiban* пришла шестой (11 по гандикапу), хотя многие в ее экипаже имеют за плечами более 10 гонок Сидней — Хобарт.

Ragamuffin Loyal — главный соперник *Wild Oats XI* в борьбе за первое место — у скал острова Тасмания.

26 декабря 1945 года, в Boxing Day — день, когда принято распаковывать коробки и свертки с рождественскими подарками, 9 разномастных круизных яхт вышли на старт в бухте Сиднея. В небе над ними летел британский военный самолет: благодаря дружеским связям участникам гонки удалось привлечь авиацию для обеспечения безопасности регаты — все-таки это было еще время без GPS и мобильных телефонов. Предосторожность оказалась не лишней: уже на следующий день гоночный флот накрыл сильнейший шторм с 50-узловым ветром и проливным дождем.

Пока 8 экипажей героически сражались с волнами и ветром, а летчики докладывали журналистам и обеспокоенной публике, что потеряли несколько яхт из виду, вышеупомянутый Питер Люк почел за благо поставить свою яхту *Wayfarer* на якорь, укрывшись за скалами острова Броли, к югу от Сиднея. Он съездил на берег позвонить волновавшейся семье, вернулся на борт, после чего команда наготовила впрок огромную кастрюлю рагу из всего имевшегося на борту мяса (холодильников на яхтах тогда еще тоже не было, а шторм обещал быть долгим) и преспокойно завалилась спать.

В точном соответствии с выражением «нормальные герои всегда идут в обход», экипаж *Wayfarer* даже не подозревал, что в данный момент устанавливает так никогда и не побитый «рекорд» гонки Сидней — Хобарт по времени прохождения дистанции: 11 дней 6 часов и 20 минут. Для сравнения: в наши дни яхтам-лидерам на это требуется менее двух дней, самые последние подтягиваются максимум на пятые-шестые сутки. Но, несмотря на серьезно выросшие скорости, далеко не все современные яхты способны без потерь пережить сюрпризы, которые преподносят Тасманово море и Бассов пролив.

КАТАСТРОФА

В гонке 1998 года на второй день после старта в Бассов пролив пришел холодный фронт. Юго-восточное побережье Австралии посреди лета засыпало снегом, ветер в море достигал 70 узлов, а волны — 20 м. Из 115 стартовавших яхт финишировать по правилам смогли лишь 44, судьба остальных оказалась незавидной. Статистика такова: 5 яхт затонули, встретив на своем пути мощнейший водяной смерч; погибли 6 человек, из воды и с поврежденных



Sydney – Hobart Yacht Race — любительская регата, но требования к квалификации участников весьма высоки

судов подняли вертолетами 55. В спасательной операции, ставшей самой крупной за всю историю Австралии в мирное время, участвовали 27 судов австралийских ВМС, а также 35 вертолетов и самолетов, военных и частных.

Именно после этой трагедии были серьезно ужесточены правила, касающиеся численности, возраста и квалификации членов гоночных экипажей. Экипаж должен включать не менее шести человек. К гонке допускаются лица только старше 18 лет. Минимум 50% членов экипажа должны иметь сертификаты о прохождении курса выживания в море (Yachting Australia Safety, RYA Sea Survival Course и т.п.). По крайней мере двое на борту должны иметь сертификаты о прохождении курсов первой помощи (Senior First Aid Certificate) либо быть практикующими врачами; столько же людей должны обладать лицензией радиооператора. Шкиперу рекомендуется иметь яхтенные права классом не ниже Offshore...

Это далеко не все требования — ознакомиться с ними полностью можно на сайте регаты www.rolexsydneyhobart.com. Там же помещены требования по оснащению яхты спасательным



НАГРАДЫ

Кубок Tattersalls Cup — главный австралийский парусный трофей — получает яхта, выигравшая гонку Сидней – Хобарт по гандикапу, а та, что первой пересекла линию финиша (обычно самая большая и новая лодка), довольствуется титулом line honours. Разумеется, победителям достаются и часы Rolex: компания спонсирует гонку с 2002 года

и другим оборудованием, и будьте уверены: все тщательно проверяется перед стартом представителями гоночного комитета, ведь повторения трагедии, в которой обвинили руководство яхт-клуба и местное метеобюро, не хочет никто.

Таким образом, хоть номинально гонка Сидней – Хобарт и доступна для всех — флот разделен на дивизионы по размерам и типам яхт, допускаются даже charterные лодки с соответствующим оснащением, — участие в ней вовсе не походит на прогулку под парусом. Если решитесь, будьте готовы не только все тщательно спланировать, но и подписать бумагу, что за свои жизнь и здоровье ответственность несете только вы сами. Поверьте, это не простая формальность.

СИДНЕЙ — ХОБАРТ – 2012

68-я по счету регата традиционно стартовала 26 декабря. Гонку, как обычно, провожали толпы зрителей и журналистов: люди находились и на берегу, и на всем, что способно держаться на плаву в Сиднейской бухте. Лидером флота на старте предсказуемо выступила знаменитая *Wild Oats XI* — 100-футовая супермакси



На странице слева:
Яхта *Loki* (Reichel Pugh 63), пятая
на финише и вторая
по гандикапу, у берегов
Тасмании.

Вверху:
Дебютанты гонки, команда
Peugeot Surfrider на яхте
Beneteau 45, вполне довольны
и 28-м местом по гандикапу.

Справа:
84-летний Боб Отли, владелец
яхты *Wild Oats XI*, шкипер
команды Марк Ричардс
и Патрик Ботелье (Rolex
Australia) с трофеями.



австралийского винодела Боба Отли. Лидером она и осталась до самого финиша, выиграв гонку уже в шестой раз и второй раз показав сразу три главных достижения (первая яхта на финише, первая по гандикапу и новый рекорд времени прохождения дистанции). В этот раз *Wild Oats XI* побил собственный рекорд 2005 года, придя почти на 17 минут быстрее (1 сутки 18 ч 23 мин и 12 с). На последнее мало кто рассчитывал, учитывая прогноз погоды, однако *Wild Oats XI*, способная развивать скорость до 25 узлов, начала все же опережать контрольное время на ключевом участке дистанции — в Бассовом проливе. На следующий год Отли полон решимости снова прийти первым, чтобы повторить пока не побитое достижение яхты *Morna* (позднее — *Kurrewa IV*), которая сделала это 7 раз, при этом дважды побив рекорд прохождения дистанции.

«Локальные» победители регаты определяются и в каждом из множества дивизионов. Здесь весьма интересно наблюдать за результатами небольших серийных яхт: так, в дивизионе IRC3 первые три места заняли яхты Beneteau First — неплохая реклама верфи!

Всего для участия в Sydney – Hobart Yacht Race 2012 было заявлено 77 яхт. Одну (*Wild Thing*, 2003 год постройки) дисквалифицировали еще до старта — то ли за недозволенную модификацию, то ли за непредоставление документов, подтверждающих соответствие изменений требованиям. В гонке Сидней — Хобарт «Дикой штучке» особенно не везет: после победы в 2003 году она успела побывать второй, третьей и уже четырежды сходила с дистанции по разным причинам.

На второй день из гонки выбыла одна яхта, потом еще четыре: у всех технические проблемы в условиях 45-узлов ветра; кроме того, по отзывам членов команд, при шквалах видимость падала до 100 м. В общем, ничего необычного для Sydney Hobart Yacht Race, разве что погода на этот раз была не самая приятная — ветрено и холодно. Тем не менее в желающих поработать и померзнуть за собственные деньги недостатка нет, ведь выиграть эту гонку — действительно серьезное достижение. А самое главное — условия и погодные сюрпризы регаты таковы, что надеяться на победу может едва ли не каждый. Даже мы с вами! МВУ

ЦЕНА РИСКА

Кругосветную одиночную гонку Vendee Globe с результатом чуть более 78 суток выиграл дебютант Франсуа Габар на яхте *Macif*, тогда как половине флота из-за аварий вообще не удалось дойти до финиша.

Текст **Евгения Бакунова** Фото **Vendee Globe**





Эта гонка лишний раз подчеркнула ее исключительную сложность и тот факт, что в классе назрели перемены. Кроме того, что Габар стал самым молодым победителем в истории Vendee Globe, он сумел на 6 суток улучшить рекорд гонки, установленный Мишелем Десжуайо в 2009 году. Плавание заняло у Габара 78 сут. 2 ч 16 мин и 40 с. Как яхтсмену, который прежде не выходил в море в одиночку более чем на 20 дней, удалось выиграть сложнейшую гонку? Этот вопрос еще долго будет интересовать многих. До старта на талантливого 29-летнего протеже Десжуайо обращали внимание, однако уверенная победа в гонке в один миг превратила аутсайдера в мировую звезду. В отличие от Габара, Армель Ле-Клеаш входил в число тех, кому прочили победу. В прошлой Vendee Globe он был вторым, и на этот раз его лодка *Banque Populaire* финишировала второй, отстав от *Macif* всего на 3 ч 17 мин. Столь малый разрыв между лидерами на дистанции в 28 000 миль — еще одна сенсация регаты. За всю гонку расстояние между ними не превысило 274 мили, а Индийский океан соперники прошли практически на виду друг у друга, будто это был кругосветный матч-рейс.

Понятно, что причина победы Габара кроется не только в его исключительных качествах: это и результат работы опытной команды под руководством Мишеля Десжуайо — единственного, кому удалось выигрывать Vendee Globe дважды. Как говорит сам маэстро, победа на 80% зависит от подготовки. Это не только постройка и подготовка лодки, но и парусный гардероб, авторулевые, программное обеспечение и, конечно, бесценный опыт. Говорят, что Габару помогало «секретное оружие» — уникальный штормовой стаксель из прочного и легкого волокна Cuben. Парус, рассчитанный на сильные, даже свыше 50 узлов, попутные ветра, придумал и использовал Десжуайо в прошлой гонке, когда победил. Имея столь солидную базу, Габару надо было выполнять свою часть работы, и он отлично с ней справился. В отличие от соперников, Габар практически не сообщал о технических сложностях или поломках. На видео с дистанции он всегда выглядел свежим и бодрым. Но мы-то знаем, что в Vendee Globe легко не бывает! О сложностях гонки Габар рассказал уже после финиша:

«Что было по-настоящему трудным, так это обилие технических проблем, которые надо решать. Каждая из них сама по себе может быть не столь сложной, но они возникают не по одной,

Франсуа Габар на шесть дней превзошел достижение своего учителя



а пачками, и решать их надо быстро. Ты решаешь их, и тут же возникают новые, и так без конца. Ночь — самое сложное время. Особенно трудной выдалась последняя ночь: ветер 40 узлов, волна и плотный трафик — грузовые суда, рыбацкие лодки. Впереди всего сотня миль, и нет ничего обиднее, чем потерять все на финишной прямой. Поэтому я старался быть предельно осторожным».

Габар смог избежать фатальных поломок, постигших его соперников. В первые две недели после старта с дистанции сошли 7 участников. Совсем драматические события развивались на обратном пути в районе Азорских островов. Сначала *Paprec Virbac 3* Жан-Пьера Дика, шедшего на тот момент третьим, потеряла киль. Надо отдать должное шкиперу — ему удалось предотвратить опрокидывание яхты и, заполнив балластные танки, продолжить путь, хоть и с меньшей скоростью. Пока Жан-Пьер Дик преодолевал бурный Бискай на лодке без кия, Алекс Томсон

ушел вперед и закончил гонку четвертым. Публика встретила Дика овациями, каких не было даже у чемпиона: здесь понимают, что значит пройти 2650 миль в Северной Атлантике без кия. Чуть позже у тех же Азор потерпела аварию яхта *Acciona*. После спасения испанский шкипер Хавьер Сансо рассказал, что его лодка перевернулась внезапно; он оказался в воде, вплавь добрался до транца и активировал спасательный плот, в котором стал дожидаться спасателей.

И *Acciona*, и *Paprec Virbac 3* — яхты новейшего поколения *Open 60*, таких в гонке было всего шесть. Из них с дистанции сошли четыре, а две пришли на финиш раньше всех. Столь крайние результаты говорят о том, что цена риска становится слишком высокой, а вопрос надежности лодок и их соответствия условиям гонки выходит на первый план. Неприятная серия крупных поломок, включая четыре поврежденных кия, — лишнее тому подтверждение. А началось все с яхты *Safran* Марка Гилемо, которая потеряла свой новый и баснословно дорогой титановый фальшкиль практически сразу после старта. Поначалу шкипер заявил об ударе о препятствие, чуть позже он уже не был уверен в этом, а эксперты начали говорить о производственных дефектах.

Нынешние лодки, более легкие и быстрые, не столь надежны для кругосветки

На странице слева: Благодаря накопленному преимуществу и правильной тактике Жан-Пьер Дик (*Paprec Virbac 3*) смог финишировать четвертым на лодке без фальшкиля.

На странице справа, сверху: Все яхты *Vendée Globe* были оборудованы фото- и видеокамерами. Так что наблюдать за участниками гонки можно было в любой момент времени.

Внизу: Старт и финиш *Vendée Globe* в этом году посетили около полутора миллионов человек.



ФРАНСУА ГАБАР: Я не знаю, захочу ли когда-нибудь вновь пойти в эту гонку. Сейчас у меня такого желания нет. Чтобы участвовать в Vendée Globe, оно должно быть непреодолимым, иначе все станет похожим на наказание — опасное и вредное для здоровья.

Потом гидравлику киль заело у Джереми Бейу (яхта *Maitre CoQ*). Затем далеко не в запредельных погодных условиях сломалась мачта у Саманты Дэвис (*Saveol*), а перед самым финишем потеряли киль упомянутые выше *Paprec Virbac 3* и *Acciona*.

С каждым новым поколением лодки Open становятся легче, а число фатальных поломок растет — достаточно взглянуть на статистику аварий. За последние пять лет яхты этого класса около 20 раз лишились мачты. С момента драматической Vendée Globe 1996–97 года, когда три лодки потеряли киль и шкиперов спасали в Южном океане, подобные проблемы на Vendée Globe случались еще 15 раз. В другой кругосветке — Volvo Ocean Race — в трех последних гонках проблем с киллями не возникало, а Vendée Globe вот уже 10 лет не может справиться





с этой напастью и продолжает проводить спасательные операции в океане. Дискуссия о необходимости пересмотра правил класса идет уже давно. Но ассоциация IMOCA и шкиперы не находят общего мнения, важные решения не принимаются, и гонки в этом уникальном классе теряют участников. Впрочем, эти и другие проблемы класса, включая развитие Open 60, теперь будет решать британский бизнесмен сэр Кейт Миллз — к нему перешли коммерческие права на гонку. Учрежденная Миллзом компания Open Sports Management будет работать вместе

РЕЗУЛЬТАТЫ VENDEE GLOBE

Франсуа Габар — 78 сут. 2 ч 16 мин 40 с

Армель Ле-Клеаш — 78 сут. 5 ч 33 мин 52 с

Алекс Томсон — 80 сут. 19 ч 23 мин 43 с

с ассоциацией класса, популяризировать его в новых регионах. С Миллзом связывают определенные надежды — в парусных проектах он участвует не в первый раз. А пока Open 60 борется за выживание. В прошлой гонке Vendee Globe 16 из 30 стартовавших гонщиков выступали на новых лодках. В этот раз из 20 шкиперов лишь шестеро смогли позволить себе такое. Высокую цену яхт не оправдывает небольшое количество регат, в которых они участвуют. Vendee Globe и Barcelona World Race остаются, по сути, единственными значимыми мировыми событиями в календаре класса. Поэтому в планах Миллза не только сокращение бюджетов команд, но и создание новых регат.

Пока идеи Миллза принимаются с интересом. Однако IMOCA — клуб в большой степени французский и индивидуалистический, так что вряд ли процесс популяризации класса пойдет гладко и быстро. **МВУ**

Вверху:
Франсуа Габар: «Я горжусь своей лодкой Macif, и в процессе гонки мы нашли с ней общий язык. Vendee Globe позволяет нам гоняться на фантастических машинах!»

В центре, слева направо:
Оборудование Macif. Внутри своей лодки Габар перед стартом не пускал даже близких друзей.

Мишель Десжуйо — тренер и наставник Габара — первым поздравил его с победой.

SALE

SENSE 50

SALE

SENSE 50

SALE



фото
100% мои

SORED

WWW.MYMARUSIA.COM

CENS

Здравствуй!

*Меня зовут My Marusia.
Я Beneteau Sense 50.*

В последнее время отношения с моим владельцем очень изменились, и мы приняли решение расстаться... Это сложный шаг для нас обоих, и теперь я ищу себе нового и верного спутника в жизни.

Я - само совершенство. У меня белый корпус и арка с двумя солнечными батареями, тиковая палуба, потрясающий домашний кинотеатр, один киловатт звука в кокпите, а также полная система навигации Raymarine. Я безумно хозяйственная, у меня есть посудомоечная и стиральная машины с сушкой, обогреватель салона и кондиционер, печь СВЧ и многое другое...

В повседневной жизни я довольно скромная и ношу «Генакер», а иногда «Штормовой стаксель», а для особых случаев у меня есть алый «Code 0». Я безумно соскучилась по крепким мужским рукам и ветру в моих парусах.

Если ты любишь яхтинг, ценишь комфорт и надежен, я готова стать твоей!

твоя Маруся



Цена: **400 000 €**

Порт стоянки :
Контакты брокера:
Комплектация на сайте:

Porto Montenegro (Тиват / Черногория)
sale@mymarusia.com / +7 921 445 40 49
www.mymarusia.com

КЛАСС SB20

Настоящее и будущее

Российский флот класса SB20 в 2012 году совершил серьезный прорыв. Похоже, он нашел свою нишу в отечественном парусном спорте, а на международной арене выступления российских команд стали настоящей сенсацией.

Текст **Иван Бендзиля** Фото **Пресс-служба Ассоциации класса SB20**



Активность российского флота SB20 радует обилием регат и наградами. В прошлом году флот вырос почти вдвое и сейчас насчитывает 30 вымпелов. Такая динамика заложена в самой философии класса. Быстрые на воде, легкие в вооружении и демократичные лодки набирают популярность на наших акваториях.

В начале 2012 года российская Ассоциация класса SB20 провела тренировочные сборы в Португалии, которые завершились чемпионатом Ассоциации. А в мае начались победы экипажа президента Ассоциации Олега Жеребцова (Лука/Клочко/Степанова) в Англии. Сначала была регата весенней серии в Хэмпле, далее последовал Vice Admirals Cup, а кульминацией стала победа в Открытом чемпионате Великобритании в июне. Крупнейшее национальное первенство класса в Портленде собрало «сливки» британского флота. Среди 45 вымпелов были гости из Италии, Бельгии и Нидерландов. Чемпионат стартовал при ветре

до 20 узлов, а далее раздуло свыше тридцати; ветер сопровождался непривычно низкой температурой и дождем... В Портленде Team Russia с первого дня шла в лидерах, набирая минимум очков. Несмотря на неудачный последний гоночный день, запас прочности позволил нашей команде удержаться на первой строчке зачета.

Далее, в течение всего лета и начала осени на акватории яхтенного порта «Геркулес» регулярно проходили гонки — этапы Кубка Ассоциации и Кубка Санкт-Петербурга. «Каждые две недели что-то происходит на воде. Такой ритм выглядит оптимальным и позволяет держать форму», — сказал Олег Жеребцов, комментируя насыщенность календаря.

Центральным событием сезона стал Открытый чемпионат России класса SB20 в августе в Санкт-Петербурге. Солидное число стартовавших лодок, именитые яхтсмены в экипажах — настоящий праздник паруса! Состав участников был действительно всероссийским: Москва, Санкт-Петербург, Владивосток, Воронеж, Таганрог...



В ГОНКЕ

На старт Чемпионата России – 2012 вышли 19 лодок, тогда как в 2011 году участвовало всего 7 вымпелов. Увлечение яхтсменов классом SB20 растёт, и спрос на аренду лодок превышает предложение

То, что SB20 — лодка демократичная, подтвердило присутствие женской команды и спортсменов разных возрастных групп в экипажах. Чемпионат объединил и яхтсменов, проявивших себя в разных классах. На старте были представители российских команд класса RC44, «Драконов», олимпийцы — действующие и ветераны. Отсутствие ветра не позволило сполна удовлетворить жажду борьбы, но в пяти гонках определились победители в общем зачете и зачете непрофессионалов. Чемпионом стал бесспорный фаворит — экипаж Team Russia; удивило серебро недавно созданной команды Владимира Просихина (Мартемьянов/Басалкин), хорошо известного по гонкам классов RC44 и IRC. Бронзу получили опытные яхтсмены-олимпийцы, постоянные участники соревнований класса SB20 — команда Алексея Мурашкина (Фролов/Игнатенко).

«Сейчас можно смело сказать, что класс SB20 в России состоялся; в 2013 году мы рассчитываем собрать не менее 30 участников, — делится планами Олег Жеребцов. — А в 2014 году флот может насчитывать до 50 вымпелов!»

На сентябрьском чемпионате Европы в Медемблике, на знаменитом озере Эйсселмейр, большая часть из 13 гонок прошла при сильном ветре и волне. Здесь, впервые на столь престижном соревновании, Россию представляли шесть экипажей (всего было 43 лодки).

«Приятно видеть на регате такого высокого уровня много российских экипажей, — отметила Анна Басалкина (команда Aquaholics, RUS3140. — Прим. МВУ). — Еще приятнее, что лодки с RUS на гроте находятся среди лидеров!»

Team Russia сразу возглавила таблицу и удержала позицию до финала. Когда 27 сентября иностранная пресса сообщила о победе россиян в чемпионате, комментарий рулевого Team Russia Родиона Луки был краток: «Всё супер! Было тяжело, однако мы выстояли!» Эта победа над сильнейшими гонщиками мира стала сенсацией сезона.

Team Russia на чемпионате мира получила «бронзу»!



Можно смело сказать: класс SB20 в России состоялся!

Неплохо завершил первенство Старого Света и экипаж Анны Басалкиной, начав гонки с первой тройки; затем был ряд неудачных приходов по сильному ветру, но опытная спортсменка сумела вернуть свою лодку к первой десятке зачета...

А в начале декабря прошел чемпионат мира — в Австралии, на Большом Барьерном рифе, где ранее никто из европейского флота не гонялся. Незнакомая акватория уравнивала все титулы и звания и давала преимущество местному флоту. Удаленность чемпионата обусловила сокращение числа участников. Обычно первенство мира в классе SB20 собирает не менее 100 вымпелов; в Австралию смогли приехать только 49 экипажей из 9 стран; две лодки были российские.

Team Russia (Лука/Жеребцов/Кириллук/Клочко) на чемпионате выступали на новой лодке, которую требовалось настроить и разогнать. Но со второго гоночного дня команда возглавила турнирную таблицу и, несмотря на старания титулованных соперников, к середине чемпионата увеличила отрыв от ближайшего преследователя на 7 очков. Сложности начались в предпоследний день соревнований. В последней гонке дня Team Russia пришла вне первой десятки, тогда как ближайшие соперники показали хорошие результаты. Лидер австралийского флота, многократный чемпион мира в классе Laser Гленн Бурк поднялся на 2-е место и сравнялся по очкам с Team Russia. А на 3-е место в тот день, проигрывая паре лидеров всего два очка, вышел действующий чемпион мира класса SB20, британский экипаж Гоффа Карвета.

В последний день соревнований ветер был 7–9 узлов, позже он усилился до 14 узлов. Течение на акватории постоянно выносило лодки на фальстарт... Team Russia пришла второй после Гленна Бурка, Карвет был третьим.

В решающей гонке Гофф Карвет пришел вторым, Team Russia — шестыми, австралийцы — седьмыми. Это привело к редчайшей ситуации — равенству очков у трех экипажей, и победителя чемпионата определяли по первым приходам. У Карвета их было



три, у Бурка — два, а у Team Russia — один. Так и сложилась первая тройка чемпионата, и впервые в истории класса появился трехкратный чемпион мира — Гофф Карвет (2008, 2011, 2012).

Aquaholics дебютировали здесь в сложных условиях — новый экипаж, акватория, сильные соперники. Тем не менее яхтсмены (Басалкина/Басалкин/Савченко/Сорокина) закончили чемпионат на 8-м месте общего зачета; в отдельном зачете женщин-рулевых Анна Басалкина оказалась лучшей и получила специальный приз.

В начале января была одобрена идея проведения чемпионата мира 2014 г. класса SB20 в Санкт-Петербурге. «Выбрать лучшую среди заявок от Германии, Ирландии, Португалии и России было нелегко, — признается Эдуард Руссо, Президент международной Ассоциации класса SB20. — Российская заявка показалась нам наиболее интересной... Там хорошие яхтсмены, отличная база... Также нам всегда интересно соревноваться на новых акваториях!»

Но еще до этого будет реализовано много инициатив. Десяток команд уже готовятся к зимнему чемпионату Ассоциации в Португалии; национальный календарь полон соревнований, а к чемпионату мира 2013 г. во Франции готовится большая российская делегация. МВУ

На первом развороте:
Team Russia в гонке
на чемпионате мира
в Австралии.

Сверху вниз:
Гонки яхт класса SB20 всегда
полны динамики.

Залог победы — максимальная
концентрация всего экипажа.



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

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

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

Лодки Minor сделаны для скандинавского климата, продуманы до мельчайших деталей, их функциональность и удобство порой сложно оценить сразу – но понимание обязательно приходит в процессе эксплуатации.



minor 25
Offshore



minor 28
Offshore



minor 31
Offshore



minor 34
Offshore



minor 36
Offshore

Jonacor
marine

197022, Санкт-Петербург,
Песочная наб., 18, литер А, пом. 5Н,
+7 921 909 56 55 +7 (812) 702 47 70
info@jonacor-marine.ru www.jonacor-marine.ru



БЛИЖЕ К МЕЧТЕ

Как получить от яхтинга только лучшее?
Довериться профессионалам!



Брокерская компания International Boat Centre (IBC) основана в 1989 году в живописном порту Кала д'Ор на юго-восточном побережье острова Майорка. Сегодня IBC является крупнейшим специалистом в области покупки и продажи яхт, чартера и постпродажного сопровождения судов на Балеарских островах (Майорка, Менорка, Ибица). За четверть века IBC завоевала солидную репутацию, которая покоится на личном внимании и серьезном ведении дел — двух столпах бизнеса, помогающих лучше понять «цену» денег и обязательств. Если вам нужно купить или продать яхту, организовать техническое обслуживание или уход за судном, выгодно его застраховать или осуществить доставку в нужное место, найти стоянку, сдать или взять лодку в чартер — в двух офисах IBC (в Пальма-де-Майорке и Кала д'Ор) вы найдете команду дружелюбных профессионалов, которые возьмутся за решение этих задач. Они могут общаться на русском, английском, немецком, французском или хорватском языках — серьезный плюс для яхтенного бизнеса, где встречаются самые разные люди, а непонимание нюансов может обойтись слишком дорого.

ПОКУПКА И ПРОДАЖА

IBC International является эксклюзивным дистрибьютором на всей территории Испании бренда Majesty — подразделения верфи Gulf Craft, базирующейся в Дубае. Эта верфь с 30-летней

*IBC Int. — крупнейшая
брокерская и чартерная
компания на Майорке*



Вверху:
Флайбридж яхты
Majesty 125.

В центре:
Офисы IBC International
расположены в Пальма-де-
Майорке и порту Кала д'Ор.

Внизу: Открытая зона отдыха
в кормовом кокпите яхты
Majesty 125.





историей и годовым производством в 500 судов занимает около 65% рынка стран Азии и Ближнего Востока. IBC взяла на себя задачу сделать бренд Majesty известным и в Европе, тем более что все предпосылки для этого имеются: большой выбор моделей, выгодное соотношение цены и качества, индивидуальный подход к проектированию и постройке больших яхт. Модельный ряд Majesty на сегодня включает две линейки: семь моделей серийных флайбриджных яхт длиной от 44 до 88 футов и шесть суперяхт в диапазоне от 101 до 151 фута. Суперяхты строятся уже по принципу semi custom, когда серийным является только корпус, а техническое оснащение и дизайн интерьеров разрабатываются индивидуально для каждого заказчика. Дальность хода до 4000 миль позволяет им совершать трансокеанские переходы, при этом яхты в состоянии достигать высоких для «дальнобойных» судов скоростей — более 20 узлов. Большие Majesty пока редкие гости на Средиземноморье, но несколько яхт уже можно увидеть на Лазурном берегу и Балеарских островах. Также посмотреть на них вживую в Европе можно будет и на боат-шоу в Каннах и Монако осенью 2013 года, ну а пока компания IBC готова организовать для потенциальных заказчиков посещение верфи и тест-драйвы в Дубае. Еще один бренд, которым занимается IBC, — культовые австрийские лодки Frauscher.

Это в полном смысле продукт категории Hi-End: скоростные спортивные катера для водных лыж, вейкбординга и стильных прогулок. Запоминающийся дизайн и возможность оснащения гибридными пропульсивными установками обеспечивают Frauscher прочное место на яхтенном рынке.

БРОКЕРАЖ И ЯХТЕННЫЙ СЕРВИС

24 часа на связи с клиентом — так можно описать рабочий график сотрудников компании IBC. Это означает, что, потратив немалую сумму на покупку яхты, вы не останетесь наедине с теми заботами, которые обязательно появляются у судовладельца. Для вашей яхты будет подобрана подходящая стоянка на Средиземном море, в том числе и на весьма «дефицитной» в этом смысле Майорке, где IBC готова предложить клиентам на выбор более 20 стояночных мест. Будет организована доставка яхты, подбор квалифицированной команды, гарантийное и постгарантийное техническое обслуживание судна.

*Помимо новых судов, IBC
Int.предлагает десятки яхт
для вторичной продажи*



На странице слева, сверху вниз:
Расположенный у побережья
Ибицы частный остров Тагомага
можно взять в аренду. К вашим
услугам уединенная вилла,
собственный пляж и стоянка
для яхты.

На этой странице, сверху вниз:
Яхта Majesty 125.

Катер Frauscher Lido 1017.

Специалисты ИВС готовы общаться на пяти языках, в том числе на русском

Все это касается не только упомянутых брендов Majesty и Frauscher. В «портфеле» компании — десятки яхт самых разных брендов для вторичной продажи, так что перед началом нового яхтенного сезона еще можно успеть подобрать себе лодку любых размеров: от небольшого катера до суперяхты. Если яхта у вас уже есть, но вы не используете ее постоянно и хотите на ней заработать, ИВС организует чартер-менеджмент с оформлением всех необходимых лицензий для коммерческого использования судна.

ЧАРТЕР И ОТДЫХ

Разумеется, вы и сами можете взять яхту в чартер. Этим занимается одно из подразделений ИВС — компания Yacht Life, готовая предложить в аренду более 40 самых разных судов: моторных и парусных, однокорпусных и катамаранов, в диапазоне длин от 7 до 80 метров. При этом сроки аренды максимально гибкие — от 1 дня. В соответствии с вашими предпочтениями специалисты Yacht Life готовы предложить подходящий маршрут путешествия или

разработать его вместе с вами. Все, что является приятным и необходимым дополнением к отдыху: экскурсии, рестораны, машины или вертолеты, цветы и шампанское — тоже входит в сферу компетенции Yacht Life. Яхты до 50 футов длиной можно арендовать по принципу bareboat — для самостоятельного плавания; крупные суда сдаются со шкипером или с экипажем, который обеспечит клиенту полный комфорт во время путешествия, начиная от высокой кухни на борту и заканчивая посещением самых красивых уединенных мест, куда можно дойти морем. Одно из таких мест — частный остров Тагомага в полумиле от Ибицы. На острове есть единственная вилла, собственный пляж и стоянка для яхты — и все это только в вашем распоряжении: на день, на неделю или... на сколько угодно!

Осуществить мечту? Почему бы и нет, если есть те, кто поможет в этом профессионально.

IBC Mallorca

Продажа / дистрибуция яхт

www.ibcmallorca.com

info@ibcmallorca.com

Tel.: +34 971 707150

Яхты в аренду / отдых

www.yacht-life.net

info@yacht-life.net

Tel.: + 34 608 626625

ВЗРЫВНАЯ СМЕСЬ

В этой лодке просматриваются черты разных типов, причем смешаны они так органично, что впору говорить о Chaparral 327 SSX как о зачинателе отдельного класса прогулочных судов.

Текст **Михаил Романов** Фото **Chaparral**



Большая интегрированная кормовая платформа — хорошая площадка для любителей купаться

Глубокий и прекрасно организованный носовой кокпит, неожиданный на лодке такой длины

Хардтоп, защищающий от солнца и дождя, входит в базовую комплектацию

Как показывает статистика, bowrider — наиболее популярный в США тип лодок. Модель 327 SSX создавали для обладателей небольших лодок-bowrider, которым потребовалось судно покрупнее (допустим, изменились личные обстоятельства или появилось желание осваивать акватории посolidнее) и такое, чтобы можно было заночевать на борту или с комфортом переждать дождь. Но Chaparral 327 SSX может заинтересовать и владельцев крупных круизеров, которым нужна открытая лодка, пусть покороче, но все же с каютой.

Чаще всего, если уж человеку надо что-то солиднее, чем bowrider, он покупает express cruiser. Размеры и компоновка таких лодок допускают путешествия на неделю или даже две для семьи или двух пар. Но вот ведь казус: многие используют круизеры вовсе не для путешествий, а для приятного развлечения на воде днем или вечером; их гоняют, как лодки выходного дня, только большие и дорогие, и значительная их часть постоянно ночует у родного причала.

Осознав эти парадоксы, верфи США и Европы стали понемногу упрощать интерьеры таких круизеров. Так, у некоторых моделей каюты оказались тесными; на многих «американцах» носовой каюте придали статус салона с потенциалом для ночлега. В результате лодки стали неоправданно дорогими при покупке и эксплуатации, поскольку их размеры, водоизмещение, мощность, запас мореходности,

сложные системы (а за все это заплачено!) в полной мере не использовались.

При помощи 327 SSX верфь Chaparral решила освоить сразу две рыночные ниши. Этот большой bowrider оказался привлекательным для тех, кто хочет иметь лодку такого типа больших размеров, да еще с каютой. С другой стороны, владельцы крупных круизеров, интересующиеся более экономичным судном, получают таковое, да еще с большим числом открытых зон.

Компоновка и использование объемов 327 SSX решены сразу в двух плоскостях. Два кокпита, две консоли (рулевая — у правого борта); между ними — проход из основного кокпита в носовой: все это относится к типу bowrider. А вот планировка и оснащение каюты — уже express cruiser. Прежде мне не встречались лодки подобного дизайна, посему предлагаю пройтись по ней, оценить наиболее удачные технические решения, а также понять, тянет ли она на новый тип.

«Фишка», которая делает Chaparral 327 SSX столь примечательной, — это определенно каюта. Помещение в полную ширину корпуса, расположенное в нос от миделя, под палубой носового кокпита, перед рулевой консолью. Вход туда устроен через «штурманскую» консоль на левом борту; высота при входе 1,68 м. В каюте с иллюминаторами по бортам находятся диван, из которого получается широкая двуспальная лежанка (1,98 × 0,88 м), и кухонный модуль напротив со встроенным экраном ТВ. Посередине, там, где проход из кормового кокпита в носовой,



потолок обнижается (1,16 м), а подле дивана он опять становится высоким (1,82 м). В помещении есть и туалетный отсек с душем (высота 1,47 м). Отметим также кондиционер, платяной шкаф, развлекательный центр, приличную обивку из Ultraleather.

Стеклопластиковый хардтоп со встроенными светильниками-светодиодами накрывает кокпит и двухместные сиденья за изогнутым ветровым стеклом в стальном обрамлении — у рулевой консоли и на противоположном борту. Еще места в кокпите — это угловой диван вдоль левого борта и за сиденьем у рулевой консоли. Вместо него можно заказать ветбар с мойкой, холодильником и кулером. Здесь же, в кокпите, на левом борту устанавливается съемный столик и формируется обеденная зона. Часть дивана на транце имеет сиденье, обращенное в корму; при нажатии клавиши электрический привод опускает подушки, и образуется большая и широкая лежанка, а все вместе с палубой поднимается также электроприводом, открывая доступ к двигателю.

Вся корма с большой интегрированной транцевой платформой являет собой отличное место для купания и загара. О спортивности лодки говорит и рым на транце для крепления фала воднолыжника или вейкбордиста, а также

«бубличников» и «бананчиков». В корме несколько рундуков: глубокий в палубе самоотливного кокпита предназначен для аккумуляторных батарей, и там еще остается место для вейкборда, лыж и надувных «игрушек». В закрытом рундуке на транце хранится кабель берегового питания.

Рулевая консоль 327 SSX с максимально симметричным расположением приборов на панели выглядит фантастически; поначалу она кажется излишне сложной, но потом с ней осваиваешься. По центру удобно стоит опциональный картплоттер 5209 Garmin GPS, остальные приборы на панели тоже читаются легко; к установленному под углом управлению двигателями рука тянется непроизвольно. Крышка приборной панели слегка выступает, чтобы гасить блики. Приятная отделка винилом под кожу с акцентом на алюминиевые детали. Двухместный удобный диванчик у рулевой консоли регулируется, его высоты достаточно для хорошего обзора даже без bolstera (а он есть). Сиденья Chaparral вообще выглядят вполне индивидуально: простеганная спинка создает ощущение, что находишься в дорогом автомобиле. Но сиденье на левом борту не отодвигается, и дверь в каюту можно открыть только при поднятом bolsterе.

В носовом кокпите двухместное сиденье на правом борту и лежанка на левом: можно сидеть, индивидуально отрегулировав спинки, или лежать, установить стол или убрать его — все

Вверху:

Большой кокпит оборудован всем необходимым для приятного времяпрепровождения в море.

На странице справа, сверху вниз, слева направо:

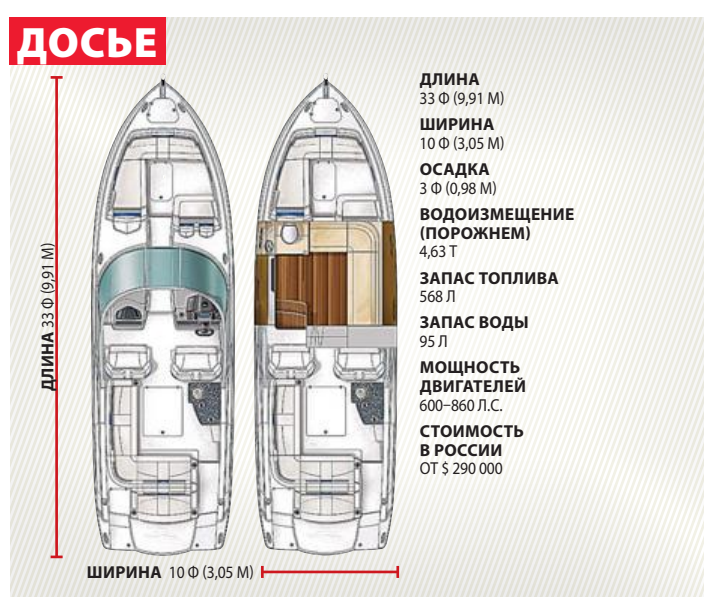
Вход в каюту. Слева виден камбузный блок в ТВ-панелью на фасаде.

Каюты, как видим, довольно большая — по площади и объему — и неплохо оборудованная.

Панель рулевой консоли изобилует приборами и датчиками, но разобраться со всем этим подготовленному человеку вполне по силам.

Приятно удивляет обилие рундуков в носовом кокпите: они есть под каждым сиденьем.

Chaparral 327 SSX — лодка совершенно нового типа



ДИВАН

Диван в корме оснащен электроприводом и раскладывается в довольно большую лежанку, на которой приятно загорать

довольно типично. Под подушками устроены рундуки; носовое сиденье скрывает рундук-кулер, и через него можно пройти дальше в нос, к электрическому якорному шпилью (опция). В палубе самоосушаемый рундучок с крышкой на газовых амортизаторах.

У Chaparral 327 SSX в стандарт включено оборудование, у других брендов относящееся к опциям: хардтоп, механизм раскладывания дивана в корме, транцевые плиты с индикатором положения, привод люка моторного отсека, стерео (у рулевой консоли, в носу и на транце) и пр. В то же время, понимая разнообразие предпочтений владельцев, производители оставляют список опций достаточно широким, чтобы можно было дооборудовать лодку под специфические требования. Кому-то понадобится генератор на 3 кВт и кондиционер, другие захотят ветбар с холодильником в кокпите... Да пожалуйста!

Ходовые и мореходные качества Chaparral 327 SSX должны быть на уровне. Высокая килеватость «глубокое V» на значительной длине усиленного кевларом стеклопластикового корпуса (на транце 22°) обеспечит этой Super Sportboat по возможности мягкий ход в беспокойном море и вместе с относительно высоким бортом позволит пассажирам оставаться сухими.

Большая ширина корпуса означает не только удобство для гостей на борту, но и объем моторного отсека для мощных двигателей. Вариантов пропульсивной установки, состоящей

Каюта на такой открытой модели — необычное решение

из двух двигателей с угловыми колонками, много: от моторов 5,7 л (300 л.с.) до 8,2 л (430 л.с.), Volvo Penta или MerCruiser, некоторые с джойстиком. При массе почти 4,6 т скорость с такими мощностями оказывается приличной. По данным тестов, два стандартных MerCruiser 5.7 I 350 MAG DTS по 300 л.с. (с катализатором, колонки Bravo III) дают 43 узла. С более мощными 8.2 I MAG DTS HO (2 × 430 л.с.) и такими же колонками скорость достигает 49,7 узла при 4900 об/мин. Лодка выходит на глиссирование уже при 2500 об/мин (около 20 узлов), на экономичном режиме 3000 об/мин скорость около 32 узлов позволяет иметь запас хода свыше 180 миль.

Chaparral 327 SSX — это «пограничная» лодка: и семейный bowrider, и почти спортивный круизер, и лодка выходного дня, защищенная хардтопом, наделенная мореходным корпусом и каютой, где можно заночевать. В лодочном дизайне вырисовался новый тренд, нечто среднее между bowrider, deckboat и cuddy cabin. На верфи Chaparral его называли Super Sportboat, и хотя еще рано судить о его успехе, эта лодка явно заслуживает внимания. Первое признание: едва появившись на рынке, Chaparral 327 SSX получила премию NMMA (National Marine Manufacturer Association) за инновационный дизайн. Совершенно заслуженная награда. МВУ

Широкий сдвижной люк —
полезное устройство на лодке
любого типа



Прочность
стеклопластикового
корпуса заложена
в сэндвичевой
конструкции
с применением
дивинисела

УРОКИ ПРАКТИЧНОСТИ

В конце прошлого лета на боат-шоу в Хельсинки компания Finn Marin представила новую 33-футовую модель линейки своего сравнительно молодого бренда Grandezza. Там, на выставке, мы и познакомились с этим красивым, практичным катером.

Текст Алексей Максимов Фото Finn Marin



Безопасность нахождения на носовой палубе гарантируют высокий релинг, поручни и тиковое покрытие

Проjekt хардтоп-круизера Grandezza 33 OC разработала финская компания Idis Design, которая уже успела отличиться в катерном сегменте, предложив ряд интересных концептов. Новая модель после недавних удачных премьер других лодок бренда — Grandezza 27 DC и 39 CA (флагман линейки) — снова удивила совершенно «не северной» внешностью. Хотя сформулировать особенности катера для высоких широт трудно (разве что отметить закрытую рубку, теплоизоляцию корпуса и наличие отопителя), но Grandezza 33 OC внешне выглядит как вполне себе лодка для Средиземного моря. Помимо открытой в корму надстройки (дверей нет), об этом просто вопиют ее масштабное остекление и большой сдвижной люк с прозрачными вставками в крыше. Можно, конечно, допустить, что соотношение высоты надводного борта и бортового остекления у «южных» лодок

иное, но это, уверен, скорее вопрос дизайнерских предпочтений.

Общая компоновка вполне традиционна: кокпит с рулевой консолью, динеттой и камбузом наверху, две каюты и санузел внизу. Под это описание подойдут сотни моделей, так что надо дать пояснение, в чем особенная практичность Grandezza 33 OC. Как всегда, дело в деталях. В то время как американцы (да и некоторые европейские верфи тоже) часто проектируют внизу каюту-салон и примыкающее к ней «лежбище-гробик за занавеской», финны организовали две изолированные, немаленькие по площади, полноценные каюты. При такой длине лодки размещение камбуза и динетты наверху, в кокпите, позволило сделать каюты довольно просторными, поместить там, помимо двуспальных кроватей, еще и диваны, а также обеспечить достаточно места для вещей пассажиров. Решение не революционное, но дающее массу выгод. В первую очередь, не всегда

приятные кухонные запахи при готовке тут же будут улетать за борт, не беспокоя обитателей кают. А на воздухе «проза быта» воспринимается совершенно по-иному...

Чтобы завершить с каютами, добавлю, что высота подволока в носовой вполне приличная, свет проникает через шесть бортовых иллюминаторов, а в кормовой, в изголовье стоящей поперек кровати, находится большое окно-иллюминатор. Между каютами поместили галюн, особенностями которого я считаю прозрачную выгородку душа, скамью, под которой находится унитаз (удобно и функционально), дизайнерские умывальник в форме чаши и смеситель.

*Grandezza 33 OC
обладает современным
дизайном и отличными
характеристиками*



Сами финны так объясняют свой подход к выбору размеров и дизайну обитаемого пространства. Каюты — чтобы только спать, а кокпит — чтобы жить в остальное время: общаться, любоваться морскими пейзажами, купаться, питаться... Короче, делать все то, что вы привыкли делать на воде.

В кокпите, где, естественно, стоишь в полный рост, три функциональных центра. Организация поста управления подчиняется всем правилам эргономики. Монитор картплоттера, управление моторной установкой, линейка циферблатов, все клавиши-переключатели расположены удобно. Двухместное сиденье у обтянутого кожей дизайнерского штурвала двигается вперед-назад и оборудовано подножкой. Темно-серая панель и тонированные боковые стекла должны эффективно поглощать солнечные блики.

Вместительную U-образную динетту на правом борту — диван на несколько человек и стол — можно преобразовать

в лежак на полную длину, для чего потребуется опустить стол. В камбузном модуле на противоположном борту обращает на себя внимание складная крышка (почти как у пианино). В опущенном положении она дает достаточно рабочего места, а в открытом — дополнительное «пространство для маневра» получается за счет съемной деревянной столешницы, которая опирается на откинутое вперед штурманское кресло. Оборудован камбуз весьма неплохо: двойная мойка, холодильник/морозильник, варочная керамическая поверхность — уместилось все, кроме ящиков для столовых приборов и посуды, которые обнаруживаешь под динеттой и сиденьем рулевого.

В целом интерьеры простые, однако вполне стильные. Для деревянных элементов, помимо тика, применена древесина ореха под глянцевым лаком, обивка мягкой мебели и подушки изготовлены из Silvertex. Прежде мне не доводилось сталкиваться с этим напоминающим искусственную кожу материалом, так что пришлось поинтересоваться специально. Оказалось, при его производстве используются ионы серебра, что обеспечивает защиту от бактерий.



Специальное покрытие защищает материал от пятен и истирания, придает ему влагоустойчивость и маслостойкость. Материал легкий в чистке и уходе — моется смоченной в мыльной воде губкой.

Практичность лодки замечаешь и в самой корме. В транце устроен рундук для кранцев и швартовов, который открываешь с кормовой платформы; по отформованным ступеням легко поднимаешься в кокпит и чтобы пройти в нос, например, к лежаку для загара; релинг высокий и прочный, поручни на надстройке (снаружи и внутри) поставлены так, как требуется руке. А удлиненный свес надстройки над кокпитом не только надежно защищает от солнца или дождя — он служит и для крепления тента-обноса, с которым кокпит оказывается полностью закрытым (это к вопросу о «северных лодках»).

*У этой финской лодки
совсем «не северная»
внешность*



На странице слева:

При высокой насыщенности кокпита оборудованием в нем остается достаточно свободного места.

Кухонный модуль в «боевом» состоянии (видна дополнительная рабочая поверхность).

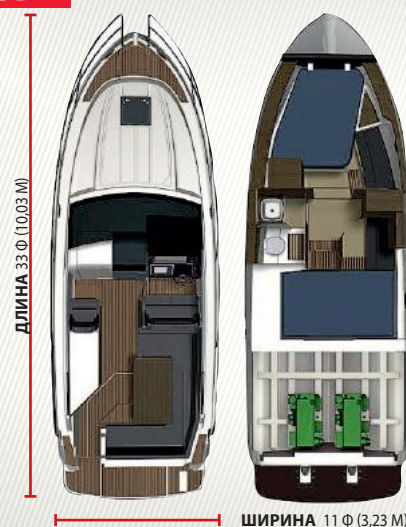
Сверху вниз:

Носовая каюта с кроватью и диваном.

Центром зрительного притяжения рулевой консоли являются штурвал и монитор картоплоттера.

Столовая посуда и приборы остроумно спрятаны под сиденья кокпита.

ДОСЬЕ



ДЛИНА
33 Ф (10,03 М)
ШИРИНА
11 Ф (3,23 М)
ОСАДКА
4 Ф (1,20 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
4800 Т
ЗАПАС ТОПЛИВА
480 Л
ЗАПАС ВОДЫ
120 Л
МОЩНОСТЬ ДВИГАТЕЛЕЙ
330–440 Л.С.
ВМЕСТИМОСТЬ
8 ЧЕЛ.
СПАЛЬНЫХ МЕСТ
4+2
КАТЕГОРИЯ RCD
«С»

Теперь о мореходных качествах, к которым, как известно, относится и скорость. Перед отправкой с верфи каждая Grandezza проходит серию тщательных проверок в соответствии с программой тестирования. Однако данные заводского тест-драйва пока не публиковались, да и в августе в Хельсинки опробовать лодку мне, к сожалению, не удалось.

Тем не менее могу отметить: при скромной категории района плавания «С» корпус Grandezza 33 OC имеет форму «глубокое V» (21° на транце), что принципиально важно для повышения мореходности при такой длине и водоизмещении лодки.

Выбор моторной установки достаточно широк: это дизели Volvo Penta, сопряженные с угловой колонкой — «одиночки» D6–330/370/400 EVC-EC или «спарки» D3–200/220 EVC-EC (цифры означают мощность в лошадиных силах). Первые работают с колонкой DPH, вторые — с DP-S и могут быть оборудованы джойстиком, удобство которого при управлении лодкой, особенно в тесной марине, не требует обоснования. В рекомендуемом (не самом «заряженном») варианте с двигателем D6 мощностью 370 л.с.

У Grandezza 33 OC кокпит привычно разделен на три функциональные зоны

максимальная скорость по расчетам достигает 35 узлов, круизная — 25–28 узлов. Зная удельный расход топлива на этом режиме (при 3000 об/мин — около 48 л/ч), можно предположить, что дальность плавания превысит 250 миль даже при запасе 10%.

Grandezza 33 OC, этот вполне современный по дизайну, оборудованию и характеристикам спортивный круизер, может составить конкуренцию любой лодке такого типа любого маститого бренда. Лодка, бесспорно, практичная, что проявляется в планировке, подборе того же оборудования, в характеристиках и массе «умных» деталей и мелочей, которые в море оказываются вовсе даже не мелочами. А то, что она нарушает бытующие представления о «северной лодке»... Может быть, они устарели и грядущее глобальное потепление диктует новые тренды? **МВУ**

Приятно удивила богатая стандартная комплектация судна. В список входят транцевые плиты, керамическая плита Wallas, дизельный обогреватель Webasto на 3,5 кВт (как и плита, питающийся, полагаю, из общего топливного танка), камбузный блок в кокпите, сдвижной люк в крыше рубки, система горячего водоснабжения, тик на платформе для купания, в кокпите и боковых проходах, душ в туалете и на транце, а также ковры в носовой каюте и даже кожаный штурвал. И много чего еще, полезного и даже необходимого — из шкиперского имущества и декоративного оформления лодки. К опциям (также безусловно полезным) относятся подруливающее устройство, носовая и кормовая электрические швартовные лебедки, подсветка купальной платформы и светодиодные огни на палубе в кокпите. Неплохой расклад на «обязательную» и «произвольную» программы!

УНИВЕРСАЛЬНЫЙ МОРЯК

Действительно ли Marino APB 27,
заявленная как универсальная
лодка, таковой является?

Текст **Петр Шестаков** Фото **Кари Вилен, ОУ Marino AB**

Внешней привлекательности
лодке добавляет «серый
металлик» в оригинальной
цветовой гамме корпуса



ВИДЕО



<http://goo.gl/4hVly>



Необычный по форме и конструкции привальный брус на практике оказывается весьма эффективным

Три пары реданов и сильная скула обеспечивают приличную скорость и динамическую остойчивость

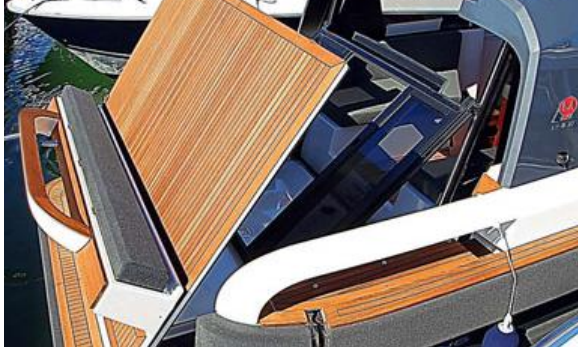
В последнее десятилетие наблюдается интересное явление. Мало того, что продолжают появляться новые лодки, они оказываются наделенными новыми свойствами. Речь, конечно же, не о том, что теперь они способны на какие-то чудеса. Просто мореходные лодки становятся мореходнее, скоростные — более быстрыми, универсальные — еще более полезными для решения самого широкого круга задач. Вместе с этим лодки остаются принадлежащими своим классам и типам, но для выделения их особенностей в названиях иногда добавляют индексы. Так появились лодки всепогодные AWB (All Weather Boats), спортивно-разъездные SUB (Sports Utility Boats), многоцелевые APB (All Purpose Boats). К последним и относят свою продукцию финские судостроители из компании Marino.

Я проводил тест этой интересной лодки некоторое время назад в Турку вместе с коллегами из немецкого журнала Skipper, и мне есть что сказать. В Европе известны верфи, которые активно внедряют на своих лодках трансформируемые конструкции, однако то, что демонстрирует Marino APB 27, удивляет и даже восхищает.

Внешне это вполне привлекательный небольшой круизер с эффектной рубкой, отличающейся остеклением нестандартного контура и мягкими, изящными линиями. Стеклопластик, из которого выполнена лодка, конечно, не пластилин, но позволяет добиться практически любых сложных форм, при этом сохраняются их логичная четкость и лаконичность, за которыми читаются прочность и надежность конструкции.

Главное отличие лодок типа hardtop от лодок sedan — это наличие дверей в кокпит, дающих рубке с ее постом управления и сиденьями защиту от внешней среды. В акваториях с прохладным климатом закрытая рубка предпочтительнее, но если солнце решит нас побаловать, надо открывать двери. На небольших лодках кормовые двери обычно сдвижные или на петлях; на крупных моторных яхтах встречаешь и двери, вертикально уходящие под палубу. На Marino APB 27 двери тоже исчезают при нажатии клавиши, только... Словами сложно описать непростую кинематику процесса, замысловатую траекторию, которую описывает стеклянная кормовая переборка со сдвижными секциями, переходя из почти вертикального положения в горизонтальное и прячась под вставшую дыбом (конечно, по вашей воле!) тиковую палубу кокпита. Все это занимает менее полминуты, происходит мягко, плавно, бесшумно. Забыл спросить, сколько стоит этот фокус и можно ли сэкономить, поставив двери попроще. Но сам

*Новаторство финской верфи
снискало ей немало наград
за Marino APB 27*



по себе трюк эффектный — и внешне, и с позиций инжиниринга.

После переборки приходит черед исчезать стеклянным фрагментам в крыше, и в рубку может заглянуть солнце. За ними открываются сдвижные боковые двери... Только что мы рассуждали о лодках hardtop и sedan, а получили почти полный open — во как!

Новый трюк — транец можно откидывать назад (правда, уже вручную), и тогда кокпит становится огромным тиковым пляжем, площадкой для дайверов с тонной их оборудования, «кузовом» для перевозки негабаритных грузов или... Дальше фантазируйте сами! Кокпит неглубокой и может показаться недостаточно безопасным на ходу. Но скажите, а что там делать, когда катер скачет по волнам? Вот и я не знаю.

У Marino APB 27 еще много нестандартных запатентованных решений. Например, широкий и объемный привальный брус (пенный материал под ворсистым покрытием). Сейчас уже не вспомню: то ли покрытие это совсем не промокает, то ли сохнет быстро, но в сочетании с плотным упругим «пенопластом» внутри работает классно! Помимо этого привального бруса, есть второй, поуже, который охватывает и транец. Но вот вопрос: на палубе совершенно не видно швартовных уток, а как же без них?! Есть такие утки — и весьма крепкие, только они спрятаны: в корме — за узкими бортовыми банками (скорее декоративной зашивкой борта) и в рундуках носовой палубы. Швартовы или веревки кранцев

проходят через окантованные металлом щели в привальнике по периметру лодки, сверху для надежности закрытые своеобразным полуклюзом.

В носу пространства много, но присесть негде, разве что на борт. Вот чего не удастся, так это обойти лодку по периметру: притопленная носовая палуба переходит в бортовые потопчины за фальшбортом (ширина около 200 мм), и они заканчиваются у дверей еще до миделя. Но это не столь важно: как справиться со швартовыми и кранцами, мы уже знаем.

Внутри обнаруживаешь не менее изобретательную компоновку. Под боковыми сиденьями ловко спрятаны койки (2,00 × 0,95 м), частично уходящие под кокпит. Чтобы залезть там, всего-то надо поднять подушки сидений, и это хорошо: вас не замурует неожиданно опустившаяся на гидравлике внутренняя платформа, как было с одним моим приятелем на совершенно другом катере совсем другого бренда. Приличная носовая каютка на двоих находится за сдвижной запираемой дверью. Это важно: на борту нет выгороженного галюна — он устроен под сиденьем в каюте, так что если кому-то приспичит, придется попросить всех выйти. Сама по себе каюта довольно высокая, хотя мне показалось, что лежать там удобнее, чем сидеть.

Рулевая консоль внешне очень привлекательна: вся в дереве, радиальные поверхности; комбинированный картплоттер/GPS установлен на консоли, стрелочных приборов минимум. Двухместное сиденье рулевого на пьедестале двигается вперед и назад, что удобно, а в пьедестале находится мини-камбуз (плитка и холодильник; мойка спрятана под диваном левого борта). Просто сидеть друг напротив друга на бортовых диванах и смотреть друг другу в глаза — занятие довольно скучное, но у причала,



РУНДУКИ

Вот такие рундуки устроены на носовой палубе. Там можно хранить швартовы и другое шкиперское имущество. Окантованные металлом прорези в бортах предохраняют поверхности от истирания веревками кранцев

За лаконичной четкостью форм читаются прочность и надежность конструкции



На странице слева, сверху вниз:
Последовательная трансформация, когда лодка hardtop становится лодкой open с большим и свободным кокпитом.

Носовая каюта — конечно, не апартаменты, но места для ночлега для двоих достаточно.

Вверху:
Диван перед рулевой консолью в положении «на ходу». Обратите внимание на размеры подножки.

Несложная по конструкции и компоновке приборная консоль, которая при этом выглядит дизайнерской.

когда в рубке установлен и накрыт стол, перекинута спинка сиденья у приборной панели и образовалась тесная компания... Ну, вы меня поняли!

На тестовой лодке стоял самый большой по проекту дизель Volvo Penta D4 мощностью 300 л.с. с угловой колонкой DPH, который довольно быстро разогнал лодку до 34 узлов без особого напряжения для корпуса или нас, экипажа. Лодка глиссировала уже при 2200–2400 об/мин (скорость около 18 узлов). Волны в акватории не было, так что пришлось «вышивать» на спутном следе фотоолочки. Волну высотой до метра наш «универсал» проходит мягко: корпус умеренной килеватости с выраженной скулой, тремя парами реданов и довольно полными носовыми ватерлиниями ведет себя предсказуемо. Обзор с места рулевого отличный благодаря широкому лобовому стеклу, низкой линии бортовых окон и полной прозрачности в корме. Ходовой дифферент также оказался в норме.

Многоцелевых лодок много, только не все они одинаково удобны. А чем Marino APB 27 не «универсал»? Прокатиться на выходных куда-то, совершить короткое путешествие на 2–3 дня, дайвинг, рыбалка... Стиль отдыха на воде меняется: бешеный ритм жизни и любимая — от рассвета до заката — работа оставляют не так много времени для удовольствий, в том числе и водных.

Новаторство компании Marino заслуженнонискало ей немало наград, а сама концепция Marino APB 27 была отмечена аж 7 раз! В числе побед — серебряная медаль Boat of the Show (Хельсинки, 2009 г.), золотая медаль Boat of the Show (Стокгольм, 2009 г.), премия Motor Boat of the Year в номинации «Высшая похвала» (Лондон, 2010 г.), Boat of the Year (Арендаль, Норвегия, 2011 г.). Вот так! **MBY**



ДОСЬЕ



ДЛИНА
26 Ф (8,20 М)
ШИРИНА
9 Ф (2,90 М)
ОСАДКА
3 Ф (1,00 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
3,2 Т
ЗАПАС ТОПЛИВА
290 Л
ЗАПАС ВОДЫ
50 Л
МОЩНОСТЬ ДВИГАТЕЛЯ
200–300 Л.С.
СПАЛЬНЫХ МЕСТ
4
КАТЕГОРИЯ RCD
«С»/«В»

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛЬ Volvo Penta D4 (300 л.с.) при 3500 об/мин, 4 цилиндра, 3,7 л, дизель

РЕЖИМЫ	ECO	FAST	MAX
Об/мин	1500	2000	2500
Скорость	8,8	14,2	22,5
Расход	7,6	14	25
Миль/л	1,2	1,0	0,9
Дальность	313	261	235
УРОВЕНЬ ШУМА, дБА	72	75	76

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 спасательного плота). Температура воздуха +20 °C, волнение 1 балл.

REGAL 2550

Тестируем скоростной катер cuddy cabin от известной американской верфи.

Текст **Антон Черкасов** Фото **Антон Черкасов и Regal Boats**





С теста этого катера начался первый день международной встречи дилеров и яхтенных журналистов, которую раз в два года проводит верфь Regal Boats (США). Осмотрев симпатичную компактную лодку у причала, я попросил капитана скорее выйти в море, чтобы успеть как следует погонять на узком фарватере, пока он не заполнился другими судами. Вода за транцем вспенилась, и лодка легко скользнула в направлении острова Санибель, словно щит, прикрывающего материк от высоких и мощных волн Мексиканского залива.

Команду «Марш!» бензиновому мотору Volvo Penta объемом 5,7 л и мощностью 320 л.с. не пришлось повторять дважды: уже через пять секунд Regal 2550 выпрыгнул на глиссирование, а спустя еще полминуты несся во весь опор со скоростью 44 узла — самое то, чтобы хорошенько проветриться! Встав к штурвалу, я принялся проверять, на что способен этот скоростной катер, и был весьма удивлен. Лодка с обычной транцевой колонкой сходна по управляемости с самым шустрым водометным катером-буксировщиком. Стремительный разгон, резкое торможение и смена курса — на все эти маневры Regal 2550 выдает моментальный отклик, только держись! Помимо «живого» двигателя, таким поведением он обязан фирменным обводам корпуса FasTrac, геометрия которого обеспечивает вентиляцию днища через поперечные реданы. Верфь заявляет, что на крейсерской скорости катера с FasTrac на 25% быстрее и на 30% экономичнее конкурентов с обычным корпусом. От себя скажу, что при килеватости корпуса на транце 21° управляется Regal 2550 замечательно. На высоких скоростях катер почти не образует волн и сохраняет минимальный дифферент на корму, для поддержания которого даже не нужны транцевые плиты — хватает лишь изменения положения колонки.

Верфь предлагает на выбор два варианта бензиновой моторной установки Volvo Penta с колонкой DuoProp мощностью 300 и 320 л.с., или 300-сильный двигатель MerCruiser 350 MAG с колонкой Bravo III. Кстати, приятно удивляет организация моторного отсека и доступа к двигателю: под широким центральным люком (он расположен под кормовым диваном) двигатель и аккумуляторные батареи лежат как на ладони,

*Regal 2550 разгоняется
до 44 узлов менее
чем за минуту*



поэтому проверить уровень масла и долить его при необходимости не составит труда. Кроме того, если вы планируете перевозить Regal 2550 на автоприцепе, надо учесть следующее. При стандартном (рассчитанном на корпус-моногодрон) трейлере для спуска лодки на мелководье потребуются дополнительные усилия, так как поперечный редан не может преодолеть маленькие ролики. Многие производители трейлеров учитывают этот момент и предлагают модели с увеличенными в диаметре роликами.

Погоняв катер по узкому фарватеру, который был ограничен не только мелкой водой, но и повсеместными знаками «Manatee zone», предупреждающими о близких пастбищах морских коров, настало время оценить обитаемость и удобство эксплуатации Regal 2550. Приборная консоль аккуратно обтянута винилом и смотрится весьма солидно. В удобном кресле за штурвалом комфортно откинуться на спинку и вести лодку на крейсерской скорости по гладкой воде. Единственным недостатком, который обнаружился на посту управления, стала не очень удобно расположенная рукоятка управления двигателем: она слишком вынесена назад, отчего правая рука постоянно напряжена. Помимо основных приборов, в базовой комплектации присутствуют эхолот и морская стереосистема Fusion — без музыки такой катер представить сложно, не так ли?

На высоких скоростях катер сохраняет минимальный дифференциал на корму

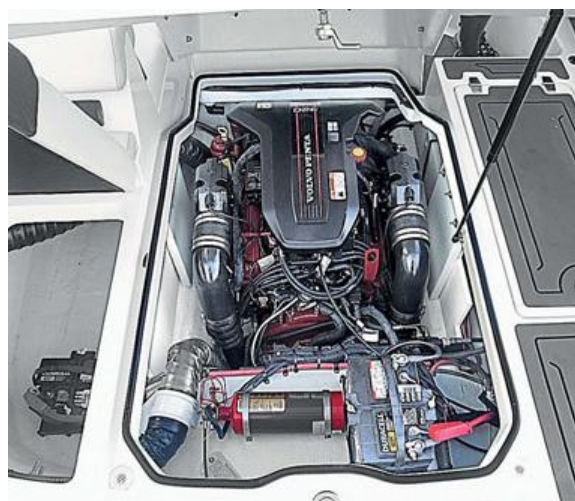
Regal 2550 хоть и наделен носовой каютой, но ориентирован в первую очередь на активный дневной отдых (вместимость 8 человек) и занятия водными видами спорта. Для этого на борту предусмотрены буксировочные рымы, автоматически заваливаемая арка PowerTower и зона отдыха в кокпите, дающая массу вариантов этого отдыха. Каждый раз, сталкиваясь с новой моделью Regal, я начинаю искать, какие же еще хитрые возможности трансформации диванов, лежаков и кресел родились в головах американских инженеров. Из объемного рундука по левому борту появляется пластиковый стол на стальной опоре, которая крепится к боковой стенке рундука и не мешает ногам. Спинка дивана на транце принимает несколько положений, превращая его в лежак или удобное сиденье. Калитка на транце снабжена мягкой спинкой и вместе с закладной подушкой на ступеньке образует еще одно посадочное место на одном уровне с кормовым диваном. Тут же под рукой находится компактный ветбар с мойкой, и всю зону отдыха можно закрыть от палящего солнца легко ставящимся тентом бимини, а вечером подсветить мягким голубоватым светом (светодиоды). Радует высокая детализация и качество исполнения, казалось бы, второстепенных элементов — даже рундуки изнутри аккуратно выстланы практичным материалом.

Носовую каюту Regal 2550 владельцы, скорее всего, будут использовать как кладовку или место для внеплановой ночевки, когда по тем или иным причинам не получилось вернуться домой. Помещение снабжено широким открывающимся световым люком, а качественная обивка мебели и потолка вместе с миниатюрными бра и зеркалом



ТРАП

Ступени из кокпита на носовую палубу не отформованы в надстройке привычным образом, а сделаны в виде отдельных поворотных площадок с фиксаторами



На странице слева:
Уютная каюта аккуратно оформлена, но сидеть в полный рост тут сложно.

Сверху вниз, слева направо:
Кормовой диван трансформируется в широкий лежак.

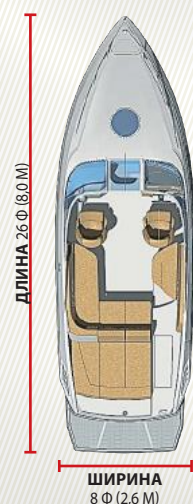
Аккумуляторные батареи удобно размещены в моторном отсеке.

Приборная консоль обтянута винилом и выглядит солидно.

даже создают атмосферу уюта. В качестве закладных подушек для формирования кровати используются спинки сидений, которые кладутся на стальные поперечины, и при желании в каюту можно перенести столик из кокпита, благо разъем для крепления стойки здесь такой же. К сожалению, в каюте не каждому удастся сидеть полностью выпрямиться, зато функциональность помещения повышает морской туалет в отдельной камерке при входе по левому борту — для кого-то эта опция может оказаться решающей. На выбор предлагаются два варианта: простой вакуумный туалет с забортным сливом или более сложная электрическая система с накопительным танком.

Что же в итоге предлагает Regal в лице нового 2550? С одной стороны, это великолепный катер для спокойного дневного отдыха как на теплых морях, так и на внутренних водоемах средней полосы России, где он будет чувствовать себя вполне комфортно за счет небольшой осадки. С другой, лодка наделена серьезным спортивным характером и позволит удовлетворить потребность в скорости и адреналине. Наконец, Regal 2550 станет весьма удачным первым шагом в яхтинг — продуманная конструкция, качественное исполнение и превосходные ходовые характеристики не разочаруют ни новичка, ни опытного капитана. **MBY**

ДОСЬЕ



ДЛИНА
26 Ф (8,0 М)
ШИРИНА
8 Ф (2,6 М)
ОСАДКА
3 Ф (0,9 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
2,2 Т (ПОРОЖНЕМ)
ЗАПАС ТОПЛИВА
257 Л
ДИЗАЙН
REGAL BOATS

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛЬ Volvo Penta V8-320, 320 л.с. при 5200 об/мин, бензиновый, 8 цилиндров, 5,73 л, транцевая колонка DPS-B

РЕЖИМЫ	ECO	FAST	MAX
Об/мин	1000 1500 2000 2500 3000 3500 4000 4500 5200		
Скорость	5,8 7,7 8,9 13,6 20,6 27,2 30,9 36,7 44,0		
Расход	8 13 23 32 39 51 62 80 109		
Миль/л	0,79 0,66 0,41 0,48 0,61 0,61 0,58 0,54 0,47		
Дальность	149 122 79 87 108 109 102 94 83		

Скорость в узлах, расстояние в морских милях с учетом 20-процентного резерва, расход в л/ч. Указанные величины основаны на показаниях бортовых приборов и могут отличаться от полученных вами данных. Загрузка: 50% топлива, 2 человека на борту. Температура воздуха +28 °C, волны и ветра нет.



СЕКРЕТ УСПЕХА

МВУ в гостях у казанской верфи
Velvette Marine.

Текст **Антон Черкасов** Фото **Velvette**

Тесты катеров Velvette появлялись на страницах российского МВУ уже неоднократно, и теперь пришло время коснуться истории бренда и самой верфи. За пять лет существования новую для России марку узнали во всех крупных городах, где есть активная жизнь на воде, а Казань без всякой иронии продолжают называть одним из центров катеростроения уже не только благодаря тысячам построенных там «Казанок». Откуда же появилась марка Velvette Marine и что стоит за этими лодками сегодня?

Все началось в 2007 году, когда команда молодых и амбициозных казанских предпринимателей во главе с Михаилом Клопоух решила с нуля организовать катерную верфь, чтобы воплотить свои инновационные идеи и вывести на отечественный рынок продукцию, которая сможет успешно конкурировать с западной. Прошло совсем немного времени, и в чистом поле (я не утрирую!) недалеко от Казани возвели большое здание с эллингом, всей необходимой производственной инфраструктурой



Вверху:
Полировка корпуса
практически готового катера.

Справа:
Владелец верфи Михаил
Клопоух рассказывает
о технологическом процессе
и планах на будущее.

и коммуникациями, сформировалось и окрепло конструкторское бюро, и молодая компания начала разрабатывать модель за моделью, причем с первых дней работы стояла конкретная цель — попасть в сегмент «премиум» и закрепиться в нем. Здесь нужно отметить, что это был не первый проект Михаила, — успешный ресторанный бизнес с 2001 года позволял инвестировать в верфь. «Идея создать лодочное производство возникла из моего давнего увлечения яхтингом, но не только, — рассказывает Михаил во время нашей экскурсии по сборочному цеху. — Меня всегда тянуло к производству, нравился процесс организации нового бизнеса, особенно такого интересного и нерядового, как верфь». Разумеется, речь о дотируемом «хобби» не шла — пропагандируя активный образ жизни на воде, Velvette Marine с первых дней смогла вызвать

*Ежегодно верфь
разрабатывает минимум
одну новую модель*





VELVETTE 20 IMAGE

Длина 20 ф (6,0 м) Ширина 7 ф (2,3 м)
Подвесной мотор (90-150 л.с.)
Максимальная скорость 47 узлов



VELVETTE 25 EUPHORIA

Длина 25 ф (7,7 м) Ширина 8 ф (2,5 м) Двигатель
MerCruiser/Volvo Penta (220-320 л.с.) Максимальная
скорость 51 узел



VELVETTE 29 ENVY

Длина 29 ф (8,9 м) Ширина 8 ф (2,7 м) Двигатель
MerCruiser/Volvo Penta (260-420 л.с.) Максимальная
скорость 45 узлов



*Немалую роль в укреплении
имиджа бренда сыграло
сотрудничество с Yamaha*

интерес к своим катерам, следствием чего стали высокие уровни продаж. Интересно, что вначале бренд планировали назвать Velvette Lagoon («Бархатная лагуна»), но в ходе обсуждения лагуна «потерялась», и осталось лишь ненавязчивое название созданной в Италии в эпоху раннего Возрождения приятной на ощупь ткани.

Сегодня Velvette Marine — одна из немногих крупных специализированных верфей в стране, которые строят стеклопластиковые катера на европейском уровне. Дизайнеры и конструкторы компании ежегодно разрабатывают минимум одну новую модель, руководствуясь концепцией NEO Grand Turismo, суть которой в реализации функциональной эстетики на борту. Набор мастер-моделей и матриц, прочую оснастку для новых лодок изготавливают тоже самостоятельно, а формовка стеклопластиковых корпусов и деталей конструкций, в том числе сэндвичевых, осуществляется контактным (ручным) способом. В итоге к дилерам приходят не просто качественные и практичные, но также красивые и элегантные катера, способные соперничать с американскими и европейскими моделями.



VELVETTE 33 INTELLIGENT

Длина 33 ф (10,1 м) **Ширина** 10 ф (3,2 м) **Двигатель**
(один или два) MerCruiser/Volvo Penta (260–420 л.с.)
Максимальная скорость 43 узла



Сейчас верфь может ежегодно выпускать порядка 250 лодок длиной от шести до девяти метров и планирует наращивать производство.

Не так давно мы стали свидетелями поглощения конкурента: Velvette Marine приобрела казанскую компанию Faserind ради нескольких интересных проектов, которые стали флагманами верфи. О необычной, весьма эффектной Velvette 33 Intelligent мы уже рассказывали (см. МВУ №5, 2012), а на Moscow Boat Show в марте пройдет презентация переработанной 41-футовой Velvette 41 Evolution, а это уже далеко не простой катер, но весьма серьезная круизная лодка.

Немалую роль в укреплении имиджа бренда Velvette на российском рынке сыграло партнерство компании с Yamaha, вместе с которой они вывели на рынок катер с закрытой рубкой Velvette 23 Active Sedan. Его строят по лицензии и оснащают японскими подвесными моторами в Казани. Уже сам факт того, что консервативная Yamaha доверила лицензионное производство российской верфи и сделала ставку на пакетные продажи своих двигателей, говорит о многом, и в первую очередь — о должном уровне качества конечного продукта. На Active Sedan сотрудничество не закончилось, и сейчас ведутся переговоры о локализации других моделей, которые также будут комплектоваться моторами Yamaha. Кстати, в модельном ряду Velvette далеко не все катера рассчитаны на подвесники — верфь, пожалуй, больше тяготеет к стационарным двигателям,

которые во многом определяют сегмент premium.

Исторически сложилось так, что лидирующими потребителями катеров Velvette стала Московская область и крупные города Поволжья: Самара, Саратов, Казань, и теперь в планах компании увеличивать присутствие в обеих столицах, где новые флагманские модели придутся кстати. Отдельного внимания заслуживает ценовая политика верфи: начальная модель Velvette 20 Image, которая была и остается локомотивом продаж, стоит менее 500 000 руб., чем осложняет жизнь многим конкурентам на рынке. Старшие модели не менее конкурентоспособны в отношении стоимости, качества, мореходных характеристик и дизайна, поэтому, учитывая трехлетнюю заводскую гарантию на все корпуса, выбор построенного в России катера бренда Velvette становится все более очевидным.

Сегодня в стране достаточно производителей катеров длиной до 10 метров, но лишь немногие компании смогли за короткий срок не просто основательно встать на ноги, но вывести свои продукты на уровень мировых конкурентов. И что самое важное — получить позитивный отклик не только от яхтенных журналистов, но и от конечных потребителей, самых придирчивых судей, которые выбирают и эксплуатируют лодки. Velvette Marine — одна из таких верфей, и ее успешность обусловлена в первую очередь грамотно выбранным подходом к производству. **МВУ**

В центре:

Производство и сборка корпуса занимает от недели до месяца в зависимости от модели.

Вверху:

Формовка стеклопластиковых корпусов и других элементов осуществляется проверенным и надежным контактным способом.

ДЛИННЫЕ ВЫХОДНЫЕ

Чем крупнее лодка, тем дольше на ней можно находиться в море и тем больше возможностей она предоставляет. С этим тезисом трудно не согласиться.

Текст **Алексей Максимов** Фото **Parker Boats**

При сложенных банках в кокпите там не будет тесно со спиннингами и двоим



Кормовая платформа у лодки с подвесным мотором меньше, но это не создает никаких проблем

Прозрачная вставка
в крыше, открывающийся
люк и крупное остекление
рубки дают хорошую
освещенность

Рarker 800 Weekend — флагман линейки, мореходная лодка из Польши (верфь Parker Poland), но с норвежскими корнями: ее скандинавский прототип — Askeladden P80. Модель выпускается с разными двигателями: с подвесным бензиновым или стационарным, бензиновым или дизельным с транцевой колонкой. Так что ни любители подвесников, ни апологеты колонок не останутся обойденными.

Внешне обе версии практически одинаковы: их можно различить только с кормы за счет подвесного мотора. Те же, как у 660 Weekend — младшей модели линейки, о которой была статья «Росчерк на воде» (МВУ №19, 2012), — пропорции высокого борта и крупной рубки, только размеры больше: эта лодка длиннее на 1,9 м и шире на 0,4 м. Те же формы: продольная погибь палубы, хорошо остекленная рубка с отрицательным углом наклона лобового стекла и слегка наклоненной трехстворчатой прозрачной дверью в кокпит и свесом над ним (защита от солнца и дождя). Высокий фальшборт и надежный релинг означают безопасный проход вдоль борта. Есть и радарная арка, пусть и в качестве опции.

*У Parker 800 Weekend
европейская классическая
компоновка*





По сути, конфигурацией кормовой палубы версии и различаются. У варианта с подвесником кормовая платформа разрезана для устройства подмоторной ниши, у «стационара» она цельная. Кокпиты почти одинаковы: с банками по бортам и на транце и люками в палубе. У версии с подвесником средний люк ведет в большой грузовой отсек, у версии с колонкой — в моторный отсек. Для Volvo Penta D3-220 он довольно тесный, но с обслуживанием двигателя (проверка уровня масла, замена фильтров и пр.) проблем не будет. А обслуживать подвесной мотор в море с транца удобно вполне.

Аккумуляторные батареи расположены в отсеке левого борта; дизельный обогреватель для версии с подвесником находится там же. Еще одно различие — наружный пост управления в кокпите для лодки с подвесным мотором.

Внутренняя компоновка вроде такая же, как у 660 Weekend — классическая европейская: каюта в носу (только за дверью), рулевая консоль справа, за ней камбузный модуль, напротив — динетта на подиуме. Но есть нюансы, обусловленные увеличением размеров лодки. В рубке заметно просторнее; в носовой каюте уже стоишь в полный рост и лежишь на диагональной койке с большим удобством; камбуз оборудован богаче, хотя холодильник привычно вмонтирован под капитанским креслом. При входе в каюту дверь на правом борту несведущий человек примет за шкаф, даже не подумав, что это вход в туалет —

Версию 800 Weekend можно распознать только с кормы

с умывальником и душем. Но мы-то с вами уже видели такой на 660 Weekend! Только здесь он просторнее и подволоку выше. Помимо использования помещения по прямому назначению, его можно рассматривать и для хранения или сушки мокрой одежды.

Но главное, пожалуй, — появилось еще одно спальное место. Оно устроено под динеттой, и попадаешь туда через «лаз» между штурманским диваном и переборкой. «Каюта» не шикарная, но главное — она есть! При этом у диванов наверху также переставляются спинки для изменения конфигурации сидений и опускается стол, образуя «аварийное» спальное место для задержавшихся на борту друзей.

Рулевая консоль довольно солидная; центральное положение на ней занимает картплоттер с диагональю 10 дюймов, приборы расположены симметрично. Рукоятка управления двигателем (стационарным или подвесным) закреплена на борту, и держать на ней руку удобно. Кресло водителя двигается вперед и назад; обзор с него хороший не в последнюю очередь благодаря узким стойкам остекления. В рубке светло — в ее крышу вмонтирована прозрачная вставка приличной площади и открывающийся скайлайт; много света дают и боковые стекла с форточками.

Спецификация Parker 800 Weekend содержит немало позиций: навигационная электроника, включая картплоттеры, эхолоты, радиостанции и пр., кормовая и носовая электрические якорные лебедки с ДУ, бойлер (220 В), оборудование для рыбалки (троллинга), ходовой тент на кокпит с подачей туда тепла, Flexiteek на палубу,

Вверху:
При ширине дивана динетты 1,25 м проход между ней и камбузным блоком довольно свободный.

На странице справа, сверху вниз, слева направо:
Камбузный блок с закрывающейся крышкой наделен ящиками и рабочей поверхностью из кориана.

На переднем плане — пульт управления подвесным мотором. Аккуратная рукоятка не мешает проходу в рубку.

Кресло водителя снабжено регулировками вперед/назад, откидывающимся bolsterом и боковой поддержкой.



PARKER 800 WEEKEND



КАЮТА

Высота в носовой каюте при входе 2,4 м, длина койки 2,1 м при ширине 1,4 м. Зеркало на носовой переборке зрительно увеличивает объем помещения

отопитель и дефростер в рубку. На 660 Weekend уже отмечалась заметная парусность лодки, посему и на этой модели предусмотрено в качестве опции носовое подруливающее устройство.

В отличие от Parker 660 Weekend, на которой мы пересекали студеную невскую воду, 800 Weekend на тест не попал — началась зима. Но эту лодку не раз «катали» в Норвегии, так что нам остается только проанализировать результаты коллег.

Любопытно сравнить варианты с дизельным Volvo Penta D3-220 (220 л.с., колонка DPS) и с подвесным Suzuki DF200 TX (200 л.с.). Оставим без комментариев массу двигателей с системами, удобство их обслуживания, качество бензина и дизтоплива, защищенность моторов и приводов, разницу в частоте вращения и характеристиках винтов, сравнительную стоимость моторов и посмотрим на конечный результат — скорость и разгонные характеристики катера. Самое интересное, что максимальная скорость на спокойной воде у обеих версий одинакова — 32,5 узла (полностью оборудованные лодки, с половинным запасом топлива, без воды, на борту двое). Это не предел: с подвесным мотором в 300 л.с. скорость может вырасти до 35–37 узлов.

Разгоняется катер с дизелем быстрее; ускорение до максимума занимает всего 6–7 с — разница составляет 1,5–2 с, и ею можно пренебречь. Любопытно, что горб сопротивления с дизелем совсем незаметен (баланс весов более выгодный в отношении продольной центровки), а с бензиновым подвесным мотором выход на глиссирование происходит примерно на 3000 об/мин (10 узлов).

Две каюты расширяют возможности этой лодки

На спокойной воде транцевые плиты не нужны, обе лодки идут ровно, умеренную волну проходят одинаково мягко. Они предсказуемы в любом вираже и на любой скорости, только при стационарной установке легче маневрировать из-за высокого крутящего момента дизельного двигателя и винтов DuoProp. Близкие и характеристики шумности в верхнем регистре оборотов — 78–80 дБА («внизу» подвесник тише).

Еще важное обстоятельство — расход топлива. На круизной скорости 25 узлов у Volvo Penta D3-220 (3200 об/мин) он составляет около 30 л/ч, у Suzuki DF200 (4800 об/мин) — 45 л/ч. Соответственно, и запас хода у лодок будет разным: в первом варианте около 200 миль, во втором — менее 150 миль.

Остается добавить, что существует версия с водометным движителем, а в широкой гамме моторов присутствует и VW мощностью 265 л.с.

Получилось, что в статье я рассказал не об одной лодке Parker 800 Weekend, но о целых трех: двух версиях с подвесным и стационарным мотором (помимо Volvo Penta, это может быть и MerCruiser), да еще вспомнил о младшей модели 660 Weekend. Все они универсальны, прекрасно приспособлены для дневных прогулок, путешествий с ночлегом на борту, водного спорта и рыбалки. Ну и хорошо: чем дальше в море, тем больше лодок, а чем больше лодка, тем дольше выходные на ней! **МВУ**

ИТАЛИЯ. Дом для яхты

Любите путешествовать вдоль итальянского побережья на яхте или планируете держать там лодку круглый год? Тогда пора выбирать подходящую марину!



Уровень яхтенной индустрии в современной Италии чрезвычайно высок. Этот сектор экономики признан одним из приоритетных, поэтому государство и частный бизнес кровно заинтересованы в его развитии. Сегодня на протяжении почти 8000 километров итальянского побережья насчитывается порядка 160 000 причальных мест, 10% из которых были созданы за последние пять лет. Сейчас в процессе строительства находятся еще 20 000 мест, причем новые современные марины не только совершенны в отношении проектов и применяемых технологий, но и создаются в удобных точках с хорошей транспортной доступностью для гостей — владельцев яхт из разных государств.

На Средиземном море, пожалуй, больше всего в мире суперяхт, и новые марины позволяют швартовать там суда длиной до 100 м. Однако это вовсе не значит, что в живописных бухтах у подножия памятников античности ждут только миллионеров. Причалные места предназначены для лодок от 10 м, а стоимость стоянки и сопутствующих услуг находится на уровне средней по региону. Любителей морского отдыха из России оказывается в Италии все больше, и в ответ на это итальянские марины начали быстро адаптироваться к тенденции. В ресторанах появились меню на русском языке, все чаще встречается персонал, владеющий русским языком, который не только поможет

пришвартовать и обеспечить яхту всем необходимым, но и посоветует лучшие рестораны, места для шопинга и развлечений в городе.

А досуг в Италии может быть весьма разнообразным! Итальянские яхт-клубы и крупные чартерные компании ежегодно организуют десятки регат, плаваний флотилиями и других яхтенных мероприятий, а богатая история Апеннинского полуострова мало кого оставит равнодушным. Вот и получается, что однажды пройдя вдоль итальянского побережья на яхте, люди оставляют ее там на долгое время, ведь лучшее место базирования в центре Европы найти сложно. Завидное состояние яхтенной инфраструктуры в Италии, помимо прочего, определило и то, что большинство значимых марин давно объединились в профильную ассоциацию. Assomarinas — Ассоциация итальянских марин — ежегодно участвует в «Московском Боат-Шоу», где посетители могут не только найти лодку своей мечты, но и выбрать для нее дом в теплой и солнечной стране.

MARINA DI LOANO

Расположена на западе Лигурийской Ривьеры и принимает яхты длиной от 8 до 65 м. Стояночные места за мощным пирсом оборудованы сервисными колонками с электричеством и пресной водой, обеспечено подключение к Интернету и спутниковому телевидению, а также есть возможность цивилизованно опустошить септические танки. Центр яхтенной жизни находится в яхт-клубе Marina di Loano, на территории которого построен гостевой домик, есть бассейн с гидромассажем и ресторан.

ИНТЕРНЕТ: www.marinadiloano.com

*Итальянские марины ждут
яхтсменов из России*



На странице слева, сверху вниз:
Marina di Stabia рядом
с Везувием в Неаполитанском
заливе.

Porto Degli Argonauti считается
одним из лучших морских
архитектурных сооружений
Италии.

Marina del Cavallino
расположена рядом с центром
Венеции.

На этой странице, сверху вниз:
Marina di Loano на западе
Лигурийской Ривьеры.

Марина Flavio Gioia в городе
Гаета между Римом и Неаполем.

Марина Sudcantieri в заливе
Потцуоли.



FLAVIO GIOIA

Яхтенная стоянка между Неаполем и Римом, в старинном городке Гаета. Залив Гаета закрыт от господствующих ветров горным хребтом Монти Аурунчи. Отлично оборудованные причалы способны принять порядка 250 яхт (из них 20 длиной до 60 м). Помимо стандартных услуг, здесь можно утилизировать любые отходы и накопившийся мусор. В марине организованы трансферы на лимузинах и вертолетах.

ИНТЕРНЕТ: www.basenautica.com

SUDCANTIERI

Марина расположена на берегу залива Потцуоли, с видом на острова Капри, Ишия и Процида, среди Флегрейских полей, всего в 25 км от Неаполя. Яхтенная стоянка рассчитана на 250 мест и принимает лодки до 65 м, обеспечивая гостей топливом, электричеством, доступом в сеть и парковкой. На территории яхт-клуба оборудованы бассейн, тренажерный зал и бильярд. Путь на автомобиле до аэропорта и до исторического центра Неаполя занимает всего 20 минут.

ИНТЕРНЕТ: www.sudcantieri.it

MARINA DI STABIA

Яхтенная гавань лежит почти у подножья Везувия и является отличной стратегической точкой базирования в акватории Неаполитанского залива. Отсюда рукой подать до Капри, Помпей, Сорренто, Майори и Амальфи. Marina di Stabia состоит из двух частей. Одна из них насчитывает 870 причальных мест для судов длиной от 10 до 100 м, а во второй могут поднять из воды и отремонтировать суда длиной до 40 м.

На территории обеспечена круглосуточная охрана, и здесь можно встретить самые новые и дорогие суперяхты. Например, в Marina di Stabia часто заходит 88-метровая пятипалубная *Nirvana*.

ИНТЕРНЕТ: www.marinadistabia.it

PORTO DEGLI ARGONAUTI

Построен на побережье Ионического моря (регион Базиликата) по проекту Луиджи Виетти и считается одним из лучших морских архитектурных сооружений Италии. Внутренняя гавань имеет 450 мест для лодок длиной от 8 до 30 м с подачей питьевой воды и электроэнергии. Есть заправка топливом и зона для слива льяльных и сточных вод, а также отработанных масел. Помимо яхт-клуба и марины, где организуются различные яхтенные мероприятия, на территории курорта расположен театр, зал для приемов, спа-центр, спортивный клуб, комплекс апартаментов, а также множество магазинов, баров и ресторанов.

ИНТЕРНЕТ: www.portodegliargonauti.it

MARINA DEL CAVALLINO

Основана в 1970 году в местечке Каваллино Трепорти в непосредственной близости от Венеции. Marina del Cavallino может принимать до 400 лодок длиной до 24 м. К причальным местам подведена пресная вода и электричество, а в случае необходимости лодку можно поднять на сушу 70-тонным краном. В марине оборудована вертолетная площадка, зал для фитнеса, дайв-клуб, ресторан, бассейн с джакузи, апартаменты и зона для пикников на открытом воздухе с детской площадкой.

ИНТЕРНЕТ: www.marinadelcavallino.com

LIFESTYLEMBY

Образ жизни на берегу и в море

За гранями реальности

Розовый Cadillac, огромные кили на хвосте... Все это давно в прошлом — перед нами автомобиль с современной архитектурой и еще более современной «начинкой».

Текст **Леонид Павлов** Фото **Cadillac**





Э то не просто Cadillac CTS, а его «заряженная» версия с индексом «V». Помимо могучего двигателя V8 объемом 6,2 л и мощностью 400 л.с., она еще получила приводной компрессор и прибавку в 164 «лошадки». Их вполне хватило бы на две-три малолитражки, а здесь лишь приятный бонус к ранее имевшимся четырём сотням. А теперь попробуйте представить стильный седан с зарядом в 564 л.с. — это превосходит самый мощный Porsche и сравнимо с Lamborghini и Ferrari. В 2009 году на легендарной Северной петле Нюрбургринга CTS-V смог обставить даже BMW M5, причем не только по разгонной динамике и максимальной скорости, но и скорости прохождения одной из сложнейших гоночных трасс мира.

*Вертикальные фонари
спереди и сзади — кусочек
настоящего Манхэттена*



CTS-V встретил меня холодным блеском острых линий и граненых поверхностей, которые отлично гармонируют со «стеклянной» архитектурой московского Сити. Между вертикалями фонарей головных фар, знакомыми нам еще по CTS прошлого поколения, на крупноячеистой решетке покоится традиционный лавровый венок с эмблемой Cadillac. Так что сомнений в сегодняшнем успехе быть не может. Не зря даже обычный Cadillac CTS создавался с прицелом на извилистые европейские дороги и «безлимитные» автобаны Германии. Инженеры говорят, что доводку подвески проводили на гоночной трассе Нюрбургринг, где настраивают большинство моделей BMW и Mercedes. А «заряженная» версия CTS-V — максимально концентрированное отображение Ее величества скорости.

Внешность этого Caddie не назовешь скромной, но его скрытая мощь многократно притягательнее

Интерьер также продолжает граненую тему, но выглядит теплее и уютнее. В салоне натуральной кожей обиты не только сиденья, но и передняя панель с идеальной наружной строчкой. Такое редко встретишь даже в представительских седанах, а здесь — на компактной модели, пусть и за дополнительную плату. Из центральной консоли эффектно выезжает дисплей навигационной системы Touch Screen, который по совместительству управляет еще и аудиосистемой с функцией проигрывания DVD-дисков, объемным звуком 5.1 и десятью динамиками. Для хранения навигационных карт, а также MP3-музыки и фильмов может быть использован 40-гигабайтный жесткий диск. Приборы упрятаны в аккуратные колодцы с бледно-неоновой подсветкой. А посредством меню можно переключать их показания с дюймовой системы на метрическую и обратно. При этом стрелка на спидометре перескакивает, меняя показания с миль/ч на км/ч, а бортовой компьютер полностью пересчитывает все показания... Интеллект! Как и положено автомобилю бизнес-класса, в салоне сохраняется полная тишина вплоть до 150 км/ч.



ТОРМОЗА

В недрах могучих 19-дюймовых колес со спортивными покрышками скрываются выносливые тормоза Brembo с 6-поршневыми суппортами



На странице слева: Центральный дисплей сделан выдвижным. В убранном положении видно только его верхнюю кромку, которой достаточно для управления музыкой, а для навигации лучше использовать весь экран. И без того роскошный салон в спортивном исполнении получил еще более удобные кресла.

Сверху вниз: Канонический V8 объемом 6,2 л получил еще и приводной нагнетатель Eaton. Так что количества «лошадей» под капотом просто не счесть.

Крутящий момент в 750 Нм направляется на самоблокирующийся дифференциал, который помогает эффектно стартовать с места на любом покрытии.



Еще одна «изюминка» этого Cadillac — 6-ступенчатая механическая коробка передач. Кому-то может показаться, что это не престижно и не слишком удобно в городе. Однако впечатляющая тяга в 747 Нм, которая реализуется практически во всем диапазоне оборотов, значительно упрощает работу водителя. CTS-V уверенно ускоряется на любой передаче, а если нажать на газ посильнее, то водитель тут же ощутит изрядное давление на спину. Рывок с места до «сотни» у этого Cadillac занимает всего 3,9 с, а максимальная скорость достигает пугающей отметки в 320 км/ч. В то же время, в зависимости от вашего настроения, регулируемые амортизаторы позволяют настроить жесткость подвески. Конечно, комфорта дивана на колесах от этого спортседана ждать не стоит, однако и зубодробительной подвеску не назовешь. В комфортном режиме она отлично подходит для ежедневной езды как одному, так и с семьей. А уж если удастся выбраться на гоночный трек, то спортивные настройки раскроются во всей красе. Нельзя не упомянуть и про фантастический звук мотора. Он не слишком громкий — как снаружи, так и внутри. Но характерное урчание V-образной «восьмерки», одобренное сопением приводного нагнетателя, — это просто песня, тональность

которой меняется по мере роста оборотов, но неизменно радует слух водителя и прохожих на улицах.

Так что если вам нравится американский стиль, но привлекает не сухопутный «корабль», а настоящий спорткар, смело выбирайте Cadillac CTS-V. Управляется он на уровне лучших немецких автомобилей (недаром его настраивали на Нюрбургринге), а по динамике и вовсе превосходит их. Добавьте к этому великолепную отделку салона, и Cadillac из сугубо американского автомобиля превращается в представительного «гражданина мира», которому будут рады в любой стране.

Также на российском рынке доступна еще более зажигательная версия CTS-V с двухдверным кузовом-купе. По своим динамическим характеристикам она немного превосходит седан, и ее смело можно поставить на одну ступеньку с самыми выдающимися суперкарами как немецкого, так и британского и даже итальянского происхождения. Причем никто из них не предложит 6,2-литровой компрессорной «восьмерки» по такой привлекательной цене, да еще и в столь необычно оgranенном кузове. **MBY**



Парк удовольствий

Швейцария поражает одновременно своей упорядоченностью и неожиданными проявлениями. Здесь никогда не знаешь, в какой деревушке найдется роскошный отель или ресторан с мишленовской звездой.



Тем, кто хочет найти и то и другое, полностью укрыться от суеты, поправить здоровье, стать еще красивее, отведать фермерских продуктов, а вдобавок прикоснуться к русской культуре, стоит отправиться в городок Веггис. Меньше часа езды от аэропорта Цюриха или 40 минут на теплоходе от Люцерна — и вы на старом европейском курорте у озера с широким променадом, частными виллами, крошечными кафе и завораживающими видами на швейцарские Альпы. Пожалуй, если бы прелести Веггиса на этом заканчивались, мы бы рекомендовали его лишь как направление для прогулки из Люцерна или в качестве стартовой точки горного маршрута. Однако этот городок может предложить и кое-что поинтереснее.

Отель Park Weggis вот уже 138-й год занимает лучшее место на набережной Фирвальшtedского (Люцернского) озера. Собственный причал и оборудованный пляж с баром (к слову, в озере чистейшая вода и до ранней осени вполне можно купаться) выделяют его на фоне всего города, как и круглые, напоминающие замковые, башни. Это здание изначально строили в качестве перевалочного пункта для путешественников, направляющихся в горы. Как шутят нынешние управляющие Park Hotel Weggis, это был «Bed & Breakfast» XIX века. Сегодня отель не имеет ничего общего со своим прошлым, разве только назначение. Семья владельцев Park Hotel Weggis сделала из средненького пансиона роскошный отель на 52 номера, с тремя ресторанами, ультрасовременными даже для Швейцарии конференц- и банкетным залом и спа-комплексом, ради которого, собственно, сюда и приезжают.



Со стороны променада классическое здание XIX века кажется совсем небольшим и не обещает комфорта отеля категории 5* Superior. Но стоит подъехать к главному входу, и вы увидите аккуратно спрятанное за памятник архитектуры прежних веков произведение архитектуры современной: здесь расположены сюиты категории Adara и спа-центр. Выбрать Adara Deluxe Junior Suite стоит тому, кто любит современный интерьер в буржуазном стиле. Здесь вы найдете причудливо организованное пространство, объединяющее гостиную, кабинет, спальню и огромную ванную комнату. Преимущество сюитов Adara еще и в том, что они находятся совсем рядом со спа-центром и открытым подогреваемым бассейном — вам придется лишь спуститься на первый этаж.

В двух исторических зданиях Park Hotel Weggis, помимо номеров начальной категории, находятся самые роскошные сюиты. Все они носят имена известных гостей Веггиса: королевы Виктории, Марка Твена, Сергея Рахманинова. Последнего с курортом связывают особые отношения. Покинув Россию, Рахманинов купил виллу на окраине Веггиса. Она до сих пор принадлежит потомкам композитора, и потому попасть внутрь, увы, нельзя. В знак признательности Рахманинову

В Park Hotel Weggis есть сюиты на любой вкус

за любовь к Веггису местные жители поставили ему на набережной памятник.

Сюит Rachmaninoff — лучший в отеле. Он занимает два этажа и вполне удовлетворит даже персон, желающих остаться инкогнито, ибо имеет собственный выход из лифта. Любители уединенного отдыха получают в личное распоряжение первый этаж, отведенный под бар и кабинет, и просторный второй уровень, где гостиная плавно переходит в ванную комнату с открытой планировкой и заканчивается весьма романтической спальней.

Сюиты, названные в честь Марка Твена, менее просторны, но рассчитаны на семью: здесь могут разместиться родители с двумя детьми. В сюитах светло, отсюда открываются пленительные окрестные виды, и можно даже подумать, что здесь, за изящным письменным столом у окна, работал Марк Твен... Однако писатель едва ли мог себе позволить остановиться даже в отеле-предшественнике Park Weggis, ведь путешествовал он по Швейцарии, еще будучи простым студентом.



МАРК ТВЕН

Известный американский писатель, чьим именем названы эти семейные апартаменты в отеле Park Weggis, побывал в Веггисе во время своего большого пешего похода по Европе и тепло отзывался об этом мирном городке. Здесь он взбирался на гору Риги, известную своими крутыми склонами и густыми туманами на ее вершине, и позже описал это в очерке «Восхождение на Риги»



На странице слева: Adara Suite — чарующий пейзаж за окном является естественным продолжением уютного интерьера.

Сверху вниз, слева направо: Бассейн на открытом воздухе с подогреваемой и удивительно чистой водой.

Уютная атмосфера в Lalique Caviar Bar располагает к приятной беседе за чашкой ароматного кофе или бокалом старого вина.

Открытый ресторан Аннекс, в котором очень приятно отобедать.



Приятным дополнением каждого из сюжетов старого здания отеля является собственная винная коллекция. При наличии в Park Hotel Weggis изысканного ресторана Annex, награжденного мишленовской звездой, вам наверняка захочется продолжить гастрономический праздник в номере. Вину и еде в отеле уделено немало внимания в первую очередь потому, что его владельцам принадлежит еще и виноторговая компания. Отсюда в Park Hotel Weggis огромный винный погреб, в котором при желании можно устроить ужин. Тот же внушительный список вин в сочетании с простой здоровой пищей можно найти и в The Grape — стилизованном калифорнийском дайнере (тип ресторана), что входит в одну с отелем цепочку владений и находится чуть ниже по улице.

Тем, кто приехал в Park Hotel Weggis заняться собой, рекомендуем застраховаться от кулинарных соблазнов и ужинать в ресторане легкой кухни Sparks с видом на озеро. Утром здесь сервируют традиционные для спа-отеля завтраки — полезные

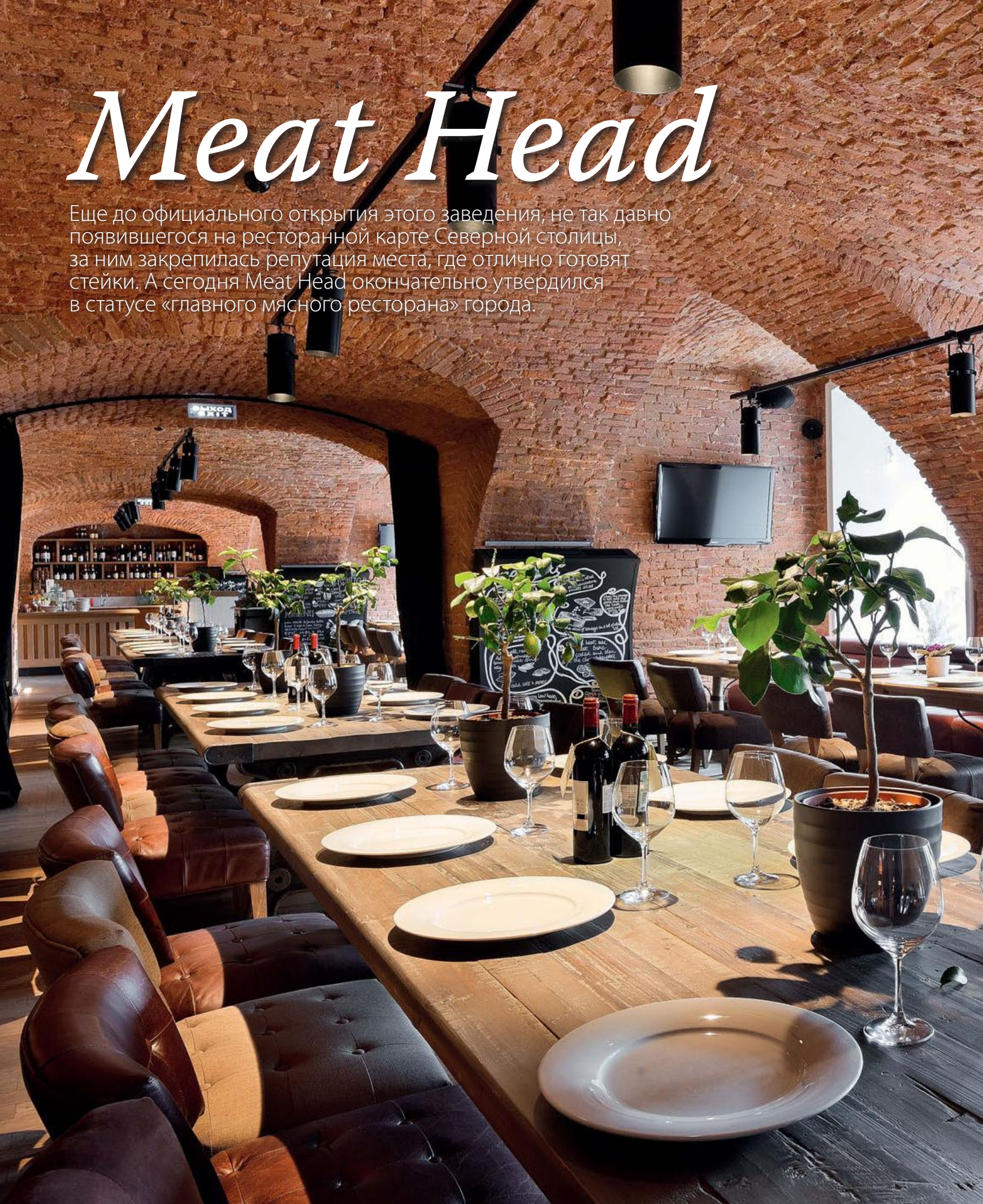
и исключительно из местных продуктов, а по вечерам — ужины, изысканные и не оставляющие мучительного ощущения тяжести. Меню Sparks разработано специально для того, чтобы эффект от целительных процедур в спа-центре был максимальным.

Собственно, спа-комплекс и является центром жизни всего отеля. Даже если вы чувствуете себя прекрасно и регулярно следите за собой, оказавшись в Park Hotel Weggis, вы не сможете отказать себе в удовольствии посетить теплый бассейн под открытым небом и провести пару часов со спутником или подругами в одном из уединенных спа-коттеджей, оборудованных ванной, парной и прочим необходимым для великолепного отдыха. А при выборе процедур вам предложат два направления: классическое, основанное на лучшей европейской косметике, или тибетскую школу. Не стоит думать, что последнее — дань моде. В спа Park Hotel Weggis работают врачи из Тибета, и даже если они едва говорят на европейских языках, смело выбирайте одного из них. Куда важнее, чтобы они поняли, как говорить с вашим телом. И самое удивительное в Park Hotel Weggis — здесь точно знают, как помочь вам обрести гармонию тела и души. **MBY**

Спа-процедуры и спа-еда — в Веггисе сочетается всё

Meat Head

Еще до официального открытия этого заведения, не так давно появившегося на ресторанной карте Северной столицы, за ним закрепилась репутация места, где отлично готовят стейки. А сегодня Meat Head окончательно утвердился в статусе «главного мясного ресторана» города.





Ресторан расположился в самом сердце Петербурга, на Конюшенной площади, в здании Екатерининских конюшен. Именитый дизайнер Валерий Лизунов мастерски оформил пространство, не меняя ничего кардинально, лишь подчеркнув великолепную архитектурную данность интерьера. Старинную кирпичную кладку не стали перекрашивать — только обработали специальным составом, чтобы выделить фактуру. Линию центральных столов выстроили симметрично, и при этом получился интересный оптический эффект: анфилада из пяти залов кажется уходящей в бесконечность. Особый акцент сделан на материалы: наборный дубовый паркет, воловью кожу, которой обиты диваны и стулья. На мраморных подоконниках «читается» фирменный знак ресторана — отлитые из металла головы животных, а из окон открывается чудный вид на набережную канала Грибоедова и собор Воскресения Христова (Спас-на-Крови).

Ничего наносного, искусственного, лишнего. То же можно сказать и о меню. Кухню в Meat Head возглавляет Тарас Жемелко, шеф-повар с завидным послужным списком. В свое время он работал в лондонских ресторанах: легендарном Nobu под руководством знаменитого шеф-повара и ресторатора Нобуюки Мацухиса, а также в Lindsey House, увенчанном мишленовской звездой. Затем Тарас ставил кухню в московском ресторане «Кай» и кормил привередливую публику Барвихи в Orium.

Для Meat Head он создал меню, созвучное концепции ресторана: изысканное и вместе с тем простое. Во главе всего — продукт, его оригинальный вкус и красота. Мясо в Meat Head привозят из США, Австралии и Новой Зеландии и готовят в закрытом мангале (джоспере) на березовых и осиновых углях, благодаря чему оно получается удивительно сочным, с аппетитной корочкой и великолепным ароматом.

С мясом вообще здесь обращаются искусно, находя интересные сочетания. Оригинальный вкус оленины оттеняется

ягодным соусом и чатни из манго, а говяжий язык, который подается с грибами и пюре из пастернака, благодаря томлению в течение полусуток получается изумительно нежным. В скором времени меню обещают пополнить уникальным для города деликатесом — мраморным мясом из Японии.

Чтобы разнообразить гастрономический список, добавили немного итальянской кухни, но что интересно — не привычную пасту, а ризотто и равиоли. Последние здесь можно встретить в самых оригинальных вариациях: с курицей и фуа-гра, с грибами и соусом из сморчков и даже с мраморной говядиной.

Особая гордость Meat Head — винная коллекция. Погреб ресторана отличает огромный выбор вин на любой вкус и кошелек: от простого, но приятного Bourgogne Pinot Noir Laforet (2010 г.) до эксклюзивного Romance Conti (1989 г.) за 800 000 рублей.

Удивительно, что за недолгое время работы Meat Head успел обрести ценное качество, которым могут похвастаться немногие заведения: собственную неповторимую атмосферу. Приходя сюда, ощущаешь удивительное спокойствие и комфорт. Этому способствует многое: и особая организация пространства, когда за столиком в центре зала не чувствуешь себя как на ладони, а наоборот — очень уютно; и безупречный сервис, когда работу официантов не замечаешь, но бокал всегда полон; и, что немаловажно, тщательно продуманная программа, которая включает и гастротрипы мишленовских шеф-поваров, и фортепианные концерты, и выступления известных джазменов.

Никакой лишней мишуры и блеска. Ресторан с чувством собственного достоинства — лучшая характеристика для Meat Head. **MBY**





Четверть века в пути

В этом году Volkswagen отмечает сразу два юбилея: 25 лет исполнилось семейству Multivan и столько же — полному приводу Volkswagen.

Текст **Дмитрий Усов** Фото **Volkswagen**

За все эти годы Volkswagen Multivan прошел длинный и очень интересный путь, который вывел этот автомобиль с невероятным количеством различных вариантов оснащения на лидирующие позиции. По сути, перед нами автомобиль, из которого можно сделать уникальное транспортное средство для самых разных жизненных нужд. И можно точно быть уверенным — какой Multivan из всей линейки Volkswagen ни возьми, получится чрезвычайно просторный, стильный, динамичный автомобиль для дальних семейных или деловых путешествий. Так что остается только привести его возможности в соответствие с индивидуальными потребностями.

Тут важно определиться с собственными приоритетами, а уже инженеры Volkswagen придумают, как их воплотить в жизнь. Это только на первый взгляд может показаться, что все разновидности Multivan одинаковы, — пока не заглянешь в салон или под капот. Но о силовых

агрегатах несколько позже: ведь самое интересное у Multivan скрывается именно в салоне.

Его главная «изюминка» — рельсы-направляющие для перемещения кресел и диванов, а также раздвижной столик-органайзер. Тут есть где развернуться в прямом и переносном смысле, ведь кроме стандартной версии существует еще удлинённый на 40 см вариант с более просторным салоном и увеличенным багажным отсеком. В Multivan можно поставить восемь персональных кресел, причем все они будут поворотными, включая место водителя и переднего пассажира. Так что в салоне можно устроить деловую встречу или семейный пикник на природе. А можно увеличить число посадочных мест до семи, поставив сзади

С турбированным мотором в 204 л.с. Multivan обладает впечатляющей динамикой



широкий и мягкий диван. Кстати, он способен раскладываться горизонтально, образуя удобное спальное место, а для перевозки груза все сиденья легко удалить из салона. Сами сиденья могут быть обшиты тканью, алькантарой или мягчайшей кожей Nappa, причем одного или двух цветов одновременно.

Список дополнительного оборудования достоин настоящего бизнес-седана, только с поправкой на более просторный салон. Для удобства водителя доступна навигация, система слежения за «слепыми зонами» по бокам машины, камера заднего вида и парктроники по периметру, ксеноновые фары с диодными ходовыми огнями. У пассажиров развлекательных и прочих опций еще больше: беспроводной доступ к Интернет через Wi-Fi, DVD-плеер с беспроводными наушниками, трехзонный климат-контроль, электроприводы боковых дверей и пороги с подсветкой.

Для тех, кто хочет превратить Volkswagen Multivan в лимузин, хотя практически любой Multivan можно

назвать лимузином, имеется специальная комплектация Business — как на яхтах категории semi custom. Комплектация предполагает не просто роскошный салон, а настоящий бизнес-класс на уровне лучших Private Jet. Место привычных сидений занимают кресла с полным набором регулировок, подогревом и вентиляцией. Учитывая высоту потолка и габариты салона, уровень комфорта получается на порядок выше, чем в традиционном лимузине. К тому же таких кресел в салоне четыре: стоящие друг напротив друга, они создают идеальную атмосферу для переговоров или дружеской беседы. Между роскошными креслами располагаются персональные выдвижные столики и небольшой холодильник для напитков. Весь интерьер при этом отделяется ценными породами дерева, а потолок обтянут алькантарой, которая создает в салоне чувство особого комфорта.

Разобравшись с оснащением салона, если останется время и желание, можно заглянуть под капот. Линейка силовых агрегатов включает несколько разновидностей двухлитрового турбодизеля мощностью от 102 до 180 л.с. Также доступен и бензиновый турбомотор объемом 2 л, который развивает 204 л.с. С таким зарядом и преселективной 7-ступенчатой коробкой передач



БАР

Холодильник и бокалы — обязательные атрибуты комфортного путешествия и деловых переговоров

**Список дооборудования
Multivan достоин
настоящего бизнес-седана**

**На первом развороте:**

На Multivan приятно как путешествовать в пределах города, так и пересекать одну страну за другой.

На странице слева:

Персональные кресла с электроприводом — признак исполнения Multivan Business. Салон отделан отличной кожей Narpa, деревом и алькантарой.

Сверху вниз:

Идеальная эргономика рулевой консоли и мощные, экономичные силовые агрегаты делают езду на Multivan приятной и комфортной независимо от дальности путешествия.

Одна заправка топливного бака позволяет проехать больше 1000 км.

Multivan Business — настоящий Private Jet на колесах.

DSG с двумя сцеплениями Multivan обладает весьма внушительной динамикой. Разгон до «сотни» занимает всего 9,5 с, а максимальная скорость достигает 200 км/ч. При этом удельный расход топлива у такого Multivan не превышает и 10 л. Дизельные версии еще экономичнее: они укладываются в 6,5–8 л на 100 км.

Много интересного можно обнаружить под микроавтобусом. Например, там может скрываться полноприводная трансмиссия с принудительной блокировкой заднего дифференциала. А учитывая, что центральный посредством муфты Haldex тоже блокируется жестко, и дорожный просвет, который может превышать 20 см, Multivan превращается в настоящий внедорожник. Также полный привод пригодится и в повседневной жизни: версии 4Motion отлично подходят для российской зимы и не подведут ни в заснеженном дворе, ни на скользкой трассе. Кроме того, при заказе Multivan величину дорожного просвета можно менять — есть три варианта клиренса.

Выбирать себе новый Volkswagen Multivan не только приятно, но и очень интересно. Это как увлекательная игра, которой «все возрасты покорны»: ведь не зря знаменитому автомобилестроителю исполняется целых 25 лет! **MBV**





Женевское время

Циферблаты с цветами и деревянными гитарами, левитирующий турбийон, корпуса из углепластика и другие интересные премьеры Салона высокого часового искусства в Женеве.

PANERAI

Tourbillon GMT Ceramica

Компания Panerai представила свои первые карманные часы Tourbillon GMT Ceramica. Как и всегда у Panerai, название можно считать и кратким описанием часов: это часы с корпусом из циркониевой керамики, с турбийоном, а также индикацией времени во втором часовом поясе в 24-часовом формате. К этому можно добавить, что часы индицируют минуты (центральные стрелки) и секунды (малый циферблат в положении «6 часов»), а форму солидного 59-миллиметрового корпуса модель, получившая каталожный номер PAM 0046, унаследовала от моделей Radiomir. Механизм — это скелетонизированная версия калибра P.2005, созданного мануфактурой в 2007 году. Модель впервые была показана публике еще в 2012 году, но тогда это был лишь прототип: только спустя год появились готовые к продаже часы.

Кроме того, «карманные» — это только одно из назначений Tourbillon GMT Ceramica. Их можно не только носить на специально разработанной массивной цепи, но и ставить на подставку, превращая в настольные. В лимитированной серии всего 50 экземпляров, цена каждого — 150 000 евро. Но даже при таком высоком ценнике в компании не сомневаются: все модели будут проданы быстро.

VACHERON CONSTANTIN

Métiers d'Art Florilège

Независимый эмаальер Анита Порше входит в число лучших в мире специалистов по декорации часов эмалью. Возможно, она даже лучшая, но однозначно — самая известная. Ведь некоторые марки имен своих эмаальеров скрывают (тот же Parmigiani), но имя Аниты уже само по себе стало знаком высочайшего качества. В этом году проект с ее участием — ограниченную серию часов Métiers d'Art Florilège — представил Vacheron Constantin. Это женские часы с отмеченным Женевским клеймом калибром 4400, с ручным заводом и потрясающей декорацией корпуса, а главное — циферблата. Золотые корпуса каждой из 25 моделей серии инкрустированы бриллиантами круглой формы классической огранки (20 экземпляров) или багетными бриллиантами (5 экземпляров). Циферблат украшают фрагменты изображений из книги «Ботанические иллюстрации: экзотическая флора» Роберта Джона Торнтона, впервые опубликованной в 1799 году. Чтобы создать объем и переливы цвета, основа циферблата из 18-каратного золота сначала была вручную гильоширована (вид гравировки. — Прим. ред.), потом к работе приступила Анита. Она изобразила цветы, используя технику перегородчатой эмали и разные виды полупрозрачных эмалей. Такая картина превосходно смотрится именно на наручных часах, ведь оценить все переливы цвета и иллюзию «оживших картинок» можно только

тогда, когда часы находятся в движении, то есть на запястье.

MONTBLANC

Nicolas Rieussec Rising Hours

Серия часов с именем Nicolas Rieussec появилась у Montblanc еще в 2008 году. Придворный часовщик Николя Рьёссек считается изобретателем хронографа (изобретение зафиксировано в архивах Французской академии наук, запись от 15 октября 1821 года), оттого неизменной функцией часов линии Nicolas Rieussec, естественно, является хронограф. За годы существования линии еще одной ее характерной чертой стало использование дисковой индикации. Ранее Montblanc использовал цифровые индикации на вращающемся диске механизма для 60-секундного

и 30-минутного счетчиков и индикации времени во второй временной зоне, а в новых часах 2013 года Nicolas Rieussec Rising Hours применил ее для индикации часа. Как это работает? Индикация осуществляется при помощи двух дисков, расположенных один над другим. На верхнем белом диске вырезаны 12 арабских цифр — указатели часа, а нижний диск окрашен в два цвета: синий и черный. Верхний диск совершает полный оборот за 12 часов, показывая текущий час, а нижний движется с интервалами и совершает полный оборот за 24 часа. Он является индикатором «день/ночь» (черный или синий фон). Метка «6 часов» всегда имеет наполовину черный и наполовину синий фон, показывая тем самым условное начало и конец светового дня.

Кроме того, часы с механизмом MB R220 оснащены индикациями даты и дня недели и однокнопочным хронографом, включающимся и выключающимся при помощи кнопки в позиции «8 часов».

PARMIGIANI FLEURIER

Pendulette 15 jours Blue

В последнее время старинная техника маркетри становится все более заметной в часовом искусстве. Пазлы из шпона собирают многие компании, украшая корпуса интерьерных часов и кабинеты для хранения наручных. Но, конечно, самое сложное воплощение этой техники — маркетри на циферблате. В этом году сразу три модели: две наручных и одну настольную —

Розовое золото, как в Nicolas Rieussec Rising Hours от Montblanc (внизу), по-прежнему среди фаворитов, но некоторые марки предпочитают высокотехнологичные материалы — такие как керамика в карманном турбийоне от Panerai (слева).



Новая глава в истории мистических часов Cartier: «левитирующий» турбийон

представила компания Parmigiani Fleurier. Объединяет интерьерные Pendulette 15 jours Blue Note с наручными Tonda Woodrock-UK и Woodstock-USA тема музыки. Первые унаследовали позолоченный серебряный корпус и механизм с 15-дневным запасом хода от представленной в 2011 году модели. Но если те часы были лаконичны в дизайне, то новинка обрела яркий циферблат в технике маркетри, изображающий трио инструментов (контрабас, труба и фортепьяно), навеянное картинами Питера Корнелиса Мондриана. Наручные турбийоны Tonda украшены изображением легендарных гитар Gibson.

Учитывая блестящую работу в новой для Parmigiani технике и любовь марки к работе с индивидуальными заказами, можно предположить, что скоро коллекционеры начнут заказывать разнообразные сюжеты в технике маркетри.

BAUME & MERCIER Clifton

Уже несколько лет марка Baume & Mercier развивает новую концепцию «отдыха в Хэмптонсе», так или иначе связывая свои часы с идиллией выходных на берегу. И каким бы прекрасным ни казался этот мир, до нынешнего года в нем определенно не хватало классических мужских часов в круглом корпусе. И вот дизайнеры и мастера марки нашли недостающий элемент — им стали модели Clifton, вдохновленные историческими часами 1950-х годов. Воплотился Clifton в разных цветах и материалах. Некоторые версии сильно похожи на исторический оригинал, другие ушли от него довольно далеко. Сталь или золото, ремешок или циферблат, простой трехстрелочник с окошком даты или более серьезный полный календарь — ну просто на любой часовой вкус. Еще одна приятная деталь — цены: от ста с небольшим до 500 тысяч рублей.

CARTIER

Ronde de Cartier Mysterious Double Tourbillon

История «мистических часов» от Cartier началась еще в 1912 году. Тогда марка стала создавать интерьерные часы с прекрасной иллюзией — стрелками, словно движущимися в пустоте; лицевую и заднюю стороны корпуса закрывали прозрачные стекла, а механизма не было видно. Иллюзия создавалась благодаря тому, что механизм, который, конечно, никуда не исчез, прятался в закрытую часть циферблата, в корпус или подставку, а сами стрелки были прикреплены к прозрачным вращающимся дискам, связанным с механизмом.

В 2006 году Cartier перенес идею в наручные

часы, создав Santos с мистической индикацией, а в 2013-м появилось сразу две модели в корпусе Ronde. Ronde de Cartier Mysterious Hours продолжает тему «левитирующих» стрелок, а Ronde de Cartier Mysterious Double Tourbillon выводит идею мистических часов на совершенно новый уровень: в ней словно подвешен в воздухе сам турбийон! Принцип работы схож с другими «мистическими» часами: делающий оборот за 60 секунд турбийон заключен в пространство между двумя сапфировыми дисками. Его титановая каретка прикреплена к одному из них, сам диск тоже вращается, делая полный оборот за 5 минут.



Мужская классика актуальна во всех ее проявлениях: от вдохновленных 1950-мы лаконичных часов Clifton от Baume & Mercier до сложнейших Grand Complication от A. Lange & Söhne



Расцвет декоративных техник продолжается, в фаворитах — миниатюры в эмали и пазлы в технике маркетри

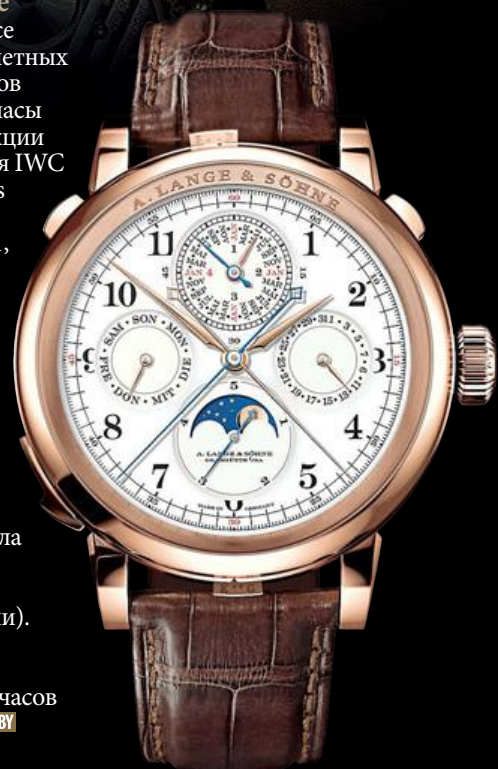
Ц А. LANGE & SÖHNE Grand Complication

Одна из семи моделей в коллекции A. Lange & Söhne для SIHH 2013 — сложнейшие Grand Complication, сочетающие большой и малый бой с минутным репетиром, split-seconds-хронографом с минутным счетчиком, «прыгающими» секундами и вечным календарем с индикацией фаз Луны. Появления столь сложных коллекционных часов многие ждали в следующем году, к 20-летию с момента возрождения компании, но A. Lange & Söhne опередил время, представив Grand Complication в крупном корпусе (диаметр 50 мм, высота 20,3 мм) уже сейчас. Серия будет создаваться в течение шести лет, по одному экземпляру в год (соответственно, всего их будет шесть). Цена каждого — почти 2 млн евро, и это самые дорогие часы из представленных на SIHH.

IWC

Ingenieur Automatic Carbon Performance

В новых Ingenieur Automatic Carbon Performance от IWC Schaffhausen воплотились сразу два заметных тренда 2013 года: создание автомобильных часов и использование углепластика (карбона). Эти часы стали одним из хайлайтов обновленной коллекции Ingenieur. Вдохновлены они началом нового для IWC сотрудничества — партнерства с AMG Petronas (команда Formula 1). В 1980-х годах легкий и прочный углепластик изменил мир Formula 1, теперь он может сильно повлиять и на мир часов. IWC не просто использовала декоративные детали из карбона, а создала из него корпус-монокок. Подобное решение несколько раньше демонстрировала марка Audemars Piguet, но тогда она использовала прессованный углепластик, а сейчас IWC соединила прежнюю технологию с новой, создав внешние слои из разнонаправленного углепластика (он узнаваем благодаря своему «тканому» рисунку поверхности). Марка создала две ограниченные серии по 100 экземпляров, отличающиеся цветом отделки циферблата и ремешка (желтыми или красными элементами). Стоит надеяться, что соревновательный дух проснется и у других часовых компаний, и мы сможем увидеть еще больше интересных часов с функциональными элементами из карбона. MBY



ЗНАНИЯМВУ

Мы знаем ответы на все вопросы

ЖАРКИЕ ДЕБАТЫ

Какую систему отопления выбрать для лодки?



Надо ли разоряться на систему отопления на борту? Ученые утверждают, что идеальные условия для человека — температура +22 °С и влажность 60%. Впрочем, и без них ясно, что сидеть в тепле по меньшей мере комфортно. Большинство яхт оборудованы разными устройствами, дающими гораздо больше, чем просто тепло: противодействие запотеванию лобового стекла, осушение воздуха, горячий душ, сушку полотенец...

Отвлечемся от стоимости и разберемся, какая система подачи тепла оптимальна.

Лучшее, что я когда-либо встречал на яхтах, — это пол с водяным

подогревом. В отличие от других систем, эта работала абсолютно тихо даже на полной мощности, обеспечивая при этом удивительно равномерное распределение тепла. Да что там — она высушивала даже влажные ковры, по которым как следует походили мокрыми ногами. Мне также встречались полы, подогреваемые посредством обычных электрических матов, правда, только в санузлах. Они к тому же недороги: £ 288 за 3-киловаттный мат площадью 20 кв. м, которого вполне достаточно

Водяная система позволяет менять температуру индивидуально, да и тепло передается через бесшумные радиаторы

для большого салона. Это решение — выбор не слишком очевидный, но над ним стоит поразмыслить, если на лодке стоит мощный генератор и хорошие аккумуляторные батареи.

Если рассматривать распространенные решения, то какие из них можно считать наилучшими?

Единого мнения на этот счет нет, но, пожалуй, системы с использованием водяного подогрева многофункциональнее

и дают больше преимуществ, чем их «воздушные» конкуренты. Наиболее ярко это проявляется в возможности индивидуально регулировать температуру в каждой конкретной зоне при помощи отдельных термостатов. Кроме того, теплопередача осуществляется через бесшумные радиаторы, а для некоторых это преимущество является решающим.

Водяные системы обеспечат вам горячую воду в круглосуточном режиме вне зависимости от калорифера, который «привязан» к работающим двигателям. Тем не менее взаимосвязанная «тройка», куда входят калорифер, танк горячей воды и двигатели, дает другое важное

преимущество: будучи способной прогревать двигатель перед стартом, она уменьшает его износ. Танки горячей воды и калориферы имеют мощные погружные нагреватели, что делает их полезным резервным/дублирующим элементом. С другой стороны, системы, основанные на подогреве воды, обеспечивают такие приятные мелочи, как полотенцесушители. Плюс радиаторы обычно распределяют тепло более равномерно, в отличие от потока горячего воздуха. Как и домашние батареи, они не создают шума — качество, которое трудно переоценить в ночное время. Если радиаторы применять нецелесообразно, тепло можно распределять с помощью матричных обогревателей.

Что они собой представляют?

Также известные как воздуходувы, эти простые воздушно-водяные теплообменники подключаются к системе горячей воды, подаваемой от бойлера или двигателя. В отличие от радиаторов, горячий воздух они нагнетают, поэтому систему нельзя назвать бесшумной. Автономные агрегаты ненаправленного действия предпочтительнее, поскольку позволяют независимо регулировать скорость воздушного потока и теплотворность (не у всех моделей); а также супертихие версии вроде Mikuni для кают: модель Silencio (1,2 кВт) дает уровень шума 44 дБА.

Модели направленного действия типа Hercules ED4 (10,8 кВт, Mikuni) включают более мощные блоки с несколькими выпускными соплами, число которых доходит до четырех. Эти матричные обогреватели снабжают горячим воздухом отдельные помещения и идеально справляются с запотеванием лобовых стекол. Однако за дополнительное

направленное тепло приходится платить увеличением теплопотери, шумом и отсутствием локального регулятора в каждой каюте.

Не потребляют ли системы отопления слишком много топлива и электричества?

На парусных яхтах, где расход топлива и электроэнергии приходится жестко ограничивать, постоянная работа отопительной системы очень заметна. А вот на моторных лодках, учитывая их приличный запас топлива и низкое энергопотребление современных отопительных систем, расход едва ли вас расстроит. Возьмем для примера 46-футовый (14 м) круизер. Дизельного 10-киловаттного водонагревателя Eberspacher Hydronic M10 для такой лодки абсолютно достаточно. Честно говоря, в английском климате можно вполне обойтись и 5-киловаттным, но давайте доведем ситуацию до абсурда и поставим 12-киловаттный M12. Гоняя его непрерывно 12 часов, вы получите на лодке пустыню Гоби, израсходовав за это время всего 18 л дизеля и 1,6 кВт электричества (5,5 А при 24 В). Для сравнения, если бы все это время вы шли на скорости 20 узлов, то сожгли бы 1300 л топлива!

Делают ли воздушные кондиционеры обратного цикла прочие системы ненужными?

Не совсем. Даже если лодка оборудована системой кондиционирования обратного цикла, (обогрев вместо охлаждения), вы теряете преимущество в виде независимой системы горячей воды. Кондиционеры, работающие «в обе стороны», имеют свои ограничения. Проблемы создает не столько температура окружающего воздуха, сколько температура забортной воды. По данным компании Webasto,

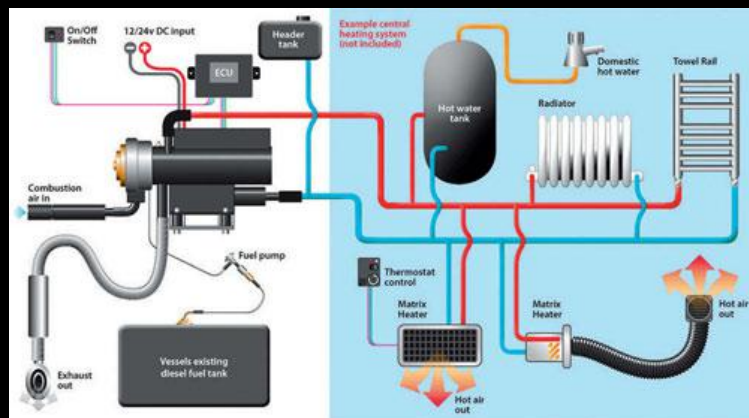


Схема типичной водной системы отопления. Мощности в 7 кВт достаточно для 46-футового круизера, эксплуатируемого в Англии с весны до осени

функция обогрева требует умеренной температуры воды — ниже +6 °C ее работа становится неэффективной. Для устранения этого недостатка система кондиционирования Blue Comfort включает теплообменник, интегрированный в обычную систему дизельного водоподогрева. Таким образом, это двойное подключение обеспечивает подачу теплого воздуха в каждую каюту и возможность контролировать его при помощи отдельного термостата.

Не вытеснят ли эти многофункциональные водяные системы просто подачу теплого воздуха?

Отнюдь. Недостаток функциональности системы теплого воздуха компенсируют простотой и стоимостью. К примеру, за установку системы кондиционирования обратного цикла производительностью 58 000 BTU на круизере длиной 46 футов (14 м) дилер запросит примерно £ 17 000, плюс куча денег уйдет на генератор. А цена приемлемой системы воздушного отопления, работающей на дизельном топливе, всего-то £ 5000.

Самый большой дизельный отопитель Wallas — это модель 4 кВт, которой вполне достаточно для нашего 46-футового круизера, если, конечно, мы не используем его зимой. Купив полный комплект элементов со всеми необходимыми деталями выхлопа и тремя выпускными соплами для теплого воздуха, опытный владелец лодки может сам смонтировать систему, и тогда затраты составят £ 2000.

То есть у систем отопления горячим воздухом есть преимущества?...

У чисто воздушных систем есть один козырь: в летний зной их можно использовать в качестве вентиляторов для циркуляции свежего воздуха внутри яхты, чего водяная система предложить не может. Это поднимает важный вопрос: нужна обратная циркуляция воздуха или нет? Если

система всегда будет использовать только воздух внутри лодки, она будет нагревать его гораздо быстрее, но воздух со временем станет затхлым. Если забирать воздух снаружи лодки, преимуществом станет постоянно обновляющийся свежий воздух и потенциал для снижения влажности.

Есть и другие ключевые вопросы установки воздушных систем отопления, которые следует обдумать. Один из них — сколько сил и средств потребует подавление шума. На воздухозаборники и выводы

BTU ИЛИ ВАТТ?

Производители используют разные единицы для указания производительности своих нагревательных или охлаждающих систем, отчего может возникнуть путаница. Хотя давно применяемая единица BTU (British Thermal Units) является довольно примитивной (1 BTU — это количество тепла, необходимое для нагревания 1 фунта воды на 1 °F), производительность воздушных кондиционеров обозначается именно так. Однако встречаются обогреватели с производительностью в ваттах или обеих единицах. Перевод единиц: 1 Вт = 3 412 BTU/ч, или 1 BTU/ч = 0,2931 Вт. Например, производительность воздушного нагревателя в 5 кВт, пригодного для 46-футовой лодки, составляет около 17 000 BTU/ч.



Парафиновые или дизельные обогреватели Blakes (2,1 — 5,8 кВт)



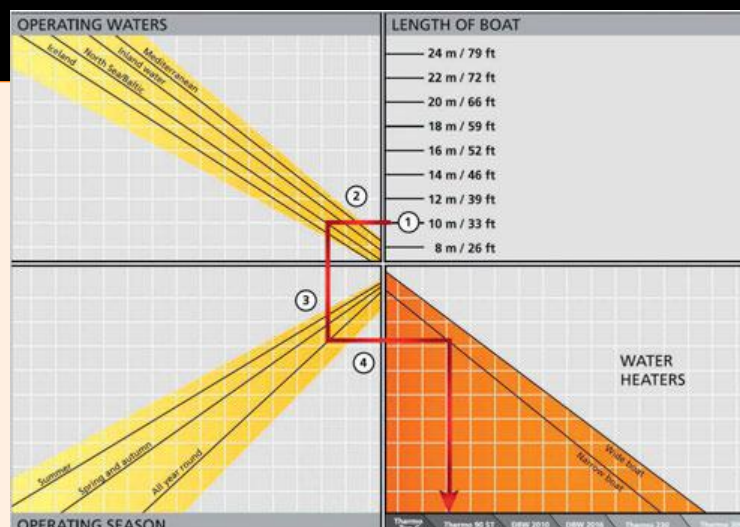
Устройств для управления работой систем обогрева множество: термостаты, таймеры, ПДУ с дальностью в километр или активируемые через смартфон

ОПРЕДЕЛИТЕЛЬ ТЕПЛА

КАК ВЫЧИСЛИТЬ ПАРАМЕТРЫ ПОТРЕБНОГО ВАМ ОТОПИТЕЛЯ

Многие занимающиеся этой темой компании публикуют на сайтах таблицы, пользоваться которыми довольно легко. Некоторые просто опираются на длину судна, но самый сложный определитель из тех, что мы видели, был на сайте Webasto (см. рис. справа), где принимается в учет длина лодки (до 24 м), акватория (к примеру, Средиземное море), время нахождения там (сезон) и даже тип

судна. Другие факторы: температура воды, конструкция судна и пр. — будут влиять по убывающей. Однако сегодня большое влияние может оказать крупное остекление судов. Вот с чем не будет проблемы, так это с выбором: самый маленький дизельный воздушный отопитель Mikuni имеет мощность 1,9 кВт (6 500 BTU/ч), а самый большой водяной Eberspacher — 35 кВт (119 400 BTU/ч).



воздуховодов можно установить глушители, что понизит уровень шума и уменьшит потерю тепла. Правильное положение воздуховода может существенно улучшить ваш ночной сон, поскольку часто источником шума становится не поступающий воздух — больше раздражает звук от решетки воздухозаборника. Здесь еще важнее, чем у водяной системы, сохранить по возможности кратковременный и простой режим работы воздуховода, иначе на нагревательный элемент воздействует противодавление, и в худшем случае он может перегреться.

Webasto имеет шикарную систему, которая выделяет точки сопротивления каждого компонента, например, воздуховода, его разветвления, воздухозаборной решетки. Системы горячего воздуха могут иметь многофункциональные приборы-таймеры, но у них всего один термостат. Однако открытая планировка моторных лодок свела это ограничение к минимуму. В настоящее

время на всех лодках длиной менее 50 футов, скорее всего, есть только две каюты плюс огромный салон, в пространстве которого уместились пост управления, динетта и кухня; для такого салона четырех точек выхода горячего воздуха и одного термостата, вероятно, будет достаточно.

Надежны ли сложные отопительные приборы?

Опыт показывает их надежность. Скорее всего, потому, что технология, лежащая в основе многих морских систем отопления, аналогична используемой в автомобильной промышленности. В этом случае расходы, которые может понести производитель из-за низкой надежности и повторяющихся аварий, просто неприемлемы. Возможно, убеждает тот факт, что системы обогрева Webasto с низкой производительностью на суперяхтах стоят ровно те же, что и для промышленного применения, хотя двигатели на таких судах отличаются от индустриальных.

Что в отношении обогревателей на парафине и жидком газе?

Хотя дизельное топливо — логичный выбор для владельцев дизельных лодок, есть целый мир воздушных и водяных LPG-нагревателей (Liquefied Petroleum Gas) на сжиженном газе, у которых те же преимущества и недостатки, что и у дизельных устройств. Системы на пропане или бутане весьма эффективны, хотя мы не смогли найти таковые с выходной мощностью более 6 кВт. Приверженцы дизельного топлива, как правило, критично относятся к безопасности LPG-систем, хотя требования к таким системам чрезвычайно жесткие. Они всегда находятся в полностью изолированном пространстве, оборудованы своими системами безопасности, которые контролируют гораздо больше, чем просто аварийное воспламенение. Десятки тысяч их стоят на автомобилях-караванах, и кто слышал истории об их взрывах? Разве что Джереми Кларксон что-нибудь поведает об этом

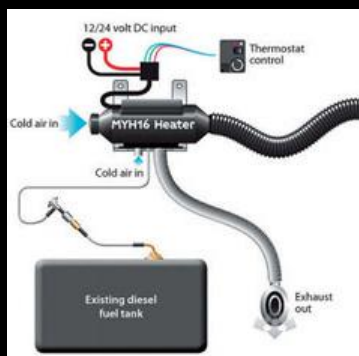
в новых сериях Top Gear.

Парафиновые обогреватели ставят на лодки с бензиновыми двигателями. Wallas производит 3 модели (1,2; 1,7; 2,3 кВт) для небольших лодок длиной до 10 м. У них те же плюсы и минусы, что и у воздушных обогревателей на дизельном топливе, установка и органы управления тоже похожи.

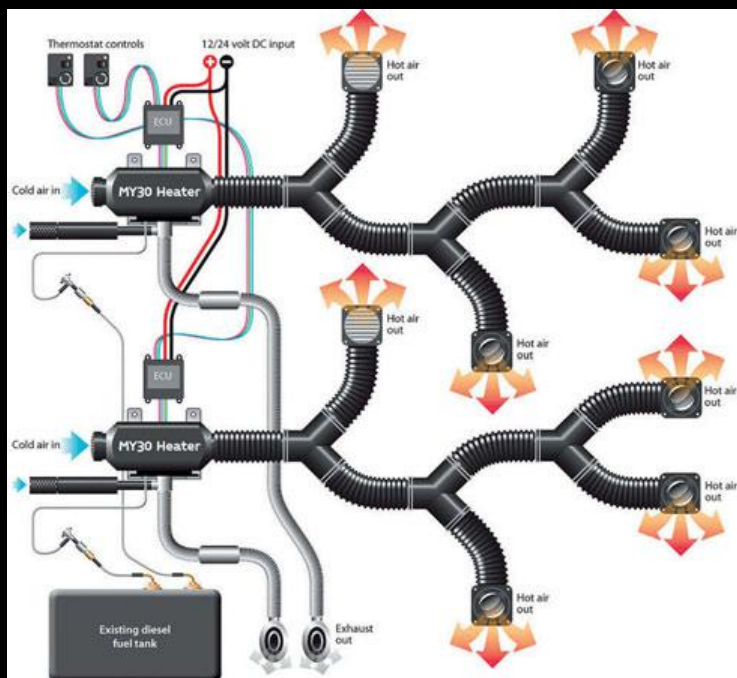
Есть ли другие отопительные системы?

Да полно! Для классических лодок выпускают прекрасные каютные обогреватели Blakes из нержавеющей стали или латуни мощностью 2,1 кВт или 5,8 кВт, на дизельном топливе или парафиновые. Если на лодке уже есть горячая вода и мощный генератор, имеются все основания установить бытовой тепловентилятор 240 В на 3 кВт за £ 70: он мгновенно дает тепло, легко монтируется, недорог, а некоторые низкооборотные тепловентиляторы еще и на удивление тихо работают.

Морские каталитические обогреватели могут вырабатывать до 1,8 кВт. Они бесшумны и компактны (8 × 32 × 42 см, Mailspeed 6 000 BTU), и хотя работают на газе, производимое ими тепло химически безопасно. Тем не менее при их работе образуются нежелательные диоксид углерода и водяной пар. Уровнем ниже имеется куча устройств малой производительности, от которых появляются только плесень и сырость: воздушные влагопоглотители, трубные отопители до 180 Вт, низковольтные приборы типа 500W Cold Watcher (Mailspeed) и тепловентиляторы 12 В, включаемые в гнездо автомобильного прикуривателя. Если вас, к примеру, не устраивает, что верфь хочет £ 6000 за антизапотеватель ветрового стекла, вы легко можете купить такое устройство на 12 В сами. При мощности до 180 Вт оно, конечно, не такое эффективное, как дорогие системы, но работает, а при цене £ 30 вы можете приобрести 200 таких. MBY



Вверху: Схема простейшей воздушной системы отопления на примере Mikuni мощностью 1,9 кВт. Справа: если даже наиболее мощная одинарная установка не покрывает потребностей, можно выбрать двоянную (на схеме — Mikuni MY30-M8 мощностью 3,5 кВт).





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 оснащённости 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 элинг для судов длиной до 32 м: электропитание, отопление с поддержанием микроклимата, автоматическая система пожаротушения, камеры видеонаблюдения. Высота элинга 12,5 м и площадь 6000 м² допускают ввоз и размещение судов лодочным транспортером или краном грузоподъемностью 160 т.



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



ИСКУССТВЕННЫЙ ТИК

При всей привлекательности тика его массовое использование может вызвать серьезные экологические проблемы. Кроме того, действует запрет на экспорт тика в Европу. Выход есть — применять Flexiteek.

Высокая репутация тикового дерева как почти идеального палубного покрытия давно определила широкое применение этого натурального материала в кораблестроении. Тику не вредит морская вода; в отличие от других ценных пород дерева, тик не гниет, быстро высыхает, не пропускает воду, достаточно прочен, имеет отменную упругость и, даже будучи мокрым, не становится скользким.

На яхтах тиковые палубы стали признаком элегантности и хорошего вкуса. Однако нынешний век выдвигает свои требования, и поэтому даже у тика появились конкуренты. Прежде всего, это продукция шведского предприятия Flexiteek International AS под названием Flexiteek.

Почему искусственный материал стал энергично теснить натуральный? Покрытие палубы из натурального тика хоть и обладает всеми необходимыми свойствами, все же имеет ряд недостатков. Во-первых, это высокая стоимость и трудоемкая технология укладки с применением специальных полимеров, герметизирующих реечные стыки. Во-вторых, это «маркость» тикового покрытия и еще более сложная технология выведения пятен. В-третьих, это быстрое изменение цвета под воздействием внешних факторов на тиковую древесину с культурных плантаций, в отличие от дикорастущей древесины (в мире ее практически не осталось). Вот на это и сделала ставку компания

Как видим, Flexiteek, положенный на палубу кокпита, мало отличается от натурального тика, из которого сделан стол

По тактильным ощущениям Flexiteek и тик натуральный очень схожи



Flexiteek представлен в шести цветах: Classic, Vintage, White, Black с оттенками. Цвет шва может быть черным, белым или серым



Flexiteek International AS, предложив рынку гибкий тик. Такой материал гораздо дешевле, легко укладывается, стоек к воздействию соленой воды и ультрафиолета и абсолютно не боится таких активных загрязнителей, как рыба, вино, масло и пр. Так же, как и натуральный тик, Flexiteek противостоит скольжению в мокром виде, более упругий и выдерживает даже падение небольшого якоря. Другими словами, покрытие из Flexiteek долго сохраняет свой товарный вид даже при интенсивном использовании. Текстура Flexiteek максимально приближена к натуральному бирманскому тик, тактильно и визуально воспринимается как тик: с расстояния в два метра их невозможно различить. Только по одному параметру Flexiteek уступает натуральному тик — это градиент теплопроводности: Flexiteek всегда либо чуть горячее, либо чуть

холоднее натурального покрытия.

Flexiteek уже стал именем нарицательным: при достаточно богатом ассортименте синтетических палубных покрытий на российском рынке потребитель и некоторые продавцы, не сильно различая марки, называют так всю представленную синтетику. Однако на сегодня у Flexiteek аналогов нет по той простой причине, что производитель материала — компания Flexiteek International AS — как обладатель патента на производство искусственного тика, продает только патенты с упрощенной формулой, которая позволяет выпускать бюджетный класс синтетики, обладающей заметно меньшей схожестью с классической палубной древесиной. К этому классу относится Isiteek и некоторые другие марки синтетических палубных покрытий, большинство из которых выпускаются в Англии, в то время как Flexiteek родом из Швеции.

Flexiteek появился в Европе в 2000 году. Первым в 2006 году это интересное синтетическое палубное покрытие вывело на российский рынок ООО «Балтик Боатс Компани». Статистика продаж Flexiteek за последние три года свидетельствует о том, что «Балтик Боатс Компани» уверенно держится в десятке лучших европейских продавцов. Политика компании такова, что Flexiteek не поставляют в полуфабрикате, дабы чья-то непрофессиональная работа с материалом не испортила ему репутацию. Материал отгружают в готовых элементах палуб, сваренных в заводских условиях в соответствии с предоставленными заказчиком лекалами.

Основным условием получения прав дистрибуции по России было создание сертифицированного производства. Такое производство, оснащенное современным оборудованием, специалисты которого прошли соответствующую

Тиковые палубы на яхтах — признак элегантности и хорошего вкуса

подготовку и обрели необходимый опыт, было создано в Санкт-Петербурге на базе ООО «Балтик Боатс Компани» и работает по сей день.

За время своей работы ООО «Балтик Боатс Компани» приобрело постоянных партнеров по всей России, включая компании, которые продвигают палубные покрытия от производителя Flexiteek International AS в Москве, Московской области и близлежащих регионах. Для повышения квалификации их сотрудников в январе на производстве ООО «Балтик Боатс Компани» состоялся обучающий семинар по работе с синтетическими палубными покрытиями Flexiteek. МВУ



Эксперт МВУ
Григорий Коноп
E-mail: editor@mby.ru

Джойстик для «подвесников»

Yamaha представила джойстик для управления подвесными моторами и другие новинки



Систему управления подвесными моторами посредством джойстика Yamaha разработала совместно с Volvo Penta

Компания Yamaha выпустила на рынок первую серийную систему управления подвесными моторами с помощью джойстика. Как и в случае подобной системы Volvo Penta для днищевых и транцевых колонок, рулевому всего лишь нужно наклонить джойстик в том направлении, куда должна двигаться лодка, а программное обеспечение само подберет передачу и угол поворота колонки каждого мотора. Это значит, что теперь подвесниками можно будет управлять независимо друг от друга, например, заставляя их работать враздрай для движения лагом при швартовке (без использования подруливающих устройств). Yamaha начнет поставлять джойстики для лодок с двумя или тремя подвесными моторами

(понятно, что для одного подвесника их не будет) к грядущему сезону. Вначале система будет доступна только для крупных моторов, включая 6-цилиндровые мощностью 225, 250 и 300 л.с., а также для «флагмана» — 350-сильного V8.

КОНТРОЛЬ ДИФФЕРЕНТА

Помимо облегчения маневрирования во время швартовки, джойстик предлагает ряд других полезных возможностей. Во-первых, система Trim Assist может автоматически корректировать дифферент судна

в зависимости от оборотов двигателей. Например, когда вы резко дадите газ на малой скорости, чтобы быстрее начать глиссировать, автоматика поставит «ноги» моторов в положение максимальной тяги, а когда глиссирование начнется, компьютер зафиксирует снижение нагрузки на двигатели и выведет их в более экономичный круизный режим. Кроме того, Trim Assist самостоятельно регулирует дифферент в поворотах, обеспечивая максимальное «сцепление» корпуса с водой. Если лодка

сильно загружена или идет при значительном волнении, то системой можно управлять вручную.

Поскольку установка Trim Assist возможна только в заводских условиях, ею в первую очередь будут оснащаться крупные катера-RIB и серийные лодки вроде Sessa Key Largo. Начальная стандартная настройка параметров работы будет производиться на верфи, однако, как и в случае с Volvo Penta, пользователи в дальнейшем смогут перепрограммировать систему.

УСИЛИТЕЛЬ ШТУРВАЛА

Еще одно нововведение Yamaha — система Speed Dependent Steering Friction, которая работает подобно динамическим усилителям руля современных спортивных

МНЕНИЕ: Появление джойстика в качестве стандартного оборудования на всех двухмоторных лодках с любыми типами приводов — лишь дело времени. **Дэвид Марш**





Джойстики и рукоятки двигателей Yamaha не случайно похожи на такие же продукты Volvo Penta — компании уже два года сотрудничают в этой сфере

автомобилей, где с увеличением скорости возрастает усилие на штурвале. Она позволяет тратить меньше сил при управлении лодкой на малом ходу плюс снижает риск самопроизвольного подруливания на высоких скоростях при наезде на волну. Система также предоставляет функцию защиты от угона с брелоком и опцию управления одной рукояткой.

ПАРТНЕРСТВО С VOLVO PENTA

В декабре 2010 года Yamaha установила партнерские отношения с Volvo Penta по разработке органов управления прогулочными судами, поэтому неудивительно, что представленный японцами продукт имеет явное сходство с теми, что предлагают шведы для IPS и транцевых колонок. Семилетний опыт работы Volvo Penta с подобными манипуляторами гарантирует Yamaha минимум проблем при выходе на рынок с таким предложением. Однако японская компания — не единственный игрок, занимающийся разработкой джойстиков для подвесников. В октябре на выставке в Форт-Лодердейле Mercury представила прототип похожей системы для своих подвесников Verado, основанной на существующей технологии Axius, которая применяется на транцевых колонках. Teleflex Marine, также специализирующаяся на рулевых системах для



Джойстик позволит управлять двигателями независимо, создавая нужные векторы тяги при сложных маневрах

ставить два мотора. Двигатель будет продаваться в двух вариантах: F200F с механическим управлением и F200G — с электронным (fly-by-wire). Оба варианта оснащены противоугонной системой Y-COP, генераторами переменного тока (50 Ач), поддерживают NMEA и переменную скорость троллинга.

МОДЕРНИЗАЦИЯ F350

Последняя модификация 8-цилиндрового Yamaha F350 объемом 5,3 л — не просто декоративный тюнинг. Мотор стал ощутимо лучше по четырем важным параметрам. Во-первых, головка блока цилиндров и выхлопная система теперь отливаются единой деталью. Такое решение позволяет снизить риск выхода из строя сальника и проникновения морской воды в цилиндры, что вызывает скрытые повреждения. Во-вторых, поршни стали литые, а не кованые. Легкие и прочные литые поршни лучше отводят тепло и функционируют с более жесткими допусками. В-третьих, колпачки распредвала теперь изготавливают из прочной, но легкой резины. Наконец, стальные патрубки топливной системы заменили на полимерные. В результате мотор «похудел» на 14 кг, а его эффективность и срок службы должны увеличиться. Инженеры напрямую не говорят о повышении мощности F350, хотя заявляют о более полном сгорании топлива за счет изменения геометрии выпускного коллектора. Еще одна приятная новость — цена модернизированного F350 останется прежней.

МОТОР ДЛЯ ТЕНДЕРА

Популярный подвесной мотор Yamaha мощностью 9,9 л.с. теперь еще лучше подходит для использования на тендере. В дополнение к версии с длинным румпелем появился вариант с коротким румпелем, где переключатель передач для большего удобства расположен прямо за ручкой газа, а не у крышки. Также инженеры добавили ручку для переноски и специальную опорную площадку для хранения двигателя «на спине». Стоимость мотора составит £ 2651. **MBV**

подвесных моторов, предлагает еще одно альтернативное решение с джойстиком — Sea Star Optimus 360.

НОВЫЙ ЛЕГКИЙ МОТОР 200 Л.С.

Помимо джойстика, Yamaha анонсировала совершенно новый 200-сильный 4-цилиндровый подвесной мотор весом всего 227 кг. Продажи F200 стартовали в этом году, и он стал самым легким двигателем в своем классе, обогнав по этому показателю даже 2-тактный Evinrude ETEC 200. Японские инженеры увеличили объем блока F150 с 2670 куб. см до 2785 куб. см, добавив систему изменения фаз газораспределения (VCT) и новую систему EFI. Первая уже с успехом применялась на 6-цилиндровых моторах мощностью от 225 до 300 л.с.; в ней используется специальный соленоид, который за счет

изменения давления масла меняет фазы газораспределения при увеличении оборотов двигателя. Это позволяет мотору развивать большую мощность в «низах» без падения мощности на высоких оборотах. Как и у 6-цилиндровых моделей, у F200 присутствует система демпфирования винта, представляющая собой внутреннюю резиновую муфту, смягчающую удар при включении передачи. По заявлению Yamaha, F200 лучше всего подойдет для RIB'ов длиной 6–8 м, а за счет небольшого веса можно



МИНУТА НА РАЗМЫШЛЕНИЕ

РЕГУЛИРУЕМЫЕ ФАЗЫ ГАЗОРАСПРЕДЕЛЕНИЯ (РФГ)



Двигатели с РФГ изобрели инженеры компании Porsche в 1958 году. РФГ изменяет момент и длительность открытия и закрытия клапанов, повышая эффективность двигателя во всем диапазоне оборотов. Изменение фаз газораспределения в зависимости от оборотов позволяет снимать большую мощность в нижнем диапазоне, не теряя ее в верхнем. Среди различных вариантов реализации РФГ выделяются два основных. В одном случае (cam phasing) происходит компьютерное управление кулачком впускного клапана в зависимости от оборотов двигателя. При повышении оборотов в цилиндры подается больше горючей смеси. Это также приводит к краткому одновременному открытию впускных и выпускных клапанов, что несущественно на высоких оборотах, а на низких система должна задерживать открытие выпускного клапана, чтобы в него не вылетала несгоревшая смесь. Изначально cam phasing придумали в Toyota, и Yamaha использует именно этот вариант РФГ. В случае альтернативной системы cam changing на распредвалах имеются два или три рабочих выступа кулачков с разными профилями, которые увеличивают зазор открытия клапанов на высоких оборотах. Каждый выступ сопряжен с собственным коромыслом клапана, которое активируется через повышение давления масла. Эта система используется в двигателях Honda VTEC и за счет смены профилей на распредвалах обеспечивает более заметный прирост мощности с увеличением оборотов.

Опускаем нос

Автоматические транцевые плиты для небольших RIB'ов и тендеров

Автоматические транцевые плиты Bennett, предназначенные для небольших лодок, устроены гениально просто. Вместо использования сложной и дорогостоящей гидравлики для изменения положения плит инженеры

применили пружинные амортизаторы. На небольших глиссирующих лодках вроде RIB'ов и надувных тендеров часто наблюдается чрезмерный дифферент на корму: загруженное судно с пассажирами и подвесным мотором с румпельным управлением движется по воде со слишком

задранном носом. Новые автоматические плиты призваны частично устранить эту проблему и обеспечить ускоренный выход на глиссирование. В водоизмещающем

режиме подпружиненные плиты естественным образом остаются в опущенном положении, прижимая нос судна к воде и позволяя ему быстрее достичь режима глиссирования. По мере нарастания

скорости давление воды на плиты увеличивается, и пружины в амортизаторах сжимаются, обеспечивая корпусу некоторый подъем носа и оптимальный дифферент. Владелец лодки может

осуществлять грубую настройку плит за счет изменения точки крепления штока. Чем ближе он располагается к кромке плиты, тем более выражен эффект.

Производитель предлагает три положения штока, и чтобы выбрать подходящее, оптимальный вариант для каждой лодки придется подбирать опытным путем. Bennett выпускает плиты двух размеров: для лодок длиной 10–14 футов и 14–20 футов. Стоимость комплекта маленьких плит составляет £ 172.

ИНТЕРНЕТ: www.bennetttrimtabs.com

Плиты Bennett с подпружиненными амортизаторами предотвратят ситуацию, показанную на снимке



«Плавники» для катеров

Стационарные стабилизаторы улучшают курсовую устойчивость быстроходных лодок

Humphree расширила линейку стационарных плавниковых стабилизаторов для скоростных моторных лодок. Эти стабилизаторы в первую очередь предназначены для однокорпусных судов с водометами, где курсовая устойчивость может вызывать проблему. Наиболее интересная модель — HEF Exhaust Fin — призвана не только повышать устойчивость на высокой скорости, но и снизить противодавление отработавших газов. «Плавник» монтируется прямо перед

выхлопным отверстием, и его кормовая плоская кромка оказывается расположенной впритык к отверстию. Она создает зону относительного разрежения, облегчает выход выхлопных газов и повышает мощность двигателя. Каждый «плавник» изготавливается на заказ под конкретную модель судна в зависимости от скорости, объема выхлопа и оптимального противодавления. Еще одна модель — HVFF — предназначена исключительно для повышения устойчивости в верхнем диапазоне скоростей. Для лодок с максимальной скоростью менее 40 узлов Humphree также разработала линейку HFF со скругленной кормовой кромкой для докавитационного режима обтекания. Конструкция всех стабилизаторов предусматривает их срезание при наезде на препятствие, чтобы не допустить повреждения корпуса. Раньше подобные «плавники» были доступны только для крупных лодок, но сейчас нижний порог опустился до 55 футов.

ИНТЕРНЕТ: www.humphree.com



Качаем воду

Более надежная и живучая бортовая помпа

Новая бортовая помпа Water Master от компании Whale предназначена для горячей и холодной воды и по сравнению с обычными бытовыми насосами на порядок эффективнее. Поскольку вместо крыльчатки в ней используется диафрагма, при работе «всухую» помпа не сгорит. Производитель заявляет, что насос способен обеспечивать высокое давление при нескольких выходах. Корпус и электронная начинка аппарата защищены от воды (стандарт IP65), поэтому он не боится длительного пребывания в условиях высокой влажности, отчего зачастую корродируют бытовые насосы.

Помпа автоматически активируется при падении давления, когда кто-то открывает кран или принимает душ, и оснащена

фильтром на входе, который отсекает возможный мусор. Установка и обслуживание Water Master не доставляют проблем благодаря стандартным 15-миллиметровым фитингам или полудюймовому резьбовому соединению. Аппарат рассчитан как на пресную, так и на морскую воду, поставляется в модификации для высокого давления, а также для сетей 12 В и 24 В. Стоимость помпы составляет от £ 75.

ИНТЕРНЕТ: www.whalepumps.com



Насос предназначен для холодной, горячей, пресной и морской воды

«Умное» зарядное устройство

Mastervolt ChargeMaster для сетей с разным напряжением

ChargeMaster относится к представителям нового поколения полностью автоматических зарядных устройств для аккумуляторов, разработанных компанией Mastervolt. Мультифункциональное зарядное устройство (12 или 24 В) позволяет заряжать три независимых аккумуляторных батареи одновременно, автоматически определяя характеристики входного напряжения, что дает возможность использовать его в сетях с источниками переменного тока от 90 до 265 В с частотами 50 или 60 Гц. Статус заряда выводится на ЖК-дисплей, где отображается вся необходимая информация касательно цикла заряда, температуры и работы устройства. ChargeMaster можно подключать напрямую к генератору: система коррекции мощности заряда обеспечит высокую эффективность и не допустит перегрузки. Фирменный интерфейс MasterBus позволяет удаленно следить за процессом зарядки и управлять им посредством опциональной панели MasterView Easy. Панель с собственной подсветкой на приборной консоли

отображает информацию о каждом подключенном к ChargeMaster аккумуляторе, ток заряда, доступную емкость и сигнализирует о возможных проблемах. Конструкция ChargeMaster обеспечивает легкую установку с помощью монтажной планки практически на любой ровной горизонтальной или вертикальной поверхности. Устройства предназначены для батарей емкостью от 25 до 1000 Ач, тихо работают (шум <52 Дб) и мало весят (от 1 до 8 кг).

ИНТЕРНЕТ: www.mastervolt.com



Mastervolt предлагает 15 моделей ChargeMaster для бортовых сетей 12 и 24 В с суммарным зарядным током от 6 до 100 А

СТРАННОВЕДЕНИЕ

СУДНО МЕСЯЦА ВЕЙКБОРД JET SURF

Что это такое?

Это карбоновая доска для вейкбординга с водометом, которая оставляет за кормой все традиционные доски, поскольку не нуждается в катере-буксировщике. Эта невероятная игрушка способна развивать скорость до 30 узлов и благодаря продуманной конструкции оказывается достаточно легкой для переноски.

Как это работает?

В отличие от обычных досок, в карбоновом корпусе Jet Surf есть небольшая полость, достаточная для размещения компактного, но мощного двухтактного двигателя и миниатюрного водомета. Доступ к бензобаку и двигателю осуществляется через водонепроницаемый центральный лючок. В носовой части корпуса доски расположен водозаборник, ведущий к импеллеру водомета.

«Поводок», закрепленный на запястье райдера, открывает дроссельную заслонку и одновременно может глушить мотор при падении спортсмена в воду.

Какая доска, какой мотор?

Доступны три модификации устройства: Rookie приводится в движение двигателем объемом 86 куб. см и развивает 26 узлов; Ultra Sport оснащена более мощным

мотором того же объема и способна на 28 узлов, а Factory GP100 разгоняется до 30 узлов с двигателем 100 куб. см. Топливо (бензин и масло в соотношении 40:1) поступает в карбюратор, а свечи зажигания питаются от литий-ионного аккумулятора.

Насколько тяжело пользоваться доской?

Сама доска держится на поверхности

воды, но ее плавучести недостаточно, чтобы без движения удержать райдера. Поэтому, как и в случае с серфом, начальную скорость нужно набирать лежа или стоя на коленях. Руление осуществляется за счет переноса центра тяжести, а скорость регулируется тросиком.

Какова цена?

Производят доски в Чехии, их стоимость начинается от £ 5700.



Доска может развивать скорость до 30 узлов

ПРОВЕРЕНО MBV

Тестируем яхтенное оборудование и снаряжение

Sperry ASV Kingfisher Trainer

Стоимость £ 130

Начну с разъяснения технологий, которые применены в этих палубных кроссовках. Anti-Shock and Vibration означает, что они имеют мягкую пружинящую подошву. Lateral Dispersion System распределяет по ней нагрузку так равномерно, что кажется, будто Sperry удалось неведомым образом обойти третий закон Ньютона. Наконец, технология Hydro-Grip обеспечивает прекрасное сцепление подошвы с мокрой поверхностью.

Скажу без преувеличения: на мой взгляд, это самые легкие, удобные, мягкие и быстро сохнущие палубные кроссовки, которые мне приходилось когда-либо носить. Эти кроссовки для яхт настолько удобны и хорошо фиксируют стопу, что я даже

почувствовал улучшение своего застарелого растяжения связок голеностопа, нося их ежедневно пять месяцев кряду. В дождливые или погожие дни они обеспечивают лучшее по сравнению с другими моими кроссовками сцепление с поверхностью хоть на яхте, хоть в любом другом месте. Почти половину верха ASV Kingfisher Trainer составляет сетка, через которую быстро уходит влага. Некоторые производители пытаются делать водонепроницаемые кроссовки, но я предпочитаю легко проветриваемые Sperry, а если на улице мокро и холодно, то надеваю обычные палубные сапоги.

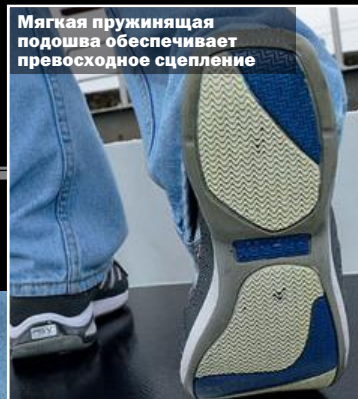
Сложнее дело обстоит со стоимостью: я пока не знаю, сколько они прослужат, но £ 130 за легкие кроссовки — сумма приличная.

Сетчатый верх позволяет кроссовкам быстро сохнуть



ОЦЕНКА MBV ★★★★★
СТОИМОСТЬ ★★★★★

Мягкая пружинящая подошва обеспечивает превосходное сцепление



С другой стороны, как деньгами оценить ту степень комфорта, которую они обеспечивают? Невзирая на стоимость, ASV Kingfisher Trainer — отличные кроссовки, и единственный

их недостаток в том, что теперь все мои друзья думают, будто пара «сникерсов» — это все, что я могу себе позволить! **Дэвид Марш**
ИНТЕРНЕТ: www.sperrytopsider.com



MARITIM

—финский торговый дом со столетней историей,
поставляющий любое лодочное оборудование и аксессуары.



По вопросу приобретения оборудования в России, обращайтесь к дилерам Маритима на странице www.maritim.fi и www.maritim.ru в разделе «Посредники»-



Лодка провела на воде 13 месяцев, но крупные обрастания на корпусе так и не появились



Seajet 034 Emperor

Стоимость € 161 за 2,5 л

Я спустил на воду свой катер Boston Whaler *Seascaper* почти год назад, в мае, предварительно обработав корпус новой ярко-белой антифоулинговой краской Seajet 034 Emperor. Это эффективное покрытие рассчитано на акватории, где происходит активное обрастание, и содержит биоциды, предотвращающие рост бактериальных пленок и водорослей. Жестяной банки объемом 2,5 л мне хватило, чтобы двойным слоем окрасить 19-футовый корпус ниже ватерлинии и оmyваемую часть форштевня выше.

Seajet 034 Emperor представляет собой мягкое самополирующееся покрытие, рассчитанное на скорость до 40 узлов, и по этому признаку как

раз подходит для моего Boston Whaler. Производитель рекомендует наносить два слоя краски, поскольку в этом случае она сохранит свои свойства в течение всего сезона. В следующий раз катер оказался на суше через год с небольшим, в июне, и к этому времени днище утратило свой прежний белый цвет из-за бурой микробной пленки. Но меня впечатлил тот факт, что за 13 месяцев пребывания на воде лодка почти не потеряла в скорости. Водорослей на корпусе практически не было, за исключением нескольких локальных участков, где я случайно стер покрытие во время помывки. Справиться с бактериальной слизью удалось при помощи обычного шланга с хорошим напором воды,



ОЦЕНКА МВУ ★★★★★
СТОИМОСТЬ ★★★★★

Краска легко наносится на корпус обычным малярным валиком

и я обнаружил лишь единственного приросшего к днищу баянуса (морской желудь). Интересно, что обрастание днища на правом борту оказалось более существенным, чем на левом. Причиной этому стало соседнее на стоянке судно по левому борту: справа тени не было, и микроорганизмы на свету росли

интенсивнее.

Мой опыт показал, что Seajet 034 Emperor оказалась весьма полезной и действенной антифоулинговой краской для скоростных лодок. Кстати, кроме белого, Seajet 034 выпускается в голубом, синем и черном цветах.

Лестер МакКарти

ИНТЕРНЕТ: www.seajetpaint.ru

Seajet 039 Platinum

Стоимость € 168 за 2 л

Тема антифоулинга нередко вызывает споры. Но мой собственный опыт говорит о том, что наиболее эффективным средством является самополирующий сополимер, а не обычная (более дешевая) смывающаяся мягкая или твердая краска. Даже когда лодка не выходит из марины неделями, сополимер продолжает непрерывно медленно растворяться, обнажая новые слои свежего биоцида. С другой стороны, традиционному смываемому покрытию постоянно нужен поток воды вдоль корпуса, который механически смывает отработавшие слои. Очевидно, что если вы редко выходите на лодке в море, эффективность такого подхода невелика. Последние несколько лет я пользовался такой самополирующейся краской и в целом был доволен результатом, но в этом

сезоне решил попробовать сополимер Seajet 039 Platinum. Это высококачественное покрытие является самым продвинутым продуктом компании и рекомендовано к использованию в агрессивных в отношении обрастания водах вроде Средиземного моря на всех типах лодок с максимальной скоростью до 40 узлов. Средство предназначено для стеклопластиковых, стальных, деревянных, но не для алюминиевых корпусов. Немного необычным для меня оказалось то, что система двухкомпонентная: оксид меди в виде порошка поставляется в отдельной жестяной банке. Крайне важно не только хорошо смешать основу и порошок перед покраской, но и периодически перемешивать смесь, чтобы частицы не оседали



ОЦЕНКА МВУ ★★★★★
СТОИМОСТЬ ★★★★★



На обработанной поверхности не было ни единой ракушки, рачка или водоросли

на дно. Для этого лучше обзавестись строительным миксером, поскольку состав достаточно вязкий, и ручного перемешивания может оказаться недостаточно, что заметно по слоям разных оттенков. Как только я начал покраску, вся видимая неоднородность исчезла, и краска легко легла на корпус.

Спустя сезон на воде результат говорит сам за себя. На обработанном корпусе не было ни единой ракушки, ни скопления водорослей. Даже

бактериальная слизь покрывала днище лишь в отдельных местах и легко сошла после мойки из шланга. Сополимерное покрытие оказалось не менее эффективным по сравнению с предыдущим средством и не растворилось полностью за сезон. Возможно, я рискнул и оставлю его в таком виде и на второй год: если результат повторится, то Seajet 039 Platinum окупит себя на 200%.

Хьюго Андреа

ИНТЕРНЕТ: www.seajetpaint.ru



Эксперт MBY
Тим Бартлет
E-mail: editor@mby.ru

Фильтруем AIS на «таблетке»

Новый прибор позволит отделить «зерна от плевел»

Зачастую основной проблемой, возникающей у яхтсменов при использовании AIS, является избыточность информации, которую выдает устройство — неподготовленные люди попросту теряются в рое мельтешащих на крошечном экране точек. В таком случае можно просто игнорировать AIS, но тогда вместе с водой мы выплескиваем из ванночки

и ребенка. Также можно выводить данные на отдельный, более крупный дисплей, но это не всегда удобно. Наконец, третий вариант — применить систему автоматической фильтрации, которая отображает только необходимую вам информацию, не перегружая второстепенными данными.

Новозеландская компания Vesper Marine предлагает целый ряд AIS-дисплеев со специальным программным обеспечением, позволяющим отфильтровывать не представляющие опасности суда (удаляющиеся или стоящие на якоре), фокусируя внимание только на тех, с которыми есть риск столкнуться. Недавно к линейке моделей добавилась «черный ящик» XB-8000 — транспондер AIS B со встроенной точкой доступа Wi-Fi. Устройство взаимодействует с другими бортовыми приборами по стандарту NMEA2000, а встроенный Wi-Fi



Устройства Apple можно превратить в пульты дистанционного управления для XB-8000

позволяет выводить данные AIS на смартфоны или планшетные компьютеры. XB-8000 совместим с такими программами, как iNavX, а пользователи мобильных устройств Apple могут также использовать специальное приложение, превращающее их смартфоны

в пульты дистанционного управления прибором. Кроме того, к XB-8000 могут одновременно подключаться пять устройств, и «черный ящик» обеспечивает связь между ними и роутером существующей бортовой Wi-Fi-сети.

[ИНТЕРНЕТ: www.vespermarine.com](http://www.vespermarine.com)



Транспондер AIS может работать с любыми Wi-Fi-устройствами вроде планшетных компьютеров и смартфонов

Меньше ручек, больше стекла

Lowrance запускает сенсорные HDS второго поколения

Менее чем через год после презентации линейки multifunctional дисплеев HDS Gen2 Lowrance присоединилась к «сенсорной революции» с модельным рядом HDS Gen2 Touch. С виду эти МФД остались прежними, однако покупатели могут выбрать сочетание экрана, «начинки» и управляющих элементов под свои потребности.

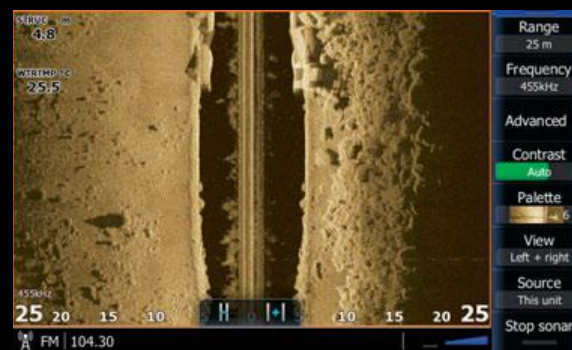
Самая привлекательная сторона сенсорных дисплеев в том, что они позволяют избавиться от лишних кнопок в пользу так необходимой рабочей площади. В случае HDS Gen2 Touch это означает, что 12-дюймовый сенсорный дисплей в пластиковом корпусе оказывается всего на 17 мм шире 10-дюймового МФД с обычным экраном. Кроме того, сенсорная панель дает возможность осуществлять

расширенное управление устройством по сравнению с любой комбинацией кнопок и ручек. Например, внести в систему название путевой точки гораздо легче с помощью полноэкранной клавиатуры, которая лишь на несколько миллиметров компактнее клавиатуры ноутбука. Также

довольно легко получить доступ и к более специализированным функциям: разбираясь с 9-дюймовым HDS Gen2 Touch, мы, например, смогли интуитивно настроить радар, отслеживать и управлять целями MARPA без необходимости копаться в инструкции.

Увеличенные яркие экраны, два порта Ethernet и видеовход в МФД HDS Gen2 Touch делают их весьма привлекательными для использования на прогулочных яхтах, и Lowrance включила в них так полюбившиеся американским рыбакам функции эхолота. Стоимость новых приборов варьируется от £ 1105 за 7-дюймовую версию с картплоттером и эхолотом до £ 3104 за такой же аппарат с диагональю экрана 12 дюймов.

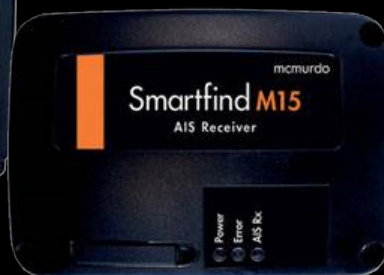
[ИНТЕРНЕТ: www.lowrance.com](http://www.lowrance.com)



Механические органы управления новыми приборами сохранились лишь на узкой полоске корпуса справа



M5 объявлен самым маленьким транспондером класса «А». M15 способен только получать сигнал AIS



Обновите свой AIS

Компактное устройство класса «А» для прогулочных лодок

В мае в Европе вступают в силу новые правила, согласно которым все рыболовецкие суда длиной более 18 м должны оснащаться AIS-модулями класса «А». В 2014 году это требование распространится и на лодки длиной от 15 м.

Компания McMurdo отреагировала на это созданием новой линейки приборов AIS, включая транспондер класса «А» для небольших коммерческих судов, который может

заинтересовать и яхтсменов, использующих модули класса «В».

Smartfind M5, по заявлению производителя, является самым маленьким устройством в своем классе (занимает на консоли площадь всего 200 × 80 мм), оснащен 3,5-дюймовым цветным дисплеем и удобными органами управления. Транспондер отображает схематичную карту береговой линии, чтобы данные AIS были представлены в контексте на отдельном экране без ненужной

навигационной информации.

Стоимость устройства составит около £ 1800. Для тех, кто не хочет вкладываться в коммерческие транспондеры, McMurdo предлагает «черный ящик» M10 (класс «В») и AIS-приемник M15, которые стоят £ 478 и £ 178 соответственно. Также доступен приемник M15S со встроенным сплиттером (позволяет использовать главную УКВ-антенну судна) стоимостью £ 258.

ИНТЕРНЕТ: www.mcmurdomarine.com

Новые УКВ-каналы

Международный Телекоммуникационный Союз (ITU) — высокий совет, который собирается раз в несколько лет, чтобы пересмотреть правила радиосвязи, — наконец обнародовал планы по увеличению числа морских УКВ-каналов. Достигнуто это будет разделением четырех дуплексных каналов (78, 19, 79 и 20) на восемь симплексных. В то же время большая часть существующих каналов публичной связи, когда-то используемых для сообщения «судно – берег», будут доступны для цифрового режима, но четыре из них зарезервируют для новых функций AIS. Однако сейчас еще рано бежать в магазин за новыми радиостанциями — нововведения не вступят в силу по крайней мере до 2017 года.

Миниатюрный маячок

Персональный аварийный маячок помещается в кармане спасжилета

Специализирующаяся на спасательном оборудовании компания Ocean Signal представила самый маленький в мире персональный сигнальный маячок rescueME.

Устройство стоимостью £ 282 имеет габариты 77 × 51 × 33 мм и в среднем на две трети меньше, чем аналогичные продукты. Антенна выдвигается из корпуса подобно полотну рулетки, а находящуюся под защитной крышкой кнопку

активации можно без труда нажать одной рукой. Приведенный в действие rescueME

быстро получает координаты с помощью 66-канального GPS-приемника и транслирует их в течение суток. В помощь спасателям прибор параллельно передает радиосигнал на частоте 121,5 МГц и задействует стробоскопический огонь. Батарея rescueME также обходит конкурентов по длительности работы в режиме ожидания — семь лет; столько же действует и гарантия на маячок.

ИНТЕРНЕТ: www.oceansignal.com

Встроенный приемник-передатчик GPS-сигнала способен непрерывно работать в течение суток



Компактный компьютер

Морской системный блок на базе ОС Linux

Digital Yacht добавила в линейку морских ПК новый компактный и недорогой Aqua 50. За £ 540 вы получаете специализированный компьютер, питающийся от бортовой сети без инвертора. На борту Aqua 50 установлен устойчивый к вибрации твердотельный накопитель на 64 Гб, а пассивное охлаждение без кулера позволяет уберечь внутренности устройства от влажного просоленного воздуха. Основное отличие Aqua 50 в том, что он работает не на привычной ОС Windows, а на Linux Ubuntu. Это может отпугнуть плохо знакомых

с компьютерами пользователей, однако по факту операционная система ничем не хуже Windows или Mac. Конечно, выбор игр здесь меньше, а некоторые привычные программы придется заменить аналогами, однако это компенсируется стоимостью.

Помимо стандартного браузера и почтовой программы, на Aqua 50 предустановлен ряд пакетов вроде картографии OpenCPN и офисного пакета OpenOffice. В системном блоке нет CD/DVD-привода, но для большинства задач будет достаточно USB-портов и двух интерфейсов NMEA.

ИНТЕРНЕТ: www.digitalyacht.co.uk



Морской компьютер всего за £ 540



Яблоко в сети

NavNet + iPhone + iPad. Как это работаем?



С приложением Viewer на вашем iPhone можно отобразить информацию, поступающую со всех датчиков



В последний год стала трендом интеграция морской электроники с мобильными устройствами, в первую очередь с популярными iPhone и iPad. Не остался в стороне и лидер в области профессионального навигационного оборудования — японская компания Furuno, представив в начале 2013 года обновленные версии компьютерных программ NavNet Viewer для смартфонов Apple и NavNet Remote для планшетов Apple.

Представьте, что, загораю на лежаке флайбриджа или потягивая с друзьями коктейль в салоне яхты, вы захотели узнать, мимо какого острова идет яхта. Или, насаживая в кормовом кокпите на крючок наживку для троллинга, вы вдруг решили взглянуть на экран рыбопоискового эхолота, проверить температуру за бортом или обороты



С программой Remote любой iPad сможет много больше: из центра развлечений он превратится в полезный рабочий инструмент



двигателей. Не беда, что дисплеи навигационной системы установлены только на постах управления — внизу и наверху: теперь с помощью iPhone или iPad все это возможно сделать там, где вы находитесь, не сходя с места.

Программа работает с новейшим бортовым приборным комплексом Furuno NavNet Time Zero Touch, о котором стоит сказать несколько слов. Система объединяет информацию всех существующих на данный момент навигационных датчиков Furuno: РЛС, АИС, Навтекс. Трехмерная картография в собственном формате MM3D основана на растровых и векторных картах лучших производителей,

включая крупнейшую базу электронных карт C-MAP by Jeppesen.

Через стандартный интерфейс NMEA2000 система NavNet получает любые данные из бортовой информационной шины CAN bus, например, сведения от блоков управления двигателями, датчиков топлива и прочих устройств сторонних изготовителей. Устройства NavNet объединены в одноранговую компьютерную сеть, допускающую произвольную конфигурацию системы. «Сердцем» сети являются мультidisплеи NavNet TZ Touch с диагональю 9 и 14 дюймов, с яркими антибликовыми матрицами (читаются даже в поляризационных очках) и, как следует из названия, полным сенсорным управлением MultiTouch Control. Изображение можно масштабировать, перемещать и вращать движением двух пальцев, а единственная кнопка Home позволяет мгновенно вернуться в главное меню и переключиться между режимами. Кроме этого, верная традициям создания профессионального оборудования, Furuno сохранила удобную ручку управления RotoKey для быстрого выбора значений любых параметров.

В подключении мобильных устройств Furuno не изменила принципу целесообразности. Встроенный беспроводной сетевой адаптер (Wi-Fi) позволяет подключать мобильные устройства напрямую к дисплеям, в отличие от многих подобных систем, требующих покупки дополнительных сетевых адаптеров.

Это простейший вариант подключения (точка-точка), благодаря которому можно подсоединять до 5 мобильных устройств к одному мультidisплею и получать наивысшую скорость обмена информацией. Правда, если на борту только один дисплей и его беспроводной адаптер занят коммуникацией со смартфонами, он не может одновременно использоваться для доступа в Интернет (например, для загрузки прогноза погоды). Если это необходимо, можно использовать и внешний беспроводной роутер, включенный в кабельную сеть NavNet; при этом скорость обмена будет меньше, и можно подключить не больше трех мобильных устройств (на мой взгляд, более чем достаточно). А если на борту установлено несколько мультidisплеев, то можно подключить мобильные устройства к одному, а адаптер другого дисплея использовать для выхода в Интернет. Здесь важно не забыть выбрать хороший пароль на вашу сеть, чтобы к ней не подключился другой владелец iPad.

В отличие от многих других, Furuno вместо одной сложной разработала две простые в использовании программы. Первая, NavNet Viewer, создает на экране смартфона iPhone или плеера iPod Touch «зеркало» (копию) изображения мультidisплея (карты, РЛС, курсоуказателя, камеры ночного видения и т. д.). Управление программой осуществляется всего тремя кнопками. Это цифровой Zoom, выбор разрешения дисплея и сервера (масштаб).

Разрешение дисплея может быть высоким, низким и средним; при выборе высокого изображение лучше, но возможно уменьшение скорости обновления картинки. Масштаб дает

увеличение любого участка дисплея для детального просмотра изображения: размер экрана, особенно у iPhone, намного меньше мультidisплея, поэтому можно просматривать его полностью, в уменьшенном виде или крупно нужную часть. Последняя кнопка позволяет выбрать для отображения любой из имеющихся в системе мультidisплеев.

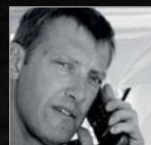
Вторая программа NavNet Remote, позволяет просматривать на планшетнике Apple информацию от любых датчиков, подключенных к NavNet, независимо от того, что изображено на мультidisплеях. На выбор — панели с цифровыми и стрелочными приборами различных типов, размеров и расположения, нужных для навигации, управления двигателями, настройки парусов и пр.

Мультidisплеем можно дистанционно управлять прямо с экрана iPad или iPad-Mini. При этом на экране появляются две дополнительные кнопки Home и RotoKey — те же, что и на мультidisплее; остальное управление сенсорное.

Если в системе имеется блок рыбопоискового эхолота, то на планшетник выводится его картинка (режимы работы эхолота управляются только с мультidisплеем). Прокручивая экран назад, можно просмотреть историю эхограммы.

Наконец, NavNet Remote дублирует (звук и виброзвонок) предупредительные сигналы, а также позволяет копировать и сохранять пользовательские настройки системы. Обе программы бесплатно загружаются с iTunes — интернет-магазина приложений для Apple. Аналогичные приложения разрабатываются и для некоторых других семейств мобильных устройств. **МВУ**

Интеграция морской электроники с мобильными устройствами типа iPad и iPhone уже стала реальностью



Инструктор
Джон Мендес
E-mail: editor@mby.ru

Что нужно знать будущему капитану яхты

УРОК №15

MBY публикует серию материалов для тех, кто хочет улучшить свои шкиперские навыки и сдать экзамен на международные права RYA.

Yachtmaster: Ночной переход

Не стоит пугаться ночных переходов на яхте. Тщательное планирование и советы экспертов RYA не дадут вам пропасть.

Текст Джон Мендес Фото Лестер МакКарти Иллюстрации Мэгги Нельсон

Ночные переходы на яхте — дело интересное и даже захватывающее. При условии, конечно, что, выходя на воду в кромешной темноте, вы знаете, что делаете. Как и в случае со многими другими пунктами экзамена Yachtmaster, ключевую роль здесь играет планирование. Если переход заранее проработан, а вы хорошо представляете себе маршрут, тогда, возможно, навигация ночью покажется даже проще, чем днем. Ведь в это время движение в море гораздо менее оживленное, а уж если акватория оборудована светящимися буйами и знаками, то идентифицировать их не составит труда. К примеру, днем все красные латеральные знаки выглядят похожими, ночью же огни имеют свои индивидуальные характеристики.

ВИДИМОСТЬ

Видимость ночью бывает разная, особенно учитывая местонахождение поста, откуда вы управляете лодкой. Многие предпочитают ночью управлять судном с флайбриджа, где обзор лучше, а связь с окружающей действительностью непосредственная. Я же предпочитаю основной пост управления в салоне или рубке: здесь тепло, не страшна

непогода, да и с картой сверяться удобнее. Судите сами: много ли коммерческих судов имеют внешний открытый пост управления? Пожалуй, единственный недостаток управления судном из рубки или салона состоит в том, что имеющие подсветку приборы могут отражаться в ветровом стекле. Обязательно стоит предостеречь других на борту от использования фонарей, особенно головных и таких, что светят белым светом, а не красным, более подходящим для использования ночью. Свет, направленный в глаза рулевому, не только мешает ему адаптироваться к темноте, управляя судном или работая с картой, но может и вовсе ослепить. И непременно переключите дисплеи навигационных приборов и приборов индикации в ночной режим отображения.

РАССТОЯНИЯ

Днем большинство из нас могут достаточно точно оценивать расстояние, однако ночью все гораздо сложнее. Многих дезориентирует недостаток «глубины резкости». Огни могут казаться гораздо ближе или дальше, чем на самом деле, а объекты, которые долгое время выглядели очень

далекими, внезапно оказываются перед вами. Огни имеют разную интенсивность света, и люди часто ошибаются, считая яркий огонь более близким, чем тусклый, который на самом деле может быть буквально у вас под носом. Вот почему во время перехода так важно понимать последовательность, с которой будут появляться огни, чтобы правильно их идентифицировать. В таблице приведены разные характеристики огней и их обозначения на карте. Не помешает и простая предосторожность: идентифицировав нужный навигационный знак, не нацеливайтесь прямо на него, а возьмите слегка в сторону. Вам может казаться, что до знака приличная дистанция, но если

он ближе, чем вам кажется, то идя чуть поодаль, вы с ним точно не столкнетесь.

ПЛАНИРОВАНИЕ МАРШРУТА

Ключ к безопасной навигации ночью — планирование, и это определенно больше, чем просто беглый просмотр карты перед отходом. Разрабатывайте план тщательно, принимая во внимание порты-убежища и различные заходы в них. Однако не стоит и чрезмерно усложнять план: многие слишком предусмотрительные кандидаты на гордое звание Yachtmaster завалили экзамен только потому, что не смогли вовремя разобрать мудреные каракули своих суперсложных планов.

ОГОНЬ	ОБОЗНАЧЕНИЕ	ЧТО ЭТО ЗНАЧИТ?
Постоянный/ Fixed	2FR (vert)	Два постоянно горящих красных огня, расположенных вертикально один над другим. Обычно ставятся на береговых знаках.
Проблесковый/ Flashing	Fl.R. 4s	Мигающий красный. Длительность вспышек меньше промежутков между ними. Например, при полном цикле в 4 с горит 1 с, не горит 3 с.
Изофазный/ Isophase	Iso. R. 4s	Красный огонь с одинаковой длительностью вспышек и темноты. Например, при полном цикле в 4 с горит 2 с, не горит 2 с.
Затмевающий/ Occulting	Occ. R. 4s	Красный огонь с длительностью вспышек большей, чем промежутки между ними. Например, при полном цикле в 4 с горит 3 с, не горит 1 с.



номера VHF-каналов для связи. Всегда справляйтесь с «Извещением мореплавателям» (часто их тоже публикуют на сайтах портов): там сообщается обо всех недавно произошедших изменениях в навигационной обстановке и режиме плавания, таких как дноуглубительные работы или ограничения в каналах; актуальная информация об огнях и знаках. Наконец, если вы направляетесь в оживленный порт, стоит поискать данные о режиме движения больших коммерческих судов.

После этого я внимательно изучаю крупномасштабную карту (рис. 1), чтобы иметь в голове ясную картинку акватории, а затем прокладываю маршрут перехода, включая курсы, дистанции, глубины и важные заметки. На рис. 2 показан образец подобного плана для ночного перехода в Болье. Мне кажется, что такой вот набросок лучше закрепляет в мозгу все ключевые моменты, заставляет тщательнее продумывать маршрут и оставляет в голове хорошее мысленное представление акватории. Меня учили именно так, а сейчас я вижу, что этот метод хорошо помогает уже моим студентам. Наконец, для полной уверенности я вношу все это еще и в картплоттер, особенно если акватория мне плохо знакома или незнакома вовсе.

Ночной переход вдоль побережья с заходом в хорошо освещенный в навигационном отношении порт может быть достаточно простым, а вот оффшорный «марш-бросок» требует более тщательного анализа. Например, есть ли на вашем маршруте мысы или отмели? Они часто привлекают рыбаков с их сетями или ловушками для

ИДЕАЛЬНОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ

Прежде всего запаситесь старой доброй лощей для выбранной вами акватории и полным набором карт. Не будет лишним зайти на сайт нужного порта: там, как правило, есть сведения о самом порте, актуальная информация и советы по заходу,



Рис. 1 Изучите карту и сделайте собственный набросок перехода (см. рядом)



Распознав знак, не нацеливайтесь прямо на него. В темноте сложно определять расстояния до объектов — они могут быть ближе, чем кажутся

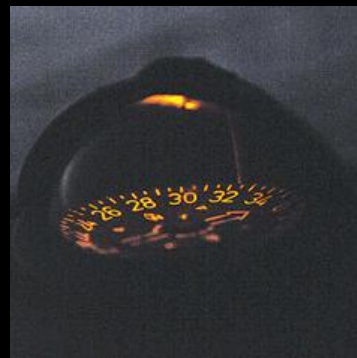
лобстеров, запутаться в которых ночью — настоящий кошмар. Это лишь одно из обстоятельств, в которых лучше планировать маршрут так, чтобы ночью держаться от берега дальше, чем можно позволить себе днем.

ОПРЕДЕЛЕНИЕ МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ

Выдвинувшись в направлении первого навигационного знака на маршруте, я предпочитаю мили через три определить местоположение судна. Если знак светящийся и вы его видите — прекрасно, если нет, то определить пройденную дистанцию поможет метод счисления (скорость/время/курс).

СКОРОСТЬ

Выбирать оптимальную скорость ночью надо, принимая во внимание погоду и возможности судна. На открытой воде, если лодка и погода позволяют, мне кажется достаточной скорость 20 узлов, на которой за 3 минуты вы пройдете милю. В стесненной акватории я предпочитаю сбросить скорость до 12 узлов (5 минут на милю). Большинство лодок на такой скорости еще держатся в режиме



Компас: перед тем как выходить в море ночью, убедитесь, что его подсветка исправна

глиссирования, где превалирует динамическая остойчивость. Снижение скорости до 6 узлов (10 минут на милю) позволит вам и управлять лодкой, и корректировать план перехода.

ВРЕМЯ

Не забывайте записывать время, если меняете скорость, нарушая тем самым первоначальное расписание.

РАССТОЯНИЕ

Используйте пройденное расстояние для определения положения судна методом счисления (время/скорость/курс).

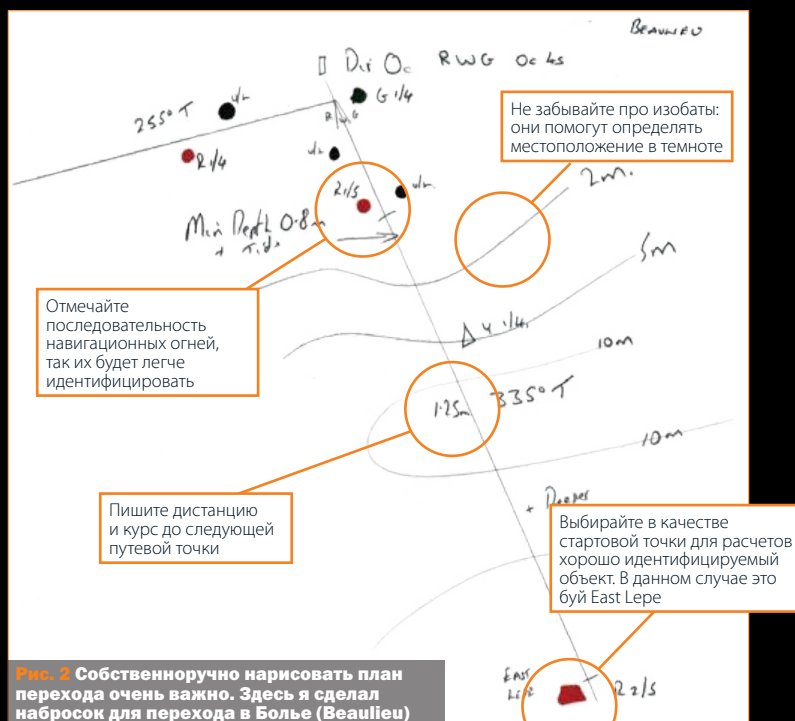


Рис. 2 Собственноручно нарисовать план перехода очень важно. Здесь я сделал набросок для перехода в Болье (Beaulieu)



Ручной компас-пеленгатор — один из любимых моих инструментов днем и ночью, но обращение с ними требует навыков! Взгляните на объект, на который вы собираетесь взять пеленг, затем поверните компас так, чтобы красная насечка совпала с объектом, и считайте данные

КУРС

Направление, в котором движется судно от известного пункта или между навигационными знаками, но без учета воздействия течения и/или ветрового сноса.

КУРС ОТНОСИТЕЛЬНО ЗЕМЛИ

Обычно считается с монитора GPS: полезно узнать, как ваш курс меняется под воздействием ветра и/или течения.

ПОИСК «СТВОРОВ»

Полезный навык, позволяющий держать точный курс относительно береговой черты без утомительных расчетов. В связке с методом счисления (скорость/время/расстояние) может использоваться для точной навигации (см. рис. 4).

РАДАР

Если лодка им оборудована — это огромная помощь при ночной навигации и в предотвращении столкновений. Некоторые новые радары имеют функцию overlay, когда «картинка» с радара накладывается на карту, что значительно упрощает идентификацию навигационных знаков.

ОБРАТНЫЙ ПЕЛЕНГ

Полезно уметь это делать, но если вы на борту без помощников, то процедура это непростая: нужно

МАЛЕНЬКИЕ ХИТРОСТИ

Возьмите на вооружение пару полезных приемов. Во-первых, попытайтесь идентифицировать навигационный знак, поднимите карту на уровень глаз (рис. 3). С этой «точки зрения» проще понять, как огни выглядят на воде в перспективе. Многие современные картплоттеры имеют подобную функцию, но традиционным методом можно добиться того же за меньшие деньги. Во-вторых, поворачивая линейку или край плоттера по карте, можно найти подходящие «створы» (рис. 4) — такие часто есть, хотя они и не обязательно обозначены.



Рис. 3 Подняв карту на уровень глаз, проще понять, как огни могут выглядеть на воде



Рис. 4 Здесь северный кардинальный знак около Гернарда (Gurnard) и зеленый латеральный буй Южный Брамбл (South Bramble) образуют идеальный «створ», чтобы нацелиться на Брамбл Пост (Bramble Post). От Южного Брамбла легко рассчитать переход до Брамбл Пост (скорость/время/дистанция), а красный огонь кардинального знака у Хилл Хэд (Hill Head) укажет рулевому курс

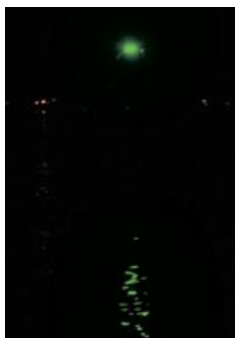
одновременно управлять судном и следить за меняющимися цифрами на картушке компаса. Пеленг берут при помощи ручного компаса-пеленгатора (см. фото вверху слева). На многих пеленгаторах шкала размечена люминесцентной краской.



Красный сектор: вы слишком отклонились от входа в гавань — берите правее, пока не увидите белый сектор



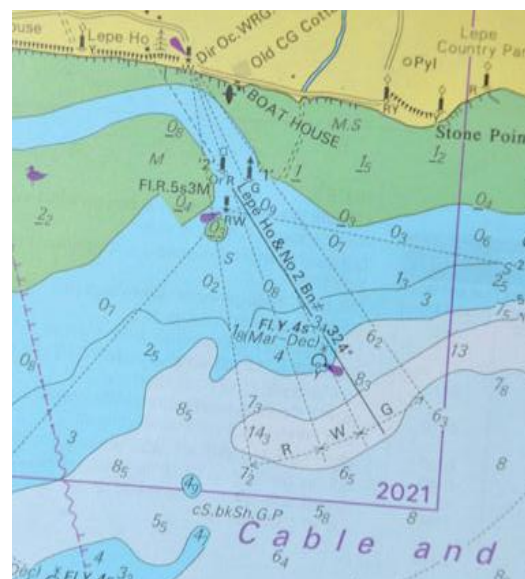
Белый сектор: вы на правильном курсе, сохраняйте его, но не до тех же пор, пока лодка упрется в берег!



Зеленый сектор: вы забрали слишком далеко вправо, берите левее, пока не откроется белый сектор маяка



На картах Imray огни секторного маяка удобно обозначаются секторами соответствующего цвета



На адмиралтейских картах секторы обозначены просто черной пунктирной линией и буквами R (red/красный), W (white/белый), G (green/зеленый)

Если нет — можно подставить под компас фонарь.

СЕКТОРНЫЕ МАЯКИ

Сигнал такого маяка разделен на цветные секторы; в зависимости от угла подхода вы увидите красный, белый или зеленый огонь, что позволяет точно определять линию безопасного захода в порт. В сочетании с изобатами (линиями глубин) может быть использован для определения местоположения судна (см. фото слева). На разных картах секторные маяки обозначаются по-разному (см. раздел «Маленькие хитрости»), чтобы понять, как это может выглядеть на карте.

ГЛУБИНЫ

Используйте изобаты (линии равных глубин), выбирая точку смены курса или для определения местоположения судна методом счисления.

СТВОРНЫЕ ОГНИ

Оснащенные огнями навигационные створы указывают безопасное направление для прохода. Когда судно движется по оси створа, то передний створный знак перекрывает задний. Если вы наблюдаете их расхождение, это означает, что вы идете неверным курсом. Очень просто и очень точно, но, как и в случае с секторными маяками, их обычно располагают на берегу, поэтому не стоит идти по оси створа до тех пор, пока вы не упретесь в него. Ключевой пункт в ночной навигации — не усложнять все чрезмерно. Практика покажет, какой из методов лучше всего подходит к той или иной ситуации. Приближаясь к разным портам, пробуйте разные комбинации, пока не научитесь делать это автоматически. Но всегда будьте готовы к неожиданностям. **IMBY**

ИННОВАЦИИ. ЧТОБЫ БЫТЬ ВПЕРЕДИ.



Национальная Ассоциация морских производителей (NMMA) и журналисты общества Boating Writers International в категории двигателей присудили премию за лучшую инновацию новому бензиновому мотору Volvo Penta V8-380.

**VOLVO
PENTA**
www.volvopenta.ru

НАШИ ЯХТЫ

Делимся опытом эксплуатации



RIB НЕПРОСТАЯ ИСТОРИЯ

За какие-то 20 лет тип лодки с надувными бортами и жестким днищем (RIB, Rigid Inflatable Boat) прочно обосновался не только в сегменте плавсредств специального применения, но также в индустрии отдыха и развлечений.

Текст Константин Иевлев Фото «Компан Марин»

П ривлекательность лодок-RIB за границы обусловлена невысокой их стоимостью и удобством в эксплуатации; у нас они в основном популярны потому, что это модно на Западе. Однако многие владельцы моторных яхт по-прежнему сохраняют снисходительное отношение к «резинкам». Причина — основная масса предлагаемых на рынке лодок, зарубежных и отечественных, являют собой копии раскрученных в Европе моделей, созданных для теплых морей, где ласковый ветерок нежно обдувает томящиеся на белых диванах разгоряченные загорелые тела...

Взгляните на кабриолеты. Разве много их на наших дорогах? Как правило, это второй или третий автомобиль в семьях, где хотят и могут себе позволить «покабриолетить». А ведь настоящий, правильно спроектированный RIB — это серьезный, универсальный аппарат,

практически не имеющий конкурентов (при сходных габаритах и массе) по мореходности, безопасности, комфорту, затратам на содержание и эксплуатацию.

Задача создать RIB с корпусом из стеклопластика, с учетом российских реалий и для наших акваторий, встала перед инженерами фирмы «Компан Марин» в 2003 году. Уже первая модель — шестиметровая лодка «Роджер-600» — оказалась очень удачной: она сильно отличалась от аналогов своими качествами и функциональностью, что подтвердили годы эксплуатации в России и за рубежом, в северных и южных морях. Лодка с успехом выпускается до сих пор, а помимо нее, за прошедшие 10 лет у фирмы было много удачных моделей, в том числе RS-720 — рекордный спортивный RIB: на нем команда New Stars в 2011 году завоевала звание чемпионов мира



Открытая модель
RX-753SD (Sport Drive)



Модель с открытой
в корму рубкой RX-870HT



Модель RX-850
с центральной консолью



Флагманская модель RX-870
в исполнении Sport Drive

в 3-литровом классе U.I.M. В среднем каждые полтора года фирма выпускает новую лодку или серьезную модификацию существующей модели.

Чтобы по-настоящему оценить успехи компании на этом пути, скажу о флагманской модели RX-870HT. При ее создании был применен системный анализ требований для лодок RIB с учетом специфики акваторий России и Европы, подробно изучены лучшие мировые аналоги, проведены гидродинамические испытания прототипов с подводной съемкой днища и движителей. Немало дало и участие в «натовских вечеринках» типа конгресса HSBO (High Speed Boats Operations) в Гётеборге.

Задача стояла амбициозная — создать лучшую лодку в своем классе. В результате были выработаны

следующие решения и компоновка: двухмоторная лодка со стационарными дизельными двигателями, расположенными в центре масс корпуса, и подводным газовыхлопом, существенно уменьшающим трение и, как следствие, сопротивление воды движению. Лодку снабдили большой кабиной обтекаемой формы со спальными местами.

При отработке двигательного движительного комплекса совместно с инженерами компании Volvo Penta была применена схема соединения моторов с угловыми колонками посредством валов с шарнирами равных угловых скоростей фирмы GKN, что позволило радикально снизить вибрацию и достичь хорошей динамической балансировки при вынужденных прыжках лодки

в условиях развитого волнения.

Итог долгой и сложной работы получился достойным. При длине 8,70 м модель RX-870 имеет сухой вес 1980 кг; максимальная скорость с двумя Volvo Penta D3-220 (440 л.с.) достигает 51,8 узлов (крейсерская 25–34 узла); средний расход топлива на оба мотора в пределах 1,2 л/милю. При движении со скоростью 25 узлов дальность хода составляет 1200 миль, на 6 узлах — 4800 миль. Мореходные возможности — на волнении до четырех баллов скорость достигает 40 узлов. Помимо того, лодка для своих размеров получилась комфортной, с поглощающими перегрузки сиденьями, туалетным блоком, отопителями, камбузом и душем с горячей и холодной водой из бортового бака (145 л). Свои мореходные характеристики лодка подтвердила в походах вокруг Ладоги и на Балтике в первом морском RIB-

ралли по маршруту Санкт-Петербург — Калининград — Санкт-Петербург. Кроме того, RX-870 по заказу оборудуется джойстиком, позволяющим управлять лодкой так, что она буквально танцует на пяточке в пределах длины корпуса и движется лагом со скоростью 2,5 узла.

По словам Всеволода Гаврилова, генерального директора компании «Вольво Восток», такая схема применения моторов Volvo Penta с джойстиком и удлинительными валами GKN к колонкам DP-S является на данный момент уникальной, придающей лодке маневренные характеристики, аналогичные с IPS.

А накопленный опыт уже позволяет специалистам «Компан Марин», не оглядываясь на конкурентов, думать о новых моделях с еще более удивительными качествами и характеристиками. Неплохие итоги работы за 10 лет, не так ли? MBY

Правильно спроектированный RIB — это серьезный универсальный аппарат

ДОМУМОРЯ

Лучшая недвижимость на берегу



«Венеция» эпохи Возрождения

Итальянское палаццо на Крестовском острове в Санкт-Петербурге освободилось от строительных лесов и предстало во всем великолепии

Совершая водную прогулку по Средней Невке, этот дом невозможно не заметить. С самого начала реализации проекта дом «Венеция» вошел в пятерку главных элитных новостроек Северной столицы. В конце прошлого года успешно сданный проект удостоился еще одной заслуженной награды: на международном конкурсе Urban Awards «Венеция» была названа «Жилым комплексом года» в сегменте «элит».

ОБАЯНИЕ КРЕСТОВСКОГО

Внешний и внутренний облик «Венеции» отвечает исторически сложившемуся обаянию Крестовского — тихого и респектабельного места уединенного отдыха. В XVIII-XIX столетиях на Крестовском предпочитали строить кружевные деревянные и романтические каменные особняки члены императорской фамилии и представители влиятельных кругов столичного света. Сегодня на острове располагаются лучшие рестораны Петербурга, статусные спортивные клубы, яхт-клуб,

губернаторский теннисный клуб. Построены новые премиальные жилые дома и комплексы. Остров стал особой территорией, сохранив свою исключительность и обособленность в структуре города.

СКВЕР У ПОРОГА

Петербургская «Венеция» расположена на собственном просторном участке, который включает зеленый сквер. При строительстве в сквере были сохранены все деревья, в настоящее время выполняется дополнительное благоустройство и озеленение сквера; организована детская площадка, установлено ограждение. Уютное зеленое обрамление дома обеспечивает уединенность и органично вписывается в парковый ландшафт острова.

ПРОДУМАННЫЙ КОМФОРТ

В спокойных водах реки отражается элегантный стилизованный фасад, приватная жизнь

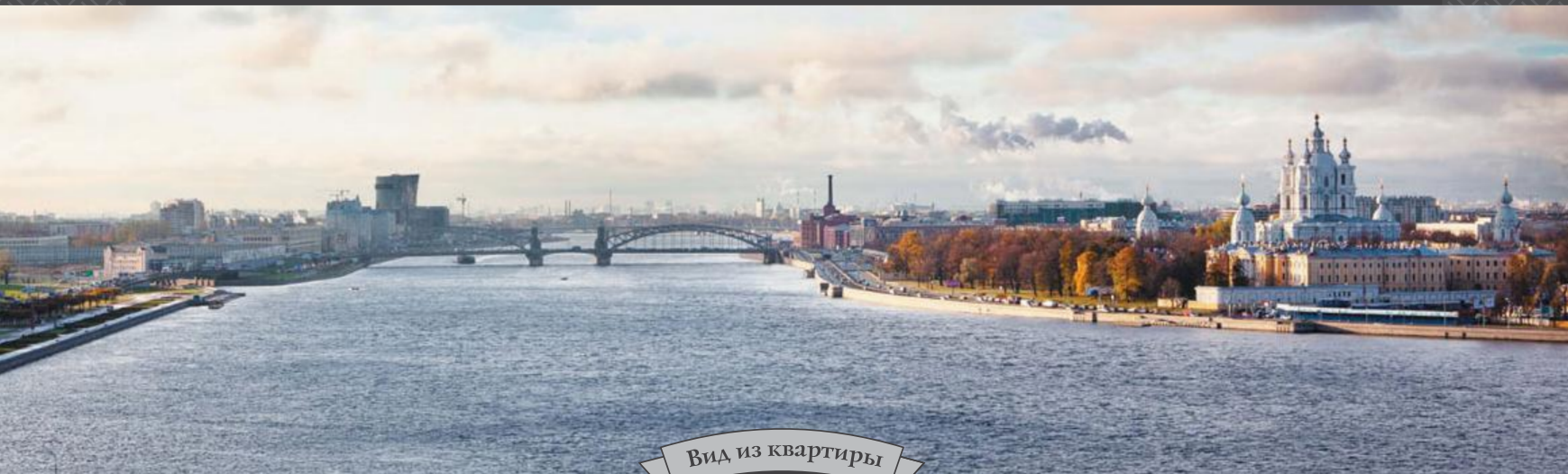
обитателей дома обращена во внутренний уютный дворик со стеклянной крышей, а из окон просторных гостиных открывается вид на парк Елагина острова. Предусмотрен двухуровневый теплый паркинг, прямо из которого можно подняться на лифте к дверям квартир. Все квартиры в доме имеют продуманные, отвечающие самым взыскательным требованиям планировки. Холлы и кухни очень просторные. Продумано деление на гостевую и жилую зоны, каждая зона имеет отдельные ванные и туалетные комнаты, предусмотрены гардеробные. Высота потолков в квартирах от 3,25 до 3,55 м. Оформлена собственность.

Большинство квартир в «Венеции» уже обрели хозяев. Тем не менее варианты еще есть — желающие могут присоединиться к избранному кругу петербургских «итальянцев» и приобрести квартиру в готовом доме. Северная Венеция начинается здесь.

Вид из окна
на Среднюю Невку
и парк Елагина
острова



Жизнь в стиле **RBI**



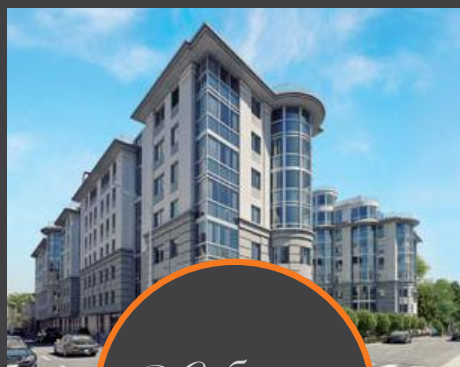
Вид из квартиры

9

этаж

ДОМ НА СВЕРДЛОВСКОЙ НАБЕРЕЖНОЙ

скидка 12%*
при 100%-й оплате



Собрание

ДОМ БЛАГОРОДНЫХ СЕМЕЙСТВ
Большая Посадская, 12

Здесь создается история,
рождаются традиции,
строится будущее, которое
из этих стен уверенно шагает
в большую жизнь.



УЛ. БОЛЬШАЯ ПОСАДСКАЯ, 12



ЧЕТЫРЕ
ГОРИЗОНТА

ДОМ НА СВЕРДЛОВСКОЙ
НАБЕРЕЖНОЙ

Дом, наполненный светом
и воздухом, для людей
с обостренным чувством
свободы.



ДОМ НА СВЕРДЛОВСКОЙ
НАБЕРЕЖНОЙ



АЛЕКСАНДРИЯ
ЭЛИТНЫЙ ЖИЛОЙ КОМПЛЕКС
НОВГОРОДСКАЯ УЛ. 23

Элитный жилой комплекс
в центре Петербурга,
обращенный фасадом
к Смольному собору.

Дом построен

НОВГОРОДСКАЯ УЛ., 23



rbi.ru

320 7676

20 ЛЕТ РАБОТЫ. 58 ПОСТРОЕННЫХ ДОМОВ
ХОЛДИНГ RBI
основан в 1993 г.



Nimbus 300 R, 2006 год
 длина — 9,15 м
 ширина — 3,10 м
 осадка — 1,00 м
 топливный бак — 300 л
 запас пресной воды — 110 л
 Max скорость — 42 узла
 Volvo Penta D6 - 350 (350 л.с.)



Радарная арка, радар Raymarine, носовое подруливающее устройство, полное тиковое покрытие, полный тент, отопитель в каюте, 2 якоря с электролебёдками, лестница для спуска на берег с носовой части, фароискатель с дистанционным управлением, транцевые плиты, подсветка полоса в кокпите, плоттер Raymarine, швартовый набор, необрастающее покрытие днища

Цена 5 990 000 рублей

Контактный телефон: **+7 902 374 38 00**



Z58

Windy 58 Zephyros

Windy — качество, достойное избранных!



яхта в идеальном состоянии

длина 17,75 м
 ширина 4,50 м

запас воды 470 л
 запас топлива 2100 л

макс. скорость 38-40 уз.
 макс. комплектация

наработка 1 000 моточасов
 продажа со стоянки в Самаре

Флагман норвежской судовой верфи — яхта VIP-класса Windy Z58

+7 (927) 712-7594

www.ya.glavbereg.ru

Windy
 Spirit of Scandinavia

СКОРОСТНОЙ КАТЕР-АМФИБИЯ SEALEGS



SEALEGS®
PATENTED AMPHIBIOUS TECHNOLOGY



ЛОГОПРОМ
официальный дилер

НОВАЯ СТЕПЕНЬ СВОБОДЫ!

- Полная свобода движения на воде и в прибрежной зоне.
- Причалы, швартовка и кранцы не нужны.
- Автоприцепы и аппарели не нужны.



8-800-550-52-77

WWW.SEALEGS.SU

необходимый аксессуар для каждой яхты

- Техническое обслуживание лодки и использование в аварийных случаях
- Осмотр подводной части судна
- Техническое обслуживание швартовного оборудования
- Обучение дайверов
- Подводная охота, ловля рыбы и раков



РЕКЛАМА

Freediver

- Погружение для знакомства с подводным миром курорта
- Погружение для проведения научных и исследовательских работ
- Техническое обслуживание бассейнов
- Извлечение ценных предметов из-под воды
- Погружение под воду людей с ограниченными способностями



Автономная поплавковая модель

Размеры: $\varnothing$ 33 см / высота 22 см
Вес (с аккумулятором): 12,5 кг
Время работы: 45-60 мин
Питание: 12V, 16 - 18 А



+

Комплект ныряльщика

Шланг 10 м
Регулятор
Пояс
Вес: 4 кг



Модель для установки на борту

Размеры: 35 x 25 x 15 см
Вес: 6 кг
Питание: 12V, 16 - 18 А

«Freediver - это яхтенный аксессуар, без которого мне теперь не обойтись. Он должен входить в стандартное оборудование для любой лодки», - Бобби Шенк, известный кругосветный мореплаватель, легенда парусного спорта.

www.freediver.su +7 (495) 99-808-66

Приглашаем к сотрудничеству региональных дилеров

Электрическое напряжение - 220 В, генератор 11 кВт, электрический якорь, береговые разъёмы питания, глубиномер, спидометр, ретранслятор, картограф, автопилот, компас, система навигации, система радиовещания, радар, радио, CD-проигрыватель, 3 кондиционера, Телевизор с антенной (не морской), Аудио/ CD проигрыватель с колонками (напольными и выносными), отопление, горячая вода

Цена 140 000 Евро
+7 903 136 55 93 Виктор
+7 963 752 82 96 Максим

Volvo Penta (2 x 480 л.с.)
длина - 13,00 м
ширина - 3,85 м
высота - 2,65 м
запас топлива - 500 л
запас воды - 1250 л
пробег - 420 моточасов
количество кабин - 3
место стоянки Хорватия,
Marine Dalmacija

Яхта Sealord 446, 2001 год



ПЕРВАЯ ЯХТЕННАЯ КОМПАНИЯ

Новости от Первой Яхтенной Компании

Рады Вам сообщить, что Первая Яхтенная Компания теперь является официальным представителем верфи GALEON. Таким образом, Первая Яхтенная Компания сосредоточилась на сотрудничестве с тремя именитыми верфями:

- GALEON – уже более 30 лет производящей моторные яхты luxury класса превосходного качества (длиною до 80 футов), потеснившие вчерашних лидеров и сочетающие в себе передовые технологии производства и поистине уникальный дизайн;
- SUNREEF – производителем моторных и парусных катамаранов LUX класса (от 58 футов), известные своей непревзойденной роскошью пространства;
- DELPHIA YACHTS – производителем надежных парусных и моторных яхт с крепкими корпусами скандинавского качества.

На сайте Первой Яхтенной Компании представлены модели этих верфей, которые не оставят равнодушными даже самого искушенного клиента.

На Московском Бот Шоу на стенде Первой Яхтенной Компании (павильон 3, зал 14, стенд A200) можно будет записаться на посещение двух новейших моторных катамаранов SUNREEF 60 Power и на тест-драйвы моторных яхт GALEON.

Первая Яхтенная Компания работает по налаженному механизму, с индивидуальным подходом к каждому клиенту, реализовывая Ваши мечты в реальность!

www.1Yachting.ru

DELPHIA



DELPHIA - водоизмещающие яхты с крепкими корпусами скандинавского качества.

Sunreef Yachts

LUXURY YACHT BUILDING



SUNREEF - моторные и парусные катамараны LUX класса, Непревзойденная роскошь пространства и транс океанская автономность

GALEON



GALEON - luxury моторные яхты, превосходное качество, потеснившие вчерашних лидеров. Цена - вне конкуренции.

1 YACHTING . RU

www.1yachting.ru

Выбрать

Москва: +7 499 7033817

С-Петербург: +7 812 309 3 888



Семейная верфь, основанная в 1943 году



Hallberg-Rassy 54

Год постройки 2009 **Длина** 16,74 м **Ширина** 4,70 м **Осадка** 2,30 м **Двигатель** Volvo Penta 132 kW (179 л.с.) **Категория** А, Ocean **Количество кают** 4 (3 санузла) **Спальных мест** 6 **Паруса** Elwstrom EPEX с гидравлическими скрутками. Геннакер. **Полный комплект навигационного оборудования**, радар, автопилот, спутниковая связь. **Место стоянки** Словения **Цена** € 800'000



Hallberg-Rassy 310

Год постройки 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** А (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



Altena 61

Год постройки 2008 Длина 19.50 м Ширина 5.30 м
Двигатели 2 x John Deere 300 л.с.
Место стоянки Ментон Цена €1'300'000



Nord West 420 Flybridge

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 € 465'000



Jeanneau 42 Prestige

Год постройки 2008 Длина 13,36 м Ширина 4,16 м
Двигатели 2 x Cummins 425.
Место стоянки Ментон, Франция Цена € 225'000



Jeanneau 57'

Год постройки 2010 Длина 17.8 м Ширина 5.0 м
Двигатель 140 л.с.
Место стоянки Алтея, Испания Цена € 400'000



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



Jeanneau Prestige 42 Flybridge

Год постройки 2008 Длина 13,36 м Ширина 4,16 м
Осадка 0,90 м Двигатель 2x Cummins QSB5.9
Место стоянки Финляндия, Турку Цена по запросу

Папа Джо

- 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 (международный регистр Турции предоставляет владельцу яхты ряд преимуществ, в том числе освобождает от уплаты налогов с доходов и прочих институциональных платежей и сборов).

Яхта имеет превосходную историю в качестве чартерного судна в турецких и греческих водах и может быть продана с сохранением текущего чартерного и операционного менеджмента, осуществляемого 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 ежегодные расходы на содержание. Вся финансовая отчетность может быть предоставлена потенциальному покупателю.

Стоимость аренды «Папа Джо» — € 25 000 в неделю в низкий сезон и € 35 000 в высокий сезон (июль и август).



ПО ВОПРОСАМ ПРИОБРЕТЕНИЯ ИЛИ ЧАРТЕРА:

Оксана Зотова

офис: +90 (252) 316-9556, факс: +90 (252) 316-9557,

моб.: +90 (541) 340-1340, e-mail: oksana@bluepointyachting.com



COBALT BOATS

323

Длина.....10.59 м
Ширина....3.23 м

MerCruiser 8.2
Mag B 3 DTS
S.COR 2 X 380 (Hp)



ЛОДКА
В НАЛИЧИИ

273

Длина.....8.79 м
Ширина....2.59 м

MerCruiser 8.2
Mag HO B 3 DTS
S.COR 430 (Hp)



ЛОДКА
В НАЛИЧИИ

243

Длина.....7.90 м
Ширина....2.59 м

MerCruiser 8.2
Mag HO B 3 DTS
S.COR 430 (Hp)



ЛОДКА
В НАЛИЧИИ

276

Длина.....8.38 м
Ширина....2.59 м

MerCruiser 8.2
Mag B 3 DTS
S.COR 380 (Hp)



ЛОДКА
В НАЛИЧИИ

SD24

Длина.....7.47 м
Ширина....2.59 м

MerCruiser 8.2
Mag HO B 3 DTS
S.COR 430 (Hp)



ЛОДКА
В НАЛИЧИИ

SD26

Длина.....7.97 м
Ширина....2.59 м

MerCruiser 8.2
Mag B 3 DTS
S.COR 380 (Hp)



ЛОДКА
В НАЛИЧИИ

R5

Длина.....7.82 м
Ширина....2.59 м

MerCruiser 8.2
Mag HO B 3 DTS
S.COR 430 (Hp)



ЛОДКА
В НАЛИЧИИ

220

Длина.....6.96 м
Ширина....2.54 м

MerCruiser 377
Mag B 3 DTS
S.COR 320 (Hp)



ЛОДКА
В НАЛИЧИИ

A25

Длина.....7.77 м
Ширина....2.59 м

MerCruiser 8.2
Mag HO B3 DTS
S.COR 430 (Hp)



ЛОДКА
В НАЛИЧИИ

START MARINE

ROYAL YACHT CLUB.

Москва,
Ленинградское ш., д. 39.
Телефон: + 7 495 940 77 14

ЯХТ КЛУБ СПАРТАК.

г.Долгопрудный,
улица Набережная, д. 4а.
Телефон: +7 903 539 83 41

МАРКЕТ МАРИН.

г.Долгопрудный,
Старо-Дмитровское шоссе, д.1.
Телефон: + 7 495 579 22 02

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

Двигатели: 2 x Volvo D6 по 280 л.с.

Топливный бак: 8000 л (4 бака по 2000 л)

Генератор: Mastervolt Whisper 12 ULTRA 12 kW.

Якорные лебедки: 2 гидравлические.

Водоизмещение: ок. 58 т

Скорость: 9 узлов

Бак пресной воды: 1500 л

Инвертор: Mastervolt Sine 24/2500 W.

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.



ELLING E4 ULTIMATE

2009 г.в. Цена: € 650 000

Растаможенная яхта в максимальной комплектации!

Находится в Хорватии под Российским флагом, регистрация ГИМС.

Находится в Хорватии. В цену входит помощь при перегоне в европейскую часть России (профессиональный экипаж из 2 человек). Опреснитель (+ отдельная система очистки речной воды), климат-контроль во всех помещениях, центральная система отопления, два подруливающих устройства, система ночного видения с отдельным монитором в ходовой рубке (+ вывод картинки на TV в каюте владельца), 2 спутниковых антенны — TV, интернет. Профессиональное звуковое и видеооборудование Bose Dolby (внешние и внутренние динамики) — домашний кинотеатр, караоке. Верхний и нижний салоны — кожа. Внешняя подсветка ходовой рубки. Подводная светодиодная подсветка (6 диодов с каждого борта). Гидравлический трап. Скоростной тендер — РИБ «Аvon» с мощным водометным двигателем. Компрессор для легкого водлазного оборудования установлен на заводе в диван у кормовой части ходовой рубки в кокпите. Большой стол в кокпите. Полный комплект хорошей навигации Raymarine, включая: автопилот, радар, картплоттер, вперед смотрящий эхолот, фишфайндер с отдельным экраном, УКВ-радиостанция. Носовой прожектор с д. у., видекамера на корме. Размерения: 14,95 x 4,25 x 1,25 м. Двигатели: главный Volvo Penta 435 л.с., вспомогательный (полностью автономный) V.P. 27 л.с. Нарработка: 857 часов. Подруливающие устройства — носовое и кормовое с электроприводом. Якорная лебедка носовая и кормовая с электроприводом. Каюты: 3. Спальные: места 6 + главный салон (2) + ходовая рубка (2). Итого: при необходимости 10 спальных мест.



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. Крузинная 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: 6000 л

Пресная вода: 2000 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...



Приглашаем посетить наш стенд
на «Московском Боут Шоу 2013»
с 12 по 17 марта - павильон 3, Зал
15, Стенд В 011



Легендарный голландский бренд ELLING – это:

- Категория мореходности Евросоюза - "А" Ocean (неограниченный район плавания)
- Остойчивость спасательного судна
- Запас хода 1400 морских миль на скорости 7,5 узлов (опционально - до 2400 морских миль)
- Максимальная скорость – до 18 узлов
- 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
- При длине 14,9 метра, обитаемость как 60-футовой экспедиционной яхты - 3 каюты, 2 салона, 2 санузла с отдельными душевыми

Посетите виртуальный тур по яхте ELLING –

www.elling-yachting.ru



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



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

Formula 353 FAS³TECH

Длина 10.74 м
Ширина 2.51 м
Приблизительный вес 4,309 кг
Объем топливного бака 564 л

Mercury Racing Twin 525 HP ITS Bravo One XR
Запас пресной воды 72 л
Высота над водой 1.63 м
Осадка 0.91 м

506 455 \$
ЯХТА В МОСКВЕ

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 ТОЛЬЯТИИ

Mercuriser 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

Mercuriser 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

Mercuriser Twin 377 MAG Bravo Three
Объем топливного бака 681 л
Высота над водой 3.15 м
Осадка 0.86 м

389 000 \$
ЯХТА В МОСКВЕ

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

Mercuriser 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

Mercuriser 5.2 MAG Bravo Three X
Запас пресной воды 38 литров
Пассажироместность 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

Mercuriser Twin 350 MAG Bravo Three
Высота над водой 1.77 м
Объем топливного бака 462 л
Осадка 1.02 м

265 000 \$
ЯХТА В МОСКВЕ

Formula 270 SUN SPORT

Длина 8.26 м
Ширина 2.59 м
Приблизительный вес 2,812 кг
Запас пресной воды 53 л

185 000 \$
ЯХТА В РЯЗАНИ

Mercuriser 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 SGI NXT 1
Запас пресной воды 72 л
Высота над водой 1.68 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.



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'

Длина 12,20 м
Ширина яхты 3,70 м
Осадка 2,40 м
Водоизмещение 7,350 кг



от 197 000 €



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'

Длина 14,08 м
Ширина яхты 4,31 м
Осадка 2,55 м
Водоизмещение 10200 кг



511 000 €



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 м
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 250 л.с.



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

ATLANTIS VERVE 36



Длина 11,93 м
Ширина 3,84 м
Вместимость топливного бака 800 л
Вместимость бака для пресной воды 250 л
Количество спальных мест 2+2



370 000 €

Ванная комната 1
Мак разрешенное количество человек 12
Категория В
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

Двигатели



от 182 000 €

Ванная комната 1
Мак разрешенное количество человек 10
Категория В
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



452 000 €

Ванная комната 1
Мак разрешенное количество человек 12
Категория В
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



690 000 €

Ванная комната 2
Мак разрешенное количество человек 12
Категория В
Двигатели 2 x Volvo Penta D6 400

ATLANTIS 48



Длина 15,35 м
Ширина 4,42 м
Вместимость топливного бака 1700 л
Вместимость бака для пресной воды 420 л
Количество спальных мест 4+2



599 000 €

Ванная комната 2
Мак разрешенное количество человек 14
Категория В
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



от 935 000 €

Ванная комната 3
Мак разрешенное количество человек 14
Категория В
Двигатели MAN 2 x 1000 HP (2x735 Kw) / 1200 HP (2x882 Kw)

ATLANTIS
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.

MARQUIS 420 SPORT BRIDGE

2 x Volvo Penta IPS 500
Длина 12.9 м
Ширина 4.2 м
Осадка 1.07 м

1 250 000 \$
ЯХТА В МОСКВЕ

Marquis 420 Sport Coupe

2 x Volvo Penta IPS 600
Длина 12.9 м
Ширина 4.2 м
Осадка 1.07 м

от 850 030 \$

Объем топливного бака 1136 л
Запас пресной воды 530 л
Приблизительный вес 13154 кг
Спальных мест 4 (6 опция)

Marquis 500 Sport Coupe

3 x Volvo Penta IPS 600
Длина 15.54 м
Ширина 4.7 м
Осадка 1 м

1 290 000 \$
В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ

Объем топливного бака 1915 л
Запас пресной воды 605 л
Приблизительный вес 17706 кг
Спальных мест 5

Marquis 690 FLY

2 x MTU 8 2000
Длина 21.3 м
Ширина 5.5 м
Осадка 1.6 м

2 770 000 \$

Приблизительный вес 45287 кг
Объем топливного бака 4542 л
Запас пресной воды 757 л
Спальных мест 10

Marquis 500 Sport Bridge

3 x Volvo Penta IPS 600
Длина 15.54 м
Ширина 4.7 м
Осадка 1 м

от 1 229 060 \$

Объем топливного бака 1915 л
Запас пресной воды 605 л
Приблизительный вес 17867 кг
Спальных мест 6

MARQUIS 630 SPORT YACHT

2x Volvo Penta IPS 900
Длина 20.0 м
Ширина 5.2 м
Осадка 1.4 м

2 850 000 \$

Приблизительный вес 21793 кг
Объем топливного бака 3899 л
Запас пресной воды 965 л
Спальных мест 8+2



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!

*Innovation.
Design.
Quality.*

€ 2 500 000
Уникальное
предложение!
Только сейчас цена
€ 1 950 000

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



Реклама

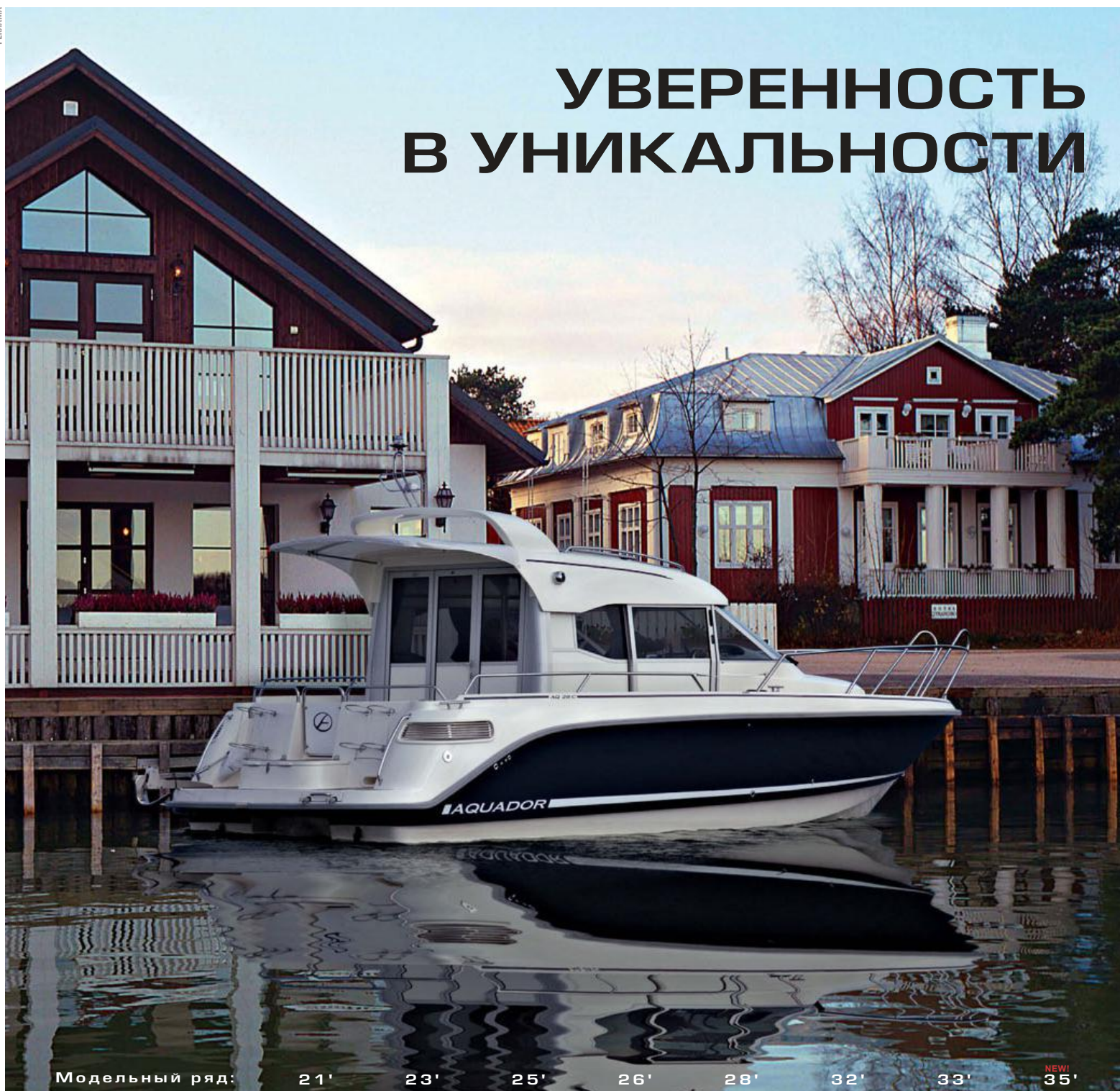


Фантастическое судно Venere,
созданное по проекту дизайнеров Mauro Micheli и Sergio Beretta
из знаменитой студии Officina Italiana Design,
подчеркнет вашу изысканность.


Андреевский Дом
УПРАВЛЯЮЩАЯ КОМПАНИЯ

**Tel.: +7 (812) 655-50-02
+7 (911) 09-009-36**

УВЕРЕННОСТЬ В УНИКАЛЬНОСТИ



Модельный ряд: 21' 23' 25' 26' 28' 32' 33' **NEW! 35'**



AQUADOR 25 Ce



AQUADOR 28 C



AQUADOR 32 C

Мореходные качества, автономность, классическая архитектура, включающая закрытый пост управления, широкие бортовые проходы, боковые сдвижные двери, прекрасная эргономика и отделка салона — все это в сочетании делает катера Aquador узнаваемыми и востребованными.

Официальный дистрибьютор в России и странах СНГ

Санкт-Петербург, тел.: (901) 315-4578, (911) 743-4181,
(921) 771-1779, факс (812) 421-1225
www.aquadorboats.fi, www.htmarine.ru, htmarine@mail.ru





CHAPARRAL



в Москве

330 Signature

12 680 520 руб.



в Москве

257 SSX

180 190 \$



в Москве

224 Xtreme

139 824 \$



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



KINGFISHER HARBORCRAFT

CROWNLINE



в Москве

370 AFT Cabin Cruiser

469 000 €



в Москве

2725 KingFisher

203 200 \$



в Москве

280 CR

6 292 770 руб.



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**

Местонахождение	верфь (Англия)	Ширина.....	4,87 м
Готовность	июнь 2013	Осадка	1,57 м
Длина	18,68 м	Двигатели	Volvo Penta Diesel D13 (2x900 л.с.)



T50 **564 700 фунтов стерлингов**

Местонахождение	верфь (Англия)	Ширина.....	4,61 м
Готовность	июнь 2013	Осадка	1,31 м
Длина	15,41 м	Двигатели	Volvo Diesel D9 575i (2x575 л.с.)



F490 **464 400 фунтов стерлингов**

Местонахождение	верфь (Англия)	Ширина.....	4,48 м
Готовность	май 2013	Осадка	1,25 м
Длина	15,44 м	Двигатели	CMD QSB 5,9 (2x480 л.с.) – Zeus Pod Drive



C490 **Спецпредложение**

Местонахождение	верфь (Англия)	Ширина.....	4,48 м
Готовность	в наличии	Осадка	1,10 м
Длина	15,44 м	Двигатели	Volvo Penta IPS600 (2x435 л.с.)



S450 **295 800 фунтов стерлингов**

Местонахождение	Москва	Ширина.....	4,48 м
Готовность	апрель 2013	Осадка	0,98 м
Длина	13,90 м	Двигатели	Volvo Penta D6 (2x330 л.с.) – Duoprop Sterndrive



F450 **цена по запросу**

Местонахождение	Москва	Ширина.....	4,48 м
Готовность	2013	Осадка	1,30 м
Длина	13,90 м	Двигатели	Volvo Penta IPS 600 (2x435 л.с.) – Pod Drive



S380 **цена по запросу**

Местонахождение	Москва	Ширина.....	3,77 м
Год	2013	Осадка	0,93 м
Длина	11,83 м	Двигатели	Volvo Penta Diesel D4 (2x260 л.с.) – Duoprop Sterndrive



F34 **220 000 фунтов стерлингов**

Местонахождение	Москва	Ширина.....	3,31 м
Год	2009	Осадка	0,95 м
Длина	10,80 м	Двигатели	Volvo Penta D4 (2x260 л.с.)



**PREMIUM
YACHTS**

+7 495 741 00 03
www.sealine-yachts.ru

Новый катер



Monterey 214 SS 88.886 \$

С двигателем
Mercruiser 5.0 I MPI 1.62 ALPHA

Год	2013
Местонахождение	Москва
Длина / ширина, м	6,60 / 2,50
Осадка, м	0,89

Новый катер



Monterey 224 FSC 100.587 \$

С двигателем
Volvo Penta V8 1.95 DP 270 л.с.

Год	2013
Местонахождение	Москва
Длина / ширина, м	6,90 / 2,59
Осадка, м	0,91
Каюты	1

Новый катер



Monterey 234 SS 100.884 \$

С двигателем
Volvo Penta V8 1.95 DP 270 л.с.

Год	2013
Местонахождение	Москва
Длина / ширина, м	7,01 / 2,59
Осадка, м	0,94

Наработка 100 м/ч



Sessa C35HT 320.000 €

С двигателями (x2)
Volvo Penta D4 EVC DPH 260 л.с.

Год	2012
Местонахождение	Москва
Длина / ширина, м	11,33 / 3,45
Осадка, м	0,95
Каюты	2

Наработка 150 м/ч



Sea Ray 375 190.000 €

С двигателями (x2)
Cummins QSB 380

Год	2007
Местонахождение	Италия
Длина / ширина, м	11,43 / 3,96
Осадка, м	1,02
Каюты	2

Наработка 375 м/ч



Azimut 43 500.000 €

С двигателями (x2)
CUMMINS QSB 5.9 425 л.с.

Год	2008
Местонахождение	Москва
Длина / ширина, м	12,90 / 4,22
Осадка, м	1,27
Каюты	2

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 100 м/ч



Aicon 56 700.000 €

С двигателями (x2)
2 CAT C15 ACERT 800 л.с.

Год	2011
Местонахождение	Италия
Длина / ширина, м	17,61 / 4,88
Осадка, м	1,25
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

000 «Акватехника»

T.: +7 (495) 980-77-00; +7 (495) 799-79-15
E: mr@ultraboats.ru | www.ultraboats.ru
www.azimutyachts.ru


AQUATECHNICA

Новый катер



Monterey 264 FSC 154.689 \$

С двигателем
Volvo Penta V8 1.95 DP 300 л.с.

Год	2013
Местонахождение	Москва
Длина / ширина, м	8,10 / 2,59
Осадка, м	1,04
Каюты	1

Новый катер



Monterey 275 SCR 177.116 \$

С двигателем
Mercruiser 350 MAG 2.2 BR III 300 л.с.

Год	2013
Местонахождение	Москва
Длина / ширина, м	8,40 / 2,50
Осадка, м	1,01
Каюты	1

Новый катер



Monterey 295 SCR 203.384 \$

С двигателем
Volvo Penta V8 DP 2.14 320 л.с.

Год	2013
Местонахождение	Москва
Длина / ширина, м	8,80 / 2,80
Осадка, м	1,07
Каюты	1

Наработка 950 м/ч



Azimut 42 350.000 \$

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 300 м/ч



Azimut 45 490.000 €

С двигателями (x2)
Cummins QSB 5.9 (360 кВт) 480 л.с.

Год	2012
Местонахождение	Порто Монтенегро
Длина / ширина, м	13,78 / 4,31
Осадка, м	1,23
Каюты	3

Новая яхта



Magellano 50 1.370.000 €

С двигателями (x2)
Cummins QSB 5.9 (131 кВт) 425 л.с.

Год	2012
Местонахождение	Москва
Длина / ширина, м	15,64 / 4,40
Осадка, м	1,32
Каюты	3

Наработка 190 м/ч



Azimut 58 900.000 €

С двигателями (x2)
MAN R6 800 л.с.

Год	2009
Местонахождение	Италия
Длина / ширина, м	17,88 / 5,02
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 255 м/ч



Azimut 62 1.390.000 €

С двигателями (x2)
CAT C18 1150 л.с.

Год	2009
Местонахождение	Москва
Длина / ширина, м	19,25 / 5,21
Осадка, м	1,50
Каюты	3+1

000 «Акватехника»

T.: +7 (495) 980-77-00; +7 (495) 799-79-15
E: mr@ultraboats.ru | www.ultraboats.ru
www.azimutyachts.ru


AQUATECHNICA



Deniki

52,3 м (171,7 фута) | Amels | 2007
Стоимость аренды в неделю от 165 000 евро

Размещение 10 гостей в 5 каютах
Команда 11 человек



Raasta

47 м (154,2 фута) | Heesen | 2008
Стоимость аренды в неделю от 185 000 евро

Размещение: 12 гостей в 5 каютах
Команда: 10 человек

BURGESS

СТРОИТЕЛЬСТВО | ПРОДАЖА | АРЕНДА | УПРАВЛЕНИЕ

Для получения дополнительной информации об этих и других яхтах из флота BURGESS, доступных для аренды, Вы можете связаться с нашим офисом в Москве.

Выберите яхту своей мечты **вместе с BURGESS**

Cinderella IV

39 м (127,1 фута) | Vitters | 2009
Стоимость аренды в неделю от 77 000 евро

Размещение 8 гостей в 4 каютах
Команда 5 человек



Force India

49,9 м (163,8 фута) | Mangusta (Overmarine) | 2007
Стоимость аренды в неделю от 175 000 евро

Размещение: 10 гостей в 5 каютах
Команда: 9 человек



Лондон

16/17 Pall Mall, London
тел.: +44 20 7766 4300

Москва

Большой Козихинский пер., 11
тел.: +7 495 220 2402

Монако | Мумбаи | Нью-Йорк | Токио | Майами | Сиэтл | Афины | Пальма-де-Майорка | Санта-Моника

www.burgessyachts.ru

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



ОККО

1 500 000 ЕВРО*

ДЛИНА 40,8м
ВЕРФЬ Mondo Marine
ГОД 2012
СКОРОСТЬ 14 узлов
КАЮТЫ 5
ГОСТИ 10
КОМАНДА 7

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АГЕНТ



MANIFIQ

1 450 000 ЕВРО*

ДЛИНА 41м
ВЕРФЬ Mondo Marine
ГОД 2010
СКОРОСТЬ 17 узлов
КАЮТЫ 5
ГОСТИ 10
КОМАНДА 7

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АГЕНТ



İMPERIAL



* Стоимость чартера в неделю (MYBA).

Ermanno Palace 27 Boulevard Albert 1er, Monaco
www.imperial-yachts.com · charter@imperial-yachts.com

МОHAKO +377 97 98 38 80
 МОCKBA +7 985 997 73 00

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	1050 м/ч
Каюты	5 + 3 crew	Стоимость	3.200.000 GBP
Спальных мест	10 + 6 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

Sunseeker Predator 72 (ref.008), 2008

Длина	22.26 м	Двигатель	MAN V12
Ширина	5.4 м	Мощность	2 x 1550 л.с.
Осадка	1.65 м	Наработка	260 м/ч
Каюты	3 + 1 crew	Стоимость	1.700.000 EURO
Спальных мест	6 + 2 crew		

Яхта в отличном состоянии. Растаможена. Находится в РФ.

Princess 21M (ref. 089), 2008

Длина	21.56 м	Двигатель	MAN V12 1360 CRM
Ширина	5.55 м	Мощность	2 x 1360 л.с.
Осадка	1.57 м	Наработка	1800 м/ч
Каюты	5	Стоимость	2.370.000 USD
Спальных мест	10		

Яхта растаможена. 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 растаможена. Регистрация ГИМС. Находится в Московской области.



000 "ЯХТ-Трейд"

Москва, Ленинградское шоссе, 39

тел.: +7 (495) 727 11 00, +7 (985) 201 01 01

www.nordmarine.ru, brokerage@nordmarine.ru

ПРОДАЖА | TRADE IN

Princess V42 (ref. 595), 2012

Длина	13.56 м	Двигатель	2 x VOLVO D6-400DP
Ширина	3.99 м	Мощность	2 x 400 л.с.
Осадка	1.07 м	Наработка	25 м/ч
Каюты	2	Стоимость	32 650 000 RUB
Спальных мест	4+1		

Яхта новая. Идеальное состояние. ГИМС.

Princess V52 (ref. 527), 2011

Длина	16.61 м	Двигатель	2 x Volvo D11-670
Ширина	4.45 м	Мощность	2 x 670 л.с.
Осадка	1.14 м	Наработка	120 м/ч
Каюты	2+1	Стоимость	30 000 000 RUB
Спальных мест	4+1		

Яхта в идеальном состоянии. Находится в России.

Ferretti 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	550.000 EURO
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	10.07 м	Двигатель	2 x Volvo D6-350DP
Ширина	2.8 м	Мощность	2 x 350
Осадка	0.92 м	Наработка	220 м/ч
Каюты	2	Стоимость	400.000 EURO
Спальных мест	4		

Яхта в отличном состоянии. Находится в Венеции.

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.

N NORDMARINE

BROKERAGE

КОНСАЛТИНГ | ОЦЕНКА



Greenpeace атакует!

ДМИТРИЙ ШАРОМОВ: Освобождая путь сухогрузу, мощный буксир сдвинул стоявшую на якорях яхту, на борту которой уже сновали полицейские.

В марте 2008 года новозеландское отделение Greenpeace провело акцию против загрязнения окружающей среды, в которой было задействовано судно экологов *Rainbow Warrior II*. Именно тогда мне впервые предложили сделать фоторепортаж. Я хорошо знал специфику подобных мероприятий, поскольку несколько лет проработал штурманом на этом паруснике.

Накануне в Веллингтоне прошла пресс-конференция с участием членов правительства, посвященная проблемам добычи и использования каменного угля в стране. «Зеленые» требовали прекратить добычу и экспорт угля в азиатские страны, где его бесконтрольное сжигание приводит к колоссальным выбросам углекислого газа в атмосферу и усилению парникового эффекта. Диалог с правительством буксовал, но экологи знали, что на политику Новой Зеландии сильно влияет общественное мнение, и Greenpeace решила действовать через простых людей. Мы устраивали встречи на борту судна в Веллингтоне и Окленде, где любой желающий мог узнать о нашей работе или просто совершить экскурсию по красивому паруснику.

Одновременно с просветительской работой в небольшом городке Литлтон на Южном острове, откуда в Азию отправляются груженные углем суда, готовилась реальная акция протеста. Чтобы не привлекать внимания полиции, *Rainbow Warrior II* зашла в порт только с командой на борту, а спустя несколько дней в город начали стягиваться активисты. Они старались вести себя неприметно и останавливались в разных мотелях под видом обычных студентов и туристов. Объект акции — балкер *Helenik Sea* — стоял в это время в порту под погрузкой. Когда судно собралось отчалить к берегам Индонезии, мы начали действовать. Активистам удалось попасть на территорию порта под видом гостей на судно Greenpeace. Как только они поднялись на борт, *Rainbow Warrior II* отошла от причала и высадила



Момент атаки активистами «Гринпис» балкера *Helenik Sea*

к балкеру «десант» на скоростных RIB'ах. Катера на полном ходу подошли к *Helenik Sea*, ребята моментально закрепились к борту судна и растянули огромный плакат с текстом «Уголь убивает климат». Вскоре к судну подтянулась полиция, и соотношение сил оказалось не в пользу десанта — в какой-то момент шестеро полицейских даже попытались снять и арестовать одного висящего на борту балкера участника акции. Такое яркое событие не могло не привлечь внимания горожан — скоро на пристани собрались зеваки и, что было важно для нас, пресса.

Вместе с несколькими журналистами я работал на одном из катеров. Нас нещадно поливали водой из брандспойтов и теснили буксирами от борта *Helenik Sea*. Снимать было крайне сложно: постоянно приходилось заботиться о том, чтобы камера не погибла под струями воды, с трудом удавалось ловить интересные ракурсы. Но *Rainbow Warrior II* сумела подойти вплотную к балкеру, отдать якоря и заблокировать *Helenik Sea* у причала. В самый разгар событий меня попросили срочно добраться до берега и передать отснятый материал СМИ, а затем тотчас вернуться и продолжить съемку. Передав журналистам снимки, я бросился

обратно к пристани, но катера там уже не было. Мне оставалось только вернуться в машину прессы, но и та уже умчалась со свежим материалом. Ситуация складывалась тупиковая: я оказался в стороне от событий, и если репортаж не будет закончен, моя первая работа фотографом в Greenpeace, скорее всего, станет и последней.

К счастью, неподалеку я заметил человека, поднимающего свой катер на трейлер. Понимая, что другого шанса не будет, я использовал все свои навыки убеждения (естественно, скрыв участие в акции!), и владелец катера согласился отвезти меня на *Rainbow Warrior II*. Подходя к судну, мы увидели, что мощный буксир просто сдвигал легкий парусник вместе с якорями, освобождая путь *Helenik Sea*, а на борту уже сновали полицейские. Однако мой неожиданный помощник не испугался и продолжал искать способ доставить меня на судно. Тут уже я начал опасаться, как бы этого отзывчивого человека не арестовали вместе с другими активистами. После уговоров он высадил меня на оказавшийся рядом RIB с журналистами и смог ускользнуть обратно к своему трейлеру, а я закончил съемку, не упустив ни одного важного момента. **IMBY**

Targa®

The 4x4 of the sea

Морские внедорожники – лучшие в своем классе



Престижные международные премии



СТОКГОЛЬМ

СТОКГОЛЬМ

ЛОНДОН

ЛОНДОН

ЛОНДОН

Модельный ряд

23'

25'

27'

31'

32'

37'

42/44'

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

Audi
Vorsprung durch Technik



Rrrrrrrrrrrrrrrrrrr8.

Новый Audi R8 V10 Plus

Иногда одно решение приносит успех всему делу. Один момент определяет все. Управлять таким моментом – значит управлять всей ситуацией. Новый Audi R8, оснащенный постоянным полным приводом quattro® и мощным двигателем V10 5.2 FSI®, позволяет выбрать любой момент, когда Вам захочется высвободить энергию и со скоростью молнии оставить всех позади.

www.audi.ru

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