

MOTOR BOAT & YACHTING



ТЕМЫ НОМЕРА

**ЛУЧШИЕ
ПАРУСНЫЕ ЯХТЫ
ОТ 40 ДО 70 ФУТОВ**

**В МОРЕ ЗА СЧАСТЬЕМ
НА МЕГАЯХТЕ BIG FISH**

**ЗАПРЕДЕЛЬНАЯ
ШИРОТА
ШПИЦБЕРГЕН**



**ОТКРЫТКИ
ДОШЕДШИЕ ИЗ ПРОШЛОГО**

ISSN 2077-8236



13005

9 772077 823783



Реклама

СЛЕДОВАТЬ УБЕЖДЕНИЯМ, А НЕ ОБСТОЯТЕЛЬСТВАМ.

НЕПРЕВЗОЙДЕННЫЙ. НОВЫЙ BMW 7 СЕРИИ.



BMW – ОФИЦИАЛЬНЫЙ СПОНСОР
ГОСУДАРСТВЕННОГО АКАДЕМИЧЕСКОГО
БОЛЬШОГО ТЕАТРА РОССИИ.



Новый
BMW 7 серии

www.7.bmw.ru



С удовольствием
за рулем



10 лет покоряет бездорожье

Volkswagen Touareg X Edition*

Все эти годы бездорожье боится его, а препятствия отступают.

По случаю юбилея он стал еще более элегантным.

Панорамная крыша, анодированные рейлинги, биксеноновые фары со светодиодами, эксклюзивный дизайн дисков...

Оцените сами: www.volkswagen.ru/ru/xedition



sochi.ru
2014 



Дополнительная информация – по телефону информационной линии
Volkswagen 8-800-333-4441 (16+) *X Edition – «Икс Эдишн», специальная версия. Реклама



Das Auto.

ОФИЦИАЛЬНЫЙ АВТОМОБИЛЬ



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

 **Raiffeisen**Premium
Banking

Реклама

«Комфорт важен
в любой точке мира»»8 800 700 56 26
www.raiffeisen.ru

- Выдача наличных в любых банкоматах за рубежом без взимания комиссии банка
- Priority Pass — неограниченный доступ в бизнес-залы аэропортов 100 стран мира

Выдача наличных в любых банкоматах за рубежом без взимания комиссии со стороны ЗАО «Райффайзенбанк». Возможно взимание комиссии сторонних банков. ЗАО «Райффайзенбанк». Премиальное банковское обслуживание «Премиум Бэнкинг»

КЧИТАТЕЛЮ

Колонка главного редактора

Привет всем!

Если меня спросят, что такое хорошая лодка, кратко не отвечу. Известно: сколько людей, столько и мнений. Одним нужна безумная скорость, другие не понимают, как можно жить в «погремушке», третьи хотят сэкономить на топливе, четвертым подавай толпу друзей на борту... И у всех своя правда, всех можно понять, только лодки это будут столь разные, что сравнивать их некорректно. Мне возражат: «Ведь должны быть какие-то универсальные критерии!» Возможно, но какие подходят для яхт? Если говорить, например, о прочности, остойчивости или непотопляемости, то эти характеристики обязательно нормируются в целях обеспечения безопасности судна и для условного деления лодок на «хорошие» и «плохие» не годятся.

Иное дело — сравнительные оценки. Сопоставляя лодки одного типа и длины, видишь различия в экономичности, вместительности, скорости, вариантах компоновки. Важный показатель — стоимость: или при равной цене за «метр лодки» вы имеете разные возможности, или при равных возможностях лодок их «метр» стоит по-разному. И сразу становится ясно, «что такое хорошо, а что такое плохо».

Вот если меня спросят, почему в журнале мы больше хвалим лодки, чем ругаем, я отвечу так: вовсе плохие лодки встречаются редко. Как сказал один большой профессионал и уважаемый в яхтенном мире человек, «сегодня современные материалы и технологии доступны всем, и построить плохую лодку практически невозможно» (хотя отдельным «умельцам» удастся и это). Впрочем, абсолютное большинство моторных яхт и круизеров я все же назову достойным продуктом. Все лодки, как и люди, разные, каждая создана при определенных граничных условиях. Хорошая яхта — это прежде всего правильно выбранная яхта, и мы в журнале делаем все, чтобы вспахать максимально широкое поле для вашего выбора. Остальное — дело вкуса, и тут уж не поспоришь.

До встречи!

Главный редактор
Зарий Черняк



Хорошая яхта — это прежде всего правильно выбранная яхта

НАВИГАЦИЯ ПО НОМЕРУ

Десятка
практичных
круизных
парусников:
выбираем самый
подходящий
с. 108



Кухня в движении:
новые места
и неизведанные
вкусы. Секреты
работы шеф-повара
сутерхты
с. 92

Тесты и обзоры:
новые лодки
в ожидании первой
навигации
с. 158



История в старых
открытках: что
писали домой
моряки прошлого
с. 128

*Leading the way**



PRINCESS 64

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



NORDMARINE

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

• www.princess.ru



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

ВЛАДИВОСТОК, ХАБАРОВСК: Laguna +7 4212 697219
КАЗАНЬ: Динара Марин +7 843 518 08 67
КАЗАХСТАН: Eurasiamotors +7 727 315 05 05



РЕКЛАМА

A member of the Moët Hennessy Louis Vuitton family

*Устанавливая высокие стандарты


PRINCESS

www.princessyachts.com



THE FINEST GARMENT FOR MEN IN THE WORLD

ZILLI.FR



МОСКВА

ОХОТНЫЙ РЯД, ДОМ 2.

ТОРГОВАЯ ГАЛЕРЕЯ «МОСКВА», +7 (495) 660-04-40

WWW.ZILLI.INFO



Best Design Trophy
Cannes Boat Show 2012



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



MCY 76



MCY 65



DREAM YACHTS

125212, Москва, Royal Yacht Club,
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



www.montecarloyachts.it

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.

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



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

Future, Classic.

СОДЕРЖАНИЕ

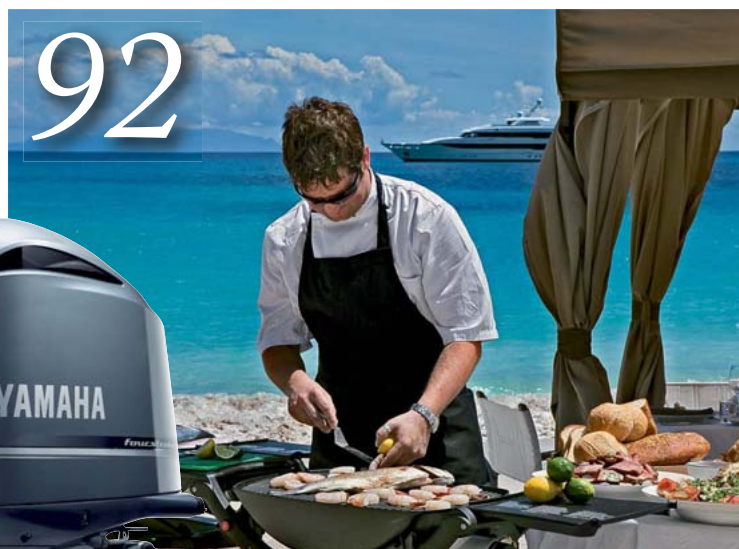
Май-июнь 2013



38



22



92



50

78

22 СОСТАПЕЛЯ

Azimut 80, Brizo Tender, Nimbus 405 Coupe, Sealine F380, Cranchi Trawler 50, Chris-Craft Carina 21, Windy 29 Coho, Windy SR26, Prestige 720, Atlantis Verve Outboard, Bavaria Virtess 420 Coupe, MTB Three Zero, Sunseeker Predator 68

38 СУПЕРЯХТЫ

Benetti Crystal 140 Luna, Lurssen Azzam, CRN J'Adé, Ferretti 960, Acapulco 55, Curvelle Quaranta 34M

50 НОВОСТИ

Интересные события, факты и сюжеты



VOLVO XC60

BLACK EDITION

ЯРКОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ*

ПОДРОБНОСТИ У ВАШЕГО ДИЛЕРА VOLVO



Реклама

Комфорт воплощен в нем со скандинавской утонченностью. Возможности представлены с российским размахом. Кроссовер Volvo XC60 Black Edition объединяет все, что пользуется спросом в России: эффектный дизайн и динамику, богатое оснащение и роскошную отделку салона. Передовые системы безопасности внимательно следят за ситуацией на дороге, окружая вас невидимой защитой во время пути. Регулируемое шасси и высокий клиренс гарантируют неограниченную свободу передвижения. В то время как надежность автомобиля и экономичность его дизельного двигателя могут подарить свободу от финансовых забот.

* Предложение действительно на автомобили 2013 модельного года

PRIVILEGE CLUB™

Откройте эксклюзивные привилегии для владельцев Volvo

VOLVOCARS.RU
8 800 700 00 20





150



158



108



128

84 ПЛАВАЛИ, ЗНАЕМ

Наши постоянные и приглашенные эксперты делятся своим взглядом на актуальные темы

92 ГАСТРОНОМИЯ ПО-ФЛОТСКИ

Рассказывают шеф-повара известных суперяхт

102 ИНТЕРВЬЮ МВУ

Президент верфи Proteksan Turquoise рассказывает о расследовании гибели суперяхты *Yogi*

108 ПАРУСНЫЕ КРУИЗЕРЫ

Десятка круизных яхт ведущих европейских верфей

128 ПЛЫВИ, МОЕ ПИСЬМО

Очерк об открытках, отправленных моряками своим близким

138 ФРАНЦУЗСКАЯ ПОЛИНЕЗИЯ

Путешествие на парусной яхте от берегов Таити к острову Бора-Бора

150 СВАДЬБА НА ЯХТЕ

Рецепт свадьбы, которая запомнится на всю жизнь

158 PRINCESS 82

Двадцать пять метров элегантности и первоклассного дизайна

164 FERRETTI 690

Мягкие линии жестких конструкций новой итальянской яхты

AZIMUT | BENETTI

Приглашает Вас на уикенд тест-драйвов яхт

YACHTING GALA VI В ПОРТОФИНО! 29-30 ИЮНЯ 2013



На GALA VI состоится главная презентация 2013 года – яхты Azimut Flybridge 80.

По мнению специалистов эта новинка станет настоящей сенсацией, воплощением современного дизайна и эталоном качественных и ходовых характеристик.

Доступны для тест-драйва:

**Azimut Yachts: 40 | 40S | M43HT | 45 | 55S | 54 | 60 | 64 | 70 | 80 | 88
Benetti 140**

Приглашаем Вас принять участие в GALA VI от Azimut|Benetti Group 29-30 июня 2013 г.

www.azimutyachts.ru

RSVP: +7.495.937.9000

AZIMUT
YACHTS
R U S S I A



176

194



138



228

170 BENETEAU ST 50Первый Swift Trawler
с днищевыми колонками**176 ШПИЦБЕРГЕН**Переход к полярному архипелагу
на Targa 44**182 SILVERLINE 1500**

Солидный траулер из Голландии

188 AZIMUT 43 MAGELLANO

Проверяем яхту морем

194 ESQUIRE 35

Новый бренд на российском рынке

**200 VELVETTE
41 EVOLUTION**

Знакомимся с флагманом верфи

204 JEANNEAU NC14Новая версия «новой
концепции»**210 GRANDEZZA 39CA**

Тест в архипелаге

214 MAREX 320 ACC

Круизер с кормовой каютой

**220 SEAHAWK
OFFSHORE 27**Алюминиевый катер для
рыбалки и не только**224 ВЕРФИ MBV**

Катамараны Shuper Boats

228 АКВАБАЙКИ BRP

Родео на гидроциклах Sea-Doo



Natural



Floral



Global

PALMARINA
BODRUM



Mega & Giga Yachts
Marina

*We have created a mind crystal clear...
A marina quiet, clean, peaceful but alive...*

Just like water.

billismaire
BODRUM


CIPRIANI

PALMARINA
BODRUM

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

MEMBER OF
PALMALI
GROUP OF COMPANIES



246



240



234



264



260 **ЗНАНИЯМВУ**

Кто живет на днище наших лодок?

274 **ШКОЛАМВУ**

Планирование перехода на яхте

278 **НАВИГАЦИЯ**

Современные электронные приборы и системы

284 **НАШИ ЯХТЫ**

Тест лодки в путешествии к северу Норвегии

288 **ВТОРЫЕ РУКИ**

Выбираем Princess 56 на вторичном рынке

304 **ДЕНЬ ИЗ ЖИЗНИ**

Рискованная операция по спасению яхты



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

ESQUIRE YACHTS®
YACHTS FOR GENTLEMEN



esquire 65



esquire 35



E.Y. Yachting
Представительство в Москве
тел. +7 985 960 4404
www.esquireyachts.com
info@esquireyachts.com

VRIPACK

DE WIT
BROS



esquire 35 первая из семьи

MOTOR BOAT & YACHTING

№3 (21) Май–июнь 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](https://twitter.com/mby_russia)****Электронная версия www.zinio.com**

2010–2013 Copyright of IPC Media Limited. Все права защищены.

Журнал зарегистрирован в Федеральной службе по надзору
в сфере связи и массовых коммуникаций.

Свидетельство о регистрации СМИ

ПИ № ФС77-38759 от 28.01.2010

Редакция

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

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

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

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

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

Корректор Виктория Голуб

Над номером работали

Авторы Леонид Амирханов, Хьюго Андреа, Евгения Бакунова, Тимур Бараев, Тим Бартлет, Ник Бернхэм, Чантал Борчиани, Барри Гоурлэй, Тамара Иванова-Исаева, Магне Кланн, Светлана Комагорова, Марк Красногорский, Лори Крэнфилд, Федор Кузин, Грег Копп, Стюарт Кэмпбелл, Алексей Максимов, Нонна Мартиросян, Дэвид Марш, Дмитрий Матвеев, Джон Мендес, Сергей Миронов, Пертти Нуммела, Андрей Смирягин, Вячеслав Халаман, Джэк Хейнс, Дерек Юстас

Фотографы Филипп Баше, Евгений Бобриков, Денис Бышовец, Кари Вилен, Клаус Джордан, Руар Донс, Антон Иванов, Дэвид де Йонг, Лестер МакКарти, Тим МакКенна, Дмитрий Матвеев, Мэгги Нельсон, Вячеслав Халаман, Людмила Флячинская

**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

Исполнительный директор

Дмитрий Иванов, e-mail: ivanov@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, к. 2
«Роспечать» Архангельск, ул. Попова, д. 18
«Владпресса» Владивосток, ул. Адмирала Юмашева, д. 20 Б
«Апрель-Логистик» Екатеринбург, ул. Кислородная, д. 8 А
«Сегодня-Пресс-Байкал» Иркутск, ул. Декабрских событий, д. 119 А
«Газеты в магазины - Плюс» Калининград, ул. Емельянова, д. 230 Б
«Мир Прессы» Казань, ул. Короленко, д. 58 Б
«Юг-Медиа-Пресс» Краснодар, ул. Товарная ул., д. 7
«Шанс-Пресс» Нижний Новгород, ул. Ошарская, д. 95
«АРПИ «Сибирь» Новосибирск, ул. Немировича-Данченко, д. 104
«Периодика-сервис» Пермь, ул. 1905 года, д. 35
«Пресса Поволжья» Саратов, пр. Строителей, д. 1, литер Г
«Прессмарк» Чебоксары, ул. Пристанционная, д. 7
«Азбука» Челябинск, ул. Худякова, д. 10

Подписка

Стоимость годовой подписки (6 номеров) — 1800 руб.
Подписка осуществляется через редакцию или веб-сайт
+7 (812) 244-24-07, www.mby.ru

Тираж 35 000 экз.

Цена свободная

Мнение авторов может не совпадать с мнением редакции. Редакция не несет ответственности за содержание рекламы.

Товары и услуги, рекламируемые в журнале, имеют соответствующие лицензии и сертификаты.

Использование любых материалов издания возможно только после получения письменного согласия редакции.

Цены на отдельные яхты, услуги, товары и дополнительное оборудование указаны при условии приобретения в Европе, без учета налогов и пошлин Российской Федерации, если не указано обратное.



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

a FERRETTIGROUP brand

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



ferretti-yachts.com

PREMIUM YACHTS - Т +7(495)741.00.03
Royal Yacht Club, Ленинградское шоссе, 39 стр.7 - 125212 Москва - Россия
Москва Сити, Башня Империя, Пресненская набережная, 6 стр.2 - 123317 Москва - Россия
info@premiumyachts.ru - www.premiumyachts.ru

MOTORBOAT & YACHTING

№3 (21) Май–июнь 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: Beneteau Swift Trawler 50

Журнал опубликован и вышел в свет 07.05.2013

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.

ТВОВАГАДА

СОСТАПЕЛЯ

Новости с верфей всего мира



Редактор МВУ

Ольга Селезнева

E-mail: olga.selezneva@mby.ru

ОСОБЕННОСТИ

- Роскошная мастер-каюта
- Выбор планировки
- Категория «А»



Azimut 80

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 82 ф (25,20 м) Ширина 19 ф (5,96 м)
Двигатели 2 x MAN V12 (1550 л.с.) Максимальная
скорость 30 узлов Стоимость в Европе по запросу

В конце июня на Azimut-Benetti Yachting Gala в Портофино будет представлен новый 24-метровый Azimut 80. Дизайн экстерьера яхты, как и всех других моделей верфи, разработал Стефано Ригини, а вот интерьером на этот раз занимался не Карло Галеацци, а студия Achille Salvagni Architetti, так что мы вправе ожидать чего-то совершенно нового. Уже обнародованные скетчи способны дать какое-то представление о лодке: она отличается продуманной классической планировкой с четким и простым разделением зон пассажиров и экипажа — чтобы никто не мешал друг другу. Что же касается интерьера, то на рисунках мы видим рафинированную, но нескучную современную классику. Прием известный — чистые, строгие линии в сочетании с богатством и разнообразием материалов и фактур: серый беленый дуб перемежается темной лакированной древесиной; широко использованы кожа, мрамор, разнообразный текстиль. Впрочем, при

таких габаритах судна возможности индивидуализации уже весьма велики, а потому в следующих корпусах картина может сильно поменяться.

Для главной палубы предложены два варианта «раскроя»: с открытым камбузом — без единой перегородки от кормы до ветрового стекла, либо с полностью отделенными от салона камбузом и рубкой. Помимо гостиной и столовой, здесь также предусмотрен дневной санузел. На нижней палубе — четыре каюты. Мастер-апартаменты, как обычно, простираются от борта до борта. То же самое можно сказать и о ванной комнате, донельзя роскошной, разделенной на две половины (для НЕГО и для НЕЕ) с отдельными входами. Место, где эти половины «встречаются», — монументальная душевая кабина в центре. Впрочем, ванна здесь тоже имеется, равно как и отдельная гардеробная комната (чтобы не загромождать каюту шкафами). Носовая VIP-каюта весьма просторна; еще две гостевые расположены по бортам. Одна

из них оснащена двуспальной кроватью, другая — раздельными, с возможностью опционально добавить третью откидную койку — отличный вариант для детей. Экипаж из двух человек размещается в корме, в двух отдельных каютах.

Флайбридж не просто длинный — достаточно сказать, что его площадь составляет 42 кв. м и он накрывает кормовой кокпит даже с запасом. Столь же впечатляющи размеры купальной платформы — 9 кв. м; сюда легко встанет тендер длиной более 4 м. Альтернативное место для хранения водных игрушек — кормовая часть флайбриджа.

Пара двигателей MAN по 1550 л.с. способна разогнать Azimut 80 до скорости 30 узлов, а топливный танк объемом 6000 л обещает хороший запас автономности. При этом лодка, получившая категорию мореходности «А» (RCD CE), не требует идеальных погодных условий, а для умерения качки предусмотрены стабилизаторы на выбор: гироскопические Seakeeper или плавниковые CMC Marine.



УНИКАЛЬНОСТЬ –
ТАЛАНТ, КОТОРЫМ НАДО ДЕЛИТЬСЯ



DOLPHIN 74' Cruiser | 64' Cruiser | 54' | 54' Fly | 44' | LONG RANGE 25



PREMIUM YACHTS
Т +7(495)741.00.03

Royal Yacht Club, Ленинградское шоссе, 39 стр.7
125212 Москва - Россия
Москва Сити, Башня Империя, Пресненская набережная, 6 стр.2
123317 Москва - Россия
info@premiumyachts.ru - www.premiumyachts.ru



MOCHI CRAFT

THE SEA DEMANDS PASSION

a FERRETTIGROUP brand

Brizo Tender



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 40 ф (12,20 м) **Ширина** 13 ф (4,05 м)
Двигатели 2 x Yanmar (370 л.с.)
Максимальная скорость свыше 40 узлов
Стоимость в Европе не объявлена

ОСОБЕННОСТИ

- Высокая скорость
- Стильная внешность
- Алюминиевый корпус

Модельный ряд Brizo Yachts пополнился концептом скоростного 40-футового тендера с корпусом из алюминия. Но прежде чем перейти к подробностям, — немного об этом новом для нашего рынка бренде.

Марка Brizo Yachts принадлежит финской компании Magnusson & Stoor, основанной в 1979 году и занятой производством уникальных конструкций из металла для береговой строительной индустрии и судостроения. Свое дизайн-бюро позволяет компании проектировать скоростные универсальные алюминиевые суда: коммерческие и для отдыха на воде. Наряду с серийным производством

компания запустила линию semi-custom, которая на сегодня состоит из семи яхт и катеров в диапазоне длин от 28 до 60 футов. Все имеют гибкую планировку, возможность выбора отделки интерьера и цвета корпуса.

Новый Brizo Tender — прорыв в другой сегмент. Эта небольшая и быстроходная лодка благодаря впечатляющей внешности составит подходящую пару супер- или мегаяхте. Она может использоваться не только для коммуникации с берегом, но и для отдыха «solo» — спасибо купальной платформе и обширному лежаку на корме. На этом тендере можно даже заночевать:

в носовой части корпуса есть каюта с большой кроватью и санузел с душем; в дневном же режиме лодка рассчитана на 8 пассажиров. Как и другие модели Brizo Yachts, новинка имеет высокий потенциал кастомизации, и это касается не только отделки и цвета корпуса, но и силовой установки. По желанию заказчика Brizo Tender может оснащаться водометами, колонками или полупогружными винтами. Двигатели тоже на выбор, хотя есть ли смысл желать большего, если и с предложенными в базовой комплектации двумя Yanmar суммарной мощностью 740 л.с. лодка сможет развивать более 40 узлов!

Nimbus 405 Coupe



ОСОБЕННОСТИ

- Три каюты
- Асимметричная палуба

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 43 ф (13,24 м) **Ширина** 12 ф (3,85 м)
Двигатели 2 x Volvo Penta D4/D6 (300/370 л.с.)
Максимальная скорость 35 узлов
Стоимость в Европе от € 450 000

Флагманское место в линейке круизеров шведской верфи Nimbus осенью займет модель 405 Coupe. Не сказать, что для компании это принципиально новая модель, но во всяком случае, более округлые формы архитектурных элементов и строгие линии говорят о том, что к проверенной годами «формуле» Nimbus добавлены свежие штрихи. В отношении дизайна на 405-й использованы многие находки младших

моделей — Nimbus 305 и 365, в том числе асимметричная палуба: широкий, удобный и безопасный проход по правому борту и более узкая потопчина по левому. Кстати, то же самое решение позволяет еще и несколько расширить салон. В общем, все вполне в духе Nimbus, где практичность — на первом плане: верфь всегда добивается, чтобы передвижение по лодке было удобным и безопасным как снаружи, так и внутри. Доказательством тому

обитаемые пространства каждой палубы, которые спланированы на одном уровне. На нижней — три каюты и сразу два санузла; наверху — удобный салон-рубка с камбузом и, конечно, открытый и просторный кормовой кокпит для посиделок, рыбалки и прочих приятных занятий на воздухе.

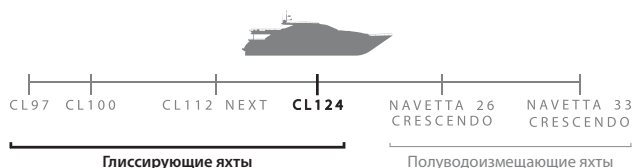
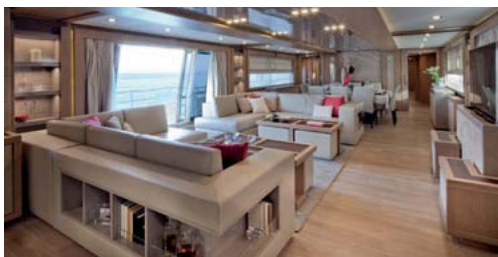
Впрочем, «распаковать» лодку можно почти целиком — достаточно открыть кормовые двери и прозрачный сдвижной люк в крыше салона.



* Красивые желания. Красивые яхты.

Жизнь в самом красивом месте на воде

Custom Line - это воплощение истинной страсти к морю. Когда желание приобретать новые впечатления неразрывно связано с уверенностью в абсолютной надежности, тогда качество, комфорт, безопасность и элегантность становятся характерными чертами суперяхты. Мы уделяем пристальное внимание деталям на каждом этапе строительства и поддерживаем постоянную связь с нашими клиентами, что позволяет создать собственный райский уголок, о котором мечтает каждый судовладелец.



Sealine F380

ОСОБЕННОСТИ

- Флайбридж в компактном размере
- Управление джойстиком
- Две каюты и два санузла

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 37 ф (11,40 м) **Ширина** 12 ф (3,77 м)
Двигатели 2 x Volvo Penta D4/D6 (260/330 л.с.)
Максимальная скорость 33 узла
Стоимость в Европе от £193 095

Модель F380, которую собираются представить ближайшей осенью, для Sealine является крайне важной. Британская верфь и раньше (с F34 и F37) успешно выступала в сегменте компактных «флайбриджей», а определенный дефицит новых лодок этой категории дополнительно играет компании на руку.

В основу проекта Sealine F380 легла спортивная S380 — самая успешная модель верфи за последнее десятилетие (ранее, до февральской смены «индексов», она называлась

SC35). А это означает объемный, однако на удивление спортивный корпус, приводимый в движение парой двигателей Volvo Penta D4 или D6 и эффективных угловых колонок (опционально предлагается управление при помощи джойстика).

Внутри — хорошо «упакованный» камбуз, обеденная зона в салоне по правому борту, а по левому — еще одна двухместная софа. Обратите внимание на масштабное остекление надстройки — для небольшой лодки очень важно обилие света в помещениях. На нижней палубе две каюты (в качестве

«мастера» — носовая) и столько же туалетных комнат. Строго говоря, второй санузел не снабжен душем — есть только унитаз и умывальник, тем не менее это полезное дополнение, позволяющее избежать очереди поутру и перед сном.

Флайбридж достаточно компактен, но L-образный диван и размещенный по центру двухместный пост управления позволяют двигаться здесь без особых сложностей.

Спущена на воду Sealine F380 будет уже летом, а официальная мировая премьера состоится на боат-шоу в Саутгемптоне.





Страхование яхт и катеров

ПОД НАДЕЖНОЙ ЗАЩИТОЙ

Скоро начнется новый яхтенный сезон. Но прежде чем окунуться в море удовольствий, обязательно позаботьтесь о защите своего судна. О том, как предусмотреть все риски и выбрать страховую компанию, рассказывает ЕЛЕНА ФЕДОТОВА, начальник отдела страхования речных судов и яхт ОСАО «Ингосстрах».

Наиболее распространенные опасности, которые подстерегают владельцев маломерных судов, связаны с их эксплуатацией во время навигации. Случаются столкновения яхт, они наезжают на подводные препятствия или мели, повреждают двигатели и даже тонут. Во время межнавигационного хранения судов нередки случаи краж и пожаров. Сохранить имущество и избежать финансовых потерь в непредвиденных ситуациях поможет страховой полис.

В 2012 году «Ингосстрах» выплатил возмещение в результате пожара сразу на трех яхтах, находившихся на хранении в одном месте. Две выгорели полностью — «Ингосстрах» выплатил возмещение в связи с полной гибелью, третья сгорела частично и была отремонтирована за счет страховки.

Большинство владельцев яхт предпочитают страховать свое имущество. Но не стоит забывать, что любое судно само является источником повышенной опасности. В результате аварии яхта может повредить чужое имущество, а также нанести ущерб здоровью людей. Переложить бремя урегулирования подобных ситуаций на страховщика позволяет страхование гражданской ответственности. Мы рекомендуем остановиться на комплексном покрытии, включающем и каско, и страхование ответственности

перед третьими лицами. Исходя из своих индивидуальных потребностей владелец яхты может также включить в полис дополнительные риски, например, застраховать спуск судна на воду или его перевозку.

Яхты нередко ходят в далекие моря, и если происшествие случится вне России, владельцу придется заниматься вопросами, связанными с требованиями марин и спецификой законодательства другой страны. Выбирая страховую компанию, стоит поинтересоваться, как происходит урегулирование происшествия, если оно случилось за пределами России. Также необходимо обратить внимание на перечень исключений из страхового покрытия. Часто страховщики, предлагающие низкие тарифы, составляют широкий список исключений, который в итоге поможет на законных основаниях отказать в выплате. Огромную роль играет опыт работы страховщика в области морских рисков, так как для быстрого и качественного урегулирования убытков необходимы устойчивые связи с ремонтными и сюрвейерскими компаниями, высокая квалификация сотрудников и т.д.

С момента своего основания в 1947 году «Ингосстрах» занимался страхованием флота. Позднее, когда в России одна за другой

стали появляться частные яхты, компания быстро отреагировала на возникший спрос. Наличие достаточного опыта позволило «Ингосстраху» предложить клиентам условия страхования, соответствующие международным стандартам. Сегодня покрытие компании действует по всему миру, а страховая защита может быть предоставлена как на правилах «Ингосстраха» с применением российской юрисдикции, так и на английских яхтенных правилах с выбором английской юрисдикции. Поэтому ходить на яхте можно и в РФ, и за рубежом, при этом нет необходимости заключать два договора страхования. Владелец яхты с полисом «Ингосстраха» получает разрешение на заход в любые марины, а также квалифицированную помощь и поддержку в кратчайшие сроки, так как сеть сюрвейеров, адвокатов, корреспондентов «Ингосстраха» насчитывает более 200 организаций по всему миру.

Помимо страхования основных рисков, «Ингосстрах» предлагает защиту судов на время участия в регатах. Большой опыт в сфере поддержки спортивных соревнований и массовых мероприятий различной тематики позволил «Ингосстраху» стать партнером Зимних Олимпийских игр 2014 года в Сочи.

**ОСОБЕННОСТИ**

- Опции планировки
- Колонки IPS
- Автономность

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 49 ф (15,00 м) **Ширина** 16 ф (5,00 м)
Двигатели 2 x Volvo IPS600 (435 л.с.)
Максимальная скорость 22 узла
Стоимость в Европе не объявлена

Cranchi Trawler 50

Если честно, встреча с динозавром на Красной площади казалась нам вероятнее, чем возможность взглянуть на траулер, построенный Cranchi. Эта итальянская верфь всегда специализировалась на типично средиземноморских глиссирующих круизерах из стеклопластика: юрких, симпатичных и усеянных лежаками столь же густо, как пляж у моря. Только не в этот раз.

Почувств смену настроений на рынке (или запах все дорожающего топлива?), верфь собирается представить судно, оборудованное парой IPS600, выдающее по максимуму 22 узла, а в круизном режиме 14–18 узлов, зато обладающее серьезным потенциалом для долгих круизов. Чтобы разогнать легкий корпус этой немаленькой лодки, не потребуются тысячные «табуны лошадей» в моторном отсеке, а в помощь тем, что имеются, опционально можно

добавить солнечные батареи, которые смогут покрыть часть энергетических потребностей бортовых систем. Кроме того, верфь хотела, чтобы лодка получилась легкой в управлении, поэтому выбор колонок Volvo IPS был обусловлен не только экономией дизельного топлива.

Для обеспечения комфорта в свежую погоду есть возможность установить гироскопические стабилизаторы Seakeeper. Флайбридж получился типично траулерным — с большим свесом, прикрывающим кормовой кокпит; в корме — масса сидений, а лежак для загара размещен впереди, перед постом управления (и этот лежак — последнее, что напоминает о привычных Cranchi). Судя по всему, будут и опции планировки флайбриджа: сиденья уедут чуть вперед, а в корме разместится радарная мачта для установки, естественно, антенн радара,

спутникового ТВ и всего, что туда обычно помещают.

Как и прирожденный траулер, новый Cranchi обзавелся палубой типа walkaround с непререкаемыми боковыми дверями для выхода на борт из рубки. В носу разместилась обширная зона отдыха с диваном и столиком — в общем, есть все, что и положено иметь практичной лодке. В салоне остекление по периметру дает много света. То же самое можно сказать и о мастер-каюте во всю ширину корпуса. Всего же кают на борту может быть три и даже четыре — в зависимости от того, какая планировка вам более подходит.

Дебютирует эта любопытная лодка уже ближайшей осенью; ну а мы пока приятно удивлены, что Cranchi удалось выйти из прежней уютной зоны комфорта и представить реального конкурента траулеру Beneteau близких размеров. И посмотрим, кто выиграет!

Chris-Craft Carina 21

Верфи Chris-Craft всегда хорошо удавалось добавлять своим скоростным лодкам нужную дозу ретростиля. И вот, судя по новой Carina 21, мастерство это вышло уже на иной уровень. С почти вертикальным форштевнем, ветровым стеклом, как у спидстера, и зауженной кормой эта лодка выглядит просто шикарно. Нам удалось прокатиться

на ней во время боат-шоу в Майами и убедиться, что «работает» она ничуть не хуже, чем выглядит. Наша тестовая Carina, оснащенная одним 5-литровым двигателем Mercury V8 мощностью 260 л.с., выдала 43 узла, но вообще-то на выбор предлагается обширная линейка моторов — от 200-сильного дизельного Volvo D3 до бензиновых мощностью 320 л.с. По компоновке это классический боурайдер с двумя кокпитами, а уровень отделки заставляет практически захлебнуться слюной. Деревянные поручни у кормового лежака (если вынуть подушки из его середины, получится

отделанный тиком удобный выход); утапливающиеся в палубу утки, роскошные кресла. А штурвал!.. Он как будто позаимствован у лучшего в мире спортивного автомобиля! Лодка, конечно, стоит не слишком дешево, но и выглядит на миллион долларов.

ОСОБЕННОСТИ

- Высокая скорость
- Бензин или дизель

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 21 ф (6,46 м) **Ширина** 7 ф (2,16 м)
Двигатель Mercury/Volvo Penta (200–320 л.с.)
Максимальная скорость 50 узлов
Стоимость в Москве от \$ 121 280





Limassol Marina

элитная недвижимость
яхтинг • рестораны • бутики

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.



Camper &
Nicholsons
Marinas

YACHTING SINCE 1782

Cybarco

J&P
group

F&S
MARINAS

Разработка проекта – Limassol Marina Ltd. Управление проектом – Cybarco Ltd. Эксплуатирующая организация гавани – Camper & Nicholsons 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

Москва **+7 495 643 1901**

Санкт-Петербург **+7 812 332 7118**

Кипр **+357 25 820 511**



Windy 29 Coho

Предшественница этой новинки — Windy 28 Ghibli — отличалась настолько удачным корпусом, что грех было не воспользоваться им при создании новой модели. Windy 29 Coho получила свежий дизайн экстерьера, обновленные планировку и интерьер. Со своими слегка напоминающими жабры бортовыми иллюминаторами и в гелкоуте «металлик» лодка действительно выглядит суперсовременно и необычно, но сглаженный профиль и фирменный стиль Windy все равно очень узнаваемы. Корпус и купальная платформа слегка

удлинен, а основное изменение в зоне кокпита — опускаемые спинки кормовых сидений, теперь способных превращаться в лежак. Плюс — появилась система складывания тента: теперь он убирается с глаз долой под кормовое сиденье (как на моделях Kharma и Zonda), ничем не напоминая о себе, пока погода не испортится. Если же это произошло, кокпит «упаковывается» буквально за минуту, и такие природные катаклизмы перестают волновать вас вообще. Тем более что со скоростью 45 узлов, которую обеспечивает Volvo Penta D6 с мощностью 400 л.с., можно успеть

сбежать от чего угодно. Пост управления не просто удобный, а по-настоящему «драйверский». Что же касается интерьера, то он подчеркнуто аккуратен и слегка аскетичен, впрочем, качество отделки говорит само за себя.

ОСОБЕННОСТИ

- Отличный корпус
- Высокая скорость
- Современный интерьер

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 29 ф (8,85 м) **Ширина** 9 ф (2,7 м)
Двигатели Volvo D4/D6 (260–400 л.с.); 2 × Volvo D3 (220 л.с.)
Максимальная скорость 45 узлов
Стоимость в Европе от £ 133 255

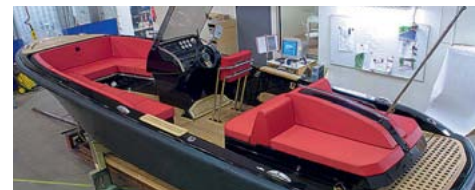
Windy SR26

Новый Windy SR26 — очередная совместная разработка Windy Special Projects и EYOS Tenders. Этот 26-футовый тендер для суперяхт чем-то напоминает великолепный Windy SR52 Blackbird, особенно своим красно-черным «окрасом».

Роль тендера подразумевает обилие посадочных мест; на SR26 они не только есть, но и способны создавать нужную конфигурацию в зависимости от текущих потребностей: можно трансформировать их в лежаки

и шезлонги, а в носовой части возле дивана появляется столик. Но самое интересное начинается в момент отправки тендера в гараж: нажатием кнопки пост управления вместе с ветровым стеклом складывается до совершенно плоского состояния.

260-сильный двигатель Yanmar в комплекте с угловой колонкой разгоняет SR26 до 44 узлов. Да, это тендер по виду и сути, но также полноценный член семейства Windy, а значит, можно предполагать, что SR26 сможет хорошо послужить и соло — в качестве стильной «дневной» лодки.



ОСОБЕННОСТИ

- Складной пост управления
- Интересный дизайн
- Высокая скорость

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 26 ф (8,10 м) **Ширина** 8 ф (2,45 м)
Двигатель 1 × Yanmar (260 л.с.)
Максимальная скорость 44 узла
Стоимость в Европе от £ 185 000



Наша последняя модель - новая Суперяхта 30 м



Continental 20m 23m 26m 28m 30m

TRIUMPH YACHTS САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

+7812 940 21 78
info@yachtshop.ru

PRESTIGE YACHTS МОСКВА

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

Или свяжитесь с нами
напрямую:

+31 6 51 703 199
contact@wimvandervalk.com
Мы говорим по-русски

wimvandervalk.com

**ТОЛЬКО ФАКТЫ**

Длина 72 ф (21,99 м) **Ширина** 18 ф (5,60 м)
Двигатели 2 x MAN (800–1200 л.с.)
Максимальная скорость 28 узлов
Стоимость в Европе не объявлена

ОСОБЕННОСТИ

- Необычная планировка
- Большой флайбридж
- 4 каюты

Prestige 720

За последние десять лет французская верфь Prestige добилась колоссального успеха, в том числе потому, что постоянно наращивала размеры производимых судов. А появление 22-метровой моторной яхты в линейке Yacht Division определенно открывает новую главу в развитии бренда. До сих пор самой крупной лодкой верфи была Prestige 620 в двух версиях — с обычным или спортивным флайбриджем. Новый флагман Prestige 720, который будет представлен в ближайшее время, вырвался вперед почти на 10 футов!

Впрочем, характерные черты Prestige узнаются вне зависимости от размеров: строгий элегантный стиль; широкий корпус, обеспечивающий большой объем жилого пространства;

практичная и поддающаяся индивидуализации планировка со свежим интерьером.

Главная палуба, как и положено на крупных яхтах, спланирована на одном уровне, без ступеней и «съедающих» свет переборок. При этом необычность ее планировки заключается в том, что на стык салона и кормового кокпита вынесен не только камбуз, но и столовая. А вот зона гостиной располагается не при входе, как обычно бывает на яхтах такого класса, а в центральной части салона, и примыкает к посту управления.

Вторая «необычность» — мастер-каюта в носовой части корпуса. Она имеет отдельный вход, иллюминаторы и верхние световые люки, располагает большой ванной

комнатой и гардеробной. Впрочем, на звание «мастера» с тем же успехом может претендовать и другая каюта, находящаяся на миделе и тоже наделенная собственной гардеробной. Еще пара гостевых кают симметрично расположены по бортам и делят один санузел.

Длинный и хорошо укомплектованный флайбридж накрыт сверху хардтопом, а пляжные удовольствия обеспечат широкая купальная платформа и большие лежаки для загара на флайбридже и в носовой части лодки.

Prestige 720 оснащается спаренными двигателями MAN мощностью 800, 1000 или 1200 л.с. — на выбор заказчика. Максимальная скорость лодки по расчетам должна составить 28 узлов, круизная — около 24.





Орловская улица, 1

Смольная набережная, улица Смольного

I ОЧЕРЕДЬ — КЛАСС PREMIUM*

II ОЧЕРЕДЬ — КЛАСС DE LUXE*



Оформлена собственность (блок 1)

- Видовые квартиры
- Диапазон квартир от 1- до 5-комнатных
- Подземный паркинг
- Рассрочка 0% **

Высокая степень готовности (блоки 5, 6)

- Парк у порога дома
- Территория огорожена
- Видовые квартиры
- Диапазон квартир от 2- до 6-комнатных
- Эксклюзивная отделка холлов
- Подземный паркинг
- 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

* Premium – Премиальный, De Luxe – Роскошный (англ.).
Заказчик ОАО «СКВ СПб» Свидетельство № 0010.02-2009 – 7803048130-С-003 от 26.01.12 г. Застройщик ООО «Смольный Квартал». Проектная декларация на сайте www.6888888.ru.
** Рассрочка 0% от ОАО «СКВ СПб» на квартиры в I очереди до 25.11.13 г. при 30% первом взносе; рассрочка 0% от ООО «Смольный Квартал» на квартиры во II очереди до 25.06.14 г. при 10% первом взносе. Ипотека: 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.

Элитарный дом
ВЕНЕЦИЯ
украшение Крестовского



Крестовский остров, улица Депутатская, 34

**Оформлена
собственность**

- Великолепные виды на Елагин остров и Среднюю Невку
- Атриумный дворик
- Собственный зеленый сквер
- Двухуровневый подземный паркинг
- 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

*Рассрочка 0% при первом взносе 30% до 25.11.13 г.
Проектная декларация на сайте www.6888888.ru. Застройщик ОАО «СКВ СПб» Свидетельство №0010.02-2009 –7803048130-С-003 от 26.01.12 г.

Atlantis Verve Outboard



ОСОБЕННОСТИ

- Спортивный дизайн
- Подвесные двигатели
- Стильный интерьер

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 42 ф (12,68 м) Ширина 13 ф (3,89 м)

Двигатель 3 x Mercury Verado (300 л.с.)

Максимальная скорость 42 узла

Стоимость в Европе от € 290 000



Спортивный Atlantis Verve итальянского концерна Azimut/Benetti появился в альтернативной версии Outboard — с подвесными двигателями.

Впервые новинку показали на февральском боат-шоу в Майами. Изменение типа силовой установки не сказалось на планировке этой 12-метровой лодки. В кокпите — трехместный пост управления и обеденная зона на шестерых, конвертируемая при помощи электропривода в большой лежак для загара. Рядом — стойка, объединяющая функции не только

бара, но и приличного камбуза (в том числе есть холодильник на 100 л).

Внизу — комфортабельная каюта, большой санузел, еще одна обеденная зона, которую можно трансформировать в спальное место; дополнительно — микроволновая печь и винный холодильник. Так что Verve, как и прежде, хорош в качестве дневного круизера, но три подвесных двигателя Mercury по 300 л.с., во-первых, дают более высокую скорость (до 42 узлов), а во-вторых, проще и дешевле в обслуживании.

Пожалуй, еще одно заметное изменение заключается в том, что

переходящее в хардтоп необычное лобовое стекло в версии Outboard исчезло, уступив место более простому и логичному решению — «гоночному» ветровому стеклу и стеклопластиковой «крыше» на стойках.

В целом лодка получила более «американский» облик, что неслучайно, ибо ее создавали с прицелом на США. Но ведь лодки с подвесными двигателями любят не только в Штатах, но и у нас, особенно, если к прочим достоинствам лодки прилагается шикарный интерьер, в котором использована древесина дуба и венге, а также кожа.

**ОСОБЕННОСТИ**

- Сандек с лежаком
- Трансформируемый кокпит
- Три отличные каюты



Bavaria Virtess 420 Coupe

Можно было ожидать, что Bavaria Virtess 420, чья премьера состоялась минувшей осенью, вскоре появится и в версии без флайбриджа. И она появилась — на boot Duesseldorf.

Обычно смысл такой модификации — максимально простым способом расширить модельный ряд. Однако здесь обе модели имеют самостоятельную

ценность, и Virtess 420 Coupe со своими спортивными линиями даже приятнее глазу.

Проделанная верфью работа заключается не просто в снятии флайбриджа. 420 Coupe снабжена прозрачной открывающейся «крышей» салона, а поверх надстройки все-таки оставлен «второй этаж» в виде небольшого сандека: здесь предусмотрены лежак для загара, аудиосистема, держатели для напитков и LED-подсветка.

Планировка палуб осталась такой же, как и у флайбриджной версии. Внизу три каюты и два санузла; наверху — практичный салон с камбузом и трансформируемый кормовой кокпит,

где транец откидывается, превращаясь в купальную платформу, а мебель «ездит» по направляющим.

Варианты силовой установки тоже остались прежними: спаренные двигатели Volvo Petna D6 по 370/400 л.с. с колонками, либо пара IPS500/600. Однако пониженный центр тяжести и меньший вес Virtess 420 Coupe, по идее, обещают больше скорости и удовольствия от управления лодкой.

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 72 ф (8,20 м) Ширина 18 ф (2,55 м)

Двигатели 2 × Volvo D6 (370/400 л.с.);

2 × Volvo IPS 500/600 (370/435 л.с.)

Максимальная скорость 35 узлов (по расчетам MBY)

Стоимость в Европе от € 319 000

Breedendam MTB Three Zero

На борту тендера MTB Three Zero (Motor Torpedo Boat) компании Breedendam Yachts (Голландия) никаких торпед на борту, естественно, нет. Просто его так назвали.

Идею линейки тендеров MTB руководству верфи навяли торпедные катера, широко применявшиеся британским военным флотом долгое время, особенно в период Второй мировой войны, когда требовалось активное противодействие крейсерам и линкорам Кригсмарин. При длине от 15 до 30 м их отличали высокая скорость (до 50 узлов) и великолепная маневренность. Кроме того, деревянный корпус катеров на радарх не просматривался.

Тендер MTB Three Zero (дизайнер Гвидо де Грот) построен композитных материалов. От тендера, служащего для связи между суперяхтой и берегом, обычно не требуется серьезная мореходность, однако категория RCD «С» позволяет уверенно чувствовать себя в прибрежных водах и на крупных внутренних водоемах. Двигатели — два Volvo Penta D4-260 (или Steyr) с угловыми колонками позволяют этому судну

**ОСОБЕННОСТИ**

- Каюты и санузел
- Дорогая отделка

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 33 ф (10,10 м) Ширина 9 ф (2,80 м)

Двигатели 2 × Volvo D4/Steyr (260 л.с.)

Максимальная скорость 35 узлов

Стоимость в Европе не объявлена

водоизмещением 5,5 т достичь скорости 35 узлов, а топливный бак емкостью 600 л дает приличный запас хода. Опционально возможна гибридная моторная установка.

Являясь лодкой открытого типа, MTB Three Zero, тем не менее, обеспечивает пассажирам на борту достаточно высокий уровень комфорта. Под легким складным софт-топом находится

салон, дальше в нос расположена каюта на двоих. Есть и выгороженный галюнь с душем. Рулевая консоль устроена в кокпите (левый борт), за ней помещен крупный угловой диван со столом.

В отделке широко применен тик и красное дерево.

Тендер выпускается в двух модификациях — Opendek и Sundek.

РЕКЛАМА



W
ARTIOLI
HAND MADE IN ITALY



Sunseeker Predator 68

Смелые очертания бортовых иллюминаторов, хардтоп из стекла и углепластика — отличительные черты нового поколения спортивных Sunseeker Predator. Но, демонстрируя агрессивный хай-тек, внутри Predator 68 напоминает виллу у моря, в том числе потому, что площади лежаков для загара на носу и корме почти хватает для проведения соревнований по художественной гимнастике. Кормовой гараж вместе с купальной платформой способны вместить и гидроцикл, и тендер длиной 3,30 м; при этом в корме еще остается место для компактной двухместной каюты экипажа и рундука для кранцев.

По сравнению с площадью открытых зон салон кажется компактным, но обилие света, особенно при

открытом хардтопе, не оставляет ощущения тесноты. Трап, соединяющий главную и нижнюю палубы, ведет к открытому и весьма эстетичному камбузу: при необходимости его можно скрыть за сдвижными перегородками.

В мастер-каюте (от борта до борта) везде существенная высота подволока, без коварных выступов, в которые легко влететь лбом. А отдельная гардеробная и вовсе кажется позаимствованной у более крупных яхт.

Планировка носовой части менее традиционна: по правому борту — двухместная гостевая каюта с собственной ванной комнатой. Дневным же санузлом служит тот, что прилегает к носовой VIP-каюте, куда ведет длинный коридор, запираемый с двух сторон дверями. Днем наружную можно

держат незапертой — чтобы можно было попасть в санузел, не тревожа обитателей каюты. Ночью можно закрыть всю зону целиком.

Predator 68 оснащается парой двигателей MTU суммарной мощностью 2540 л.с. и развивает максимальную скорость 35 узлов. В более спокойном круизном режиме (24–25 узлов) лодка способна пройти без дозаправки 300 миль.

ОСОБЕННОСТИ

- Роскошные мастер-апартаменты
- Много открытого пространства на палубах

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 71 ф (21,7 м) Ширина 16 ф (5,09 м)
Двигатель 2 x MTU V8 (1270 л.с.)
Максимальная скорость: 35 узлов
Стоимость в Европе от £ 1 458 000



САМЫЙ ПРОСТОРНЫЙ САЛОН В СВОЕМ РАЗМЕРЕ



На фотографии моторная яхта Sealine F450.



PREMIUM YACHTS, 125212 МОСКВА, ЛЕНИНГРАДСКОЕ ШОССЕ 39, СТРОЕНИЕ 7
T: +7 495 741-0003 F: +7 495 662-5564 info@sealine-yachts.ru www.sealine-yachts.ru

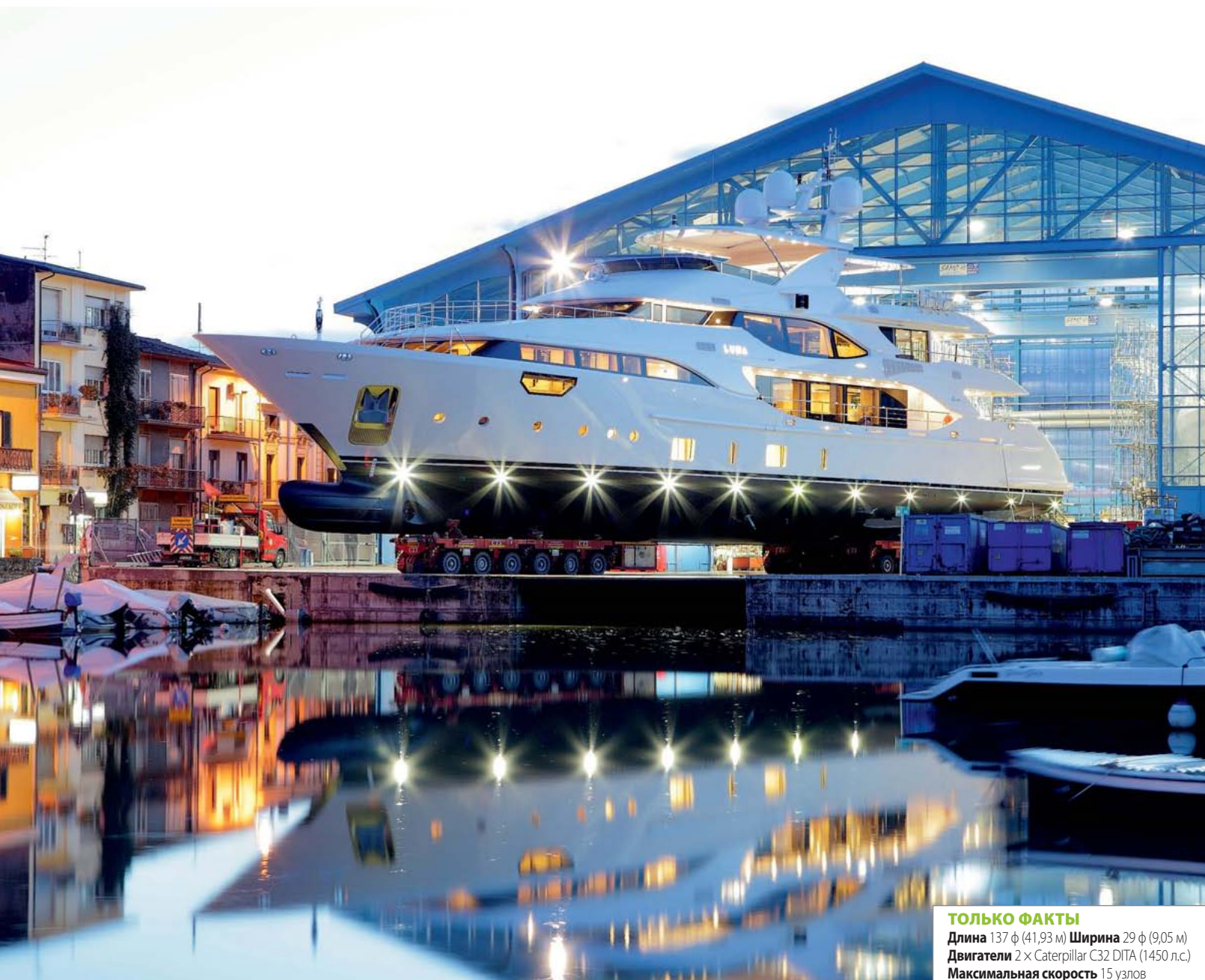
SEALINE

СУПЕРЯХТЫ

Новости о моторных яхтах длиной более 100 футов



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



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 137 ф (41,93 м) Ширина 29 ф (9,05 м)
Двигатели 2 × Caterpillar C32 DITA (1450 л.с.)
Максимальная скорость 15 узлов

Benetti Crystal 140 Luna

Эта суперяхта из классической линейки Benetti длиной 42 метра покинула эллинг в середине марта и вскоре после торжественной церемонии — как раз перед началом сезона на Средиземном море — была передана владельцу. Четырехпалубное судно построено по принципу semi-custom, оборудовано пятью роскошными каютами с изящной отделкой и предназначено для приема десяти гостей. Гараж Luna представляет собой не просто место для хранения

и транспортировки тендеров и водных игрушек, но способен быстро трансформироваться в пляжный клуб. Дверь гаража расположена на борту и чуть сдвинута в нос, поэтому купальная платформа на транце всегда остается свободной для отдыха. В корме, неподалеку от платформы, находится помещение для переодевания, санузел и еще один небольшой камбуз, где можно приготовить коктейли и легкую закуску. Создавая яхту, дизайнеры во главе со Стефано Регини уделили

особое внимание естественному освещению всех ключевых жилых помещений, с особой тщательностью спланировав остекление салона и гостевых кают. Достаточно на Luna и открытых зон отдыха на верхней палубе и сандеке, который прикрыт от солнца визуально легким хардтопом с автоматическим люком. Судно водоизмещением 375 тонн несет на борту 58 тонн топлива, рассчитано на максимальную скорость 15 узлов и обладает океанским запасом хода в 4000 миль.

(THINK BUSINESS) *

Вертолет Eurocopter надежный и удобный инструмент для вашего бизнеса.
Инвестируйте в лучшее.



Еврокоптер Восток
119180, г. Москва, Якиманская наб., д. 4, стр. 1
Тел.: (495) 663 15 56, факс: (495) 663 15 59
info@eurocopter.ru
www.eurocopter.ru
www.eurocopter.com

* думайте о бизнесе

Thinking without limits



EUROCOPTER
VOSTOK

AN EADS COMPANY

Lurssen Azzam



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 590 ф (180,0 м) **Ширина** 68 ф (20,8 м)

Двигатели два дизеля и две газовые турбины общей мощностью 94 000 л.с.

Максимальная скорость более 30 узлов

В начале апреля на немецкой верфи Lurssen была спущена на воду самая крупная на сегодняшний день суперяхта *Azzam*. 180 метров, 94 000 лошадиных сил, 14 000 тонн водоизмещения, 1 млн литров топлива, 50 человек экипажа, 622 млн долларов — даже в начале XXI века подобные параметры частного судна звучат фантастически. Два дизельных двигателя и две газовые турбины, сопряженные с водометами, позволяют этому гиганту развивать скорость более 30 узлов — минимум на треть, а то и вдвое выше, чем у большинства современных суперяхт.

Поражает и скорость, с которой был завершен проект: инженерные изыскания заняли год, а строители уложились всего в три.

Проектированием судна совместно с инженерами Lurssen занималась компания Nauta Yachts, интерьеры в стиле ампира для *Azzam* создал известный французский дизайнер Кристоф Леони, а строительство шло под руководством главного конструктора Мубарака Саада аль Ахбаби. На верфи не допускают даже малейшей утечки информации касательно владельца *Azzam*, но есть предположения, что им является внук основателя Саудовской

Аравии и ее первого короля Абдель Азиза ибн Сауда — принц Аль Валид бин Талал.

Подробности о планировках палуб и отделке интерьеров также держатся в строжайшем секрете, но известно, что владелец пожелал не «раздувать» обитаемое пространство до невероятных пределов, чтобы помещения получились максимально комфортными. В течение первой половины лета яхта будет проходить испытания в море, а ближе к осени ее передадут владельцу. Надеемся, что в сентябре *Azzam* появится на выставке в Монако, где ее покажут публике.



DEFINE YOUR HORIZON



РЕКЛАМА



Открой для себя неизведанные горизонты с новой стальной экспедиционной яхтой EP115 от Horizon

Верфь Horizon представила новую 115 футовую экспедиционную яхту "Tango 5". Эта вторая по величине модель в серии Expedition после дебюта EP148 Polaris. "Tango 5" — это яхта для настоящих походов по океану и приключений, что нашло отражение в ее стальном корпусе, свободной планировке кают и отлично оборудованным для рыбалки и дайвинга кокпите, при этом обладает роскошными интерьерами. Яхта построена с соблюдением строгих стандартов качества, безопасности и мореходности. Идеально подходит для кругосветного плавания и изучения удаленных уголков планеты.



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



HORIZON



CRN J'Ade

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 196 ф (60,0 м) Ширина 33 ф (10,2 м)
Двигатели 2 × MTU 12V 4000 M63 (2011 л.с.)
Максимальная скорость 16 узлов

Верфь CRN, входящая в Ferretti Group, объявила об окончании работ по внутренней отделке 60-метровой стальной суперяхты с алюминиевой надстройкой *J'Ade*. Помимо таких характерных особенностей, как панорамные иллюминаторы высотой в человеческий рост и раскладывающаяся купальная платформа на транце, судно может похвастаться инновационным «затапливаемым» гаражом. В нем хранится 8-метровая Riva Iseo, и для помещения ее внутрь не требуются подъемные системы. Кроме того, гараж можно использовать в качестве

закрытого бассейна, а его полная осушка занимает всего три минуты.

Жилые помещения суперяхты рассчитаны на прием 10 гостей и проживание 13 членов экипажа. Над интерьерами лодки дизайнеры Studio Zuccon и CRN Centro Stile работали совместно с заказчиком, который пожелал создать на борту элегантную отделку с использованием природных материалов: дерева, кожи, мрамора и металла. Желто-зеленый цвет, английское название которого *jade* перекликается с именем яхты, составляет важную часть цветовой

палитры в интерьерах. Одним из необычных элементов декора главного салона является расположенный рядом с баром аквариум. Совместно с компанией Videoworks инженеры верфи разработали систему контроля аудио- и видеоаппаратурой, управление которой осуществляется с планшетного компьютера, и повсеместно разместили на палубах защищенные от влаги и соли телевизионные панели.

Максимальная скорость судна составляет 16 узлов, а запас топлива достаточен для автономного пересечения Атлантического океана.



ДЛЯ СУПЕРЯХТЫ МАЛЕНЬКИЙ ВЫБОР – НЕ ВЫБОР ВОВСЕ



Ограничивая свою яхту одной маринкой, вы ограничиваете свой выбор.

Путешествуйте вдоль берегов Турции, исследуйте Греческие острова, наслаждайтесь природой Далмации и Черногории, вдыхайте атмосферу Венеции и Афин, погружайтесь в античный мир хорватских городов вместе с непревзойденными яхтенными стоянками D-Marin.

Присоединяйтесь к сети D-Marin, включающей десять марин класса «premium», и наслаждайтесь неограниченной свободой выбора.



www.d-marin.com

D-Marin TURGUTREIS | D-Marin DIDIM | D-Marin GOCEK | D-Marin MANDALINA | D-Marin DALMACIA | D-Marin BORIK | ZEA MARINA | GOUVIA MARINA | LEFKAS MARINA | FLISVOS MARINA

Ferretti 960



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 95 ф (29,2 м) Ширина 21 ф (6,7 м)
Двигатели 2 x MTU (три варианта от 2218 до 2636 л.с.). Максимальная скорость более 31 узла

В апреле состоялся спуск на воду нового флагмана итальянской Ferretti Yachts — Ferretti 960. Следующие несколько недель отведены на испытания судна, тестирование его систем и оборудования, а мировая премьера яхты пройдет в сентябре, во время каннского боат-шоу.

Почти 30-метровая лодка отличается новым подходом к планировке: это не только самая большая глиссирующая яхта, построенная за 40-летнюю историю Ferretti Yachts, но и первое для верфи судно с мастер-каютой на главной палубе — апартаменты владельца занимают всю ее носовую часть. Еще четыре каюты для гостей расположены палубой ниже. Они идентичны по размерам и оснащению и все снабжены большими бортовыми иллюминаторами. Значит, никому не будет обидно, если одним достанется VIP-каюта, а другим — обычная гостевая. Помещения экипажа (пять человек в трех каютах) располагаются в носовой части корпуса.

В соответствии с этой планировкой ходовая рубка вынесена на межпалубное пространство, между уровнями главной палубы и флайбриджа. Таким образом, концентрация всех «рабочих»

зон (рубка, камбуз, каюты экипажа) в носовой части лодки упрощает планировку, облегчает передвижение команды и обеспечивает приватность пассажирам — подобные решения встречаются уже только на суперяхтах.

За счет сильно сдвинутой в корму надстройки профиль яхты визуально облегчается, дополнительный бонус — огромная открытая зона отдыха на носу. Непрерывное стреловидное остекление придает яхте спортивный вид и наполняет салон светом, а вырез в фальшбортах позволяет получить «окно» от пола до подволока в районе столовой главной палубы.

При таких размерах от яхты не ожидаешь сверхвысоких скоростей, однако с двумя двигателями MTU 16V M94 по 2638 л.с. Ferretti 960 по расчетам способна выдать 31 узел (круизная скорость — 27 узлов)! Менее же мощные MTU (по 2218 или 2435 л.с.) смогут разогнать ее до 27–29 узлов соответственно; круизная скорость составит в этом случае 24–25 узлов. Впрочем, на «крейсерах» такого класса куда более важным аспектом является комфорт на ходу, поэтому яхта оснащается гироскопическими стабилизаторами Mitsubishi, вдвое снижающими амплитуду качки.

РОСГОССТРАХ



Страхование яхт и катеров



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



Асарулло 55

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 183 ф (56,0 м) Ширина 32 ф (10,0 м) Двигатели 1–3 мощностью 2400–4000 л.с. Максимальная скорость 32 узла

Интересный проект суперяхты предложил дизайнер Кристиан Гранде, который известен прежде всего по тесному сотрудничеству с итальянской верфью Sessa. Во внешности Asarullo 55 прослеживаются черты этих характерных круизеров, взять хотя бы бортовые иллюминаторы в круглых нишах или линии надстройки в кормовой части. Яхта длиной 183 фута создана для высоких скоростей, а в качестве

двигателей будут использованы водометы, приводимые в движение от одного, двух или трех двигателей мощностью 4000, 2400 или 2600 л.с. соответственно. По расчетам конструкторов, максимальная скорость судна составит 32 узла, крейсерская — 28 узлов. Особенно нам понравилась носовая палуба с высоким фальшбортом, который скрывает от посторонних глаз джакузи, лежаки для загара и диваны. На сандеке предусмотрен бар и есть



возможность принять душ. Интерьеры в пастельных тонах способствуют непринужденному общению, а в качестве отделочного материала широко используется белая кожа. Салон и столовая Asarullo 55 спланированы так, что одинаково хорошо подходят для формальных приемов и расслабленного отдыха в море. Будем надеяться, что скоро найдется человек, решивший воплотить проект в жизнь, и мы увидим эту суперяхту на воде.

Curvelle Quaranta 34M

Имя Curvelle в яхтенном мире не на слуху, однако недавно компания представила самый крупный в мире катамаран, построенный из карбона и стеклопластика. Недавно это 34-метровое судно спустили на воду в Турции. Для гостей на борту предусмотрены девять кают, трансформация которых подразумевает 20 различных вариантов, в зависимости от количества и пожеланий пассажиров.

Три палубы судна соединены специальным стеклянным лифтом производства компании Lift Emotion. В корме между корпусами расположена широкая платформа, где можно хранить тендеры, водные игрушки и даже мини-субмарину. Два дизельных двигателя Caterpillar C32 общей мощностью 3800 л.с. призваны обеспечить максимальную скорость 24 узла, однако для пересечения Атлантики

без дозаправки скорость придется снизить вдвое.

Сейчас катамаран выставлен на продажу за € 10,7 млн, но также предлагается схема совместного владения на семь человек, когда каждый платит по € 1,6 млн и получает право пользоваться судном пять недель в году.

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 110 ф (33,70 м) Ширина 29 ф (9,00 м) Двигатели 2 × Cat C32 (1900 л.с.) Максимальная скорость 24 узла



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

КРУПНЫМ ПЛАНОМ

Мир моторных яхт как он есть

Выше! Еще выше!

Норвежская компания Norsafe проводит испытания спасательной шлюпки свободного падения GES50 МКIII, сбрасывая ее с высоты 61,5 м. Шлюпка рассчитана на 70 человек весом по 100 кг и стоит на «вооружении» в коммерческом флоте. Прежний 60-метровый «рекорд» принадлежит конкуренту — другой верфи из Норвегии Schat-Harding. Хотя дело тут не в рекордах: большая высота точки сброса, превышающая 47 м (предельная высота установки шлюпки на судне), позволяет убедиться в достаточном запасе прочности.





ВИДЕО
goo.gl/nEXXL



НОВОСТИ МВУ

Мир яхт: факты, люди, события



Львы на пляже

Цена любого изделия определяется не только и не столько его себестоимостью и желаемой прибылью производителя, сколько ценностью этого изделия для покупателя. Особенно хорошо этот постулат экономики иллюстрируют аукционы. На одном из таких и довелось побывать нашему корреспонденту.

Собственно, аукцион был только частью мероприятия под названием «Путешествие в стиле Lions on the Beach», которое в марте в Краснодаре яхтенное агентство Nautica — официальный представитель на юге России известных брендов моторных и парусных яхт премиум-класса Princess, Beneteau, Sunreef Yachts и Lagoon — провела в Galich Hall.

Это была встреча особенных людей, посвященная яхтам и яхтенному образу жизни. Идею ее навеяли произведения Эрнеста Хемингуэя, пронизанные духом свободы и моря.

Мероприятие посетили около 300 собственников и руководителей крупнейших предприятий юга России, которым близок дух морской свободы.

Но, что интересно, в течение всего вечера не прозвучало ни слова о продаже яхт, не рекламировалась ни одна модель ни одного бренда. И тем не менее здесь царила яхтенная атмосфера, поскольку, общаясь, гости говорили о своих яхтах, нынешних и желанных, о времени, проведенном на борту чартерной яхты в прошлом сезоне, о планах на сезон грядущий, о развитии яхтинга в регионе... У каждого было свое море, свои воспоминания, но это не мешало людям общаться и ощущать единение.

По словам устроителей, цель этого мероприятия особого формата — «создать палитру настроений, которую может подарить яхтинг». И цель эта была достигнута.

Тональность вечера задал показ анимационного фильма Александра Петрова по повести «Старик и море», выполненного в технике «ожившей живописи» и получившего «Оскара». Для гостей был проведен благотворительный аукцион, главный лот которого — первое издание повести «Старик и море» 1952 года, выпущенное издательским домом Charles Scribner's Sons, — был



приобретен за 200 000 руб. Другой лот — винтажную сигару Davidoff Mille Series 3000 (1982 г.), изготовленную сигарным домом Smoke&Water (Краснодар), — продали за 35 000 рублей. Средства, собранные на аукционе, предназначены детскому приюту «Островок». Прошел показ мод и даже было устроено импровизированное «казино» (абсолютно в рамках закона!), где можно было поставить игральные фишки на победу того или иного гоночного автомобиля-модели в заездах Formula 1. А выигранные фишки предлагалось обменять на сертификат, дающий скидки при покупке яхты.

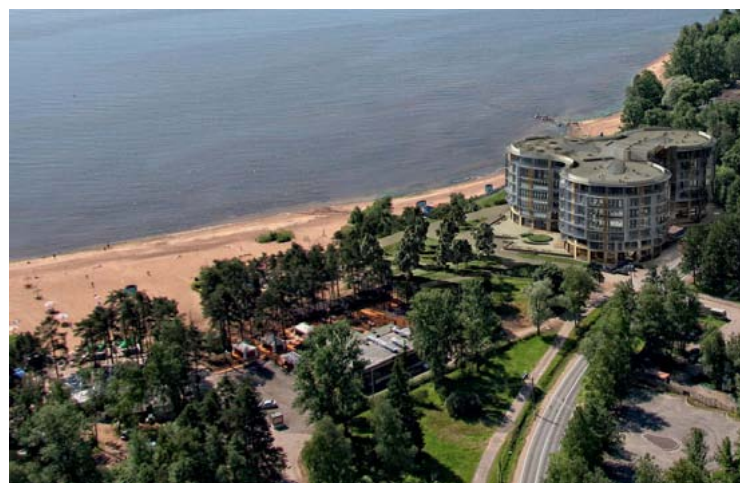
Еще приятно поразили уровень и культура организации этого мероприятия, почти изысканные манеры и стиль поведения гостей, что встречается в последнее время не так часто и оттого ценится особо.



ЭЛИТАРНЫЙ КОМПЛЕКС CRYSTAL

В РЕПИНО НА БЕРЕГУ ФИНСКОГО ЗАЛИВА

Элитарный комплекс Crystal открывает уникальную возможность для вложения капитала. Премиальная недвижимость в правильном месте — это капитал, который стабилен и всегда в цене.



СОБСТВЕННЫЕ АПАРТАМЕНТЫ НА ПЕРВОЙ БЕРЕГОВОЙ ЛИНИИ 40 км от центра Санкт-Петербурга

- Площадь апартаментов от 71 до 270 кв. м.
- Легкость и воздушность архитектурного облика комплекса.
- Новейшие технологии и современные материалы.
- Подземный паркинг.
- Круглосуточная служба портье.



+7 (812) 347 88 88
www.crystal-apart.ru



Успешный сезон

В конце марта у берегов Тортолы, крупнейшего из Британских Виргинских островов, прошла BVI Spring Regatta. Российская команда «Синергия» (рулевые — совладельцы команды Валентин Завадников и Леонид Лебедев), выступавшая на яхте Melges 32 в дивизионе Spinnaker Racing 3, выиграла две гонки и оказалась на втором месте в итоговой таблице. На регате «Синергия» действовала уверенно и уже первый день соревнований завершила победой. Во второй день во всех четырех гонках наши яхтсмены были вторыми, а в заключительный день выиграли еще одну гонку. Золото в дивизионе Spinnaker Racing 3 досталось команде INTAC, которая представляет Британские Виргинские острова.

Затем яхта «Синергия» вернулась в Европу и в апреле приняла участие



в европейской гоночной серии Melges 32, первый этап которой прошел в Гаэте (Италия). Таким образом, российский экипаж, как и многие другие ведущие представители класса, досрочно прекратил выступление в карибской и американской сериях до следующей зимы.

Кроме того, «Синергия» завершила выступление в зимней серии USA Sailing Series и среди 22 участников заняла 3-е место.

Рубеж пройден

Yamaha Motor отмечает историческое событие и рекордное достижение — выпуск десятиmillionного подвесного лодочного мотора Yamaha. Производство подвесников компания начала в 1960 году с модели R-7 мощностью 7 л.с. Спустя 36 лет, к началу 1996 года, был перейден пятиmillionный рубеж, а еще через 16 лет, 4 апреля 2013 года, с конвейера сошел десятиmillionный мотор. Модельный ряд подвесников Yamaha включает полную гамму двух- и четырехтактных агрегатов мощностью от 2 до 350 л.с. За прошлый год четыре завода Yamaha в Японии, Франции и Бразилии выпустили около 320 000 этих надежных двигателей, которые поставляются в 180 стран мира.



Революция в мире бургеров

Как отмечала французская актриса Катрин Денев, «У сильного пола в голове всего две мысли. Вторая — всегда про еду». Учитывая климатические и географические особенности России, можно утверждать, что у нас в мужских головах царит любовь к мясу в целом и стейкам в частности. Вот эта концепция и была положена в основу стейк-хауса «Бизон» — ресторана для настоящих мужчин, где все построено вокруг стейка. «Бизон» предлагает три эксклюзивных бургера, которые можно отвесть только в Москве.

В состав бургера «Вагю» входит знаменитая японская говядина вагю с эскалопами из фуа-гра, приготовленными в соусе из черных трюфелей, и чатни (традиционные индийские приправы) из манго с красной смородиной.

Стейк-бургер — изысканный вариант классического бургера. Вместо привычной котлеты в него вложен мраморный стейк рибай, маринованный в красном вине и смеси из десяти трав. Выразительность вкуса подчеркивает испанский печеный перец в сочетании с хамоном иберико ресебо. Венчает вкусовую композицию выдержанный швейцарский сыр грюйер и вулканическая гавайская соль.

Наконец, бургер «Лобстер» с дарами моря — обжаренным на гриле лобстером, соседствующим с нежнейшим камчатским крабом. Неожиданную пикантность этому блюду придает легкий соус гуакамоле из чилийского авокадо с добавлением розовой гималайской соли. В подарок от «Бизона» идет бокал Zinfandel, который, несомненно, дополнит удовольствие от бургеров.



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



Uomo Collezioni в Петербурге

В Санкт-Петербурге, в историческом здании отеля «Астория» открылся фирменный салон бренда итальянской мужской одежды Uomo Collezioni. Оформлением салона занимались ведущие итальянские дизайнеры. Здесь стоит изготовленная по эксклюзивному заказу мебель, но лучшим его украшением стали арочные окна с панорамными видами на Исаакиевский собор.

Совершать покупки в комфортной и приватной атмосфере — один из основополагающих принципов Uomo Collezioni. В новом салоне к услугам

посетителей две отдельные VIP-комнаты, где гостям предложат выпить чашечку кофе, бокал шампанского или коньяка и насладиться сигарой.

В каждой коллекции Uomo Collezioni представлено все необходимое, чтобы выглядеть стильно и элегантно: классические костюмы и сорочки ручной работы, брюки и спортивные пиджаки, роскошный трикотаж и куртки. При создании коллекций учитываются все, даже самые мелкие детали: крой и силуэт, используемые материалы, элементы отделки. Дополняют коллекцию бренда коллекции обуви и аксессуаров,

которые создадут завершённый образ и станут достойным подарком для истинных ценителей безупречного стиля и высочайшего качества.

Тем, кто предпочитает собственный стиль, салон предлагает услуги индивидуального пошива Su Misura. Фигура каждого человека уникальна, а искусный портной умело подчеркнет достоинства и скроет недостатки силуэта. После выбора ткани и снятия мерок заказ отправят в Италию, и через несколько недель назад вернется идеально подходящий владельцу предмет одежды.



Тесты в Подмоскowie

Для тех, кто задумывается о покупке новой моторной яхты или планирует поменять уже имеющуюся на более крупную, компания Nordmarine разработала специальный маршрут по живописным местам Москвы и Подмоскowie, на котором можно испытать моторную яхту Princess 60 — роскошное судно с современным дизайном и высокими мореходными характеристиками. Nordmarine является официальным представителем английской верфи Princess Yachts на территории России, Казахстана и Киргизии и оказывает полный спектр услуг, связанных с консалтингом, покупкой и эксплуатацией яхт любых размеров.

Инвестиционный обзор UBS. Более широкий и *сфокусированный* взгляд.

Чтобы получить представление о сути управления частным капиталом, смотрите видео с Александром С. Фридманом, Глобальным инвестиционным директором подразделения UBS Управление частным капиталом. Пройдите по ссылке www.ubs.com/views-ru или сканируйте код QR Вашим смартфоном



Нам не до отдыха



Падение Олимпа

В марте в кинотеатре «Пять звезд Павелецкая» при поддержке табачного бренда Parliament Carat, генерального партнера премьеры и кинокомпания «Парадиз», состоялась официальная российская премьера фильма «Падение Олимпа». Специальными гостями премьерного показа нового триллера стали исполнители главных ролей Джерард Батлер и Аарон Экхарт. Актеры дали несколько интервью телевизионным каналам и раздали десятки автографов фанатам, после чего представили свою новую киноработу со сцены.

Всеобщий любимец и один из главных сердцеедов мира шотландский актер Джерард Батлер («300 спартанцев», «Рок-н-рольщик») не только исполнил главную роль в картине «Падение Олимпа», но и выступил в качестве продюсера. Роль президента США примерил на себя Аарон Экхарт, известный по фильмам «Темный рыцарь» и «Ромовый дневник».

Посмотреть совместное творение Батлера-продюсера и режиссера



Антуана Фукуа в день премьеры собрались представители российской киноиндустрии и шоу-бизнеса. На следующий день после премьеры в одном из лучших ресторанов Москвы — легендарном Bistrot — при

поддержке швейцарского часового дома Roger Dubuis и табачного бренда Parliament Carat прошел закрытый гала-ужин, организованный в честь выхода фильма «Падение Олимпа» в российский прокат.

Prestige 500

На весеннем «Московском Боут Шоу» компания Prestige Yachts продемонстрировала гостям выставки изящную моторную яхту Prestige 500. Эту 15-метровую трехпалубную лодку с роскошным интерьером из белого дуба впервые представили в 2011 году в Дюссельдорфе, где ее по достоинству оценили европейские яхтсмены

и профессионалы яхтенной индустрии. Prestige 500 стала обладательницей нескольких международных премий: World Yachts Trophies (в номинации «Лучший дизайн интерьера»), Nautical Design Award (в номинации «Лучшая моторная лодка»), Motor Boat of the Year (в номинации «Моторная яхта»), а также «Лучшая из лучших» по версии журнала Robb Report.

Своим успехом яхта Prestige 500 во многом обязана известным

итальянским дизайнерам Витторио и Камилло Гаррони, создавшим очень удачную планировку жилого пространства с отдельным входом в мастер-каюту и элегантный классический интерьер.

Другим важным преимуществом модели является ее более чем привлекательная для данного сегмента продукции цена. В настоящее время лодка находится в Москве и ждет своего владельца.





ГРУППА КОМПАНИЙ
адмирал
ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР В РОССИИ
(495) 925-77-06 www.shopmarine.ru



Яхтенный порт готов!

В мае завершается работа над проектом Palmarina — крупнейшей яхтенной марины в Турции, расположенной в Бодруме. Palmarina обладает самой высокой в регионе пропускной способностью, будет функционировать круглогодично и станет важным перекрестком морских путей парусных и моторных яхт. Здесь смогут останавливаться не только мелкие и средние суда, но и суперяхты длиной до 150 метров; им отведено 69 мест. На территории новой марины будет действовать ремонтная техническая зона, оборудованная для обслуживания судов длиной до 45 метров.

Palmarina стала первой и пока единственной в Турции мариной, обладающей сертификатом качества ISO 9001-2008 и 5 Blue Stars от International Marine Certification Institute. Достижения этой яхтенной стоянки были также отмечены сертификатом 5 Golden Anchors, выданным ассоциацией THYA и «Голубым флагом» от фонда экологического образования FEE.

Благодаря серьезным инвестициям и новому подходу к управлению Palmarina стала одной из самых безопасных и развитых яхтенных гаваней в регионе. Архитектор Эмре Арлат создал здесь целый остров

развлечений «Олдсити» с клубом Billionaire, одноименным пляжем с бассейном площадью 700 кв. м. Помимо многочисленных бутиков, на «Олдсити» гостей ждут рестораны с неповторимой кухней Эгейского моря.

«Этот современный проект серьезно повлияет на динамику яхтенного сектора в бассейне Средиземного моря. Мы очень рады, что смогли создать такую качественную марину, которая будет функционировать круглый год, принимать все типы яхт и непременно станет очень популярной точкой в этой акватории», — поделился с нами Левент Бактыр, генеральный директор Palmarina.



НОВЫЙ АРБАТ, 32
A P A R T M E N T S
SERVICED BY
MARRIOTT



...когда Вы хозяин, а не гость

Большой город может быть подвластен силе и духу успешного человека. Апартаменты «Новый Арбат, 32», расположенные в самом центре деловой жизни столицы, с сервисом от отеля Marriott Novy Arbat дарят такое преимущество своим владельцам. Здесь можно продолжать жить и не останавливаться, пусть даже на мгновение, умело оттачивая все грани жизни в динамичном городе. МФК «Новый Арбат, 32» - это абсолютно новый городской формат, эксклюзивность и качество которого формируют преимущество сервиса Marriott.

Назвать по праву своей собственностью, владеть безгранично и ситуацией, и апартаментами на Новом Арбате сегодня - значит иметь неоспоримое преимущество уже завтра.



+7 (495) **737-77-71**
www.n-arbat32.com

Модный сезон

Классические идеи и свежие цвета предлагает известный «яхтенный» бренд Musto. Немного приталенная футболка-поло цвета «регата» с контрастной планкой идеально смотрится с джинсами или шортами. Когда ветрено, а солнце уже клонится к горизонту, шорты с карманами и поясом будут эффектно смотреться с льняной рубашкой и надетым поверх нее легким хлопковым свитером.

Настоящий must-have в новой женской коллекции — летний кардиган «Андорра». Не менее изысканный предмет летнего гардероба сезона — мужская рубашка в клетку с коротким рукавом. Подойдет она и к шортам, и к легким брюкам белого цвета.

Для любителей воздушной стихии и стиля авиа-милитари итальянские дизайнеры из Aeronautica Militare создали свою неповторимую коллекцию. Разнообразие эксклюзивных поло и футболок с оригинальными принтами и нашивками не оставит равнодушным никого.

Также среди новинок сезона почитатели высокого качества и стиля наверняка оценят версии толстовок на молнии. Ярко-синяя модель декорирована эффектными лого, флагами и шевронами. Более сдержанная, но исполненная в традиционном стиле АМ модель предлагается в темно-синем варианте и светлом хаки. Съемный капюшон и карманы на молнии придают ей универсальность и позволяют носить как легкую куртку.

Магазины Foxland: ТРЦ «Европарк», ТВЦ «Спортхит», ССК «Лисья Нора», интернет-магазин mustofox.ru.



Тоньше тонкого

Более 180 лет назад Антуан ЛеКультр отважился на смелое предприятие и заложил основы будущей мануфактуры Jaeger-LeCoultre. Именно отцу-основателю компании и посвящена юбилейная коллекция из трех часов, в которую вошли уникальные, самые тонкие в мире механические часы с ручным заводом Master Ultra Thin Jubilee. В корпус толщиной всего 4,05 мм заключен механизм, при создании которого был использован весь опыт Jaeger-LeCoultre. Он стал наследием механического калибра для карманных часов Jaeger-LeCoultre Calibre 145, увидевшего свет еще в 1907 году. Сегодня этот механизм, оставивший заметный след в истории компании, является экспонатом Галереи Наследия — музея истории мануфактуры, а новая модель, безусловно, займет почетное место в ряду канонических часов марки.

Юбилейная модель Master Ultra Thin Jubilee отличается тем же

безупречным качеством и техническим совершенством, что и ее прообраз. Тончайший корпус диаметром 39 мм из особой белой платины представляет собой пример философии минимализма. Механическое «сердце» новых часов — мануфактурный калибр 849 с ручным заводом — имеет толщину 1,85 мм. На зерненом серебристом циферблате под логотипом обозначен год — «1833», напоминающий об их юбилейном статусе.

Все компоненты механизма разработаны таким образом, чтобы обеспечить минимально возможную толщину самих часов. Призванный не просто информировать владельца о течении времени, но и не стать всего лишь олицетворением торжества инженерной мысли, новый механизм изготавливается и собирается в мастерской усложнений мануфактуры.

В честь 180-летия мануфактуры часы будут выпущены ограниченной серией в 880 экземпляров.



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



Швертботы меняют имя

Дизайнер гоночного парусного швертбота Laser канадец Брюс Кирби изменил название проекта на Kirby Torch. По словам конструктора, у него не было иного выбора, кроме как отозвать права на использование бренда Laser в Северной Америке и Европе из-за спора об уплате роялти. Ему пришлось изменить название, поскольку марка Laser принадлежит компании LaserPerformance, которая занималась производством швертботов. «Класс быстро терял популярность, и требовались решительные ответные меры, одной из которых стал ребрендинг, — прокомментировал свое решение Брюс Кирби. — И дело тут не столько в деньгах, сколько в самих лодках и яхтсменах». Он надеется, что национальные ассоциации класса, равно как Международная парусная федерация (ISAF), а также Международная ассоциация класса Laser (ICLA), поддержат эту идею. UK Laser Association заявила, что несмотря на сложности с международным статусом класса, все запланированные на этот год мероприятия состоятся.

Мебель из камня

Компания Draenert основана 35 лет назад доктором Дренертом и производит мебель высокого дизайна в собственных мастерских на юге Германии, близ озера Констанц. Доктор Дренерт путешествовал по миру и привозил различные породы камня со всех уголков планеты. Сегодня его коллекция, которую он собирал более 30 лет, насчитывает порядка 300 экземпляров. До сих пор разнообразные камни привозят на фабрику практически со всего

мира, и поскольку ни один из них не похож на другой, заказчикам выпадает редкая удача стать дизайнерами своей уникальной мебели. Каждый клиент имеет возможность приехать и выбрать свой камень с индивидуальным рисунком в «парке камней» Draenert, и для него будет изготовлен единственный в своем роде стол с нарезанным и отшлифованным по заданной форме камнем. Стол Draenert — это своего рода картина гениального художника;

каждый пласт камня, из которого можно изготовить один гарнитур, вынимается монолитным блоком, а затем шахту уничтожают, чтобы узор никогда не повторился. Роскошная мебель Draenert подчеркивает индивидуальность и оригинальность своих владельцев, ведь мраморный стол с подогревом и отпечатком доисторического животного есть не у каждого.

www.decart.ru, сеть салонов «Интерьеры Экстра-класса»



RASCHINI



реклама

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





Километр под водой

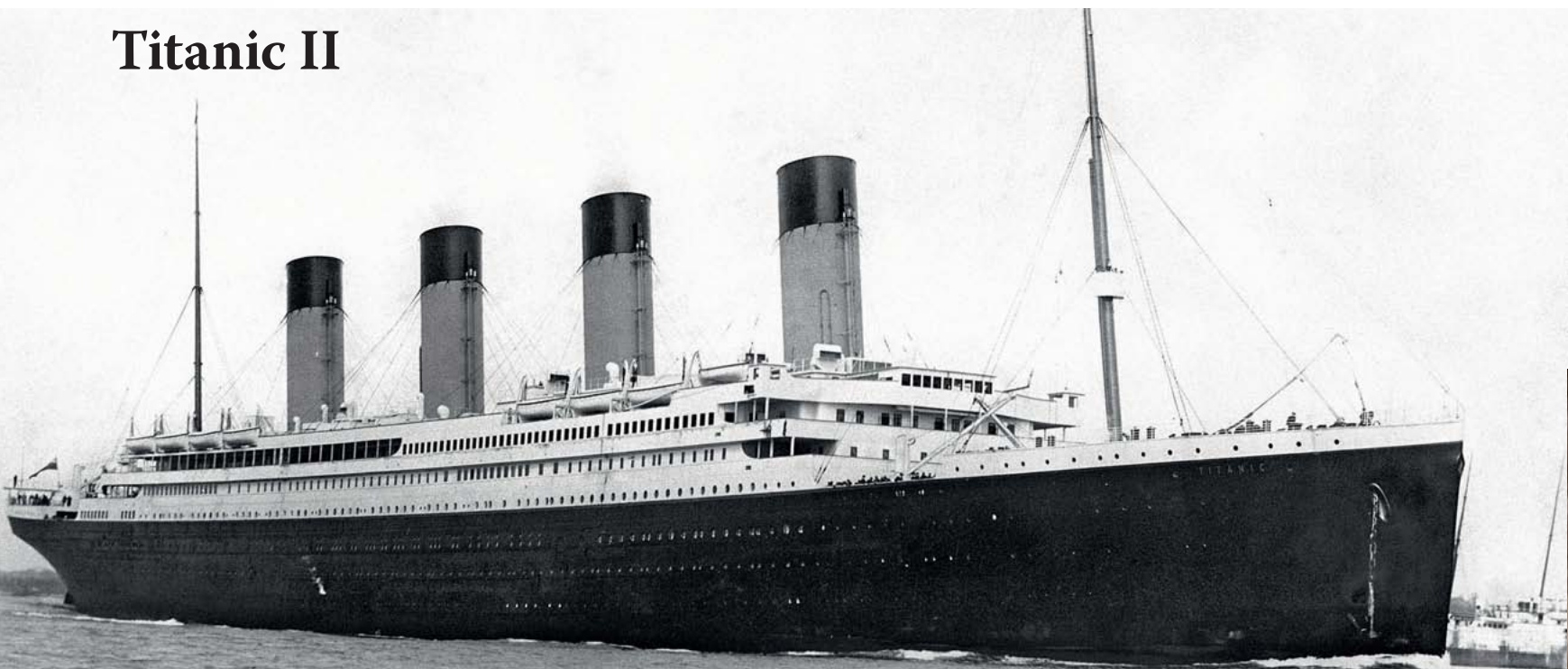
Серия часов Corum Extreme пополнилась моделью Admiral's Cup Seafender 48 Deep Dive с потрясающей водонепроницаемостью до глубины 1000 метров. Благодаря гелиевому клапану, вращающемуся безелю и люминесцентному покрытию на метках эти высокотехнические часы с интересным дизайном представляют собой профессиональный инструмент для подводных погружений.

Внушительный корпус часов имеет 48 мм в диаметре и 18,9 мм в толщину, сделан из титана 5-й степени твердости, оснащен завинчивающейся заводной головкой и может выдерживать избыточное давление до 100 бар. В положении «9 часов 30 минут» под отметкой «1000M» размещен декомпрессионный клапан, позволяющий стравливать газ, который может образоваться в корпусе часов при длительном нахождении в барокамере и, расширяясь, привести к повреждениям

механизма. Благодаря наличию 120 зубцов безель часов позволяет измерять продолжительность погружения с точностью до 30 секунд. Черное или оранжевое покрытие Superluminova на стрелках и часовых метках гарантирует превосходную читаемость показаний даже на большой глубине.

Сердце часов — калибр CO947 с 42-часовым запасом хода, хронометрическая точность которого подтверждена сертификатом COSC. Модель Admiral's Cup Seafender 48 Deep Dive представлена в двух версиях. Первая, с титановым безелем и оранжевыми часовыми метками, выпускается ограниченной серией в 200 экземпляров. Часов второй версии с безелем из красного золота 750-й пробы выпущено еще меньше — всего 100 единиц. Ко всем часам прилагается черный ремешок из вулканизированного каучука с титановой шпильковой застежкой.

Titanic II



Эксцентричный австралийский миллиардер Клив Палмер подтвердил планы по строительству точной копии «Титаника», которая должна совершить свое первое путешествие из Саутгемптона в Нью-Йорк в 2016 году. Амбициозный проект полностью повторит оригинальное судно, затонувшее в апреле 1912 года, включая разделение пассажирских палуб на классы. Палмер заявил, что на борту будет запрещено пользоваться телефонами и телевизорами, пассажирам придется наряжаться в костюмы, традиционные для начала прошлого века. Похоже, подобные ограничения не отпугнули желающих, и за билетами на первый рейс уже скопилось очередь

из 40 000 человек, а 16 из них даже готовы заплатить за каюту кругленькую сумму до миллиона долларов.

Судно построят в Китае, и оно станет полным антиподом современным лайнерам с каютами-коробками. Среди немногих современных элементов второго «Титаника» — система кондиционирования и высокотехнологичные двигатели, плюс инженеры изменят геометрию подводной части корпуса.

«Я спонсирую этот проект и хочу потратить заработанные деньги прежде, чем умру. Когда вкалываешь полжизни, вполне имеешь право самостоятельно тратить свои накопления как угодно, а не оставлять их детям. В любом случае,

у меня останется для них еще много», — прокомментировал Палмер. На вопрос о том, не боится ли он повторения истории, миллиардер сослался на глобальное потепление, которое свело количество айсбергов в Северной Атлантике к минимуму.

Однако недавно море преподало ему небольшой урок, когда его личная яхта *Maximus* неожиданно потеряла ход и начала дрейфовать по направлению к скалам. Перепуганные гости надели спасжилеты, а команда вынуждена была подать сигнал SOS, чтобы яхту отбуксировали в марину. Это уже вторая неприятность для Палмера в море — прежде ему уже случалось садиться на мель.

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

Другое _____



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



Логистика крупных грузов

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



Коктейль для яхтсменов

Банк B&N Exclusive собрал своих клиентов в одном из премиальных отделений на 1-й Тверской-Ямской улице на вечеринку Cruise Cocktail. Мероприятие было организовано совместно с лидером яхтенной индустрии — компанией Edmiston — и посвящено яхтенному отдыху и спорту. Открылся вечер приветственной речью Первого вице-президента ОАО «Бинбанк» Камаля Буши, а презентация компании Edmiston вызвала восхищенное обсуждение у собравшихся гостей. Все приглашенные имели возможность задать интересующие их вопросы эксперту яхтенной индустрии и насладиться атмосферой элитарности. В завершении мероприятия B&N Exclusive преподнес гостям приятные подарки с изысканным виски.

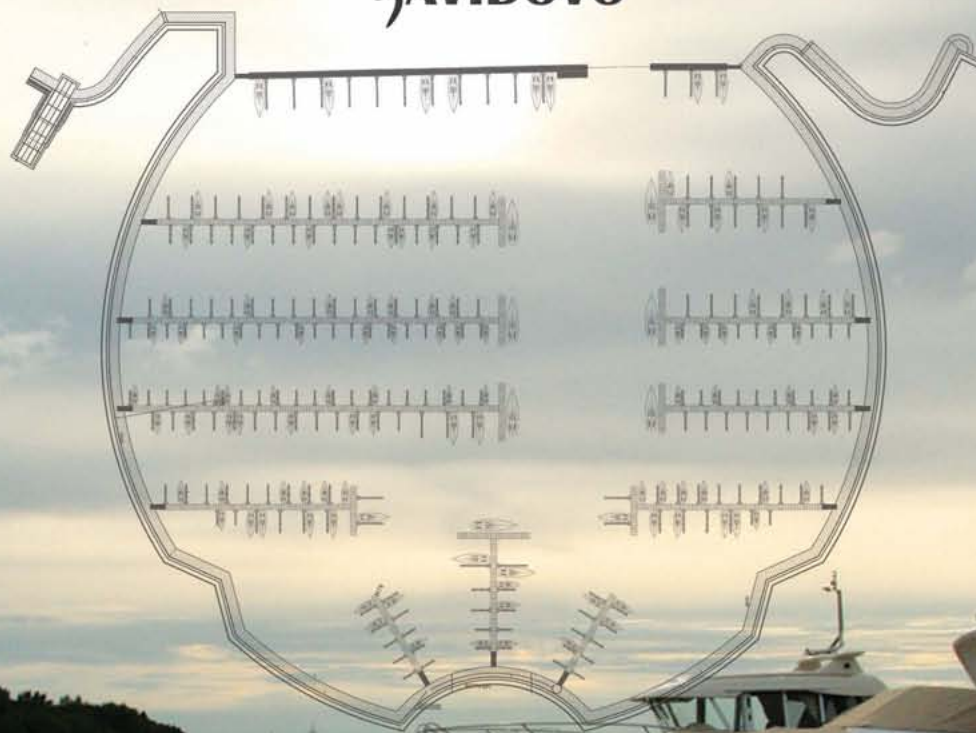
Elling идет дальше

И целого мира мало!.. Эта фраза описывает не только способность яхт Elling ходить на длинные дистанции, но и продвижение этого голландского бренда на мировых рынках. Еще не так давно Elling были хорошо известны только в Европе, но в последние годы началась их экспансия в Северную, а теперь и Южную Америку. В феврале Антон ван ден Босс, совладелец и директор верфи Neptune Marine Shipbuilding, посетил Бразилию в составе делегации ведущих голландских компаний во главе с кронпринцем Виллемом Александром, после чего в этот регион были проданы первые Elling. Что дальше? Наверное, Австралия, тем более что одна лодка в этом году отбывает на Филиппины.

На выставке в Дюссельдорфе компания Neptune Marine Shipbuilding отпраздновала свое 40-летие, которое совпало с торжественным спуском на воду 250-го корпуса Elling, а компании «Адвентор Яхтс», официальному представителю верфи в России, вручили почетную грамоту как лучшему дилеру яхт Elling.



Новый яхт-клуб в Завидово! Скидки до 40%!
Зимняя стоянка судов водоизмещением до 40 тонн!



Тверская область, Конаковский район, деревня Вараксино
тел: +7(495) 532-17-17 | +7 (919) 995-43-33
Координаты: 56°35.33'N 36°31.23'E



Range Marine в Петербурге

Компания Range Marine — эксклюзивный дистрибьютор финских брендов Nord Star Patrol и XO Boats на территории России, с 1 мая открывает свое представительство в Санкт-Петербурге. Традиционно для компании офис будет располагаться у воды, в яхт-клубе «Крестовский», где хорошо развита яхтенная инфраструктура.

Range Marine была дважды удостоена звания «Лучший дилер» финской верфи

Linex Oy (2011 и 2012 гг.). Список опций для универсальных катеров Nord Star, разработанный специалистами Range Marine совместно с производителем, значительно шире, нежели предлагают покупателям дилеры в Европе.

Также с 2012 г. компания Range Marine представляет новый для России бренд XO Boats — катера с прочными мореходными корпусами из морского алюминиевого сплава и современным функциональным дизайном.



Absolute снова в России!

С этого года группа компаний «Адмирал» стала эксклюзивным дистрибьютором итальянских моторных яхт Absolute на территории России и уже на «Московском Боут Шоу» представила модельный ряд

верфи гостям выставки на своем информационном стенде.

Absolute — бренд на европейском рынке довольно молодой, но уже сильный. Производственные мощности верфи позволяют обеспечивать полный цикл строительства яхт длиной до 90 футов. Дизайн корпусов разрабатывается специально под днищевые колонки Volvo Penta IPS, поэтому яхты отличаются высокими

мореходными характеристиками, а также современным дизайном интерьера плюс качественным, надежным исполнением.

Первые моторные яхты Absolute будут представлены в залах торгово-сервисного комплекса «Адмирал Маркет Марин» осенью 2013 года, а получить профессиональную информацию и оформить заказ на любую модель можно уже сегодня.





**ПРИГЛАШАЕМ ПОСЕТИТЬ НАШ ИНТЕРНЕТ-САЙТ И
СОВЕРШИТЬ ВИРТУАЛЬНЫЙ ТУР ПО ЯХТЕ CONTEST 52MC**

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 инъекционной 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



Новый рекорд Feadship

Верфь Feadship спустила на воду самую крупную суперяхту, которая была когда-либо построена в Голландии: в феврале 99-метровая *Dream* покинула эллинг в Маккуме. Кто стал владельцем этого гиганта с голубым корпусом и почти спортивной внешностью, пока остается неизвестным. На борту *Dream* оборудован гараж для двух 11-метровых тендеров и отдельный ангар для вертолета. В движение яхту приводят четыре двигателя мощностью

по 4800 л.с., и благодаря винтам с изменяемым шагом она способна разогнаться до 24 узлов. Более того, топливные танки яхты вмещают 250 т — этого запаса достаточно для трансокеанских переходов. Для 12 гостей предназначены шесть роскошных апартаментов, а экипаж из 36 человек занимает еще 18 кают. По словам представителей верфи, лидерство *Dream* будет удерживать недолго, так как Feadship завершает постройку суперяхты длиной 101,5 м.



Обувайтесь!

Известный бренд мужской ботиночной обуви Artioli представил коллекцию туфель и аксессуаров «Весна-лето – 2013». В новых моделях сочетается выделанная и обработанная особым образом кожа телят и кенгуру, на выбор цветов которых дизайнеров вдохновили итальянские ландшафты. Artioli — изысканная обувь, при создании которой требуется более 200 операций, большей частью вручную. Туфли Artioli предпочитают Фрэнк Синатра, Сальвадор Дали и Пабло Пикассо, а сегодня их можно увидеть на ногах президентов, выдающихся бизнесменов и всех тех, кто ценит качество и эксклюзив.



Gala в Портофино

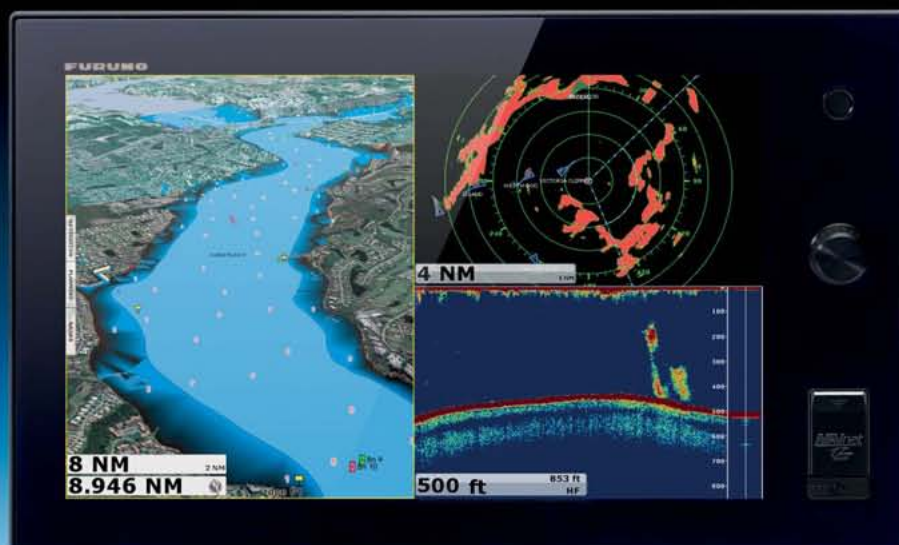
Azimut Yachts Russia приглашает друзей и поклонников итальянского бренда на ежегодное событие — Gala от Azimut-Benetti Group. Это мероприятие для клиентов компании складывается из информационной части, тест-драйва судов модельного ряда Azimut Yachts и вечерней праздничной программы с торжественным ужином. В этом году Gala пройдет 29–30 июня в удивительном итальянском городке Портофино.

На Gala состоится главная презентация 2013 года — здесь покажут Azimut 80, которая, по мнению специалистов, станет настоящей сенсацией года. Помимо этой лодки для тест-драйва будут доступны почти 20 моделей Azimut, Atlantis и суперяхта Benetti 140.

FURUNO

NAVnet TZtouch

Полный контроль кончиками Ваших пальцев



Самый продвинутый
интерфейс управления
навигационным оборудованием



Контроль Multi Touch

Furuno поднимает технологию touch screen в морской навигации на совершенно новый уровень, предлагая первый в мире многофункциональный дисплей с функцией multi touch. Это технология открывает доступ к широкому диапазону команд управления, основанных на жестах. Дисплей NavNet TZtouch также обладает высочайшей степенью влагостойкости и прекрасно работает в суровых морских условиях.



Multi Touch

Приложения
для смартфона и планшета

Беспроводной
интерфейс

►►► Подробное описание функций NavNet TZtouch смотрите на сайте
WWW.NAVNET.COM



140 лет Benetti

Итальянская верфь Benetti в этом году празднует 140-летний юбилей, что ставит ее в один ряд со старейшими верфями планеты Riva и Chris-Craft.

В 1873 году в лигурийском порту Виареджио Лоренцо Бенетти основал

компанию и начал строить деревянные торговые суда. Потом дело перешло к его сыновьям Джино и Эмилио, а после Второй мировой войны верфь переориентировали на создание яхт. В 1985 г. ее приобрела компания Azimut, которая помогла модернизировать производство и окончательно сфокусироваться на суперяхтах.

За 140 лет Benetti построила около 300 судов, и сейчас на ее стапелях заложены 34 суперяхты, включая 99-метровую лодку.

Уже составлен календарь праздничных мероприятий, а кульминация состоится на встрече владельцев яхт Benetti со всего мира, которая пройдет в Портофино в июне.

Самая быстрая электрическая лодка

Мercedes-AMG начала сотрудничать с верфью Cigarette Racing в проекте по созданию самого мощного и быстрого катера на электротяге.

Cigarette AMG Electric Drive Concept длиной 38 футов способна разогнаться до 87 узлов от 12 электромоторов с постоянными магнитами и водяным охлаждением. Мощность двигателей 2200 л.с., максимальный крутящий момент 3000 Нм, а состоящие из 48 модулей и 3656 ячеек 4 литий-ионных

аккумулятора имеют общую емкость 240 кВт·ч. Этот запас энергии позволяет судну идти со скоростью более 70 узлов в течение 20 минут, после чего скорость придется сбавить. Возобновление заряда батарей занимает всего три часа, если на борту установлены опциональные зарядные устройства. Производители также обещают высокую управляемость лодки, достигнутую в том числе за счет «оптимального распределения веса» всех электросистем.



Помощь государства

Вапреле компания Princess Yachts получила дотацию от британского правительства в размере £ 4,6 млн на развитие производственных мощностей для строительства суперяхт на площадке Devonport Dock South, где будет создано 400 рабочих мест. «Подобный развивающийся бизнес, требующий высокообразованных, опытных специалистов, входит в список проектов, которые правительство с энтузиазмом финансирует через Фонд регионального развития», — так прокомментировал решение секретарь министерства экономики Великобритании Винс Кэйбл.

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.ru

Раннее лето

Зачем ждать, пока лето в России раскошегарится до средиземноморских температур, если отдых на теплом море под мягким солнцем можно устроить уже весной? Такую погоду, какая стоит в мае и июне на турецком побережье Эгейского моря, рядом с греческими островами Родос и Сими, не поймать ни в Италии, ни в Хорватии, ни на Лазурном Берегу. Чартерное агентство Blue Point Yachting организует круизы по этой акватории на частных моторных и парусно-моторных яхтах длиной 20–40 метров, которые как нельзя лучше подходят для семейных путешествий. Маршрут и программа подразумевают сбалансированное сочетание якорных стоянок в живописных бухтах, посещений археологических памятников и шопинг-центров, активных развлечений с водными игрушками и романтических ужинов на закате. Каждый день гостей ждут новые места, новые блюда от шеф-повара, а главное — новые незабываемые впечатления.

Стоимость недельного чартера на яхте длиной 20–50 метров составляет от 20 до 50 тысяч евро, а для читателей МВУ компания Blue Point Yachting делает особое предложение: стоимость аренды 35-метровой яхты *Papa Joe* в мае и июне снижена до € 25 000 в неделю. На борту *Papa Joe* оборудовано пять двухместных кают для десяти гостей, а профессиональный экипаж из шести человек поможет сделать отдых исключительным.



КУРСОМ НА ПРЕВОСХОДСТВО



Nord Star 37 Fly

Range Marine – эксклюзивный дистрибьютор
Москва, Ленинградское шоссе, д. 39, стр. 7,
Royal Yacht Club
Тел. +7 (495) 973-72-45
Санкт-Петербург, Крестовский Остров,
Южная дорога, дом 4, Яхт-клуб «Крестовский»
Тел. + 7 (812) 943 58 18
info@xo-boats.ru, www.xo-boats.ru
info@xo-rosiz.ru, www.xo-rosiz.ru
Тел. + 7 (812) 943 28 18
Южная дорога, дом 4, Яхт-клуб «Крестовский»
Санкт-Петербург, Крестовский Остров
Тел. + 7 (812) 943-28-18
Волжский центр
Москва, Ленинградское шоссе, д. 39, стр. 7

NORD STAR
PATROL BOATS
ПАТРОЛ БОАТС

Трансокеанские RIB'ы от экстремального «Медведя»



Экстремальный путешественник Гриллз по кличке «Медведь» представил новую линейку крепких катеров RIB, предназначенных для эксплуатации в сложных условиях, и в эксклюзивном интервью рассказал о ней MBY.

Длина младшей модели BG 500 составит 16 футов, тогда как рассчитанный на три подвесных мотора флагман BG 1100 будет в два раза больше. Лодки оборудуют защищенными от взрыва увеличенными топливными баками для максимальной автономности, а в качестве опций производитель предлагает установку турели для пулемета и специальный тент на носовой палубе, который превращает ее в палатку.

Гриллз давно имеет дело с RIB'ами: он прошел на катере Северо-Западным проходом, а в 2003 году пересек ледяную Северную Атлантику на 33-футовой лодке. «Когда на протяжении 3000 миль вам в лицо летят брызги и осколки льда, это невероятно выматывает, и такой урок запоминаешь на всю жизнь», — рассказывает Гриллз. — После такого еще больше начинаешь уважать море и понимаешь, что для подобных вещей нужна соответствующая лодка. Я хотел найти остойчивый, крепкий сухой катер с мягким ходом, который не начал бы разваливаться после пары штормов. В результате оказалось, что подобные лодки доступны только для военных».

В итоге он решил спроектировать собственный RIB и начал сотрудничать с голландской верфью Madera RIB, которая производит катера для армии, спецслужб и коммерческих заказчиков.

«Когда начались ходовые испытания в открытом штормовом море с ветром более семи баллов, меня поразило поведение этих лодок, — говорит Гриллз. — Корпуса сохраняли курсовую устойчивость даже в сложных ситуациях и стабильно разрезали крутую

встречную волну. Благодаря высокой килеватости корпуса отсутствовал изнуряющий слеминг, и приземление после прыжка с высоты проходило мягко. Пассажиры всегда оставались сухими из-за высокого надводного борта, отводившего все создаваемые корпусом брызги».

Голландцы помогли Гриллзу разработать дизайн и конструкцию линейки BG, и он настоял на использовании исключительно тех материалов, которые способны выдерживать высокие нагрузки в агрессивной среде.

«Если в шторм что-то выходит из строя, второго шанса у вас нет: все ключевые узлы должны работать несмотря ни на что, — поясняет Гриллз. — Океан доходчиво объяснил мне важность этого принципа. Именно поэтому мы делаем крепкие алюминиевые

корпуса, выдерживающие удары волн, а обеспечивающие непотопляемость баллоны выполнены из пеноматериала, но при этом сохраняют демпфирующие свойства воздушных. Сиденья также сделаны из водонепроницаемой пены и лишены обивки, которая норовит быстро развалиться».

Интереснее всего, по словам Гриллза, было продумывать место под снаряжение для выживания — вроде удочек, винтовок и палатки.

Цены на RIB'ы линейки BG пока не обнародованы, но, судя по их оснащению и качеству постройки, они явно будут высокими. Однако, собираясь навстречу неизвестности, вы вряд ли захотите размениваться на дешевые вещи.



Лодки RIB линейки BG, разработанные Гриллзом, сойдут на воду этой весной

УРОЛОГИЯ и АНДРОЛОГИЯ



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

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

В клинике МЕДЕМ проводят обследование и лечение в соответствии с международными стандартами. Специалисты отделения подтверждают свою квалификацию в России и за рубежом. Преимущества отделения: передовые методики хирургического лечения, высокая эффективность, короткие сроки восстановления после операции.



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

О ВОЗМОЖНЫХ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯХ ПРОКОНСУЛЬТИРУЙТЕСЬ СО СПЕЦИАЛИСТОМ

Евшин Сергей Станиславович
Зам. Главного врача по хирургии -
Главный хирург, ведущий хирург,
"Международной клиники МЕДЕМ"



- Наши преимущества**
- Опытные хирурги высокой квалификации, получившие образование в ведущих медицинских вузах России и имеющие опыт работы в ведущих клиниках Европы и США;
 - Операционный блок, оборудованный по международным стандартам; поддержание постоянного стерильного поля на операционном столе;
 - Современные и безопасные методы анестезии;
 - Самые современные методы диагностики. Диагностика в ходе операции;
 - Рентгенодиагностика во время операции;
 - Комплексная программа предоперационного обследования за 2 часа;
 - Применение принципов доказательной медицины;
 - Гарантированно высокий уровень обслуживания и комфорта для каждого пациента;
 - Возможность проведения операции в любой день, включая выходные;
 - Широкое применение эндовидеохирургии;
 - Индивидуальный курс послеоперационной реабилитации в Центре реабилитации и восстановительной медицины клиники МЕДЕМ.

Отделение общей хирургии круглосуточно оказывает плановую и экстренную помощь петербургским и гостям города. Срочная операция может быть проведена с момента поступления пациента. Мы выполняем все виды операций - от амбулаторных до сложных онкологических.



ОБЩАЯ ХИРУРГИЯ



НА МЕСТЕ ВСТРЕЧИ

Место встречи, а теперь и ее время, изменить нельзя: в марте в выставочном центре «Крокус Экспо» прошла очередная выставка яхт и катеров Moscow Boat Show 2013.

Текст и фото **Ольга Селезнева**

К своему шестому «выпуску» MBS постепенно стало главным выставочным событием российского яхтенного рынка. Если раньше приходилось гадать, в пользу какой выставки сделают выбор крупнейшие игроки (а за ними и остальные участники и посетители), то сегодня ситуация иная: выбор существенно сократился.

В отличие от первых лет существования MBS, когда выставка выглядела куда скромнее и «живых» лодок было немного, в последние пару-тройку лет яхт и катеров в залах предостаточно. Опасения, что организаторы, осознав успех, начнут задира́ть цены, пока не оправдались, однако ложка дегтя в бочке меда уже появилась. В прошлом году действовала система скидок: площади под лодками стоили существенно меньше, чем обычные стендовые «квадраты», и это стимулировало экспонентов везти больше судов. В этом году скидки остались только для яхт длиной от 15 м, каковых на выставке не так много — штучный товар. Притом что доставка даже небольшой яхты обходится недешево, приходится еще и платить за лодку, как за обычный стенд. Чтобы избежать этого в будущем, представители крупных российских компаний планируют встретиться с организаторами выставки и попытаться добиться на следующий год прогрессивной системы скидок: чем длиннее яхта, тем больше скидка на метраж под

*Яхтенные новинки
теперь стали добираться
до нас гораздо быстрее*



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



СОГЛАШЕНИЕ ПОДПИСАНО!

В день открытия MBS в Lotte Hotel Moscow состоялась пресс-конференция с участием представителей итальянской Ferretti Group и российской компании Premium Yachts, где было официально объявлено о продлении соглашения об авторизованной продаже яхт из Италии. Premium Yachts продолжит продвижение в России марок Ferretti, Pershing, Itama, Bertram, Riva, Mochi Craft и Custom Line. Сегодня российский яхтенный рынок открывает для Ferretti Group возможности развития и демонстрирует спрос не только на флайбриджные яхты от 70 футов, но и на суда меньшей длины, в том числе открытые и спортивные для эксплуатации во внутренних водах. Другой целью пресс-конференции была презентация новинок, выпущенных группой Ferretti за последние месяцы: Ferretti 870, Ferretti 690 и проект нового флагмана Ferretti 960; Pershing 82 и Pershing 108 New Edition; Riva 63 Virtus и проекта нового флагмана бренда Riva — 122 Mythos. Ну а на стенде Premium Yachts в «Крокус Экспо» посетители выставки могли увидеть Ferretti 530 и 27-футовую Riva Iseo.

Яхтинг в России из элитарного занятия постепенно превращается в массовое увлечение

ней. Иначе, как сообщили МВУ в одной из известных яхтенных компаний, «...в следующем году они могут остаться только с алюминиевыми лодками и рыболовными крючками». Из других шероховатостей организации MBS экспоненты отмечают произвольное, нетематическое формирование экспозиции в залах, хотя там было просторно, а нужные стенды находились и запоминались легко. Что же касается стоимости сопутствующих услуг (погрузка и хранение лодок, оборудование стендов и пр.), она не изменилась по сравнению с прошлым годом — услуги по-прежнему весьма недешевы.

Посетители выставки, со своей стороны, могут пожаловаться на возросшую стоимость билета (1000 руб.). Логика в этом, конечно, есть: так отсекаются зеваки, и экспонентам обеспечивается «профильная аудитория». Однако мировой опыт показывает: чем больше людей, в том числе и детей, начинают интересоваться яхтенной темой, тем больше перспектив, пусть отдаленных, у яхтенного рынка.

Годом ранее выставке был присвоен статус мероприятия, сертифицированного UFI (Международная Ассоциация выставок), она включена в календарь IBI (International Boat Industry), где указаны все выставочные мероприятия международного уровня. Но и без такого признания понятно, что MBS уже можно сравнивать с аналогичными зарубежными мероприятиями — как

по масштабу, так и по «географии». Площадь выставки составила 45 000 кв. м, что в полтора раза больше, чем в 2012 году. В трех залах экспонировалось 350 компаний из Великобритании, Германии, Голландии, Греции, Испании, Италии, Кипра, Китая, Латвии, Новой Зеландии, ОАЭ, Польши, Словении, США, Турции, Украины, Финляндии, Франции, Хорватии, Черногории и, разумеется, России.

Живьем показано более 500 судов, среди которых яхты и катера известных и не нуждающихся в представлении брендов — Azimut, Sunseeker, Princess, Fairline, Jeanneau, Beneteau и др., а также относительно новые для России марки: XO, Parker, Anytec, Marino — всех не перечислить. Радует, что новинки стали добираться до нас гораздо быстрее, чем раньше. Самый яркий пример — российская премьера Jeanneau NC14, флагмана линейки круизеров New Concept французской верфи. Впервые эта яхта появилась на публике лишь в январе этого года на boot Duesseldorf — и вот она тут! Свежих моделей с осенних яхтенных выставок было и вовсе предостаточно: Sunseeker Portofino 40, Azimut 43 Magellano, Azimut 54...

Следует отметить и коммерческий успех выставки. По имеющимся сведениям, продажи начались уже в первый день и происходили в другие дни работы выставки.

О том, что российский яхтинг из элитарного, доступного лишь

DRiVE BOATS
BY FISKARS



Power by
MERCURY



Drive Hardtop 66

DRiVE BOATS - ДЛЯ ТЕХ, КТО ЦЕНИТ ДРАЙВ.

Drive Hardtop



Drive Daycruiser



Drive Convertible



Drive Open 50



Компания «Аквадрайв»: info@lodki.ru, ☎ (495) 961-3452
Москва, 78^й км МКАД, д. 14, корп. 1 ТЦ «Декстер»



MERCURY

www.mercury-marine.eu

www.lodki.ru

Реклама. На фотографиях представлены катера с дополнительным оборудованием.



По сравнению с прошлым годом нынешняя выставка стала гораздо масштабнее

немногим занятия постепенно превращается в массовое увлечение, красноречиво говорили обширные экспозиции самых разнообразных катеров: прогулочных, рыболовных, спортивных; специальных и многоцелевых; дорогих водных «кабриолетов» и скромных «рабочих лошадок». Были даже катера-амфибии Sealegs, способные передвигаться и по воде, и по суше! В «катерном» сегменте отлично выступили как дилеры зарубежных верфей (Targa, Four Winns, Sea Ray, Monterey, Mastercraft, Glastron, Aquador, Chaparral, Crownline, Cobalt и пр.), так и отечественные судостроители. У казанской Velvette сразу две «пострефитные» премьеры — 29 Envy и 41 Evolution. Представительно выглядели экспозиции Silver, Trident, Pragmatik. Спрос на катера естественным образом создает и спрос на подвесные моторы: впервые в этом показе участие приняла компания «Хонда Мотор РУС», представившая всю линейку своей продукции, от моторов до лодок и... автомобилей. «Пять лет мы не участвовали в российских выставках, хотя ежегодно их посещали. С прошлого года Moscow Boat Show стало действительно масштабным по числу экспонентов, поэтому мы решили присоединиться».

Что интересно, наиболее популярными являются моторы малой мощности (от 2,3 до 15 л.с.). Их доля в продажах составляет 60%, тогда как двигатели средней мощности (20–60 л.с.) «отбирают» всего 35%, а большой (90–250 л.с.) — и вовсе 5%. Довольно яркая иллюстрация того, что же

действительно нужно отечественному потребителю!

Видно, что компании-экспоненты учитывают специфику рынка: на выставке было немало функциональных судов для «внутреннего яхтенного туризма», например, легкая в управлении и экономичная яхта Pioneer K43, хаусботы компании «Лодка Хаус», на которых постоянно толпился народ, катамараны Shuper Boats для рыбаков-охотников, плавучие дома («Микижа»). Все это скорее адресовано не прирожденным яхтсменам — поклонникам дальних морских походов или высоких скоростей, а тем, кто просто любит проводить время на воде: отдыхать, купаться, заниматься спортом или рыбалкой. Не обижены были и дайверы, хотя их отнести к яхтингу совсем непросто: «Дайвиндустрия», «Мореман» и другие компании представили свои образцы водолазной техники, оборудования и снаряжения.

Наверное, в этом гармоничном единении разного и разнородного и заключен смысл яхтенных выставок. И наличие акватории при них — не самое главное. Главное, что мы видим на примере суперуспешной «сухой» boot Duesseldorf, — как это событие объединяет. Не только яхтсменов, но всех, кто любит воду — неважно, пресную или соленую — и все связанное с ней формы активной жизни. Поэтому нет смысла мериться, кто здесь «больше яхтсмен» и какая лодка его достойна — траулер или боурайдер, моторная или парусная, быстрая или степенная, привозная или наша. Давайте просто получать удовольствие! МВУ



НАС ТАМ ЖДУТ!

Assomarinas — Ассоциация марин Италии — отмечает рост интереса российских и украинских яхтсменов к путешествиям вдоль побережья страны, имеющего протяженность 8000 км. Тысячи людей ежегодно приезжают в Италию, чтобы поучаствовать в регатах, взять яхту в чартер или выбрать одну из местных марин в качестве постоянного дома для своей лодки. На прошедшей во время MBS пресс-конференции представители Assomarinas подробно рассказали о яхтенных портах страны, насчитывающих сегодня 160 000 стояночных мест; 14 000 из них созданы за последние 5 лет, еще 20 000 появятся в ближайшем будущем. Отрасль интенсивно развивается, рассчитывая на привлечение все новых яхтсменов, особенно наших соотечественников: увеличивается число русскоговорящих сотрудников, расширяется сервис для яхт и яхтсменов. Многие марины готовы предложить туристический сервис, помочь с планированием маршрутов и экскурсий, сделать все, чтобы владелец лодки, даже просто навещающий ее в зимний период, понимал, что ему здесь рады.



Marex 350 Scandinavia

(производство Норвегия)

Габариты: 10,78/3,31 м.

Двигатели (макс.): Volvo Penta Diesel 2xD4 – 300 EVC DP 600 л.с.



ГРУППА КОМПАНИЙ
адмирал

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

“ Я сказала капитану:
«Заberi меня с собой!
По морям, по океанам...
На рыбалку и на бой!»
Ирма Каллер ”



ЖЕНЩИНА НА КОРАБЛЕ

ОЛЬГА СЕЛЕЗНЕВА: Как быть, если на борту вашей яхты оказалась дама?

В прежние времена бытовало поверье: женщина на корабле — к несчастью. Это, как говорили в средние века, «вместилище зла» неизменно отвлекало моряков от их прямых обязанностей и приводило к конфликтам. С другой стороны, обилие примеров вроде легендарных пираток-подруг Мэри Рид и Анны Бонни, свирепствовавших в XVIII веке в Карибском бассейне, или гранд-дамы современного яхтинга Эллен МакАртур свидетельствуют об обратном. Я скажу так: женщина на корабле может стать причиной неудобств, но это смотря какая женщина и смотря на каком корабле.

У барышень, как правило, не бывает спокойного отношения к мореплаванию: они либо ненавидят его всей душой, либо любят со всей страстью. Если вам как яхтсмену досталась женщина первого типа, примите наши соболезнования. Тот факт, что на офшорных регатах преобладают мужские экипажи, легко объяснить: там холодно, мокро и трудно. Но почему же мы часто видим, как в уютной средиземноморской марине в разгар сезона вполне комфортабельную чартерную яхту швартует сплоченный мужской коллектив? Не подумайте плохого — мужиков отпустили поплавать. Если вас и в море, топнув ножкой, не пускают (мол, знаем, чем вы там занимаетесь!), и с вами идти не хотят, выход все же есть — заманивать женщин на лодку уговорами и относиться к ним как к детям (см. MBY №4, 2012). Не утомляйте их долгими переходами и плохой погодой. Не устраивайте стоянки у черта на рогах, там, где нет шопинга и ресторанов для «выгула» платья. Обязательно подумайте о здоровом образе жизни! Это ЕМУ кажется, что здоровее яхтинга ничего быть не может, а ОНА за два дня постоянного сидения в кокпите, выпивания и закусывания может утратить свои заветные 90–60–90. А что еще делать в долгом переходе, когда с книжкой укачивает, а загорать на ходу мешают брызги и ветер? Ваш путь — добавив к яхтингу прогулки, пробежки,

экскурсии... Особо нервные еще и йогой на причале занимаются — и правильно! Ведь если посмотреть на любительский яхтинг без розовых очков, надо признать, что это малоподвижный вид спорта, к тому же довольно опасный для печени.

Коли вам досталась подруга второго типа, задача усложняется. Важно понять, зачем ей штурвал. Если для гламурных снимков, стоит воспользоваться уже предложенными рекомендациями. Однако некоторые дамы честно собираются применять штурвал по его прямому назначению и готовы этому учиться. Такие могут спать на палубе, подложив под голову кранец, их почти не укачивает, а берег им нужен в основном для того, чтобы заправить яхту водой, топливом и посетить супермаркет для пополнения продуктовых запасов. Единственное, что омрачает страсть такой дамы к морю, — стремление любого мужчины, знакомого и незнакомого, срочно оказать ей помощь.

Однажды моя подруга, весьма опытный шкипер, заходила в турецкую марину в непростую погоду. Как часто бывает, при сильном ветре вписаться в узкий проход у причала сходу не удалось. Тут двое горячих парней, наблюдавших за ней с пирса, решили, что настал их час! Они

прыгнули в RIB и помчались спасать прекрасную даму. Воткнувшись яхте в корму и запрыгнув на борт, они без лишних разговоров «отжали» красотку от штурвала и приступили к свершению подвига. Надо отдать должное, подруга — женщина терпеливая, а потому честно дала «героям» три попытки, а потом произнесла убийственную фразу: «Давайте я лучше сама...» В общем, если ваша дама серьезно решила встать к штурвалу, упаси вас бог давать ей советы! Даже если она будет терпеливо выносить ваши «мастер-классы», шансы однажды получить от нее по голове ручкой от лебедки велики.

Есть и третий тип женщин в яхтинге — боевая подруга. Такая будет стойко переносить с вами все тяготы переходов, готовить еду, мыть посуду и даже тянуть шкоты, но все это имеет большее отношение не к яхтингу, а лично к вам. Какая женщина не любит бравого капитана и не хочет быть рядом с ним?! Ради него она и сама готова совершать подвиги, например, экономить воду в душе и носить бесформенные непромокалки.

Так что, если на борту вашей яхты появится дама, вы теперь знаете, как следует поступить. **MBY**

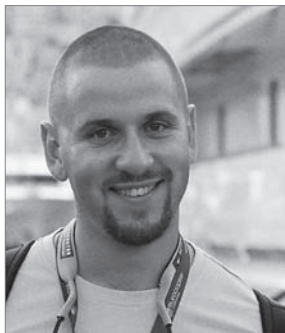


GANT

*An American Icon Since 1949**

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

“ Описать ситуацию с покупателями яхт можно цитатой из фильма: «Все побежали — и я побежал!» ”



АЙДА В МОРЕ!

АНТОН ЧЕРКАСОВ: Кроме выполнения своей прямой задачи по производству яхт, верфям приходится тратить неимоверно много усилий на то, чтобы вообще увлечь человека морем.

В начале весны, когда на крупнейших европейских яхтенных верфях начался сезон тестов, мне довелось много поездить и пообщаться с коллегами из разных стран. Нередко разговоры у нас заходили о локальных рынках и общей ситуации в индустрии, из которых в итоге последовал интересный вывод. В Европе уже давно наблюдается замедление продаж яхт, но происходит это не только из-за снижения покупательской способности целевой аудитории, которое связывают с кризисом в регионе. В странах со стабильной экономикой вроде Германии, Финляндии и Дании многие просто прекратили тратить деньги, заняв выжидательную позицию. Даже те, чей банковский счет позволяет приобрести две новые лодки, не торопятся обзаводиться таким дорогим хобби, как яхтинг, или хотя бы поменять свое нынешнее судно.

Конечно, такая позиция понятна, только упадок потребления в столь высокотехнологичной отрасли неминуемо и негативно сказывается на ее развитии. Кроме выполнения прямой задачи по разработке и производству яхт, верфям теперь приходится тратить массу усилий на то, чтобы вообще увлечь человека морем и убедить в том, что ему нужна яхта. Проблема не из простых, и решать ее пытаются разными способами: максимально разнообразят модельные линейки, удешевляют лодки и, главное, облегчают управление ими настолько, чтобы с этим справлялись даже дети. Кто знает, как далеко шагнули бы яхты, не случись текущей пятилетней рецессии, которая затормозила все направления индустрии! Конечно, яхтенные компании не прекращают разработки, но уже не торопятся, как прежде, запускать их в производство, а кладут под сукно, чтобы дожидаться первых серьезных признаков оживления рынка и не «стрелять холостыми».

А что сейчас происходит у нас,

На фоне недавних «горячих» кризисных предложений сегодняшние цены на яхты воспринимаются завышенными



в России, где принцип «накопил — яхту купил», в отличие от Европы, никогда не работал? Почему, несмотря на объявленную стабильность экономики, продажи снова не набирают обороты? Описать ситуацию можно цитатой из фильма «Джентльмены удачи»: «Все побежали — и я побежал!» Во время кризиса на рынке появлялись яхты, которые дилеры выставляли на продажу по цене значительно ниже рекомендованной, чтобы быстро распродать склад и хотя бы покрыть затраты. Те, кто на этой волне выгодно

купили яхту, теперь наслаждаются отдыхом на воде, остальные, кто не успел, все продолжают ждать прежних «вкусных» цен, пока воздерживаясь от покупки. На них ориентируются другие, и эффект получается соответствующий. Но таких цен больше не будет, по крайней мере — до следующего кризиса. Вот и получается, что и средства вроде есть, и в море охота, а нежелание «отрываться от коллектива» отодвигает заветное приобретение на неопределенный срок. А там, глядишь, и в море идти расхочется. **MSY**

XO BOATS



Революция стиля
Эволюция комфорта
Удовольствие от вождения



Range Marine – эксклюзивный дистрибьютор
Москва, Ленинградское шоссе, д. 39, стр. 7, Royal Yacht Club
Тел. +7 (495) 973-72-45
Санкт-Петербург, Крестовский Остров, Южная дорога, дом 4, Яхт-клуб «Крестовский»
Тел. + 7 (812) 943 58 18
info@xo-boats.ru, www.xo-boats.ru

“Большие двигатели потребляют больше топлива? Вроде бы логично, но это не всегда так”



ЯХТЕННАЯ МИФОЛОГИЯ

ДЭВИД МАРШ: Наш доморощенный Коперник развенчивает пять самых расхожих технических мифов в сфере яхтинга.

Когда оглядываешься в прошлое, кажется по меньшей мере странным, что люди полагали, будто Солнце вращается вокруг Земли. Но до тех пор, пока Коперник не выступил со своей теорией, было именно так. Заблуждения переходят из века в век по множеству причин, главная из которых — ограниченность научного знания. Однако заблуждения частенько укореняются в народном сознании в виде мифов, и яхтенная тематика здесь не исключение. Позвольте поделиться с вами пятеркой самых распространенных мифов.

Среди них лидирует заблуждение, будто обычные винты «толкают» судно, а винты Volvo Penta «тянут». Реальная физика процесса такова. При вращении гребного винта лопасти создают подъемную силу за счет разницы скоростей обтекания и, соответственно, давления на его поверхностях. Такое явление наблюдается у крыльев самолета: на нижней (нагнетательной) поверхности давление выше, чем на верхней (засасывающей), и возникающая сила, вектор которой направлен вверх, не дает самолету упасть. Таким образом, и обычные гребные винты, и обращенные в нос судна «тянут» и «толкают», но скорее толкают, поскольку результирующий вектор тяги направлен в корму. Внешне разница заметна: кронштейн гребного вала расположен впереди винта, а «нога» днищевой колонки IPS позади, хотя в отношении эффективности двигателей более важны угол наклона гребного вала и отсутствие возмущенного потока перед винтами IPS.

Миф второй: плоскодонные глиссирующие корпуса эффективнее килеватых. Действительно, в опытовом бассейне модель с плоским днищем показывает лучшее соотношение сопротивления и подъемной силы по сравнению с «глубоким V», но в реальном мире все не так просто. Чтобы добиться одинаковой вместимости, плоскодонный корпус следует делать шире, чем корпус с «глубоким V»,

а по мореходности последний неоспоримо выгоднее. Опыт тестов МВУ подтверждает это, хотя существуют исключения, особенно среди лодок с поперечными реданами. Но в основной массе самые эффективные по расходу топлива глиссирующие корпуса, с которыми мы сталкивались, похожи на предельно килеватые Windy и Hunton.

Следующий миф — большие двигатели потребляют больше топлива. На первый взгляд, это действительно так. Но если рассматривать вопрос с практической точки зрения (особенно когда вам нужно убедить жену в приобретении лодки с дизелями мощностью 2600, а не 1900 л.с.), может оказаться и наоборот.

Удельный расход топлива (для выработки одной лошадиной силы) зависит от оборотов, причем разница у двигателя может достигать 40%. Легко представить себе две одинаковые яхты, идущие с одинаковой крейсерской скоростью: менее мощный мотор у первой работает на высоких оборотах с высоким удельным расходом топлива, а двигатель второй в оптимальном режиме имеет на более низких оборотах меньший расход и может оказаться экономичнее при той же скорости судна. Конечно, это не всегда так, но вполне вероятно.

Четвертое заблуждение: днищевые колонки непременно на 30% эффективнее вальных приводов. На этом настаивают в основном шведы, тогда как другие производители высказываются более осторожно. Наш опыт показывает, что и тут все очень по-разному. Самые впечатляющие результаты показал сравнительный тест двух Sunseeker Portofino 47 с двигателями Volvo Penta D9 (валы, 575 л.с.) и IPS600 (435 л.с.) — разница в расходе топлива превысила 40% в пользу второй лодки (0,25 миль/л против 0,17 миль/л). Однако известны

примеры, когда она была далека от заявленных 30%. В частности, гребные винты противоположного вращения у IPS более эффективны на высоких оборотах, и со снижением скорости разница с винтами на валах уменьшается.

Наконец, пятое: лодками с полупогружными винтами труднее управлять, особенно в марине на малом ходу. Такое суждение слышишь чаще в отношении привода Арнесона и ему подобных, у которых валы можно опускать и поднимать. Секрет в том, что обращаться с ними следует так же, как с транцевыми колонками — менять угол наклона, но ориентироваться на свои ощущения. А при маневрах в марине не забывайте, что полупогружные винты при реверсировании выдают треть тяги по сравнению с обычными винтами. Все просто! **МВУ**



Отправляетесь в Петербург по работе или отдохнуть?
Позвольте нам стать частью вашего Приключения.



Пять измерений гостеприимства отеля Domina Prestige St. Petersburg

Domina Prestige St. Petersburg – это **пятизвездный отель в самом центре Санкт-Петербурга**. Здесь встречаются европейское **качество сервиса**, итальянское **радушие** и петербургская **любовь** к искусству. Здесь краски интерьера такие яркие, словно они только что выплеснулись на стены с полотен постимпрессионистов. А еще это единственная гостиница в Санкт-Петербурге, существующая в пяти измерениях.

Главный сувенир, который можно увезти из Петербурга – **это приятные воспоминания**. Поэтому мы позаботимся о том, чтобы ваш отдых был не только **комфортным**, но и **насыщенным впечатлениями**. Что вы предпочтете: посетить главную театральную премьеру сезона, заново открыть для себя итальянскую кухню или попробовать поражающий воображение коктейль? Приехали ли вы по делам, с семьей или один, чтобы познакомиться с городом тет-а-тет, Domina Prestige – ваш дом в Петербурге.

Хотелось бы вам отдохнуть в пятизвездочном отеле, который удивляет, вдохновляет и расширяет привычные представления о гостиницах? Все возможно в Domina Prestige St. Petersburg. Мы предлагаем гостям роскошные интерьеры, высочайшее качество сервиса и круглосуточное обслуживание. Нас отличает наша особая концепция 5D Lifestyle. Что такое 5D? Это Пять Измерений Domina Prestige: Природа, Семья, Фантазия, Приключение и Романтика.

Прогуляйтесь по отелю, и вы найдете все пять измерений в дизайне, деталях интерьера и даже в событиях, которые мы проводим. Какое из них ближе вам? В какое вам хотелось бы отправиться на экскурсию, а в каком – остаться и пожить? Забронируйте себе номер в любимом измерении!



РАСТОЛКАТЬ ОТРАСЛЬ

МИХАИЛ КЛОПУХ: Развитая прибрежная инфраструктура должна быть интересна всем — горожанам и туристам, бизнесу и государству.

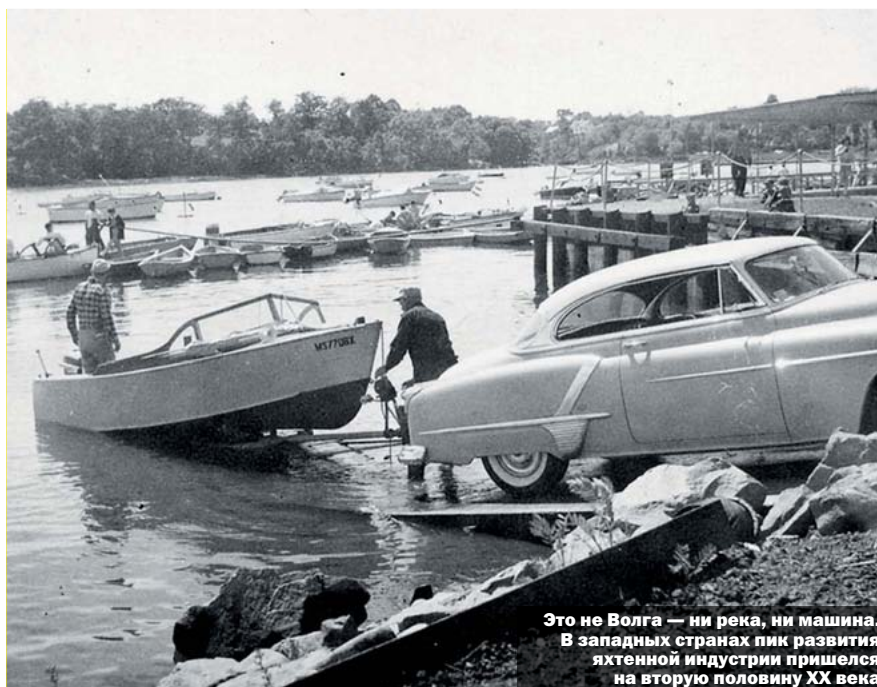
Сегодня только ленивый не говорит о необходимости развития малого и среднего бизнеса в России. Есть ему место и в яхтенной индустрии, только как реализовать эту лежащую на виду идею? В свое время с похожей ситуацией столкнулись в США, где государство взяло на себя роль лидера. В отрасль вкладывали серьезные средства и популяризировали ее среди населения эффективными способами. В итоге сейчас 70% мировых продаж водной техники приходится на североамериканский континент, где в этой сфере занято множество компаний, созданы десятки тысяч рабочих мест и в государственную казну поступают налоги.

Что мешает нам пойти тем же путем? Не видя поддержки со стороны государства, потенциальные инвесторы-предприниматели не решаются вкладываться в этот бизнес. А власти не осознают важность государственного участия в «раскрутке» перспективной индустрии. Но даже если они пойдут на какие-то шаги, высока вероятность излишнего регулирования сверху и желания полного контроля, что в бизнесе, как известно, ни к чему хорошему не приводит. Совсем уж простой ход, вообще не требующий затрат: если повысить порог регистрации лодок по длине и мощности двигателя, то вырастут продажи судов вместе с числом приобщенных к отдыху на воде людей. Сегодня они эксплуатируют небольшие лодки, завтра захотят «расти», как это происходит в случае с автомобилями.

Развитию яхтинга мешает отсутствие инфраструктуры? Почему бы не сформировать государственную программу и не предложить губернаторам крупных городов с потенциалом в этой сфере, например, в Поволжье, подумать о строительстве марин, которые не только выполняют свое прямое назначение, но повысят привлекательность города?

Создание подобных объектов требует немалых затрат, а прибрежная земля сегодня стала практически недосыгаема как с экономической, так и с юридической точки зрения. И здесь государство может вступить с бизнесом в партнерские отношения, предложив в долгосрочное безвозмездное пользование целевые участки для развития яхт-клубов инвесторам на конкурсной основе. При грамотном

“Если заинтересовать бизнес экономически привлекательными проектами, то все остальное он сделает сам и качественно”

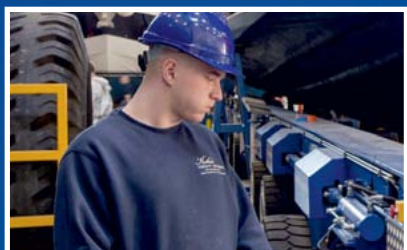


Это не Волга — ни река, ни машина. В западных странах пик развития яхтенной индустрии пришелся на вторую половину XX века

подходе на укрепление берега, строительство причалов, пляжей и недвижимости уйдет около трех лет. Частным инвесторам, вкладывающим в проекты собственные средства, помогут целевые льготные кредиты со сроком возврата в 5–7 лет. Тем самым государство может создать реальные юридические и экономические условия для развития индустрии. Появление цивилизованных яхт-клубов упорядочит сегодняшний хаос с временными причалами, подле которых попросту негде спустить лодку на воду, и люди вынуждены «топтать» колесами джипов береговую линию.

Реализация экономически интересных проектов в первую очередь даст стимул бизнесу вложить деньги, и если это произойдет, то остальное он сделает самостоятельно и качественно. Сервисные службы, гостиницы, рестораны, клубы, бутики — это неизменные спутники марин на Западе. Развитая прибрежная инфраструктура интересна всем: горожанам и туристам, бизнесу и государству.

Утопия, скажете вы, ошибка? Возможно, но никогда не ошибается тот, кто ничего не делает. И как тогда уважать того, кто никогда не ошибается? **МЗУ**



САМЫЙ СОВРЕМЕННЫЙ И ОСНАЩЕННЫЙ ЭЛЛИНГ ЯХТ НА БАЛТИКЕ

Зимнее хранение

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

Сервис от простого ремонта до полного рефита
Новейшее оборудование

Международная марина





ГАСТРОНОМИЯ ПО-ФЛОТСКИ

О шеф-поваре, проводящем много времени на своей кухне в ресторане, можно сказать, что он «живет на работе». Но какие слова тогда будут уместны по отношению к шеф-повару суперяхты, который не только живет на кухне, но и перемещается по миру вместе со своей работой? Такие условия делают его работу на яхте еще более ответственной и сложной.

Текст **Сергей Артемов** Фото **Денис Бышовец, Клаус Джордан (Klaus Jordan), Steven Taylor & Associates, Aqous Yachts**

Шеф-повар САЙМОН ДЖОУНС

Что вас привлекает в работе шеф-повара на борту яхты?

Прежде всего, это люди. У нас превосходная команда, такая, что получаешь удовольствие просто оттого, что находишься здесь, на борту. А еще, конечно же, меня привлекает разнообразие — за одно лето мы посещаем такие места, как Сен-Тропе, Монако, Портофино, Венеция, Санкт-Петербург, Нью-Йорк и Черногория, а зимой я наслаждаюсь видом самых красивых островов Карибского бассейна.

Эта работа — серьезный вызов для меня как повара, потому что я сам здесь готовлю каждый день. Но могу привести старую поговорку: «Если ты любишь свое дело, то в жизни тебе не придется работать ни дня».

Каковы основные особенности кухни на борту *Lady Britt*?

Я понял, что гости, которые арендуют *Lady Britt*, — это люди, заботящиеся о своем здоровье. Еще одна особенность — они хотят быть участниками процесса. Поэтому в последние пару лет мы разработали целое меню с акцентом на здоровое питание, с использованием сырых продуктов, органических злаков, овощей и фруктов. Мы позволяем гостям выбирать и влиять на процесс составления меню. Тогда приготовление еды становится увлекательным процессом для всех, а не только для меня.



В чем разница между работой на кухне ресторана и работой на камбузе частной яхты?

Самое большое различие между этими двумя работами в том, что на камбузе никогда не встретишь столько людей, как на кухне в ресторане. Я однажды подсчитал количество «человеко-часов», затраченных на одно блюдо: на некоторые позиции ресторанного меню у нас уходило свыше тридцати на одну тарелку. То есть над отдельными ингредиентами работали несколько поваров, и каждый тратил несколько часов на свою часть блюда. Здесь у нас на камбузе работают двое, но мы прекрасно справляемся. И еще одна немаленькая разница — это вид из окон. Помню, во времена работы в престижном лондонском ресторане окном у нас служил люк в потолке, из которого было видно только серое британское небо. Из моей кухни на борту *Lady Britt* открывается вид, который постоянно меняется — например, от венецианских каналов до белоснежных парусников в портах Сейнт-Барта. Может, я немного и скучаю о том лондонском небе, но смотреть на него соглашусь только через иллюминатор камбуза.

Вы готовите на яхте то, что поймали гости или члены экипажа?

Да, помню, как-то наш гость поймал действительно большого красного окуня. Наверное, у него весь день ушел на то, чтобы, сидя в тендере, выудить его. Но результат был таков: все меню того вечера мы отменили и вместо него подали к столу эту рыбу и бутылку хорошего вина. Мы сами часто занимаемся спортивной рыбалкой. Всегда радуешься, когда к обеду удастся добыть свежую ваху или корифену.

Каковы ваши требования к работодателю, если речь идет о приглашении на яхту?

Я соглашусь работать у такого владельца, который серьезно интересуется едой, заботится о том, чтобы наладить дружеские отношения с поставщиками продуктов, и понимает необходимость правильного устройства кухни на борту. И мне важен персональный контакт с боссом, чтобы можно было планировать чартерный сезон заранее и чтобы яхта не простаивала без дела.

LADY BRITT

Верфь: Feadship
Год постройки: 2011
Длина: 63 метра
Контакт: Edmiston
www.edmistoncompany.ru

ЭКЗОТИЧЕСКИЙ ОТДЫХ С ПЕРЕЛЕТОМ В ИМПЕРИАЛ И БИЗНЕС КЛАССАХ



 **Мальдивы**



 **Пхукет**



 **Канкун**



 **Куба**



 **Бангкок**



 **Доминикана**

**Цены на ряд направлений
в летнем сезоне снижены**



Шеф-повар ЧАРЛЬЗ БЛЭЙКЕР

Что вас привлекает в работе шеф-повара на борту яхты?

Самое интересное — посещать новые острова и порты и готовить из местных продуктов. Я обожаю проталкиваться к прилавкам на местных рынках, выискивать новые ингредиенты и открывать незнакомые вкусы.

В чем основные особенности кухни на борту *Big Fish*?

Сегодня люди стали больше задумываться о влиянии еды на здоровье, поэтому нашу кухню на борту можно описать как современную и легкую, с сильным акцентом на свежесть продуктов и их местное происхождение.

В чем основная разница между работой на кухне ресторана и работой на камбузе частной яхты?

В ресторане меню фиксируется как минимум на три недели и остается без изменений в течение



этого периода. Это означает: шеф-повара знают, что и как они будут готовить сегодня, завтра и потом. На яхте меню меняется каждый день, ключевыми факторами успеха являются гибкость и возможность своевременно реагировать на новые пожелания и неожиданные заказы.

Можете ли вы вспомнить какой-то совсем неожиданный заказ или такой, выполнение которого вызвало бы трудности?

Я всегда стараюсь обеспечить себя продуктами для всех возможных пожеланий. Список предпочтений гостей во время чартера играет важную роль, поэтому его мы стараемся получить до начала путешествия. Но могу вспомнить, как однажды я готовил для 10 гостей, каждый из которых пожелал заказать что-то свое и отличное от других. Это непростой вызов для повара, когда ты один на кухне и необходимо подать одновременно 10 разных закусок, затем 10 разных горячих блюд, и так далее... Но все же гости покидали яхту счастливыми.

BIG FISH

Верфь: Aquos Yachts
Год постройки: 2010
Длина: 45 метров
Контакт: Y.CO Monaco
www.ycoyacht.com

MOGAMBO
Верфь Nobiskrug
Год постройки: 2012
Длина 74 метра
Контакт: Hill Robinson
www.hillrobinson.com



Шеф-повар ШАМУС О'БРАЙЕН

Что привлекает вас прежде всего в работе шеф-повара на яхте?

Это увлекательное занятие, и каждый день приносит что-то новое. Абсолютно никакой рутины. Как шеф-повара меня привлекает возможность работать с лучшими поставщиками, которые обеспечивают отменное качество исходного продукта.

Как бы вы описали в нескольких словах кухню на борту?

Я бы сказал, что прежде всего мы готовим рыбу и морепродукты, а также итальянскую кухню; особенно любим свежую пасту и ризотто.

В чем основная разница между работой на кухне ресторана и работой на камбузе частной яхты?

Приготовление еды в ресторане — это более четко выстроенный процесс: регламентировано время приготовления блюд, меню и технологии приготовления каждого блюда четко определены. В работе на яхте все постоянно меняется, заказы могут быть самые разнообразные, и ожидать можно чего угодно.





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



Шеф-повар МЕГАН РАЙХМАН

Что привлекает вас прежде всего в работе шеф-повара на яхте?

Это работа сравнима с работой в пятизвездном отеле на воде, но здесь вообще нет границ в прямом и переносном смысле — я готовлю в разных частях света и без ограничений. Каждое новое путешествие — это новое меню и новый стиль.

Как бы вы описали коротко кухню на борту?

Свежая рыба, морепродукты и местная национальная кухня в зависимости от региона



плавания — вот наши специализации. Впрочем, мы можем приготовить практически все, что угодно, и, если нужных исходных продуктов нет у местных поставщиков, значит, придется заказать там, где они есть. Можно даже привезти на самолете.

Свежесть продуктов в приоритете, поэтому мы с удовольствием готовим из всего, что дает нам океан.

Готовите ли вы то, что было поймано гостями или командой?

Мы приготовим все, что плавает в воде и съедобно, может быть выловлено и подано к столу.

SOLEMATES

Верфь: Luerksen

Год постройки: 2010

Длина: 60 метров

Контакт: Luxury Yacht Group

www.yachtsolemates.com

RANGE ROVER EVOQUE

ФОРМА ПРЕВОСХОДСТВА

landrover.ru



ABOVE AND BEYOND*



НА ПРАВАХ РЕКЛАМЫ

* За гранью обычного.

Омега-Премиум

ул. Школьная, 75

(812) 334-16-16

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

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-карамелью 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.



ИНТЕРВЬЮ МВУ

Мир парусов и моторных яхт: мнения и комментарии профессионалов



МЕХМЕТ КАРАБЕЙОГЛУ, президент верфи Proteksan Turquoise: «История с Yogi никогда не закончится, в нее вовлечено слишком много людей»

Компания Proteksan Turquoise (Турция) хорошо известна на рынке суперяхт. Она образовалась путем слияния двух верфей: Proteksan Yachts и Turquoise Yachts Construction. Первая к моменту объединения уже не один десяток лет строила стальные яхты с алюминиевой надстройкой длиной до 40 м, вторая была также известна, в частности, успехом своей 50-метровой Turquoise (сегодня La Naturalle Dee). В Стамбуле мы встретились с Мехметом Карабейоглу, президентом Proteksan Turquoise и расспросили его о компании и результатах расследования гибели построенной на ее стапелях суперяхты Yogi.

Расскажите, пожалуйста, об истории верфи и ваших клиентах.

Proteksan Turquoise была создана относительно недавно, в 1997 году, и объединение двух верфей позволило новой компании занять на рынке более основательные позиции. С тех пор со стапелей Proteksan Turquoise сошло уже более 20 парусных и моторных суперяхт, крупнейшей из которых стала недавно спущенная на воду Vicky (72 м).

На мой взгляд, самые интересные проекты за всю нашу историю — это классическая Anatolia (переименована в Vajoliroja) и технологически совершенная Vicky. Первую изначально строили для клиента из Турции, однако последние лет пять-шесть она принадлежит Джонни Деппу. Вообще мы работаем с заказами со всего мира: среди наших клиентов много американцев и англичан. Например, владелец «Формулы-1» Берни Экклстоун построил на Proteksan Turquoise две яхты, есть также заказчики из Франции, России, Украины, Израиля и Казахстана. Наши лодки ходят по всему свету, включая северные моря, для которых мы можем делать корпуса ледового класса.

Как вам удастся, в отличие от многих верфей, снизить стоимость почти вдвое?

Все просто: Турция — исконно морская держава с богатой культурой судостроения — сегодня занимает третье место в мире по числу построенных суперяхт. Стоимость квалифицированного труда в нашей стране ниже по сравнению с Европой, а качество лодок не уступает таковому у лидирующих верфей.

На странице справа:

Верфь Proteksan Turquoise входит в список лидирующих турецких судостроителей.

С даты спуска до момента гибели моторная яхта Yogi отходила на Средиземном море всего один сезон.



В невиновности верфи убедились власти двух стран

Мы используем те же материалы и постоянно повышаем эффективность производства, не нарушая сроки контрактов и, разумеется, пользуемся этим в конкурентной борьбе. Важно и другое: Стамбул находится в очень выгодном месте, на «перекрестке» теплых морей, и, забирая на верфи яхту, владелец может сразу отправиться в долгожданное путешествие без предварительного перегона судна.

Недавно были опубликованы результаты расследования гибели яхты Yogi, утонувшей у побережья Греции чуть более года назад. Означает ли это конец связанной с судном истории?

Эта история никогда не закончится... В нее вовлечено слишком много людей: владелец, страховщики, верфь, власти нескольких стран, журналисты... Французы не выдвинули нам прямого обвинения, поскольку знают, что

на это нет оснований. Яхта несла французский флаг и была построена с соблюдением всех нормативов и требований ABS (American Bureau of Shipping) и MCA (Maritime & Coastguard Agency). В невиновности верфи убедились и турецкие власти, еще раньше проведя свое расследование. Однако спекуляции на эту тему неминуемо будут продолжаться.

У вас была возможность поговорить с капитаном и главным механиком начистоту, без адвокатов и страховщиков?

Нам с партнером по бизнесу удалось это лишь раз, на следующее утро после происшествия. С того момента нам не позволяли общаться без надзора адвокатов, плюс все сказанное на этих встречах обязали держать в тайне.

Но это же нонсенс! Ведь всю правду знает лишь команда...

Да, вероятнее всего, они все знают и пытаются избежать ответственности. Но, с другой стороны, представьте ситуацию: ночь, шторм, ледяной ветер, люди предельно измотаны...



Добиться сведений от команды Yogi не удалось

и случайно упустили момент, когда вода начала заполнять кормовые отсеки. Через незакрытые двери, люки или что-то еще — об этом в материалах расследования французов нет ни слова. Очевидно, капитан и главный механик отстаивают свою невиновность, а их адвокаты дозированно выдают нам информацию.

Капитан Жан Луи Каррель так и не признал свое решение выйти в море ночью, в надвигающийся шторм, ошибочным?

Конечно, мы советовали ему дожидаться утра. Но такие суда, как Yogi, вполне способны противостоять шторму и сохранять ход в любую погоду, поэтому на первый план выходит умение управлять лодкой и экипажем в подобных условиях, плюс способность принимать все необходимые меры предосторожности и адекватно реагировать в нештатной ситуации. Часть проблемы заключается в том, что команда в ту ночь была неполной: по штату на борту 15–16 человек, но их было 8, включая одну женщину. С точки зрения закона это не нарушение: даже супертанкеры ходят с минимальными командами, и я не могу напрямую связывать происшествие с недостаточным экипажем. Однако во всех чрезвычайных ситуациях проблемы с самого начала растут как снежный ком, а если людей не хватает и к тому же они измотаны (команда не спала накануне почти сутки), то риск критической ошибки многократно возрастает. Мы достоверно знаем,

что яхта тонула 7–8 часов, и за это время они не смогли устранить повреждение и откачать поступившую воду...

По словам капитана, из-за перегрева пришлось заглушить двигатели, и яхта стала неуправляемой. Как это объясняет производитель — компания Caterpillar?

Caterpillar тут совершенно ни при чем: двигатели до этого исправно отработали весь сезон. Капитан сообщил о почти одновременном отказе обеих установок: яхта сохраняла высокую скорость, шла почти на максимуме, и во время шторма в забортные патрубки системы охлаждения мог попасть воздух. Пробка могла вызвать срабатывание аварийной сигнализации и остановку двигателей. Другие причины перегрева найти сложно: судно без проблем ходило на Средиземном море, где летом воздух прогревается до +40 °C, а вода до +30 °C, тогда как во время аварии вода была +13 °C, а воздух около +2 °C.

Мы пытались понять, почему капитан не развернул яхту носом к волне: по его словам, рулевое управление и авторулевой отказали, а помещение с аварийным штурвалом уже было затоплено. Даже если так, почему не использовать носовое подруливающее устройство, чтобы не дать судну «лечь» под волну? Ответ был таким же: ПУ, как и многое другое оборудование, не работало. Накануне, когда яхта покинула верфь после гарантийных работ, все было в порядке, и вдруг массовые отказы... Конечно, такая вероятность существует, но вы же понимаете, что она ничтожна. Судовой журнал утерян, и восстановить ход событий теперь непросто.

Вверху:

Каюта владельца на *Talisman C*. В 2012 году яхта вошла в список финалистов конкурса World Superyacht Awards.

На странице справа:

Proteksan Turquoise экспериментирует с дизайном и сотрудничает с ведущими яхтенными ателье.

В истории с Yogi остается целый ряд ключевых вопросов, ответы на которые в ближайшее время мы вряд ли услышим.

До появления Vicky флагманом верфи была *Talisman C*.

GARMIN®



Навигация для яхт и катеров

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



www.garmin.ru

*подробности на www.garmin.ru

Товар сертифицирован. Реклама.



Я не знаю, работает ли сейчас эта команда на другой яхте, но если бы до истории с Yogi кто-то спросил меня про Жана Карреля, я без сомнения ответил бы: «Отличный парень»...

Вы будете устанавливать на свои яхты «черные ящики», как рекомендовано в отчете французских властей?

Во-первых, это только рекомендация, потом, мы и так уже 15 лет ставим компьютеры, которые фиксируют информацию о работе бортовых систем, двигателей и генераторов (не пишутся лишь переговоры). Но если судно тонет, то данные идут на дно вместе с ним. Французы предлагают ставить «катапультирующиеся» регистраторы и записывать абсолютно все. Идея хорошая, особенно если судно в чартере. Технически установить «черный ящик» просто, мы даже можем наладить передачу данных на наземный компьютер в режиме реального времени через спутниковую связь. Однако в нашем секторе яхтинга и так уже действует масса всевозможных законов и правил, которые отпугивают потенциальных владельцев: люди хотят просто отдыхать на своей лодке, без лишних обременений, а тут еще придется думать о конфиденциальности переговоров.

Вы не планировали исследовать Yogi на дне?

Не думаю, что это поможет найти причину, по которой яхта пошла ко дну. Известно, что она скрылась под водой, не разваливаясь на части, и, полагаю, команда знает о причинах катастрофы гораздо больше, чем можно увидеть под водой. Насколько я знаю, яхта лежит в нейтральных водах, и теоретически ничто не мешает кому-то осмотреть ее.

Проблема пренебрежения безопасностью в угоду дизайну обсуждается все чаще. Что вы думаете по этому поводу?

Мы все работаем по стандартам безопасности классификационных обществ, и покуда дизайн позволяет им соответствовать, сложностей быть не должно. Программы компьютерного моделирования просчитывают остойчивость и непотопляемость, и на основе этих данных конструкторы добиваются максимальной вместимости. Конечно, можно отказаться от гаражных дверей и иллюминаторов по бортам, но это будет уже не яхта, а танкер. Я не сомневаюсь, что у Yogi не было проблем с остойчивостью, иначе бы яхта утонула гораздо быстрее. После инцидента капитан стал говорить, что она никогда не была «очень остойчивой». Я не понимаю, что значит «очень остойчивая» — есть прописанные стандарты и надежные способы определить параметры остойчивости. Yogi соответствовала всем требованиям, а если у капитана были подозрения, он мог (и должен был!) инициировать повторный тест на остойчивость и уж точно не выходить ночью в шторм. Но лодка пошла при ветре 8 баллов на максимальных 16 узлах по Эгейскому морю, которое в шторм ничуть не мягче Черного, из чего можно заключить, что на тот момент капитан был на 100% уверен в ней. После этого говорить о проблемах с остойчивостью просто несерьезно. Принимая во внимание сказанное, я считаю, что эта печальная история не нанесла вреда имиджу верфи: со стороны закона к нам претензий нет, клиенты не ушли, и мы продолжаем активно работать на рынке, который, к сожалению, сегодня переживает не самые лучшие времена. МВУ



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

ПОД ПАРУСОМ С КОМФОРТОМ

Лодки в этом обзоре объединяет не только парус. Построенные в разных странах, различные по размерам, цене и конструкции, все они создавались как комфортные семейные круизеры, практичные в море и на стоянке, управляться с которыми можно без наемной команды. Наш список не исчерпывающий, и мы не станем заявлять, что эти лодки — лучшие в своем классе. Эта выборка — лишь попытка обобщить то, что предлагает рынок в круизном сегменте от 40 до 60 футов длины. Каждая из моделей имеет свои отличительные черты, и если стоит задача выбрать круизную яхту, то, познакомившись с ними, вы определитесь, какой именно тип вам подходит.

Текст **Евгения Бакунова**



Длина 12,61 м
 Ширина 4,11 м
 Осадка 1,99 м
 Водоизмещение 11,1 т
 Балласт 4,0 т
 Генуя 90 кв. м
 Code Zero 130,9 кв. м
 Двигатель Volvo Penta D2 (75 л.с.)
 Запас топлива 340 л
 Запас воды 530 л
 Категория RCD «А» (океан)



Hallberg-Rassy 412 (Швеция)

В прошлом году линейка круизеров верфи Hallberg-Rassy пополнилась моделью HR 412, которая сразу же была номинирована на премию European Yacht of the Year. В основу концепции HR 412 известный дизайнер Джерман Фрерс положил общие для яхт этого бренда принципы комфорта, скорости и безопасности. Несмотря на современную конструкцию, яхта имеет узнаваемые консервативно-классические линии корпуса, столь характерные для Hallberg-Rassy. В первом же сезоне яхта зарекомендовала себя как отличный ходок и прекрасное решение для тех, кто хочет путешествовать по морям Европы, от Северного до Средиземного. Работа со шкотами и фалами осуществляется из кокпита, что при наличии опциональных электрических лебедок делает управление необременительным. Убранные под палубу барабан закрутки стакселя и электропривод якорной лебедки позволили оставить свободной ее носовую часть. Стекланный козырек в носовой части кокпита в холодных морях просто необходим.

Скручивающийся грот FatFurl компания Elvstrom разработала специально для этой яхты. Благодаря четырем дополнительным коротким латам (при пяти основных сквозных) он работает почти так же, как «спортивный». HR 412 оснащена небольшой генуей, вынесенный на полметра съемный бушприт позволяет нести геннакер. Опционными являются Code Zero и автоматический стаксель. На яхте также можно установить Docking System — комбинацию носового и кормового подруливающих устройств, позволяющую виртуозно маневрировать в марине.

Для этой модели доступны более 10 версий планировки: трех- или двухкаютные, с различными вариантами салона и подсобных помещений, предусматривающими разнообразную комплектацию бытовым оборудованием.

HR 412 идет хорошо даже при слабом ветре. При ветре четыре узла в полный бейдевинд она уверенно развивает 3–3,5 узла, при ветре около 20 узлов лодку удалось разогнать до 10,5 узлов в галфвинд. В первый же сезон яхта *Rassker 412* (корпус №1) под управлением Магнуса Расси выиграла гонку Tjorn Runt, опередив в своем классе 47 соперников и показав восьмой результат в общем зачете (436 лодок). Так что HR 412 вполне подпадает под определение круизно-гоночной яхты. И хотя она сравнительно дорогая, ее качество того стоит. Достаточно посмотреть на цены вторичного рынка, чтобы понять, что эти яхты дешевле всего медленнее остальных.

Hanse 575 (Германия)



Премьера этой этапной для верфи лодки состоялась в 2012 году. Она имеет вертикальный форштевень и низкую рубку, а мидель смещен к корме, что роднит ее с гоночными яхтами. На Hanse 575 сделан ряд улучшений в плане безопасности, к примеру, увеличен до 14 см фальшборт свободной от такелажа палубы, который держит ее более сухой и снижает опасность передвижения в штормовую погоду. Управление лодкой сосредоточено в кормовой части кокпита, и справиться с ней по силам одному. В то же время кокпит — зона отдыха, из которой можно получить вместительную столовую или сплошной мягкий лежак. В базовом варианте фальшкиль Т-образный (система его крепления усовершенствована, осадка 2,85 м), возможен и L-образный киль (осадка до 2,25 м). Гидравлический механизм превращает транец в купальную платформу. Под кокпитом умещается RIB с водометом (3 м). В стандартной

комплектации Hanse 575 поставляется с гротом на латах. Высокий гик более безопасен для людей в кокпите, но заставляет подниматься на мачту для взятия рифов или укладывания паруса в lazy jack, посему кому-то грот на закрутке (опция) покажется практичнее.

При ветре в 20 узлов яхта развивает до 11 узлов в галфвинд и 7–8 узлов на встречных курсах. Hanse 575 имеет низкую рубку, однако при этом высота в помещениях превышает 2 м, обеспечивая потрясающий объем. Верфь предлагает шесть вариантов планировки (от трех до шести кают, включая шкиперскую в носовой части), большой выбор отделочных материалов, а также различные варианты окраски корпуса. Имеются обширные возможности для кастомизации по навигационным и коммуникационным системам, палубному и бытовому оборудованию. Одновременно эта яхта — среди лучших в своем классе по соотношению цена/качество.

Длина 17,15 м
Ширина 5,20 м
Осадка 2,25/2,85 м
Водоизмещение до 20,4 т
Балласт 5,9 т
Высота мачты от ВЛ 25,3 м
Грот 87,5 кв. м
Стаксель-автомат 63 кв. м
105% генуя 74 кв. м
Геннакер 210 кв. м
Кают 3–6
Двигатель Volvo Penta D3 (107 л.с.)
Запас топлива 520 л
Запас воды 810 л
Дизайн Judel/Vrolijk





www.princess-brokerage.ru







www.nord-star.com
Россия, Санкт-Петербург, Петровский пр.14/2
Телефон +7 (921) 857-81-81

- МОТОРНЫЕ ЯХТЫ
- ПАРУСНЫЕ ЯХТЫ
- КАТЕРА
- БРОКЕРАЖ
- СЕРВИСНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ
- ЗИМНЯЯ И ЛЕТНЯЯ СТОЯНКИ





Moody DS 45 (Великобритания)



Длина 13,72 м
Ширина 4,57 м
Осадка 1,99 м
Водоизмещение 13,6 т
Балласт 4,3 т
Высота мачты от ВЛ 21,75 м
Грот 62 кв. м
Стаксель 36 кв. м
Кают 2–3
Двигатели Volvo Penta D3 (107 л.с.)
Запас топлива 600 л
Запас воды 800 л
Дизайн Dixon Yacht Design/Design Unlimited

С самого начала Moody Decksaloon 45, чью надстройку с круговым остеклением увидишь скорее на катамаранах, стала предметом споров. Одни называют эту интересную лодку, разработанную Биллом Диксоном, мотосейлером, другие — настоящим парусником, позаимствовавшим некоторые полезные свойства у моторных лодок. Вопреки мнению скептиков, тесты подтвердили хорошие скоростные качества для лодки столь нетривиальной конструкции. При 20-узловом ветре в бакштаг (130°) она способна разогнаться до 11 узлов. На острых курсах с полной генуей и половиной грота при ветре 20–25 узлов она выдает 6–7 узлов.

Салон DS 45 находится на одном уровне с кокпитом, благодаря чему внизу высвобождается место. Козырек надстройки защищает кокпит сверху, в центральную ее часть врезан складной тканевый тент. Высокая надстройка и поднятый тент ухудшают обзор по курсу, но ради комфорта надо чем-то жертвовать. В море сразу понимаешь, что по обитаемости эта яхта может конкурировать с катамаранами. С ней вполне справится один человек: все управление осуществляется из кокпита электрическими лебедками. Два пера руля дают

полный контроль над лодкой независимо от крена. Грот скручивается в мачту, но можно заказать закрутку в гик или выбрать классический грот на лагах; стаксель-автомат практичен при небольшой команде.

Кокпит спланирован традиционно. К торцу стола крепится приборная консоль, на которую можно вынести все приборы и управление системами. Еще один элемент безопасности — высокий фальшборт: на такой лодке не страшно ходить с детьми. В транце под кокпитом имеется гараж для тендера длиной 2,4 м. Транцевая панель откидывается, превращаясь в купальную платформу.

В салоне по правому борту размещена обеденная зона, по левому — камбуз, впереди — штурманский стол и все навигационные приборы. Удобство концепции одного уровня налицо: все, что нужно днем, находится на палубе. Компонировка предусматривает две или три каюты. Варьируется и их расположение, и формат спальных мест: двуспальные или отдельные кровати. Всякие приятные дополнения вроде мини-офиса или стиральной машины тоже возможны. Одноместная шкиперская каюта — опция, отделочные материалы для интерьера тоже на выбор заказчика.



PARKER
P O L A N D

“Компания “НОРД БОТ”

эксклюзивный представитель компании Parker Poland в РФ, Украине и Белоруссии.
Санкт-Петербург, Южная дорога, д. 4, корп. 1, яхт-клуб «Крестовский»,
тел.: +7 (812) 952 7950
www.nordboat.ru
info@nordboat.ru

Beneteau

Oceanis 55

(Франция)



Одна из самых ярких новинок верфи появилась в декабре 2012 года. У этой яхты современный лаконичный облик, подчеркнутый прямыми линиями силуэта и некоторых деталей. Четыре прямоугольных бортовых иллюминатора и арка над кокпитом стали признаком всей линейки новых круизеров бренда. У лодки широкий корпус, большой кокпит и свободная от такелажа палуба. Все органы управления находятся у штурвалов, каждый из которых снабжен многофункциональным экраном, куда выводятся данные приборов. Два пера руля позволяют не терять контроль над яхтой, даже если она идет с сильным креном. Рабочие концы проходят под палубой и также выведены к штурвалам, при этом для контроля проводки предусмотрены инспекционные отверстия.

Парусный гардероб включает грот на закрутке и геную. Дополнительно можно использовать геннакер или Code Zero; автоматический стаксель — опция. Гика-шкот крепится к арке, освобождая дополнительное пространство в кокпите и на палубе. В целом яхтой легко управлять одному или вдвоем. В кокпите есть зона отдыха, при этом, кроме мягких диванов по бортам, на крыше рубки здесь предусмотрены два

дополнительных лежака. Основные диваны имеют L-образную форму и снабжены поднимающимися секциями, благодаря чему сидеть при крене стало удобнее. Стол с «крыльями» (их четыре!) дает небывалую вместительность. Транцевая часть, которая в обычном состоянии представляет собой сиденья для рулевого с защитой от волн с кормы, раскладывается, превращаясь в купальную платформу. В качестве опции можно заказать интегрированный в корпус гидравлический трап.

Спуск в салон пологий, ступеньки по краям загнуты вверх, что оцениваешь при крене. Огромный салон наполнен светом благодаря палубным люкам, бортовым иллюминаторам и панорамному остеклению рубки. Диван в обеденной зоне трансформируется: он может быть П-образным или L-образным. Камбуз практичен и, при желании владельца, может быть до отказа набит техникой, включая посудомойку и даже вытяжку над плитой. Варианты планировки Oceanis 55 включают от трех до пяти кают плюс шкиперскую каюту в форпике (опция). Яхта, скорее всего, будет сертифицирована под район плавания A1, однако многие считают, что она более пригодна для прибрежных плаваний, нежели для океанских круизов.

Длина 16,78 м
Ширина 4,96 м
Осадка 1,45/1,80/2,20 м
Водоизмещение 16,54 т
Высота мачты от ВЛ 23,90 м
Грот 67 кв. м
Генуя 72 кв. м
Геннакер 200 кв. м
Кают 3–5
Двигатель SD 75 л.с.
Запас топлива 600 л
Запас воды 1018 л
Дизайн Berret Racoupeau Yacht
Design/Nauta Design
Категория RCD «А»/12, «В»/14, «С»/16

elounda peninsula
ALL SUITE HOTEL



Elounda Peninsula ALL SUITE HOTEL – единственный отель в Европе, предлагающий только сюиты, каждый из которых имеет собственный выход к морю. К услугам гостей лучшие во всей Греции 52 Suites с самыми большими частными бассейнами. В этом бутик-отеле гарантирована атмосфера приватности и в то же время богатая инфраструктура курорта находится в шаговой доступности: SPA-центр Six Senses Spa, названный лучшим SPA в мире; кинотеатр, винный погреб, гастрономический ресторан Calypso, удивительный бар Serenes, расположенный прямо на берегу моря, а также греческий, итальянский и новый паназиатский рестораны. Также на территории Elounda Peninsula есть теннисные корты, а по соседству – поля для гольфа, прекрасный детский клуб площадью 7000 м² с собственной футбольной школой ФК «Arsenal». Для круиза можно забронировать одну из яхт, доступных только для гостей курорта Elounda SA&Resorts.

Elounda Peninsula ALL SUITE HOTEL
72053 –Элунда – Крит – Греция
www.eloundapeninsula.com



Длина 17,78 м
 Ширина 5,00 м
 Осадка 2,50/2,10 м
 Водоизмещение 27,75 т
 Вес киля 6,1/6,5 т
 Высота мачты от ВЛ 24,2 м
 Грот 58/75 кв. м
 Генуя 88 кв. м
 Спинакер 220 кв. м
 Геннакер 202 кв. м
 Кают 2–5
 Двигатель Volkswagen Marine
 TDI (140 л.с.)
 Запас топлива 420 л
 Запас воды 930 л
 Категория RCD «А»

Jeanneau 57 (Франция)

Флагман верфи Jeanneau (входит в состав группы Beneteau) — элегантный офшорный круизер, созданный известным дизайнером Филиппом Брианом. Облик лодки, свежие технические решения и внимание к деталям — таковы главные достоинства Jeanneau 57, комфортной для обитания и быстрой на ходу. При ветре в 20 узлов на встречных курсах лодка легко делает 7–8 узлов, при том же ветре в галфвинд — 10–11 узлов. На слабых ветрах яхта даже кажется более эффективной: 6,5 узла на курсе 45° и ветре в 10–11 узлов. Грот и генуя на закрутке идеальны для круизных каникул и не требуют многочисленной команды. Этому же способствуют электроприводы на лебедках и закрутке стакселя.

Эргономика кокпита, занимающего около трети длины корпуса, тщательно продумана. Рабочие места и лебедки распределены по всей его площади, но кокпит — скорее лаунж для отдыха, нежели рабочая зона. Отметим и некоторую оригинальность в деталях, более характерных для суперяхт. Например, конструкция люка, ведущего в каюту из кокпита (две раздвижные гнутые стеклянные перегородки). Транец яхты скрывает гараж для тендера, а откидывающаяся кормовая площадка превращается в купальную платформу. Под столом в кокпите прячется небольшой кулер (опция). Вообще на лодке много приятных деталей, дающих дополнительный комфорт на борту.

Конфигурация салона, расположение камбуза и штурманского стола неизменны, однако компоновка и количество кают варьируются. Один из вариантов носовой каюты предусматривает четыре койки и мобильную перегородку, которая позволит менять это пространство. Опционально в носовом отсеке можно организовать шкиперскую каюту или еще одну гостевую. Камбуз укомплектован техникой, включая вытяжку и микроволновку. Большие трюмные помещения позволят разместить дополнительные баки для воды или аккумуляторы, системы кондиционирования или что-то еще, что понадобится владельцу. Цена адекватна классу яхты, но со всеми полезными опциями может удвоиться.

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



Delphia 46cc (Польша)

Первая модель Delphia Yachts с центральным кокпитом является плодом 20-летней работы дизайнеров верфи по созданию надежных и всепогодных лодок. Считается, что такое расположение кокпита обеспечивает более комфортное плавание в сложных метеоусловиях. Вместе с тем, центральный кокпит, где сосредоточено все управление яхтой, редко бывает большим и может показаться тесным. Малочисленному экипажу здесь будет комфортно и отдыхать, и работать, кроме того, ему в помощь предусмотрены электрические приводы лебедок. Как опция возможен и стаксель-автомат. Гик расположен сравнительно высоко и опасности не представляет. Погон гика-шкота установлен за кокпитом в удобной доступности. Не может остаться незамеченной и опускающаяся гидравликой купальная платформа в корме. Лодка легка в управлении и надежна в долгих офшорных круизах. Выдвижной киль уменьшит осадку и даст возможность ходить по мелководью.

Великолепное парусное вооружение (грот на латах плюс стаксель) позволяет развивать приличную скорость даже при небольших ветрах. При ветре в 6–8 узлов яхта в галфвинд развивает до 5–6 узлов. Ветер в 20 узлов позволяет на том же курсе разогнаться до 9–10 узлов, на встречных курсах — 6–7 узлов.

Delphia 46cc выпускается в двухкаютном варианте, что вполне оправданно в отношении комфорта. И кормовая мастер-каюта, и гостевая носовая спланированы с размахом, в каждой есть свой санузел, рундуки для хранения и телевизор. Высокая рубка и ее круговое остекление обеспечивают соответствующий большой объем салона и его хорошую освещенность. Салон объединяет столовую зону (справа по борту), камбуз и штурманское место (слева). Бытовое, навигационное оборудование, а также системы жизнеобеспечения на Delphia 46cc приближаются к классу «премиум», при этом цена яхты не запредельная.



Длина 14,48 м
Ширина 4,48 м
Осадка 1,25/2,30 м
Водоизмещение 14 т
Балласт 4,5 т
Высота мачты 18,7 м
Грот 53,65 кв. м
Стаксель 30,50 кв. м
Двигатель 110 л.с.
Запас топлива 400 л
Запас воды 600 л
Категория RCD «А» (12 чел.)
Дизайн Andrzej Skrzat





ГОТОВЬТЕ САМЫЕ ВКУСНЫЕ БЛЮДА БЫСТРО И ЛЕГКО!

Представляем Вам
особое меню,
разработанное
именитым бренд-шефом
«Азбуки Вкуса»
Мишелем Шёвэ.

Каждое из блюд станет
настоящим украшением
Вашего стола!

Мастерство Мишеля,
его утонченный вкус
и фантазия художника
привнесли в коллекцию
«Почти готово» истинно
французский шарм.





Хс 50 (Дания)

Лодки верфи X-Yachts всегда отличались ходовыми качествами: даже круизные модели неплохо выступают в регатах. Производители позиционируют флагман своей круизной линейки как надежный офшорный круизер, впрочем, для скандинавской традиции это подразумевается по умолчанию. Скорость и надежность эта яхта показывает на практике: в ARC 2012 года яхта *Leeway* заняла первое место в круизном дивизионе «D» и 5-е место в общем зачете среди 150 круизных лодок, преодолев Атлантический океан всего за 14 дней при средней скорости 8,6 узла.

Эта простая в управлении лодка с высоким уровнем автономности — мечта и любителей долгих плаваний, и желающих гоняться. Рабочие концы на яхте проведены под палубой, и ее поверхность остается «чистой» и безопасной при семейном плавании. Устройство кокпита традиционное — рабочие места находятся в привычных местах. Лебедки, конечно же, можно дополнить электроприводом. Навигационные приборы выведены на торцевую панель стола в кокпите и частично продублированы

на центральной консоли над входом в салон. Транец откидывается и становится купальной платформой. За ним под палубой кокпита большое пространство для хранения и установки якорного устройства (опция), что популярно в северных морях.

Парусный гардероб оптимизирован под круизное плавание, а лодка сбалансирована для «выжимания» максимальной скорости. Грот возможен как стандартный на латах, так и с системой закрутки в гик. На выбор — передние паруса разной площади и автоматический стаксель.

Все варианты жилой палубы предусматривают три каюты, меняется только конфигурация носовой мастер-каюты; возможна шкиперская каюта в носу (опция). Салон лаконичен, но не лишен шика, как это часто бывает на «северных» лодках. Качество исполнения интерьеров и сборки внутреннего оборудования по-скандинавски скрупулезное: лодка тихая, на ходу не издает никаких лишних скрипов или стуков. Все сделано на века! Возможно, именно потому яхты эти не дешевеют со временем.

Длина 14,03 м
Ширина 4,60 м
Осадка 2,35/1,95 м
Водоизмещение 17 т
Балласт 6,97 т
Высота мачты 18,7 м
Грот 73,1 кв. м
Стаксель (автомат.) 53,3 кв. м
106% Генуя 60,1 кв. м
Геннакер 180 кв. м
Двигатель 100 л.с.
Запас топлива 600 л
Запас воды 800 л
Категория RCD «A»
Дизайн Niels Jeppesen





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



Shipman 63 (Словения)

Детище яхтенной компании Seaway, купившей в свое время права на датский бренд Shipman, эта лодка отчасти выпадает из нашей выборки из-за своей длины. Но она самая маленькая в линейке верфи, и мы решили включить ее в список, потому что это судно — олицетворение давнего стремления конструкторов создать настоящую гоночную яхту с комфортом круизера и при этом подходящую для управления в одиночку. Можно сказать, что это уникальная в своем роде лодка. Не зря сразу после своей премьеры в 2005 году Shipman 63 была номинирована на звание European Yacht of the Year, а очередь из желающих ее приобрести растянулась на несколько лет.

В создании Shipman 63 принимал участие легендарный яхтсмен-одиночка и эксперт по строительству яхт Мишель Десжуайо. Он же первым повел Shipman 63 в море, чтобы продемонстрировать возможности одиночного управления яхтой. Shipman 63 — это легкость, прочность и скорость. Корпус и такелаж лодки выполнены из карбонового композита. Парусный

гардероб тоже богат: классический грот на латах, стаксель, а также спинакер, геннакер и Code Zero. Скоростные возможности яхты впечатляют: при ветре в 15–20 узлов на встречных курсах лодка делает 9–12 узлов, в галфвинд — до 15 узлов. Подъемный киль (опция) позволяет ходить по мелководью.

В кормовой части кокпита находится гараж для тендера, в форпике — каюта для наемного шкипера. Планировка жилой палубы трехкаютная: большая мастер-каюта в носовой части и две гостевые в корме. Салон получает много света благодаря обширному остеклению надстройки. Объемы внутренних помещений яхты заметно меньше, чем на других лодках той же длины. Это естественно, потому что корпус Shipman 63 по своим обводам ближе к гоночным офшорным яхтам, и как бы ни старались дизайнеры, за скорость надо платить. Вместе с тем внутренняя отделка и оснащенность лодки выполнены по максимуму, так что словосочетание «роскошный гоночный круизер» — это как раз про Shipman 63.

Длина 19,20 м
Ширина 4,95 м
Осадка 3,0/1,8 м
Балласт 6,5 т
Грот 101 кв. м
106% Стаксель 94 кв. м
Геннакер 140 кв. м
Спинакер 312 кв. м
Кают 3
Двигатель Yanmar 110 л.с.
Запас топлива 910 л
Запас воды 440 л
Категория RCD «А»
Дизайн J&I/Seaway



SHUPER

BOATS

Explorer

HUNTER



Торговая марка **Shuper** существует с 2011 года.

Высокая степень остойчивости катамаранов, отличные ходовые характеристики и удобство расположения пассажиров на судне, все это легло в основу концепции инженерных разработок. Главными преимуществами наших катамаранов являются комфорт и безопасность.

Конструкции катамаранов разработаны немецкими судостроительными специалистами с участием российских инженеров и промышленных дизайнеров. Производство сосредоточено в Германии и на территории Российской Федерации. При изготовлении используются самые современные материалы европейского и российского производства.

Модельный ряд включает моторные катамараны для охоты и рыбалки, для отдыха на воде, а также суда для коммерческого использования, такие как, плавучая баня и прогулочный речной трамвай.

В этом году представлены новые модели **"HANTER"** и **"EXPLORER"**, прошедшие тестовые испытания. На выходе модель **"Cruiser V35"** флагман модельного ряда **SHUPER boats**. Водный лимузин — так коротко можно описать эту моторную яхту представительского класса.

Охотники и рыболовы уже оценили достоинства **"EIGER"** — водного «внедорожника»: его проходимость, простоту в эксплуатации, продуманную комплектацию.

Катамаран Weekender — идеальный вариант для отдыха на воде в кругу небольшой дружной компании или с семьей. Эти две модели выпускаются серийно и нашли достойный спрос у потребителя.

Компания Shuper гордится своими новаторскими идеями и разработками в области создания маломерных судов и является лидером в данном сегменте.

SHUPER GmbH
Hermann-Riemschneider-Str.3
D16816 Neuruppin, Deutschland
Tel.: + 49 339 140 4272
E-mail: wp@shuper.de



SHUPER Boats Russia
127254, Россия, г. Москва,
ул. Добролюбова, д. 3, стр. 1
Tel: + 7 (495) 922-58-88
E-mail: info@katamaran.com

www.shuperboats.com



Oyster 475 (Великобритания)

Самая маленькая яхта в модельном ряду известной верфи. Но это крепкое надежное судно можно рассматривать как одно из лучших по мореходности и остойчивости в своем классе. Эта яхта одинаково пригодна как для прибрежных плаваний, так и для океанских переходов. Благодаря центральному расположению кокпита и довольно высокой рубке жилая палуба получила оригинальную планировку. Носовую часть салона занимает кают-компания со столом и диванами. По правому борту в нише за двигателем разместили штурманский стол, а слева — компактный камбуз, пройдя мимо которого, попадаешь в мастер-каюту.

Такая компоновка понравится, наверное, не всем, особенно если на камбузе кипит работа, зато она дает преимущества каюте владельца. Большое и светлое помещение занимает всю

кормовую часть корпуса — такие каюты характерны скорее для макси-яхт. Прямо над кроватью расположен люк, дающий дневной свет, у каюты есть своя ванная комната. Всего на Oyster 475 три каюты, и пассажиры двух носовых пользуются общим санузелом.

Центральный кокпит на лодке по определению компактный, практически все управление можно осуществлять, не покидая этой зоны. Погон гикашкота расположен за спиной у рулевого, гик достаточно высокий, а потому безопасный. Парусный гардероб оптимизирован для офшорных плаваний, но способен выполнить любую задачу, тем более что выбор есть.

В целом Oyster 475 — характерный для английской традиции качественный круизер, способный стать надежным океанским домом для небольшой компании.

Длина 14,81 м
Ширина 4,41 м
Осадка 2,16/1,75 м
Водоизмещение 16 т
Балласт 6,5 т
Площадь парусов 102,1 кв. м
Двигатель Yanmar 4JH4-TE, SD50 (75 л.с.)
Запас топлива 750 л
Запас воды 650 л
Категория RCD «А»





PONY EXPRESS



Оформите визу в Визовом центре PONY EXPRESS

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

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

8-800-555-92-02
www.latvia.pony-visa.ru

Канада
Кипр
Китай
Латвия

Польша
Республика Корея
Сингапур
США

Черногория
Эстония
Япония

8-800-200-76-69

| 8-800-200-PONY

| www.ponyexpress.ru

Grand Soleil 50 (Италия)



История верфи Cantiere del Pardo началась в Болонье в 1974 году. Генеральной идеей новой компании было создать лодку, которая совмещает стильный инновационный дизайн с отличными скоростными качествами.

Со временем так и произошло, и результат, который демонстрирует эта лодка, несет в себе все признаки добротного итальянского стиля при отменных ходовых характеристиках.

За элегантным экстерьером Grand Soleil 50 прячутся самые передовые технологии и свежие архитектурные находки (лодку проектировали дизайнеры бюро Botin/Carkeek). Поэтому нет ничего странного в том, что эта яхта в 2012 году была номинирована на премию European Yacht of the Year в категории Performance Cruiser. К тому же это первая Grand Soleil, корпус которой армирован карбоном; за счет этого вес лодки заметно снизился. Интерьеры, выполненные из углепластика, также облегчили конструкцию.

Планировка помещений предполагает наличие трех кают и массу опций по оформлению интерьеров. В каютах предлагаются в том числе раздельные спальные места, что довольно нетривиально. Компановка салона тоже не как у всех: кают-компания занимает центральное место, а камбуз перенесен в носовую часть салона.

В кокпите Grand Soleil 50 все лаконично: два штурвала, перед ними погон гика-шкота и... стола нет! Лебедки установлены на крыше рубки и рядом со штурвалами. Часть приборов вынесена на основание мачты, часть сосредоточена у поста рулевого. В общем, ничего, что бы отвлекало от управления яхтой и удовольствия, связанного с этим. Парусный гардероб включает классический подъемный грот, стаксель, геную, гennaкер и Code Zero. Особенно гармонично Grand Soleil смотрится «одетой» в паруса из углепластика. Скорость «прилагается»: проверить ходовые возможности лодки можно в любой из многочисленных регат, которые проводятся среди яхт этого бренда.

Длина 15,65 м
Ширина 4,58 м
Осадка 2,90/2,20 м
Водоизмещение 13,5 т
Балласт 4,5 т
Площадь парусов 139 кв. м
Кают 3–4
Двигатель Yanmar (75 л.с.)
Запас топлива 310 л
Запас воды 520 л
Дизайн Botin/Carkeek/Attivo
Creative/Sculli-Negrato
Категория RCD «A»





ЛАНТАН: ПРИВЫЧКА К МОЛОДОСТИ

КОНЕЧНО, ГАРМОНИЯ СОСТОИТ В ТОМ, ЧТОБЫ ПРИНИМАТЬ СЕБЯ ТАКИМ, КАКОЙ ТЫ ЕСТЬ. ОЧЕВИДНО ТАКЖЕ, ЧТО ЭТО ДЕЛАТЬ ЛЕГЧЕ, КОГДА ТЫ МОЛОД, СТРОЕН И ХОРОШ СОБОЙ. И ДЛЯ ТОГО, ЧТОБЫ ВРЕМЯ И ВОЗРАСТ НЕ БРАЛИ НАД ВАМИ ВЕРХ, НУЖНО ЛИШЬ ВОВРЕМЯ ВМЕШАТЬСЯ В СИТУАЦИЮ.

АППАРАТНАЯ ТЕРАПИЯ

ПЛАСТИЧЕСКАЯ ХИРУРГИЯ

СУБДЕРМАЛЬНАЯ МИКРОХИРУРГИЯ

ЭСТЕТИЧЕСКАЯ ТЕРАПИЯ

КЛЕТОЧНОЕ ОМОЛОЖЕНИЕ

ЦЕНТР ЛЕЧЕНИЯ ВОЛОС

Методики, применяемые в клинике, направлены на профилактику и лечение облысения (диффузного облысения, андрогенетической алопеции) и возвращение густоты волос. Наибольший эффект дает комплексное лечение. Оно включает в себя подробную диагностику состояния волос и волосяных луковиц, а также – индивидуально составленную программу процедур. В зависимости от диагноза, в курс лечения могут входить физиотерапевтические и инъекционные методики, процедуры клеточного омоложения, эстетические и лазерные технологии.

ФАКТ

ДО



ПОСЛЕ



ДО



ПОСЛЕ



ЦЕНТР ПРОФИЛАКТИКИ СТАРЕНИЯ

Вернуть телу былую подтянутость и стройность поможет технология **SplitFat-System** – новый вид безоперационной липосакции с помощью низкоуровневого лазера. Всего за 2 недели можно уменьшить объем на 6-10 сантиметров, что соответствует десяти килограммам потерянного веса. Методика нетравматична и безболезненна. Ее уникальное свойство – кроме удаления подкожного жира она снижает уровень «плохого» холестерина и помогает очистить сосуды. 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 формируют молодой контур лица. При этом, они запускают регенеративные процессы в тканях, способствуя усиленному образованию эластина и коллагена, уплотнению кожи и естественному повышению ее упругости. Процедура малотравматична и кратковременна. Она дает выраженный и долговременный эффект омоложения без искажения черт лица.

НА УСЛУГИ КЛИНИКИ ПРЕДОСТАВЛЯЕТСЯ РАССРОЧКА 0%*

* Данное предложение носит информационный характер и не является публичной офертой.



Адрес клиники на Барклай:

Москва, улица Барклай, дом 6, стр. 5,
Бизнес Центр «Барклай Плаза»

Телефоны:

(495) 660-92-90, 660-92-91

Адрес клиники на Никулинской:

Москва, улица Никулинская, дом 27

Телефоны:

(495) 232-66-02, 232-76-57, 430-10-11



УЗНАЙТЕ ОБ АКЦИЯХ МЕСЯЦА НА WWW.MAN.LANTANCLINIC.RU



Thubroma uzo Tsubumofea
Uremit
Bay of Ab. Antenna

ПЛЫВИ, МОЕ ПИСЬМО

Читать чужие письма — дурной тон, но давайте все же перевернем несколько открыток, оказавшихся в руках коллекционера, чтобы узнать, чем жили люди в прошлом веке. Грех этот небольшой — ведь открытое письмо всегда открыто...

Текст Леонид Амирханов Фото из архива автора

Открытка, открытое письмо — почтовая карточка или письмо без конверта. Появившись в XIX веке, этот вид почтовой корреспонденции быстро обрел популярность. Вскоре открытки получили красочные картинки на лицевой стороне; они касались разных тем, в том числе морской. Их из далеких портов моряки посылали родным; их бережно хранили, иногда доставая и перечитывая скупые строки короткого письма. В них подчас не было особенных новостей, главное — сообщить: «Жив. Здоров. Помню. Люблю. Жди».

Ожидание, и прежде, и сейчас, — одна из существенных составляющих жизни моряка и его близких. В письмах и открытках моряки нередко сообщали о своих планах, что помогало переносить кажущуюся бесконечность ожидания.

Читаем текст открытки, пришедшей 9 августа 1909 года в Койвисто (ныне Приморск) из Англии. Английский штамп разобрать невозможно, но сохранились штампы Койвисто и Выборга, куда

открытка попала 8 августа. Адрес: Russia, Финляндия, Бюркэ-Зунд. Уч. судно «Мечта». Всп (воспитаннику? разобрать фамилию сложно).

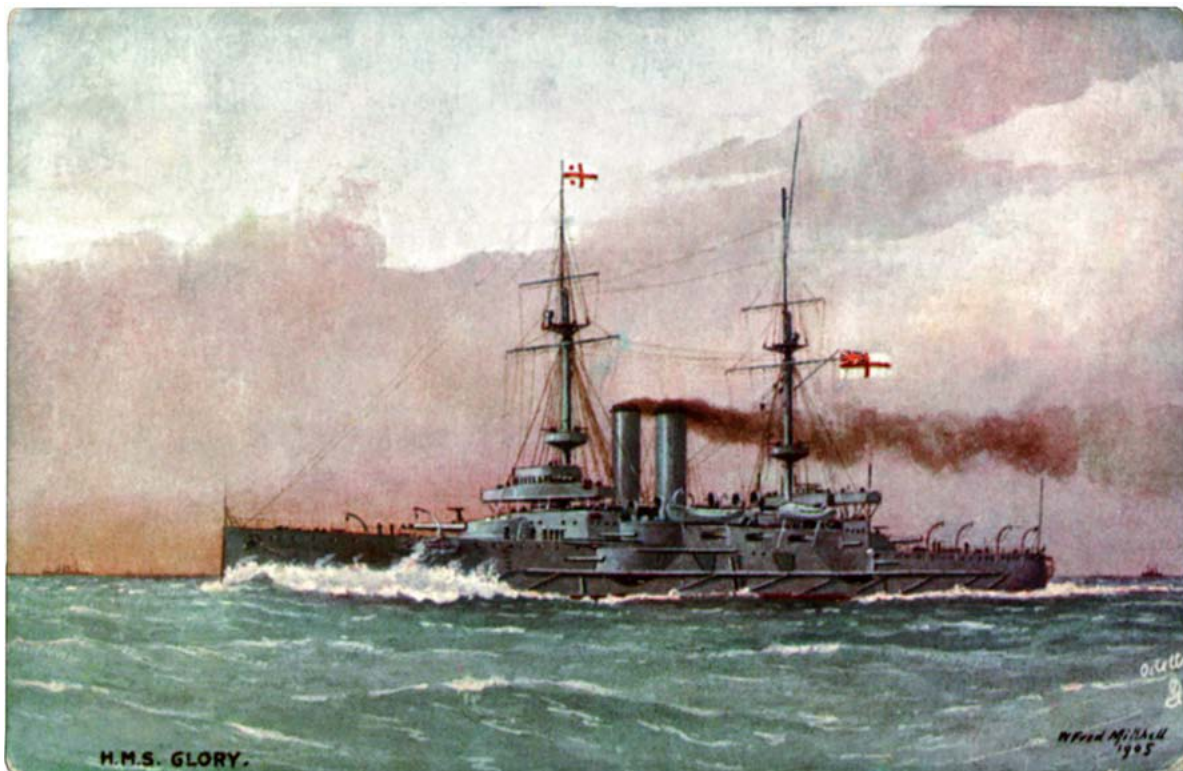
«Здравствуй Миша. Привет из Англии. Стоим недалеко от Портсмута. Скоро в Россию».

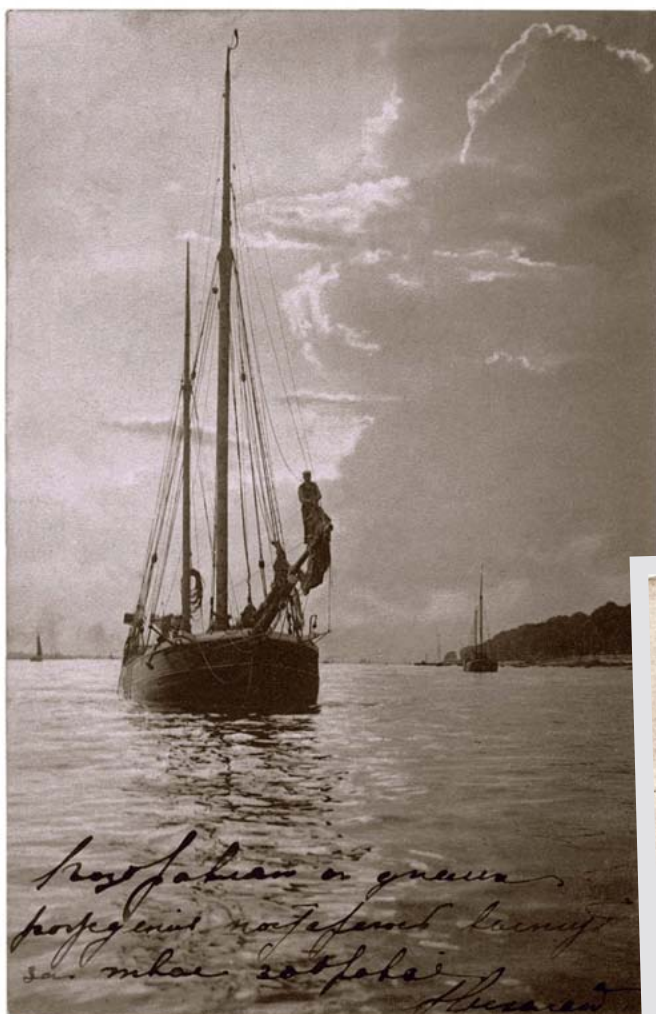
На открытке изображен английский броненосец *Glory*, спущенный на воду в 1899 году, участник Дарданелльской операции, в которой союзникам так и не удалось овладеть проливами. *Glory* был сдан в металлолом в 1922 году, когда и в Советской России немалая часть флота была продана по цене железа в Германию. В отношении учебного судна «Мечта» подробных сведений отыскать не удалось. Известно лишь, что это была парусная шхуна Балтийского флота, на которой постигали азы морского дела будущие офицеры. А пролив Бьёркезунд и весь район Выборгского залива были полигоном, куда регулярно выходили на учения корабли Балтийского флота.

Еще одна открытка того же года. Прошло менее четырех лет после Цусимского разгрома, как по следам эскадры адмирала Рожественского снова пошли русские корабли. С борта одного из них

Слева:
Открытка с надписью «Привет из Гельсингфорса», отправленная Его Высокоблагородию г-ну Александру Павлову Медведеву (адрес: С. Петербург, Средний просп. д. №34).

Справа:
Английский броненосец *Glory*.





в Петербург, на Галерную улицу д. № 27 ушло письмо с видом Коломбо, адресованное Е.В.Б. (Его Высокоблагородию) Петру Осиповичу Осипову.

«3. XII. 1909. Коломбо. Шлю дорогим привет из Индии! Пришли сюда вчера, завтра идем к нашим врагам, хотя и бывшим, в Нагасаки. Жить и служить очень тяжело. Крепко целую. Евгений В.».

Письма с моря предельно кратки, что вполне объяснимо. Обычно стоянки в иностранных портах непродолжительные; особенно короткими они стали в советский период, поскольку оплачивались валютой, и поэтому на счету был едва ли не каждый час. Один мой приятель, ходивший третьим помощником капитана, рассказывал, как в каком-то английском порту во время

Сверху вниз:

Коломбо. Открытка, выпущенная на Цейлоне. Начало XX в.

Надпись на открытке:

«Поздравляю с днем рождения, постараюсь выпить за твоё здоровье. Николай». Адресат — Василий Васильевич Киселев. С. Петербург, Летний сад, пристань шлиссельбургского пароходства «Островки».

На следующей странице:

Британский лайнер *Mauretania*, спущенный на воду в 1906 г.

Акватория и мост в Ньюпорте, Великобритания.





31.05 - 02.06
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ 2013

БЕЛЫЕ НОЧИ! ПАРУСА! СКОРОСТЬ!

РЕКЛАМА



ufi

- БОТ ШОУ НА ВОДЕ
- ТЕСТ-ДРАЙВЫ
- СОРЕВНОВАНИЯ

12 +



ПРИГЛАШЕНИЕ

на одно лицо

31.05 - 02.06
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ 2013

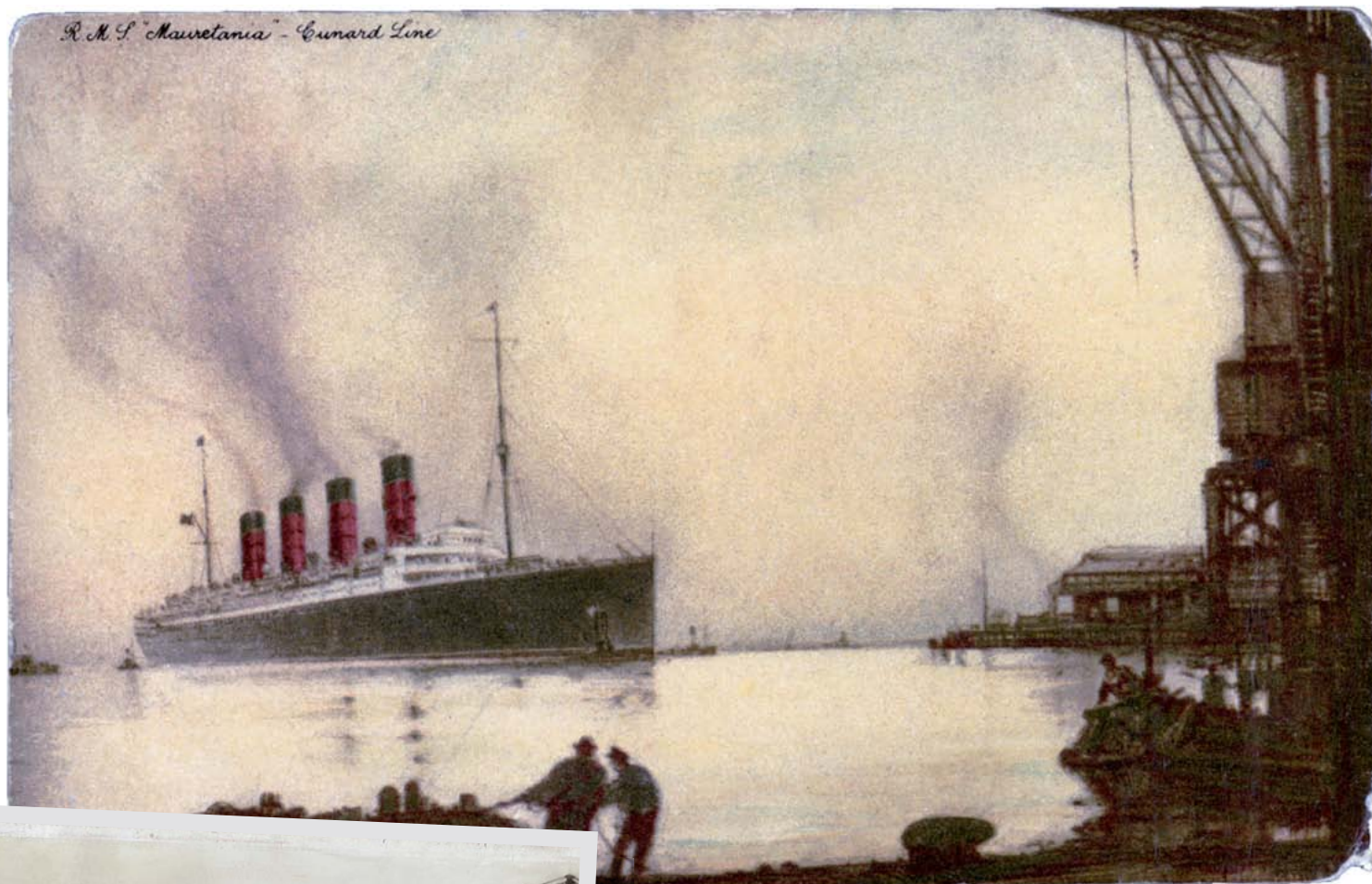
МЕСТО ПРОВЕДЕНИЯ:
Крестовский яхт-клуб
Крестовский остров, Южная дорога, 4

ОРГАНИЗАТОР



Тел. (812) 240-40-40
boatshow@expoforum.ru
boatshow.expoforum.ru





стоянки докеры устроили забастовку. Солидарность наших экипажей с бастующими не имела границ.

Вот короткое письмо, 6 декабря 1929 года отправленное из норвежского порта Харстад:

«Шлю привет из Норвегии. Прошли благополучно погода хорошая. Привет деткам. Целую. Ваши папа».

Открытка отправлена в Архангельск Елене Ивановне Индриксон. На ней фотография порта Харстад на острове Хиннёйя, всего в 25 милях от Полярного круга: фьорд, аккуратные домики, корабли, дым... Провинция.

Архангельск упоминается еще в одном письме.

«26/VIII. Newport. Привет из угольного городка. Зашли сюда бункероваться и вечером уйдем в Архангельск. Городок маленький весь в угольной пыли. Всех благ. В».

Это английская открытка, выпущенная в 1920-е годы. Две строчки ниже изображения моста, под которым проходит паровое пассажирское судно, содержат характеристики моста: высота над уровнем воды 177 футов, ширина пролета 645 футов, высота башен 242 фута. На штемпеле год

не читается, но адрес — Leningrad, пр. Маклина, д. № 20, кв. 7 — подсказывает, что это, скорее всего, после 1924 года.

Ньюпорт — имеется в виду британский Ньюпорт княжества Уэльс — располагается на берегу Бристольского залива. Угля, конечно, отсюда вывозили поменьше, чем из Кардиффа, но именно здесь в 1889 году была основана Федерация горняков Великобритании. Другой Ньюпорт, центр одноименного округа штата Род-Айленд, находится, естественно, в США...

Америка... Европа... Два разных мира. Но есть открытка, отправленная из Бергена, которая связывает их тоненькой, сугубо частной нитью.

«Дорогая мама. Посылаю тебе открытку с видом парохода, на котором пойду в Нью-Йорк. Пароход отходит не в 11 как следовало бы по расписанию, а 12 ноября в 6 ч. в[ечера]. До Бергена добрался благополучно. День этот провел очень интересно осматривал город, лазил на горы. Вообще за все свое путешествие получил много совершенно новых впечатлений. Сейчас нахожусь в отеле «Метрополь», где остановился на день в ожидании парохода. Следующее письмо будет из Нью-Йорка. Саша».

На открытке, датированной 11 ноября 1915 года, изображен *Kristianiafjord* — первый норвежский пароход, открывший в 1912 году пассажирскую линию Норвегия – Америка. Отдельно нужно отметить упоминание гор вокруг Бергена. В горы можно было и не лазать, так как еще в 1918 году здесь был построен фуникулер. Впрочем,

Несколько строк на открытке несут больше тепла, чем SMS-сообщение

Есть в моей коллекции открытка с изображением британского лайнера *Mauretania*, в 1907 г. завоевавшего «Голубую ленту Атлантики». Под новый 1930 г. она отправилась из Америки в Ленинград, на улицу Красных Зорь (ныне Каменноостровский проспект), д. 70, кв. 75, Вове Алексею. В этом доме тогда обитала советская элита, и список живших там знаменитостей огромен. «31/12. 29. Северо-Америк. Соед. Штаты. Милый мой сыночек Вова! Поздравляю тебя с днем рождения. Тебе уже исполнилось 7 лет и теперь ты становишься надежным защитником твоей мамы и сестры. Ведь ты их любишь обеих, верно?... Может быть, ты мне напишешь письмецо как ты провел Рождество, была ли у Вас веселая елка, доволен ли ты подарками. Передай от меня привет и поздравления с новорожд. маме и бабушке Леле. Папа». В декабре 1941 г. Вове должно было исполниться 19 лет. Дожил ли он до этой даты? Или, как многие ленинградцы, сложил голову на Пулковских высотах еще в октябре?



PARADISE

ПАНАЗИАТСКАЯ И ЯПОНСКАЯ ...

ЛЁГКАЯ КУХНЯ

КОНЮШЕННАЯ ПЛ., 2
· PARADISE-CAFE.RU ·
(812) 9 55555 9

Германские открытки (справа), посвященные морякам и их любимым, не отличаются особым разнообразием. Это обязательно парочки, волею фотографа обнимающиеся на разный манер, боевой корабль и несколько строк о любви и верности с призывом помнить и ждать. Или слова, пронизанные героикой самопожертвования:

*«Предвещает ветер тризну,
Кровь воде добавит цвет...
Пасть в сраженьи за отчизну —
Ничего почетней нет».*
(стихотворение, приведенное в вольном переводе, предваряет название «Участь моряка»).

Интересно, что перед Первой мировой войной российские почтовые организации закупили некоторое количество германских открыток такого типа без каких-либо надписей. Отправляя их в продажу, на открытках вывели на русском языке незамысловатые строки. Например:

*«Не забудь, когда роскошно
меж ветвей
Песню любви запоёт соловей».*

Несколько неожиданным на этой открытке выглядят германский легкий крейсер типа «Бремен» (всего было построено в 1903–1904 гг. пять единиц), германский матрос, обнимающий, скорее всего, немецкую девушку и обращающийся к ней по-русски, но с использованием весьма странного стихотворного размера. Уже в советское время подобными «сентиментами» занялись предприимчивые фотографы-любители. Благодаря их смелости появились открытки с обязательным спасательным кругом и снова нехитрыми виршами:

*«Пусть ты хочешь,
Пусть не хочешь.
Все равно — полюбишь!»*

Надо сказать, эти примитивные с позиций большого искусства открытки свою главную задачу выполняли. Они доносили известия, они напоминали, делая ожидание не столь тягостным, их ставили на комод рядом со стайкой слоников, на них капали слезы...



Сегодня компьютеры, мобильная и спутниковая связь упростили нашу жизнь — возможно, даже слишком

настоящий путешественник и в Норвегии путешественник.

«Плыви мое письмо по океану быстро». Открытка с таким пожеланием была отправлена «m-lle Соне» в Киев из Филадельфии. Отправлено утром 8 мая 1908 года, что подтверждает американский почтовый штемпель. Штемпель Киева говорит, что открытка пришла в Украину уже 10 мая. Двое суток на пересечение Атлантики — в то время этого было недостаточно. До Киева, как говорят, язык доведет, но скоро ли? Явная ошибка, и посему открытка эта интересна вдвойне.

В 1926 году понадобилось четыре дня, чтобы открытка из Гамбурга дошла до Екатерины Петровны Уюк, жившей на улице Симбирской (ныне Комсомола) в Ленинграде:

*«Ушли из Гамбурга сейчас идем в Ливорно
Италия. Наш рейс совсем*

переменился и мы совершенно неожиданно попали в Германию сдали здесь груз — зашли в Бремен. Из Италии точно не знаем куда пойдём думаю что на Черн[ое] Мор[е]. Пришли мне письмо в Livorno буду ждать привет всем. Саша».

На открытке — парусник и четырехтрубный лайнер, а текст написан без запятых, что понятно: видать, сработала привычка писать быстро и кратко, несмотря на предполагаемую задержку в Ливорно. И ничто не выдает напряжения неопределенности: то ли Италия, то ли Германия, а то и вовсе Черное море...

Кстати, в текстах всех открыток я осознанно не исправлял орфографию и пунктуацию, дабы не исказить дух сообщений и соблудности историческую достоверность.

Спустя два года, 16 мая 1928-го, из того же Гамбурга наш соотечественник отправил письмо; отправил в конверте, так как на открытке штампов нет вовсе.

«Hamburg 16/ мая 1928 г. Дорогой Николай Дмитриевич! Приемка судна идет к концу, сегодня закончили приемку материалов и запасных частей и приступили к укреплению их на месте. Деталей мелких и крупных несметное число к каждой помпе полный комплект инструментов и частей. Немцы в поспешности заканчивают свои ошибки многое совершенно выбросили(?) Сегодня идет окончательная окраска машин и трубопроводов».

Тайное сотрудничество Советского Союза и Германии в 1920-е годы давно перестало быть тайным. Мы помогали восстанавливать промышленность, в том числе военную, помогали и заказами. Об одном из них, видимо,





26-30 июня 2013

В ЖИВОПИСНЕЙШЕМ МЕСТЕ НА ИЗЛУЧИНЕ ВОЛГИ, В НОВЕЙШЕМ КУРОРТНОМ ОТЕЛЕ С ЕВРОПЕЙСКИМ УРОВНЕМ СЕРВИСА И КОМФОРТА **КОНАКОВО RIVER CLUB** ПРОЙДЕТ «РУССКАЯ ВОЛНА НА ВЕРХНЕЙ ВОЛГЕ»

Профессиональные соревнования соберут сильнейших спортсменов России и Украины, ожидается приезд одного из сильнейших атлетов планеты, обладателя кубка Pro Men's U.S. Pro-Am Championships 2005, которые впервые на соревнованиях приземлил 1080-Rusty Malinoski.

НА РУССКОЙ ВОЛНЕ СОСТОИТСЯ КУБОК В ДВУХ ДИСТАНЦИЯХ:

- Вейкбординг
- Вейксерфинг

Русская волна в Конаково соберет профессиональных спортсменов в зрелищном и сложном виде спорта – фристайл-аквабайке. Показательную программу откатают лидеры Чемпионата России: Михаил Ершов, Александр Курамшин, Арсений Матанцев. Фестиваль посетит и выступит большое количество ди-джеев – друзей и резидентов Русской волны. Все четыре вечера пройдут под биты профессионалов электронной сцены.

Гости примут участие в турнире по пляжному волейболу на Кубок «Конаково River Club». На Русскую волну традиционно съезжаются сильные игроки, участвующие в рейтинговых российских и

международных соревнованиях, включая чемпионат мира, и высокий уровень игры на площадке порой удивляет новичков. С 2012 года на Русской Волне проходит турнир по большому теннису. В Конаково традиция будет продолжена, зачет одиночный, парный.

Также пройдет чемпионат по бодиарту. Участвует пара – модель и художник. Последний получает кисти двух размеров и гуашь. За 40 минут предстоит нарисовать на «холсте» картину на заданную тему. Критерии оценки: концепция, оригинальность, скорость.

На Русской волне участники традиционно занимаются йогой с

ведущими преподавателями партнерского клуба «Эра водолея» в лице основателя Феликса Пака и другими сильными инструкторами «Эра водолея».

На площадке фестиваля пройдет яркий конкурс красоты – «Мисс Русская Волна». Больше шансов победить у девушки, управляющей яхтой или умеющей стоять на серфе, виндсерфе, вейкборде, кайте.

Партнеры фестиваля –
_Burevestnik Group, Yachting,
Free Time, MasterCraft.

ВЕДУЩИЕ РУССКОЙ ВОЛНЫ НА ВЕРХНЕЙ ВОЛГЕ – ОБАЯТЕЛЬНЫЕ МАСТЕРА ЖАНРА:

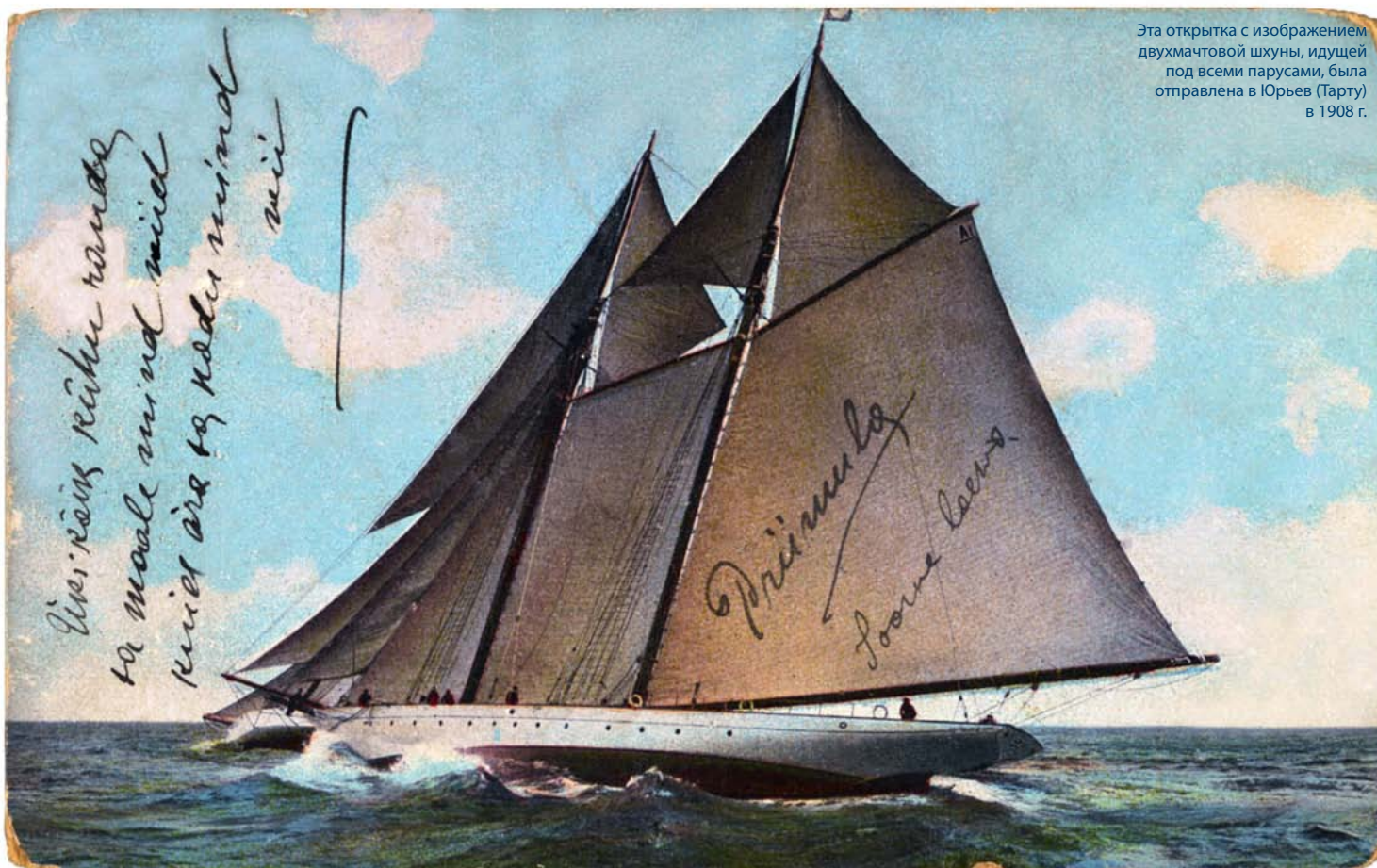
- Актер театра и кино Стас Соколов (С.Петербург)
- Шоумен, теле-радиоведущий Григорий Погосян (Москва)

ОТДЕЛ ПРОДАЖ И МАРКЕТИНГА ГОСТИНЕЧНОГО КОМПЛЕКСА

+7 (495) 62-62-333, +7 (48242) 4-10-01

sales.hotel@konakovo.com





Эта открытка с изображением двухмачтовой шхуны, идущей под всеми парусами, была отправлена в Юрьев (Тарту) в 1908 г.

Вот выпущенная в Англии открытка (слева), 17 июля 1918 года отправленная нашим соотечественником (один штемпель не прочесть) в Петроград Екатерине Васильевне Васильевой, проживавшей на Садовой улице д. 32, кв. 43.

На открытке изображена милостивая дама с собачкой на берегу моря, опирающаяся на полузасыпанные песком остатки рыбацкой шхуны. То ли ждет она кого-то, то ли просто решила подышать морским воздухом... Однако надпись на английском и французском языках гласит: «Я считаю часы до твоего возвращения». Текст на обороте соответствует теме, хотя принадлежность отправителя к морскому братству определить нельзя:

«Жду не дожусь хоть одной весточки от Вас, милая Катя. Писал Вам много раз, получаете ли Вы мои открытки и письма. Может быть, забыли совсем обо мне. Я всегда мысленно с Вами и с нетерпением жду момента, когда смогу приехать. Целую Ваши ручки много раз. Ваш... (имя неразборчиво)».

Здесь же можно разглядеть название серии — *Waiting* («Ожидание») и серийный номер открытки — 1196.



I am counting the hours
till you return!

Je compte les heures jusqu'à
ton retour!

и говорится в письме. Гораздо важнее другое. На открытке — изображение кораблекрушения, мягко говоря, непрофессиональное, хотя для нас это не имеет особого значения. Дело в ином. Можно, конечно, допустить: у отправителя другой открытки под рукой не оказалось. Однако какому моряку или хотя бы человеку, имеющему отношение к морю, по душе картинка кораблекрушения!

В данном случае автор письма, скорее всего, сознательно выбрал эту открытку, понимая или даже намекая, что рано или поздно может случиться кораблекрушение мирового масштаба. Но все это будет позже, а пока из Гамбурга одно за другим домой уходят письма. В одном сообщается:

«Привет из Гамбурга. Отсюда идем в Роттердам а затем в Ленинград. Буду дома числа 15/VI».

В общем, скоро домой! Год не указан, хотя, судя по открытке с видом совершенно индустриальных, лишенных зелени берегов Кильского канала, это все те же 1920-е годы.

**Письма пишут разные —
Слезные, болезные,
Иногда прекрасные,
Чаще бесполезные.**

Ирония, звучащая в строках Константина Симонова, в данном случае неуместна. Именно письма, в конвертах и открытые, не только поддерживали людей в разлуке, но и зачастую спасали, давая надежду и делая ожидание не столь тягостным... МВУ



LUCIANNNO

театр караоке. ресторан



МЕСТО ГДЕ ПОЮТ

Санкт-Петербург, Невский проспект, 88.

7 (812) 343 8888



В АРХИПЕЛАГЕ ОБЩЕСТВА

- Так ты уж нам скажи прямо: ехать али не ехать?
 - Ничего я не могу вам сказать: ваше дело...
- Д. Н. Мамин-Сибиряк, «Три конца»

Текст **Дмитрий Матвеев** Фото **Дмитрий Матвеев, Tim McKenna, Philippe Bacchet, Tahiti Tourisme**

Первое мое знакомство с Полинезией состоялось в 2010 г., когда наша интернациональная команда, избрав отправной точкой Новую Зеландию, прошла на яхте более 1000 миль и в итоге добралась до Таити. Тогда график не позволил подробно изучить акваторию архипелага, но за год желание вернуться лишь окрепло. Тем более что яхта *Blue Rain*, на которой мы совершали тот переход, осталась на Таити, в столице Французской Полинезии — Папеэте. И когда в один из вечеров я получил сообщение от капитана Дэйва — предложение с идеей нового путешествия, то согласился без раздумий.

Помимо меня и Дэйва, в плавание отправлялись Саня Кузнецов (фотограф), Доменик (технодайвер и морской «беспредельщик»), Крис (американец, владелец пары ресторанов) и Стивен (заядлый ныряльщик-британец, осевший в Мельбурне).

Мы прилетали из разных мест, и потому точкой сбора был выбран Папеэте — довольно скромный, несмотря на столичный статус, городишко, хотя там на душу местного населения приходится парочка отдыхающих долларовых миллионеров. К счастью, кроме яхты, там нас ждала Текура — руководитель местной турфирмы; без нее наше предприятие осложнилось бы многократно.

ПАПЕЭТЕ

Прилетели! Снова это ощущение ярких и теплых лучей тропического солнца, от которого сразу поднимается настроение. Пока молодые, цвета молочного шоколада таитянки с возгласами «Kia Orana!» надевали на нас ожерелья из цветов, показались Дэйв, Крис, Доменик и Стивен. Несколько прилетевших нашим рейсом туристов, видимо, сочли нас важными гостями и принялись снимать нашу тусовку на фото и видео. После суток в пути хотелось драйва, не терпелось поскорее



оказаться в круговороте событий. В офисе Текуры прошло бурное обсуждение маршрута, и вот карты готовы, точки отмечены, поэтому самое время отправиться в ресторан отметить прибытие. В тот вечер в обычно тихом ресторанчике на побережье живописной бухты в буквальном смысле разгорелась вечеринка. Нам показали огненное шоу; местные «креолки» исполняли национальные танцы, а градус рос неуклонно, чему способствовали здешние напитки.

Назавтра к полудню вся команда была наготове. В марине среди моторных круизеров и парусных катамаранов виднелся знакомый силуэт *Blue Rain*. Яхта мерно покачивалась на волне, слегка звеня

*Лагуны Бора-Бора
причисляются к самым
красивым местам планеты*

вантами. После прошлогоднего путешествия, когда мы несколько раз попадали в мощные циклоны, ее привели в порядок. Уместить на 36-футовой лодке «тонну дайверской снаряги» непросто, но нам это удалось! На судне установлен мощный компрессор, чтобы заполнять баллоны различными смесями, хотя мы планировали всего лишь погружения на мелководных участках внешней стороны рифов и в тихих лагунах внутри атоллов.

Таити — не самое удобное место для старта долгих переходов. Достаточно сказать, что цены на провизию здесь значительно выше, чем в прочих островных государствах. Еще нужна вода: на яхте стоит опреснитель, но это вода для технических нужд, да и производительность его не слишком высока. Во время тропических ливней, которые нередки в этих широтах, обязательно собирают дождевую воду и под завязку заполняют баки.

Наконец все разложено по местам, и мы можем отправляться... на вечеринку по случаю отплытия,



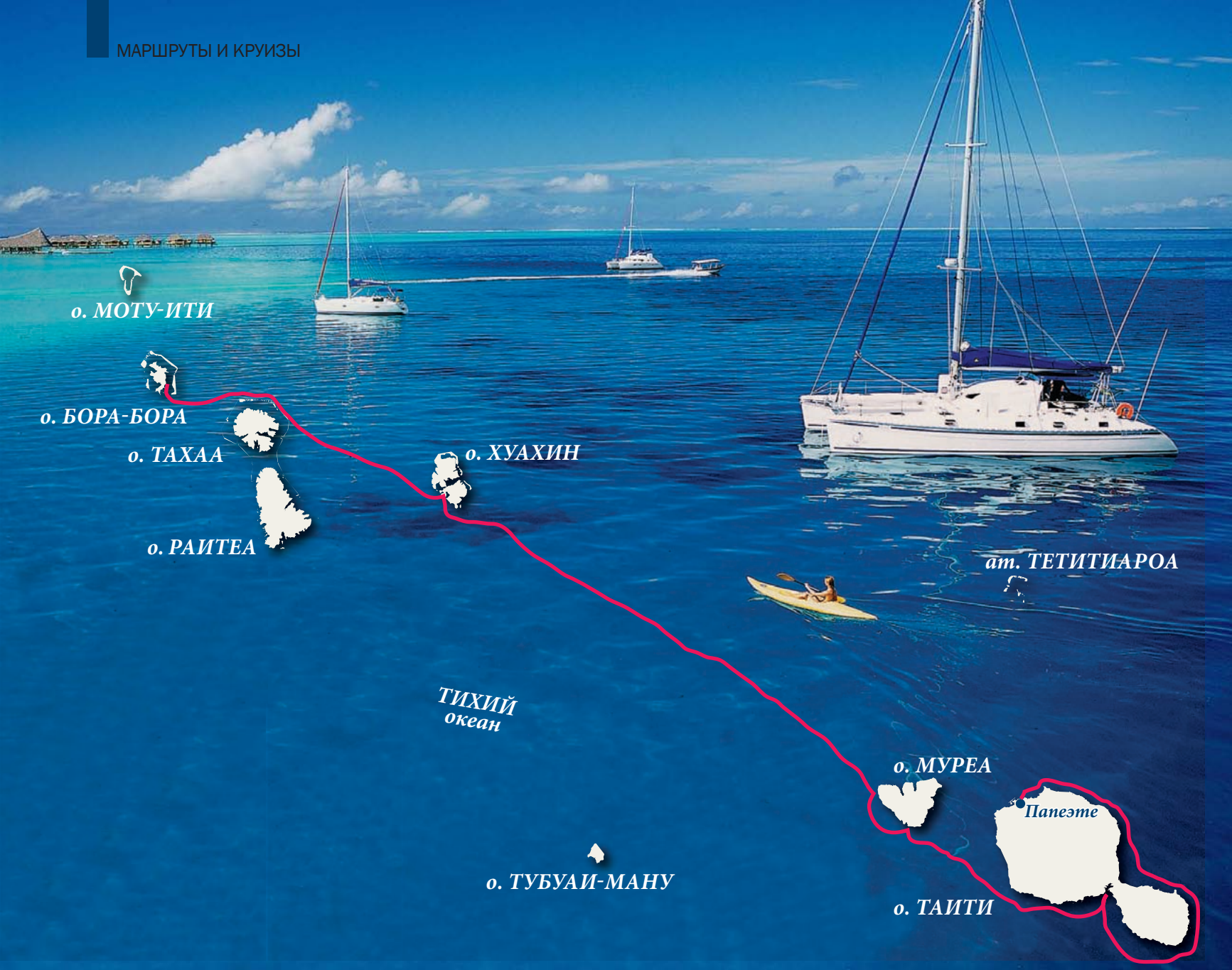
назначенного на завтрашнее утро. Теперь никакого алкоголя — впереди серьезное плавание. Снова красочные танцы, зажигательная музыка, счастливые лица... Должно быть, нечто подобное происходило и в те времена, когда здешние острова посещали первые мореплаватели из Европы. Кстати, европейские флаги в этих краях — редкость, основу флота составляют лодки из США, Новой Зеландии, Австралии, Канады и еще нескольких стран, имеющих выход к Тихому океану. Вот и на нашей яхте с интернациональным экипажем развеивается флаг страны маори.

ВОКРУГ ТАИТИ

На часах 07.35 по местному времени. Пора... Первый этап плавания состоял из перехода вокруг острова. Таити — один из крупнейших в Океании, самый большой в Полинезии (если не брать в расчет Новую Зеландию) и самый высокий остров. В плане он похож на цифру «8», у которой одно кольцо значительно больше второго. В первом расположена самая высокая точка Полинезии — гора Орохена (2241 м). Второе, меньшее кольцо несет на себе тоже довольно высокую гору Рониу (1332 м), поэтому с воды Таити кажется двугорбым верблюдом, поднимающимся из океанских глубин.

В наших планах несколько погружений, и первая остановка — неподалеку от мыса Венюс, где почти





На первом развороте:
Остров Тахаа и моту.

На предыдущей странице:
Моту у острова Муреа —
на воде и под водой.

Вверху:
Лагуна у острова Таити.
Здесь же — маршрут
путешествия *Blue Rain*.

отвесная стена рифа уходит на несколько сотен метров в глубину океана. Погружаемся посменно, чтобы на яхте постоянно кто-то оставался. Рядом огромные волны с оглушительной мощностью обрушиваются на барьерный риф, и это чувствуешь даже под водой: ее движение то возрастает, то слабеет. На глубине 35 м нам повстречались несколько видов групперов, скатов и акул — подобно местным жителям, они здесь весьма дружелюбны. Чуть выше путь пересекла огромная черепаха — я так и не научился определять возраст этих почтенных «тортилл». Вторая группа дайверов повстречала стаю дельфинов — хороший знак для начала путешествия.

Следующий спуск мы совершили с внутренней стороны рифа Вариарару у деревни Махаена (максимальная глубина 27 м). Яркие кораллы сменяли участки дна с колониями морских ежей. Среди кораллов — множество цветных рыбок, которых резво гоняют рифовые акулы. Довольно часто встречались серые скаты, однако все они не отличались большими размерами. Зато белочерная мурена, которую нам с Крисом удалось выманить на «улицу», оказалась длиной метра два!

А к вечеру мы достигли следующей точки близ деревни Таутира. От массивных волн побережье оберегает здесь обширный барьерный риф, образующий протяженную отмель. Решено

Двое суток прошли в режиме «On the beach all my life»

отправиться на ночное погружение на внутреннюю сторону рифа: опасность представляют не столько подводные обитатели — явных агрессоров здесь нет, сколько незнакомое место. В прозрачной воде лучи мощных фонарей выхватывают фрагменты обстановки. Те рыбы, которых мы наблюдали днем, сейчас, должно быть, попрятались, им на смену пришли другие. В числе прочих — несколько ночных хищников-мурен. Одна из них ловко схватила зазевавшуюся рыбешку; та даже не успела понять, что произошло.

Наутро отправились дальше. Теперь позади нас возвышается Орохена, а по правому борту зеленеет своими пологими склонами Рониу. Переход до мыса Фереара (восточная оконечность Таити) занял более шести часов. Первые спуски прошли на внутреннем плавном склоне рифа. Коралловые заросли здесь чередуются с песчаным дном; из мелких обитателей чаще встречаются цветные рыбешки-луцианы, из крупных — серые скаты, белоперые рифовые и кошачьи акулы. В одном из коралловых садов нам довелось увидеть необычно красивого «ангела»: рыба не столь редкая, но встреча с этой яркой «тарелкой» всегда приносит положительные



Идеальный климат на борту — в любых широтах!

Ведущий производитель транспортного отопительного и климатического оборудования, компания „Вебасто“ (Германия) предлагает полный комплекс для создания микроклимата: автономные воздушные и жидкостные отопители и компактные электрические кондиционеры с отводом тепла в заборную воду.

Генеральный представитель в России – ООО „Вебасто Рус“:

Москва (495) 777-02-47, 777-02-48 • Санкт-Петербург (812) 334-93-71

Нижний Новгород (831) 272-55-15, 272-55-65 • Краснодар (861) 273-14-25

Екатеринбург (343) 379-37-59, 379-37-60 • Новосибирск (383) 354-00-00

www.webasto.ru

Webasto
Feel the Drive



Ключевые города и марины расположены на побережье практически равноудаленно

эмоции. Погружения на внешней стороне дали больше разнообразия: множество рифовых акул, груперы, «хирурги», «бабочки», луцианы, красивая мурена мраморного окраса, пара черепах... Ощутимое течение не позволяло расслабиться — приходилось постоянно контролировать ситуацию. Правда, на глубине более 30 м оно заметно ослабло, но и прозрачность воды здесь оставляла желать лучшего: видимость не более 18–20 м. Под конец погружения, длившегося более полутора часов, к нам подоспели четыре достаточно крупных дельфина, чем немало порадовали.

После погружения мы отвели стряпню Стивена и Рона, которые во время перехода наловили некрупных тунцов с борта, и теперь приготовили их с другими дарами моря. А к вечеру мы уже достигли рейда Теахупо, где встали на якорь в виду берега, у обширного барьерного рифа. В красивой лагуне мы совершили два ночных дайва и один — ранним утром. Как раз тогда на глубине около 20 м мимо нас пронеслась крупная рыба длиной около 3 м. Полагаю, это была тигровая акула — хищник опасный, но все произошло настолько быстро, что никто толком не успел ничего понять.

Но вот подняты грот и стаксель, и наш курс проложен к соседнему с Таити острову Мурее. К слову, вокруг Таити есть несколько старинных рэков (затонувших кораблей или иных объектов, от англ. wreck — кораблекрушение) разных времен, только мы решили воздержаться от подобных погружений, поскольку всех нас больше привлекала естественная красота дикой природы.

ОСТРОВ МУРЕА

Глубокой ночью, пройдя по приборам 65 миль от Теахупо, мы достигли берегов Мурее, где барьерный риф проходит почти в миле от берега. Наутро освещенный ярким солнцем остров предстал во всем своем великолепии. Ближайший к Таити и сильно уступающий ему размерами, Мурее — один из наиболее посещаемых туристами островов: кроме нескольких отелей, здесь действуют и туристический, и дайв-центр.

У берега уже стояли три яхты, и мы решили искать более уединенное место, тем более что провизии хватало. Мы двигались вдоль берега, с внешней стороны рифа в лавировку из-за прижимного ветра. Наконец по правому борту показался широкий проход в рифе, соединяющий океан с лагуной, где на берегу расположились деревеньки Ваианае и Атиха.

И снова мы отправляемся на погружения в надувной лодке. Вода — наипрозрачнейшая, такого насыщенного лазурного цвета я не видел еще нигде. А палитру цветов под водой просто невозможно представить! Что-то подобное было на Фиджи, но те «сады» совсем другие, здесь же они зеленые, перламутровые, красные, бордовые... И, что особенно приятно, никаких признаков присутствия человека! Сотни цветастых рыбок... Едва мы начали погружение, они попрятались, но вскоре жизнь потекла своим чередом. На одной из песчаных отмелей две акулы гоняли стаю каких-то рыбешек. Вообще акул здесь хватает: черноперые, белоперые, лимонные, серые. Много и скатов — целое семейство их проплыло мимо нас.

Западная оконечность острова примечательна несколькими комфортабельными отелями и двумя островами-моту (спутники центрального острова атолла): Фареохи и Тиакхера. Оставив яхту на внешнем рейде, мы отправились в самую, пожалуй, красивую лагуну острова. В проливе

Лодка с туристами около моту в проливе между островами Тахаа и Раитеа.

На следующей странице:
Остров Тахаа — вид с лагуны.

Обитатели подводного мира.



между островами течение довольно сильное: словно трамвай, оно провозит ныряльщиков вдоль стенок рифа, мимо невероятного разнообразия флоры и фауны. Следующим утром на внешней стороне рифа случилась встреча с тигровой — теперь уже без сомнения! — акулой. Рыбина длиной 3,5 м задумчиво проплыла мимо, не проявив к ныряльщикам ровно никакого интереса (чего нельзя сказать о нашей компании). За полтора часа кроме нее и еще двух десятков рифовых акул мы повстречали мант, серых скатов, черепах, огромных рыб-хирургов, несколько групперов, стаю луцианов: похожие на уличных торговцев, они бесцеремонно атаковали дайверов, выпрашивая угощение.

Планируя экспедицию, мы рассматривали разные места захода. Архипелаг не слишком насыщен островами, расстояния между ними достаточно большие, и первый этап решено провести по местам, популярным среди туристов. Дэйв дает команду поднять паруса, и мы курсом на запад направляемся к одному из самых посещаемых островов архипелага Общества — острову Хуахин. На преодоление 230 миль ушло более суток. За это время погода несколько раз менялась: ветер то стихал, то усиливался, менял направление, заставляя и нас менять курс.

ХУАХИН И ТАХАА

Хуахин — островок со сложной береговой линией, уступающий по площади не только Таити, но и Муреа. Изрезанный риф с множеством проходов, обширные лагуны и крохотные бухты в сочетании с зелеными склонами гор производят сильное впечатление. Пройдя узким каналом, мы оказались в укрытии от океанских волн. Для обитателей прибрежного отеля наш визит был обставлен как посещение героев-мореплавателей, совершающих

кругосветку. Что ж, пусть так... На берегу ждала группа людей в национальных костюмах, и нашу команду тотчас окружили вниманием. В отдалении играла национальная музыка, зажгли факелы... Вечером отель шумел от мощной вечеринки — подобное случается здесь, думаю, регулярно. Такова жизнь курортных уголков, пусть и отдаленных от цивилизации.

Вода в окрестных водах ощутимо холоднее — всего +21–24 °С против +28 °С у мыса Венюс или рифа Вариарару. Течение разное, весьма сильное на внешних стенках. Видимость тоже нестабильна: в одном месте не превышает и 15 м, в другом идеальная. Подводный мир напоминает окрестности Таити, но его обитателей заметно меньше. Зато во внутренних лагунах жизнь кипит: множество пестрых рыбок, колонии ежей, на песчаном дне встречаются яркие морские звезды.

Утром в деревушке мы пополнили запас воды и провизии, купили фруктов и сувениров (здесь охотно принимают доллары), а около полудня покинули Хуахин курсом NWW к Тахаа, одному из островов-«близнецов».

Два острова, разделенных проливом, находятся в северо-западной части архипелага на достаточном удалении от Таити. Раитеа расположен южнее, Тахаа, к которому мы подошли, — севернее. Острова называют «близнецами», но они не слишком похожи. Особенность Тахаа — обширный риф, состоящий из множества островов-моту, на которых располагаются отели и популярные у туристов пляжи. Обогнув восточную оконечность

*В одном из коралловых садов
мы увидели необычайно
красивого «ангела»*

ПУТЕШЕСТВЕННИКИ ПОНЕВОЛЕ

Полинезию предположительно заселили 2–4 тысячи лет назад приплывшие на каноэ выходцы из Азии. Заблудившиеся в океане хрупкие немореходные суденышки прибывало волей случая к какому-нибудь острову, откуда уже не было пути назад. Путешественник Тур Хейердал придерживался теории колонизации островов Тихого океана коренными народами Южной Америки и решил доказать это своей экспедицией на бальсовом плоту «Кон-Тики». Однако археологические исследования последних 50 лет доказали необоснованность его выводов, с чем согласился и сам Хейердал.

Полинезию населяют более двух десятков народностей (маори, тонганцы, мангарева, рапануицы и др.), говорящие на родственных языках, благодаря чему жители, например, Таити и Гавайских островов понимают друг друга, несмотря на разделяющее их огромное расстояние. Полинезийцы изначально жили большими патриархальными семьями и общинами; в наиболее развитых районах (Тонга, Таити, Гавайи, Самоа) складывались примитивные государства. Процесс этот не всегда шел мирно: в XVIII–XIX вв. за остров Тахаа велись кровопролитные войны между королями Бора-Бора и Раитеа. В колониальный период самобытная культура островов была основательно разрушена, началось проникновение европейских языков. Сегодня больше половины полинезийцев пользуются родными языками только при традиционных обрядах и в торжественных случаях.



WATERHOUSE

ADMIRAL

КЛУБНЫЙ ДОМ НА БОЛЬШОЙ ВОДЕ

Подробности
на обороте
АКЦИЯ

РЕКЛАМА



ПРОДАЖА АПАРТАМЕНТОВ НА БОЛЬШОЙ ВОДЕ

Представляем Вашему вниманию новый комплекс бизнес-класса
ADMIRAL WATERHOUSE — клубный дом для любителей яхт
и водно-спортивной техники!

- Двухуровневые пентхаусы и апартаменты свободной планировки
- Панорамные виды на парусники и корабли
- Дизайнерская отделка лобби и холлов
- Собственный фитнес-центр, салон красоты, магазин, прачечная
- Центральное кондиционирование
- Лифтовые кабины Монте-Карло производства Wittur (Германия)
- Охраняемая территория с видеонаблюдением

В Вашем распоряжении - благоустроенный яхт-клуб с пляжами,
бассейнами, ресторанами, пристанью, стоянками
для катеров и яхт и др.

2 км
от Москвы

Срок сдачи 2013 г.
ФЗ-214

ООО «Адмирал Бич Отель»
Проектная декларация от 26.04.2012 г.
размещена на сайте www.bazkar.ru

ШВАРТУЙ ЯХТУ РЯДОМ С ДОМОМ!

+7 495 227-72-71 | www.admiral-house.ru

КУПОН ✂ ПРИ ПОКУПКЕ АПАРТАМЕНТОВ — ГИДРОЦИКЛ В ПОДАРОК!

АКЦИЯ



Предъявите данный купон при покупке апартаментов — получите гидроцикл в подарок!

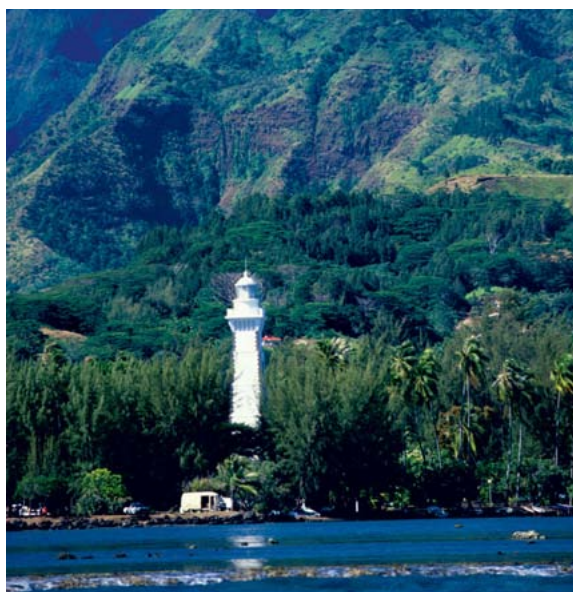
Акция проводится до 1 июля 2013 года.

Информация об организаторе акции, о правилах ее проведения, количестве подарков по результатам акции, сроках, месте и порядке их получения по телефону 8 495 227-72-71



МНОГО ОСТРОВОВ

Термин «Полинезия» (множество островов) впервые в 1756 г. ввел французский писатель Шарль Бросс; поначалу это обозначение применялось ко всем островам Тихого океана. 70 лет спустя путешественник и океанолог Жиль Дюмон-Дюрвиль ограничил это понятие, введя термины «Меланезия» и «Микронезия». Сегодня Полинезией называют более тысячи островов центральной части Тихого океана, расположенных внутри треугольника, вершинами которого являются Гавайские острова, Новая Зеландия и остров Пасхи. В Полинезию входит более 20 архипелагов, являющихся как независимыми государствами (Тувалу, Тонга, Самоа, Вануату, Кирибати), так и заморскими территориями различных стран. Французская Полинезия включает острова Общества, Туамоту, Тубуаи и Маркизские острова. США владеют Гавайскими островами и Восточным Самоа, Новая Зеландия — островами Кука, Ниуэ и Токелау. Чили принадлежит остров Пасхи, а Великобритании — остров Питкэрн; в 1790 г. на нем оказались девять мятежников с корабля «Баунти». Сейчас на острове проживает всего 67 человек, а общее население Полинезии составляет около 1,2 млн. человек. Основная статья их дохода — туризм, пожалуй, самый дорогой в мире.



острова, возле рифа мы повстречали 47-футовый катамаран под флагом США с кучей оживленных туристов на палубе. Когда подошли ближе, причина оживления стала ясна: в водах у рифа резвился горбатый кит. И не один: вместе с китом, по всей видимости, самкой, пускал фонтанчики крупный детеныш.

Тут уже началась суeta и у нас: мы спешно нацепили снаряжение и попрыгали в воду. При сильном течении видимость была отличная; благодаря хорошему освещению силуэты китов различались уже с расстояния 45–50 м. Самка с китенischem периодически опускались на глубину и спустя короткое время снова поднимались к поверхности. Их танец продолжался около получаса, после чего киты начали удаляться, постепенно погружаясь все глубже.

Там же, в море, мы подошли к американскому катамарану. Оказалось, его команда совершает переход из Сан-Франциско в Сидней и большая часть пути уже позади. Ребята попались весьма активные: спустя всего час на абсолютно диком пляже появились тенты, генератор и зазвучала музыка. Какая все-таки разница в менталитете! Пока мы прогуливались по берегу лагуны, купались и помогали с обустройством лагеря,



часть команды катамарана занялась игрой... в бейсбол. Вот уж действительно забавная нация! Находясь на полуобитаемом острове, на совершенно диком пляже с белым и удивительно мелким песком, среди зарослей кокосовых пальм, они просто играли в бейсбол...

В режиме «On the beach all my life» мы провели двое суток. За это время несколько раз посетили близлежащие рифы, занимались снорклингом в лагуне и дважды погружались на внешней стенке. Именно эта часть рифа особенно интересна. Стена практически отвесно уходит на сотни метров в глубину, течение довольно ощутимое. Обитателей здесь не так много, но все отличаются внушительными размерами. Особенное наше внимание привлекли лимонные акулы, проявившие удивительное дружелюбие. Эти морские хищники были похожи на ластящихся дворняг, только угощения для них мы не взяли, а они, по всей видимости, именно его и выпрашивали. Встретили и восьмиметровую китовую акулу, оказавшуюся на удивление подвижной. Около 40 минут пятнистая красавица крутилась возле рифа, а после развернулась и удалилась в океан.

6-8
ИЮНЯ

Самарская область, г. Тольятти
территория яхт-клуба "Дружба"

VOLGA boat show

- яхты и катера, моторы и оборудование,
- водный спорт, яхтенные услуги,
- продукция класса "LUXE",
- и многое другое

www.volga2013.ru

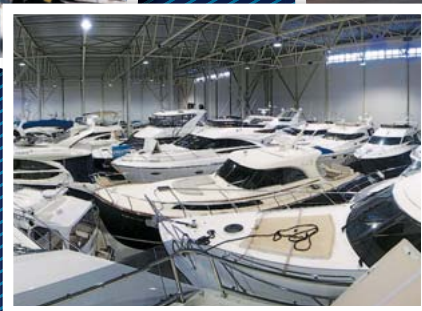
РЕКЛАМА

ПОРТ ДУБРОВКА



Мы сохраняем
Вашу мечту

СВЕТЛОЕ, ТЕПЛОЕ, ПРОСТОРНОЕ ОБЩЕЖИТИЕ ДЛЯ КАТЕРОВ И ЯХТ



WWW.PORTDUBROVKA.RU • INFO@PORTDUBROVKA.RU

187340, РОССИЯ, ЛЕНИНГРАДСКАЯ ОБЛ. КИРОВСК, НАБЕРЕЖНАЯ УЛ., 20 Б
+7 (812) 96-390-96, +7 (812) 318-14-50, +7 (812) 430-25-02

РЕКЛАМА



На предыдущей странице:
Грозовые облака над горами
(Таити, в районе деревни
Теахупо).

Маяк на острове Таити.

Флаг Французской Полинезии
на фоне круизной яхты.

Вверху:
В море с попутным ветром.

КРАСОТА НЕЗЕМНАЯ

Нам предстояло пройти около 100 миль, чтобы достичь берегов одного из самых живописных мест на земле, удостоенного множества эпитетов от мореплавателей и путешественников — всех тех, кто в разное время оказывался на берегах острова Бора-Бора. Ветра было мало; вернее, сначала он дул, позволяя двигаться со скоростью 12–14 узлов, но на полпути «вентилятор» выключили, и скорость упала — сперва до пяти, а после и вовсе до трех узлов...

Мы ковыляли всю ночь в полной темноте, лишь свет луны и мириады звезд позволяли понять приблизительную границу между небом и землей. С рассветом ветер усилился, и вскоре мы увидели очертания острова, два примечательных массивных холма, окутанных утренней дымкой. Каналом яхта прошла под защиту рифа, и мы оказались в невероятном по красоте месте с удивительно прозрачной водой. По левому борту поднимались огромные волны, справа зеленели склоны, а по курсу виднелись бунгалы с крышами из пальмовых ветвей. Этот курорт и был нашей целью. Постояльцев оказалось совсем немного, и никто не проявил на этот раз к нам особого интереса.

Планируя экспедицию, мы рассматривали разные места захода

Лагуны Бора-Бора причисляют к самым красивым местам на планете. Поражающее воображение разнообразие кораллов, диковинных ярких рыбок, серые скаты и манты, «хирурги», «носороги», «попугаи»... На внешних стенках рифа много барракуд и акул-молотов. На песчаных мелях — колонии морских ежей, разного вида и размеров звезды... До этого я считал, что такого разнообразия подводного мира, как в Юго-Восточной Азии, нет нигде. Оказалось, есть — и еще какое! Бора-Бора — один из наиболее посещаемых островов архипелага, сюда заходят океанские лайнеры, однако это не мешает острову сохранять первозданную красоту.

Спустя три дня, ранним утром, *Blue Rain* покинула причал и взяла курс на северо-запад. Два зеленых острых холма еще долго красовались за кормой яхты, а нас ждал переход в 350 миль до соседнего архипелага Туамоту, целиком состоящего из коралловых атоллов... **МВУ**



Privateer Trawler 60

Privateer Pilot 49

Privateer Trawler 52

Silverline Trawler 1500

Privateer Elegance 43

PRIVATEER SILVERLINE YACHTS

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

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

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

23 26.05.2013

МЕСТО ПРОВЕДЕНИЯ: Ресторанно-отельный комплекс - яхт-клуб
«Червона Калина»
г. Киев, пр-т Генерала Ватутина (парк Дружбы Народов)

IBYSS

INTERNATIONAL BOAT YACHT SHOW

МЕЖДУНАРОДНАЯ ДЕМО-ВЫСТАВКА КАТЕРОВ И ЯХТ

Организаторы выставки:



Генеральный
информационный
партнер выставки



Контактные телефоны: (044) 461 9390, 490 6203,

e-mail: ibys@kmya.kiev.ua www.ibys.info

Информационные
партнеры:





В МОРЕ — ЗА СЧАСТЬЕМ

«Хорошо было чувствовать себя частью экипажа этого неуязвимого корабля, скользящего по винноцветному морю. Окруженный со всех сторон водой, смыкающейся, куда ни посмотришь, с небом, он задумывался об огромном мире, лежащем за морем, и о возможностях, которые тот сулит ему».

Дэниел Уоллес, «Крупная рыба»

Текст **Ольга Селезнева** Фото **Денис Бышовец**





Почти всякая славная история непременно заканчивается свадьбой. Эта, которую рассказала нам одна влюбленная пара, со свадьбы началась и оказалась не столь уж невероятной сказкой. Но пусть они сами расскажут обо всем: море умеет дарить подарки — нужно только не бояться их брать, иногда отказываясь от привычного хода вещей.

РИСУЕМ КАРТИНКИ

Море в нашей жизни занимает, пожалуй, даже слишком много места. Мы оба — водные знаки по гороскопу, дайверы, много ездим, любим острова. Дома — целая коллекция раковин, кораллов и прочих морских раритетов. Естественно, когда возник вопрос о свадьбе, никто не сомневался, где это все произойдет. Правда, у нормальных людей сначала ЗАГС, потом банкет, а после — свадебное путешествие. Ну а мы просто начали с другого конца, потому что сначала собирались подать сигнал Небесам, а уж потом — строгой женщине с начесом и красной лентой через плечо.

Так уж вышло, что состояние и эмоции у нас всегда в картинках: «А вот, представляешь, там... на рассвете, еще озноб от недосыпа... темный остров, горят костры, свечи...» И так плавно раскрашиваем всю церемонию: вот мы стоим

в воде; шатер... а где он? А если мы кольца в воду уроним? Попутно выясняется, что капитан, когда судно находится в море, имеет все полномочия на заключение актов гражданского состояния записью в судовом журнале. Да, мы в курсе, что это не принимается российским законодательством, но это не так уж и важно — в ЗАГС сходим, когда вернемся в Москву. Важно то, что между нами произошло, поэтому пусть так и будет. Необитаемый остров? Отлично! А яхта? Только самая невероятная! А маршрут с островами?

ТАИНСТВЕННЫЙ ОСТРОВ

Сразу стало понятно — традиционные «райские» маршруты не подходят. Сейшелы, Мальдивы... Туда мы ездим и так довольно часто, а нужно что-то дикое, первозданное, романтическое. Глобус немаленький, поэтому сразу ввели несколько ограничений, чтобы сузить масштабы поиска. Первое, — чтобы гости смогли долететь прямым рейсом. Второе: небольшая разница во времени, чтобы не мучиться неделю, борясь со сном. Сразу отпали Карибы и Французская Полинезия. Третье пожелание — нетронутая



ДИЗАЙН

45-метровая *Big Fish*, построенная в Новой Зеландии на верфи McMullen & Wing по проекту дизайнера Грегга Маршалла, — новое поколение экспедиционных яхт, где сочетаются мореходные качества судов типа *Explorer* с роскошными интерьерами и высочайшим уровнем комфорта на борту. Чего стоит только мастер-каюта, занимающая верхнюю палубу целиком! А «общественные» зоны яхты — главный салон или столовая — вполне могут дать фору и более крупным суперяхтам

Яхта Big Fish — новое воплощение идеи романа и фильма «Крупная рыба»



На странице слева: Возможности *Big Fish* позволяют не только забираться в самые отдаленные и дикие уголки планеты, но и интересно проводить там время. На борту собрана впечатляющая коллекция водных игрушек: тендеры, каяки, оборудование для дайвинга и многое другое.

Вверху: *Big Fish* — одна из немногих яхт в мире, где дамам не запрещается носить шпильки, благодаря специальному покрытию палубы Stone Decking Systems из натурального камня.

В центре: Путешествие на яхте было и остается лучшим способом достичь таинственных, нетронутых цивилизацией островов, сбежав от суматошного мира.

природа: с этим вообще проблема. Наконец, четвертое — хорошая погода без дождей и ветров. На этом этапе из лонг-листа исчез остров Борнео с его фантастической природой и постоянными ливнями. Список неумолимо сжимался до тех пор, пока в нем не остались лишь две позиции: Шри-Ланка и Бирма, она же Мьянма. Последняя — закрытая страна, куда так просто не попадешь. Раньше было совсем нельзя, теперь немножечко можно, значит место точно нетронутое. Там нет яхт, нет дайверов, только рыбаки.

ЯХТА

Роман американского писателя Дэниела Уоллеса «Крупная рыба» вдохновил режиссера Тима Бертона на отличный одноименный фильм. Продолжением истории стала яхта *Big Fish*: владелец, хорошо знакомый с писателем, решил по-своему увековечить эту историю. На нее мы и наткнулись, листая как-то с утра в постели яхтенный журнал. Лежим, читаем, как у нее все устроено, что на палубах, какой запас хода... Раньше нам доводилось бывать на яхтах, но это были в основном дайвботы, хотя среди них тоже встречаются шикарные. Но здесь — новое поколение экспедиционных яхт, да еще и luxury! Тут же интервью с представителем агентства — девушкой, которая впоследствии сыграла ключевую роль в организации путешествия... — *Big Fish*? Совершенно невозможно. У лодки

другие планы, маршрут расписан на год, и с этим ничего не поделаешь.

Начинаем искать другую — набирается дюжина, но все то очень большие, то слишком старые, то некрасивые, то идут не туда. Впрочем, сигнал на Небе, видимо, уже был принят, потому что после паузы выяснилось: каким-то чудом *Big Fish* меняет маршрут и готова идти в воды Бирмы. Сорок пять метров — длина очень правильная. Мы видели разные лодки, маленькие и огромные, но *Big Fish* оказалась идеальной и по длине, и по числу кают (на 10 человек), и по размерам мастер-каюты: она занимает всю верхнюю палубу. У вас собственный aft deck с шезлонгами и массажным столом. Плюс полная изоляция от мира — такова система «коммуникации» на борту. Яхта невероятно эстетична; стиль — элегантный и брутальный одновременно. «Фишкой» *Big Fish* является каменный пол: палубы облицованы светлым гранитом, похожим на тик. Вроде бы это создает массу проблем, когда яхта идет во льды (она экспедиционная и ходит там часто), все замерзает, скользко... Кто его знает, как там во льдах, но в тропиках это изумительно. Плюс — по такому покрытию можно ходить на шпильках: девушкам нравится, и светский уровень сильно повышается. На «тиковых» вечеринках все в шортах, босиком, а то и голые по пояс, а тут — вечерние платья, смокинги... Совсем другая история!



БИРМА

Когда-то власть в этой стране захватили военные, сухопутных туристов понемногу пускали, яхты — нет. Только недавно, в 2012 году, начались какие-то изменения. Но и сейчас нельзя сказать, что можно всё. В континентальной Бирме, например, есть три вида дорог: зеленые, желтые и красные. По зеленым туристы могут передвигаться спокойно. На желтых за вами будут следить местные спецслужбы: вы едете на машине, к вам в хвост пристраивается другая, чтобы наблюдать, куда вы направляетесь. На красных вас точно арестуют. Если на зеленой дороге туристов защищают от бирманцев, то на красных — Бирму от интервентов. Там до сих пор чувствуют угрозу от иностранцев.

Все оформление начинается заранее: месяц уходит на получение разрешений, бирманских виз. Разрешениями для яхты занимался капитан Уинстон, и сначала нас поставили перед фактом, что яхту постоянно будет сопровождать бирманский патрульный катер — как на той самой желтой дороге, только в море.

— И как нам праздновать и радоваться под таким присмотром? Как же романтика и уединение?

— Не волнуйтесь, вы его даже не увидите. Он будет «на расстоянии бинокля» следить, как вы соблюдаете маршрут.

Потом нашлось более простое решение. На борту *Big Fish* появился бирманский «особист», как мы его называли. Он записался в команду матросом — делал обычную работу, не мешал и даже помогал:

обеспечивал безопасность, говорил какие-то волшебные слова, когда нам требовалось приватно понырять. Он первым отправлялся на тендере к рифу, а мы только видели, как включаются моторы и рыбаки разлетаются кто куда. Вот так он и решал все вопросы.

МАРШРУТ

Вышли с Пхукета. Пару дней ныряли на территории Таиланда, обошли несколько островов, а на третий день пришли в Катонг — маленький городок, первый в Бирме после границы с Таиландом. Уладив там все формальности, пошли на север. Вечерами высаживались на пляжах, устраивали вечеринки, готовили еду, исследовали бухты. Дайвинг в Бирме фантастический! Есть дайверы, которым нравятся «стенки», есть те, кому нравятся затонувшие корабли или глубины. А в Бирме — просто нетронутый подводный мир: акулы, даже редкие леопардовые; рыбы двухметровой длины, каких мы нигде не видели; непуганые каракатицы — на Мальдивах они обычно скрываются, зная повадки бестактных дайверов, обожающих вторгаться в их личную жизнь. Даже камеру взяли, чтобы посмотреть, как они друг



МОРСКОЕ ПРАВО

Когда судно находится в море, его капитан имеет право и даже обязанность фиксировать акты гражданского состояния, хотя его право регистрировать браки совсем не очевидно. Дело в том, что это право распространяется на ситуации исключительные и безотлагательные, каковой свадьба обычно не является. Поэтому, в соответствии с законами большинства стран, простой записью в судовой журнал не обойтись — придется позже регистрировать брак и на суше. Но так ли важна бумага, как возможность произнести слова любви не в формальной обстановке государственного учреждения, а там, где хочется?

*Для свадьбы капитан
наметил три острова и уже
на месте выбрал идеальный*



На странице слева:
Свадебная церемония по бирманским обычаям началась еще до рассвета, на песчаном пляже острова Нгаман.

На этой странице, вверху и в центре:
После церемонии — романтический завтрак на берегу в ожидании прибытия буддийских монахов, которые не могут покидать монастырь до восхода солнца.

Внизу:
Ни одна свадьба по бирманской традиции не обходится без присутствия буддийских монахов, читающих молитвы в ходе специального 40-минутного ритуала.



за другом ухаживают, как появляется еще один самец и начинается сражение за самку. Возле скал — вереницы ракушек каури (в других местах туристы их давно выгребли). Рыбы не пугливые: у них нет страха человека — подходят к маске в упор. Снорклинг тоже фантастический: пока дайверы уходят на глубину, у скал, торчащих из воды, можно увидеть не меньше интересного.

Для церемонии свадьбы капитан наметил три острова, чтобы уже в процессе решить, какой подойдет идеально. Играла роль погода, плюс нужен был пляж для осуществления задуманного. И этот пляж в нужный момент не должен был оказаться под водой во время прилива.

Еще в Катонге состоялась финальная примерка костюмов. Мисс Су, представитель бирманских властей, следила за тем, чтобы все было по правилам, раз уж мы собрались тут жениться. Мы-то в наших романтических картинках видели себя по колено в воде в белом платье и смокинге с подвернутыми брюками.

— Не годится! Не соответствует традициям! Переодеваться на острове будет негде, вы должны быть в саронгах, — была непреклонна представитель московского агентства. Убедила. Мерки сняли еще на родине, в Москве, а через час после финальной примерки в Катонге привезли готовые костюмы.

НА РАССВЕТЕ

Выбор пал на остров Нгаман — это местное его название, что в переводе означает «Акулий





остров». Капитан Уинстон и сотрудники агентства проделали огромную работу, которая шла несколько недель и была вроде не видна, пока в финале не выяснилось, что устроено и согласовано абсолютно все. Даже заранее отсыпали нужное место для церемонии в джунглях белым песком.

С монахами все тоже, как обычно, началось с каких-то набросков, картинок, ярких пятен. Нужна была торжественная обстановка: рассвет, горят факелы, выхватывая из темноты лица людей, какая-то этническая музыка, песнопения... Стоп! Монахи в терракотовых одеждах. Хотите? Привезем! Оказалось, что дело не в нашем хотении — по местным традициям монахи должны были быть обязательно.

А вот костры не удалось согласовать — ветер в ту ночь был слишком сильный. Вместо этого украсили весь пляж свечами. Встать утром и пойти в ЗАГС — совсем не то же самое, что затемно оказаться на затерянном острове, где горят огни, дует теплый ветер, где вы ступаете на песок, в теплую после ночи воду.

На рассвете, стоя в воде, обменялись в шатре кольцами. До сих пор в ушах звучат слова нашей самой главной клятвы. Потом шампанское и завтрак, а потом уже монахи... Выяснилось, что

Капитан Уинстон проделал огромную работу, которая шла несколько недель

они не могут провести ночь вне стен монастыря, поэтому их привезли на рассвете, после восхода солнца. Сорок минут молитвы, в течение которой супруги медленно-медленно из серебряных чайничков льют воду в чашки и потом делают из них глоток.

Для самих монахов это тоже праздник — некоторые впервые за несколько лет увидели европейцев. Радовались, как дети, фотографировались со всеми, у одного почему-то оказался четвертый iPhone. Потом — погружение на риф со статуей Будды — подарком команды: она станет основой для новых кораллов. Ну а в финале дня — вечеринка на яхте уже по европейским традициям: смокинги, вечерние платья, салют, традиционный танец жениха и невесты... В конце концов, мы его долго репетировали!

КАПИТАН СВЯТЫХ ВАЛЕНТИНОВ

С капитаном Уинстоном нам точно повезло — этот неисправимый романтик стал одним из главных действующих лиц церемонии. Наряду с романтикой, были у него еще торжественность, ответственность и капитанское чувство юмора. Если уж для засвидетельствования брака и нужен третий человек, то вот именно такой, как Уинстон, а не представитель ЗАГСа. Немало людей поспособствовало нашему союзу, но он точно был главным из этих Святых Валентинов.

На церемонии вся команда блистала в парадной форме — они не всегда ее носят, но по такому



КАПИТАН

Big Fish всегда везло с гостями, ценящими дух приключений, поэтому мы не удивились, услышав о Бирме.

Сначала это был обычный для медового месяца запрос: пикник на острове, праздничный ужин при свечах на борту... Постепенно наша переписка становилась оживленнее: «пикник» был уже в прошлом, уступив место куда более амбициозным планам, требующим стратегического подхода. Это тот случай, когда тяжелая работа вкупе с везением рождает шедевр. Через полмира знакомая пара, работавшая когда-то в Бирме на жемчужной ферме, прислала мне фотографии таинственного острова, уверяя, что это будет идеальное место для свадьбы. Несложно понять, почему мы все чувствовали себя так, будто снимаем фильм, а закончив его, сразу примемся за сиквел. Думаю, мы лишь прикоснулись к началу прекрасной истории, в которой героям предстоит написать еще немало глав и пережить множество приключений.



На этой странице, сверху: Команда *Big Fish* подошла к организации традиционных мальчишника и девичника весьма серьезно, заранее и втайне ото всех подготовив костюмы и собственную «программу».

В центре и внизу: Парадная вечеринка в платьях и смокингах на борту *Big Fish* прошла безупречно: ужин с шедеврами от шеф-повара, запуск китайских фонариков, танец жениха и невесты и, конечно, неменный свадебный торт!

случаю капитан достал. Команда — 10 человек — интернациональная: Великобритания, Канада, Дания, Бразилия, Австралия, ЮАР, Таиланд... Все время хотелось спросить капитана, как ему удалось спаять их в единый организм. Полное взаимопонимание и взаимовыручка. Берутся за любую работу и делают ее слаженно. Спят по 3–4 часа в сутки, пока гости на борту.

Отдельное восхищение — шеф-повару, которому доводилось кормить английскую королеву. Его мастерство достойно всех мишленовских звезд! Уезжая, мы своими руками сделали ему сертификат, где пять мишленовских звезд заменили на пять голубых «наutilusов».

Конечно, сказать спасибо нужно всем и каждому, в том числе за то, что они держали втайне от нас: на традиционные мальчишник и девичник накануне свадьбы все заявили в заранее где-то добытых маскарадных костюмах. Может, у них на борту секретный склад, откуда в нужный момент извлекается именно то, что надо?

Расставание было в слезах и с уверенностью, что точно вернемся сюда — лет через десять, а может и пять. И обязательно на *Big Fish*. Сказки случаются с теми, кто в них верит. И любовь, пожалуй, самая сказочная из всех сказок. Праздник любви в голубых водах Андаманского моря — так эта история закончилась и началась одновременно. И как пишут в конце каждой истории: продолжение следует. Потому что «Большая рыба» живет в каждом романтике. И следовать за ней — значит идти своим собственным маршрутом, повинаясь воле сердца. **МВУ**





ЧИСТАЯ КРАСОТА

Дебютировавшая в начале года Princess 82 готова к своей первой навигации. Если вы еще не успели увидеть эту яхту, спешите хотя бы прочитать о ней.

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

Британцы почти всегда берегут свои мировые премьеры для домашних боат-шоу. Вот и новинка от Princess Yachts — флайбриджная Princess 82 — впервые была показана публике не на огромном boot Duesseldorf, куда съезжается чуть ли не вся яхтенная Европа, а в рамках более камерного London Boat Show. Достаточный повод рассказать об этой яхте поподробнее.

КОНСТРУКЦИЯ И ДИЗАЙН

Как и все новые модели Princess, 82-я отличается классическим, но весьма выразительным дизайном. Ничего лишнего, вычурного — только сильные, чистые линии, все как одна сходящиеся к носу: кажется, именно этот прием позволяет создать впечатление движения и даже полета от яхты, стоящей на якоре или у причала. Уже зарекомендовавшая себя прогрессивная технология вакуумного формования, не так давно внедренная в производство, позволяет добиваться оптимального сочетания прочности и веса глиссирующего корпуса типа «глубокое V». Поэтому, несмотря на внушительные размеры (фактическая длина — чуть более 83 футов),

Princess 82 получилась легче основных конкурентов, и при равной мощности двигателей (возьмем здесь популярные Caterpillar C32 по 1723 л.с.) выдает максимальную скорость 34 узла — на 2–5 узлов выше усредненных показателей в классе.

Непрерывное, «двухъярусное» остекление делает надстройку визуально легкой: даже наличие немаленького флайбриджа не мешает воспринимать яхту больше как спортивную лодку, а не плавучую виллу солидных габаритов. Впрочем, впечатление это не только визуальное: профиль яхты действительно максимально сглажен, что положительно сказывается на аэродинамических качествах — и это еще один фактор, заметно влияющий на скорость. Ну, о скоростных характеристиках чуть позже, а пока посмотрим, чем Princess 82 может похвастаться внутри.

*Скорость Princess 82 выше
обычных показателей
в классе*



ИНТЕРЬЕР И ПЛАНИРОВКА

Один взгляд на планировку главной палубы позволяет понять, что здесь капитально позаботились о приватности владельца судна и его гостей. Да, открытого пространства очень много, при этом функциональные зоны, где работает экипаж, могут быть полностью изолированы от жизненного пространства пассажиров. В носовой части расположена ходовая рубка с двухместным постом управления и собственным мини-салоником; сразу за ней — камбуз; при этом оба помещения располагают собственными выходами на палубу правого и левого борта, а от салона отделены сдвижными дверями.

Столовая, как обычно, занимает центральную часть палубы, ближе к камбузу. Стол на 8 человек сдвинут к левому борту, а в секции шкафов вдоль правого борта спрятан бар с холодильником и отделением для бокалов. Всю кормовую часть салона занимает гостиная с диванами, кофейным столиком и медиацентром. Продолжением этой зоны отдыха становится открытая площадка кормового кокпита. Здесь все традиционно: кормовой диван и стол образуют еще одну обеденную зону. Пара рундуков симметрично расположены возле швартовного оборудования, здесь же — раковина для мытья рук после работы с кранцами и веревками. По правому борту — лестница на флайбридж, рядом — дверь в каюты экипажа и моторный отсек. Впрочем, в эти помещения можно попасть и с купальной

Непрерывное остекление дает много дневного света

платформы, просторной, с гидравлическим приводом уже в стандартной комплектации.

Одна из дверей в транце скрывает кормовой рундук; другая ведет в помещения команды и не только. Есть две версии планировки этой кормовой зоны. Базовый вариант подразумевает двухместную каюту экипажа, совсем не тесную, снабженную иллюминатором и вместительным гардеробом, а также подсобное помещение со шкафами. Помимо этого, здесь предусмотрен комфортабельный санузел, а в холле, где дверь в моторный отсек, стоит стиральная/сушильная машина. Опциональные варианты — заменить подсобное помещение на вторую двухместную каюту (если нужно больше помощников на борту), либо на собственный небольшой салон для команды с диваном, обеденным столом и мини-камбузом. Команда, поверьте, будет вам благодарна, особенно если вы предпочитаете долгие походы.

В пассажирские каюты проходишь по главной и единственной лестнице-трапу из салона. Это хорошо: сложная планировка с многочисленными трапами — верный способ зря потратить жилое пространство. Мастер-каюта традиционно располагается на миделе, в самой широкой части корпуса. Просторная, с большими панорамными окнами, эта каюта наделена отдельной гардеробной

Вверху:

Верхняя палуба спланирована таким образом, что салон и столовую можно полностью отделить от рубки и камбуза. В декоре представленной яхты использованы аксессуары и материалы Missoni.

На странице справа, вверху:

Огромные бортовые иллюминаторы, высокий подволок и большая площадь делают мастер-каюту очень светлой и просторной — не только визуально, но и фактически.

В центре:

Каюты для гостей. По желанию, отдельные спальные места можно снабдить сдвижным механизмом.

Ванная комната носовой VIP-каюты.



МАСТЕР - КАЮТА

Мастер-каюта остается весьма просторной, несмотря на то, что к большой двуспальной кровати добавлены обширный стол с ящиками и потайным зеркалом по левому борту и зона отдыха по правому. Кроме того, здесь есть отдельная гардеробная комната

и внушительных размеров санузлом, где есть... ванна. Кстати, опционально сюда можно добавить еще и биде — места хватит.

VIP-каюта располагается, как ей и положено, в носу: достойные размеры, большой санузел и вместительный гардероб в наличии. Еще две гостевые каюты расположены по левому и правому бортам. Первая оборудована большой двуспальной кроватью; вторая — раздельными спальными местами, но опционально их можно снабдить сдвигающим механизмом. Санузлы у каждой каюты, разумеется, собственные.

Лобби нижней палубы, куда выходят двери кают, имеет практичную «начинку»: шкаф для хранения чемоданов и еще один, куда, например, можно встроить дополнительную стиральную машину плюс полки для белья. Наконец, вместительная ниша под пайолами также дает возможность распахнуть полезные в море и на берегу вещи.

Что касается интерьера, то в стандартном варианте для деревянной отделки предлагаются светлый дуб и классическая вишня в полированном или матовом исполнении; опционально можно выбрать орех. Столешницы ванн и камбуза выполняются из различных сортов мрамора и гранита; а текстиль, ковры, шторы и жалюзи в изобилии представлены в каталоге. Если же хочется чего-то совсем особенного, то и это не составит проблемы: верфь обычно готова исполнять капризы заказчиков по части интерьера.



Защитить флайбридж от солнца можно при помощи складного бимини-тента на электроприводе. Альтернативой является хардтоп с открывающейся центральной секцией



За дверью в транце скрыт кормовой рундук. Попасть к помещениям экипажа и в моторный отсек можно как из кокпита, так и с купальной платформы

Купальная платформа уже в стандартной комплектации оснащена гидравлическим приводом



Большие бортовые иллюминаторы приходятся на мастер-каюту и ее санузел

Флайбридж Princess 82 среди самых больших в классе

ПОД СОЛНЦЕМ

Главная открытая зона отдыха — разумеется, флайбридж, который у Princess 82 необычно велик, хотя он при взгляде на яхту снаружи не кажется огромным. Но судите сами: здесь размещены обеденная зона с диваном и большим раскладывающимся столом, монументальная барная стойка; пост управления, обрамленный диванами; в корме — лежак для загара и место для шезлонгов или тендера/гидроцикла (плюс кран для спуска на воду). Опционально можно добавить еще и джакузи! Закрывать флайбридж от солнца позволяет бимини-топ с электрическим приводом; альтернатива — стационарный хардтоп с открывающейся (тоже на электроприводе) центральной частью. Если кому-то покажется, что «пляжного» места на флайбридже маловато, — добро пожаловать на нос, на обширный лежак с поднимающимися подголовниками.

ДВИГАТЕЛИ И СКОРОСТЬ

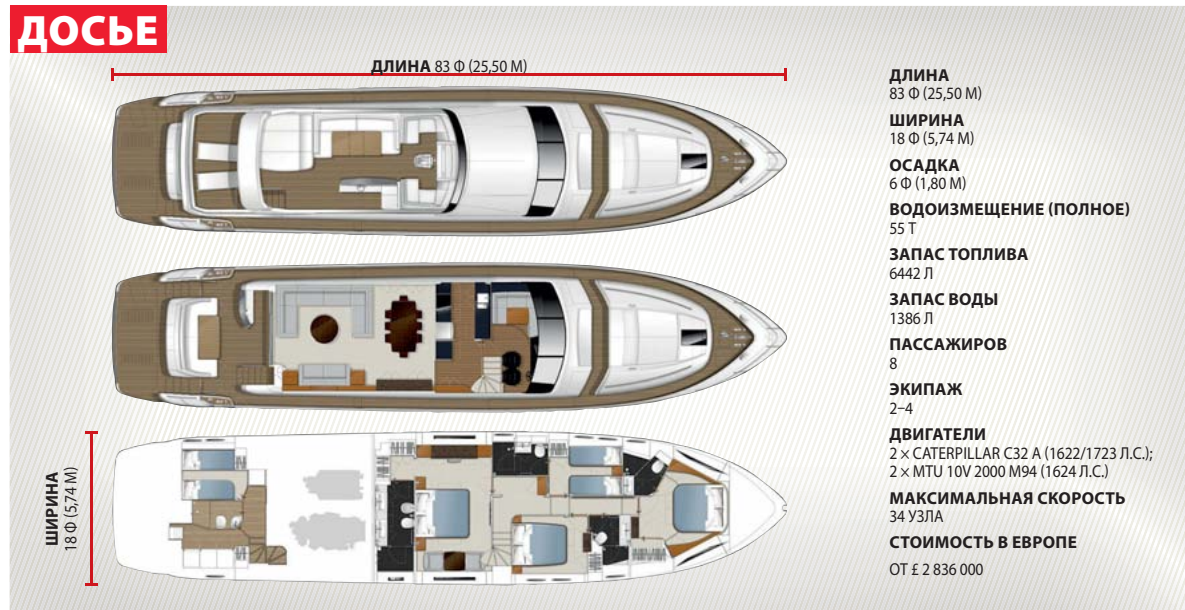
Чуть выше уже говорилось о том, что Princess 82 развивает впечатляющую скорость с обычными для яхт такой длины и водоизмещения

двигателями Caterpillar C32 A по 1723 л.с. Интересно, что и с двигателями меньшей мощности лодка показывает скорости, превышающие средние в классе. С парой Caterpillar C32 A по 1622 л.с. или MTU 10V 2000 M94 по 1624 л.с. яхта выдает скорость не намного меньше: 30–33 узла. Запас топлива составляет почти 6500 л, что звучит многообещающе. Пока нам не довелось протестировать лодку, и приходится поверить на слово заслуженной верфи, которая характеризует свою новинку как весьма экономичную и способную на долгие автономные переходы. Наши собственные оценки на основе стендовых характеристик двигателей показывают обоснованность обещаний специалистов Princess Yachts: запас хода более 300 миль — это неплохо.

ВЕРДИКТ

Кому-то внешность Princess 82 может показаться чересчур классической и предельно лаконичной, мы же стоим на том, что изящные пропорции — суть вечные ценности и никогда не приедаются. А уж планировка этой лодки, а также список стандартного оборудования и оснащения выше всяких похвал. Двадцать третья по счету модель в благородном семействе Princess Yachts, кажется, удалась на славу. **MBY**

ДОСЬЕ





FERRETTI 690

Новая спортивная флайбриджная яхта с истинно итальянским дизайном может стать эталоном шикарного отдыха на воде.

Текст **Джек Хейнс** Фото **Ferretti**



Стоя на понтоне перед роскошными яхтами и гигантским стендом Ferretti Group на боатшоу в Генуе, даже не думаешь, что эта уважаемая верфь не так давно переживала финансовые затруднения. В голову не приходит, что ее долги вышли из-под контроля, а нынешние владельцы из китайской Shandong Heavy Industry Group гораздо больше знают о бульдозерах, чем о лодках. Однако у Ferretti был самый крупный стенд на выставке, бизнес компании выглядит вполне успешным, а представленные новинки, включая Ferretti 690, определенно говорят о том, что верфь по-прежнему движется вперед.

МЯГКИЕ ЛИНИИ ЖЕСТКИХ КОНСТРУКЦИЙ

На смену чуть угловатому дизайну Ferretti пришли более плавные, скругленные линии. В облике Ferretti 690 все говорит о том, что дизайнеры стремились создать невысокий, сглаженный профиль судна. Остекление надстройки ближе к кокпиту сужается, сопровождая линию скоса опоры флайбриджа в корме, и чуть завалено внутрь, визуально уменьшая объем надстройки. Даже спутниковые антенны утоплены в радарную арку, чтобы обнизить профиль яхты. В итоге все эти небольшие изменения создают заметный эффект, и современным спортивным обликом яхта вполне может соперничать с более экстравагантными 70-футовыми конкурентами от Azimut и Monte Carlo Yachts.

Когда заходишь на борт с кормы, тут же обращаешь внимание на интересную конструкцию — неподвижная часть транцевой платформы является «стоянкой» для тендера; над ней в специальной нише с гидравлической крышкой скрыт кран для его спуска. Оконечность платформы может уходить под воду для удобства купания или подъема человека на борт. Возможно, кому-то подобное решение покажется излишне сложным, однако в нем читается универсальность: даже с тендером у вас свободен проход на платформу.

В кокпите яхты уютно, и повсеместно проявляется высокое качество: теплый «живой» тик под ногами; крышки люков не скрипят; солидный релинг — под рукой он не сдвинется ни на миллиметр; даже стеклопластиковые конструкции выглядят более надежными и гладкими, чем обычно.

КАЧЕСТВО ВО ВСЕМ

Оно читается на Ferretti 690 не только в отделке, но и в инженерном подходе. Яркий тому пример — оборудование для швартовки, установленное в отдельной отформованной нише с крышкой на газовых опорах. Под ней скрыта лебедка, массивная утка, ограничитель и рундук для концов, плюс кран с холодной и горячей водой и штуцером для присоединения помывочного шланга. Впечатляет не только продуманность конструкции, но и исполнение деталей, с которыми жизнь становится легче и приятнее. Открытый ветбар в кокпите отделен от находящегося в салоне камбуза стеклянной створкой и оборудован широким тиковым подносом, на который можно поставить

Планировка Ferretti 690 подразумевает три или, как это было на нашей тестовой лодке, четыре отличных каюты

Салон Ferretti 690 выглядит фантастически; особенно впечатляют изогнутые, как у частного самолета-джета, оконные стекла

коктейли с закусками и отнести все разом к столу.

Камбуз может похвастаться удобной планировкой и широкой рабочей поверхностью. К тому же посредством двери и панели матового стекла, которая поднимается на электроприводе из основания столешницы, он полностью изолируется от салона. Продумывая яхту, создатели Ferretti 690 стремились к тому, чтобы она была одинаково удобной как семейному экипажу, так и тем, кто путешествует с командой.

ВПЕЧАТЛЯЮЩИЙ САЛОН

На Ferretti 690 он выглядит фантастически; особенно мне понравились изогнутые иллюминаторы, напоминающие о фюзеляже частного самолета-джета. Объемные подушки и мягкая ткань обивки диванов так и манят утонуть в них, но если бы мне довелось обедать на борту, я предпочел бы сесть на стул у стеклянного стола — на нем хоть и остаются отпечатки пальцев, но спина не так устает. Правда, во время качки лучше избегать его острых углов.

Если внимательно взглянуть на яхту со стороны, то у фальшборта на обоих бортах вы обнаружите вырезы в районе зон отдыха салона, которые позволяют изнутри получить панорамный обзор.

СПОКОЙНОЙ НОЧИ!

Планировка Ferretti 690 подразумевает три или, как это было на нашей тестовой лодке, четыре каюты. На нижнюю палубу к дверям кают ведет широкий изогнутый трап. Апартаменты владельца отделаны кожей, выставлены коврами, и для отдыха двух человек места тут более чем достаточно. В каюте оборудована гардеробная, а от звуков моторного отсека (в котором, кстати, совсем нешумно), кровать отделяет роскошный санузел и каюта экипажа.

Носовая VIP-каюта неизменна при любой планировке. Организована она по стандартной схеме, но благодаря качественной отделке воспринимается по-особенному. Что касается дневного света, высоты потолка и мест для хранения — с этим полный порядок. Обитатели гостевых кают также будут довольны своими апартаментами. Удобные кровати в каюте по правому борту легко сдвигаются, если нужно двуспальное место, а в четвертой каюте они, наоборот, жестко закреплены.

УДОВОЛЬСТВИЕ НА ХОДУ

Ferretti 690 спроектирована так, чтобы быть максимально тихой, комфортной и легкой в управлении. Капитана ничто не должно отвлекать от пилотирования этой мощной машины — ни на нижнем посту управления в салоне, ни на продуваемом ветром флайбридже.

Звукоизоляция моторного отсека выполнена безупречно, и возникающий там шум не может пробиться через водонепроницаемые переборки. Все в отсеке надежно закреплено, на ходу ничего особенно не дребезжит, не стучит и не скрипит.

Кроме того, за поддержание тишины ответственна еще и патентованная система подводного выхлопа Ferretti. Если сравнить с тишайшей Linssen Grand Sturdy 500, которая на скорости 10 узлов производит только 72 дБА, то уровень шума Ferretti 690 при существенно большей скорости 27 узлов поражает — он выше всего на 4,2 дБА!

На борту используется система SteerCommander, которую верфь разработала совместно с ZF. На режиме до 1800 об/мин рули переключаются параллельно друг другу, как у любого другого судна с валами, но с повышением оборотов они начинают работать независимо. В крутой циркуляции внешний руль переключается на больший угол, что снижает взаимное влияние рулей и сопротивление. Конечно, поворотливость этой яхты не столь высока, как у Manhattan 63 с приводами IPS, но управляется она без труда и в открытом море на волне, и на малом ходу в марине. Плавный ход рукояток управления двигателями ZF и редукторы позволяют точно дозировать скорость и почти незаметно ускорять судно.

Поначалу требуется некоторое время, чтобы привыкнуть к штурвалу, который, как в автомобиле, сам возвращается в центральное положение, едва только вы его отпустили. Ощущение на яхте непривычное, но вскоре начинаешь понимать, что наряду с остальными инновациями такой штурвал облегчает жизнь.

МАСТЕР-КЛАСС

Когда все эти детали складываются вместе, Ferretti 690 уже претендует на звание одной из лучших круизных яхт в своем классе. Направившись из Генуи на восток, вдоль скалистого побережья, мы увеличили обороты — скорость возросла, пейзажи за бортом стали сменяться быстрее, но уровень шума на удивление остался прежним. Может, сгонять в Портофино на обед?

Невозможно не обратить внимание на особенности эргономики поста управления: крупный стоящий вертикально штурвал без регулировок, высоко расположенные на консоли рукоятки двигателей, кресла, отстоящие от экранов картплоттеров почти на вытянутую руку — что в ходовой рубке, что на флайбридже... Я задал вопрос насчет эргономики Андреа Фрабетти, вице-президенту Ferretti Group Engineering. Он ухмыльнулся, будто





Вверху:
Панорамное остекление салона и вырез в фальшборте позволяют созерцать море, не вставая с дивана.

На странице слева:
Камбуз расположен по левому борту в салоне и может быть полностью от него изолирован.

По обеим сторонам кровати в носовой каюте устроены ступени.

Сверху вниз:
В мастер-каюте достаточно места для вещей и одежды, включая вместительную гардеробную.

Просторный санузел при каюте владельца.



ЕСЛИ ПРИГЛЯДЕТЬСЯ

ДЖЕК ХЕЙНС

КРАН НА ТРАНЦЕ

Вместо стандартной полностью погружной гидравлической транцевой платформы под воду опускается лишь ее кормовая часть, а рядом в специальной нише скрыт кран для спуска тендера или гидроцикла. В итоге платформой можно пользоваться даже тогда, когда тендер на борту. Для схода на берег предусмотрен отдельный трап.



ПОДНОС У ВЕТБАРА

В качестве съемной крышки ветбара используется выполненный из тика поднос. Он не только солидно выглядит и вносит разнообразие в окружение стеклопластика, но отлично поможет в доставке напитков и закусок к столу. Поднос будет уместным и на коктейльном столике.



ШВАРТОВНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Берите блокнот, ручку и записывайте, каким должно быть швартовное оборудование. Тут есть как все необходимое, включая мощную лебедку, способную притянуть 45-тонную яхту к причалу, так и приятные дополнения вроде рундука и крана с холодной и горячей водой.



МОТОРНЫЙ ОТСЕК

Если вдруг обеденный стол окажется занятым, поесть можно прямо на полу в моторном отсеке, где чище, чем в операционной, где все оборудование логично размещено, где промаркирован каждый провод, шланг и вентиль, а замена топливных фильтров не составляет труда. Подобраться к моторной установке можно с любого борта, так же легко будет обслуживать и угловой редуктор.





Несмотря на большую площадь мягкой лежанки, в носу остается достаточно места для работы с якорным и швартовным устройствами

На флайбридже выдержан баланс посадочных мест и лежаков для загара, а большой ветбар удачно дополняет картину

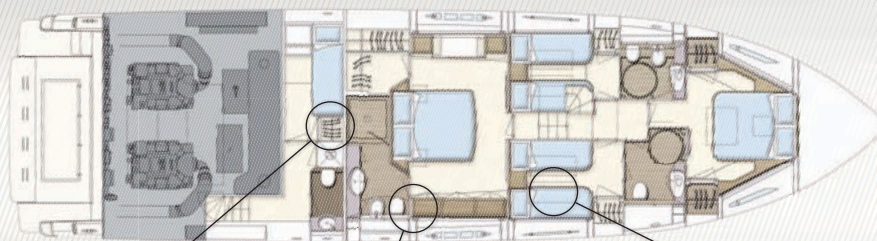
Санузлы в гостевых каютах оборудованы душевыми кабинами и могут похвастаться качественной отделкой



ДОСЬЕ

ШИРИНА
18 Ф (5,53 М)

ДЛИНА 69 Ф (21,07 М)



Дополнительную звукоизоляцию между моторным отсеком и апартаментами владельца обеспечивает каюта экипажа

Даже при наличии вместительной гардеробной в мастер-каюте осталось место для роскошного санузла

Кровати в гостевой каюте по правому борту могут сдвигаться по направляющим

ДЛИНА

69 Ф (21,07 М)

ШИРИНА

18 Ф (5,53 М)

ОСАДКА

5 Ф (1,7 М)

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ

42,2 Т ПОРОЖНЕМ; 48,2 ПОЛНОЕ

ЗАПАС ТОПЛИВА

3700 Л

ЗАПАС ВОДЫ

990 Л

КАТЕГОРИЯ RCD

«А» (Для 18 ЧЕЛОВЕК)

ДИЗАЙН

FERRETTI GROUP, STUDIO
ZUCCON, AYT

Нечасто доводится бывать на столь удачно спроектированных и построенных яхтах, на которых в море чувствуешь себя так хорошо

Низкое расположение антенн обеспечивает выигрышный дизайн, но у радара могут быть проблемы с «обзором» горизонта

слышал его уже тысячу раз, и ответил: «Норберто Ферретти полагает, что такой яхтой следует управлять стоя». Если так, то конечно, но почему бы не поставить кресло с регулировками? К тому же, стоя у штурвала на флайбридже, оказываешься значительно выше ветрового стекла и быстро начинаешь мерзнуть.

ВЕРДИКТ

Если не заикливаться на эргономике поста управления, то Ferretti 690 представляет собой впечатляющую по дизайну и степени инженерной проработки яхту. Мне нечасто доводится бывать на глиссирующих флайбридных яхтах, столь удачно спроектированных и построенных, на которых в море чувствуешь себя так хорошо.

Конечно, за это приходится платить: чтобы приобрести лодку с хорошим

набором опций, вам придется потратить минимум £ 2,75 млн. Но эта цена покажется оправданной, когда вы сможете не только увидеть, но почувствовать и услышать (вернее, не услышать) проявление высшего качества во всем. А универсальность планировки с тремя или четырьмя каютами к тому же позволяет вам пользоваться яхтой только с семьей или в компании друзей или выходить в море с командой, которая будет работать за вас.

Возможно, Ferretti Group за последние годы пережила серьезные перемены, но более 40 лет опыта в сфере строительства яхт — это вам не пустяки. Каждый из них на борту Ferretti 690 дает о себе знать, и если вы ищите красивую, качественно изготовленную яхту с флайбриджем, эта по праву заслуживает место в первых строках списка. **MBY**

ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ

Картплоттеры и приборы MTU удобно расположены и легко читаются

На плоской пластиковой крышке блока электровыключателей можно разложить бумажные карты

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 2 × MTU 8V 2000 M94, 1268 л.с. при 2450 об/мин, 8 цилиндров, дизель 17,9 л.

РЕЖИМЫ		ECO		FAST	MAX
Об/мин	930	1617	2000	2195	2410
Скорость	10,0	18,0	27,0	30,0	34,2
Расход	32	200	340	404	508
Миль/л	0,31	0,09	0,08	0,07	0,07
Дальность	930	266	235	220	199
УРОВЕНЬ ШУМА, дБА					
Салон	61	73	76	81	79
Кокпит	78	80	85	87	86
Пост управления	43	67	74	73	76

ЦЕНЫ И ОПЦИИ

Стоимость в Европе	от £ 2,56 млн
Стоимость протестированной яхты	£ 2,76 млн
Стабилизаторы качки ARG	£ 62 857
Кондиционер	£ 29 099
Генератор на 19 кВт	£ 12 900
Третий пост управления в кокпите	£ 9517
Деревянное покрытие пайолов в салоне	£ 6220

■ = опции на протестированной лодке

Скорость в узлах, расстояние в морских милях с учетом 20-процентного резерва, расход в л/ч. Указанные величины основаны на показаниях бортовых приборов и могут отличаться от полученных вами данных. Загрузка: 26% топлива, 20% воды, 6 человек на борту, спасательное снаряжение и гидроцикл. Температура воздуха и воды +17 °C, волн нет, сила ветра при скоростных заездах 1 балл.

КОНКУРЕНТЫ

AZIMUT 70
СТОИМОСТЬ ОТ £ 2,62 МЛН
Быстроходная флайбридная яхта с характерным итальянским дизайном и четырьмя гостевыми каютами.



MONTE CARLO YACHTS 70
СТОИМОСТЬ ОТ £ 2,33 МЛН
Отличная яхта с новаторским внешним и внутренним дизайном по весьма привлекательной цене.





КОМПЛЕКС КЛИНИК «МЕДИ на Невском» —
многолетний успех на рынке медицинских услуг,
обеспеченный командой лучших врачей, передовыми
технологиями и уникальной базой знаний.





КОМПЛЕКС КЛИНИК
«МЕДИ на Невском»

*Искусство
быть здоровым!®*

СТОМАТОЛОГИЯ
•
ЭСТЕТИЧЕСКАЯ МЕДИЦИНА
•
ПЛАСТИЧЕСКАЯ ХИРУРГИЯ
•
СЕМЕЙНАЯ МЕДИЦИНА

777-0000 emedi.ru

Лиц. 78-01-002773 от 28.05.2012.

О ВОЗМОЖНЫХ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯХ ПРОКОНСУЛЬТИРУЙТЕСЬ СО СПЕЦИАЛИСТОМ

СВИФТИ ФИФТИ



Стоило ли отказываться от валов и менять тип привода? Тестируем первый траулер Beneteau с днищевыми колонками.

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



Мне всегда было интересно, как придумывают новые серийные лодки, когда уже созданы десятки и сотни подобных, но постоянно нужно «гнать зайца» дальше, чтобы не растерять имеющихся клиентов и привлекать новых. Конечно, над этим работают дизайнерские бюро, но они лишь выполняют задачи, которые им ставят ключевые в этом процессе люди — менеджеры проектов. Именно они «ходят по свету», прислушиваются к хвалебным и критическим отзывам владельцев, мнению журналистов и конкурентов, а затем анализируют эту информацию и транслируют инженерам и дизайнерам. Совместными усилиями рождается образ новой модели, строят первый корпус, но на этом работа не заканчивается — лодку еще предстоит оптимизировать, быстро исправить возможные недочеты.

Во время очередных тестов новинок Beneteau на Майорке мне удалось пообщаться с Дельфин Андре, миниатюрной женщиной, принимавшей самое непосредственное участие в создании серьезного судна — Swift Trawler 50, и узнать некоторые подробности эволюции этой популярной линейки яхт с корпусами переходного типа.

Презентация Swift Trawler 50 прошла на каннской выставке, и мы уже знакомили читателей с этой интересной лодкой (читайте обзор в МВУ №3, 2012), но тогда она стояла в центре выставки, прикованная к понтону, а вот опробовать ее в море довелось совсем недавно. За прошедшие полгода на верфи построили и продали уже 14 корпусов, причем в конструкцию внесли определенные изменения.

После презентации Swift Trawler 50 доработали, увеличив бак на 300 литров



На 10 узлах пассажиров ожидает полный комфорт

Одно из них коснулось объема топливного бака: на первых лодках запас топлива составлял 2,4 т, а затем вырос до 2,7 т. Достичь этого удалось благодаря тому, что некоторые системы перенесли в кормовую часть моторного отсека и высвободили место. Автономность судна возросла более чем на 10%, и на Swift Trawler 50 можно смело в самом широком месте пересекать Бискайский залив, который для французов в некотором смысле является мерилем способностей лодки. На скорости около 9 узлов яхта с половинной загрузкой потребляет всего 35 литров топлива в час и способна на переходы до 600 миль без дозаправки — вполне достаточно для внутренних и прибрежных акваторий.

Swift Trawler 50 хотя и способна перевалить порог 20 узлов, но создана не для скорости, и тест это в полной мере проявил. Оптимальный скоростной режим эксплуатации находится в пределах 10 узлов, а увеличение скорости вдвое приводит к росту расхода топлива в пять раз!

Дело не только в экономии горючего, поскольку корпус судна сконструирован в первую очередь именно под водоизмещающий режим. Любая попытка лихо прохватить встречным курсом к полутораметровой волне тут же отражалась молчаливой просьбой в глазах пассажиров замедлить ход и побережь их позвоночники. А вот на десяти узлах вас ждет полный комфорт при движении любым курсом, поскольку Swift Trawler 50 скорее «траулер», хотя и способен разогнаться до 20 узлов за полминуты.

Нарезая галсы у побережья Майорки, я периодически ощущал, что лодке немного не хватает мощности на высоких оборотах; бывали ситуации, когда объемный корпус хотелось чуть быстрее загнать на волну, но ручки уже лежали в положении полного газа — еще один намек на то, что создана она не для спринта. Более мощные агрегаты Volvo Penta IPS900 были бы для этого корпуса слишком объемными и тяжелыми, а как насчет гребных валов, хорошо зарекомендовавших себя на ST 52 и ST 44? Почему здесь не применили отработанную схему и выбрали днищевые колонки, вместо того чтобы поставить те же Cummins с угловыми редукторами и завязать их вместе с подруливающими устройствами на джойстик?

Вверху:

За счет разноуровневости мебели и штор салон отделен от камбуза и поста управления.

Слева:

Динетту легко трансформировать в диван и использовать в качестве спального места.

На странице справа:

Иллюминаторы в носовой каюте небольшие, но днем естественного света достаточно.

Пьезовыключатели установлены в очень удобных местах, не требуют проводки и программируются с ГРЩ.

Интерьеры всех жилых помещений, включая санузлы, получились приятными и современными.



ЛИФТ

Простая шахта позволяет вручную доставлять поднос из камбуза на флайбридж, избегая постоянных подъемов и спусков по трапу

«Для меня это была бы самая лучшая комбинация, — поделилась Дельфин Андре, — но наши клиенты хотят получить еще больше места в корпусе и возможность легко управляться с относительно крупной лодкой на малом ходу. В данном случае днищевые колонки позволили получить дополнительные 40 сантиметров к обитаемому пространству по сравнению со Swift Trawler 52, которая изначально длиннее».

На верфи планировали поставить колонки на существующий корпус Swift Trawler 52 с минимальными изменениями и даже отправили лодку в Швецию на тестовую базу Volvo Penta, где инженеры в течение полугода пытались найти оптимальное решение, но пришли к выводу, что этот корпус необходимо серьезно переделывать: менять геометрию и отказываться от килля. С поставленной задачей конструкторы справились (результаты теста это подтверждают), а вот насколько хороши окажутся днищевые колонки в ходе долгосрочной эксплуатации траулерной яхты, покажет время и опыт владельцев.

Не стану подробно описывать планировку и интерьеры Swift Trawler 50, поскольку это было сделано раньше, а лишь отмечу ряд моментов, которые отличают эту яхту от других или претерпели изменения со времени ее презентации в Каннах. Swift Trawler 50 стала первой лодкой у Beneteau Group, на которой использовали беспроводные выключатели света. Такое решение,

во-первых, позволило отказаться от кабелей электропроводки и в сумме получить заметный выигрыш в объемах; эти выключатели можно монтировать практически в любом месте, но главное — задавать совершенно любую схему управления светом через специальный блок в ГРЩ. Представьте, что свет в мастер-каюте вы можете включать на посту управления, перед тем как спуститься на нижнюю палубу ночью, или переназначить этот выключатель на освещение кокпита. К тому же система позволяет регулировать интенсивность света теми же клавишами и не требует питания, поскольку работает на пьезоэффекте. Чуть позже те же выключатели «мигрировали» на новую Monte Carlo 5, и можно ожидать их массового пришествия на остальные модели верфей Beneteau Group. Другое полезное дополнение — выход вентиляционного патрубка с дефлекторами прямо над креслом рулевого; патрубок не связан с центральной системой кондиционирования и работает за счет естественного притока воздуха на ходу. Дело в том, что во время шторма, когда форточки и двери задраены, а генератор и кондиционер выключены, на посту управления душно, и верфь уже получала нарекания на этот счет. Сейчас проблему решили, в скором времени в эту систему добавят еще дополнительный вентилятор, и пост управления приблизится к идеальному. Обзор здесь исключительный,

Стальной штурвал на флайбридже удобен по размеру, но слишком тонкий и скользкий

В кормовой части флайбриджа помещается тендер-RIB и спасательный плот

Пост управления сдвинут в нос и приподнят, что, наряду с удачным остеклением, создает отличный обзор

Помещение с отдельным входом с кормы можно использовать как кладовку или каюту капитана





Приживутся ли колонки на таком судне, покажет время

однако недотягивает до кругового, поскольку за спиной расположен камбуз, да и на глиссировании, когда судно идет с дифферентом на корму 5°, горизонт по корме не виден.

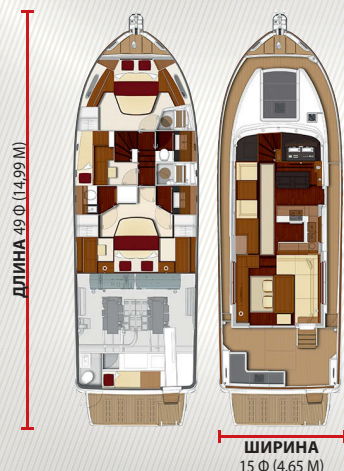
Если говорить о недостатках Swift Trawler 50, то их короткий список возглавляет звучание интерьеров — на ходу салон и каюты скрипят в едином оркестре, и определить, где сидит тот или иной «сверчок», невозможно. Интересно, что шумоизоляция моторного отсека выполнена хорошо, и с закрытыми дверями на крейсерской скорости в салоне чувствуешь себя вполне комфортно. Возможно, повышенная скрипучесть была особенностью тестового экземпляра, но в любом случае верфи следует обратить на это внимание.

Пока коллеги-журналисты изучали внутренности Swift Trawler 50, я ушел рулить на флайбридж, невзирая на высокие волны: лучше промокнуть до нитки, чем упустить возможность поспорить с погодой на верхнем мостике такой яхты. Здесь поистине чувствуешь себя капитаном: голос ветра и моря заставляет забыть о колонках, валах, интерьерах и сосредоточиться на главном — бытие в море. А тут у Swift Trawler 50 как раз все в порядке — возможностей этого современного практичного траулера хватит на многое! **МВУ**

МОТОРНЫЙ ОТСЕК



ДОСЬЕ



ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 2 × Volvo Penta IPS600, 435 л.с. при 3500 об/мин, 6 цилиндров, дизель, 5,5 л.

РЕЖИМЫ	ECO							FAST	MAX
Об/мин	600	1000	1500	2000	2500	3000	3200	3500	
Скорость	3,8	5,3	7,7	9,3	11,3	15,6	18,0	22,8	
Расход	2,3	5,9	17	35	71	118	159	167	
Миль/л	1,65	0,89	0,45	0,26	0,15	0,13	0,11	0,13	
Дальность	3601	1958	987	579	347	288	246	297	
УРОВЕНЬ ШУМА, дБА									
Пост управления	54	55	57	62	65	67	72	74	

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: 78% топлива, 60% воды, 8 человек на борту, спасательное снаряжение. Температура воздуха +17 °С, температура воды +17 °С, волна 1–1,5 м, сила ветра при скоростных заездах 5 баллов.

ДЛИНА

49 Ф (14,99 М)

ШИРИНА

15 Ф (4,65 М)

ОСАДКА

3 Ф (1,05 М)

ВЫСОТА НАД ВАТЕРЛИНИЕЙ

19 Ф (5,90 М)

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ

16 Т

ЗАПАС ТОПЛИВА

2700 л

ЗАПАС ВОДЫ

800 л

КАТЕГОРИЯ RCD

«В» (для 14 ЧЕЛОВЕК)

ДИЗАЙН

BENETEAU/JOUBERT NIVELT DESIGN/

PIERRE FRUTSCHI

СТОИМОСТЬ В ЕВРОПЕ ОТ

€ 562 500



ДОРОГАМИ Виллема Баренца

Исследовать Крайний Север можно не только на ледоколах. Яхтсмены из Норвегии доказали, что путешествия к Полярному кругу по силам и таким лодкам, как Targa 44.

Текст **Пертти Нуммела** Фото **Руар Донс**

Неспокойным было Норвежское море, волновалось, когда мы вышли из Тромсё курсом на Шпицберген. От Лонгьербуена, норвежского поселка на берегу Адвент-фьорда и административного центра Шпицбергена, нас отделяли 517 миль, и их предстояло преодолеть по холодным пустынным водам. Targa 44 шла бодро, компас показывал 359°, и все только начиналось...

Расположенный в Северном Ледовитом океане полярный архипелаг Шпицберген — самое северное на планете место, где люди живут постоянно. Острова Шпицбергена расположены между 76-й и 81-й параллелями — намного севернее, чем любая часть Аляски. Фактически острова эти были бы постоянно окружены и покрыты льдами, если бы не находились под воздействием теплого Гольфстрима. Именно это течение позволяет людям здесь жить. Просто посмотрите на глобус или карту, чтобы действительно понять, как далеко на север мы направили свою Targa 44 по имени *Karoline II*.

*От Шпицбергена нас
отделяло всего лишь...
открытое студеное море*





ПОДГОТОВКА

После плавания в 2008 году в Арктический океан (так прежде называли Северный Ледовитый океан. — Прим. ред.) мы начали строить планы нового путешествия на *Karoline II*, на этот раз к Шпицбергену, на север, к 80-й параллели. Я давно мечтал, как в один прекрасный день отправлюсь туда на своей лодке из Тромсё. Тромсё — это и центр рыболовства, и ворота в Арктику, в северные моря: практически все судоходные пути к Шпицбергену начинаются здесь.

Переход из Тромсё в Лонгьербюен — полтысячи миль по стыллой воде, мимо острова Медвежий в южной части Шпицбергена, образ которого сформировал писатель МакЛин и сама скупая, своеобразная природа этого клочка суши, — представлялся весьма непростым. Поэтому подготовка к путешествию, запланированному на август, началась уже весной. Было много задач, которые предстояло решить, и мы договорились разделить на две группы. Одновременно мы обучались и практиковались в установке и ремонте различного оборудования, так как не исключено, что это придется проделывать в открытом море. Каждому понятно: безопаснее готовиться в спокойных и теплых прибрежных водах, нежели впервые поднимать крышку люка моторного отсека, когда судно пляшет на шестиметровых волнах.

*От выстрела шампанским
проснулись даже моржи*

Вверху:

На фоне заснеженных гор мощная и быстроходная Targa 44 выглядит беззащитной.

Слева, сверху вниз:

Даже в полярных широтах, заходя во фьорд, лучше управлять лодкой с флайбриджа.

Всегда голодные и любопытные медведи здесь на редкость.

На странице справа:

За столом в рубке Targa 44 удобно и работать, и устроить дружеское застолье.



Задачи уточнены, роли распределены. Чтобы исключить любой риск в отношении мер безопасности, на всякий случай мы проверили спасательные костюмы и другое аварийно-спасательное оборудование. Мы-то были уверены в своем судне, да только вот Арктика всегда непредсказуема. Помимо всего, мы собирались взять на борт гораздо больше топлива, чем обычно: две 200-литровые бочки в кокпите на носу и еще три такие же — в корме, благо места на палубе Targa 44 предостаточно. С каждым днем мы чувствовали себя все более подготовленными к плаванию, и 7 августа уверенно покинули причал в Тромсё.

ШВАРТОВЫ ОТДАНЫ

Записи в судовом журнале:

- 20.40. На горизонте Торсваг. Я проложил курс — 359° на север. Расстояние — 517 миль через Медвежий остров на Лонгиербюен. Снизил обороты до 2500, катер идет со скоростью 20,6 узла, расход топлива 46 л/ч на каждом двигателе. В целях безопасности я позвонил на станцию в Вардё, чтобы сообщить наш курс, скорость и ожидаемое время прибытия на Медвежий. Капитан выставил команде пиво и «Аквашит», а кок подал лосося.
- 21.46. Увидел плавник (плывущее дерево. — Прим. ред.) и сбавил обороты.
- 23.00. На радаре появился Норбьёрн, и я позвонил туда.
- 01.00. Перекачать топливо из бочек не смогли: обе помпы вышли из строя, и Петтерсен



выбавил их в море. Ситуация такова: теперь, чтобы заправиться, нам нужна помощь с Медвежьего острова.

- 05.45. Видим еще два бревна плавника.
- 05.55. Западный ветер, видимость переменчивая. Первый раз наблюдаем большого кита.
- 06.00. Туман рассеивается, до южной оконечности Медвежьего острова 86 миль.
- 06.15. Пересекли 73-ю параллель, держу курс 0°.
- 09.10. Позвонил на станцию на Медвежьем острове, море спокойное...

В 10.34 Медвежий остров нарисовался на туманном горизонте. Такие волшебные пейзажи прежде мы встречали только в книгах и на открытках, а о том, чтобы увидеть все это своими глазами, можно было только мечтать. Сейчас, на второй день путешествия, наша лодка находилась примерно на полпути к Шпицбергену...

На подходе к Медвежьему мы столкнулись с сильным течением и водоворотами. Миновав опасную зону, в 15.00 мы уже входили в гавань. Следовало приобрести новую помпу для палубных бочек и пополнить топливные баки. Примерно часом позже мы продолжили свой путь на север, а Медвежий остров остался на горизонте за кормой по левому борту. Впереди у нас был переход в 260 миль, который, по нашим прикидкам, должен был занять несколько более полусуток.

Часа три мы шли в нормальном режиме, как вдруг обороты одного из двигателей начали падать, а потом он и вовсе заглох. Причина неисправности оказалась в топливном насосе;



КОКПИТ

Если в кокпите установить гриль, то приготовленное таким способом мясо прекрасно разнообразит меню, а запахи в рубке никого не утомят



Хелль Улав и Руар заменили фильтры, и мотор снова исправно заработал. Хвала нашей предусмотрительности: тренировки до отплытия, во время которых мы учились заменять и фильтры, принесли свою пользу.

В 03.00 мы благополучно ошвартовались в Лонгьербюене, довольные, но вымотанные захватывающим путешествием. После отдыха мы в очередной раз закупили провизию, приобрели новый навигационный компьютер, сходили на рыбалку на Исфьорд, навели на *Karoline II* порядок, и команда принялась праздновать прибытие. А у некоторых даже остались силы сходить на прогулку!

ИДЕМ К 80-Й ПАРАЛЛЕЛИ

Мы провели здесь три дня, пока не пришло время покинуть Лонгьербюен и двигаться дальше, к острову Моффен. Лодка прошла сервисное обслуживание, на ней теперь стоял новый картплоттер Simrad. На шестые сутки путешествия, в 20.15 мы запустили двигатели и продолжили наш путь на север. Впереди оставался последний этап. В это время года понятие «ночь» весьма условно: слегка приплюснутый солнечный диск сутками висит в низком небе, так что в море мы вышли «при свете ночи».

*Такие пейзажи прежде
мы встречали только
в книгах и на открытках*



Пройдя проливом Форландсундет, где нам встретились моржи, проложили курс на Селваген и прибыли туда к полуночи. В этой естественной гавани, потрясающей своей красотой, вода была просто зеркальной. Тюлени, единственные водоплавающие представители фауны, прямо на наших глазах затеяли игрища. Досадно было покидать эту гавань поутру, но что поделать — наш путь лежал в направлении Нью-Олесунна. Там мы остановились только для заправки, так как Моффен, наш очередной пункт назначения, находился всего в нескольких часах хода. В полдень мы пересекли 79-ю параллель, и вскоре нашим взорам предстало эффектное зрелище ледников Магдаленфьорда. Остался позади Ношкёэн — пролив между самыми северными островами Шпицбергена в Гренландском море...

В 22.30 мы достигли цели: вот она, 80-я параллель! Даже моржи проснулись от хлопка, с которым пробка вылетела из бутылки шампанского, а полярные медведи, истинные хозяева архипелага (их популяция больше, чем численность проживающих здесь людей), не получившие приглашения на праздник, возмущенно бегали по берегу.

Дальнейший курс лежал все туда же, на север, на Мусхамн Вудфьорд. Когда мы прибыли к месту, то снова столкнулись с полярными медведями и потому решили не высаживаться на берег. В полночь мы отдали якорь неподалеку от норвежской парусной яхты и занялись приготовлением ужина, за которым чудесно провели время в уютном салоне нашей Targa.

Вверху:

Принято считать, что в эти места могут забираться только ледоколы, крупные грузовые суда, траулеры или экспедиционные яхты.

Слева, сверху вниз:

Устранение намотанной на винты веревки обошлось без простуды у смельчаков.

Эти с виду симпатичные животные могут быть весьма опасными, окажись рядом с ними в воде.

На странице справа:

Порт в поселке Лонгьербюен (Шпицберген) полярным летом.

Ура! 80-я параллель достигнута!



РУБКА

Такая рубка на относительно небольшом судне в арктических водах — настоящее спасение и в отношении навигации, и в плане обитаемости

Путешествие на север продолжалось. В полдень мы оставили Мусхамн и взяли курс на Саллихамн. Погода была чудесной, мы гнали *Karoline II* и наслаждались скоростью. А в Саллихамне мы швартовали лодку уже после полудня, когда у моржей была сиеста. Якорь ушел под воду и лег на глубину 6 м. После плотного обеда в предзакатные часы — вот они, парадоксы Севера — наш кэп решил провести лодку по мелководью. Но управлять ею почему-то стало сложно, а потом один двигатель внезапно застопорился. Что случилось? Руар нырнул посмотреть, в чем дело, и обнаружил намотавшуюся на винты веревку. Большую ее часть он удалил, но мы решили подождать утра, чтобы спокойно извлечь остатки.

Следующим утром мы снова ныряли — проверили винты еще раз и очистили их от веревки окончательно. Погружаться в арктические воды даже летом — то еще удовольствие: температура воды всего -2°C , но что делать! После этих водных процедур капитан и кок еще долго обсуждали события того утра. В 13.45 мы продолжили путь курсом на Виргохамн («Девичий залив», норв. — Прим. ред.) и по дороге пересекли судоходные пути, движение по которым оказалось на удивление интенсивным.

Якорь в Виргохамне мы отдали около 15.30 (9-й день плавания). В этом поселке, расположенном на берегу небольшой бухты на северном побережье острова Датский (архипелаг Шпицберген), много исторических памятников. Некогда здесь промыслили голландские китобои,



а название бухты получила в честь судна шведского инженера и исследователя Соломона Андре. В 1896 году он взлетел отсюда на построенном им воздушном шаре «Орел», попытавшись достичь по воздуху Северного полюса. Полет драматически закончился на острове Белый; останки отважного аэронавта и некоторых членов его команды были обнаружены лишь 33 года спустя.

На следующий день мы попытались дойти до Магдаленфьорда, но в бухте было слишком много льда, и мы предпочли идти назад в Лонгьербюен напрямую. Мы прибыли туда уже в сумерках, но погода, к нашему великому удовольствию, была прекрасная.

Теперь нас с материковой Норвегией разделяло всего одно «препятствие» — открытое море, которое нам предстояло пересечь. Подходящей погоды пришлось бы ждать в Лонгьербюене суток трое, и мы решили при любых раскладах отдать швартовы в полдень. Итак, на 12-й день путешествия, оставив Шпицберген на горизонте на севере, мы двинулись к Тромсё по границе Гренландского и Баренцева морей, даже не собираясь отдавать якорь у Медвежьего острова. На место мы прибыли в 18.50 — с двигателями, отработавшими 95 моточасов, пустыми бочками на палубе и остатком топлива в 176 л в баке. Мы вернулись в родную гавань живые и здоровые, в отличие от Баренца, счастливые и гордые тем, что совершили такой сложный переход в арктических водах к Шпицбергену, проведя на лодке в океане почти две недели. **IMBY**

ПОРОДИСТЫЙ ТРАУЛЕР

Где же еще тестировать стальную голландскую лодку, как не на родине, в стране каналов, тюльпанов и мореманов? На этот раз в окрестностях Амстердама мне предстояло познакомиться с яхтой Silverline 1500.

Текст и фото **Антон Черкасов**





Бренд Silverline для России пока новый, а в Голландии две небольшие верфи — Privateer Yachts и Silverline Yachts — давно слились в одну компанию, которая строит в год 3–4 судна длиной от 40 до 80 футов. Не много, зато какое качество!

Длина корпуса трехкаютной флайбриджной яхты Silverline 1500 всего на 10 мм не дотягивает до 15 м — порога, начиная с которого на ряде европейских рек требуется отдельное разрешение для навигации. Со стороны сложно представить, насколько это судно отличается от подобных: классический дизайн с невысоким профилем, стандартная планировка палуб, три каюты, салон с аккуратным камбузом, типовой пост управления... Словом, тест имел все шансы оказаться весьма заурядным, но лишь до тех пор, пока не началось детальное исследование яхты.

Для тех, кто устал от синтетических материалов, интерьеры Silverline 1500 станут оазисом: дорогая морская фанера с вишневым шпоном и «нитями»



венге буквально тянет прикоснуться к ней. Поразительно — дерево на борту даже там, где не ждешь. Телевизионная панель, автоматически поднимающаяся из ниши, заключена в изящную раму, скрывающую черный пластик корпуса; на лицевой поверхности стиральной машины в гостевой каюте также красуется аккуратная облицовка. Детализация деревянных элементов высока: напрочь отсутствуют заусенцы, плохо пригнанные элементы, грубые швы и другие типовые недостатки. Дверцы шкафов по периметру отделаны деревянной планкой; массив более устойчив к вмятинам, чем фанера, его легче реставрировать. Поручни в салоне и каютах тоже деревянные, но в интерьере их заметить непросто: планки, ограничивающие горизонтальные поверхности мебели, с внутренней стороны имеют гладкий паз, за который удобно ухватиться пальцами. Почувствовав это, дальше действуешь интуитивно и повсюду под рукой находишь опору. Это не пустая похвала, а констатация фактического уровня мастерства на Silverline. «Разве можно указать плотникам работать на одной лодке лучше, а на другой хуже? — директор верфи Питер Йанссон удивляется моему вопросу, почему в модельном ряду нет более бюджетных моделей. — Даже если заказчик потребует упростить интерьеры ради снижения цены, мы будем вынуждены ему отказать, чтобы не компрометировать свое имя». Вот такие странные люди голландцы, даже во время

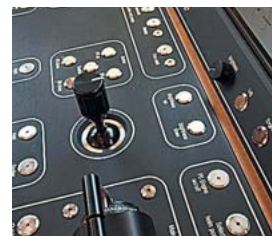
Эту яхту можно сравнить с редкой и дорогой сигарой

кризиса в индустрии готовы потерять заказ, но сохранить репутацию.

Сказанное справедливо и для металла. На верфи я видел, как на строящийся траулер устанавливают релинг диаметром почти в запястье — конструкция на глазах обретала монументальность, а в местах контакта нержавеющей стали с окрашенным корпусом специальный клей закрывал доступ воде, защищая от коррозии. Все работы с металлом выполняются прямо на верфи, субподрядчиков приглашают лишь для запенивания и окраски корпуса.

Моторный отсек Silverline 1500 — отдельная тема. В силу габаритов судна внутри можно только сидеть, но обустройство помещения вызывает уважение к инженерам. Компактные двигатели John Deere оставляют достаточно пространства для систем и оборудования, коего тут в избытке. Генератор на 22 кВт с отдельной гидравлической помпой, обеспечивающей работу плавниковых стабилизаторов на стоянке, котел водяного отопления (на борту теплые полы), опреснитель (производительность 70 л/ч), туго сплетенная сеть промаркированных труб с вентилями...

О системе тонкой очистки топлива Algae-X скажу подробнее. На борту Silverline 1500 четыре сообщающихся топливных бака, и насосы могут перекачивать топливо между ними в любом направлении с параллельной очисткой от воды, бактерий и твердых частиц. Логика такова: в два расходных танка попадает только очищенное топливо, что дает двигателям защиту (актуально для России). Кстати о моторах: у нас марка John Deere известна постольку-поскольку, но на родине, в США, «Джона» знают даже дети — эти тракторы



ДЖОЙСТИК

Верфь пошла своим путем и с нуля разработала систему, где на манипулятор завязаны двигатели, подруливающие устройства и авторулевой



На странице слева:
Оформленный в классическом стиле салон представляет собой настоящий оазис живого дерева и первосортных материалов.

Вверху:
В носовой каюте установлены настоящие морские иллюминаторы с «барашками».

Нижне, слева направо:
Стол в салоне снабжен электроприводом и может превращаться в высокую барную стойку.

Гостевая каюта по левому борту с широкими и длинными кроватями.

Двери душевых кабинок в санузлах в походном положении фиксируются специальными защелками.

вспахивают американскую землю уже более века. Двигатели неприхотливы, экономичны, не так компьютеризированы, как, например, Volvo Penta; по словам представителя верфи, с ними справится любой механик-дизелист. Конечно, остается вопрос гарантии и сервисных центров John Deere в России, однако на верфи не считают это проблемой — в серьезных случаях можно вызвать специалиста из Европы. Еще несколько приятных моментов: при входе в моторный отсек (попасть туда можно, автоматически подняв нижнюю часть трапа на флайбридж) стоит панель с аналоговыми приборами и аварийными органами управления, дублирующими электронику на флайбридже и в рубке. Там же находится дверь в объемную кладовку, куда спускаешься через люк в кокпите.

Стремясь поместить Silverline 1500 в сегмент «люкс», разработчики оснастили яхту откидным транцем, который превращается в купальную платформу. Опустить ее, предварительно сняв флагшток, можно нажатием клавиши на панели в кокпите, на самой платформе или на пульте ДУ. Платформа оказывается чуть выше уровня воды, и, чтобы купальщики могли легко на нее выбраться, в торце стоит опять же автоматический трап. Такой штрих добавляет лодке комфортабельности и даже уникальности, приближая ее к «мини-суперяхтам».

НА ВОДЕ

В день теста на солоноватом Эйсселмере крепкий ветер разогнал полуметровую волну, только для Silverline 1500 подобные условия равнозначны штилю. Первое, что поражает при отходе от причала, — тишина. Изоляция моторного отсека

такова, что на малых оборотах непонятно, работают ли моторы. В диапазоне 1000–1500 об/мин, когда у многих лодок с гребными валами начинает проявляться дрожь, в салоне Silverline нет и намека на вибрацию. Громче всего звучат бьющие в борт волны, но и к ним скоро привыкаешь. На скорости 7–8 узлов уровень шума в салоне и мастер-каюте находится у отметки 60 дБА (как при разговоре).

Управление доставляет большое удовольствие прежде всего тем, как судно слушается штурвала: на скорости 7,5 узла диаметр циркуляции менее трех корпусов, а стоящая лодка вообще способна развернуться вокруг своей оси. Движение против ветра не вызывало дискомфорта, разве что брызги разбиваемых корпусом волн часто окатывали лобовое стекло и прилетали на флайбридж.

У Silverline 1500 обводы круглоскулые, что положительно сказывается на периоде качки. Стабилизаторы Matn на невысокой волне проверить не удалось, но в их эффективности сомнений нет. Нижний пост управления приподнят над главной палубой, и у рулевого возникает «слепая» зона по правому борту в районе салона, однако здесь это не столь критично, как на глиссирующей яхте. Существеннее другое. «Гейзеры», которые создают выходящие через отверстия в транце выше ватерлинии выхлопные газы, при движении против волны могут подняться выше фальшборта и под порывами ветра забрызгать кокпит. Происходит это нечасто и лишь при совпадении нескольких факторов, однако подводный выхлоп, думаю, решил бы проблему.

Удивила рулевая консоль Silverline 1500: ее будто позаимствовали у суперяхты — миниатюрные

Мачта оснащена гидравлическим приводом и автоматически заваливается для прохода под низкими мостами

Превращающийся в платформу транец со скрытым трапом — редкость для траулеров и значительно повышает функциональность кокпита

Выхлоп над ватерлинией не издает много шума, но на ходу поднимает фонтанчики воды, от которых может мокнуть кокпит

Качество стального корпуса, релингов, швартовного оборудования — одна из многих сильных сторон Silverline





ФЛАЙБРИДЖ

Пост управления на флайбридже полностью повторяет таковой на главной палубе — на приборах тут не сэкономили

рукоятки управления двигателями и подрулками, два многофункциональных дисплея Imtech Marine... По угольно-черному пластику рассыпаны внятно промаркированные кнопки из нержавеющей стали, и особняком стоит... джойстик непривычного вида — еще один повод удивиться. Дело не в том, что на малых ходах он одновременно задействует оба двигателя, подрулки и авторулевой: всю систему разработали на верфи! Я поиграл джойстиком в узком канале перед шлюзом и могу сказать, что он позволяет все те же маневры, что и манипуляторы от Volvo Penta или Zeus, с небольшими отличиями, с которыми быстро осваиваешься. Яхта не столь отзывчива на команды (какая там прыть у судна в 40 тонн!), зато, задав вектор движения, джойстик можно не удерживать. Следует лишь вернуть его в исходное положение, когда лодка переместится в требуемую позицию, причем авторулевой будет контролировать курс и включать подрулки при уходе с него. Система снабжена защитой «от дурака» (комбинация кнопок) и не позволит судну рвануть вперед, если джойстик будет отключен при уложенных рукоятках управления двигателями.

ЧТО В ИТОГЕ?

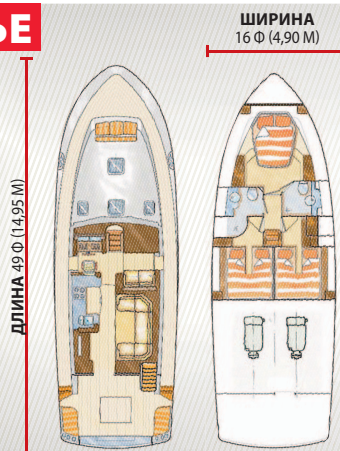
Целый день, находясь на судне, я размышлял, соответствует ли его немалая цена качеству.

Полуметровая волна для Silverline равнозначна штилю

Интересуясь опциями, я неизменно получал один и тот же ответ: «На Silverline 1500 это уже есть». И правда: все, о чем только может мечтать владелец современной яхты, тут есть, включая мощный тепловизор, спутниковое TV, раздельную систему кондиционирования, толстый слой натурального тика везде, где только можно, стабилизаторы качки, высокоскоростную бытовую технику...

Скорее всего, для потенциального покупателя Silverline 1500 будет не первой, не второй и даже не третьей яхтой. Люди идут к таким судам годами, от лодки к лодке, походя и на спортивной яхте из стеклопластика, и на более степенной, водоизмещающей, правда, попроще, чем Silverline. А лодки этого бренда можно сравнить с редкой дорогой сигарой, вкус которой новичок может и не оценить; только вложенные деньги в этом случае не превращаются в дым, а долго сохраняются и приносят удовольствие. Чтобы понять истинную ценность этого штучного траулера, нужно провести в море годы и научиться взвешивать свои потребности. Перефразируя японскую поговорку, скажу: когда капитан готов, появляется Silverline. **MBY**

ДОСЬЕ



ШИРИНА
16 Ф (4,90 М)

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 2 × John Deere 6068TFM, 220 л.с. при 2600 об/мин, 6 цилиндров, дизель 6,8 л.

РЕЖИМЫ	ECO	FAST	MAX
Об/мин	600 1000 1400 1700 2000	2200 2500 2650	
Скорость	3,1 4,7 6,0 7,0 7,7	8,2 8,5 8,5	
Расход	2,4 6,0 12,6 19,0 27,2	37 40 43	
Миль/л	1,54 0,78 0,47 0,37 0,28	0,22 0,21 0,19	
Дальность	4650 2820 1714 1326 1019	797 765 711	
УРОВЕНЬ ШУМА, дБА			
Пост управления	47 55 54 57 61	64 66 69	

ДЛИНА	49 Ф (14,95 М)
ШИРИНА	16 Ф (4,90 М)
ОСАДКА	4 Ф (1,35 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ	38 Т
ВЫСОТА НАД ВАТЕРЛИНИЕЙ	3,45 М
ЗАПАС ТОПЛИВА	4500 Л
ЗАПАС ВОДЫ	1000 Л
КАТЕГОРИЯ RCD	«А»
ДИЗАЙН	AR DESIGN VANEESCH NAVAL ARCHITECTURE
СТОИМОСТЬ В ЕВРОПЕ	ОТ € 1,8 МЛН

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: 30% топлива, 20% воды, 3 человека на борту. Температура воздуха +12 °C, волна 50 см, сила ветра при скоростных заездах 5 баллов.

РЕДКИЙ ВИД

Серия яхт Azimut Magellano, в течение нескольких последних лет демонстрирующая безоговорочный коммерческий успех, пополнилась новой моделью, представленной в двух версиях: с флайбриджем и хардтопом.

Текст **Дэйв Марш** Фото **Лестер МакКарти, Azimut**





Кажется, что любая верфь выбирает себе «профиль» раз и навсегда. Верфи, где строят катера из пластика, едва ли возьмутся за стальную мегаяхту; так же справедливо и обратное. Но даже если верфь работает с определенным материалом или в рамках определенной технологии, специализация все же существенна: редко кто выпускает и глиссирующие, и водоизмещающие модели; всепогодные траулеры и гламурные круизеры. Верфь Azimut решилась на это и не прогадала — линейка яхт Magellano с корпусами двухрежимного типа стала не просто дополнением и без того обширного модельного ряда, но и укрепилась на вершине этого хит-парада. Серия бьет рекорды продаж, привлекая к Azimut внимание даже тех, кто раньше ориентировался на другие типы яхт и не думал об этом бренде.

Недавно к двум моделям Magellano длиной 50 и 76 футов добавилась новинка — Azimut Magellano 43. Причем лодка вышла сразу в двух версиях: «хардтоп» и «флайбридж». Тест-драйв последней мы и выносим на ваш суд.

ТРАУЛЕР?

Выражение «Морской Range Rover» придумали не мы — так гласит один из рекламных буклетов Azimut Magellano. Учитывая, что в яхтенной индустрии лодки траулерного типа часто называют морскими внедорожниками, весьма интересно опробовать и попытаться классифицировать яхту, внешне далекую от типичного траулера. Ниже ватерлинии Magellano 43 можно сравнить с траулерной яхтой — если не конструктивно, то с позиций мореходности. Однако все, что выше, отсылает нас к традиционным глиссирующим моделям Azimut. И это

не только шикарный интерьер работы Карло Галеацци. Экстерьером, хоть и весьма далеким от аэродинамически вылизанных линий быстроходных яхт, эта модель совсем не напоминает «рабочую лошадку». Внешне Magellano 43 больше смахивает на дорогой внедорожник. Как и другие модели этой серии, Magellano 43 — не водный эквивалент спорткара. Его корпус Dual Mode создавался в первую очередь для комфорта в море, которое не всегда бывает спокойным. Как и внедорожники, рожденные не для гоночного трека, Magellano 43 едва ли поразит вас скоростными качествами — яхта выдает максимум 22 узла. Но многие считают именно внедорожники вершиной автомобильного мира. Не является ли Magellano тем же самым, только на воде?

РЕЖЕМ ВОЛНУ

В ноябре 2012 года, когда на Британию обрушился «библейский потоп», мы сбежали в Италию, где нас ждала фантастическая погода. Конечно, чтобы как следует протестировать Magellano 43, нам, скорее, были нужны монструозные волны, но в Варрацце было яркое солнце и +20 °C. К счастью, в море мы все-таки нашли приличную зыбь, которая позволила получить вполне объективное впечатление о характере лодки.

Главная особенность корпуса яхты (проект Билла Диксона) — безударное прохождение волны. Несмотря на все мои попытки, включая грубый разворот судна при пересечении кильватерной волны от нашей фотолодки, я не смог добиться ни малейшего удара в корпус! И хотя, как уже говорилось, дело обошлось без «девятого вала», я уверен, что и в гораздо более сложных условиях лодка вела бы себя точно так же. Пускай с увеличением скорости нос Magellano 43 немного задирается, в основном корпус

Интересно опробовать и классифицировать яхту, внешне далекую от типичного траулера

переходного типа остается плотно сидеть в воде. Волну же он скорее раздвигает, нежели пытается задавить, проходя через гребень. Мой совет будущим владельцам (каким бы опрометчивым он ни казался): попробуйте не обходить волну, а идти прямо на нее, тогда вы поймете, как «работают» острые носовые обводы лодки.

ПОЛНЫЙ ОБОРОТ

Двигаясь с попутным ветром дальше в море, где волны становились выше, я ощущал моменты, что чувствую лодку несколько... смутно. Думаю, это из-за гидроусилителя штурвала, который Azimut включил в базовую комплектацию, что довольно необычно для лодок таких размеров. Да еще требуется шесть оборотов, чтобы переложить штурвал с борта на борт! Рулить, правда, легко, но штурвал нужно крутить как следует, чтобы получить ожидаемый отклик. На ходу максимальный дифферент корпуса всего 4°, что сохраняет отличный обзор на любой скорости. Хороши также массивные стеклоочистители-пантографы, а козырек над лобовым стеклом защищает приборную панель от бликов. Что меня озадачило, так это сильная тонировка лобового и бокового остекления. Когда вы в салоне при ярком солнце — проблем нет, но что будет в пасмурную погоду?

ЯРКАЯ ЛИЧНОСТЬ

Как и многие яхты-траулеры, Magellano 43 не назовешь изящной и спортивной. Однако, несмотря на свою парусность, лодка продемонстрировала хорошую управляемость, пока мы маневрировали в марине и ее окрестностях. Приводы работают мягко, ручки газа имеют плавный ход, серьезно помогает опциональная носовая подрулька.

Обзор с верхнего поста управления великолепен — и вперед, и назад: вертикальная мачта в диаметральной плоскости мешает значительно меньше, чем могла бы радарная арка. Вырез в кормовой части флайбриджа и прозрачный люк позволяют видеть купальную платформу, что незаменимо для обычной на Средиземном море швартовки кормой. Впрочем, это удобно и при подходе к причалу бортом. А швартовное оборудование на корме просто превосходно.

СКОРОСТЬ И РАСХОД ТОПЛИВА

Желая убедиться в том, что необычная форма корпуса Magellano 43 обеспечит ожидаемую скорость, специалисты Azimut построили полномасштабную модель лодки и забалластировали ее до нужного водоизмещения. При этом, дабы обеспечить точное положение центра тяжести по высоте, были смоделированы даже палубные устройства. Затем корпус тестировали для «тонкой настройки» — скала, туннели и т. д.

С парой дизелей Cummins QSB5.9 по 355 л.с. нам удалось разогнать яхту до 22,4 узла. При этом на борту находились пять человек, запасы воды и топлива составляли 50%, но не было спасательного плота, тендера и кучи вещей, которые обычно набираются для путешествия. Наша лодка была оборудована тестовыми винтами, и, хотя они развивали нужные обороты, левый двигатель был слегка недогружен (96%). Думаю, с более подходящими винтами заявленная Azimut скорость в 22 узла абсолютно реальна даже при максимальной нагрузке.

ЧТО У КОНКУРЕНТОВ?

За крепкий корпус и роскошный интерьер приходится платить, и речь не о деньгах. Водоизмещение Magellano 43 порожнем составляет 13,6 т, что на 23% больше, чем, например, у Beneteau Swift Trawler 44. А полученная нами скорость в 22,4 узла с 355-сильными Cummins ниже, чем 24,8 узла, которые французский траулер выдает с 300-сильными Volvo Penta. Полагаю, разница в расходе топлива будет около 30%. Впрочем, Magellano 43 предлагается и с менее мощными двигателями — 305-сильной версией Cummins QSB5.9. По нашим расчетам, они смогут разогнать лодку до двадцати с небольшим узлов, хотя Azimut скромно объявил 18 для этой комплектации. Однако и 305 л.с., и 355 л.с. — один и тот же дизель объемом 5,9 л, просто с разным рейтингом: и тот и другой сожгут примерно поровну топлива на любой скорости. На мой взгляд, едва ли есть смысл выбирать 305-сильные машины, теряя пару узлов. Разве что решающее значение для вас имеет стоимость самих двигателей. Доступ к ним — через люки в камбузе или кокпите; моторный отсек просторный, хотя здесь стоит добавить света. Обращают на себя внимание отличные двойные топливные фильтры Racor (опция) с прозрачными инспекционными стаканами.

ГЛАМУРНЫЙ ТРАУЛЕР

Карло Галеацци всегда «сочиняет» для лодок Azimut богатые интерьеры, и Magellano 43 не исключение. Но не только это выделяет судно в семействе яхт траулерного типа. Здесь есть третья каюта, и, хотя в ней всего одно спальное место, много ли вы видели 43-футовиков, где кают больше двух? Можно выбрать вариант планировки, когда эта каюта становится кладовой: хорошее решение для тех, кто любит долгие круизы и делает соответствующие запасы. Неожиданно просторны для лодки таких размеров и санузел. Габариты и отделка салона тоже впечатляют, хотя камбуз для серьезных плаваний мог бы быть и побольше. Если на борту у вас будет любитель готовить, он, скорее всего, оккупирует и большой обеденный стол: не всем хватит скромного «крыла» рабочей поверхности. Возможно,



В своем классе Magellano 43 выделяется шикарным интерьером и тремя каютами



ЕСЛИ ПРИГЛЯДЕТЬСЯ

ДЭЙВ МАРШ

НОСОВАЯ ПАЛУБА

Расположенная на носу лежанка для загара очень велика для такой лодки. Подголовники для удобства поднимаются, а высокий фальшборт и крепкий релинг обеспечивают в носовой зоне отдыха полную безопасность. Главное, находясь здесь, не загораживайте шкиперу горизонт!



ТРЕТЬЯ КАЮТА

Это огромный бонус для 43-футовика, и ее можно как оснастить одинарным спальным местом, так и превратить в гигантскую кладовую, как показано на этом фото. Здесь предусмотрено много полок, а специальные переносные сумки позволяют с удобством хранить вещи и переносить их с лодки на берег и обратно.



Вверху:

Внимание к деталям: в салоне комфортный диван, много удобных поручней, столешницы снабжены бортиками, чтобы во время качки ничего не падало.

В центре, слева направо:

Сдвижная «форточка» в остеклении возле камбуза добавит свежего воздуха.

Мастер-каюта может похвастаться парой отдельных гардеробов.

Внизу, слева направо:

В гостевой каюте множество полок для вещей

На ваш выбор: одноместная каюта или кладовая.

Санузел при мастер-каюте весьма просторен.

НА ФЛАЙБРИДЖЕ

Мощный релинг высотой 81 см и опоясывающий мачту поручень гарантируют безопасное нахождение на флайбридже в свежую погоду. Удобные сиденья легко трансформируются в лежак, а обзор для рулевого отсюда просто превосходный.



МОТОРНЫЙ ОТСЕК

Попасть сюда можно двумя способами: через большие люки в кокпите или на камбузе. Если оба они открыты, то даже с опционально установленным мощным генератором (11 кВт) доступ к любому агрегату весьма удобен. Здесь не помешает добавить стационарного света, хотя переносные фонари от Azimut тоже неплохо помогают.



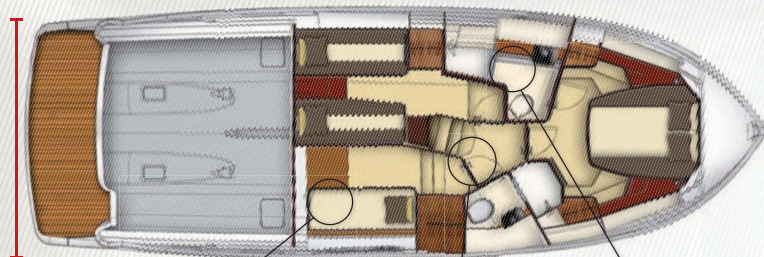


На верхнем посту управления много места для хранения нужных мелочей

Сильная тонировка остекления надстройки может ухудшить видимость ночью и в пасмурную погоду

ДОСЬЕ

ДЛИНА 44 Ф (13,63 М)



ШИРИНА
14 Ф (4,40 М)

В третьей каюте всего одно спальное место, но у многих лодок такого типа третьей каюты нет вовсе

Мини-лобби перед каютами позволяет не толкаться при входе и выходе

Санузел мастер-каюты непривычно велик для такой яхты

ДЛИНА 44 Ф (13,63 М)

ШИРИНА 14 Ф (4,40 М)

ОСАДКА 4 Ф (1,20 М)

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
ПОРОЖНЕМ 13,6 Т
ПОЛНОЕ 18,15 Т

ЗАПАС ТОПЛИВА
1680 Л

ЗАПАС ВОДЫ 600 Л

КАТЕГОРИЯ RCD
«B» (12 ЧЕЛОВЕК)

ДИЗАЙН
AZIMUT & BILL DIXON &
COR D. ROVER

СТОИМОСТЬ В
ЕВРОПЕ ОТ € 440 000

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 2 × Cummins QSB5.9, 355 л.с. при 2800 об/мин, 6 цилиндров, 5,9 л, дизель

РЕЖИМЫ	ECO					FAST			MAX
Об/мин	900	1200	1500	1800	2100	2400	2600	2840	
Скорость	6,1	7,9	9,3	10,7	13,8	17,5	19,9	22,4	
Расход	7,4	14,2	26,9	53,6	77,2	95,9	113	135	
Дальность	1117	751	466	269	241	246	238	224	
УРОВЕНЬ ШУМА, дБА									
Пост управления	60	62	66	72	73	73	75	76	
Кокпит	70	73	74	78	79	80	84	86	
Салон	61	63	68	71	71	71	74	76	
Флайбридж	58	62	65	68	69	71	74	76	

Скорость в узлах, расстояние в морских милях с учетом 20% резерва, расход топлива в л/ч. Указанные величины основаны на показаниях бортовых приборов и могут отличаться от полученных вами данных. Загрузка: 50% топлива, 50% воды, 5 человек на борту, спасательное оборудование, без тендера. Температура воздуха + 20 °C, сила ветра при скоростных заездах 1 балл.

Главная особенность корпуса работы Билла Диксона — полное отсутствие ударов о волну



На флайбриджной Magellano 43 радарная мачта зафиксирована, а у версии с хардтопом она складывается, уменьшая высоту над ватерлинией до 3,5 м

будут реквизированы и некоторые шкафчики в салоне для размещения нужной утвари. На мой взгляд, вместо пары шкафов в камбузе были бы полезнее четыре больших выдвижных ящика. И хорошо бы добавить еще один для столовых приборов. А вот палубные рундуки отменные: на флайбридже и в кокпите рачительно использован каждый сантиметр. Купальная платформа достаточно широка для приличного тендера, и, хотя у Magellano 43, как у большинства траулеров, нет кормового рундука, спасательный плот и прочие громоздкие вещи легко можно разместить в кормовой части флайбриджа.

ВЕРДИКТ

Принадлежность к категории траулерных яхт — не преграда для яркой индивидуальности. При этом Azimut Magellano 43 — не меньше траулер, чем классические образцы вроде Elling E4,

Hardy 42 или Grand Banks 41, но с прямо-таки роскошной внешностью. По части интерьера и внутренней компоновки тут мало кто может конкурировать: у Magellano 43 три каюты вместо привычных при такой длине судна двух; санузлы, особенно в мастер-каюте, больше обычных; а то, что камбуз примыкает к кокпиту, весьма удобно. Внутри эта лодка вообще не воспринимается как рядовой траулер — скорее, как гламурный спорткрузер. Но ведь и хорошие внедорожники часто прячут за броской внешностью многообещающее нутро.

Что касается цены, то осмыслить ее не так просто: по сравнению, например, с Hardy 42 — недорого, а с Beneteau Swift Trawler 44 — слегка «кусаются».

Но не забывайте, что, во-первых, существует и более доступная версия Azimut Magellano 43 HT (с хардтопом). А во-вторых, хорошие вещи и не должны быть дешевыми. **MBY**

ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ



Простое, но надежное швартовное оборудование на корме. Умеренный наклон трапа на флайбридж обеспечивает безопасность

ДРУГИЕ ЯХТЫ СЕМЕЙСТВА



AZIMUT MAGELLANO 50

У этого 50-футовика не только двухрежимный корпус, одинаково хорошо пригодный и для водоизмещающего режима, и для глиссирования, но и гибридная дизель-электрическая силовая установка. Другие серьезные плюсы Magellano 50 — объемная и роскошная носовая зона отдыха; логично

устроенный комфортабельный салон; четыре варианта планировки нижней палубы — с двумя или тремя каютами, кабинетом, подсобным помещением (редкое предложение для серийной яхты таких габаритов). Несмотря на гораздо меньшие по сравнению с Magellano 76 размеры, 50-й тоже обладает большим запасом автономности: около 850 миль на скорости 9 узлов и около 1600 — на 6 узлах (с 20% запаса топлива).

AZIMUT MAGELLANO 76

В 2009 году 74-футовый Azimut Magellano стал дебютной яхтой серии. Три года спустя, осенью 2012 года, в Генуе была представлена эволюционная версия этой яхты — Magellano 76. Длина ее слегка увеличилась (на 1,74 м), что позволило

расширить купальную платформу, на метр вытянуть флайбридж и добавить еще одну (четвертую) каюту. Стало больше бортовых иллюминаторов, а мастер-каюта получила панорамные окна. Изменилась планировка главной и нижней палуб. Это очень «дальнобойная» для своего класса яхта (1000 миль без дозаправки на скорости 10 узлов; 2800 миль ходом 7 узлов). Вместе с тем, Magellano 76 способен и резво разогнаться до 24 узлов.





ТОЧНО ПО МЕРКЕ

В начале года на яхтенном рынке появилась новая марка Esquire Yachts. Тестируем дебютную 35-футовую модель.

Текст **Ольга Селезнева** Фото **Дэвид де Йонг**



Казалось бы, из серийной и почти серийной продукции сотен существующих в мире верфей всегда можно выбрать ту самую, идеальную лодку, которая подойдет по всем параметрам. Однако если бы все это было так, десятки дизайн-бюро не работали бы денно и ночью над разработкой индивидуальных проектов, снова и снова воплощая чьи-то пока не реализованные мечты. Создание яхты сродни литературному творчеству. Что еще можно написать, когда, кажется, все темы уже освоены поколениями поэтов и прозаиков? Что еще можно придумать в судостроении, когда вроде испробовано все: конструкции, материалы, технологии, да еще в любом сочетании? Однако новые книги, как и новые лодки, по-прежнему появляются, потому что всегда есть возможность посмотреть на привычные вещи под другим углом. Обстоятельства рождения марки Esquire именно таковы.

*Esquire 35 спроектирован
и построен в Голландии*



ДЕБЮТ

Esquire 35 впервые показали публике в начале года на boot Duesseldorf, где параллельно представили (пока еще в виде проекта) Esquire 65. Несмотря на приличную разницу в размерах, «семейное» сходство моделей очевидно: прямой форштевень и полные обводы напоминают о «лобстерах» нового поколения, а деревянные детали — о классических runabouts в пору их расцвета. Я бы сказала, Esquire непохожи на другие лодки, построенные в Голландии, хотя эта страна и является их родиной. Дизайн и инжиниринг принадлежат бюро Vripack, а строили Esquire 35 на верфи De Wit Bros, специализирующейся на судах из стали и алюминия. Все привыкли, что яхты из металла — это чаще всего brutальные линии, классические интерьеры, умеренные скорости и абсолютная практичность. А вот буйство форм, «гламурная начинка» и резвый старт с места — это про пластик. Хочешь и того и другого — прямо хоть разорвись! Но именно таким получился Esquire 35: по-средиземноморски жизнерадостная лодка, с современным небанальным интерьером, резво разгоняющаяся до 32 узлов... При этом ее солидный алюминиевый корпус одинаково хорошо ведет себя как на глиссировании, так и в водоизмещающем режиме.

СКОРОСТЬ, ШУМ, МАНЕВРЕННОСТЬ

Мы отправились на тест-драйв, как только позволила погода. В голландской провинции Фрисландия воды, кажется, куда больше, чем суши. Местность в районе городка Снек, где находится

и верфь, и офис Vripack, — лабиринт каналов и озер. По первым надо ходить медленно и осторожно, ибо глубины невелики, развернуться особо негде и от лодки требуется высокая маневренность, чтобы без проблем подползти к волшебной кнопке, открывающей мосты и шлюзы, а вот на больших пространствах не грех и «ручки положить». Так что возможностей для тестирования Esquire 35 в разных режимах у нас было предостаточно. Скажу сразу, нам удалось разогнаться до 32 узлов, хотя предварительные расчеты давали более скромный результат — 28 узлов. При этом лодка вовсе не была пустой: пять человек на борту, топливный бак заполнен на треть, водяной — на три четверти.

Обращает на себя внимание такой факт: максимальные обороты двигателей не превысили 3800 об/мин, хотя паспортный максимум — 4000 об/мин. Причин тут может быть несколько, но самые вероятные — немалый вес безусловно прочного корпуса и гидродинамически «тяжелый» винт. Вторую подтверждают проведенные через день после нас тесты специалистов-механиков. Полученные ими характеристики расхода топлива (они приведены в таблице) заметно превышают стендовые, хотя к указанным причинам здесь следует добавить еще и волну. Так что если на транцевые колонки DPS навесить гребные винты чуть меньшего шага, баланс установится даже, допускаю, без потери скорости и, возможно, увеличится дальность плавания. А еще можно



УДОБСТВА

Санузел Esquire 35 объемный, высок и хорошо оформлен. Все отделочные материалы не боятся воды, но при желании для защиты от брызг душа можно добавить штору — обычную или опускающуюся с подволока рулонную. Обилие шкафчиков и полок позволяет с удобством разместить полотенца и весь необходимый для ванной комнаты косметический арсенал

В повороты лодка входит с минимальным креном



На странице слева: Кокпит закрыт сверху тканевым «кабриолетным» тентом. Уберите его — получится «средиземноморская» лодка. Ну а закрыв тент и складные кормовые двери, отделяющие кокпит от салона, вы получаете в свое распоряжение хорошо защищенный от капризов погоды круизер с теплым салоном (на борту предусмотрена водяная отопительная система).

Вверху: Носовая мастер-каюта очень просторна и высока для судна длиной чуть более 10 м.

В центре, слева направо: Несмотря на компактность, камбуз оборудован отлично: кофемашина, микроволновка, плита, масса шкафчиков и ниш, холодильник (дополнительный можно установить в салоне).

Обеденный стол раскладывается вдвое.

Во второй каюте есть только кровать, зато немаленькая.

попробовать более мощные двигатели: это, конечно, повлияет на цену лодки, но скорость, вероятно, подрастет.

Что касается маневренности, то в повороты лодка входит, как по рельсам, с минимальным креном. Подрульки ей не нужны: швартовная система управления джойстиком (Volvo Docking System) имеет два режима — Docking и High Mode. Первый используется в обычных условиях, второй выдает большую мощность и будет полезен при сильном ветре или на течении. Но и в том и в другом случае управлять лодкой сможет даже «чайник» или ребенок. Приятно и то, что процесс проходит без сильного шума — не пугаются даже дикие птицы. Во время швартовки на нос лодки приземлился упитанный селезень: не побоявшись техногенного шума, он попытался заглянуть в салон, уткнувшись клювом в лобовое стекло. На ходу шума тоже немного: из моторного отсека, где установлена пара Volvo Penta D3 по 220 л.с., на полной скорости «долетают» лишь 80 дБА. Чуть шумнее (83–84 дБА) в момент преодоления горба сопротивления при скорости около 16 узлов (2600–2700 об/мин); это не самый важный для эксплуатации режим. Переваливая горб, корпус с килеватостью 16° на транце задирает нос буквально на секунды: стоит прибавить скорость — и лодка выравнивается сама, не требуя подработки колонками.

Наконец, осадка Esquire 35, составляющая всего 1 м, позволяет пробираться через самые узкие лазейки и практически утыкаться носом в берег — ценное качество при эксплуатации во внутренних водах. При этом никто не запрещает использовать лодку на море — собственно, первый Esquire 35

Для лодки такого размера камбуз просто шикарный

скоро туда и отправится: его портом приписки станет Ментон на границе Италии и Франции, откуда рукой подать до Корсики и Сардинии. Впрочем, не стоит думать, что эта лодка предназначена исключительно для теплого климата. На борту предусмотрена система не только кондиционирования (Dometic MCS 15), но и водяного отопления (Webasto AT EVO 3900).

ИНТЕРЬЕР

Пост управления компактный, с одинарным ковшеобразным креслом (регулировки вверх–вниз, вперед–назад). Обзор, на первый взгляд, несколько затруднен центральной стойкой лобового стекла и массивным носовым релингом, но потом все это перестает замечать. А то, что ходовой дифферент невелик, позволяет легко контролировать обстановку на расстоянии всего десятка метров от носовой утки. Козырек над лобовым стеклом убирает блики с приборной панели и заодно служит поручнем при передвижении по носовой палубе.

Помимо поста управления, в салоне есть обеденная зона с диваном и объемными рундуками под ним. Одна из боковин дивана — перекидная, она становится спинкой штурманского сиденья. Большое ровное «торпедо» удобно для работы с бумажной картой; а хранить их и навигационные принадлежности можно в специальном отделении с откидывающейся крышкой. Не нужно думать, куда пристроить чашку кофе или телефон, —

По носовой палубе легко передвигаться: ухватиться можно за массивный носовой релинг, декоративную стойку или поручень, спрятанный в козырьке над ветровым стеклом

Прочный алюминиевый корпус с толщиной борта 4 мм снабжен мощным привальным брусом, защищающим при контакте с высокой причальной стенкой при швартовке лагом

Опционально радарную мачту можно сделать складной, что позволит проходить под низкими мостами

Кормовой кокпит весьма просторен для лодки таких габаритов. Здесь можно поставить съемный или переносной столик, не загромождив проход



На борту легко смогут заночевать шесть человек

в отделанной винилом столешнице сделаны прорези. Стол обеденной зоны — довольно хитрая конструкция: с двух его сторон выдвигаются дополнительные «крылья». Под столешницей — розетка; удобно, если нужно включить настольную лампу или зарядить телефон. Напротив — тумба-стол, из которой «всплывает» телевизор; два больших шкафа вмещают массу вещей или даже дополнительный холодильник. Открытые боковые ниши подойдут для всяких нужных мелочей.

Пространство за пультом управления открыто, и расположенному в нижнем «атриуме» камбузу дополнительная подсветка не требуется — он и так купается в свете, поступающем через лобовое стекло. Для лодки таких габаритов камбуз просто шикарный: большая столешница с плитой и мойкой; масса шкафчиков и полок за сдвижными дверцами; СВЧ-печь и даже кофемашина на своей полке. Открывающийся иллюминатор в нише позволяет добавить свежего воздуха.

Мастер-каюта в носу досталась львиная доля пространства — не только в смысле площади, но и высоты. Два гардероба, полки, иллюминаторы в бортах, люк наверху и — важно! — здесь без проблем можно развернуться. Центральная каюта для гостей, детей или капитана — это, в общем-то, просто кровать, правда, большая, и места для комфортного отдыха в ней предостаточно. Но здесь тоже есть иллюминатор, а в небольшой коридорчик, оставленный на «нашей» лодке открытым, можно врезать дверь или повесить штору — так у гостей появится больше приватности и место, чтобы переодеться, тем более что стеной шкаф уже есть. При необходимости спальное место можно организовать и в салоне: стол опускается, и его место занимает закладная подушка. Так что заночевать на борту могут и шесть человек. Максимально же Esquire 35 рассчитан на 8 пассажиров. Материалы, использованные в интерьере, легки и практичны. Это высококачественный ламинат, на вид и на ощупь неотличимый от дерева. Впрочем, отделка остается на усмотрение заказчика.

ПАЛУБА

В кокпите — кормовой диван, также с рундуками внутри. Места достаточно для раскладного столика, чтобы не загромождать им проход. По бортам — пара вместительных хранилищ для кранцев: то, что они не закрываются дверцами, даже удобно — кранцы можно быстро покидать внутрь и так же легко достать. Носовая палуба, как обычно, представляет собой «пляж» с лежаком для загара. Что же касается купания, то к вашим услугам



широкая транцевая платформа. Она выполнена довольно оригинально — с выдвигающимся трапом посередине и вмещает немаленький тендер.

ВЕРДИКТ

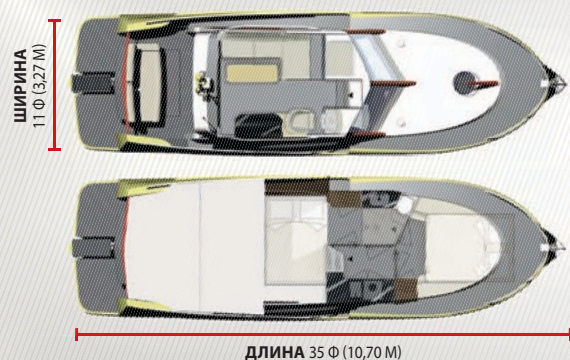
При длине всего 10,7 м Esquire 35 — это удачно спланированная лодка, где логично и даже виртуозно использован каждый сантиметр. В результате получился стильный, вместительный и комфортабельный круизер с потенциалом не просто «лодки выходного дня»: здесь вы легко найдете, куда сложить запасы и вещи. Еще одним достоинством, весьма необычным для довольно компактной лодки, является высокий уровень индивидуализации. Когда были сделаны первые наброски Esquire 35, дизайнеры из Vripack, желая того или нет, сформулировали основную идею марки: «Лодка должна подходить яхтсмену так же, как джентльмену — хорошо сшитый костюм». **МВУ**



ДИЗАЙН

Деревянные вставки в надстройке придают Esquire 35 легкий налет ретро, напоминая о знаменитых «джентльменских лодках» 50-х годов XX века

ДОСЬЕ



ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 2 × Volvo Penta D3-220, 220 л.с. при 4000 об/мин, 5 цилиндров, 2,4 л, дизель, колонки DPS.

РЕЖИМЫ	ECO	FASTMAX
Об/мин	1000 1500 2000 2500 2800 3000 3500 3800	
Скорость	6 7,1 8,2 15,3 20,4 21,3 28,6 32	
Расход	- - 22 47 64 72 82 104	
Миль/л	- - 0,37 0,33 0,32 0,30 0,35 0,31	
Дальность	- - 224 200 194 182 212 188	
УРОВЕНЬ ШУМА, дБА		
Пост управления	58 64 72 83 84 79 80 81	

Скорость в узлах, расстояние в морских милях с учетом 10% резерва, расход топлива в л/ч. Указанные величины основаны на показаниях бортовых приборов и могут отличаться от полученных вами данных. Загрузка: 35% топлива, 75% воды, 5 человек на борту. Температура воздуха +6 °C, сила ветра при скоростных заездах 1-2 балла, волна умеренная.

ДЛИНА	35 Ф (10,70 М)
ШИРИНА	11 Ф (3,27 М)
ОСАДКА	3 Ф (1,00 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ	8 Т
ЗАПАС ТОПЛИВА	672 Л
ЗАПАС ВОДЫ	170 Л
МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ	32 УЗЛА
ВМЕСТИМОСТЬ	8 ЧЕЛ.



Эволюция или революция?

Прошлым летом в Казани мы познакомились с проектом новой версии флагмана верфи Velvette — моделью 41 Evolution, а на выставке MBS этот круизер уже был представлен публике.

Текст **Антон Черкасов** Фото **Роман Романишин**



Если на Западе ситуация, когда одна верфь приобретает другую (причины бывают разные), — событие заурядное, то в России подобное слияние обычно вызывает большой интерес. Мы уже писали, что год назад казанская верфь Velvette приобрела свою «землячку», компанию Faserind, и пошла она на этот шаг отчасти ради двух интересных проектов, которые позволили Velvette перейти в «весовую категорию» 30–40 футов. Первый проект — неожиданная модель Velvette 33 Intelligent (см. МВУ №5, 2012), второй — Velvette 41 Evolution, хорошо известная глиссирующая яхта, ставшая теперь флагманом верфи.

В свое время Faserind построила десятка три Evolution версий Open и Hardtop. Рынок принял модель благосклонно, и она оказалась вполне конкурентоспособной в сравнении с западными аналогами. Разумеется, сегодня подавать этот

«пирожок» с прежней начинкой нельзя: при удачном корпусе планировка кокпита и дизайн интерьеров определенно требовали переработки. Минувшим летом в Казани я познакомился с прежней версией 41 Evolution, в Москве на выставке MBS видел уже новый вариант и теперь могу рассказать о том, что изменилось в лодке после глубокого рефита.

Изначально 41 Evolution опережала многих конкурентов по объему обитаемых помещений, однако в кокпите, признаться, было тесновато. Инженеры Velvette «срезали» весь визуально «тяжелый» стеклопластик на транце и расширили диван дальше в корму, заменив сплошную спинку

Velvette 41 Evolution подвергли серьезной переработке на концептуальном уровне



Корпус яхты — моногедрон с килеватостью на транце 17°, продольными реданами и удлиненной кормовой платформой

легкими, закрепленными на металлической раме подушками. В итоге кокпит удлинился на полметра и стал просторнее. У выставочной модели в нем еще стоял компактный ветбар (холодильник и мойка сверху), но уже на следующей лодке сюда будет добавлен гриль, опциональный генератор льда, и получится вполне функциональный мини-камбуз. Столик у дивана регулируется по высоте; опустив его, здесь можно устроить лежанку. По краям столешницы есть полезные ограничители, но сама она маловата, что поправимо, если у стола будут подъемные «крылья».

Отлично выглядит графитовая рулевая консоль сложной конфигурации; все органы управления судном на ней расположены абсолютно логично, интуитивно понятно. Поначалу кажется, что стрелочные приборы-индикаторы стоят далеко и показания их не увидишь, но все важные данные выводятся на картплоттер по центру приборной панели. Сидеть за штурвалом удобно, только высокий нос несколько скрадывает расстояние по курсу, и подъемный валик у дивана не помешал бы точно. Конечно, можно рулить стоя, но зачем, если есть возможность присесть? Так же эффектно в графите оформлено и «торпедо» на левом борту, с небольшим винным баром под прозрачной крышкой перед продольным двухместным диваном.

Рефит не был бы полноценным без коренной переработки интерьеров. Прежняя отделка

помещений нижней палубы 41 Evolution тяготела к консерватизму, не отличаясь изыском. В новом исполнении интерьеры совершенно иные: более современные — не без изыска, но практичные.

Салон (высота 2 м) оформлен в контрастных тонах: графитовая обивка дивана (влагостойкая искусственная кожа, такая же, как и в кокпите), поддержанная темным же подволокном, прекрасно сочетается с древесиной дуба (массив и шпон), светлым пластиком переборок и комингсов и каменной столешницей камбуза с блестящей нержавеющей бытовой оборудования. Впечатляют детали — удивительно ровная строчка обивки и мягкие вкладыши в рундуках под диваном.

В носовой каюте, где есть и большая кровать, и платяной шкаф, и тумба, стоишь тоже в полный рост. Интересный прием: на носовой переборке закреплено зеркало, за ним открывается доступ к якорному ящику в носу — для обслуживания, к примеру, лебедки. В каюте светло: свет дают вытянутые иллюминаторы, подобные тем, что часто видишь на парусных лодках. Во второй каюте стоишь прямо только при входе, у емкого платяного шкафа. Зато здесь большое ложе на двоих и еще диванчик вдоль правого борта, на который удобно присесть. Гальюн один на всех, но получился он совсем не тесным.

Высокий надводный борт — отличительная особенность 41 Evolution — является показателем

Вверху:

Новый интерьер прекрасно оборудованной носовой каюты выдержан в той же стилистике, что и салон.

На странице справа, сверху вниз, слева направо:

Хотя гальюн на 41 Evolution один, его размеры и функциональность не вызывают вопросов.

У рулевой консоли два зрительных центра притяжения: картплоттер и дизайнерский штурвал.

Так выглядит салон лодки, построенной для конкретного заказчика. Обратите внимание на оборудование камбузного блока, остекление вверху и удобные табуреты у стола.



ЛЮК

Палубный люк (скайлайт) добавляет в салон на нижней палубе поток дневного света и служит отличным средством вентиляции, не мешая отдыхающим на баке

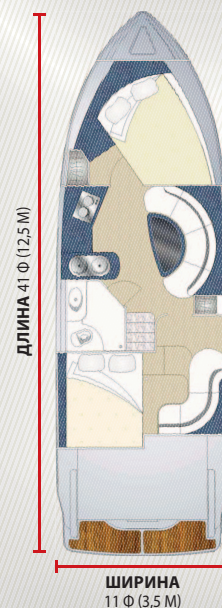
Хардтоп на 41 Evolution доступен в качестве опции

мореходности и внутренних объемов: лодка внутри мне показалась еще просторнее, чем прежде. Другие важные детали — широкие бортовые проходы (шире, чем часто видишь на лодках такой длины), прекрасно отформованный стеклопластик (не только снаружи, но и внутри рундуков, коих немало), обилие поручней и высокий релинг (залог безопасности), холодный и горячий душ в корме...

На 41 Evolution размеры и проверенные временем обводы корпуса сохранились (моногедрон с углом килеватости на транце 17° и двумя парами продольных реданов), но теперь лодка выпускается только с удлиненной кормовой платформой: прежде покупателям предлагали также и короткий вариант, который выглядел не столь привлекательным и функциональным.

В базовой комплектации лодка оснащается двумя бензиновыми двигателями Volvo Penta 5.0 GxiE по 270 л.с. и транцевыми колонками SX (за DPS придется доплатить). Дизельные Volvo Penta D4-300/DPH идут как стандартные для модификации MAX, так что без права выбора покупатель не оставлен. Среди опциональных вариантов значатся бензиновые моторы Volvo Penta и MerCruiser мощностью от 260 до 430 л.с.

ДОСЬЕ



ДЛИНА	41 Ф (12,5 М)
ШИРИНА	11 Ф (3,5 М)
ОСАДКА	3 Ф (0,9 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ	7 Т
ЗАПАС ТОПЛИВА	700/1000 Л
ЗАПАС ВОДЫ	310 Л
МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ	43 УЗЛА
ДВИГАТЕЛИ	БЕНЗИНОВЫЕ VOLVO PENTA ИЛИ MERCURISER 260–430 Л.С. ДИЗЕЛЬНЫЕ VOLVO PENTA D4-300/DPH 300 Л.С.
ВМЕСТИМОСТЬ	12
СПАЛЬНЫЕ МЕСТА	6
ДИЗАЙН	FASERIND/VELVETTE
КАТЕГОРИЯ RCD	«С»
СТОИМОСТЬ В РОССИИ ОТ	6 870 000 РУБ. (С БЕНЗИНОВЫМИ ДВИГАТЕЛЯМИ VOLVO PENTA 5.0 L GXI ПО 270 Л.С.)

Емкость топливного танка в 700 л можно увеличить до 1000 л. Как и полагается для флагмана, верфь предлагает установку «под ключ» всей навигационной, коммуникационной и развлекательной электроники, включая спутниковое телевидение и связь. А что же хардтоп, вы спросите? Ведь прежде лодку выпускали в двух вариантах. Отдельную модель верфь заявлять пока не стала, однако в спецификации 41 Velvete жесткая крыша (разумеется, с новым дизайном) значится как опция стоимостью около 500 000 руб.

Velvete 41 Evolution претерпела значительную переработку на концептуальном уровне, которая выразилась в глубоком рефите. Лодка посвежела, стала выглядеть приятнее и внутри, и снаружи, в частности, благодаря форме бортового остекления с применением особого градиентного стекла, добавляющей силуэту динамики. Обновленная модель соответствует реалиям времени, а по части ходовых качеств она и прежде показывала неплохие результаты: с двумя Volvo Penta D4/DPH мощностью по 260 л.с. легко выходила на глиссирование и развивала 36 узлов. Теперь же, с более мощными двигателями, верфь обещает скорость до 43 узлов.

Учитывая базовую стоимость (до 7 млн руб.) и трехлетнюю гарантию, этот спортивный крузер можно с полным основанием рассматривать как выгодное приобретение. А мы пока ждем лета, чтобы от души погонять 41 Evolution на тесте! МВУ

ТРЕТИЙ — НЕ ЛИШНИЙ!

Что получится, если в одной яхте собрать все лучшие дизайнерские и конструкторские решения, накопленные в этом классе лодок? Ищем ответ во время теста флагмана Jeanneau NC14.

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







Представьте себя на месте топ-менеджера крупной верфи, перед которым стоит серьезная задача — обеспечивать компании движение вперед, когда вся индустрия буксует в ожидании глобального потепления экономического климата. Что делать? Как добиться стабильно высокого уровня продаж? Очевидно, нужна новая концепция... Парни из Jeanneau ухватились за эту идею и в течение трех лет «раскрутили» небольшой модельный ряд с амбициозным названием New Concept (NC). В 2011 году в Париже дебютировала средняя модель NC11, годом позже в Дюссельдорфе показали младшую NC9 и, наконец, этой зимой нам представили флагман — NC14. За этот период верфь построила и реализовала более 300 корпусов NC — весомое доказательство того, что целевые рынки Европы (включая Россию) и США благосклонно приняли «новую концепцию». В чем же, как принято теперь говорить, «фишка»?

Jeanneau старательно избегает создания нишевых продуктов и постоянно корректирует курс развития с прицелом на максимально широкую публику. Отсюда и идея — взять все лучшее от разных типов яхт и строить принципиально новые лодки с философией экспресс-седана, которые подойдут не только для отдыха в выходные, но и для не слишком продолжительных круизов. Если бы мне предложили придумать девиз линейки NC, то я обошелся бы тремя словами: универсальность, модульность, трансформация.

Разговор о NC14 начну именно с последнего

качества, благо на борту найдется, что трансформировать. Во-первых, расположенный между двумя калитками диван в кокпите может сдвигаться в корму и становиться лежанкой для загара. В походном положении он максимально убран в нос, чтобы на кормовой платформе поместился тендер, а на стоянке, наоборот, есть возможность увеличить площадь кокпита. Верфь сознательно отказалась от электроприводов, чтобы не раздувать базовую стоимость яхты, и все перемещения дивана выполняются вручную, а в качестве фиксаторов служат обычные защелки. Поскольку диван невелик, проблему с дополнительными посадочными местами решили за счет ближнего к кокпиту сиденья в салоне. Его спинка перекидывается, так что можно расположиться лицом в корму, а четыре сдвижные стеклянные створки двери просто нужно «согнуть» на любой удобный борт. Там же, в салоне, по правому борту «припаркованы» две свободно стоящие табуретки, которые придется к месту и при обеденном столе на шесть человек, и в кокпите.

Салон, кокпит и камбуз NC14 находятся на одном уровне, причем наличие последнего выдает только характерная дверца духовки, тогда как мойки и вся остальная бытовая техника скрыты под декоративной крышкой. Динетта напротив поста управления также способна превращаться в лежак, и происходит это без существенных затрат сил и времени. Говоря о трансформации, следует упомянуть и двухспальную кровать в носовой каюте; она при необходимости разделяется на две одноместные койки. Конечно, на рынке присутствуют не менее впечатляющие по этому



КАМБУЗ

Наличие камбуза в салоне выдает лишь дверца духовки, аккуратно встроенная в деревянную панель, а мойка и плита скрыты под декоративной крышкой



На странице слева:
Прилегающая к правому борту секция дивана представлена двумя незакрепленными табуретами, которые можно выносить в кокпит или расположить вокруг стола.

Вверху:
При открытом люке и дверях кокпита по освещенности салона NC14 приближается к открытому спортивному крузиру.

Нижне, слева направо:
Двухспальная кровать в носовой каюте легко разделяется на две койки.

Другой пример трансформации:
динетта напротив поста управления превращается в лежак с регулируемой спинкой.

Туалет в санузле на нижней палубе установлен в душевой кабине.

Целевые рынки благосклонно приняли «новую концепцию»

признаку яхты, но и стоят они, как правило, ощутимо дороже.

С естественным освещением в салоне все в порядке: через широкий люк, снабженный быстрым (открывается за полминуты) и тихим электроприводом, можно рассматривать звездное небо, а панорамное остекление позволяет, не сходя с места, следить за обстановкой на воде. Если бы дизайнеры еще на 5–10 см уменьшили высоту панелей отделки по периметру остекления, сидящим за столом пассажирам было бы видно все вокруг до самого горизонта. Зато с кладовой разработчики справились великолепно: рядом с камбузом оборудован широкий люк, ведущий в просторное помещение под салоном, где стоит стиральная машина, полки с ящиками для бытовой химии и прочих запасов, плюс там же вы, скорее всего, будете хранить и кранцы, при условии что они остаются чистыми.

В стандартном варианте на нижней палубе NC14 две каюты и один санузел, однако за небольшую доплату (€ 2610) можно отказаться от шкафа и туалетного столика в каюте владельца, разместив на их месте второй гостевой туалет с душевой кабиной. Опция полезная и придется по душе тем, кто планирует использовать яхту для путешествий, тем более что места для вещей остается порядочно.

Возвращаясь к «новой концепции», стоит также отметить сильные стороны экстерьера NC14: невысокий, приятный глазу профиль, ради

создания которого металлическую радарную арку сделали визуально невесомой; практически горизонтальную носовую палубу, к которой ведут асимметричные бортовые проходы (правый шире); наконец, свес крыши надстройки над флайбриджем со световыми люками из задерживающего тепло стекла.

Условия для испытаний лодки в начале апреля в Каннах выдались подходящими не в последнюю очередь благодаря затянувшейся зиме, что вцепилась мертвой хваткой не только в Россию, но во всю Европу. С моря наваливалась ощутимая зыбь, вместе с расходящимися волнами от круживших в тестовом хороводе яхт, вынудившая пару моих коллег отправиться на берег с приступом морской болезни. NC14, оснащенная днищевыми колонками Volvo Penta IPS500, повела себя в этой стихии весьма достойно, показав отменную управляемость. Если смотреть на идущую лодку со стороны, то ее архитектурные линии и схема окраски корпуса создают иллюзию, будто на ходу она сильно задирает нос, хотя на самом деле это длится недолго, что подтверждают приборы. Горб сопротивления судно с опущенными наполовину транцевыми плитами преодолевает быстро, с дифференлом на корму до 10°, а затем выравнивается, оставаясь в пределах 3°. Модный, почти вертикальный форштевень дополняет спортивный облик яхты, чьи динамические характеристики вполне соответствуют внешности. Выход на глиссирование происходит за 12 секунд (15–16 узлов, 2600–2800 об/мин), а разгон до максимальной скорости 31 узел занимает



В свесе флайбриджа
обустроены два световых люка
с термоизолирующим стеклом

Дверь по правому борту
напротив поста управления
не слишком большая, но при
швартовке оказывается
очень полезной

Практически горизонтальная
носовая палуба и вертикальный
форштевень положительно
сказались на внешнем облике яхты



ЛЮК

Автоматический люк в надстройке оснащен качественным и быстрым механизмом открытия, а использованные стекла задерживают тепло, не позволяя салону нагреваться

27 секунд. Атакуя волны на разных курсах и скоростях, достаточно быстро понимаешь, что при движении против ветра благоразумнее замедлиться, чтобы поберечь яхту, себя и пассажиров. Разумеется, занимаясь конструкцией этого корпуса, Тони Кастро не схалтурил, однако, как и сотни других глиссирующих лодок, NC14 требует более степенного движения на существенной волне, чем хотелось бы.

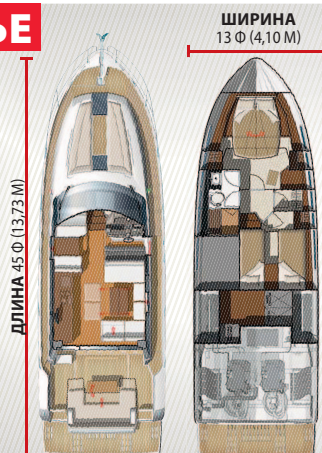
Логично организованный пост управления может похвастаться редкой для подобных лодок особенностью, а именно — бортовой дверью на палубу. Идеально удобной ее не назвать в силу небольших габаритов, но, приноровившись, пользоваться этим выходом можно, а уж в качестве широкой форточки дверца и вовсе хороша. Что касается обзора на ходу, то, сидя на удобном двухместном диване, передний сектор просматриваешь полностью, правда, я бы рекомендовал убирать достаточно высокие подушки на носовой палубе на время перехода. А вот тонированное остекление салона в солнечный день может восприниматься изнутри как зеркало и отвлекать капитана от контроля обстановки по бортам и за кормой. Основные органы управления расположены эргономично, при движении руки не устают, а к смещенному влево от штурвала картплоттеру быстро привыкаешь. Некоторое недоумение вызывает положение поручня: он закрывает от глаза рулевого целый ряд кнопок, а хватаясь за него на неожиданной волне, эти самые кнопки легко случайно нажать. Решение странное, тем более что

Путем смешения «генов» получилась толковая яхта

на проектных 3D-изображениях поста управления поручень находился в другом месте.

Что в итоге? Можно ли назвать третью, самую крупную модель семейства NC удачным завершением линейки? Очевидно, что в результате смешения не самых близких, на первый взгляд, «генов» получилась вполне толковая, целостная по восприятию лодка, а не эклектичная «сборная солянка». На мой взгляд, на борту NC14 одинаково хорошо быть и пассажиром, и капитаном, что подчеркивает один аспект ее универсальности (о полной функциональной универсальности можно будет говорить спустя некоторое время). Привлекательности лодке добавляет модульность компоновки, заложенная еще в технологии постройки. За счет опций верфь дает возможность вплотную приблизить яхту к сегменту «премиум». На тестовой NC14, помимо гидравлической транцевой платформы, по правому борту стоял телескопический трап-сходня, а моторный отсек и кокпит были оборудованы камерами слежения, подключенными к многофункциональному дисплею. Важно и то, что даже в базовой комплектации NC14 неплохо «упакована» и воспринимается солидной, «взрослой» яхтой. В этом, кстати, состоит еще одно важное достижение Jeanneau: верфь строго контролирует базовую стоимость своих лодок, чтобы заказчики, то есть мы с вами, не переплачивали за лишние функции. Вот и весь секрет высоких продаж! **MBY**

ДОСЬЕ



ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 2 × Volvo Penta IPS500, 370 л.с. при 3500 об/мин, 6 цилиндров, 5,5 л дизель.

РЕЖИМЫ	ECO	FAST	MAX
Об/мин	1000 1500 2000 2400 2800 3000	3200 3500 3620	
Скорость	5,7 8,0 10,2 13,0 17,5 21,5	24,5 28,6 30,1	
Расход	8 18 44 67 94 103	120 151 155	
Миль/л	0,71 0,44 0,23 0,19 0,18 0,20	0,20 0,19 0,19	
Дальность	513 320 167 140 134 150	147 136 140	
УРОВЕНЬ ШУМА, дБА			
Пост управления	456 65 67 73 74 75	77 78 78	

ДЛИНА	45 Ф (13,73 М)
ШИРИНА	13 Ф (4,10 М)
ОСАДКА	4 Ф (1,07 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ	10,5 Т (ПОРОЖНЕМ); 11,8 Т (ПОЛНОМ)
ЗАПАС ТОПЛИВА	900 Л
ЗАПАС ВОДЫ	412 Л
МОЩНОСТЬ	600–740 Л.С.
КАТЕГОРИЯ RCD	«В»
ДИЗАЙН	JEANNEAU ТОНИ КАСТРО GARRONI DESIGN

Скорость в узлах, расстояние в морских милях с учетом 20-процентного резерва, расход в л/ч. Указанные величины основаны на показаниях бортовых приборов и могут отличаться от полученных вами данных. Загрузка: 100% топлива, 100% воды, 7 человек на борту, спасательное снаряжение. Температура воздуха +12 °С, зыбь 1–2 м, сила ветра при скоростных заездах 2 балла.



Большая площадь — удобно не только для комфортного отдыха, но и для безопасной работы при швартовке или постановке на якорь

ФИНСКАЯ МАГИЯ

Круизеры Grandezza финской компании Finn-Marin нетипичны для скандинавского судостроения. По-итальянски изящные, по-американски просторные, по-английски ходкие, что в полной мере продемонстрировал тест, проведенный прошлым летом.

Текст **Марк Красногорский** Фото **Кари Вилен**

Каждая модель бренда Grandezza — пример того, как, взяв известный концепт, оснастив тем, что есть на рынке, на выходе получаешь яхту, непохожую на «одноклассников», но без вымученных решений и ненужных деталей. Порой возникает впечатление, что лодки Grandezza создают люди, которым забыли сказать, что «так не принято». Они не перестают удивлять, их продукция оказывается в центре внимания и пользуется спросом. Вот и получаются вроде бы обычные, но особенные яхты, обосновавшиеся на скандинавском рынке и осваивающие мировой.

Прошлым летом я утолил свое любопытство и опробовал на воде флагман линейки Grandezza. Мой давний знакомый Янне, зная о моем интересе к этим лодкам, пригласил меня на ежегодное мероприятие для владельцев Grandezza. Сам Янне шел туда на своей Grandezza 39CA с семьей, но заверил, что и мне найдется место на борту. В назначенное время я уже стоял на причале Nyland Yacht Club в Хельсинки с небольшим рюкзаком,

мешком подарков и горящими от нетерпения глазами. Кстати, любопытный факт: этот яхт-клуб основал Александр II в 1861 году, когда Финляндия была герцогством в составе Российской империи.

Вот показалась Grandezza 39CA, и Янне осторожно подвел лодку к причалу. Он немного торопился, поэтому швартоваться не стал, а просто удерживал яхту на месте, чтобы я смог подняться на борт. Несмотря на привычную финскую погоду (ветерок, небольшое волнение), лодка стояла почти как вкопанная, чутко реагируя на джойстик Aquamatic. Эта относительно новая система от Volvo Penta превращает обычные угловые колонки в подобие системы IPS, которую любят не все финские «лодочники», а вот джойстик для колонок они приняли с восторгом.

Как только я оказался на борту (для этого было достаточно сделать всего лишь шаг на большую кормовую платформу), Янне легким движением

Полминуты — и мы летим на скорости 38,7 узла



Сдвижной люк — хорошее решение, полезное даже на «северных» лодках

На крыше рубки достаточно места для установки антенн серьезных навигационных систем



КОКПИТ

Полный тент на кокпит дает увеличение закрытых объемов и повышает уровень комфорта на борту в осенний период

джойстика отвел яхту от причала, и лодка пошла. До марины Kasnas (около 100 миль от Хельсинки на запад) идти предстояло часа четыре — Янне сразу предупредил, что мы не полетим, а пойдем спокойно, на крейсерской скорости, и все мои «лихие штучки» я смогу проделать уже на месте, когда Янне высадит жену и детей на берег. Спорить я не стал и потратил время в пути на осмотр лодки.

В журналах яхты часто подают по стандартной схеме: кокпит, салон, камбуз, каюты... Подход логичный — человек просто описывает свой путь. Но на нестандартной Grandezza 39CA очень хочется отойти от правил и остановиться на особенных моментах. Например, мастер-каюта: она устроена на миделе от борта до борта, в ней есть два больших иллюминатора, отдельный диван (еще одно спальное место) и много места для вещей. Каюта абсолютно типична... для 50-футовой яхты, но никак не для такого круизера. При этих размерах верфи предлагают небольшую гостевую каюту по левому или правому борту, но не полноценный «мастер». Разумеется, стоять на кровати у вас не получится, выпрямиться можно только при

входе, но ни на кровати, ни на диване у вас нет давящего чувства. Возможно, благодаря тем самым иллюминаторам, которые заливают каюту светом и дают ощущение дополнительного объема. Кровать расположена точно в диаметральной плоскости, и на ней можно с комфортом отдыхать даже на ходу.

VIP-каюта в носу похожа на каюты «одноклассников», с той лишь разницей, что на борту Grandezza она для очень дорогих, но все же гостей, а на прочих лодках здесь располагается мастер-каюта. Она более чем просторна, с высоким потолком и люком. Кровать тоже с сюрпризом: легким движением руки половинки кровати разъезжаются — и вы получаете два отдельных спальных места. Еще одно движение — и перед вами двуспальная кровать. И не стоит беспокоиться о том, что кровать самовольно «разъедется» на ходу: защелки надежно фиксируют конструкцию в любом положении.

Между мастер- и VIP-каютами находятся камбуз и галлюн с душем. Галлюн тут один, что у многих вызывает неоправданное негодование. На мой взгляд, финны поступили правильно: лучше один

Финские Grandezza совершенно нетипичны для судостроения Скандинавии

комфортный галюон с большой душевой кабиной, в которой поместится даже крупный судовладелец, нежели две каморки, где и ребенку будет тесно. К тому же нужно учитывать специфику яхты — это именно семейная лодка для долгих и коротких круизов, а не яхта-дискотека, где каюты вторичны, а вот количество галюонов становится значимым.

Камбуз тоже не выглядит стандартным для лодки длиной 39 футов. Я бывал на 60-футовых яхтах, где на камбузе места меньше, шкафчиков меньше, а рабочие поверхности скромнее. Чего стоит один холодильник на 195 л! Расположение камбуза прямо под огромным лобовым стеклом обеспечивает дневной свет, и готовить здесь, должно быть, просто удовольствие. Холодильник, плита, мойка, духовой шкаф — все под рукой, все удобно, прямо как дома!

Три ступеньки вверх — и вы в салоне, рядом с постом управления. Обзор отсюда просто великолепный, но удивляет не он, а дверь для выхода на борт. Это не лазейка-щель, как иногда бывает, а широкий проем, что особенно важно во время швартовки или шлюзования. Интересная особенность архитектуры: вся надстройка лодки смещена на левый борт. Там остается неширокая потопчина (стандартная для яхт такой длины), зато по правому проходу свободный, с высоким релингом: даже во время качки можно спокойно пройти на нос, не рискуя свалиться за борт.

Но вернемся в салон. На левом борту обеденная зона; стол опускается, и при помощи специальной вставки получается дополнительное спальное место, достоинства которого я оценил ночью. Напротив — телевизор с электроподъемником и шкафы, где помещается вся посуда, бокалы и приборы. Двери в кокпит складные, что позволяет объединить салон с кокпитом и в хорошую погоду вкушать свежий воздух. Кстати, для этого еще имеется и большой люк с электроприводом в крыше надстройки почти во всю ее ширину; он позволит не только надышаться морем и ветром, но даже рулить стоя (для этого есть откидная ступенька).

На диване в кокпите спокойно уместятся пять человек. Столик здесь складной: на стоянке можно расставить закуски и напитки, а на ходу его лучше сложить, чтобы освободить место. Через люк в кокпите, крышка которого открывается тоже с помощью электропривода, можно попасть в моторный отсек. На ходу я туда не полез, но вечером все же добрался к «сердцу корабля». Благодаря тому, что секция палубы встает почти вертикально, работать там удобно; все идеально скомпоновано, всюду можно дотянуться и, главное, не боишься контакта головы с «потолком»...

Я давно закончил осмотр яхты, поболтал с Янне и его женой, и тут показался Kasnas. Мы нацелились в залив меж островов — Корсклоббен по левому борту и Альб по правому. Я вызвался помочь закрепить кранцы перед швартовкой, сунулся их искать и оказался в тупике: кранцев не было. На всякий случай даже заглянул в каюты — разумеется, зря. Едва сдерживая смех, Янне махнул рукой в сторону кормы и выдал только: «Там». Они действительно оказались там — в здоровенном рундуке, шесть кранцев и швартовные концы...

Потом мы высадили на берег семейство Янне, взамен приняли на борт еще четверых, которые тоже хотели прокатиться, заправили лодку и двинулись в сторону залива. Слабый ветер лениво теребил воду, в целом условия для теста были подходящими, но я отметил значительный



запас топлива и воды на борту. Обычно для тестов стараются разгрузить яхту, насколько возможно, чтобы добиться максимальной скорости, а тут...

Тут Янне предложил штурвал мне. Два дизеля Volvo Penta D6 каждый по 370 л.с. зарычали, спустя 12 секунд Grandezza 39CA уже глиссировала (дифферент умеренный, в транцевых плитах нужды не было) и уверенно продолжила набирать скорость. Не прошло и полминуты, как мы летели на предельных 38,7 узла (3500 об/мин). Отличный результат, и если яхту слегка разгрузить, скорость будет еще выше... На ходу лодка послушна штурвалу. В циркуляции реданы и скула не дают ей сильно крениться, допуская при этом небольшое снижение скорости (килеватость 21° на транце). Я пытался положить лодку на борт, но при любых виражах она вела себя по-фински невозмутимо. Уровень шума невысок: это не только эффективная изоляция моторного отсека, но и вакуумное формирование, и дивинисел в качестве заполнителя.

В очередной раз проскочив собственную волну, я вспомнил о посуде в шкафчиках. В ответ Янне открыл дверцы, и все убедились, что посуда цела...

Интересных решений на Grandezza 39CA много. Повсюду видишь какие-то детали, неожиданные на борту круизера длиной 12 м. Я даже подумал, что финны, вероятно, лукавят. Указывают не полную длину яхты, а по ватерлинии. Или ошибка в документации, и длина на самом деле 15 м... Никакой ошибки, конечно, нет, просто дизайнеры сумели в 12-метровый корпус «встроить» начинку от 15-метровой яхты, что не осталось незамеченным. В Лондоне Grandezza 39CA была номинирована на премию Motor Boat of the Year среди круизеров длиной до 45 футов.

Остается только гадать, посредством какой такой магии финны творят свои корабли, но я почему-то верю, что с Grandezza 39CA чудеса на финской верфи Finn-Marin не закончатся. MBV

Вверху:
Свет в большой и стильный салон дают панорамное остекление надстройки (днем) и светодиоды (вечером).

Справа:
Двухспальная (king size) кровать в мастер-каюте в диаметральной плоскости судна.

Носовая VIP-каюта с трансформируемыми койками.

Светлый и отлично оборудованный камбузный блок на палубе кают.



ГАЛЮОН

Кому-то два санузла на такой яхте покажутся удобнее, только вряд ли их удалось бы сделать столь просторными и хорошо оборудованными, как этот



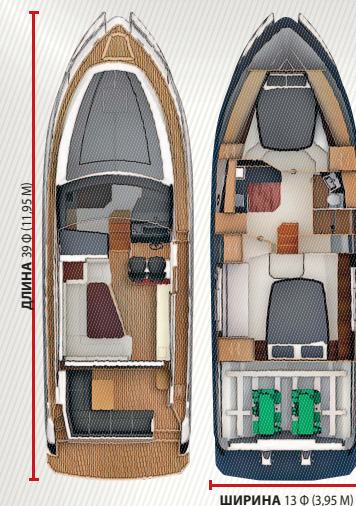
ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ



МОТОРНЫЙ ОТСЕК



ДОСЬЕ



ДЛИНА
39'0 (11,95 M)
ШИРИНА
13'0 (3,95 M)
ОСАДКА
5'0 (1,50 M)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
9000 КГ
ВМЕСТИМОСТЬ
12 ЧЕЛ.
СПАЛЬНЫХ МЕСТ
5 + 2
ЗАПАС ТОПЛИВА
920/1160 Л
ЗАПАС ВОДЫ
275 Л
МОЩНОСТЬ
600-800 Л.С.
КАТЕГОРИЯ RCD
«B»

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛЬ 2 x Volvo Penta D6-370, 370 л.с. при 3500 об/мин, дизель, 6 цилиндров, 5,5 л, транцевые колонки DPS

РЕЖИМЫ	ECO	FAST	MAX
Об/мин	1000	1500	2000
Скорость	6,7	9,3	12,8
Расход	9	28	56
Дифферент	1,5	3,5	5,5
Миль/л	0,74	0,33	0,23
Дальность	613	273	190
Уровень шума	68	69	72

Скорость в узлах, расстояние в морских милях с учетом 10-процентного резерва, расход в л/ч. Указанные величины основаны на показаниях бортовых приборов и могут отличаться от полученных вами данных. Загрузка: 62% топлива, 100% воды, 7 человек на борту. Температура воздуха +18 °C, ветер 3 балла, волнение 2 балла.



ДВАЖДЫ ГЕРОИ

Тестируем семейный круизер Marex 320 ACC от известной норвежской верфи, получивший сразу несколько наград.

Текст Ник Бернхам Фото MBM, Marex





Норвежская верфь Marex выпустила модель Marex 320 ACC (Aft Cabin Cruiser), которая в начале года получила сразу две престижных награды: в Лондоне — Motor Boat of the Year Award, в Дюссельдорфе — European Powerboat of the Year Award. Такое случается нечасто, но с лодками Marex ситуация почти повторилась: модели Marex 370 ACC достался тот же премиальный комплект — в 2009 г. (Дюссельдорф) и в 2011 г. (Лондон). Это настораживает и заставляет подумать о подкупе.

Европейское жюри действительно подкупили и подвигли к такому решению высокое качество постройки, уровень безопасности и комфорта на борту, носовая и особенно кормовая каюты с полноразмерными кроватями и большой салон, удобство управления и ходовые качества. Британских экспертов не оставили равнодушными аккуратный дизайн круизера, длинный панорамный иллюминатор и «детская» койка в кормовой каюте, экономичность и мореходность с одним вальным двигателем. Давайте и мы познакомимся с этой достойной лодкой.

КОНЦЕПЦИЯ РИСКА

Европейские судостроители и раньше выпускали лодки с кормовыми каютами, хотя сегодня такой тип круизеров распространенным не назовешь. Marex рискнула пойти этим путем, что сразу выделило верфь среди конкурентов.

Чтобы обрести дополнительное обитаемое пространство, очевидный ход — делать лодку выше и шире, жертвуя бортовыми проходами, ужимая кокпит. В результате получается нечто, больше подходящее на плавдачу, нежели на мореходное судно. Но Marex 320 ACC дачу не напоминает: это настоящая лодка, с низким профилем надстройки, развалом бортов в носу, с плавной линией палубы и широкими бортовыми проходами. Вместо того чтобы просто строить выше и шире, дизайнеры решили снова, как и на Marex 370 ACC, использовать по максимуму длину лодки.

Было и еще одно обстоятельство. После выпуска успешной лодки, при разработке модели того же типа, но меньшей длины, существует опасность получить набор сомнительных в эксплуатационном отношении компромиссов и вероятность потерять какие-то из привлекательных характеристик или просто деталей уже принятой рынком лодки, упустить потенциальных клиентов... В общем, верфь рискнула и не прогадала.

ДИЗАЙН И КОНСТРУКЦИЯ

В дизайне лодки, в ее компоновке или обстройке мне не удалось найти каких-либо неприемлемых компромиссов или недостатков, которые ставили бы под сомнение функциональность и удобство эксплуатации модели. Едва ступив на тиковую кормовую платформу, сразу замечаешь полосу окна в кормовой каюте, над которым возвышается огромная лежанка — место ритуальных действий «солнцепоклонников». Широкий проход на правом борту ведет в просторный кокпит, где все устроено весьма умно и чувствуешь себя абсолютно безопасно. Присев на вместительный диван (левый борт) у складного стола, видишь не только вполне логично устроенный кухонный блок напротив, но и происходящее по курсу, за бортом и кормой. Обивка в салоне из алькантары, отличается практичностью, придает интерьеру даже некоторый шарм. Примененный для отделки светлый дуб — тоже не дешевый вариант, хотя привычный добрый тик по-прежнему является предпочтительным для большинства клиентов Marex.

Регулируемое кресло с высокой спинкой у рулевой консоли на правом борту обеспечивает полный комфорт при управлении судном. В сочетании с подножкой и регулировкой штурвала по углу оно позволяет принять удобное положение и управлять судном долго, совершенно не утомляясь. Центральная позиция картплоттера на приборной панели и расположение всех органов

управления соответствуют законам эргономики или, как говорили раньше, «хорошей морской практике».

Marex 320 ACC сохранила и другие привлекательные черты старшей модели. Если установить над кокпитом тент (сложенный, он спрятан под кормовой лежанкой), закрыть виниловый люк в крыше надстройки, салон и кокпит у лодки-хардтоп становятся полностью защищенными от внешней среды. Так же несложно вернуться назад, к варианту с открытым кокпитом — полезная всепогодная универсальность.

НА ПАЛУБЕ

Глаз выхватывает важные детали... Широкие (0,28 м), огражденные высоким релингом бортовые проходы, большая кормовая платформа, огромный рундук на транце, разделенный на отсеки, с гнездами-держателями кранцев внутри наглядно демонстрируют практичность лодки. Как на многих скандинавских яхтах, у Marex 320 ACC, кроме носового якорного устройства и якорного ящика, есть якорь и лебедка в корме (опции). Всюду, где можно (и нужно!), для безопасности установлены поручни.

КАЮТЫ

В носовой каюте чудесным образом сумели обеспечить высоту 2,08 м и поставить огромную двуспальную кровать 2,19 × 1,52 м. Каюта хорошо освещена благодаря длинным иллюминаторам и палубному люку. Обилие места для вещей дают шкаф, ящики у переборки и вместительный рундук под кроватью; она на газовых амортизаторах, так что добраться к рундуку легко. Галлюн с отдельной душевой кабиной довольно просторный для длины 32 фута; он расположен близко к миделю, что позволяет и здесь иметь приличную высоту подволока. Видимо, дизайнер, приложивший руку к проекту, высокого роста.

Ступени в кормовой части кокпита ведут во вторую каюту, где установлены длинные лежанки (1,99 × 1,20 м и 1,99 × 0,81 м) с вместительными рундуками внизу; три спальных места дают вариативность размещения на борту! В помещении опять-таки приличная высота подволока, а уже отмеченное изогнутое окно гарантирует морские пейзажи не хуже, нежели виды из носовой каюты. Весомую часть успеха Marex 320 ACC обеспечили надежная конструкция, доступность рундуков и великолепно отформованный стеклопластик внутри (много лучшего качества, чем встречаешь обычно). Недостатки этой каюты — нет при ней галлюна, а небольшой открывающийся иллюминатор — единственное средство вентиляции, когда дверь в каюту закрыта. Но по факту хороши обе каюты: трудно сказать, что одна из них «супер», а другая «так себе», и решить, какая станет «мастером», я не берусь.



Компоновка предусматривает разделение кают, и такое удобство трудно переоценить



ЕСЛИ ПРИГЛЯДЕТЬСЯ

НИК БЕРНХАМ

КАМБУЗНЫЙ БЛОК

При своей компактности он весьма удобен. Там установлена плита на две конфорки под крышкой и раковина. Расположенных внизу ящиков достаточно для хранения кухонной утвари, посуды и припасов.



ДИВАН В КОКПИТЕ

Перекинув назад спинку носовой части дивана, получаем двойное сиденье лицом по курсу рядом с постом управления.



РУНДУК В КОКПИТЕ

Длинный вместительный рундук в корме; он разделен перегородками на отсеки, в которых находятся гнезда-держатели для кранцев. Помимо них, там удобно хранить швартовные концы и другие необходимые на борту вещи. Очень практично!



МОТОРНЫЙ ОТСЕК

Одномоторная установка с гребным валом, где двигатель расположен под пайолами кокпита. Большая секция палубы поднимается, обеспечивая легкое, ничем не стесненное обслуживание мотора. Проводка и системы смонтированы аккуратно, доступ к рулевому механизму организован через люк в переборке под столом в кормовой каюте.



Вверху:

Крупная динетта (большой стол, вместительный диван) позволяет не только усесться теплой компании, но и получить дополнительное спальное место.

На странице слева:

Расположение туалетной комнаты обеспечивает ей достойные габариты. На снимке видны столешница из кориана и отделка деревом.

Сверху вниз:

Кормовая трехместная и носовая двухместная каюты.



В носу на палубе может
находиться мягкий лежак
для загорания

Гофрированное тканевое
закрытие верхнего люка
надстройки — простое
и функциональное решение

Заказчики могут выбрать
варианты окраски корпуса
из предлагаемой довольно
широкой палитры цветов

При помощи хранящегося
под лежанкой легкого
тента лодка-хардтоп
превращается в аналог
круизера типа Cabin





СКОРОСТЬ И УПРАВЛЯЕМОСТЬ

В судостроении чаще всего ходкость и удобство компоновки составляют противоречие, и любая лодка являет собой компромисс этих понятий. Проще говоря, «ящик» — оптимальная форма для помещения, но не для динамики корпуса; «сигара» хороша для скорости, но что в ней поместится? На Marex 320 ACC этот компромисс реализован удачно.

Зимой в Пуле, где проходил тест, нет ограничения скорости на воде, и при ветре свыше 4 баллов Бофорта мы быстро развили на волне 15 узлов. На тихой воде лодка начинает глиссировать при довольно низких скоростях 12–13 узлов (до 2500 об/мин): у Marex 320 ACC корпус глиссирующий, но горб сопротивления не выражен. Максимальная скорость под двигателем Volvo Penta D4–300, с которым мы проводили тест, приличная — 25 узлов вполне подходят стилю и характеру этой лодки. На круизной скорости 20 узлов (3200 об/мин) лодка с поднятыми транцевыми плитами, несмотря на зыбь и бортовую качку, покрывая поверхность моря брызгами, уверенно рассекала волну. Обзор от штурвала хороший, тонкие средники не мешают смотреть ни по курсу, ни по бортам. С закрытой крышей и тентом над кокпитом — день выдался пасмурным — рубка стала комфортабельнее и позволяла уверенно держать курс.

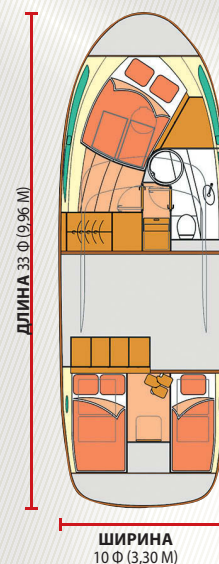
С одним, работающим на гребной вал, двигателем лодкой обычно сложнее управлять, особенно на малом ходу.

Не имея возможности при таком приводе изменять направление тяги гребного винта, как это происходит у транцевых или днищевых колонок, на подобных лодках приходится обходиться рулем. На Marex 320 ACC перо руля имеет большую площадь и обеспечивает судну отличную поворотливость. При высокой курсовой устойчивости лодка способна, накрываясь в циркуляции, удивительно живо менять курс. Маневренность повышают и привычные подруливающие устройства — носовое (стандартная комплектация) и кормовое (опция).

ВЕРДИКТ

Marex 320 ACC — вполне типичная скандинавская лодка: комфортабельная, довольно тихая, не требующая чрезмерного напряжения при управлении. Вообще компромисс как таковой можно считать негативным термином, только в лодочном дизайне он неизбежен, хотя предполагает по ряду характеристик снижение уровня стандартов и ожиданий заказчиков. Здесь такого не случилось: баланс между организацией пространства и скоростью соблюден. Перечень стандартного оборудования достаточно широк: помимо упомянутого, в него включена даже система отопления Eberspacher. Если к этому добавить конструктивное и построечное качество, столь значительные обитаемые объемы, лодка при своих 32 футах длины и цене выглядит весьма привлекательной. **MBY**

ДОСЬЕ



ДЛИНА
33 Ф (9,96 М)
ШИРИНА
10 Ф (3,30 М)
ОСАДКА
3 Ф (1,00 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
5200 КГ
ЗАПАС ТОПЛИВА
490 Л
ЗАПАС ВОДЫ
360 Л
ВМЕСТИМОСТЬ
8 ЧЕЛ.
МОЩНОСТЬ
220–370 Л.С.
ДИЗАЙН
КРИСТИАН НИКЛ
(NIKL DESIGN)
КАТЕГОРИЯ RCD
«В»
СТОИМОСТЬ В РОССИИ
ОТ € 330 000

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛЬ Volvo Penta D4–300, 300 л.с. при 3500 об/мин, дизельный, 4 цилиндра, 3,7 л, гребной вал

РЕЖИМЫ	ECO	FAST	MAX
Об/мин	1000 1500	2000 2500	3000 3500
Скорость	5 7	9 13	19 25
Расход	3 7	14 25	37 57
Миль/л	1,7 1,0	0,64 0,48	0,51 0,44
Дальность	612 392	252 188	200 172
Уровень шума	64 66	76 74	76 81

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: 35% топлива, воды нет, 3 человека на борту. Температура воздуха +12 °C, ветер 4–5 баллов, волнение умеренное.

На Marex 320 ACC большая площадь пера руля обеспечивает судну отличную поворотливость



Лодки штата Орегон

В штате Орегон (США), выходящем к Тихому океану и прозванном Бобровым, немало компаний, выпускающих хорошие лодки. Эта статья об одной из таких верфей — River Hawk Boats и самой, пожалуй, перспективной ее модели Sea Hawk Offshore 27.

Текст **Алексей Максимов** Фото **River Hawk**



Каждый раз, глядя на такие лодки, я вспоминаю шуточные слова моей знакомой: «Есть ноги красивые, а есть — чтобы ходить». И правда, встречаются лодки безумно красивые внешне, с манерным интерьером, но вскоре выясняешь, что эти их качества отодвинули на задний план главное — «умение ходить». Однако немало и таких, в которых функциональность стала базовым элементом, причем и они привлекают своей особенной эстетикой. Если для описания формы остекления надстройки и стилистики салона первых приходится выискивать изящные фразы, то в случае со вторыми надо постараться найти важные детали, подчеркивающие такие качества, как прочность, надежность, мореходность и удобство эксплуатации. Вот я и постарался это сделать.

Внешне Sea Hawk Offshore 27 отличают четкие, острые линии (специфический, но приятный для мужского глаза стиль), невысокий надводный борт и смещенная в нос крупная рубка с обратным наклоном всей передней плоскости. Крыша ошпечинилась десятком стаканов для спиннингов на кормовой кромке, на носовой стоит одинокая фара-искатель, хотя ожидаешь увидеть целую батарею таких. В свободном самоосушаемом кокпите — внешний пост управления, в транце устроен ящик для наживки или улова, а под палубой кокпита — ящик с аэрацией воды для живой рыбы. Фальшборт не слишком высок, но в бортах имеются ниши для спиннингов (что не компенсирует указанный недостаток). В корме — большая платформа с транцевой «доской» для крепления подвесников. В нос можно пройти по нешироким потопчинам вдоль борта; релинг есть только в носу, но уверенно держаться можно за перфорированный «рельс» на крыше рубки, ощущая под ногой нескользящее покрытие.

В рубке, где стоишь не сгибаясь, уйма свободного пространства (отчасти из-за аскетичности компоновки и оборудования), но это оправдано предельной функциональностью. В носу по бортам стоят кресла River Masters на подвеске, полезной при ходе по волне. Рулевая консоль умеренно насыщена приборами, гидравлика (в базе) облегчит управление судном. Далее в корму — диваны по бортам, камбуз (холодильник, газовая плитка,

*Offshore 27 — лодка для рек
и прибрежных зон морей*



БУШПРИТ

В носовой оконечности стоит мощная бушпритная площадка с закрепленным на ней якорем-плугом и якорным шпилем

мойка) на правом борту и галльон за дверью — на левом. В носу — каюта: хорошо, когда на борту можно переночевать. Из полезных деталей упомяну сдвижные форточки по бортам, отопитель Wallas и... обивку. Похожий на войлок материал видишь в рубке на пайолах и комингсах, им обиты рундуки под палубными люками: помимо сохранности предметов, этим достигается снижение уровня структурного шума. А интерьер в рубке, если есть желание, можно заказать из дерева.

А вот материал, из которого изготовлен Sea Hawk Offshore 27, — легкий сплав. При работе с ним на верфи River Hawk Boats применяют только гибочные прессы, плазменную резку и сварку — никакой вытяжки! Избегая полемики на тему преимуществ разных материалов, скажу только, что высокую прочность (местную и общую) корпусу придают конструкция, качество сварки и толщина листа (борт 4 мм, днище и транец — 6 мм). Надежность и ремонтпригодность (случись что) такого корпуса сомнений не вызывает. Можно придираться к изяществу сварных швов, но только не к их прочности.

Как видим, у Sea Hawk Offshore 27 наблюдается полное отсутствие «гламура» — и в линиях

В базовую комплектацию входит немало оборудования

надстройки, и в форме остекления, и в цветах корпуса, и в интерьерах. Зато значок «Готов к труду и обороне», который скоро нам снова нацепят, уж эта лодка, бесспорно, заслуживает.

Мореходные кондиции всех моделей River Hawk заложил в качестве базовой концепции основатель компании Майк Золлер. Он не раз становился чемпионом мира в гонках на катерах, но неизменно возвращался в бизнес — к дизайну и строительству быстреходных алюминиевых лодок. В связке ключей к успеху River Hawk Boats всегда были оптимизация конструкции, качество постройки, обитаемость, но немного дополнительной скорости — это главное.

На видео заметно, как крутой форштевень лихо рассекает волну, мощная, с сильным отгибом скула, загоняя весь поток под днище, так что наружу пробивается только водяная пыль, дает высокую динамическую остойчивость. В общем, не лодка, а воплощение скорости: как борзая в погоне за зайцем стелется над землей, то есть водой, или летит над ней, как речной ястреб, оправдывая свое название.

Данных по скорости и мореходности Sea Hawk Offshore 27 нет: верфь их не сообщает, журналы тесты, похоже, не проводили. Однако это нас не остановило. В судостроении часто пользуются методом сравнения проектируемого судна с прототипом, который применен и здесь. Сравним



На странице слева:
Интерьер рубки простой и функциональный, не требующий больших усилий для поддержания порядка.

В носовой каюте можно переночевать и посидеть, если убрать закладные подушки. Под боковыми диванами устроены емкие рундуки.

Сверху вниз, слева направо:
Галюнь такой системы много удобнее, чем химический компакт.

Приборная панель не пугает обилием информации; штурвал для удобства имеет мягкую оболочку.

В хорошую погоду многие предпочитают управлять лодкой из кокпита.

Как видим, кокпит действительно свободный, с обилием полезных ниш и закрытых рундуков.

Материал корпуса и рубки — алюминиевый сплав

результаты ходовых испытаний однотипных судов с близкими характеристиками и одинаковыми моторами (два подвесных Yamaha F150 TXR мощностью по 150 л.с.), сделав поправку на массу корпуса, можно ожидать следующие цифры:

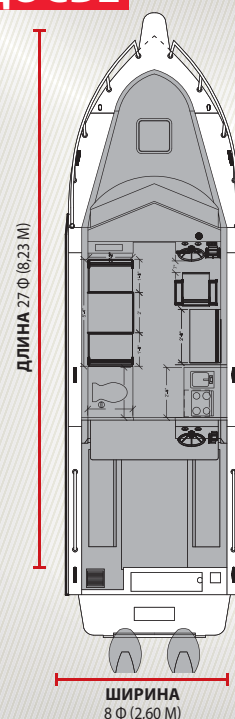
- Максимальная скорость 36 узлов при 6000 об/мин.
- Круизная скорость 22–24 узла при 4000–4200 об/мин.
- Расход топлива на круизной скорости 1,5 л/милю.
- Дальность плавания около 300 миль (с 10% запасом).
- Время выхода на глиссирование не более 6 с.
- Время разгона до скорости 25 узлов 8–10 с.

Цифры ориентировочные; на них влияют загрузка лодки, центровка, параметры гребного винта (сравнивались результаты с винтами диаметром от 13 3/4 до 14 1/4 дюйма и шагом от 17 до 19 дюймов).

Мощности 2 × 150 л.с. вполне достаточно для такой лодки, но с указанной в спецификации максимальной мощностью 2 × 300 л.с. ожидаемая скорость может достичь 42–45 узлов.

Для рыбалки-охоты легко найти лодку поменьше, но здесь, как с машинами: если есть дорога, то в лес или к далекому озеру можно проехать и на «Ладе Калине», только на джипе как-то спокойнее, увереннее, комфортнее, да и груза с собой можно взять неизмеримо больше. **МВУ**

ДОСЬЕ



ДЛИНА
27 Ф (8,23 М)

ШИРИНА
8 Ф (2,60 М)

ВЫСОТА
БОРТА 1,07 М

ВЫСОТА
ТРАНЦА 0,60 М

КИЛЕВАТОСТЬ НА ТРАНЦЕ
18°

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
2800 КГ

МОЩНОСТЬ
300–600 Л.С.

ЗАПАС ТОПЛИВА
570 Л

ВМЕСТИМОСТЬ
8 ЧЕЛ.

СПАЛЬНЫХ МЕСТ
2/3

СТОИМОСТЬ В РОССИИ
\$126 907

КОНТАКТЫ
LODKAHAUS.RU
RIVERHAWK.RU

ПРИГЛАШЕНИЕ НА ВОДУ

Отдых на воде может и должен быть доступным — такова философия, принятая на российской верфи Shuper Boats.

Текст **Сергей Миронов** Фото **Shuper Boats**



Первый катер с катамаранным корпусом под маркой Shuper появился на нашем яхтенном рынке три года назад, а уже в марте этого года компания Shuper Boats выступила на Moscow Boat Show с полноценным модельным рядом и большими планами на будущее.

SHUPER BOATS

Все началось в 2007 году, когда во Владимирской области были приобретены и полностью переоборудованы под строительство стеклопластиковых судов производственные мощности. Выбор был сделан в пользу моторных катамаранов длиной от 5 до 12 метров: как

ни странно, в мировом судостроении эта ниша оказалась относительно свободной. Частично ее занимают американские pontoon boats — понтонные «кораблики» на алюминиевых сварных «бочках» весьма простой конструкции и с неплохим соотношением цены и качества. Но только для США, где за 7-метровое, к примеру, судно придется выложить всего около \$ 12 000. За такие деньги не грех потом даже что-то поменять или исправить. Однако при попытке экспортировать «понтон» в Россию цена — с учетом всех обязательных платежей, транспортных и прочих расходов, а также прибыли продавца — вырастает до \$ 50 000. За эти деньги покупатель вправе рассчитывать на совершенно иное качество. Вот этим и решили заняться в Shuper Boats, обогатив скромные



суда европейским качеством и более основательным подходом к конструкции. Для выполнения кораблестроительных расчетов были привлечены немецкие инженеры, а всем, что касается прочности и материалов, занимались российские авиационные конструкторы.

ДЛЯ КОГО И ДЛЯ ЧЕГО

Не замахиваясь на строительство океанских яхт, не пытаясь копировать образцы мировых брендов, руководители Shuper Boats решили сконцентрироваться на постройке судов, адаптированных для российских реалий: маленькая осадка, защищенный киль, минимум потребного сервиса, разве что для двигателей. В общем, бери и пользуйся! Катамаранный тип выбран из соображений безопасности (во-первых) и комфорта (во-вторых). По сравнению

Компания Shuper Boats строит лодки с учетом российских реалий

с однокорпусным, у такого судна выше остойчивость, устойчивость хода на волне и при маневрировании, больше палубное пространство. Достаточно компактные размеры моделей объясняются тем, что большие катамараны не всегда обладают хорошей управляемостью; но если не гнаться за длиной и правильно выбрать ширину, можно получить весьма маневренное судно.

А еще такие лодки предельно утилитарны: они пригодны для рыбалки и охоты, дневных водных прогулок и самых разных коммерческих целей.



EIGER

Длина 18 ф (5,70 м) **Ширина** 8 ф (2,48 м) **Осадка** 1 ф (0,35 м) **Сухой вес** 825 кг **Двигатель** 60–115 л.с.
Максимальная скорость 25 узлов
Запас топлива 135 л **Вместимость** 5 чел.



WEEKENDER

Длина 18 ф (5,70 м) **Ширина** 8 ф (2,48 м) **Осадка** 1 ф (0,35 м) **Сухой вес** 825 кг **Двигатель** 60–115 л.с.
Максимальная скорость 25 узлов **Запас топлива** 135 л
Вместимость 5 чел.



HUNTER

Длина 23 ф (7 м) **Ширина** 8 ф (2,50 м) **Осадка** 1 ф (0,40 м) **Сухой вес** 1200 кг **Двигатели** 2 × 175 л.с. **Максимальная скорость** 35 узлов **Запас топлива** 280 л **Вместимость** 9–11 чел.



ТЕХНОЛОГИЯ

Строго говоря, применять к лодкам Shuper термин «понтон» не вполне корректно. Это не две плавучие бочки с фанерным фальшбортом, а полноценный, «взрослый» катер-катамаран. Его поплавки-корпуса имеют оптимизированные с позиций физики и технологии обводы и наделены реданами для повышения гидродинамических характеристик. Они изготовлены из полиэтилена низкого давления методом ротационного формования: в матрицу заливается горячий полиэтилен, затем она начинает вращаться относительно двух осей, чтобы полиэтилен распределился по стенкам. После остывания матрицу раскрывают и вынимают готовое изделие. Толщина поплавок составляет 9–12 мм (в зависимости от точки), а прочность его такова, что за три года эксплуатации лодок пробить корпус еще никому не удалось. На верфи проводили тест, пытаясь разбить его кувалдой на 30-градусном морозе. Ни одной трещины! Катера специально выбрасывали на камни: максимальный ущерб — оборванный редуктор подвесника вместе с винтом; корпус же оставался невредим.

БЕЗОПАСНОСТЬ

Если предположить (гипотетически), что поплавок все же пробит, ничего особенного не случится. Даже в самом бюджетном катере Shuper (например, Eiger/Weekender длиной 5,7 м) каждый поплавок разделен минимум на две секции. В аварийном случае лодка лишь получит небольшой крен, а пассажиры — легкий дискомфорт, но даже в таком виде судно дойдет до причала. После чего можно выбрать два возможных варианта ремонта. Первый (самый простой) — просто запаять пробоину при помощи паяльника и куска полиэтилена. Второй (более затратный) — заменить модуль, стоимость которого составляет 16 000 руб., а крепится он на восьми болтах. У более крупных моделей поплавок разделяется уже

*Каждый из двух моторов
имеет свою топливную
и электрическую системы*



EXPLORER

Длина 26 ф (8 м) **Ширина** 8 ф (2,50 м) **Осадка** 1 ф (0,4 м)
Сухой вес 1200 кг **Двигатели** 2 × (60-200 л.с.)
Максимальная скорость в зависимости от двигателей
Запас топлива 280 л **Вместимость** 11 чел.

Пробить поплавков не удалось даже при помощи кувалды на 30-градусном морозе

на четыре секции, которые при желании покупателя можно заполнить пенополиуретаном: это несколько утяжеляет конструкцию, зато даже при пробое внутри воды практически не будет.

Бензобак из рифленого алюминия толщиной 6 мм практически плоский и не выступает за корпус, что сводит на нет вероятность его повреждения. При оснащении катера двумя моторами каждый имеет независимую топливную и электрическую систему (бортовая электросистема — отдельно). Каждый двигатель имеет собственный стартовый аккумулятор, что позволяет запустить его даже при разрядке основного сервисного аккумулятора. Экономичное потребление топлива обеспечивает этим лодкам минимум восемь часов непрерывного хода; если нужен больший запас хода, на борту достаточно места для хранения резервных канистр.

КОМФОРТ

Известно, что на катамаранах по сравнению с однокорпусными судами совсем другого характера, не столь утомительная. Поведением на волне двухкорпусные суда тоже отличаются — поплавки обычно безударно проходят волну, прорезая ее, как пара ножей. И перевернуть моторный катамаран на ходу непросто (верфь Shuper Boats готова выплатить денежную премию тому, кто это сделает). Вибрация корпуса при работающих подвесных двигателях ощущается слабо, поскольку транец крепится к мощной несущей алюминиевой раме, на которую, в свою очередь, монтируется палуба из композита с применением полипропиленовых сотовых панелей (толщиной сэндвича до 100 мм). Такая конструкция эффективно противостоит передаче вибрации на корпус. Полезного палубного пространства у катамарана длиной 5–6 м столько же, сколько у однокорпусного катера длиной 8–9 м. Еще плюсы — гладкая палуба и свобода перемещения с гарантированной безопасностью.

МОДЕЛЬНЫЙ РЯД

Сейчас в активе Shuper Boats четыре модели: Weekender и Eiger длиной 5,7 м, Explorer (8 м) и 7-метровый Hunter. В зависимости от оснащения эти лодки можно применять в самых разных ситуациях: для прогулок, охоты и рыбалки; для решения служебных и деловых задач. Все они отличаются легким управлением и хорошим обзором из кресла рулевого. Благодаря характерному вырезу борта в носовой части можно даже не вставать с кресла, чтобы отлично видеть все буквально в метре перед носом лодки. Легко и быстро происходит установка/снятие тента, если катер оснащен складным бимини, или обноса при наличии жесткой крыши.

Пока все модели Shuper оборудуются подвесными моторами, но компания уже работает над новым проектом, который будет укомплектован стационарным двигателем с водометом. В этом году выйдет 10-метровая модель для использования в качестве экскурсионного судна и водного такси. А в следующем году появится Cruiser — флагманское судно длиной 12 м, для которого предусмотрены 5 модификаций: два каютных варианта; версия с большим салоном; плавучая баня и, наконец, коммерческое судно. Последний вариант отличается интересными возможностями. В базовой комплектации предусмотрены четыре варианта трансформации салона: «речной автобус» (перевозки по воде), «плавучий бар» (диваны и столики), «площадка для вечеринок» (большой стол и сиденья) и тендер (бортовые диваны). Все это можно будет получить, имея в своем распоряжении одно судно, которое в базовом варианте обойдется примерно в 3 500 000 руб. Полная трансформация силами двух человек выполняется за 30 минут.

В дальнейших планах — серия весьма бюджетных (от 300 000 руб.) коммерческих катамаранов-перевозчиков Carrier длиной 6,5, 7,5 и 8,5 м. В России с ее бездорожьем есть множество островов на реках, где хочется отдохнуть, но сегодня услуги водных перевозчиков обходятся недешево, особенно если используются дорогие катера. В Shuper Boats планируют сделать эту услугу более доступной. Ведь главное, что нужно для отдыха на воде, — желание и лодка. А если лодку смогут позволить себе многие, то в этом, как говорится, «нет ничего плохого, кроме хорошего». МВУ

EXPLORER

Прогулочный катамаран для отдыха, купания и вечеринок. Можно оборудовать жесткой крышей с электроприводным люком, мини-камбузом, музыкальным центром Hi-Fi и мультимедийным монитором.

WEEKENDER

Бюджетный и экономичный в потреблении топлива катер для выходов на воду с семьей или небольшой компанией. Внушительный объем рундуков, леерное ограждение по периметру, аудиоподготовка, держатели удочек, возможность установки термобокса.

HUNTER

Катер, специально предназначенный для охоты и рыбалки. Удобное размещение оружия и спиннингов, арка для установки охотничьих манков, возможность устройства спальных мест, полный ходовой тент.

EIGER

Компактный водный «внедорожник» для рыбалки, охоты, служебных целей — надежный, практичный и очень простой. Камуфляжная раскраска и полный ходовой тент. На палубе — сиденья, тиковый стол и рулевая консоль. Потребление топлива — всего 16 л/ч на круизной скорости.



ВОДНЫЕ БАЙКИ

Ежегодно мы тестируем десятки яхт и лишь вскользь упоминаем: у этой на транцевой платформе, а у той в гараже или на флайбридже есть место для гидроцикла. На практике аквабайк всегда идет вторым номером после тендера, но вот с позиций удовольствия он однозначно лидирует. Не говоря уже о путешествиях на крупном судне, например, по архипелагу, где гидроцикл становится отличным средством для радиальных выездов по бухтам, проливам и островам.

Текст Антон Черкасов Фото Евгений Бобриков



К сожалению, мое знакомство с аквабайками BRP Sea-Doo 2013 модельного года произошло не на Палау или Гавайях, а в Воронеже, но яркие впечатления от тестов не угасли до сих пор. Модельный ряд

Sea-Doo разделен на четыре группы, включающие спортивные, сверхмощные, эксклюзивные гидроциклы, а также рекреационные аквабайки общего назначения.

Тестовый день на региональной базе компании Rosan, официального дилера техники BRP в России, мы провели с двумя весьма интересными аппаратами RXP-X 260 и GTR 215. Оба аквабайка принадлежат к категории musclecraft, однако заметно отличаются друг от друга.

Когда год назад инженеры BRP представили новый RXP-X 260, примененные в конструкции решения наделали много шума, как оказалось, не на пустом месте. С тех пор этот, кстати, не самый дорогой, но один из самых мощных гидроциклов BRP выиграл два чемпионата мира, получил

награды за лучшие инновации и дизайн, а также обошел многих солидных конкурентов в своем классе по динамике разгона. Ранее мы уже описывали начинку RXP-X 260 (читайте обзор в МВУ №3, 2012), теперь пришло время поделиться впечатлениями от управления этим гоночным болидом. После получасовой разминки на вальняжном эксклюзивном гидроцикле с мягкой подвеской пересаживаюсь на RXP-X 260 и тут же обнаруживаю, что туристическая посадка «а-ля чоппер» здесь не работает — укороченное сиденье чуть сплюснуто с боков, подразумевает как можно более близкую посадку к рулю и имеет специальные ниши для бедер, что позволяет райдеру дополнительно держаться и управлять судном в крутых виражах всем телом, подобно тому, как это происходит на спортбайке. Ориентация на спортивный стиль езды также обуславливает наличие AES (Adjustable Ergonomic System): регулируется длина рулевой колонки, изменяется степень выноса и наклона блоков управления. Все эти компоненты, включая слегка наклоненные внутрь подножки, составляют фирменную систему ERGOlock — один из критически важных плюсов RXP-X 260. Регулировка машины «под себя» занимает не более десяти минут — и вперед! Первым делом проверяем максимальную скорость, на которую способен полуторалитровый Rotax 1494 — трехцилиндровый 260-сильный

Внизу:

Корпус T3 Hull и мощный трехцилиндровый четырехтактный мотор обеспечили RXP-X 260 статус одного из лучших гидроциклов в классе musclecraft.

На странице справа:

Система ERGOlock на RXP-X 260 позволяет настраивать высоту руля, ширину ручек и угол наклона блоков управления.

Зауженное сиденье и выемки для бедер облегчают управление RXP-X 260 на виражах.

**«Конек» RXP-X 260 —
управляемость и курсовая
устойчивость при маневрах**





СПОНСОНЫ

На Sea-Doo RXP-X 260 райдер может выбрать одно из трех положений спонсонов, устраняя проскальзывание кормы при повороте.

четырёхтактный агрегат. Результат — 104 км/ч при весе райдера около центнера — очень хорош, хотя на рынке есть и более быстрые аквабайки. Замечу, что максимальная скорость ограничена тут искусственно, чтобы у владельцев в США не было проблем из-за превышения установленного законом лимита 105 км/ч. В гонке с катером Sea-Doo Speedster 200 (510 л.с.) победитель так и не определился: обе машины легко преодолели рубеж 100 км/ч и на прямой летели вровень. На полном ходу даже при не слишком высокой волне гидроцикл идет жестковато — еще одно доказательство того, что главная сила RXP-X 260 не в скорости. Его «конек» — управляемость и невероятная курсовая устойчивость при любых маневрах, достигающиеся благодаря корпусу T3 Hull с набором реданов, транцевыми плитами и регулируемыми трехпозиционными спонсонами. При определенной сноровке с этим гидроциклом можно делать все что угодно, включая прыжки по высоким волнам — двигателю не позволит перегреться замкнутая система охлаждения с антифризом.

Разумеется, полную отдачу от RXP-X 260 получаешь только в режиме Sport, когда умная электроника не «душит» двигатель на старте. В связи с этим хочу отметить высокий уровень



безопасности райдера, заложенный в конструкцию всех гидроциклов Sea-Doo. Во-первых, электронный «мозг» двигателя не даст новичкам, резко сбрасывающим газ на высокой скорости, улететь вместе с аквабайком через руль — система постепенно снизит обороты и перейдет на холостой ход по достижении безопасной скорости, за которой следит GPS-приемник. Во-вторых, на аквабайках BRP впервые в мире появились водные тормоза (на яхтах их нет, но порой очень хочется, чтобы были). Система iBR (Intelligent brake and reverse) управляет положением заслонки за соплом водомета и при нажатии на курок тормоза опускает ее, что приводит к изменению вектора струи. Как и в первом случае, электроника предотвращает резкое торможение, когда аквабайк может «встать колом», обрекая райдера на затяжной и травмоопасный полет над водой. По заявлению производителей, гидроцикл с iBR при скорости 80 км/ч останавливается на 30 метров раньше, чем аквабайк без тормозов, и эффективность этой системы я оценил лично, когда при выходе из очередного виража пришлось резко тормозить перед понтоном.

Третий элемент безопасности — электронные ключи. Болтающаяся на витом, пристегнутом к спасжилету шнурке неприметная «пимпочка»

Sea-Doo GTR 215 — самый доступный аквабайк категории musclecraft

выполняет роль стоп-крана при вылете райдера из седла (глушит двигатель), предохраняет аквабайк от угона, взаимодействуя по системе «свой — чужой» с замком зажигания, и, наконец, позволяет ограничить мощность аппарата для новичков. В последнем случае используются так называемые учебные ключи, которые не позволяют гидроциклу рвать с места во весь опор, хотя не мешают развивать ту же максимальную скорость. Поверьте, все эти умные системы навешиваются на аквабайки BRP не ради увеличения цены — они реально повышают безопасность пилота и, что важно, упрощают обучение.

В отличие от гоночного RXP-X 260, трехместный GTR 215 позиционируется как самый доступный, рассчитанный на входящих в сегмент musclecraft пользователей гидроцикл. На борту установлен трехцилиндровый Rotax 4-ТЭС объемом 1,5 литра и открытым контуром охлаждения. Чуть менее мощный аппарат (215 л.с.) не имеет такого количества индивидуальных регулировок, как RXP-X 260, и оснащен чуть более просто. Естественно, это положительно сказывается на стоимости, но, что удивительно, никак не влияет на получаемое от катания удовольствие. Освоившись с GTR 215 после норовистого RXP-X 260, начинаешь выписывать все более и более тугие кольца, восьмерки и другие произвольные фигуры, то зарывая аквабайк в воду, то «выстреливая» на нем с полностью открытым дросселем. GTR 215 мягко, но четко входит в крутые повороты, а контролировать на ходу дифферент позволяет система VTS (Variable Trim System). Кнопками

Внизу:
Тормозная система iBR в действии: заслонка перенаправляет струю водомета, обеспечивая постепенное, но эффективное замедление, и позади гидроцикла вырастает фонтан брызг.

На странице справа:
Стандартные спонсоны на GTR 215 не регулируются, но работают эффективно. При желании их можно заменить на тюнинг-овые.

Система электронных ключей позволяет снизить мощность гидроцикла и предотвратить его угон.

Приборы GTR 215 имеют 24 функции, включая счетчик моточасов, датчики давления масла и заряда аккумулятора.





VTS

Модуль управления на левой ручке оснащен кнопками регулировки вектора струи водомета (Variable Trim System) для изменения дифферента на ходу

В режиме ECO электроника позволяет экономить до 50% топлива

на руле пилот может изменять вектор струи водомета, создавая дополнительный подъемный эффект на корме, как и транцевые плиты.

После «кольцевых» тестов мы отправились на часовую прогулку по Воронежскому водохранилищу, где ветер разогнал существенную для этого водоема волну высотой около 40 см. Пересаживаясь с одного гидроцикла на другой, я быстро почувствовал, что в таком режиме эксплуатации выигрывает более комфортный для туризма GTR 215 (люксовые модели с подвеской вообще были бы вне конкуренции): обладая достаточной мощностью и маневренностью, он мягче идет по волне и не так нагружает пилота. А если эксплуатировать двигатель в режиме ECO, то электроника позволит еще и сэкономить до 50% топлива.

И напоследок — о стереотипе, который еще бытует в России. К сожалению, общество порой воспринимает гидроцикл как инструмент террориста по отношению к купальщикам и пляжным «тюленям», который характеризует своего владельца как безумного гонщика «без царя в голове». Да, такие примеры, к сожалению, еще есть, но они постепенно уходят в прошлое по мере развития культуры водно-моторного спорта. Сегодня все больше людей осознают, что аквабайк по сути является альтернативным транспортным средством, подобно мотороллеру-скутеру, и на нем можно передвигаться на большие расстояния, даже не замочив ног. Те, кто однажды подлюбил эти компактные мощные машины, пересекают на них океаны, устанавливая невероятные рекорды, и гидроциклы Sea-Doo подходят для этого как нельзя лучше. **MBY**



LIFESTYLEMBY

Образ жизни на берегу и в море



Материя времени

Две главные новости от легендарного итальянского часового бренда Officine Panerai — открытие в пригороде Невшателя еще одного здания мануфактуры, где будут выпускать знаменитые корпуса-подушки, и запуск серийного производства собственных механизмов с хронографом.

Текст **Тимур Бараев** Фото **Panerai**



Panerai Luminor 1950 3 Days
Chrono Flyback
в 44-миллиметровом корпусе
из стали с базовым
автоматическим калибром
с хронографом P9100
стоимостью 8700 евро.

Даже самые продвинутые часовые бизнесмены не смогут твердо сказать, какое из этих событий важнее. Это как спросить ребенка, кого он больше любит: папу или маму. Ну разве может считаться в наши дни престижным дом, который не производит собственные механизмы (особенно с хронографами) и корпуса? Нужно, чтобы было и то и другое, а еще лучше, когда вообще всё! Чтобы ничто не ограничивало свободу творчества дизайнеров. Ведь итальянцы — непревзойденные авторитеты дизайна во всех областях, будь то архитектура, одежда, автомобили или часы. Если бы в Швейцарии не было итальянской диаспоры, швейцарские часы выглядели бы, как сто или двести лет назад: круглый корпус, белый циферблат с двумя черными или золотыми стрелками на фоне подробной 60-минутно-секундной разметки. Но такие мэтры дизайна, как Джеральд Джента (создатель Audemars Piguet Royal Oak и IWC Ingenieur Jumbo SL), Джузеппе Бодино (возродивший Panerai), Мишель Пармиджани (Parmigiani Kalra и Tondo) и их коллеги-компатриоты превратили роскошные часы в атрибут мирового культа.

**Достижения Panerai
в разработке материалов
для корпусов впечатляют**

Однако ни один даже самый великий дизайнер не сможет создать прекрасные часы, если ему то и дело будут обуздывать фантазию напоминаниями вроде «К сожалению, у нас нет механизма с нужными функциями, а тот, что есть, не подойдет для корпуса, который вы предлагаете». Или «Прекрасный дизайн, но ни у нас, ни у компании, которая поставляет нам корпуса, нет станков, способных вытачивать такие отверстия, и избранных вами технологий покрытия». А если принять во внимание специфику возведенного в культ дизайна часов Panerai с неизменными подушкообразными корпусами и «неприкасаемыми» для экспериментов предельно лаконичными и функциональными циферблатами, то понятно, что без собственного производства механизмов и корпусов создать сколь-нибудь свежие модели просто невозможно. Поэтому на разработке оригинальных механизмов и запуске в производство фирменных, ни на что не похожих корпусов итальянская мануфактура и сосредоточила в последнее время свои усилия.

Результат превзошел самые смелые ожидания самых оголтелых панеристов (так называют себя фанаты Panerai). С 2005 по 2013 год Panerai презентовала 9 механизмов с ручным заводом и 6 автоматических калибров. Среди них есть механизмы и с будильником, и с GMT, и с 10-дневным запасом хода, и с астрономическим календарем, и с функцией уравнивания времени, и турбийоны... Не было лишь собственного калибра с модулем хронографа. Это удивляло,



P9100

Мощный базовый механизм
с хронографом имеет оригинальный
60-минутный счетчик, частоту баланса
28 800 пк/ч, два заводных барабана
и запас хода 72 часа

Если бы не итальянская диаспора, швейцарские часы выглядели бы старомодно

поскольку такая функция для Panerai очень актуальна, и легендарному бренду приходилось закупать стандартные общеупотребительные модули даже не у одного, а у нескольких сторонних производителей: то у ETA, то у Jascuet или La-Joux-Perret. Не очень солидно. Но в этом году наконец долгожданная премьера мануфактурного хронографа состоялась. Да не одна, а сразу две.

Автоматический калибр P9100 (его можно назвать базовым) вышел мощным. Диаметр 35 мм и высота 8,15 мм отлично подходят большим панераевским корпусам (самый маленький из которых — 44 мм). Хронограф имеет колонное колесо и запускается с помощью вертикального сцепления. Два заводных барабана обеспечивают трехсуточный запас хода. Частота баланса 28 800 пк/ч. Он оснащен остроумным счетчиком, которого по сути нет, так как нет никаких традиционных дополнительных циферблатов, кроме бокового секундного. 60-минутным счетчиком служит основной циферблат, по которому передвигаются две центральные стрелки хронографа (они значительно тоньше часовой и минутной стрелок). Одна из этих стрелок — индикатор хронографических секунд, вторая — счетчик минут. А еще хронограф оснащен функцией flyback. То есть обнулить показания счетчиков хронографа и начать новый отсчет можно, нажав один раз на боковую кнопку в положении «8 часов». В обыкновенных хронографах для этой процедуры потребуется три строго последовательных нажатия на две различные боковые кнопки. Хронограф Panerai Luminor 1950 3 Days Chrono Flyback выйдет в 44-миллиметровом корпусе из стали или фирменного алого золота. Цена стальных часов 8700 евро.

Но еще более интересна профессиональная разновидность хронографа со счетчиком обратного отсчета Panerai Luminor 1950 Regatta 3 Days Chrono Flyback Titano. Механизм этой модели P9100R создан на основе радикально переделанного базового калибра P9100. Здесь уже установлен традиционный 12-часовой счетчик у отметки «3 часа». Тем не менее на циферблате видна дополнительная центральная стрелка оранжевого цвета. Она и фиксирует показания



дополнительного яхтенного счетчика с функцией обратного отсчета. Перед стартом нужно установить оранжевую минутную стрелку в нужное положение (каждое нажатие на боковую оранжевую кнопку в положении «4 часа» заставляет центральную оранжевую стрелку отступать на 1 минуту назад). Начало отсчета осуществляется нажатием на боковую кнопку у отметки «10 часов». После старта регаты хронограф просто продолжает отсчет вашего времени. Тахометрическая шкала на фланце, размеченная в милях, позволит определить скорость яхты. Новейший автоматический механизм P9100/R с двумя барабанами и 72-часовым запасом хода установлен в корпус диаметром 47 мм из сатинированного титана. Его герметичность составляет 100 м.

Цена 13 950 евро.

Не меньше впечатляют и достижения Panerai в области разработки новых материалов для корпусов. Компания давно освоила титановые и керамические технологии, но при этом у нее все чуточку по-своему. Например, для производства очень актуальных керамических часов используются (как и у всех) истертые в порошок гранулы оксида циркония (ZrO_2), но их обогащают алюминиевой пылью. Новый материал получил название Panerai Composite. Эта керамоподобная субстанция обладает замечательными



КРЫШКА

Все дайверские часы Luminor 1950 Submersible имеют завинчивающиеся задние крышки из титана. У керамической модели крышка защищена черным титановым PVD-покрытием





Нельзя создать хорошие часы, если обуздывать фантазию дизайнера

качествами. Во-первых, она еще тверже, прочнее и легче. Во-вторых, позволяет играть цветами — от шоколадного до черного. Ну и, наконец, ее матовую поверхность сложно поцарапать, даже если делать это специально, а также на ней не остается отпечатков пальцев.

А разве не интересна их новая разновидность красного золота — 5Npt!? Она отличается повышенным (до 24,1%) содержанием меди, что придает золоту особый ярко-красный оттенок. Медь также делает его более твердым и устойчивым к повреждению, правда, способна также вызвать легкий налет. Пришлось добавить в сплав еще и 0,4% платины.

Итальянцы первыми в новейшей истории возродили производство бронзовых часов. И опять же этот древнейший сплав у них вышел эксклюзивным. Как видно из его формулы CuSn8 , он отличается повышенным содержанием олова. Корпус часов из такого сплава лучше противостоит коррозии, обеспечивая при этом необыкновенно красивую патину.

В этом году, чтобы продемонстрировать, насколько совершенно они освоили производство корпусов из своих диковинных материалов, мануфактура выпустила целую коллекцию профессиональных дайверских часов Luminor Submersible 1950 в 47-миллиметровых корпусах из титана, керамики и бронзы. При этом они установили два мировых рекорда, ведь это первые в мире профессиональные дайверские керамические и бронзовые часы. Материалы настолько разные

Ни у одного другого часового бренда нет моделей в корпусах из столь необычных, совершенных и стильных материалов, как керамический композит, алое золото и бронза.

по своей структуре, что, конечно же, обеспечить всему семейству Submersible одинаковую водонепроницаемость не получилось. Поэтому герметичность титановых Luminor Submersible 1950 2500m 3 Days Automatic Titano поражает — 2500 м! Керамические Luminor Submersible 1950 3 Days Automatic Ceramica выдержат давление на глубине до 300 м. Такая же глубина не страшна и бронзовым Luminor Submersible 1950 3 Days Power Reserve Automatic Bronzo.

Ну а венцом коллекции подводных часов стала модель Luminor Submersible 1950 Amagnetic 3 Days Automatic Titano в первом антимагнитном корпусе от Panerai. По швейцарским нормам антимагнитными считаются часы, способные противостоять электромагнитному полю 5000 А/м. Но эти часы в 8 раз превышают требования! Автоматический механизм P9000 здесь защищен дополнительным внутренним корпусом из мягкого железа. Важнейшей чертой этих часов (особенно для коллекционеров) является возрожденный поворотный ободок из титана и керамики. Такого Panerai не выпускала с середины 1950-х годов, когда появилась ограниченная серия для ВМФ Египта. Водонепроницаемость 47-миллиметрового титанового корпуса 300 м. MBY

Путь ZILLI

У каждой известной компании, чья торговая марка стала мировым брендом, был свой путь к вершинам, проложенный во времени и пространстве. Так и Дом моды ZILLI, некогда начав свою деятельность во Франции, в своем триумфальном шествии по миру прочно обосновался в Москве.





В 1965 году в Лионе работало пошивочное ателье итальянского портного Теофила Зилли (Teofilo Zilli). В 1970 году его купил Ален Шимель и сохранил фамилию ZILLI в качестве торговой марки мужской одежды, ставшей знаком высокого качества и безупречного европейского стиля. Первый фирменный магазин ZILLI открылся в 1983 году в Лондоне на Бонд-стрит, не одно столетие славящийся элитными бутиками и магазинами. Сегодня эта известная марка, которой принадлежат $\frac{3}{4}$ мирового рынка мужской одежды, представлена в 32 странах через сеть многочисленных бутиков. В Москве ZILLI появился в 1992 году, а в 1995 году открылся бутик на Кузнецком мосту. В 2005 году Министерство внешней торговли Франции признало ZILLI лучшим экспортером Франции в Россию.

И вот теперь новый бутик ZILLI распахнул свои двери в самом сердце Москвы! Он расположился в здании заново построенного отеля «Москва», которым будет управлять международная компания Four Seasons. Концепция магазина в точности отражает основные принципы ZILLI — спокойная роскошь и совершенство вне времени, которому неподвластна классика. Сдержанно геометрический стиль бутика выдержан в духе ар-деко без лишних, вычурных деталей и не отвлекает от основного — самой коллекции, которая построена так же стройно и состоит из 7 основных линий: верхняя одежда, костюмная группа, галстуки, трикотаж, сорочки, обувь, аксессуары.

В этом французском Доме вы не почувствуете прохлады нейтральности: обученный во Франции персонал охотно представит вам изготовленную в Италии или Франции продукцию бренда, поможет воспользоваться сервисом «сделано по индивидуальному заказу» и позаботиться о вашей конфиденциальности.

**Новый бутик ZILLI
распахнул свои двери
в самом сердце Москвы**



Вам покажут безупречные по крою и отделке костюмы, у которых шелковая подкладка имеет фирменную монограмму, а пуговицы изготовлены из перламутра. Или трикотаж, для производства которого используются шелк и волокна бамбука, придающие блеск материалу. Или изготовленные вручную из единого куска шелка галстуки с плакированным золотом знаменитым клеймом ZILLI на тыльной стороне. Или куртки ZILLI, в тканевую отделку которых вплетены платиновые и золотые нити. Такие куртки, легкие настолько, что, накинутые на костюм, их практически не ощущаешь, носили, как пишут, Билл Клинтон, Джордж Буш, Франсуа Миттеран, Николя Саркози, а в прошлом среди поклонников бренда были Фрэнк Синатра и Джон Леннон.

В бутике представлены сезонные коллекции, выполненные из уникальных материалов: патентованного кашемира ZILLI, шелка, телячьей лайки, кожи крокодила сорта Porosus, эндемичной кожи пекари, страуса, гуанако и даже ската, соболя и горностая — компания изначально специализируется на изделиях из кожи и меха высочайшего качества.

Немногие производители могут предложить всю гамму продукции премиум-класса столь же высокого уровня, а отдельные предметы одежды Дома моды ZILLI стоят не дешевле автомобиля среднего класса. «Чтобы носить ZILLI, вы должны быть действительно небедным человеком», — сказал президент компании Ален Шимель. MBY



Настоящий GRAND

По американской классификации Jeep Grand Cherokee относится к категории полноразмерных внедорожников. По обе стороны Атлантики он заслуженно и гордо красуется титулом Grand на задней двери. А совсем недавно Jeep представил обновленную версию своего флагмана, еще более динамичную и экономичную.

Текст **Андрей Смирягин**



В своем нынешнем, уже четвертом воплощении Grand Cherokee появился в 2010 году. Причем не будет обидным сказать, что, если поставить рядом автомобили всех выпусков, общего между ними окажется намного больше, чем различий. Собственно Jeep был одним из первых, кто правильно уловил тенденцию: внедорожник — не только средство передвижения за пределами асфальта, но и универсальный автомобиль, вмещающий всю семью, готовый тащить домик-дачу на прицепе и способный подчеркнуть статус владельца.

Однако внешнее сходство автомобилей разных поколений весьма обманчиво. С каждой новой генерацией Grand Cherokee становился все комфортнее внутри и оттого более престижным. Но вместе с тем инженеры не забывали и про внедорожные качества, которые эволюционируют также весьма динамично.

Снаружи обновленный Jeep легко узнать по диодным ходовым огням

Например, четвертое поколение автомобилей окончательно рассталось с жесткими балками мостов в пользу более легкой и удобной многорычажной подвески. Причем вместе с повышенным уровнем комфорта Grand Cherokee получил и пневмоподвеску Quadra-Lift; она позволила основательно увеличить дорожный просвет, что вывело проходимость на совершенно новый уровень. Кроме того, в модельном ряду всегда есть версия Overland, которая отличается дополнительным акцентом на внедорожные способности автомобиля. Например, новый Grand Cherokee обладает более высоким передаточным числом понижающей передачи, а также увеличенным ходом подвески.



Но все это было у Grand Cherokee и до рестайлинга 2013 года. Что же появилось после? Снаружи обновленный Jeep проще всего узнать по диодным ходовым огням и увеличенным задним фонарям. Еще больше новинок в интерьере. Место привычных шкал на панели приборов занял цветной 7-дюймовый дисплей. На него выводятся показания спидометра в аналоговом или цифровом виде, а также масса вспомогательной информации от бортового компьютера, аудиосистемы и навигации. Место на центральной консоли занял еще более крупный экран с диагональю 8,4 дюйма. В нем скрывается весьма продвинутая мультимедийная система Uconnect не только с возможностью проигрывания видеофайлов

*В одном кузове можно
получить и универсальный
внедорожник,
и экстремальный спорткар*

и просмотра фотографий, но и с функцией беспроводной связи с мобильным телефоном. А подключение через мобильник к Интернету дает иногда столь необходимый доступ к «мировой паутине».

Но и это еще не все. На Grand Cherokee уже в базовой комплектации предусмотрен Keyless Enter-N-Go — бесключевое удаленное открывание/закрывание дверей, запуск и отключение двигателя, включение огней на расстоянии. Все это осуществляется с брелока или при помощи приложения для iPhone (но лучше, чтобы ключ от машины лежал в кармане).

Есть о чем сказать и в отношении мотора с коробкой передач. В рамках последнего обновления Grand Cherokee получил новый 8-ступенчатый автомат, который можно заказать в паре с одним из подходящих двигателей. Начальная ступень — могучий V6 Pentastar объемом 3,6 л и мощностью 286 л.с. Мотор отличается ровной тягой во всем диапазоне оборотов и отлично приспособлен к решению самых разных задач. Тем, кто не прочь сэкономить



АВТОМАТ

Grand Cherokee получил восьмиступенчатую автоматическую коробку и совершенно новый селектор с ручным переключением передач



На странице слева:
Интерьер стал еще роскошнее. Как у лимузинов, передняя панель обшита кожей, а вставки из темного дерева на руле и панели выглядят весьма уместно.

Сверху вниз:
Новая мультимедийная система способна воспроизводить музыку и кинофильмы. На руль вынесены клавиши управления магнитолой, телефоном, а также активным круиз-контролем.

на топливе, предлагается 3-литровый турбодизель. Его мощность несколько ниже — 241 л.с., зато крутящий момент достигает 550 Нм, а расход топлива составляет всего 7,8 л на 100 км пути (смешанный цикл). Ну а тем, кто желает получить Grand Cherokee с каноническим мотором V8, адресованы сразу два варианта: классический 5,7 Hemi мощностью 352 л.с. или экстремальная версия SRT8. Это 470-сильный Grand Cherokee объемом 6,4 л. С таким зарядом Jeep превращается в настоящий спорткар: разгон до «сотни» занимает менее 5 с, а максимальная скорость достигает 257 км/ч.

Выходит, в одном кузове можно получить очень разные автомобили. Начиная с универсального внедорожника на все случаи жизни, который нигде не оставит вас без связи и поддержки, и заканчивая экстремальным спортивным авто, по прыти и по стати способным составить конкуренцию любым «жеребцам» из любой «конюшни». Единственное, что объединяет все эти автомобили, — четыре буквы Jeep, выбитые на капоте, и титул Grand на задней двери. **MBY**





GANT

Совершенство образа

В сезоне весна-лето – 2013 GANT, как всегда, радует своих приверженцев интересными предложениями, позволяющими сформировать идеальный женский и мужской гардероб для любого случая. Здесь есть яхтенная линия Montauk, навеянная регатой America's Cup, ода клетке — линия Mad about Madras и самая летняя коллекция этого сезона — From Rio with love. Но мы обратили внимание на квинтэссенцию элегантности, выраженную в женской линии GANT Collection и мужской — GANT Luxury.

Отмеченная специальным белым ярлыком женская GANT Collection, которую выделяет исключительное качество, стала настоящим бриллиантом общей коллекции и хитом сезона.

Романтичная и женственная одежда выполнена в нежных оттенках розового, голубого и цвета шампанского, а благородные черный и синий сдержанно дополняют палитру. В GANT Collection главное место отводится фасону и крою, рождающим элегантность, четкости форм и качеству материалов от лучших фабрик Европы. Кружевные платья, топы и пышные юбки до колена идеально подчеркивают фигуру и создают изумительный вечерний образ. Узкие синие брюки до щиколотки со строгим белым топом и длинной накидкой, выполненной в форме конуса и дополненной подкладкой с синим белым графическим орнаментом, — лаконичный, даже аристократичный стиль. Удлиненные пиджаки практически мужского кроя, строгие

Создатели коллекции GANT черпают свое вдохновение в путешествии по миру

рубашки и классические брюки эффектно подчеркивают женственность образа, балансирующего на грани высокомерия и кротости.

Мужская коллекция GANT Luxury — это, прежде всего, дань благородному шику, выраженному в классических моделях и столь же качественных материалах. Основу коллекции составляют лен и легчайшая шерсть, для трикотажа джемперов используется микс из хлопка, кашемира и шелка. Как всегда, в коллекции GANT Luxury радует прекрасный выбор пиджаков, рубашек, брюк и традиционных футболок-поло, которые в купе с благородной приглушенной цветовой палитрой песочного, синего и нежно-голубого цветов создают завершенный образ джентльмена. **MBY**

Летний отдых в горах

Масштабные работы в Сочи, где очень скоро зажгут олимпийский огонь, еще идут полным ходом, однако есть тут уже и готовые проекты, достойные особого внимания.

Текст **Нонна Мартиросян**





Пожалуй, «первой ласточкой» в развитии гостиничной инфраструктуры Сочи можно смело назвать комплекс под названием «Гранд Отель Поляна», недавно возведенный «Газпромом» в поселке Эсто-Садок. Что ж, в отношении этого первоклассного по нынешним меркам отеля наверняка можно сказать, что занимает он самое выгодное со всех точек зрения положение. Истинно так, учитывая, что в непосредственной близости от основных зданий курорта расположились официальные резиденции президента и премьер-министра РФ, которые, кстати, частенько тут бывают. Этим все сказано.

Великолепные шале этого курорта защищены горами и рекой



*На территории курорта
шесть ресторанов, не считая
лобби-баров в каждом корпусе*

На первом развороте:
Все виллы курорта «Гранд Отель Поляна» выдержаны в общем стиле с основными корпусами и напоминают столь популярные в Альпах шале.

Вверху:
Олимпийский бассейн комплекса располагает к активному плаванию и приятному расслаблению.

На странице справа:
Номер категории «люкс» в корпусе «С».

Ресторан «Павильон», где царит домашняя атмосфера, — единственный на территории отеля steak house.

Название ресторана «Континенталь» говорит само за себя — в его меню блюда преимущественно интернациональной кухни.

Но вернемся к самому отелю. Три великолепных горных шале (корпус «А» — основное здание, корпус «В» с номерами разных категорий, корпус «С» — в том числе и для людей с ограниченными возможностями) и 17 двухэтажных деревянных вилл, построенных на некогда существовавшей тут поляне, окружены и защищены горами и рекой, благодаря чему тут всегда сохраняется собственный и очень благоприятный во всех отношениях микроклимат. Такое расположение обеспечивает не только красивые виды из окна, но и чистейший горный воздух, что вдвойне ценно, особенно для гостей из мегаполисов. А вот экология всего региона, к сожалению, уже вызывает большие сомнения, во всяком случае, у местных жителей и сотрудников ближайшего заповедника — многие жалуются на вырубку лесного массива, перемены в климате и, как следствие, сокращение фауны региона. Что ж, Олимпиада и необходимая в этой связи перестройка инфраструктуры вносят свои коррективы, что неминуемо сказывается на климате и экологии в целом. Остается надеяться, что все это не приведет к необратимым процессам и даст толчок к развитию туризма на территории Российской Федерации.

В отеле есть что посмотреть, попробовать и сделать. Начнем, пожалуй, с самого приятного — ресторанов, коих на территории курорта целых шесть, не считая лобби-баров в каждом корпусе.

За качество блюд и сервис ручаться пока сложно, но то, что тут всячески стараются удивить своих гостей, — факт. Каждый из ресторанов имеет собственную концепцию, учитывающую и гастрономические, и эстетические вкусы гостей — все зависит от ваших предпочтений. Ценовая политика ресторанов вполне соответствует уровню ведущих столичных заведений. В «Охотничьем зале» подают блюда русской кухни, которая наверняка привлечет не только иностранцев, но и наших соотечественников. В отеле широко представлена и популярная ныне японская кухня — очевидно, для любителей держать себя в форме.

Впрочем, быть в форме на территории «Гранд Отеля Поляна» довольно просто — для этого здесь создан большой оздоровительный центр Chandelie Blanche Medi Spa & Beauty, на территории которого располагаются фитнес-центр, салон красоты, косметический бутик и Spa Valmont (кстати, это первый спа из цепочки V35 на территории России). Очень рекомендую, особенно зимой, попробовать русскую баню с именитым в этих краях банщиком; он буквально творит чудеса, и каждый чувствует себя заново рожденным. Правда, ограничиваться только этим не стоит — список процедур довольно обширный и представляет самые разные традиции массажа и методы ухода за телом. Если пассивному отдыху в спа вы предпочитаете плавание, воспользуйтесь



СПА

Обширная карта предлагаемых в спа программ впечатляет. В частности, процедуре для рук в ней отведена целая глава

Вблизи курорта находятся резиденции президента и премьер-министра РФ

любым из имеющихся на территории бассейнов: всего в отеле их четыре, открытых и находящихся под крышей.

Но главным преимуществом, пикантно подчеркивающим конкурентное превосходство отеля, которому в этом году исполняется 5 лет, является горно-туристический центр «Газпром». «Гранд Отель Поляна» входит в состав этого внесезонного горнолыжного курорта мирового уровня, и туда можно попасть прямо из отеля. Трассы давно обкатаны и, хочется верить, приятно удивят новых гостей.

Что ж, обилие вариантов для приятного времяпрепровождения делает это место крайне притягательным в любое время года. Но при желании свой досуг можно организовать и за пределами «Гранд Отеля Поляна». Стоит лишь попросить консьержа организовать дополнительные маршруты: поход в заповедник в сопровождении егеря, прогулку на джипах по горам с посещением минеральных источников (для этого лучше запастись пустыми бутылками), поездки на медовые пасеки, рыбалку и многое другое. В общем, скучать на этом курорте будет некогда! **IMBY**





Лучший в классе

Чтобы удивить и заинтересовать публику, не обязательно придумывать что-то невиданных форм, размеров или свойств. Хорошо исполненная классика может пользоваться гораздо большим спросом, нежели какая-нибудь диковинка. Пример — средний многоцелевой вертолет EC175, интерес к которому возник у рынка еще на стадии разработки машины.

Текст **Светлана Комагорова**

Вертолет EC175 создан европейским концерном Eurocopter в сотрудничестве с китайским строителем вертолетов AVIC, который собирается выпускать эту же модель под маркой Avicopter Z15 для народно-освободительной армии Китая. Контракт на разработку вертолета подписали в декабре 2005 года, тогда же компании распределили между собой обязанности. AVIC принялась за разработку фюзеляжа и главного ротора, хвостового и промежуточного редукторов, топливной системы, системы управления и шасси, а Eurocopter занялся коробкой передач, хвостовым ротором, авионикой, гидравликой и электросистемой. Проектирование и подготовка к производству велись по безбумажной 3D-технологии CATIA (Computer Aided Three-dimensional Interactive Application), что дало возможность синхронизировать все этапы проекта.

Трехлетнее сотрудничество китайских и французских авиастроителей увенчалось успехом. Да и как иначе оценить дебют EC175 на выставке Heli-Expo 2008 в Хьюстоне, где макет вертолета демонстрировался сразу в двух версиях: нефтегазовой и поисково-спасательной, и за три выставочных дня Eurocopter получил 111 заказов на изготовление машин этого типа! Притом что до летных испытаний было еще далеко — первый полет на прототипе EC175 состоялся лишь в декабре 2009 года. Но, видимо, первую дюжину покупателей, среди которых были Bristow Helicopter, VIN Aviation Group, DanCopter, уже тогда привлекли технические характеристики машины. Среди первых заказчиков был и крупнейший российский оператор UTair, подписавший контракт на покупку 15 вертолетов EC175 с опционом еще на 15 единиц. Андрей Мартиросов, генеральный директор UTair, после подписания контракта заявил, что эти вертолеты помогут им занять нишу на рынке офшорных операций.



По оценкам экспертов, в течение ближайших лет может быть продано до 1000 таких вертолетов. Интерес к новой модели проявляют в основном офшорные операторы, обслуживающие морские нефтяные платформы. Давайте разберемся, почему. Версия для нефтегазовой промышленности рассчитана на 18 пассажиров, а это значит, что есть возможность за один раз перевезти в пункт назначения целую бригаду рабочих. Машина оснащена двумя газотурбинными двигателями PT6C-67E (2067 л.с.) производства Pratt & Whitney Canada с электронно-цифровой системой управления FADEC (Full Authority Digital Engine Control). Другими словами, силовая установка достаточно мощна, чтобы 7-тонная машина развивала крейсерскую скорость до 277 км/ч и преодолевала расстояния в 1146 км даже с полной загрузкой. Рабочий «потолок» — 6000 м.

Интересно, что в разработку EC175 с самого начала были вовлечены многие операторы и клиенты Eurocopter, имеющие опыт эксплуатации вертолетов на шельфе, в арктических условиях,

**Заявленные характеристики
EC175 были подтверждены
во время первого полета**

Слева:
Вертолеты EC175 во время
тестовых полетов в США,
по результатам которых модель
получила высокие оценки
специалистов.

Справа:
Авиакомпания UTair стала
стартовым заказчиком модели
EC175, подписав контракт
на 15 вертолетов.



а также по VIP-перевозкам на вертолетах большой размерности. «Мы прислушивались к предложениям, проводили совместные интенсивные консультации», — рассказывал Лутц Бертлинг, президент и генеральный директор Eurocopter. Вместо того чтобы переделывать и дорабатывать уже готовую машину, как это часто происходит, разработчики сразу создали вертолет с учетом пожеланий и требований клиентов. Например, вместо одной сдвижной двери для пассажиров установили две, да еще и сверхширокие, как и для пилотов. Стало удобнее, повысился противоаварийный потенциал вертолета. Также были применены широкие сбрасываемые окна; вместо необходимых трех их стало восемь, а это позволит в чрезвычайной ситуации 16 пассажирам и двум пилотам покинуть вертолет в считанные секунды. Показатели устойчивости к разрушению

при катастрофе планера и топливной системы теперь превышают требования EASA. Таким образом, в несколько раз повысилась и безопасность. Ровный пол дает возможность быстро конвертировать вертолет из пассажирского в поисково-спасательный, пожарный, санитарный, полицейский. Подумали разработчики и о снижении расходов на техническую поддержку.

Заявленные технические характеристики EC175 были подтверждены во время дебютного полета первого серийного вертолета в декабре 2012 года в Мариньяне, где находится французская штаб-квартира Eurocopter. Рекомендованная крейсерская скорость 277 км/ч на 10 узлов больше, чем у предшественников, а максимальная крейсерская превышает 305 км/ч. Вертолет прекрасно справлялся с выполнением задач даже с одним работающим двигателем, что гарантирует безопасность во время поисковых и спасательных миссий.

«Полет на EC175 — это фантастический опыт, — сказал Августин Дюпюи, проводивший тестовое пилотирование. — Прекрасное бортовое радиоэлектронное оборудование, мощность, скорость и низкий уровень вибрации делают это воздушное судно уникальным».

**В ближайшие годы может
быть продано до 1000
таких вертолетов**

Вверху:

EC175 — первый вертолет, разработанный с учетом пожеланий клиентов после интенсивных консультаций с операторами и конечными потребителями.

Слева:

Дебютный полет серийного вертолета Eurocopter EC175, который подтвердил отличные летные характеристики машины (декабрь 2012 г.).

На странице справа, сверху вниз:

Совершенное бортовое радиоэлектронное оборудование, мощность, скорость и низкий уровень вибрации делают это воздушное судно уникальным.

Первый вертолет EC175, который получит сертификат летной годности, предназначен для взвешательного нефтегазового рынка.

Наряду с прочими достоинствами EC175 обладает уникальным уровнем безопасности.



ВИНТ

Этот несущий винт EC175, создающий подъемную силу, позволяющий летательному аппарату выполнять управляемый горизонтальный полет и совершать посадку, обеспечил новой машине высокие эксплуатационные характеристики

На публике серийный EC175 впервые появился в марте в Лас-Вегасе, на авиационной выставке Heli-Expo 2013. Он был представлен в фирменных цветах американского концерна Bristow Group — еще одного заказчика вертолетов Eurocopter EC175, подписавшего контракт на 12 машин такого типа для транспортного обслуживания энергетических комплексов, в том числе в офшорных зонах.

После выставки EC175 отправился в трехнедельный демонстрационный тур вдоль побережья Мексиканского залива по нескольким штатам, где во время презентаций он получал восторженные отклики. Возможность управления вертолетом была предоставлена пилотам нескольких компаний из нефтегазовой отрасли, правоохранительных органов и экстренной медицинской помощи, в то время как другие сотрудники этих компаний находились на борту в качестве пассажиров. В феврале более чем за 50 часов, проведенных в воздухе, 285 членов экипажей вертолетов и пассажиров совершили полеты над побережьем и в офшорные зоны. Не раз была отмечена быстрая реакция системы управления вертолетом, плавность и бесшумность его движения, великолепный обзор, комфорт в салоне. Получила теплые отзывы и авионика Helionix, обладающая самой совершенной системой оповещения и самоконтроля, дающая пилоту полную информацию о полете. Такая система установлена еще всего на двух летательных аппаратах: на вертолете Eurocopter EC225 и самолете Airbus A380.

Поставки Eurocopter EC175 начнутся в сентябре 2013 года, в первую очередь — для клиентов нефтегазового рынка, хотя скорость и дальность машины позволяют использовать ее для поисково-спасательных операций и неотложной медицинской помощи. Совершенствовались и корпоративный, и VIP-вариант EC175 с автоматическими сдвижными дверями и ступеньками, где расположение сидений и оборудования может изменяться по мере необходимости — как в 10-местной, так и в 14-местной версиях. Кстати, VIP-вертолеты также отправятся к стартовому российскому заказчику UTAir, который ждет их в первой партии заказа.

Можно сказать, что амбициозные планы компании Eurocopter по разработке лучшего вертолета стали реальностью. «Мы гордимся новой машиной, которую вывели на рынок гражданской авиации», — заявил Лутц Бертлинг. — Первый полет EC175 подтвердил, что цель, к которой мы шли в сотрудничестве с китайским партнером, компанией AVIC, достигнута. Вслед за успехом винтокрылых машин Eurocopter EC130 T2 и EC145 T2 модель EC175 еще раз подтвердила правильность нашей стратегии — предлагать клиентам вертолеты выдающегося качества».

Теперь EC175 не без оснований считают серьезным конкурентом в классе двухдвигательных средних вертолетов в отношении безопасности, доступности, эффективности, мощности, разнообразия выполняемых задач, пространства и комфорта кабины. **MBY**



CASTANGIA

Повседневная элегантность

«Идеальный гардероб для повседневной жизни» — такой формуле соответствует коллекция итальянского бренда Castangia.

Наше восприятие мира, образ жизни проявляются и в стиле нашей одежды. А одежда, в свою очередь, определенно сказывается на нас.

Человек, выбирающий одежду Castangia, любит эту самую жизнь во всех ее проявлениях, придавая огромное значение красоте и комфорту, со всей страстью отдаваясь отдыху и другим удовольствиям. Именно для такого мужчины, ведущего активный образ жизни и при этом желающего выглядеть молодо, модно, подчеркивать свою индивидуальность, предназначена повседневная одежда Castangia.

Основными концептуальными идеями, определившими подход к созданию новой коллекции, помимо подчеркнутой индивидуальности и качества, стали комфорт, свобода движения и четкий

В коллекции Castangia casual удивительным образом сочетаются изысканный стиль и практичность



Для одежды Castangia использованы ткани только из натурального волокна

силуэт. Оставаясь максимально удобной, одежда Castangia в стиле casual еще и невероятно красива: вроде бы обычные джинсы, сорочки, поло, жилеты, куртки, ветровки, пиджаки и даже шорты выглядят стильно, если не роскошно. Для создания повседневной мужской одежды Castangia использованы только высококачественные материалы и ткани из натурального волокна. Идеальный крой и тщательно подобранная фактура тканей стали залогом того, что любое изделие практически всегда отлично «сидит».

Творческий подход дизайнеров Castangia к созданию коллекции одежды casual, проявляющий ее характер, стиль и качество, заметен даже в мельчайших деталях. Подкладка костюмов и пиджаков украшена оригинальным цветным узором, джинсы и пиджаки отделаны

кожей крокодила, питона и других экзотических животных.

В этом сезоне среди аксессуаров из коллекции Castangia стоит отметить туфли из кожи крокодила, универсальные кожаные сумки, портфели, ремни, портмоне в актуальной цветовой гамме, созданные из материалов высочайшего итальянского качества. Можно быть уверенным, что одно такое элегантное изделие скажет о вас гораздо больше, нежели тысяча слов.

Одежда коллекции Castangia casual удивительным образом сочетает, казалось бы, трудно сопрягаемые сферы: практичность и изысканный стиль, респектабельность и лаконичность. И в этом ее особенная магическая привлекательность. **IMBY**

www.castangia1850.com

Спортивный костюм синего цвета прекрасно подойдет для занятий спортом и активного отдыха.

Модель состоит из толстовки с воротником-стойкой и застежкой-молнией и брюк.

Брюки на эластичном поясе дополнены боковыми карманами.

Состав — 100% хлопка.

Справа:

Элегантный пиджак в стиле casual с отложным воротником и длинными рукавами.

Шелк и шерсть — секрет легкого и силуэтного пиджака Castangia.



На первом развороте:

Куртка из шелка и шерсти с кожаной отделкой. Модель однотонной расцветки с уютным воротником-стойкой и застежкой-молнией. Отличное сочетание стиля, качества и практичности. Состав: 70% шерсти Super 130'S и 30% шелка.

Джемпер-поло Castangia, изготовленный из трикотажа. На планке — вставка из кожи крокодила.

Трикотаж Castangia для тех, кто любит комфорт и выбирает стиль casual.

Стильная, удобная футболка-поло подойдет любому современному мужчине, вне зависимости от его занятий.

Однотонная расцветка позволит комбинировать модель с любыми предметами гардероба.



Трудно быть «Тао»

Конюшенная площадь в Петербурге — наша ресторанный Марианская впадина. Неважно, как вы здесь очутились: пешком, на такси или на своем авто. Выбраться отсюда, не заглянув в одно из шести заведений, облюбовавших ее южную сторону, почти невозможно — разве что заранее поесть где-то еще. Но в «Тао» хочется зайти даже на сытый желудок.

Текст Тамара Иванова-Исаева





Из зала в зал переходя, здесь движется народ... Это о всегда модной, пусть и не всегда знаменитой публике Конюшенной, которая словно клонируется в каждом из ее стильных заведений.

Всюду магия старых стен, талантливо приправленная дорогими дизайнерами, похожие меню с итало-японо-французским акцентом и отличная винная карта. Везде — тот или иной музыкальный дивертисмент.

Из общего ряда выбивается лишь «Тао», сумевший за короткое время привлечь даже тех, кто не бывает у соседей. И не только сногшибательным (в прямом смысле) интерьером братьев Архипенко, предписавших резным дворцовым воротам из Таиланда играть роль ставен и витражей, а золотому льву-азиату походить на питерских гранитных стражей. Гигантские резные люстры, достойные книги Гиннесса, и множество восточных деталей прекрасно уживаются с модными светильниками и креслами, а стены превращены в импровизированный экран. При этом зал, благодаря теплоте мандаринового света и другим дизайнерским приемам, умудряется казаться интимным.

Такой микс, вызывающий в памяти модное когда-то слово «фьюжн», — отличная увертюра для стильного натюрморта, что позже появится на тарелке, с его типичным для паназиатской кухни смешением сладких, острых и нежных красок и вкусов. В ролях — экзотические и не очень фрукты, злаки, мясо, птица, рыба и морепродукты. Режиссер-постановщик — заезжая знаменитость, звездный шеф из Сингапура Кент Ли.

Кент не на шутку рассорил местных критиков: кому-то не дали «положенный» к блюду рис, кому-то показался недостаточно горячим суп

и слишком маленькими порции. Кого-то «Тао» раздражает в принципе: слишком нарядные «хостес», микрофоны официантов, вездесущий кальян. Зато те, кому посчастливилось побывать в Гонконге, мировой гастрономической мекке, — в восторге. Потому что «Тао» — явление не совсем гастрономическое. Или, если быть более точным, не только. «Тао» — это скорее «кулинарная география» в том самом, гонконгском смысле, когда в одном месте происходит даже не смешение — слияние разных культур и укладов, стилей и форматов.

В «Тао» часто выступают заезжие знаменитости, здесь отличное качество звука и весьма просвещенная публика. Понятно, что настоящим (и не всегда молодым) гурманам не всегда по вкусу такой гибрид ресторанного и клубного форматов: кому-то вообще не хочется отвлекаться от еды. А попробовать кухню Кента Ли хочется многим. Для них есть простой и тоже географический совет: посещать популярные места в «мертвый» сезон. Устроить себе поздний обед или пятничный ранний ужин — часов в шесть, когда офисный люд уже освободил места для парковки, а группа продленной ночи еще не появилась. В это время «Тао» напоминает Изумрудный, или, если быть ближе к цвету и свету, Топазовый город, где официант возникает словно из ниоткуда, чередой блюд поступает без промедления, вокруг — такие же любители хорошей кухни, а из развлечений лишь негромкий музыкальный фон.

И еще. Не стоит приходить в «Тао», чтобы съесть «том ям» или что-нибудь традиционно кокосово-куриное. Сила Кента Ли в почти чувственных, неожиданных сочетаниях — фуа-гра и манго, хрустящей утки и малины или — мяты, манго и маскарпоне. У него нет случайных брачных союзов на тарелке, и почти каждая пара — история любви. Потому что он один такой. А «том ям» можно съесть и в другом месте. Но потом обязательно вернуться в «Тао» и заказать его в авторском исполнении Кента. Чтобы почувствовать разницу. **MBY**

**В ресторан «Тао» тянет
зайти даже на сытый
желудок!**

Резные люстры и множество восточных деталей прекрасно уживаются с модными креслами.

В отдельном зале с барной стойкой вам предложат обширную винную и коктейльную карту.

Охлажденные ароматные кусочки сашими из лосося в «ледяной чаше» — фирменная подача от Кента Ли.

ЖИЗНЬ НА ДНИЩЕ

– Что общего между боцманом и парикмахером?
– И тот и другой борются с обрастанием.

Текст Вячеслав Халаман Фото Вячеслав Халаман, Людмила Флячинская



Морские утки — одни из самых крупных сидячих ракообразных, которые селятся на поверхности твердых объектов

На любом предмете, помещенном в пресный, а пуще того — в морской водоем, рано или поздно поселяются живые организмы. Это явление принято называть обрастанием, и доставляет оно значительные хлопоты. Из-за обрастания днищ и подводных конструкций суда теряют скорость. Поселенцы нарушают целостность покрытий, ускоряют коррозию металла, способствуют разрушению деревянных деталей и даже бетона. Наконец, масса обрастателей бывает столь велика, что приводит к затоплению навигационных буйев и обрушению нефтяных платформ.

Природа обрастания проста: в воде обитает огромное количество животных, ведущих прикрепленный образ жизни. Передвигаться им нет

необходимости, поскольку окружающая среда изобилует пищей в виде планктона и органической взвеси. Остается только фильтровать ее, чем прикрепленные животные и занимаются. Расселяются такие организмы личинками, способными плавать в поисках подходящего для прикрепления места. Время свободного поиска варьируется от нескольких часов до нескольких месяцев. Если же оно истекло, а место так и не найдено, личинка обречена. Поэтому, оказавшись в цейтноте, личинки оседают на все, что угодно, даже на ядовитые поверхности. Если субстрат был выбран удачно, осевшая

личинка превращается в молодое животное и начинает расти. Беда лишь в том, что подходящие твердые поверхности (камни, скалы, раковины моллюсков) всегда в остром дефиците, а пул личинок избыточен, плюс водоросли, размножающиеся спорами, тоже претендуют на свое место. Именно поэтому любое судно — не что иное, как свободная жилплощадь для сидячих организмов.

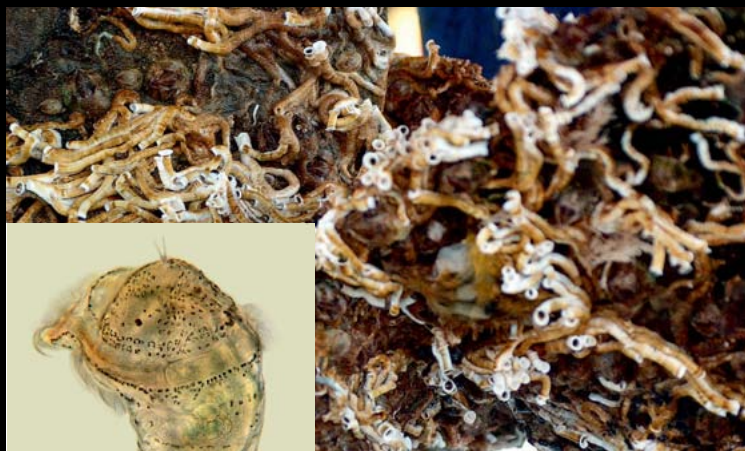
Поселившись на субстратах антропогенного происхождения, прикрепленные организмы часто оказываются даже в более выгодных условиях, чем их сородичи, проживающие на дне. Скорость

потоков для судов и гидротехнических сооружений, как правило, выше, чем в придонных слоях воды. Это означает и более интенсивный приток пищи для обрастателей. К тому же удаленность от дна уменьшает угрозу со стороны хищников и паразитов. Однако скорость потока оказывает положительное влияние только до известного предела. Наиболее активно обрастают суда, скорость которых не превышает 8–10 узлов, и те, что большую часть времени проводят у причала.

Сегодня ученым известны тысячи видов обрастателей, каждый год этот список пополняется, но мы упомянем лишь наиболее злостных.

Пальму первенства держат усоногие рачки. Среди них наибольшее значение имеют морские желуди, которых еще называют

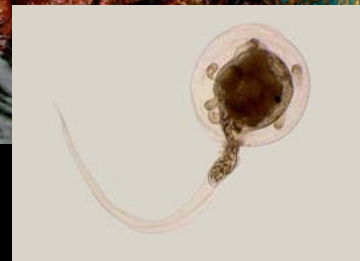
Подходящие для жизни твердые поверхности всегда в остром дефиците, а пул ищущих дом личинок избыточен



Твердые домики многощетинковых червей переплетаются, как спагетти, способны добавить до 20 кг на квадратный метр поверхности (слева изображена личинка)



В соленых морях асцидии составляют значительный компонент оброста (справа изображена личинка)



морскими тюльпанами, или баянусами. Строго говоря, *Balanus* — название только одного, наиболее известного рода этих животных, но в обиходе оно часто применяется ко всем морским желудям без разбора. Тело взрослого рачка заключено в известковый домик, который прикреплен к субстрату особым белковым клеем. Клей обладает феноменальной адгезией и стойкостью к высоким температурам на протяжении длительного времени — ископаемые баянусы, пролежавшие в земле миллионы лет, остаются прикрепленными к субстрату. Сверху у домика имеется двустворчатая крышечка, через которую рачок высовывает усовидные ножки и облавливая воду вокруг. Высота домика у самых крупных видов может достигать 20 см. Таких животных употребляют в пищу, а в Чили из них делают консервы. Селятся морские желуды, как правило, близко друг к другу, что необходимо для успешного размножения, и образуют плотные скопления.

Распространены они во всех морях и океанах, могут выдерживать длительное обсыхание, значительное понижение солёности и перепады температуры, устойчивы к ядам. Бывает, что личинка баянуса садится на днище судна, покрытое ядовитой краской, успевает превратиться во взрослое животное и только после этого гибнет. Казалось бы, цель достигнута — обрастание не разовьётся, но гладкость поверхности оказывается безнадежно утраченной. Любопытно, что личинки морских желудей могут оседать на днища судов, двигающихся со скоростью до 6 узлов, а молодёжь этих животных в планктоне хватает. Например, один из видов размножается в Черном море до 40 раз в год.

Ближайшими родственниками морских желудей являются так называемые морские уточки. Это представители уже не прибрежного, а океанического обрастания. Селятся морские уточки на предметах, оказавшихся за сотни миль от берега.

Их известковый домик сильно сплюснут с боков и прикрепляется к субстрату посредством хрящевидной ножки.

Следующая обширная группа обрастателей — двустворчатые моллюски. Прикрепляются они при помощи очень прочных нитей биссуса, которые по свойствам и химическому составу весьма близки к шелку. Некоторые двустворки вроде устриц настолько прочно прирастают к субстрату, что скорее можно сломать их раковину, чем отделить от насиженного места. В умеренных морях основными моллюсками-обрастателями являются различные виды мидий, в тропических — устрицы. В пресных и солоноватых водах настоящей бедой стали моллюски дрейссены с небольшой клиновидной раковиной с рисунком из поперечных или зигзагообразных полос. Дрейссена образует массовые скопления, забивает водопроводные трубы, решетки гидроэлектростанций, обрастает днища судов. Из-за очень прочной раковины она не по зубам большинству пресноводных рыб.

Увы, в школьном курсе зоологии нет ни слова о таких морских беспозвоночных, как мшанки. Тем не менее в морских и пресных водах обитает около 5000 видов этих животных. Мягкие или пропитанные известью колонии мшанок, состоящие из многих тысяч особей, имеют вид корки, мха, дерновинок или кустиков и порой создают внушительные обрастания. Так, в Азовском море на один квадратный метр поверхности нарастает до 5 кг мшанок.

Гидроиды — родственники хорошо известных кораллов, медуз и морских анемонов — внешне представляют собой небольшие ветвящиеся кусты. На конце каждой из веточек находится крохотное животное, расправившее венчик своих щупалец в ожидании добычи. Растут колонии гидроидов

КРАСКА

Самополирующаяся антифоулинговая краска Seajet 33 Shogun предназначена для защиты от обрастания корпусов и поверхностей из любого материала, кроме алюминия. По заявлению производителя, она подходит для судов с максимальной скоростью до 40 узлов, а при нанесении в несколько слоев простоят не один сезон. Наши коллеги из журнала *Motor Boat Monthly* провели тест Seajet 33 Shogun в Северной Атлантике на глиссирующей яхте и статических объектах (погруженные пластины). В обоих случаях покрытие хорошо справлялось с защитой от оседания обрастателей; со временем на поверхности, рядом с которой нет быстрых токов воды, лишь накапливалась плотная бактериальная пленка, легко смываемая водой из шланга. Днище тестовой Prestige 390S, которую эксплуатировали на крейсерских скоростях около 22 узлов, оставалось практически девственно чистым. Производитель предлагает краску белого, серого, синего, красного и черного цвета, а стоимость банки объемом 2,5 л составляет £ 70.

[ИНТЕРНЕТ: www.seajetpaint.ru](http://www.seajetpaint.ru)



Самополирующаяся краска Seajet 33 Shogun «обновляется» на ходу



Усоногие рачки-баянусы широко распространены и доставляют судам массу проблем, поскольку их домики намертво прикрепляются к днищу





Колониальные древовидные мшанки напоминают небольшие деревья, но их заросли могут покрывать поверхность сплошным ковром

На днищах судов и в балластных танках личинки и взрослые особи путешествуют на тысячи миль

очень быстро и среди первых заселяют попавшие в воду предметы. Заросли этих животных редко дают большую массу, но 3–3,5 кг на один квадратный метр для них — вполне реальный рубеж. В наших северных морях обычен гидроид обелия, который способен светиться в темноте, если потревожить колонию.

Из многощетинковых червей, дальних родственников дождевого червя, непосредственное отношение к обрастаниям имеют сидячие формы, строящие себе трубки из извести. Они бывают спирально закрученными или неправильно изогнутыми, переплетающимися между собой или вообще напоминают пучок макарон. У одних видов домики совсем крохотные (легко умещаются на ногте мизинца), у других достигают в длину десять и более сантиметров, и на квадратный метр может нарасти до 20 кг «червячков».

Активно участвуют в обрастаниях и асцидии — бочонковидные прикрепленные животные, личинка которых напоминает головастика. Будучи потревоженными, некоторые асцидии способны сокращаться и с силой выталкивать воду из двух сифонов, за что получили прозвище «морская спринцовка». Скопления асцидий достигают массы 30 кг

на квадратный метр и более. Эти животные весьма чувствительны к пониженной солености и в таких опресненных морях, как Балтийское или Азовское, не живут.

На стационарных объектах нередко можно обнаружить губок, причем их вклад в создание обрастаний в тропических морях гораздо более весом, чем в умеренных. Среди губок-обрастателей есть виды, распространенные по всему свету.



Колонии мшанок зачастую выглядят как хорошо выраженные корочки, вес которых может достигать 5 кг на квадратный метр

Так, желто-зеленую бесформенную и дурно пахнущую лепешку халихондрию можно встретить в Атлантике, Индийском и Тихом океане.

Водоросли — неизменный компонент любого обрастания. Слизкая буроватая пленка на любом предмете, полежавшем в воде, — это слой бактерий и диатомовых водорослей. Бахрому, проходящую по ватерлинии судна, составляют зеленые водоросли. Некоторые из них (например, кладофора) напоминают клочок зеленой ваты. В массе кладофора развивается там, где

ОЧИСТКА ВИНТОВ

Набор для защиты винтов и колонок от обрастания Seajet Peller Clean пригоден для использования на поверхностях из бронзы, стали, алюминия и сплавов на его основе. Принцип работы покрытия основан не на выделении токсичных для морских организмов веществ, как это происходит у большинства антифоулинговых красок, а на создании скользкого силиконового слоя, на котором личинкам и спорам трудно закрепиться. Даже если им это удалось, пока лодка стояла, на ходу поток воды не оставляет обрастателям шансов. Кроме того, силиконовое покрытие работает несколько сезонов и не снижает скорость судна.

ИНТЕРНЕТ: www.seajetpaint.ru



Покрытие прозрачное и не мешает контролировать состояние металла

На днище и приводах долго стоящего в теплых водах судна быстро вырастает целый лес всевозможных растительных и животных организмов



Колонии губки халихондрии растут с потрясающей скоростью — за сутки их вес может возрастать на 4%

имеется органическое загрязнение, потому обширные маты «морской ваты» можно видеть в Финском заливе.

Все названные выше животные и растения создают обрастания — некое подобие подводного леса, который дает убежище и пищу многим подвижным животным: червям, рачкам, улиткам, морским звездам и даже рыбам. Нельзя не упомянуть об острой проблеме вселенцев, которая напрямую связана с обрастаниями. На днищах судов и с балластными водами личинки и взрослые особи путешествуют на тысячи миль. Оказавшись на новом месте, пришельцы могут прижиться, что зачастую чревато абсолютно непредсказуемыми последствиями. Вселенцы конкурируют с аборигенами, и далеко не всегда эта борьба заканчивается победой последних. Виды-вселенцы могут наносить существенный экономический урон. Так, США терпят огромные убытки от завезенной из Европы дрейссены. Мидиевые фермы на атлантическом побережье Канады страдают от асцидии стиелы, неизвестно как проникшей туда из Тихого океана. Случайно привезенная во время Второй мировой войны с Дальнего Востока хищная улитка рапана уничтожила в Черном море почти все устричные банки. Еще в античные времена для борьбы с древоточцами

и обрастателями подводную часть корпуса кораблей обшивали листами меди. Сегодня широко применяются ядовитые необрастающие краски на основе соединений меди, олова, цинка, свинца и мышьяка. Составы красок часто комбинируют. Например, медь токсична для животных, но слабо действует на растения. Поэтому в краску, помимо окиси меди, добавляют оксид цинка, который эффективен против растений. Наиболее же ядовитыми оказываются оловоорганические соединения. Существует два типа красок: так называемые самополирующиеся, в которых основа краски постепенно растворяется, высвобождая ядовитые вещества, и краски контактного типа, где основа не разрушается, а токсичные соединения поступают во внешнюю среду путем диффузии. У тех и других есть свои плюсы и минусы, но срок службы любых покрытий не превышает двух лет. Более долговечными (до 10 лет), но и дорогими оказываются покрытия из медно-никелевых сплавов с антикоррозийной подложкой. Для защиты судовых систем (трубопроводов, теплообменников) применяется анодная защита, основанная на электрохимическом растворении металлов (медь, кадмий, цинк), дающих токсичные ионы. Использование любых из перечисленных методов равнозначно ежегодному сливу



Двустворчатые моллюски, особенно мидии (на иллюстрации) и устрицы, охотно выбирают для поселения днища судов



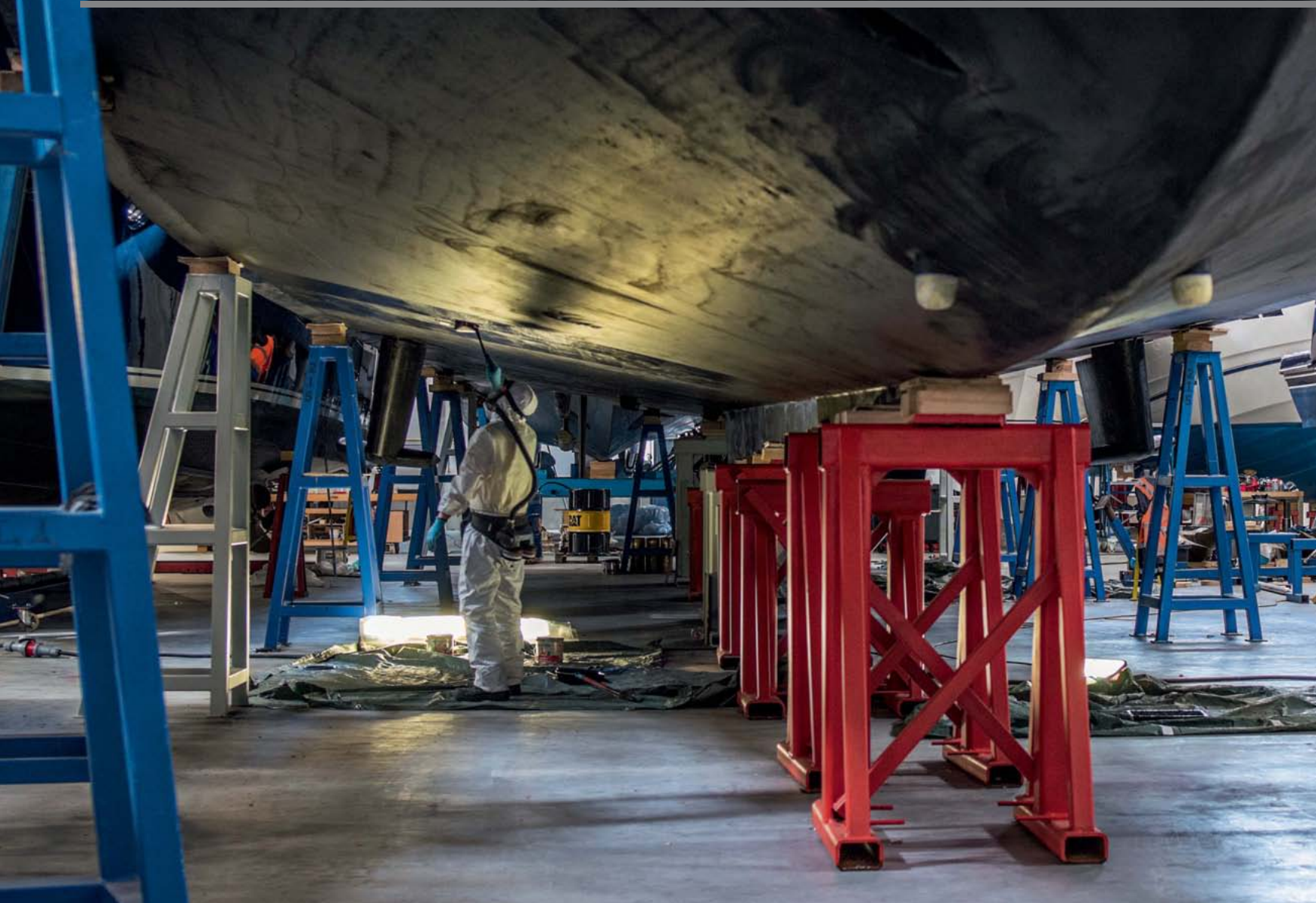
в моря многих тонн высокотоксичной отравы, поэтому активно ищутся альтернативные пути. Ряд исследований сфокусирован на способах физической защиты с помощью ультра- или инфразвука, пытались «одевать» корпус судна в «рубашку» из пузырьков воздуха, покрывать его маслом и вазелином... Однако все эти ухищрения оказались дорогими, громоздкими и эффективными только в купе с химическими методами защиты.

Наиболее перспективный путь — не убивать, а отпугивать личинок обрастателей. Опыт в этом деле можно

перенять у самих обрастателей, поскольку те вынуждены защищать себя от конкурентов, чтобы не оказаться погребенными под лавиной непрошенных гостей. Некоторые организмы способны выделять во внешнюю среду вещества, которые отпугивают, обездвиживают или даже убивают личинок других видов. Особенно преуспели в этом красные и бурые водоросли, кораллы, губки и асцидии. Во многих лабораториях мира в последние годы ведутся активные поиски, тестирование и попытки синтеза таких соединений. МВУ

СЕРВИСМВУ

Мы знаем ответы на все вопросы



ЗИМОЙ И ЛЕТОМ

Финская компания Kotka Yacht Store работает с яхтами круглый год: зимой ключевой сферой ее деятельности является хранение лодок в теплом эллинге, летом они стоят у оборудованных причалов. А сервисные службы трудятся на лодках без сезонного перерыва.

Текст Федор Кузин Фото Антон Иванов

КОТКА YACHT STORE

Расстояние от Санкт-Петербурга

По воде — 105 миль

По суше — 280 км

Расстояние от Хельсинки — 70 миль

Переезд на такси до ближайшей ж/д станции — 40 минут,

до аэропорта Хельсинки-Вантаа — 1 час 20 минут

Расчет примерной стоимости зимнего хранения катеров:

$C = S \times W$,

где S (площадь хранения) = (длина/LOA + 1 м) x (ширина + 1 м);

W (зима 2013/2014 гг.) = от € 50 (класс «стандарт»)

или от € 142 (класс «премиум»)

Стоимость обслуживания — около € 65 (нормо-час)



Работа с элементами из пластика требует женской аккуратности

З а морем телушка — полушка, да рубль перевоз. Глупо спорить с народной присказкой, касавшейся в стародавние времена невысокой стоимости импортных коров, доставка которых обходилась втридорога. Однако времена меняются, меняются цены на всё и наши взгляды на цены. Теперь хочется, чтобы качество товаров и обслуживания соответствовало ценам и было столь же высоким. И если здесь это не получить, невольно обращаешь взор за рубеж, например, размышляя на тему, где хранить крупную лодку зимой и как за это время провести на ней кое-какие работы. Понятно, что судовладельцу из Иркутска или Сочи нет смысла оставлять свою яхту или катер в Котке, но жители Питера и даже Москвы такую возможность

со счетов не сбрасывают. Пусть мои слова сочтут непатриотичными, но я заявляю: неплохо бы некоторым российским яхтенным гаваням и работающим с ними сервисным компаниям поучиться бизнесу у соседей-финнов. Патриотизм здесь ни при чем, просто хорошо работающий сервис, такой как в компании Kotka Yacht Store, вызывает здоровую зависть.

Три часа езды на автомобиле из Санкт-Петербурга (от КАД) — и вот мы в Котке. Небольшой город с мощной морской логистической структурой, в немалой степени ориентированной на российский

транзит. Старая часть города расположена на острове, отделенном широким проливом, который, видимо, из-за узкого подмостового западного прохода называют гаванью.

По сторонам гавани и находится компания Kotka Yacht Store: на северной, материковой части — основная территория с теплым эллингом, на южной, островной (городской) — яхтенная гавань New Port Kotka, соседствующая с Национальным Морским музеем Vellamo и Центром финского деревянного судостроения.

Дорога приводит к воротам, за которыми огромный эллинг

доминирует на большой, хорошо охраняемой территории. Нас встречает Маркус Лиеппинен — молодой, энергичный, знающий свое дело руководитель компании.

Итак, что и когда здесь происходит? Летом лодки, парусные и моторные, стоят у понтонов, а зимой моторные яхты и круизеры хранят в эллинге. Они добираются сюда своим ходом, по воде. Протяженность морского пути из Санкт-Петербурга до Котки 105 миль. Проход из Финского залива в гавань Котки не представляет сложности: он имеет короткий шхерный участок и к тому же находится к востоку от порта, следовательно, весь маршрут, за исключением района Приморска и Выборга, можно проложить в стороне от основных судоходных путей.

В числе преимуществ компании Kotka Yacht Store и New Port Kotka — близкое расположение к центру города



Теплый ангар, вмещающий лодки длиной от 20 футов до 40 метров, заставлен настолько плотно, что между корпусами кое-где приходится протискиваться

ДИРЕКТОР



**МАРКУС
ЛИЕППИНЕН,
генеральный
директор Kotka
Yacht Store:**

Наша компания существует с 2005 г. Этот эллинг возвели в сентябре 2011 г. Его строительство и оборудование потребовали серьезных вложений. Но мы считаем, что сделали правильный выбор, и собираемся расширяться. И хранение, и сервис организованы по стандартам, думаю, наивысшим в нашем регионе. И все это благодаря новейшему оборудованию, хорошо обученному персоналу, высокой квалификации менеджмента, прямой кооперации с производителями лодок и оборудования, грамотной построенной логистике. Мы не только обеспечиваем самый высокий уровень сервиса, но придерживаемся разумной ценовой политики. Предлагая все виды работ, от очистки корпуса и уборки помещений до обслуживания и ремонта сложного яхтенного оборудования, — мы готовы удовлетворить любые требования владельцев яхт.

Подход к слипу Kotka Yacht Store простой, но хорошо защищенный; глубины 3–5 м. Слип удобный; лодки поднимают новым итальянским колесным козловым краном ASCOM (грузоподъемность до 220 т). Этот кран или специальный трейлер той же фирмы (грузоподъемность 250 т) транспортирует лодки по свободной бетонной площадке в эллинг.

Внутри эллинг производит сильное впечатление. Навигация еще не началась, и светлое помещение площадью 5000 кв. м и высотой 14 м неизмеримо плотно — именно так! — заставлено почти тремя десятками совсем немаленьких лодок; самая крупная — до 40 м длиной. Трое огромных ворот открывают выход к воде и позволяют легко осуществлять загрузку и перестановку катеров. Зимой надлежащим образом законсервированные лодки могут храниться и на открытой площадке, а внутри эллинга установлены мощная система климат-контроля для поддержания нужной температуры и влажности, а также современная противопожарная защита.

Летом лодки, парусные и моторные, стоят у понтонов, а зимой моторные яхты и круизеры хранят в теплом эллинге

В помещении, где стоят лодки, опасные работы запрещены, тем не менее жизнь кипит, но без бульканья, по-фински размеренно и спокойно. Ремонт корпусов, их окраску и полировку, рефит интерьеров, восстановление тика на палубе выполняют специалисты Kotka Yacht Store или двух специализированных компаний-партнеров. Для ремонта кожаной мебели, камбузов и другого внутреннего оборудования приглашают сторонних специалистов. Примерно так же строится работа с двигателями, редукторами, валами, винтами и подруливающими устройствами.

Хранение и ремонтные работы — сопряженные сферы бизнеса. Если у владельца есть замечания к работе двигателя или редуктора, перед подъемом катера и постановкой его в эллинг желательно поручить специалисту диагностику для выявления неисправностей. Уже потом, в эллинге, по результатам теста может быть составлена калькуляция работ с учетом стоимости запчастей.

Она предоставляется владельцу с необходимыми комментариями, и уже тот принимает решение об объеме и приоритетности работ. Осмотр и обычное сервисное обслуживание выполняют собственные квалифицированные работники, но в сложных случаях компания-производитель либо дает рекомендации по ремонту, либо присылает специалистов. В числе моторных брендов, с которыми работают в Kotka Yacht Store, — MTU, Caterpillar, MAN, Perkins, Volvo Penta.

При нас на одном из катеров «колдовали» над редуктором двое местных механиков и сотрудник немецкой компании с характерной фамилией Шмидт и столь же характерным акцентом в правильной английской речи. Примечательно, что немало сотрудников компании владеют русским языком.

Обычные гребные винты чаще всего правят и полируют в специальной мастерской, так же поступают и с валами. Винты сложной конфигурации и валы с чрезмерной выработкой направляются на ремонт или замену производителем. В мастерской, расположенной рядом, изготавливают и ремонтируют релинги и другие детали из нержавеющей стали, в отдельном



Полировка корпуса — одна из наиболее ответственных операций



Восстановление винтов со сложной профилировкой лопастей — дело тоже непростое



Квалификация персонала предопределяет успешное выполнение заказа



На моторных яхтах подготовка к навигации предполагает большой объем работ

Компания обеспечивает высокий уровень сервиса и придерживается разумной ценовой политики

помещении эллинга обслуживаются тендеры и прочие малые плавсредства. Разумеется, для ремонта навигационного, коммуникационного, радио-, теле- и электрооборудования при необходимости приглашаются сертифицированные представители производителей. Поскольку большинство таких компаний находится в ЕС, доставка даже самого крупного и сложного оборудования, как и прибытие специалистов, занимает совсем немного времени.

Определенную сложность представляет поиск запчастей для оборудования, производство которого прекращено по различным причинам. Но большой опыт и многолетние связи позволяют компании Kotka Yacht Store решать и эту проблему своими силами, в том числе, подбором аналогов.

Что происходит здесь зимой, мы увидели, а что будет летом, когда начнется навигация? Тогда, как нам рассказал Маркус Лиеппинен, в регионе Котки наполняются ветром паруса, воды залива начнут

вспарывать гребные винты, и немало лодок придут сюда, в марину New Port Kotka, отстояться на ночь или даже провести здесь все лето. Тут уже завершено строительство первой очереди, и с началом навигации яхтенная гавань будет готова принять до 50 яхт и катеров; в ближайшем будущем ее мощность увеличится до 250 единиц длиной до 50 м. Акватория хорошо укрытая и безопасная, территория охраняемая. Услуги стандартные: электричество, вода, отбор сточных вод. Швартовные места сдаются в аренду на один или несколько сезонов, гостевые места оплачиваются посуточно.

В числе преимуществ — непосредственная близость марины к центру города. Обычно летом в Хельсинки чрезвычайно сложно найти место для стоянки. Здесь с этим намного проще, а при сдаче места в аренду на длительное время компания готова предоставить приличную скидку.

В общем, как говорят финны, *tervetuloa* — добро пожаловать зимой и летом! **МВУ**

Крупные лодки надежно покоятся на кильблоках, а между корпусами не прекращается работа





Эксперт МВУ
Григорий Конн
E-mail: editor@mby.ru

Azimut Grande 140 построят к 2015 году, и яхта сможет задать новые стандарты в отношении эффективности пропульсивных установок и обводов корпуса



Разговор о бульбе

Azimut заявила о 30% выгоды, которую обеспечивают корпуса с носовым бульбом новой геометрии и карбоновыми днищевыми колонками

Инженеры Azimut не так давно разработали новые обводы корпуса, которые позволят крупным яхтам значительно экономить топливо благодаря двум существенным инновациям: «протыкающему» волну бульбу и легким карбоновым днищевым колонкам. Верфь отмечает, что новая Azimut Grande 140 будет почти на 30% экономичнее аналогичных яхт близкой длины: испытания модели корпуса D2P (Displacement to Planning) с приводами Rolls-Royce AZP65C в опытовом бассейне подтвердили проектные расчеты.

НА ТРЕТЬ ЭФФЕКТИВНЕЕ?

Azimut Grande 140 водоизмещением 270 тонн будут приводить в движение два двигателя MTU мощностью

3460 л.с., которые должны обеспечить максимальную скорость 21 узел и запас хода 1250 миль на 12 узлах (топливные танки вмещают 35 тонн). К примеру, на Princess 40M (длина 132 фута, легче на 40 тонн) максимальная скорость с той же энергетической установкой тоже составляет 21 узел. Конструкторы итальянской верфи утверждают, что корпус D2P имеет практически оптимальную в плане гидродинамики форму для переходного режима, которая должна обеспечить выход на глиссирование без заметного горба

сопротивления и сэкономить изрядно топлива, которое уходит на его преодоление у корпусов с обычными обводами.

ТАКОЙ ВОТ БУЛЬБ

Подводная часть корпуса D2P в носу сама по себе имеет заостренные ватерлинии и острые образования двойной скулы, однако корпус отличается еще и новым бульбом более обтекаемой формы. Просто бульбом никого не удивит: их давно используют на крупных коммерческих

судах для создания своей волны, которая гасит носовую волну собственно корпуса и снижает сопротивление.

Azimut поэкспериментировала с формой и создала «протыкающий» волну бульб, который создает тот же эффект в водоизмещающем режиме, но работает и на скоростях, близких к глиссированию. По заявлению верфи, новый бульб на 20 узлах снижает сопротивление на 14%, тогда как на 25 узлах сопротивление ниже на 10%. За счет чего это происходит, до конца не ясно. Одно из возможных объяснений таково: протекающий над бульбом поток оказывает на него давление, за счет чего всплывает корма. Бульб сверху плоский, не округлый, и давление максимальное. Такой подъем кормы в начале перехода

МНЕНИЕ: Это хорошо, что Azimut пытается снизить расход топлива, но я не могу отделаться от ощущения, что новый бульб похож на подводный таран на носу классической римской галеры! **Хьюго Андреа**



МИНУТА НА РАЗМЫШЛЕНИЕ НОСОВОЙ БУЛЬБ

от водоизмещающего режима к глиссирующему может оказывать кратковременный эффект и снижать сопротивление корпуса. Затем в какой-то момент бульб перестает работать, поскольку динамические силы поднимают весь корпус, и D2P выходит на глиссирование.

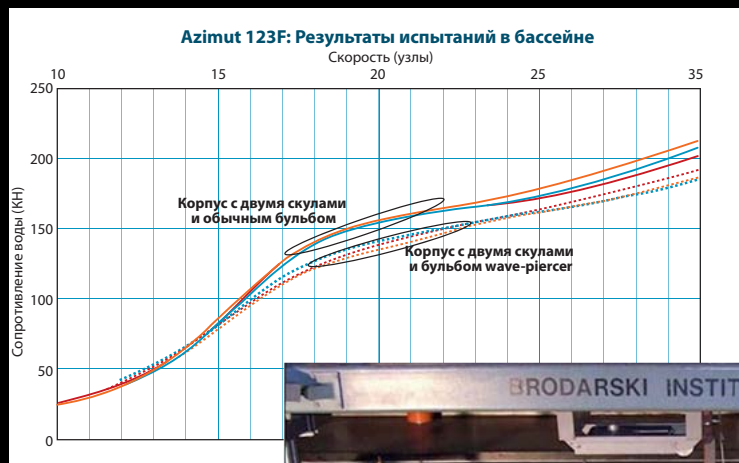
РАЗРАБОТКА D2P

Верфь начала работу над новым проектом несколько лет назад с детального изучения возможных форм корпуса и оценки водоизмещения. Инженеры Azimut провели компьютерное моделирование динамического обтекания корпуса, за которым для подтверждения расчетов последовали испытания масштабной модели в Бродарском институте (морских исследований и специальных технологий) в Загребе.

Графики выглядят впечатляюще, тем не менее концепт вызывает ряд вопросов. Например, как поведет себя нос и какова будет управляемость судна при движении против ветра на крутой волне, учитывая его весьма необычную геометрию и распределение плавучести (объемов)? Как будет работать wave-riercer с плоским верхом, когда судно «зароется» носом в «спину» высокой зыби при движении по ветру?

КОЛОНКИ ROLLS-ROYCE

Бульб — не единственная инновация, реализованная в Grande 140: на повышение общей эффективности работают и обтекаемые днищевые колонки Rolls-Royce AZP65C с тянущими винтами. Они специально разработаны для корпуса D2P и выполнены из карбона. Конструкция приводов отчасти напоминает колонки Rolls-Royce для крупных коммерческих судов, способные работать с двигателями мощностью до 5000 л.с., однако ближе всего они к карбоновому прототипу AZP35C — эта модель уже отработала 1200 часов на скоростном пароме-катамаране. На сегодня колонки AZP65C, сопряженные с двигателями MTU 12V 4000 M93L (3460 л.с.), являются самыми мощными для прогулочных яхт и весят всего 1650 кг. Соотношение мощности и веса у них составляет 2100 л.с./т, тогда как у колонок ZF4000 — всего 1200 л.с./т. Верфь отмечает, что привод с легким карбоновым корпусом



На графике видно, что наибольший эффект корпус D2P с новыми обводами дает при скоростях 18–22 узла

в два раза легче, чем с металлическим, правда, и стоит он немало. В отличие от сплава, который отливают в форме с последующей обработкой, карбон формируют в матрице; это позволяет получить исключительно тонкую конструкцию, не жертвуя прочностью. Карбон отлично подходит для работы под водой, поскольку обладает высокой жесткостью, сопротивлением на растяжение и сжатие, устойчив к химическим агентам и температуре, а также не поддается гальванической коррозии и имеет низкий коэффициент теплового расширения.

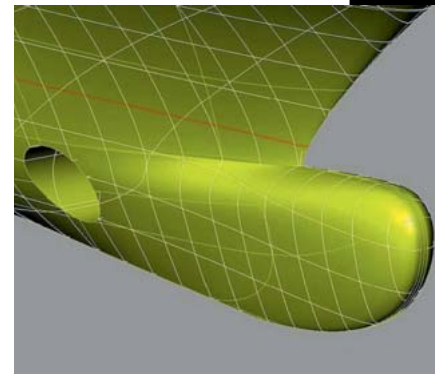
ВИНТЫ И КОЛОНКИ

Гребные винты AZP65C имеют 4 или 5 асимметричных лопастей с большой откидкой и специальной профилировкой для снижения вероятности возникновения

кавитации и вибрации. У них свои плюсы и минусы, и такие винты некоторое время использовали на коммерческих судах и суперяхтах. Обтекаемый профиль и глубокий скег (плавник) колонки еще больше снижают сопротивление и повышают курсовую устойчивость. При наезде на препятствие колонка аккуратно срезается по фланцу между частями, находящимися внутри и снаружи корпуса. Приводы вращаются на 360°, а управлять ими на малом ходу можно с помощью джойстика, причем Rolls-Royce уже создала симулятор для обучения команды.

Новые приводы AZP65C, в разработке которых Azimut-Benetti принимала активное участие, предназначены для быстроходных яхт длиной 100–150 футов и небольших коммерческих судов. Верфь получила эксклюзивные права на использование этих колонок сроком на три года и будет оборудовать ими свои суперяхты, первой из которых станет Azimut Grande 140. **MBY**

Эти обтекаемые карбоновые колонки обладают непревзойденным соотношением мощности и веса и высокой топливной экономичностью



Бульб представляет собой округлый продолговатый выступ под ватерлинией в носу водоизмещающего или переходного корпуса. Бульб изменяет форму носовой волны, судна, влияя на всю схему волнообразования, снижая сопротивление и расход топлива. Идея бульба принадлежит американскому конструктору Дэвиду Тейлору, который впервые применил ее на судне USS Delaware в 1910 году. Бульб создает собственную волну меньших размеров перед основной носовой, а их интерференция позволяет снизить волновое сопротивление. Эффективная работа бульба требует длины корпуса не менее 47 футов и начинается по достижении максимальной теоретической скорости водоизмещающего корпуса конкретного судна:

$$V = 1,34 \sqrt{LWL},$$

где V — скорость в узлах; LWL — длина судна по ватерлинии в футах. На низких скоростях повышенное сопротивление и увеличение площади смоченной поверхности снижают эффект от бульба. Кроме того, считается, что носовой бульб оптимизирует дифферент, уменьшая проседание кормы за счет того, что на него воздействует давление обтекающего потока, хотя существует и обратное мнение. Некоторые компании в отдельных случаях отмечают 20% прироста эффективности корпуса с бульбом, однако более реалистичное общепринятое значение — 5%.



**СИСТЕМА
ЦЕНТРАЛИЗОВАННОГО
КОНДИЦИОНИРОВАНИЯ
BLUE COOL PREMIUM**

Решетка на подаче
охлажденного воздуха
в помещение

Воздуховод

Спасительная прохлада

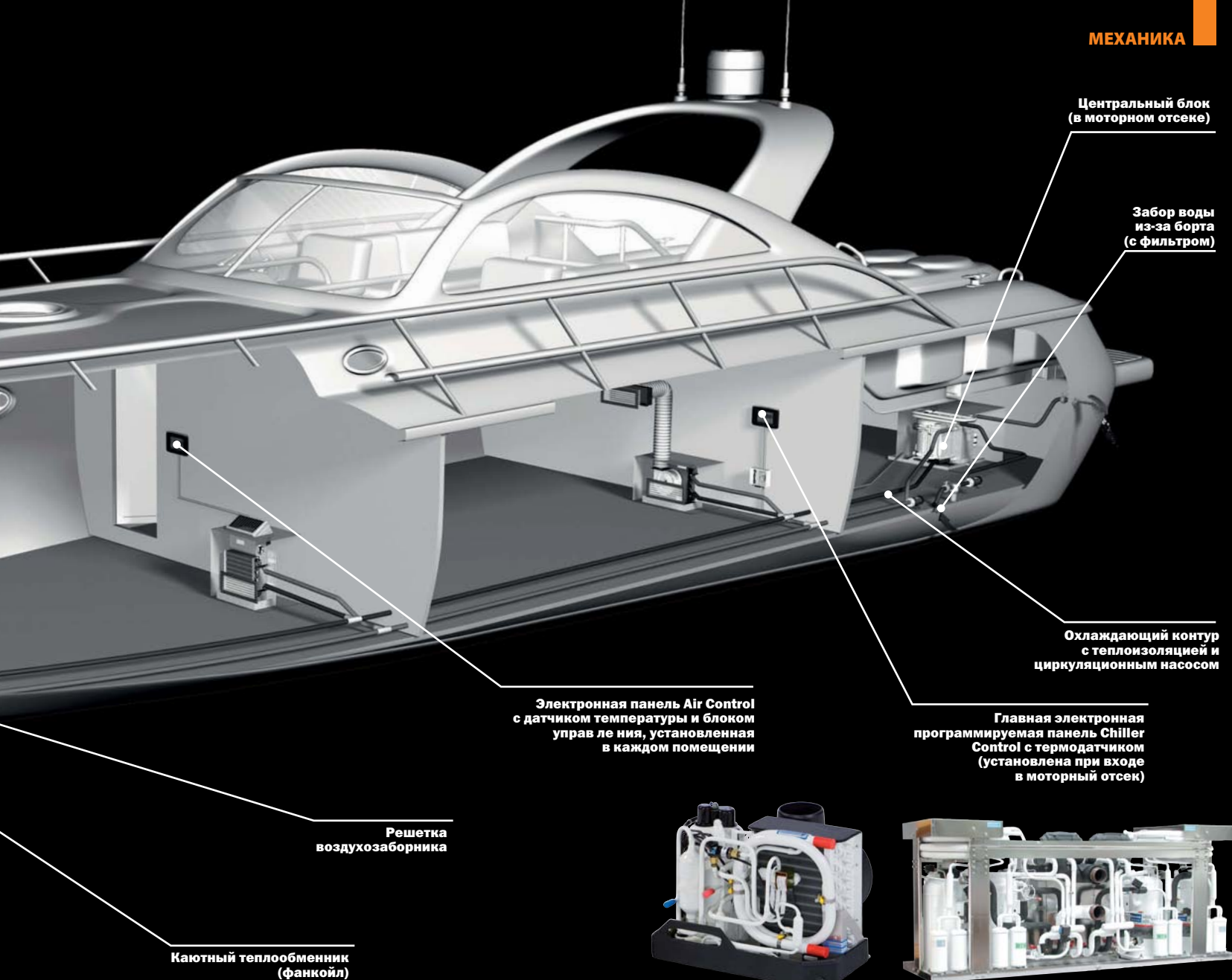
Кондиционеры создают в помещениях яхты оптимальную температуру и влажность. Без этого на водной глади, где нельзя укрыться в тени, любое судно превращается в «плавучую духовку»

Летняя ночь в Монако. На воде отблески от иллюминаторов яхт, стоящих в марине порта Геркулес, вторят россыпи звезд на черном, еще жарком небе. По такой же черной зеркальной, слегка подернутой сизой дымкой глади воды бежит рябь от тихо булькающих ручейков, струящихся из глянцевых бортов яхтенного прайда. Иллюминаторы, зеркальные двери салонов, люки глухо задраены, потому что воздух наполнен... тяжелым запахом адской смеси хлорных испарений, прелых водорослей и дизельного выхлопа... Почему, спросите вы, даже одна из элитных марин Европы не лишена таких контрастов? Потому что на всех без исключения яхтах включены на полную мощь кондиционеры — единственное спасение от изнуряющей жары и влажности.

Обеспечивая живительную прохладу внутри салонов и кают, они выплескивают наружу горячую воду-конденсат и дымят выхлопом мотор-генераторов, обеспечивающих безостановочную работу систем кондиционирования воздуха.

Таковы реалии современного яхтинга в субтропических и тропических морях, где кондиционеры уже давно перешли из разряда опций категории «люкс» в стандартный комплект необходимого оборудования, как освещение или автоматические трюмные помпы. Неудивительно, что в таких условиях на рынок с успехом приходят наиболее экологичные устройства, к числу которых можно смело отнести кондиционеры известной немецкой фирмы Webasto. Эта компания стала заниматься, как сейчас принято говорить, климатическими

Кондиционеры Webasto для яхт — логическое развитие философии «полного управления климатом»



устройствами для транспорта еще в прошлом веке. Большинству она известна в первую очередь своими легендарными безотказными отопителями. Но и на рынке кондиционеров Webasto не новичок, просто используются они на тяжелой технике: тракторах, грузовиках, автобусах. Так что судовые кондиционеры Webasto — это логичная рыночная экспансия компании в сегменте систем полного цикла управления климатом для транспорта, наземного и водного.

В настоящий момент кондиционеры Webasto для яхт представлены под брендом Blue Cool в двух видах: Classic и Premium. Кондиционеры обеих серий работают от сети 230/110 В, у всех тепло из помещений судна отводится в забортную воду, также применяются новейшие технологические и научные разработки, в том числе использующие принципы «тепловых насосов», резко улучшающие экологические параметры.

Blue Cool Classic — весьма компактные воздушные кондиционеры.

	BLUE COOL CLASSIC							BLUE COOL PREMIUM							
Модель (соответствует холодопроизводительности в тыс. ВТU)	5	8	10	13	16	20	27	12	16	20	24	30	36	42	48
Холодопроизводительность, кВт	1,5	2,8	3,3	4,3	5,3	6,7	9,0	3,5	4,7	5,8	7,0	8,8	10,5	12,3	14,0
Номинальное напряжение, В	230/115				230			230/115		230	230/400				
Потребляемый ток (при 230 В), А	2,2	2,1	2,8	4,2	4,7	6,1	7,5	4,3	5,4	6,5	7,5	9,5	11,5	13,0	15,0
Вес центрального блока, кг	23	24	25	26	33	34	50	40	45	45	60	60	70	75	75
Длина центрального блока, мм	415	400	471	502	539	589	570	345	345	345	345	415	415	415	415
Ширина центрального блока, мм	285	313	328	355	359	361	507	370	370	370	370	480	480	480	480
Высота центрального блока, мм	295	301	305	319	330	364	390	380	390	420	450	480	480	500	500

Благодаря этому своему качеству они идеально подходят для кондиционирования одной каюты или санитарного отсека. Кондиционеры этой серии можно встроить в уже существующие конструкции или интерьер яхты, ведь они нуждаются только в подводке забортной воды и электросети. Воздух в охладитель может забираться и из разных отсеков (отдельными воздухозаборниками), а управление воздушными потоками, их температурой и влажностью производится при помощи тройника с заслонками, управляемыми вручную или дистанционно.

Blue Cool Premium — самая мощная система для судов с числом кают более трех, устанавливаемая еще при постройке яхты или катера. Система имеет единый жидкостный охлаждающий контур и широкий спектр индивидуальных теплообменников, вентиляторов и воздухопроводов. Оснащается индивидуальными датчиками и регуляторами температуры и потоков воздуха для всех кают и отсеков.

При том, что немецкое качество не нуждается в комментариях, следует отметить, что Webasto как «выходец» из автомобильной отрасли обращает

особое внимание на компактность и экономичность своих кондиционеров, что выгодно отличает продукцию этого бренда от некоторых сугубо морских производителей. И пусть пока длительное автономное использование кондиционеров требует «альянса» с мощными мотор-генераторами, возможно, в скором будущем технологии тепловых насосов по отбору тепла из воздуха повысят свой КПД, и тогда в маринах Монако и Канн, в яхтенных гаванях других теплых морей из ночного воздуха исчезнет горьковатый привкус. **MBY**

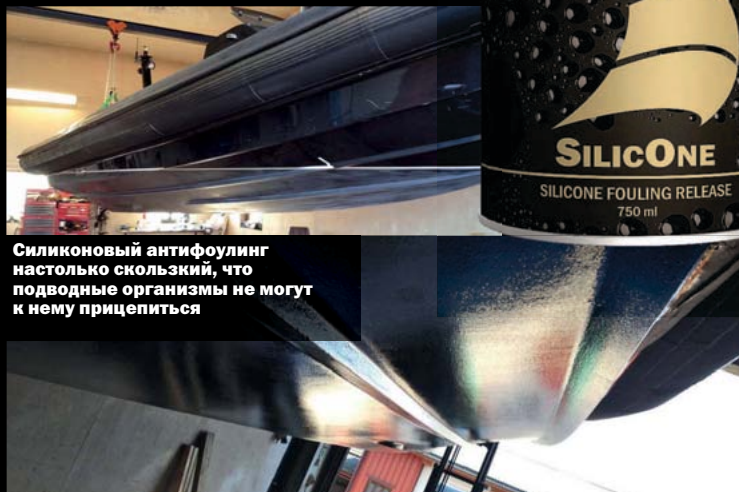
Не приставай!

Новое силиконовое покрытие против обрастания

Новая антифоулинговая краска SilicOne на основе силикона от компании Hempel, как сообщают, безопасна для окружающей среды и снижает эксплуатационные расходы. В отличие от обычной необрастающей, она не содержит биоциды и медь. Покрытие, правильно нанесенное, становится настолько скользким, что морская живность не может прочно закрепиться на его поверхности. Это достигается за счет смеси силикона и гидрогеля в составе краски, которую живые организмы воспринимают как жидкость и потому не стремятся на ней обосноваться.

Эффект создают инертные полимеры в силиконе при контакте с водой. Они распределены равномерно, и если поверхность покрытия повреждена, новый слой гидрогеля моментально образуется при контакте с водой. Благодаря силиконовой основе покрытие также имеет естественную более гладкую поверхность, чем обычная необрастающая краска, из пористой структуры которой выселяются биоциды.

По словам специалистов Hempel, эта идеально гладкая поверхность, к которой ничего не цепляется, отлично



Силиконовый антифоулинг настолько скользкий, что подводные организмы не могут к нему прицепиться

работает на быстроходных лодках-RIB или спорткрузерах, повышая скорость и давая экономию топлива. На скорости более 20 узлов поверхность сама очищается от любой незначительной поросли. Но корпуса тихоходных судов следует периодически мыть (водой под давлением или губкой и шлангом), если их не используют достаточно часто, чтобы предотвратить любое обрастание, снижающее скорость.

Наносить покрытие непросто. Корпус должен быть «ободран»

до стеклопластика; затем наносится легкий грунт, потом слой связующего и только после этого — два слоя SilicOne. Такая процедура окраски, как утверждает Hempel, позволит покрытию прослужить не менее двух сезонов, хотя в промежутке может понадобится очистка корпуса. Далее достаточно одного дополнительного покрытия. Кроме того, сложность может вызвать обеспечение требуемой температуры, интервала между нанесением слоев, их толщины,

а непродолжительный срок хранения материала после вскрытия банки означает, что это средство не для самостоятельного применения начинающим владельцем лодки.

Если вы захотите вернуться к обычному антифоулингу, его нельзя наносить поверх SilicOne. Силиконовое покрытие придется удалить с помощью ручного скребка или водоструйного аппарата с использованием суспензии.

Hempel утверждает, что покрытие экономически более эффективно, чем обычная необрастающая краска. Понятно, что SilicOne также применим для подводных частей винторулевой группы. Покрытие выпускают черного или красного цвета. Стоимость £ 39 за банку (750 мл) SilicOne, £ 39 за тот же объем связующего слоя и £ 80 за банку эпоксидной грунтовки.

[ИНТЕРНЕТ: www.hempel.co.uk](http://www.hempel.co.uk)

Очистить палубу!

Система кильблоков, оставляющая свободной кормовую платформу

FreedomLift — особенная система спуска/подъема тендера. Обычные шлюпбалки или кран поднимают лодку сверху, здесь же судно двигают гидравлические опоры. Устройство не только надежно удерживает тендер весом до 360 кг на кронштейнах с регулируемыми кильблоками, но также оставляет купальную платформу свободной для использования по прямому назначению. FreedomLift управляется дистанционно при помощи водонепроницаемого пульта, позволяющего легко спускать ваш тендер. По словам производителя, вернуть тендер на место столь же просто: надо только заехать на погруженные в воду кильблоки, нажать кнопку и подождать, пока привод не поднимет лодку с вами на борт. Устройство приводит в действие гидравлическая система с экологически безопасной жидкостью.



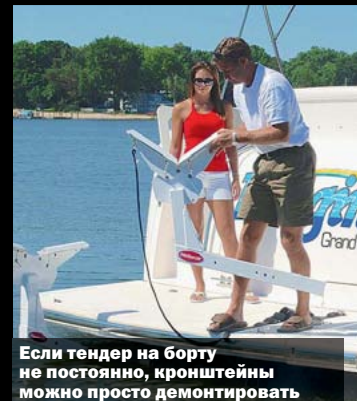
Гидравлические кронштейны поднимают тендер массой до 360 кг, и купальная платформа остается свободной

Кронштейны съемные. Это удобно, если вы не всегда возите с собой тендер. Для изготовления системы применен легкий морской сплав (13 мм) и арматура из нержавеющей стали. Устройство изготавливают на заказ; оно работает на лодках с вальными приводами, днищевыми колонками Zeus и IPS, но не может применяться на лодках с транцевыми угловыми колонками.

Стоимость от € 17 000 (без установки).

[ИНТЕРНЕТ: www.freedomlift.com](http://www.freedomlift.com)

Системой дистанционно управляет водонепроницаемый пульт



Если тендер на борту не постоянно, кронштейны можно просто демонтировать

ВИДЕО



mby.com/fliift

Сила звука

Новое ультразвуковое устройство против обрастания корпусов позволит отказаться от биоцидов

Звук для борьбы с обрастанием, возможно, не является панацеей, чего хотелось бы многим, но эта технология получает все большее признание. Обычно ультразвуковые системы рекомендуются в качестве дополнения к необрастающей краске, но британская фирма Ultrasonicworks утверждает, что ее система ClearHull достаточно эффективна и без краски с биоцидами. В доказательство сообщается об успешных тестах системы в течение 8 месяцев на лодке, где необрастайка отсутствовала вовсе.

Как и все похожие системы, ClearHull действует путем передачи импульсов ультразвука от трансдюсера в корпусе; они сдерживают рост микроводорослей, формирующих основу любого обрастания. Отличие в самих излучателях: в Ultrasonicworks говорят, что чаще трансдюсеры крепятся с помощью соединительного кольца, которое поглощает часть ультразвуковых колебаний, тогда как ClearHull использует запатентованную круглую фиксирующую пластину, благодаря чему обеспечивается полная (100%) передача звуковых волн. В системе применен двухчастотный излучатель в ультразвуковом

диапазоне от 20 до 60 кГц.

У нас пока не было возможности проверить обоснованность этого заявления, но анодированные излучатели, конечно, выглядят солиднее, чем у основных конкурентов, в то время как система управления, несомненно, здесь более сложная. GSM-модем позволяет владельцу судна контроль с любого компьютера, планшета или смартфона уровня заряда батареи, берегового электроподключения и длительности цикла излучения. Все данные хранятся на веб-портале Ultrasonicworks, и при

возникновении какой-либо проблемы (например, низкое напряжение стартовой батареи) владелец лодки автоматически получает текстовое сообщение. Это выглядит весьма полезным, поскольку любой сбой в подаче электропитания с берега, вызванный какой-либо ошибкой или потерей контакта, может отключить некоторые системы.

ClearHull управляется с умного сенсорного экрана; его ключевая особенность — режим сбережения энергии. Это вдвое сокращает продолжительность частотных скачков,

если берегового питания нет. Лодки наиболее уязвимы к обрастанию, когда долго стоят у причала в марине. В этой ситуации при наличии берегового питания система ClearHull будет «стрелять из всех стволов». Если на лодке выходят часто, то для предотвращения обрастания, вероятно, будет достаточно 50% защиты. Компания утверждает, что расход энергии при береговом подключении больше, чем у любой сопоставимой системы, что повышает эффективность противодействия обрастанию. Эта дополнительная выгода также позволяет сократить бортовое энергопотребление и по-прежнему держать в страхе «обрастателей» — представителей морской флоры и фауны. На полном ходу датчик движения систему выключает.

Как сказал Ян Хоман, технический директор Ultrasonicworks, для корпусов разной толщины и материала требуется разная длительность цикла. Систему ClearHull можно настроить именно для вашей лодки, регулируя длительность каждого цикла излучения, который не превышает двух секунд. Стоимость ClearHull начинается от £ 1200.

ИНТЕРНЕТ: www.ultrasonicworks.com



Эти анодированные излучатели крупнее аналогов, а круглые пластины не поглощают звуковые волны, и вибрация полностью передается корпусу

СТРАННОВЕДЕНИЕ

СУДНО МЕСЯЦА PLATINUM BLACK

Что это такое?

Судно на воздушной подушке из стеклопластика, напоминающее внешне тендер для моторной яхты или водную «игрушку». Оно весит всего 250 кг, но вмещает троих и развивает до 45 узлов над водой или твердой поверхностью. Отделка соответствует стандартам для суперяхт: приборная панель из карбона, окраска «металлик», тик на палубе, светодиодные устройства для освещения. Стоимость судна в Европе — от £ 20 640 (с НДС).

Кто это изготовил?

Такие суда для коммерческого использования, развлечений и гонок с 1999 года строит семейная компания Flying Fish из Сэндвича (графство Кент, Великобритания).

Какой двигатель у судна?

Мотор (Briggs & Stratton Rampage) воздушного охлаждения объемом 1 л и мощностью 50 л.с. Он вращает



вентилятор в корме, который создает необходимое давление в воздушной подушке для подъема судна и служит его движителем. Для гоночной версии применяется форсированный силовой блок от коммерческих моделей, но двигатель, как утверждает Flying Fish, остается выносливым и надежным.

В чем его особенность?

Мощности мотора достаточно, чтобы обеспечить судну более высокую посадку по сравнению с другими ВП и достичь экономичности около 4,5 миль/л. Судно можно эксплуатировать на легком волнении до 0,5 м при силе ветра до 4 баллов.

Легко ли управлять судном?

Как заявляет производитель, управление судном можно освоить за час: в копиле установлен штурвал мотоциклетного типа, присутствуют рычаги газа и тормоза.

ИНТЕРНЕТ: www.flyingfishhovercraft.co.uk



УРОК №16

MBY публикует серию материалов для тех, кто хочет улучшить свои шкиперские навыки и сдать экзамен на международные права RYA.



Yachtmaster: Планирование перехода

Что принимать во внимание и как подготовиться к переходу

Текст **Джон Мендес** Фото **Лестер МакКарти** Иллюстрации **Мэгги Нельсон**

Планирование перехода — момент, когда нужно аккумулировать все, что вы знаете и чем владеете: ключевые навыки управления судном, прокладку маршрута, расчет приливов, работу с прогнозом погоды, общение с командой — словом, весь шкиперский опыт. Протяженность перехода в данном случае значения не имеет: нужно принять во внимание все существенные факторы, которые могут повлиять на судно, и оценить, как они будут работать на вас или против вас.

КОМАНДА

Люди, которые во время перехода находятся вместе с вами на борту, — потенциально самое слабое звено цепи. Поэтому в первую очередь следует оценить их возможности. Короткий, протяженностью пару часов переход в сравнительно защищенных водах едва ли создаст кому-то большие сложности. А вот перспектива долгого путешествия по открытому морю, без возможности сойти на берег, может с большой вероятностью стать причиной тревоги еще до того, как

вы отправитесь в путь. Даже умеренно плохая погода может привести к морской болезни. Обсудите с командой, какие условия ожидаются; внимательно выслушайте, что кого беспокоит; покажите на карте «сложные места» и удостоверьтесь, что осведомлены о состоянии здоровья всех. Это должно умерить беспокойство и убедить команду в ваших способностях как шкипера. Продумайте, как разместить людей на борту, чтобы минимизировать дискомфорт. На флайбриджной лодке одни предпочитают отсиживаться

в салоне, другим, напротив, нравится свежий ветер наверху и возможность обозревать горизонт.

Затем спросите себя, кто и чем будет занят. Проблема многих шкиперов в том, что решать большинство задач на борту умеют только они: на них и управление лодкой, и слежение за картплоттером и радаром, и связь по VHF, и работа с картой. При этом, пока капитан в одиночку пытается успеть везде, команда превращается в пассажиров. Здравомыслящий шкипер делится информацией и ставит задачи, чтобы иметь возможность сосредоточиться на главном. Команда же, будучи вовлеченной в процесс, менее подвержена морской болезни, которая, как известно, часто начинается от безделья. Я всегда считал лучшими шкиперами тех, кто мудро делегирует полномочия.

ЯХТА И ЕЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Переход, который вы планируете, должен учитывать возможности судна.



ВИДЕО
mby.com/ym18



Не всякая лодка изначально подходит для любого перехода, к тому же нужно учитывать и дополнительные «отягчающие обстоятельства».

СОСТОЯНИЕ СУДНА

Каждый предпочитает считать, что его лодка выглядит как конфетка, однако в реальности это часто не так. Никогда не перестану изумляться, как много судов, в описании которых значится «в идеальном состоянии», на деле выглядят прямо противоположным образом. При этом море — куда более суровый критик, чем я: малейший недочет, если он есть, обязательно отравит вам существование. Так что снимите розовые очки и окиньте вашу лодку трезвым беспристрастным взглядом.

ТОПЛИВО

Топлива должно быть не просто достаточно, но с приличным запасом. Помните, что сильно обросшее днище или штормовая погода могут сильно увеличить расход топлива.

ЗАПАСЫ

Людам, как и лодке, во время перехода нужно «топливо», посему убедитесь, что на борту у вас достаточное количество легкой в употреблении провизии на всю команду, с учетом того, что из-за погоды, возможно, придется задержаться в море. На борту большинства моторных яхт на ходу не готовят; даже если плита у вас на подвесе и с фиксаторами, а погода на удивление спокойная, соорудить что-нибудь прямо в море бывает затруднительно. Простое решение — заготовить все до отхода, удобно упаковать и сложить в доступном месте.

ОБОРУДОВАНИЕ

Список может быть бесконечным, но самое главное:

- спасательное оборудование, включая спасжилеты, фальшфейеры и аптечку;
- инструменты и запчасти для двигателя;
- навигационные карты;
- откорректированные локции и альманахи;
- электронные карты для карплоттера на весь переход.

ПРИЛИВЫ

Конечно, не все переходы сопряжены с расчетом приливов — и это одно из больших преимуществ яхтинга на Средиземном море, за исключением некоторых зон с сильным течением. Однако в Северной Европе и Великобритании обязательно нужно ознакомиться с приливным атласом конкретной зоны, чтобы понять силу и направление течения. Я обычно начинаю с определения приливных ограничений в портах выхода и прибытия. Проверьте, нет ли там мостов, донных барьеров на входе в марину, которые можно миновать лишь во время полной воды, шлюзов (не все работают круглые сутки). Многие гавани мелеют во время малой воды, а некоторые порты не освещаются или требуют знания местных особенностей. Потом важно обратить внимание и на ситуацию с приливами на маршруте. Вам нужно не только основное течение, но полный набор данных: когда и где оно поворачивает, есть ли у него обратные завихрения и что изменится, если вы задержитесь с выходом.

Приливные «ворота» — это зоны сильных течений, где ситуация «ветер против течения» создает опасно

БУДЬ ГОТОВ



Знание — сила: для спокойного перехода разясните своей команде план

Для некоторых планирование перехода — один из самых неприятных моментов работы шкипера, но стоит набить руку, и дело пойдет веселее. Как экзаменатор, я люблю озадачить студентов составлением плана перехода за несколько дней до экзамена, что позволяет оценить способность кандидата прогнозировать ситуацию и отбирать только необходимую информацию. По той же причине я настаиваю, чтобы план уместился на двух сторонах листа A4, поскольку только загрузка кучи данных из Интернета, без должного внимания к их смыслу и ценности, может все сильно усложнить. План должен быть простым и содержать основную информацию, изложенную ясно и логично. Экзаменатор обязательно обсудит с вами ваш план, так что будьте готовы объяснить, что стоит за записями.

ПРИЛИВНЫЕ ТЕЧЕНИЯ



У южного побережья Великобритании приливно-отливные течения в основном линейны и имеют направление на запад или восток, тогда как у островов Ла-Манша они закручиваются против часовой стрелки. Для моторного судна предпочтительнее, когда ветер и течение работают в одном направлении, обеспечивая спокойное море, но в долгих переходах иногда разумнее вначале потерпеть ситуацию «ветер против течения», чтобы потом облегчить более долгую и утомительную часть перехода по открытому морю однонаправленными ветром и течением. Что бы вы ни выбрали, всегда полезно попрактиковаться в выгодном использовании приливно-отливных течений. Так, во время короткого перехода при ветре небольшой силы можно попытаться проделать весь путь вместе с течением, которое совершенно бесплатно добавит лодке скорости. Тем не менее многие маршруты требуют разных комбинаций «течение/ветер». Если вам необходимо пройти участок против течения, имеет смысл делать это там, где скорость течения невелика. Она минимальна в заливах и бухтах и максимальна около мысов.



Рис. 1 Здесь во время полной воды ветер ЮЗ силой 4 балла обеспечит спокойное море, но лодка потеряет 1,3 узла скорости в квадратурный прилив и 2,7 узла — в сизигийный

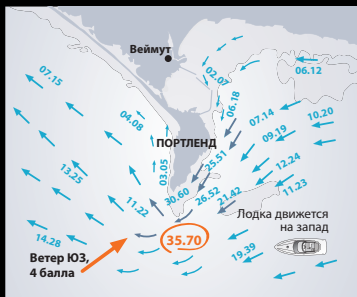


Рис. 2 Здесь на полной воде течение увеличит скорость лодки на 3,5 узла в квадратурный прилив и на 7 узлов — в сизигийный. Но тот же 4-балльный ЮЗ ветер дует против течения, поднимая высокую волну

высокую волну. В таких местах скорость моторной лодки — реальное преимущество: «добавив газу», можно преодолеть встречное течение и выскочить на спокойную воду. Оцените, можно ли так рассчитать время, чтобы преодолеть эти зоны во время стояния прилива. Или «совместить» встречное течение с «попутным» ветром, чтобы условия были спокойнее.

Есть несколько зон, популярных среди английских яхтсменов, где приливные «ворота» требуют к себе серьезного отношения. Два хорошо известных примера — Alderney Race и Portland Bill. Оба эти места вполне спокойны в приличную погоду, а также когда ветер и течение работают вместе (рис.1). Однако при силе ветра в 3–4 балла, дующего против течения, они превращаются в сущий ад, особенно

во время сильных сизигийных приливов (рис. 2).

Мелководные зоны тоже способны доставить неприятности. Во время полной воды они могут позволить удачно «срезать угол», но они же опасны водоворотами и битой волной. В какой прилив лучше планировать маршрут: в сизигийный или квадратурный? Многие лодии советуют в некоторых местах совершать первый переход только во время квадратурных приливов, когда высота прилива и скорость течения ниже. Но иногда именно большой перепад воды и высокая скорость течения в сизигийный прилив дают быстрой моторной лодке возможность выйти из одного порта и прийти в другой «на одном приливе».

погода

Рассчитывая приливно-отливные ограничения, требуется принять во внимание еще и погоду. Прогноз погоды нужно отслеживать в течение нескольких дней до перехода. Беглого просмотра сводки на день отхода недостаточно — у вас не будет понимания того, как меняются условия и что привело к погоде в конкретный день: после долгого периода сильного ветра морю требуется время, чтобы успокоиться. Проверьте и дату возвращения: попадете ли вы в то же погодное «окно» или придется переждать? Если погода грозит проблемами, стоит подумать об альтернативных вариантах возвращения. Поинтересуйтесь арендой автомобилей, расписанием авиарейсов и паромов. Если в запасе несколько вариантов, больше возможностей расслабиться и наслаждаться отдыхом, вместо того чтобы беспокоиться о том, как вернуться назад. Установить рамки комфортной для путешествия погоды почти невозможно: то, что один сочтет легкой качкой, другому покажется штормом. Однако сила ветра в 3–4 балла, возможно, самая универсальная для большинства переходов. Впрочем,

ПРИМЕР ПЛАНА ПЕРЕХОДА

ПЛАН ПЕРЕХОДА 15 ОКТЯБРЯ 2012 г.

ИЗ Poole, Cobbs Quay
В St. Peter Port, Guernsey

ДИСТАНЦИЯ: 84 мили

СКОРОСТЬ: 15 узлов

ВРЕМЯ ПЕРЕХОДА: около 6 ч

Пересечь Ла-Манш в направлении Alderney Gap $\approx$ 60 миль, $\approx$ 4 часа поперечного течения

ПОГОДА: ветер В, 3–4 балла; затем ЮВ 3 балла, ясно

ПРИЛИВЫ

Dover

Полная вода 01:16 6,5 м

Малая вода 08:27 1,3 м

Полная вода 13:24 6,4 м

Малая вода 20:43 1,3 м

Перепад 5,1 м

St. Peter Port

Малая вода 02:59 2,0 м

Полная вода 08:55 8,8 м

Малая вода 15:14 2,1 м

Полная вода 21:11 8,6 м

УСЛОВИЯ:

Ветер + течение в Ла-Манше (ветер В + приливное течение 3)

Течение 3 от полной воды (Dover) до полной воды (Dover) + 5 ч = 13:00 – 19:00

Ветер + течение в Alderney Race (ветер В + течение ЮЗ)

Течение ЮЗ от полной воды (Dover) до полной воды (Dover) + 5 ч = 13:00 – 19:00

ОГРАНИЧЕНИЯ

Открытие моста в Poole 10:30, 12:30, 14:30

Барьер в марине St. Peter Port открыт от полной воды (21:11) +/- 2,5 ч = 18:41 до 23:41

ИДЕАЛЬНО: Выйти из Cobbs Quay в 12:00; мост — 12:30

Выход из Poole Harbour — 13:00

Переход 6 ч = St. Peter Port — 19:00

ЗАПАСНЫЕ ПОРТЫ:

Sherbourg: 24 ч хода, топливо, вода, электричество, VHF 13/80

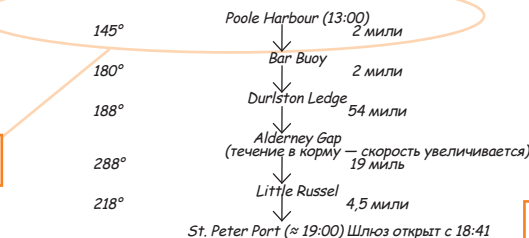
Alderney: 24 ч хода, буи, плохо при ветре С – СВ, VHF 74

КОМПАСНЫЙ КУРС (Ла-Манш)

От полной воды (Dover) до полной воды (Dover) + 4 ч = 8-узловое течение под углом около 270°

$\approx$ 60 миль под воздействием течения, след. +8° к компасному курсу (180° + 8° = 188°)

ПУТЕВЫЕ ТОЧКИ



VHF-КАНАЛЫ

Poole Harbour канал 14 (марина — канал 80)

Ла-Манш канал 16 (служба береговой охраны Портленда)

St. Peter Port Harbour канал 12 (марина — канал 80)

Таблица приливов в Дувре для расчета течения в Ла-Манше

Таблица приливов в конечной точке — порт St. Peter

Постарайтесь разработать выгодный сценарий «ветер + течение» в Ла-Манше и Alderney Race

Ограничения часто диктуют расписание перехода

Простой расчет компасного курса в Ла-Манше

Время зависит от скорости лодки

VHF-каналы в начальной и конечной точках маршрута и по пути

Экипаж яхты, которому не доверяет капитан, становится группой пассажиров

двигаться по ветру с попутным течением можно и при ветре 6 баллов, даже на 30-футовой лодке.

Главный вопрос, который нужно себе задать: безопасен ли переход на этой лодке в этих условиях?

Помогут определить следующие факторы. Скорость лодки будет подвержена влиянию погоды и приливо-отливных явлений. Идти против ветра может быть гораздо более некомфортно, чем по ветру. На глиссирующих судах ситуация «ветер против течения» может сделать переход невозможным, только если вы не сбросите скорость до минимума.

На водоизмещающем судне можно воспользоваться течением, чтобы увеличить скорость и даже вполне комфортно чувствовать себя в ситуации «ветер против течения» благодаря более мореходному корпусу и меньшей склонности лодки биться днищем о волну. Еще один аспект, который часто недооценивают

во время планирования перехода, — это видимость, так что наметьте альтернативные порты с простым заходом и открытые 24 часа в сутки. В некоторые периоды туман способен полностью разрушить ваши планы в отношении времени перехода. У меня бывали путешествия, вовсе сорвавшиеся из-за тумана, дымки, проливного дождя, снега, а однажды даже из-за песчаной бури!

Комфорт — жизненно важная вещь. Мне не раз доводилось перегонять лодки в ужасную погоду, чтобы успеть доставить их вовремя к отходу грузового судна. Такие переходы не всегда комфортны, но дают неоценимый опыт новичкам в команде. Однако на отдыхе, даже если погода не благоволит, надо отдыхать, а не искать себе проблемы. Помните: терпение — добродетель. Рано или поздно погода наладится. Главное к этому моменту быть готовым выйти в море. **МВУ**



SEA-Line® 100% УСПЕХА!



Sea-Line - это современные высококачественные шпатлевки, грунты и краски для производства, ремонта и ухода за лодками, катерами и яхтами

Санкт-Петербург:
ул. Ольги Берггольц, д.35 Б
тел.: (812) 568 16 78
факс:(812) 322 91 18
www.bbc-spb.ru, bbc@bbc-spb.ru

Москва: "Аквапилот"
78км МКАД, ТК "DEXTER"
тел.: (495) 999 24 59
факс:(962) 999 24 59
info@aquapilot.ru



Эксперт MBY
Тим Бартлет
E-mail: editor@mby.ru

Идем по часам

Наручные часы как навигатор для яхты

При стоимости около £ 400 часы-навигатор Garmin quatix должны обладать весьма интересными функциями, чтобы заинтересовать покупателей. Прибор сделан на базе топовой модели для туристов Garmin fenix, которая была представлена прошлым летом. Навигатор предоставляет стандартную информацию с координатами, скоростью

и треком маршрута, плюс снабжен высотомером, барометром, феррозондовым компасом, позволяет работать с путевыми точками и прокладывать маршрут.

В quatix остались те же приемник GPS, компас и барометр, что и в fenix, однако часть наземных функций

заменяли на связанные с водой. Например, в часах есть приливные таблицы для более чем 3400 портов по всему миру. Для тех, кто гоняется под парусом, предусмотрены различные таймеры, один из которых позволяет рассчитать дистанцию, время и оптимальную скорость до линии старта.

Тем, кто предпочитает планировать маршруты в удобном кресле перед экраном компьютера или планшета (приложения BlueChart и HomePort), понравится возможность загрузить готовый план в часы посредством Bluetooth.

Однако полностью раскрыть функциональность наручного навигатора сможет устройство GNT-10 — компактный «черный ящик», который легко спрятать под приборную панель и обеспечить связь часов и бортовой электроники посредством собственного протокола беспроводной связи Garmin ANT. Через GNT-10 хранящиеся в памяти quatix маршрутные точки и треки можно загрузить напрямую в картплоттер, а в пути получать на экран часов информацию от всех устройств, поддерживающих протокол NMEA2000, а также управлять стереосистемой. Более того, часы можно связать с авторулевым, и не только для того, чтобы смотреть на происходящее, но и корректировать курс прямо со своего запястья. Если в процессе вдруг произойдет разрыв связи, то на картплоттере сработает сигнализация, которая установит точку «человек за бортом».

Рекомендованная розничная стоимость Garmin quatix составляет £ 380, а GNT-10 обойдется дополнительно в £ 170.

ИНТЕРНЕТ: www.garmin.ru

С помощью этих часов можно управлять авторулевым



СОФТ Marine Tool



Эта функциональная программка со смешной ценой обладает не таким красивым интерфейсом, как другие, но пользы от нее определенно

больше. Она позволяет вычислять ответы на повседневные навигационные задачи вроде расчета расстояния и направления от одной точки до другой, курс с поправкой на ветер и приливные течения, пределы видимости маяков, а также производить конвертацию различных величин. Программа совместима с мобильными устройствами Apple, версии для Android и Mac OS в разработке.

Стоимость £ 1,49

Новинки радиосвязи

Simrad и Lowrance обновили модельный ряд

Полку УКВ-радиостанций Simrad прибыло: появилась новая модель RS35. Она крепится на приборную панель и оборудована двухканальным приемником AIS, цифровым контроллером класса

«D» и опциональной беспроводной гарнитурой HS35. Совмещение приемника AIS и УКВ-радиостанции означает использование общей антенны, а все данные можно вывести на экран картплоттера Simrad.

Поклонники ретро найдут в RS35 отдельные ручки настройки громкости, порога и выбора канала,

выносную тангенту, громкоговоритель с функцией голосовой активации и туманный сигнал. Вдобавок ко всему, к RS35 можно подключить две беспроводные водонепроницаемые тангенты HS35, которые работают на расстоянии до 100 м от основного устройства, снабжены всеми органами управления и к тому же могут использоваться в качестве выносных микрофонов или для внутренней связи. Стоимость RS35 и HS35 составляет £ 399 и £ 170 соответственно.

Тем, кому не нужны беспроводные функции, Lowrance предлагает практически такую же модель под названием Link-8. Эта DSC-радиостанция мощностью 25 Вт снабжена крупным экраном, двухканальным AIS-приемником, ручками управления, громкоговорителем и туманным сигналом. Помимо другого лейбла, Link-8 отличается от RS35 стоимостью — она дешевле на £ 100!

ИНТЕРНЕТ: www.simrad-yachting.com



Simrad RS35 позволяет использовать беспроводные выносные тангенты

Газовая сигнализация

Контролируем перегрев выхлопной системы

Согласно NASA Marine, четверть всех пожаров на борту происходит из-за перегрева выхлопной системы, и, судя по всему, эти данные вполне отражают реальную ситуацию. Отработанные газы выходят из выпускных патрубков дизельного двигателя разогретыми до температуры +500 °C или более. У большинства судов происходит распыление заборной воды из системы охлаждения двигателя в выхлопные трубы для снижения температуры газа примерно до +70 °C. Но если по каким-то причинам заборная вода перестает поступать, система перегревается, резиновые патрубки и стеклопластиковые глушители плавятся

за считанные секунды, и к тому моменту, когда перегреется двигатель, ваша выхлопная система уже перестанет существовать!

Простым и бюджетным решением проблемы станет устройство NASA Marine EX-1 (£ 104 на один двигатель), состоящее из датчика температуры, который помещают в выхлопную трубу,

и дисплея, показывающего температуру газов. Если она оказывается выше заданного порога, то прибор активирует звуковую сигнализацию.

Наличие дисплея позволяет постоянно контролировать температуру выхлопа, своевременно узнавать о проблемах с охлаждением и контролировать работу всей выхлопной системы.

ИНТЕРНЕТ: www.nasamarine.com



Компактный AIS для открытых лодок

Только все уже решили, что модельный ряд AIS-приемников Digital Yacht покрывает все возможные нужды для любого типа яхт, как компания снова предлагает рынку очередную модель. ANT2000 представляет собой чувствительный двухканальный встроенный в водонепроницаемую антенну приемник, который отлично подходит для открытых лодок и катеров-RIB, где на борту зачастую нет подходящего сухого места для установки обычных «черных ящиков» AIS, предназначенных для монтирования в консоль. Название ANT2000 созвучно с таковым у протокола NMEA2000 — приемник полностью его поддерживает, легко интегрируется в бортовую сеть и, что важно, прямо от нее получает питание. Для установки от вас потребуются

всего лишь подключить кабель в существующий стандартный разъем и надежно закрепить антенну, после чего данные от AIS будут поступать на экран вашего картплоттера или радара. Стоимость ANT2000 составляет £ 354.

ИНТЕРНЕТ: www.digitalyacht.co.uk



Свет для жилета

Помощь в поиске человека за бортом

Компактный легкий сигнальный маячок Aquaspec AQ40 насчитывает в высоту всего 5 см, снабжен светодиодной лампой и способен в течение 40 часов непрерывно выдавать 2,5 кд света. Главное преимущество маячка Aquaspec AQ40 состоит в том, что он работает в пять раз дольше и светит в три раза ярче, чем аналогичные маячки

на профессиональных спасательных жилетах, где часто используется предыдущая модель AQ98 того же производителя. Радует то, что стоимость обновленной и более мощной версии устройства не изменилась и по-прежнему составляет £ 20.

ИНТЕРНЕТ: www.aquaspec.com



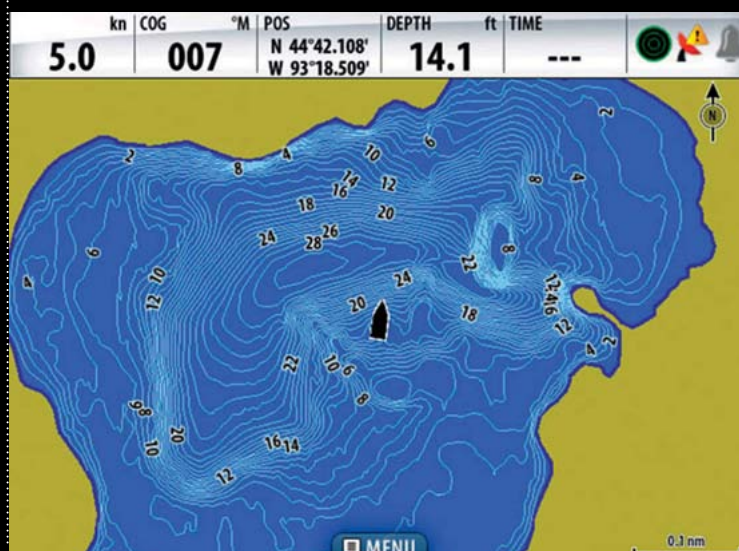
Wi-Fi маленьким яхтам

Новый роутер от Locomarine

Компания Locomarine расширила модельный ряд морских Wi-Fi-роутеров аппаратом для небольших судов. Yacht Router Micro позволяет организовать на борту беспроводную сеть для подключения нескольких ноутбуков, смартфонов и планшетов к Интернету. Основное отличие нового прибора стоимостью £ 899 от старших моделей в том, что он предназначен для яхт без спутниковых коммуникаций. В черном корпусе высотой 35 мм и площадью

основания 135×180 мм заключен Wi-Fi-модуль (360 милливатт) для связи с наземными точками доступа и отдельный модуль с мощностью трансляции 100 милливатт для раздачи Интернета устройствам на борту. Если рядом нет сетей Wi-Fi, то можно использовать GSM/GPRS/EDGE/3G-модем, а для проводного подключения стационарных компьютеров и камер наблюдения предусмотрены два порта Ethernet.

ИНТЕРНЕТ: www.locomarine.com



Навигация для PC

Navico запустила серию навигационных сервисов, включая программы Insight Planner и Insight Genesis, которые позволяют планировать маршрут на обычном компьютере. Преимущество новых сервисов в том, что пользователи могут создавать собственные карты, используя собранные с помощью картплоттеров Simrad NSS, Lowrance HDS Gen-2 Touch или Elite 7 данные.

ИНТЕРНЕТ: insightstore.lowrance.com



МФД — что это?

Еще вчера при управлении яхтой капитану приходилось переключать внимание с одного прибора на другой; теперь эта проблема решена

Самым значительным новшеством в морской электронике за последние годы стало повсеместное распространение многофункциональных дисплеев (МФД), «наступающих на пятки» автономным радиолокационным станциям (РЛС), картплоттерам и эхолотам. Применяемые как в прогулочном, так и в коммерческом флоте, МФД предоставляют владельцу простое навигационное решение, хотя и основанное на довольно сложных технологиях. Сегодня на рынке представлен широкий ряд МФД различных фирм, включая Furuno, Raymarine, Garmin, Navico. Как определиться при столь богатом выборе, какому бренду отдать предпочтение, на какие параметры обратить внимание?

В первую очередь, это размеры дисплея, разрешение, цветопередача, быстродействие и совместимость с другими приборами, имеющимися

на судне или планируемые к приобретению. Не надо забывать и о таких важных вещах, как надежность и качество.

Рассмотрим основные факторы, которые надо учесть при выборе МФД. Начнем с определения: МФД — это центральный дисплей для отображения информации и управления другим электронным оборудованием: РЛС, картплоттером, рыбопоисковым эхолотом, GPS-приемником, АИС.

«Я установил на катере большой 17-дюймовый дисплей совместно с сетевой системой NavNet 3D Black Box. В ней также имелся сетевой блок рыбопоискового эхолота DFF1, АИС-приемник FA30 и спутниковый приемник прогнозов погоды BBWX1 Sirius. Вся информация комплекса приборов доступна на рулевой консоли, что очень удобно на открытом рыболовном катере 33TS Contender. Моя система NavNet 3D помогла мне ловить больше и даже

выиграть ряд рыболовных турниров. Чем дольше я с ней работаю, тем больше полезных функций в ней нахожу. Если бы у меня спросили, чем оснастить новую лодку, я без сомнения посоветовал бы NavNet 3D!» — говорит Жорж Митчелл (США).

МФД также может подключаться к другому оборудованию: блокам управления двигателем, датчикам ветра, курса, видеокамерам и прочим датчикам и устройствам. Часто подключение осуществляется не напрямую, а через промежуточные процессорные модули black box («черный ящик»), которые преобразуют информацию от датчиков в форматы, воспринимаемые многофункциональным дисплеем.

Самым ожидаемым возражением

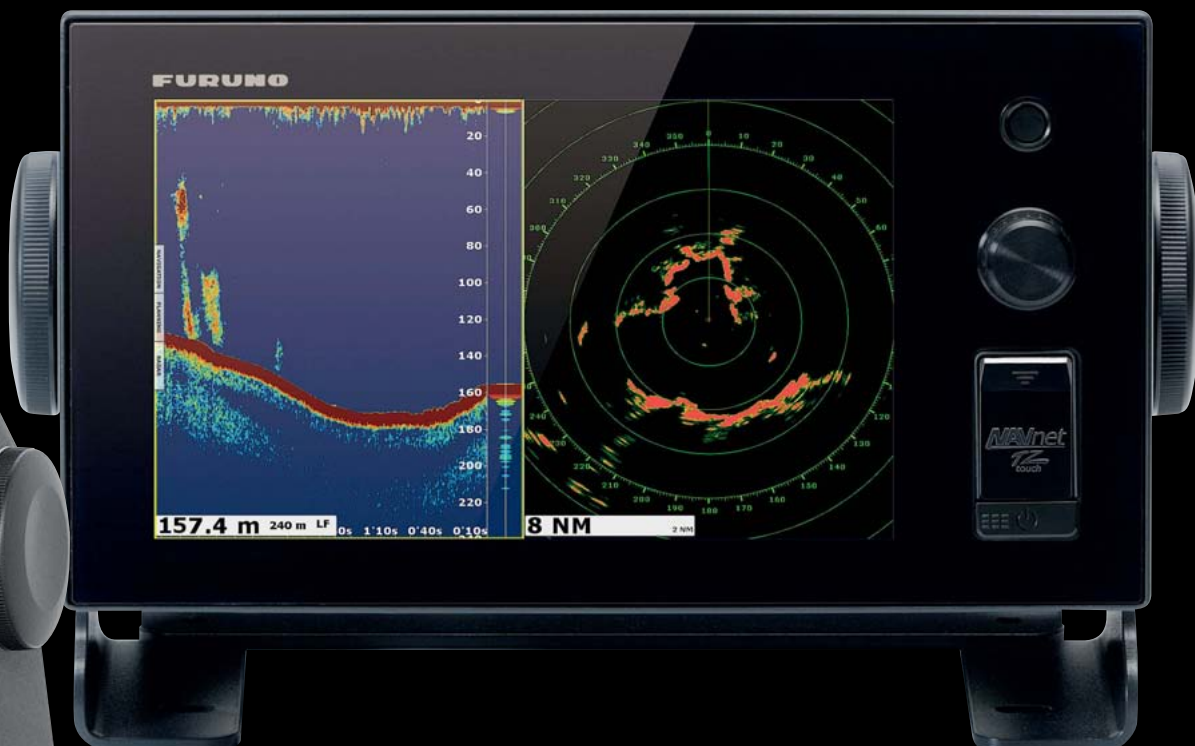
против перехода на МФД остается опасение «складывать в одну корзину» всю навигационную информацию на судне: при отказе центрального дисплея вы лишаетесь всего.

По традиции в профессиональном флоте принято устанавливать отдельные РЛС и картографическую систему (ЭКНИС), хотя и здесь уже внедряются МФД, объединяющие сразу несколько функций.

За последние годы надежность морской электроники многократно возросла, и внезапные отказы оборудования случаются все реже. Кроме того, при установке двух МФД, объединенных в сеть, информация от РЛС и картографическая информация могут отображаться на любом из них в произвольном сочетании, позволяя выбрать удобную

При аварийном отказе одного из двух сетевых МФД вся информация остается доступна на втором дисплее

МФД — это центральный дисплей для отображения информации и управления различным электронным оборудованием: картплоттерами, радарами, рыболовными эхолотами, GPS-приемниками, АИС и пр.



По сравнению с протоколом NMEA-0183 формат NMEA-2000 обеспечивает большую скорость и удобство

комбинацию. В крайнем случае — при отказе одного из дисплеев — можно перенести всю информацию на другой, сохранив и РЛС, и картплоттер, что было бы невозможно при отказе, например, дисплея автономной РЛС. (Наконец, только МФД позволяют совмещать изображение РЛС с электронной картой (функция наложения радиолокационной картинкой), что в ряде случаев помогает избежать навигационных ошибок и даже аварий. — Прим. ред.)

Компания Furuno добилась значительной производительности своих МФД и применила ряд технологических новаций, проявляющихся (для пользователя) в скорости отклика при перерисовке, прокрутке и масштабировании изображения на дисплее. Переработанный пользовательский интерфейс сенсорных дисплеев стал максимально дружелюбным с минимальным количеством кнопок и, что особенно ценно в море, минимальным числом нажатий для быстрого доступа к любой функции. А для быстрого — в одно касание — ввода/выбора необходимой функции Furuno применила удобную ручку управления RotoKey™.

Кроме этого, МФД Furuno используют технологию MultiTouch для масштабирования и вращения картинки движением двух пальцев, подобно устройствам iPhone, и это не просто красивое сравнение. Многофункциональные дисплеи NavNet TZ Touch имеют встроенный

беспроводной сетевой адаптер Wi-Fi, позволяющий дистанционно управлять ими с iPad или просматривать их информацию на iPhone. Тот же Wi-Fi позволяет подключаться к береговым серверам для загрузки прогнозов погоды.

Для большинства судоводителей основным параметром при выборе остаются размеры дисплея, особенно важные, когда нужно вывести на него много различной информации одновременно. Чем больше экран, тем легче его читать и удобнее использовать. МФД лучше всего приспособлены для отображения одной-двух главных функций поочередно, в виде экранных страниц или одновременно, в оконном режиме, настраиваемом пользователем.

Гибкость представления информации — еще одно преимущество МФД. Например, на судне несколько рулевых или вахтенных. Один предпочитает иметь полноэкранный режим РЛС на левом крыле мостика и полноэкранную электронную карту; в следующем рейсе другой захочет видеть эту информацию в обратном порядке. Для этого МФД имеют большой выбор экранных страниц с возможностью полной их настройки под пользователя, в противоположность необходимости пользователю привыкать к заданному раз и навсегда расположению информации у приборов

прошлых поколений.

Немаловажным преимуществом МФД оказывается и экономия места на приборной панели при замене многих отдельных инструментов единым дисплеем.

Для выбора МФД необходимо некоторое представление о форматах и протоколах обмена данными. Нужно тщательно проверить совместимость оборудования на борту с новым МФД. Международный формат NMEA-0183 был основным долгие годы и будет, несомненно, использоваться дальше. В то же время, новый формат NMEA-2000 обеспечивает большую скорость обмена (и поддерживает больше типов данных. — Прим. ред.). «Подружить» между собой разные протоколы обмена (а в случае с NMEA-0183 зачастую даже разные приборы,

работающие по одному протоколу. — Прим. ред.) бывает непросто, и здесь лучше заранее проконсультироваться у сервисных специалистов Furuno, чтобы избежать возможных проблем несовместимости.

Итак, неважно, оснащаете вы новое судно или переоборудуете старое, МФД — технически совершенный, но простой для пользователя путь сделать судовождение комфортнее, эффективнее и безопаснее. Рынок морского оборудования меняется так быстро, что лучший совет — перед принятием решения обратиться к дилерам Furuno, которые посоветуют, какое оборудование появилось и (а это еще важнее!) что из него лучше всего подойдет для вашего судна. Кроме того, вам помогут правильно смонтировать и наладить приобретенное оборудование.

Счастливого плавания!

MBV



ПРОВЕРЕНО MBV

Тестируем яхтенное оборудование и снаряжение

ОЦЕНКА MBV ★★★★★
СТОИМОСТЬ ★★★★★



Marinepool Marlon

Стоимость £ 140

Обычно я не очень люблю верхнюю одежду с капюшоном, однако новая куртка Marinepool имеет все шансы изменить эту привычку. Рассматривая ее в Интернете, сначала я решил, что капюшон можно свернуть и убрать в специальное отделение на воротнике, как у многих похожих яхтенных курток. Когда пришла посылка, оказалось, что капюшон не убирается и постоянно находится на спине. Черно-белая расцветка и серебристая подкладка на мой



консервативный вкус больше подходит для Портофино, нежели для наших северных марин, а сам материал на ощупь воспринимается немного странным, похожим на губку. Под тянущейся мягкой наружной тканью использована «дышащая» мембрана, а разделяет их теплоизолирующий слой микрофлиса.

Признаюсь, я быстро привык к этой почти невесомой куртке, которая отлично согревает в межсезонье. Во время летнего ливня выяснилось, что наружный материал скорее водоотталкивающий, чем водонепроницаемый, однако он хорошо защищает от ветра, создает ощущение комфорта, а куртка отлично складывается, занимая мало места в сумке. Я по-прежнему считаю, что отделение для капюшона куртке не помешало бы, однако если его отсутствие вас не смущает, то Marinepool Marlon станет отличным выбором. **Хьюго Андреа**
[ИНТЕРНЕТ: www.marinepool.com](http://www.marinepool.com)

Часы Christopher Ward Alex Sport

Стоимость £ 249



Эти симпатичные водонепроницаемые швейцарские часы, как и многие другие изделия компании Christopher Ward, выглядят гораздо дороже своей настоящей цены. Циферблат под антибликовым сапфировым стеклом легко читается даже на ярком полуденном солнце, а максимальная глубина погружения составляет 50 м — вполне достаточно для яхтинга и рекреационного дайвинга. Часы Alex Sport с современным спортивным дизайном снабжены функциями хронометра и секундомера и поставляются со стальным или кожаным ремешком черного, белого или бежевого цвета. **Чантал Борчиани**
[ИНТЕРНЕТ: www.christopherward.com](http://www.christopherward.com)



Подставка Muggi

Стоимость £ 9,99

Это приспособление избавит вас от необходимости носить на флайбридж раз за разом каждую чашку отдельно и обжигать руки. Мы уже тестировали ее прежде, однако теперь к нам попала вторая версия из пластика, а не из пены, — она оказалась чуть более крепкой, хотя и с первой не было проблем. Резиновые ножки в основании подставки не дают ей скользить по столу, а в ячейки помещаются чашки разных форм и стаканы. Подставку выпускают пяти цветов. **Сьюарт Кэмпбелл**
[ИНТЕРНЕТ: www.muggi.co.uk](http://www.muggi.co.uk)

ОЦЕНКА MBV ★★★★★
СТОИМОСТЬ ★★★★★



Надежная защита для дорогого смартфона

ОЦЕНКА MBV ★★★★★
СТОИМОСТЬ ★★★★★

Чехол Акуарас

Стоимость £ 20

Сегодня смартфоны стали неотъемлемой частью жизни, в том числе и на яхтах, но случайные брызги или падение в воду при переходе на тендер могут дорого обойтись.

Чехол для iPhone Aquarac может стать эффективным и недорогим решением проблемы. Он соответствует стандарту IPX8, обеспечивая водонепроницаемость на глубине до 5 м в течение часа, а также защищает аппарат от грязи и песка. Я поливал его из шланга пять

минут и клал в воду на пляж — внутри все оставалось сухим. Замок из твердого пластика немного мешает в кармане, однако разговаривать, пользоваться сенсорным экраном и камерой можно, не доставая телефон из чехла. Прозрачный пластик также защищает от царапин и не скользит на приборной панели. Конечно, к чехлу придется привыкнуть, но для яхты и пляжа это незаменимое решение. **Хьюго Андреа**
[ИНТЕРНЕТ: www.aquarac.net](http://www.aquarac.net)

ОЦЕНКА MBV ★★★★★
СТОИМОСТЬ ★★★★★

Создай экипировку

Куртки и сумки с индивидуальным дизайном

Компания Quba, занимающаяся производством одежды и аксессуаров, запустила новый веб-сайт, который дает покупателям возможность экспериментировать с дизайном, цветом и оформлением продукции. Например, можно на свой вкус создать сумки, куртки и жилетки, в том числе детские. Среди элементов оформления присутствуют цифры

и буквы в классическом яхтенном стиле, вышитые персональные инициалы и большой выбор эмблем. Для сумок можно выбрать индивидуальный цвет ручек, дна, наружных карманов и подкладки. Отличная идея, особенно если перед вами стоит задача приобрести подарок для яхтсмена!

Чантал Борчиани
ИНТЕРНЕТ: www.quba.com/cyo



Сапоги Sebago Marine Squall

Стоимость £ 170

Некоторым яхтсменам такие сапоги могут показаться экстремальным решением, однако зимой или поздней осенью они окажутся гораздо практичнее палубных туфель. Лично я очень быстро замерзаю, и даже в самых теплых топсайдерах к концу дня на воде пальцы ног становятся похожими на замороженные сосиски. Sebago Marine Squall держат ноги сухими и в тепле благодаря водонепроницаемой мембране и флисовой подкладке Thermolite. Относительно короткие и широкие голенища позволяют без труда заправлять в них джинсы, а легкая и гибкая резиновая подошва Vibram — легко перемещаться по узким бортовым проходам. В январский мороз я опробовал

ОЦЕНКА МВУ ★★★★★
СТОИМОСТЬ ★★★★★



эти теплые водонепроницаемые сапоги в снегу, где они еще раз доказали свою высокую эффективность. **Хьюго Андреа**
ИНТЕРНЕТ: www.sebago.com

Powermonkey Discovery и Solarmonkey Adventurer

Стоимость £ 45 и £ 85

Смартфоны прочно вошли в повседневную жизнь, и когда у моего садится батарея, я каждый раз расстраиваюсь. Тут часто приходят на помощь зарядные устройства Powertraveller, а недавняя новинка Solarmonkey Adventurer удачно подходит для использования на борту. Встроенного компактного литий-полимерного аккумулятора емкостью 2500 мА·ч достаточно для однократной зарядки почти всех смартфонов, причем он заключен в складную

фотоэлектрическую панель с защитой от воды и ударов. Таким образом, вы можете заряжать свои устройства от встроенной батареи, а потом оставлять Solarmonkey Adventurer на солнце в течение 12 часов для восполнения энергии (также можно заряжать через USB-кабель). Если вы действительно собираетесь в путешествие на задворки планеты, то это выход, однако большинство яхтсменов все же будут использовать более удобный способ восполнения заряда. К тому же по габаритам устройство в несколько раз больше iPhone, поэтому постоянно носить его с собой неудобно.

После разочарования от Solarmonkey Adventurer я с удивлением обнаружил, что более мощное и

компактное зарядное устройство Powermonkey Discovery почти в два раза дешевле! Батарея емкостью 3500 мА·ч заключена в аккуратный алюминиевый корпус с контрольными светодиодами и способна не только дважды зарядить iPhone, но и продлить жизнь планшетному компьютеру. В комплекте есть переходники для большинства стандартных разъемов, однако для техники Apple вам понадобятся родные USB-кабели. Если вы не планируете провести следующие несколько месяцев на плоту вдали от источников электроэнергии, но с уверенным приемом сотовых сетей, то из этих двух зарядных устройств я бы порекомендовал Powermonkey

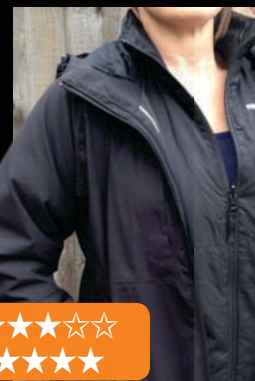
Discovery. **Хьюго Андреа**
ИНТЕРНЕТ: www.powertraveller.com

Куртка Zera CIS

Стоимость £ 240

Будучи на вешалке, эта куртка Helly Hansen похожа на многие другие и, на первый взгляд, должна неплохо справляться с холодным ветром. Но стоит только надеть ее, как становятся очевидными другие преимущества. Во-первых, это две куртки в одной: мягкая верхняя мембрана задерживает ветер и влагу, а уютная подкладка из материала Primaloft сохраняет тепло. При необходимости их можно разделить и носить отдельно круглый год. Куртка достаточно длинная, чтобы хорошо закрывать поясницу, и легкая — в сумке вы ее практически не почувствуете. Отдав за нее небольшую сумму, вы не останетесь разочарованными.

Чантал Борчиани
ИНТЕРНЕТ: www.hellyhansen.com



ОЦЕНКА МВУ ★★★★★
СТОИМОСТЬ ★★★★★



НАШИ ЯХТЫ

Делимся опытом эксплуатации



БОЛЬШОЕ ПРИКЛЮЧЕНИЕ

В Москве во время выставки MBS на стенде компании Nord Boat стояла лодка Parker 800 Weekend с изображением карты Норвегии на борту. Почти каждый визитер интересовался смыслом этой суперграфики, и мы решили рассказать о грандиозном путешествии, предпринятом на такой небольшой лодке.

Текст и фото Магне Кланн

В апреле 2012 года норвежская компания Askeladden предоставила в распоряжение яхтенных журналистов и интернет-портала havna.com катер модели P80 Weekend (он же Parker 800 Weekend), который прошел от Халдена до Киркенеса. Весь маршрут был поделен на 4 этапа, пройден за 25 дней и стал для катера неплохим испытанием. На борту постоянно находились двое: капитан Магне Кланн и один из журналистов, сменявших друг друга на этапах. Рубка на ходу и во время стоянок играла роль небольшого офиса, где стояли несколько компьютеров и другая техника для передачи репортажей в режиме онлайн и наполнения сайтов фотографиями и статьями. Благодаря установленной на крыше рубки видеокамере за этим плаванием в реальном времени следили более 20 000 человек. А дальше пусть говорят сами путешественники.

СЕРЬЕЗНЫЙ ТЕСТ-ДРАЙВ

Мы идем вдоль всего норвежского побережья на север, и более



Рубка, помимо своей основной функции — управление лодкой, служила и офисом, и столовой

Природное очарование этих суровых мест особенно хорошо видно с воды



ДОСЬЕ

ДЛИНА	28 ф (8,47 м)
ШИРИНА	10 ф (2,90 м)
ОСАДКА	корпусом 1 ф (0,38 м) габаритная 3 ф (0,80 м)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ	2600 кг
ЗАПАС ТОПЛИВА	260/340 л
ЗАПАС ВОДЫ	100 л
ВМЕСТИМОСТЬ	8 чел.
ДВИГАТЕЛЬ	Volvo Penta D3-220/DP
МОЩНОСТЬ	300 л.с.
КАТЕГОРИЯ RCD	«B»/«C»

ПРОЙДЕНО	1631 миль
ИЗРАСХОДОВАНО ТОПЛИВА	2118 л
МОТОЧАСОВ	Всего 146 В день 5,8

серьезный тест-драйв для лодки придумать трудно. Хотя, если честно, нас интересует не только сам катер, но круиз и наш интернет-проект. На борту нас постоянно всего двое, и заняться есть чем.

Что касается ходовых качеств и эксплуатационной безопасности, лодка превзошла все ожидания. Мы побывали на ней в самых разных погодных условиях, прошли больше, чем многие за несколько лет: от пограничных буев у Халдена до Киркенеса, возле границы с Россией.

Длина катера всего 8 м — не так много, чтобы бороздить морские просторы, живя и работая на борту в течение четырех недель. Задачи пересечь океан не стояло, но длинный маршрут на север, вдоль открытой всем ветрам береговой линии Норвегии, не многим лучше. На случай серьезных проблем у нас было специальное оборудование: спасательный плот, аварийный радиобуй, коротковолновая радиосвязь, радар (список можно

продолжать). Но главным, как всегда, являлся прогноз погоды, диктовавший наши действия. У всех судов есть свои ограничения. На небольшом судне человек может находиться в такой же безопасности, как и на крупном, если помнить об этих ограничениях и действовать, не выходя за их рамки.

Хотя прогнозам мы доверяли не полностью. На третий день пути в Фарсунне мы получили прогноз, предвещавший юго-восточный ветер, сильный, до штормового. Скептически восприняв предупреждение, мы решили не задерживаться в гавани, быстро позавтракали и вышли в море. Шторм застиг нас уже при выходе из фьорда, на пути к маяку Сёндре Катланн. Обогнув маяк, мы двинулись на запад. Первое впечатление от лодки в скверную погоду: весьма неплохо! У нее мягкий ход, она успешно противостоит волне, скорость то выше, то ниже — в зависимости от волн.

Мы собирались пройти между скалами Салтрок и Ютре Салтрок,

но там была сильная зыбь, так что пришлось обогнуть и это место. Сложный участок остался позади, лодка вела себя по-прежнему примерно, и на борту стало спокойнее. Большую часть пути далее, до Согналстранна, в тот день мы прошли на скорости 12–14 узлов.

Несомненные достоинства лодки — практичный дизайн и удачная компоновка: рубка просторная, да и вся площадь 8-метрового судна тщательно спланирована. Не вдаваясь в подробности, скажу, что катер отличается хорошим качеством постройки. Он не выделяется отделкой из ценных пород дерева, но ни одна деталь не болтается и не скрипит на сильной волне. Самой большой технической проблемой, с какой пришлось столкнуться, был... саморез, который постоянно вываливался из дверной петли в носовой каюте. Он нас долго раздражал, пока мы не закрепили его скотчем.

Небольшой катер может пройти в узких прибрежных проливах, которыми изобилует побережье. Нашу лодку отличала скромная осадка

БЕСКОЕ МНЕНИЕ



ФРУДЕ ПЕДЕРСЕН,
редактор
журнала *Båtliv*,
этап от Тромсё
до Киркенеса:

Мне повезло: мой этап был самый красивый. В пути я думал о том, на что способен этот катер, и об окружающей нас фантастической природе. Метель в районе Шервёй в один из дней и пол-летнему теплое солнце в Хаммерфесте завтра только подчеркивают ее разнообразие. Самое большое впечатление катер произвел на меня, когда мы попали в жуткий шторм у Киннароддена, самой северной точки Норвегии и Европы. Катер справлялся с трехметровыми волнами, которые обрушивались на нас. Еще хорошо помню вечер, когда до Лоппхавета нас сопровождали беломордые дельфины, или когда мы шли под огромной скалой, составляющей плато Нуркапп; в тот момент все явственно ощутили, насколько мал и хрупок человек в этом мире...

Если останавливаться всюду, где хочется, на такое путешествие не хватит и года



PARKER 800 WEEKEND

- + ХОДОВЫЕ КАЧЕСТВА
- + ОБИТАЕМОСТЬ
- + ПРИЕМЛЕМАЯ ЦЕНА

- УПРОЩЕННАЯ ОТДЕЛКА
- «ГЛУХАЯ» ПРОЗРАЧНАЯ КРЫША
- НЕТ ЕМКОСТИ ДЛЯ РЫБЫ

ВЕСКОЕ МНЕНИЕ



АКСЕЛЬ НИССЕН-ЛИ, главный редактор журнала *Seilas*, этап от Аскера до Бергена:

Больше всего меня поразило, насколько комфортабельным и спокойным было это морское путешествие в конце апреля. По утрам лужи в кокпите замерзали, в районе Листа дул сильный ветер, а мы управляли катером в тонких джемперах — на таком катере погода за бортом не имеет особого значения. Долго путешествовать на относительно небольшой лодке скучно и некомфортно, только на 800 Weekend мили пролетали незаметно, а сколько было впечатлений! С нашей небольшой осадкой мы могли заходить в такие места, где я никогда раньше не бывал и вряд ли оказался бы другим способом. Шхеры на подходе к Флостаду и дальше, к реке Нидельвен у Арендала, просто потрясающие, и я хочу туда вернуться.

и хорошая маневренность, и вдоль всего побережья мы проделали своеобразный слалом между островками и скалами, словно побывав на фантастической экскурсии.

КРЕПКИЕ УЗЛЫ

Хотя для этой модели также подходят подвесные моторы, на нашем катере стоял дизельный Volvo Penta D3 мощностью 220 л.с., и весь круиз двигатель работал безупречно: ровно, без излишнего шума. Максимальная скорость на гладкой воде более 30 узлов, и лодка летит по морю, практически не оставляя за собой следа; самая комфортная скорость на умеренной волне — 18 узлов. При такой скорости можно было заниматься какими-то делами, а расход топлива составлял 1,3 л/милю. Кому-то идти с такой скоростью покажется ужасно скучно, но если разогнаться до 25–30 узлов, повысится расход топлива (до 1,5 л/милю) и условия для работы станут заметно хуже.

Просто удивительно, как чудесно вел себя катер на скорости 12 узлов. Горб сопротивления почти не ощущался, катер не терял остойчивости при любом курсе к волне, расход топлива

в переходном режиме держался около 1,5 л/милю. В местах с сильным морским течением и около мысов, где сильная зыбь, мы еще снижали скорость до 7 узлов. На этой скорости при сильном ветре мы обогнули Стад.

Нашему Volvo Penta D3, чтобы пройти 1631 милю, потребовалось 2118 л топлива (средний расход 1,3 л/милю), так что стоимость горючего для такого путешествия подсчитать нетрудно.

Конструкция рубки 800 Weekend позволяет рулевому и пассажирам иметь панорамный обзор до самого горизонта, а прозрачная вставка в крыше пропускает достаточно света. За штурвалом сидеть удобно, сиденье можно опускать, поднимать и откидывать назад, чтобы управлять катером стоя; окно рядом открывается. Носовая подрулька позволяет легко маневрировать в узкостях. В кокпите за рубкой есть второй, открытый пост управления, но мы редко им пользовались. Весной в наших широтах довольно холодно, так что хотелось находиться внутри, в тепле и уюте. Стеклоочистители

работали безупречно в те редкие моменты, когда высокие волны перекатывались через палубу.

ШУТКИ КАРТПЛОТТЕРА

Катер был оснащен картплоттером Lowrance HDS 10m Gen2. Кроме того, мы взяли несколько рулонов бумажных карт на весь маршрут. Быстро замечаешь, насколько это неудобно — искать нужный рулон, пытаться развернуть его... Так что в основном мы пользовались картплоттером. Сам по себе прибор отличный, с картами Navionics, данными от эхолота и радара. Мы получали всю необходимую информацию и практически ни разу не заметили существенных отклонений в отображении нашей позиции. Только проходя в незнакомых водах (большая часть нашего маршрута пролегла именно там), мы каждый раз поражались отвратительному изображению названий населенных пунктов. На экране возникали явно случайные названия мест и местечек, к тому же мелкие — даже при сильном

Askeladden P80 Weekend и Parker 800 Weekend — два названия одной лодки

Магне Кланн: редкий момент за штурвалом наружного поста управления

Выбираться из койки в рубке — не столь великое удовольствие, как спать там

Рулевая консоль катера, с насыщенной приборной панелью и удобным креслом

увеличении их с трудом можно было разглядеть. Не всегда присутствовали названия даже крупных населенных пунктов и портов, особенно к северу. Названия Киннарудден на карте не было; чтобы обнаружить Вадсё, пришлось увеличить карту до невероятных размеров. Несколько раз для уточнения места приходилось обращаться к картам, выложенным на сайте havna.com. Мы не всегда знали, какие острова и населенные пункты находятся поблизости, старались придерживаться курса и концентрировались на самом важном — на показаниях эхолота. Кроме того, у Navionics собственные условные обозначения, которые тоже не всегда разберешь на карте. Для чего изобретать свои символы, когда есть другие, общепринятые?

О КОМФОРТЕ

Нас могут спросить, каково это — почти месяц прожить на борту 8-метрового катера. Ответаем: на борту нас было двое, во время круиза мы находились на работе, то есть должны были писать, фотографировать и вести видеозапись в придачу к тем практическим

задачам, которые всегда возникают в любом путешествии. Мне как капитану досталась носовая каюта, в которой достаточно места даже с учетом сложенного там багажа. Находящийся со мной журналист занимал спальное место под палубой рубки. Каюта невелика, залезать туда и выбираться оттуда не слишком удобно, но если на 800 Weekend в путешествие отправится семья, это место станет уютным жильем для двоих детей. А всего, если опустить стол в рубке, спальных мест шесть.

На нашем катере были жесткие матрасы. Конечно, можно было раздобыть наматрасники или еще что-то для большего удобства, но идея так и повисла в воздухе. Человек привыкает ко многому, а уставшие мужчины, да еще в плавании, и так спят без задних ног. Но если бы это был мой собственный катер, я бы точно что-нибудь придумал к этим матрасам.

Душ опробовать нам не довелось (принимать его можно только сидя на унитазах), а туалет служил нам... библиотекой. Когда желание помыться стало непреодолимым, мы отыскивали душ на берегу.

Несомненные достоинства лодки — практичный дизайн и удачная компоновка

С береговым электроснабжением мы обеспечены теплом и без дизельного обогревателя. Камбуз по правому борту (тумба за креслом рулевого с мойкой, плиткой, холодильником и посудными ящиками) занимает небольшое пространство и, несмотря на тесноту, вполне функционален. Единственной «ложкой дегтя» было то, что мы сперва не могли нагреть плитку, которая работает на керосине из емкости под палубой копки. Без кофе в путешествии никак нельзя! Спустя некоторое время выяснилось, что плитка начинает нагреваться, если потрясти емкость с керосином. А когда мы купили электрический чайник, то кофе у нас был всегда, вне зависимости от нестабильной работы плитки.

Что такое удобство и комфорт? Каждый понимает их по-своему. На борту нам казалось, что комфорт — это слушать, как волны бьют о корпус, ощущать всей кожей солнечное тепло по утрам, проходить узкими проливами, где над головой кружат орланы...

ИТОГ

За время путешествия мы встречали немало обитателей прибрежных городков. Где бы мы ни появлялись, катер вызывал у людей неподдельный интерес. Даже бывалые моряки удивленно вздымали брови, узнав, откуда мы прибыли и куда направляемся. Если бы это был автомобиль, они бы ходили вокруг, щупали покрывающие и со знанием дела кивали головами. Но это катер, так что им оставалось только кивать. Лодка выглядела слегка потрепанной, будто давно не вылезала из переделок, хотя нельзя сказать, что мы так уж сурово обходились с ней, сидя в теплой рубке за плотно закрытыми дверями. Нам было хорошо, но это был не отдых, а работа: управление катером, снимки, интервью, написание статей. Обычно она длилась с 8 утра до полуночи. Зато мы увидели все побережье Норвегии, хотя, к сожалению, часто приходилось пролетать мимо красивых мест. Если бы мы останавливались всюду, где хотели, на такое путешествие не хватило бы и года... **МВУ**

ВТОРЫЕ РУКИ

Выбираем поддержанную лодку



Эксперт МВУ
Грег Копп
E-mail: editor@mbyr.ru

Princess 56

Сегодня эту большую и качественно построенную флайбриджную яхту можно найти на вторичном рынке по весьма привлекательной цене

Число «56» для Princess явно счастливое: нынешний год — не первый и даже не второй, когда верфь представляет 56-футовую новинку. В прошлый раз модель такого калибра — Princess 56 Mk2 — появилась в линейке верфи в 1995 году, заменив сразу две лодки: 56 Mk1 и 58. Смелый ход себя оправдал: семь лет Princess 56 Mk2 демонстрировала рекордные продажи как на родине, в Англии, так и на Средиземноморье. С корпусом переменной килеватости разработки Бернарда Олесински водоизмещение этой флайбриджной

круизной яхты порожнем — 18,5 тонн, а разные варианты сопряженных с валами спаренных двигателей обеспечивают ей хорошую динамику.

ДВИГАТЕЛИ И СКОРОСТЬ

В базовой комплектации 1995 года Princess 56 Mk2 оснащалась парой Volvo TAMD75P по 480 л.с. Опционально можно было установить Volvo TAMD122P (610 л.с.). В конце 1997 года верфь предложила также Caterpillar 3196TA (660 л.с.). Наконец в 2001 году, незадолго до прекращения выпуска модели,

появились еще Volvo D12 по 700 л.с. Для лодки таких размеров базовые 480-сильные двигатели, пожалуй, недостаточно мощны, и нам не удалось обнаружить на вторичном рынке ни одной Princess 56 с такими моторами. А вот 610-сильные Volvo TAMD122P оказались самым популярным вариантом. Не сильно нагруженные, при своем большом объеме (12,1 л) они могут работать долго с минимумом проблем. Более дорогие Caterpillar встречаются реже, хотя они мощнее, теоретически дешевле в обслуживании и имеют

столь же хорошую репутацию по части надежности. В последние два года выпуска Princess 56 двигатели Volvo TAMD122P заменили на Volvo D12 — электронное управление впрыском Common Rail дает большую экономичность и максимальную скорость на пару узлов выше.

Впрочем, какие бы двигатели ни выбирали заказчики, доступ к ним (через люк в кормовом кокпите) одинаково удобен; легко добраться и до всех ключевых узлов вроде топливных фильтров или заборных клапанов.



ВНУТРИ PRINCESS 56

СМОТРИ ВИДЕО



mby.com/pr56

Эта лодка,
учитывая ее размеры
и способность
вместить до 8
человек, точно
стоит своих денег



Здесь есть где присесть, мебель отличного качества, а трап на флайбридж из салона сегодня не менее актуален, чем в 1995 году



Камбуз на нижней палубе небольшой, но практичный, а под трапом расположена вместительная кладовка



С поста управления открывается отличный обзор, а навигационное оборудование легко обновить



Носовая мастер-каюта с просторным санузлом



Двухместная гостевая каюта на миделе



Вторая гостевая каюта с парой коек хороша и для гостей, и для детей



Оригинальные морские туалеты Jabsco можно заменить на более современные (с тихим смывом)



ПРОТЕКАЮЩИЕ УПЛОТНИТЕЛИ

На некоторых подержанных Princess 56 Mk2 можно обнаружить негерметичность уплотнения стекол салона, что встречается на любых лодках такого возраста. Тщательно проверяйте отсутствие следов воды на мебельной обивке.

ВАРИАНТЫ ДВИГАТЕЛЕЙ

Весьма необычно, что на этой лодке могут стоять три довольно различающихся варианта силовой установки. Наиболее часто встречаются Volvo Penta TAMD 122P (610 л.с.): они надежны, хотя известен случай, когда потребовался их капремонт. Еще одна популярная опция — пара Volvo D12 по 700 л.с. с электронным впрыском Common Rail. Более редкий вариант — 660-сильные Caterpillar 3196TA.

ЗАСОР ТУАЛЕТА

Изначально эти лодки оснащались туалетами Jabsco, которые могут забиваться при недостаточном смыве. На некоторых лодках вторичного рынка можно встретить установленные позднее туалеты с более мощным и тихим смывом.

НОСОВОЕ И КОРМОВОЕ ПУ

На лодках постарше вы обнаружите изношенные подруливающие устройства недостаточной мощности. Энди Хоббс, владелец одной из Princess 56, заменил обе подрульки на более мощные современные, и, по его словам, это было лучшее в его жизни вложение £ 6000.

МНЕНИЕ ВЛАДЕЛЬЦА

Свою Princess 56 я купил в 2006 году, а до этого владел всего лишь 19-футовым Regal. Скачок в длине, конечно, огромный, но я знал, на что иду — с этой лодкой у нас наконец-то появилась возможность совершать длительные путешествия. Я сравнил цены на новые и подержанные Princess 56: разница в несколько сотен тысяч говорила сама за себя, а репутация бренда позволяла надеяться, что ты получишь добротную яхту, которая еще долго прослужит. С тех пор мы находили уже 850 моточасов, и это было, пожалуй, сплошное удовольствие. 56 футов — длина практически идеальная: для лодки крупнее сложнее найти место в марине, да и управлять такой в одиночку непросто. Мы обычно ходим на запад, в Веймут и Пул, или через Ла-Манш на острова, и за все это время у нас лишь однажды была проблема с двигателем. Трижды в год я поднимаю лодку для чистки днища, так что даже с полной загрузкой, если понадобится, она может легко выдать 30 узлов. Собственно, сейчас я ищу на нее покупателя лишь по одной причине — хочу взять снова Princess 56, но поновее: 2005–2006 гг. Мне нравится эта модель: идеальное сочетание габаритов, скорости, вместимости и мореходности.

Энди Хоббс



Оба владельца Princess 56 Mk2 находят ее весьма мореходной: корпус Олесински прекрасно ведет себя в беспокойном море

ОТЗЫВЫ ВЛАДЕЛЬЦЕВ

По словам Энди Хоббса, владельца Princess 56 с TAMD122P, с чистым днищем лодка развивает 31 узел. Еще один владелец такой яхты с аналогичной силовой установкой, наш читатель Джо Хэмс, сообщил, что его максимальный результат в начале сезона составил 30 узлов, а после 7 месяцев на воде упал до 28 узлов из-за обрастания днища, хотя лодка за это время находила около 200 моточасов. Что касается расхода топлива, то сразу после очистки днища он составляет 132 л/ч на круизной скорости 23 узла и 218 л/ч на 30 узлах. Неплохой результат для 56-футового флайбриджного судна, водоизмещение которого с полной загрузкой составляет около 23 тонн. Джо эксплуатирует лодку активно, если же вы используете ее не так часто,

максимальная скорость у вас, вероятно, будет ниже 28 узлов, а расход топлива несколько выше. Энди тоже ходит на своей яхте регулярно, но при этом трижды в год поднимает ее для очистки днища. По его расчетам стоимость этой процедуры компенсируется экономией топлива, к тому же каждый раз есть возможность проверить состояние винтов, валов и анодов. В результате он не теряет ни узла скорости, правда, как признает сам Энди, цены на топливо сейчас такие, что частенько приходится ходить на 12 узлах.

РЕМОНТ И ОБСЛУЖИВАНИЕ

За время эксплуатации лодки Энди, двигатели на которой отработали примерно 850 моточасов, возникла одна большая проблема и пара мелких. Однажды левый двигатель

ДОСЬЕ

Модель Princess 56**Тип** флайбриджная яхта**В производстве** с 1995 по 2002 гг.**Дизайнер** Бернард Олесински**Каюты** 3 или 4**Категория** RCD «B»

(для 16 человек)

Тип корпуса глиссирующий**Стоимость** £ 250 000 – 310 000**Длина** 56 ф (17,15 м)**Ширина** 15 ф (4,62 м)**Осадка** 3 ф (1,13 м)**Водоизмещение** 18,5 т (порожном)**Запас топлива** 2182 л**Запас воды** 755 л**Максимальная скорость** 30 узлов
(2 x Volvo Penta TAMD122P, 610 л.с.)**Дальность** 300 миль на 23 узлах
с 20% резерва

РАСХОДЫ

(НА КАЖДЫЙ ДВИГАТЕЛЬ, С НДС)**VOLVO D12****Сервис** £ 1641 (на каждый)**Запчасти:****Водяная помпа** £ 1052**Инжекторы** £ 679 (каждый,
замена)**Маслоохладитель** £ 1229**Стартер** £ 997 (замена)**Альтернатор** £ 1693 (замена)**CATERPILLAR 3196TA****Сервис** £ 905 (на каждый)**Запчасти:****Водяная помпа** £ 458 (замена)**Инжекторы** £ 578 (каждый,
замена)**Маслоохладитель** £ 730 (замена)**Стартер** £ 675 (замена)**Альтернатор** £ 670 (замена)

перестал выдавать мощность, так что пришлось заменять поршень в одном из цилиндров. Чуть позже случилась небольшая утечка масла в том же двигателе. Обнаружилось это, когда масло начало капать на ремни передачи и брызгать по всему моторному отсеку. Еще некоторое время спустя Энди потребовались два электронных блока управления, поскольку двигатели отказывались заводиться. Учитывая, что на счетчике в данный момент 1300 моточасов, проблемы не выглядят масштабными, тем более что с момента последнего ремонта все работало безотказно. Помимо сервисных работ, все шесть лет владения этой яхтой Энди пунктуально фиксирует и текущие эксплуатационные расходы; в среднем получается около £ 3000 в год.

«Я в этом смысле реалист: поскольку на лодке я хожу много, то и обслуживать ее нужно соответственно». Свою Princess 56 он купил на вторичном рынке и остался весьма доволен оказанной ему поддержкой со стороны продавца в устранении мелких технических проблем, от которых страдают любые лодки.

У Джо за 600 пройденных на яхте моточасов не возникло других технических проблем, кроме засорившихся водяных и топливных фильтров. У Энди же возникла еще необходимость кое-что сделать самостоятельно: заменить



Какие бы двигатели вы ни выбрали, доступ к ним будет одинаково удобным, а ключевые узлы вроде фильтров и забортных клапанов — легкодоступными

генератор льда, обогреватель и второй холодильник. Но поскольку лодка для его семьи и друзей — практически второй дом на каждые выходные, выходят они в море или нет, он философски относится к этим «непрямым расходам», равно как

и к потраченному времени. Также он обнаружил, что оригинальные туалеты Jabsco, установленные на его лодке, могут засоряться обычной туалетной бумагой. А вот Джо на своей лодке установил Dometic с более мощным смывом, что



Мнение: Сомневаюсь, что новая Princess 56 сможет похвастаться большим объемом внутреннего пространства, чем эта модель. Но она тяжелее, требует двигателей помощнее и, соответственно, расходует больше топлива. Вот почему иногда старые лодки могут оказаться весьма удачно покупкой. **Дэвид Марш**

С позиций дизайна лодка выглядит достаточно современной, а качество постройки просто отличное



СЮРВЕЙЕР

Лодка качественно построена и оснащена по высоким стандартам. Конструкция корпуса жесткая, все детали интерьера подогнаны идеально, поэтому на ходу даже при сильном волнении ничего не скрипит и не отваливается. Проглядев свои отчеты, я не обнаружил никаких производственных дефектов, кроме единственного комментария о небольшом застаивании воды на флайбридже (требовался дополнительный шпигат). При регулярном профессиональном уходе эта лодка будет служить долгие годы.

Джим Притчард,**яхтенный сюрвейер****E-mail:** survey@jimpritchard.co.uk

С 610-сильными двигателями Volvo TAMD122P скорость Princess 56 достигает 31 узла



позволяет избежать подобных проблем.

ВНУТРЕННЕЕ ПРОСТРАНСТВО

Места внутри Princess 56 более чем достаточно: большая мастер-каюта и две двухместные каюты в центральной части корпуса. Если нужно разместить 8 человек, есть еще каюта команды с парой коек и небольшим санузелом; попасть сюда можно из кормового кокпита. Камбуз на нижней палубе производит впечатление слишком уж компактного для 56-футовой лодки, однако под трапом скрыт вход во вместительную кладовку, где находится второй холодильник. В отличие от большинства производимых сегодня лодок длиной 50–60 футов, Princess 56 Mk2 оснащена удобным пологим трапом, ведущим на флайбридж прямо из салона, так что необязательно в качку мужественно карабкаться наверх по наружному трапу с чашкой кофе, предусмотрительно наполненной лишь наполовину. Еще одна особенность этой лодки — широкая

Несмотря на доступную цену, уровень инженерной проработки и отделки соответствует тому, чего мы вправе ожидать от Princess

купальная платформа, где Энди держит RIB Avon длиной 3,8 м с 40-сильным подвесным мотором. Помещается он впритык, зато в распоряжении Энди большой, быстрый и удобный тендер для поездок на берег и развлечений.

Джо из тех, кто ходит в море в любую погоду, и он считает Princess 56 весьма мореходной лодкой. Корпус дизайнера знаменитого Олесински хорошо идет даже при высокой волне, а если поддерживать скорость выше 18 узлов, то брызги не попадают на палубу. Джо неоднократно ходил на Нормандские острова через пролив Олдерни Рейс (между о. Олдерни и французским Шербуrom, где скорость приливных течений достигает 7 узлов. — Прим. МВУ), находя эти переходы весьма увлекательными (при условии что вы готовы к некоторым испытаниям и способны трезво оценивать

обстановку). У Энди самый сложный переход был на о. Гернси во время празднования юбилея королевы, и он признает, что был рад снова ступить на твердую землю, после того как всю дорогу из Пула ему пришлось пробиваться через 6-балльный шторм вместе с целой флотилией небольших лодок, пристроившихся ему в кильватер. Впрочем, на обратном пути с попутной волной Энди уже был уверен, что его лодка вполне способна на такие испытания.

ВЕРДИКТ

Покупка Princess 56 Mk2 сегодня может обернуться выгодной сделкой: продолжающийся финансовый кризис иногда выдает приятные побочные эффекты. Эта модель была выпущена во времена, когда верфь Princess уже достигла серьезных успехов в дизайне и качестве, и сейчас ее возраст таков,

КОНКУРЕНТЫ

Sunseeker Manhattan 56

Модель следующего поколения с более свежим дизайном. Максимальная скорость 32 узла, похожая 3-каютная планировка. Стоимость £ 300 000 – 450 000



Fairline Squadron 56

Модель постарше, но строилась «на века». Высокая мореходность, двигатели MAN по 800 л.с., масса практических деталей. Стоимость £ 170 000 – 250 000



Sealine T51

При меньших размерах обладает такой же вместимостью, планировкой и динамическими характеристиками. Выпуск модели начался в 1995 г. Стоимость £ 200 000 – 300 000



что цена на вторичном рынке в разы привлекательнее, чем на новые Princess. Однако, несмотря на тот же возраст, уровень инженерной проработки и отделки соответствует тому, чего мы вправе от Princess ожидать. Внешний дизайн Princess 56 еще не выглядит устаревшим, а что касается слегка старомодных интерьеров, то для обновления салона много денег не потребуется. Двигатели большого объема надежны и не настолько прожорливы, как многие опасаются, да и стояночные места для крупных яхт подешевели — еще один аргумент в пользу покупки лодки постарше и побольше. Если вам нужен «дом на воде» с отличными мореходными качествами, готовый перемещаться, куда вы только захотите, подумайте об этой модели. Стартовая цена от £ 250 000 — хорошее предложение за такую стильную, но при этом практичную лодку. МВУ

СВОБОДНЫЙ РЫНОК



Год постройки: 2000

Цена: £ 280 000

Место базирования: Кадис

2 × Volvo TAMD122P (610 л.с.)

Тендер, льдогенератор, спутниковое ТВ, электроника Raymarine.

www.marinamarbella.net



Год постройки: 1997

Цена: £ 285 000

Место базирования: Саутгемптон

2 × Volvo TAMD122P/EDC (610 л.с.)

1200 моточасов, носовая/кормовая подрульки, обогреватель Eberspacher.

www.solentmotoryachts.com



Год постройки: 1999

Цена: £ 260 000

Место базирования: Германия

2 × Volvo TAMD122P (610 л.с.)

Интерьер — вишня, носовая/кормовая подрульки.

www.southamptonwaters.co.uk

VOLVO PENTA ОТЛИЧАЕТСЯ

К НОВОМУ СЕЗОНУ УДОБНЫЕ «КНОПКИ» ПО СПЕЦИАЛЬНОЙ ЦЕНЕ!



Режим управления одной рукояткой

Позволяет управлять одной рукояткой двумя моторами сразу. При включении функции рукоятка, которая повернута первой становится главной.

Круиз-контроль

Плавное изменение оборотов двигателя нажатием кнопок +/-



Автоматическое управление тримом колонки

Автоматически управляет положением колонки при разгоне катера. Уменьшает время выхода на глиссирование, экономит топливо. Заданные по умолчанию значения могут быть отрегулированы под конкретный катер.

Бортовой компьютер

Программа выводит на дисплей мгновенный и средний расход топлива, расстояние до пустого бака и т.п.



**ОБРАТИТЕСЬ К ДИЛЕРУ
VOLVO PENTA
ДЛЯ АКТИВАЦИИ
ФУНКЦИЙ!
ПРЕДЛОЖЕНИЕ
ДЕЙСТВУЕТ ВСЬ
СЕЗОН ПО 30 СЕНТЯБРЯ
2013.**

-50%

НАИМЕНОВАНИЕ	Спец. розничная цена позиции, руб. с НДС	IPS	Дизель с редуктором		Двигатель с колонкой Aquamatic		
		Сдвоенная установка*	Сдвоенная установка*	Одиночная установка	Сдвоенная установка*	Одиночная установка	Одиночная установка
Бортовой компьютер	12,508	.	.	.	.	.	.
Круиз контроль	14,160	.	.	.	.	.	.
Режим управления одной рукояткой	14,160	.	.	.	.	.	.
Автоматическое управление тримом колонки	11,104	.	.	.	.	.	.
Режим буксировки воднолыжника	17,700	.	.	.	.	.	.
Цена комплекта, руб с НДС		60,027	60,027	41,902	78,789	60,345	86,482
Специальная цена комплекта, руб с НДС		29,500	29,500	20,060	41,300	29,500	41,300

* Цена комплекта софта указана на один двигатель, не включает стоимость работ.
Данное предложение не является публичной офертой.

**VOLVO
PENTA**
www.volvopenta.ru



С НАМИ ЛЕГКО

ДОМУМОРЯ

Лучшая недвижимость на берегу



«Венеция» эпохи Возрождения

С началом навигации не упустите возможность полюбоваться с воды новой достопримечательностью Крестовского острова — ракурс поистине великолепный.

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. На престижном международном конкурсе Urban Awards 2012 «Венеция» была названа «Жилым комплексом года» в сегменте «Элит».

ОБЯНИЕ 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

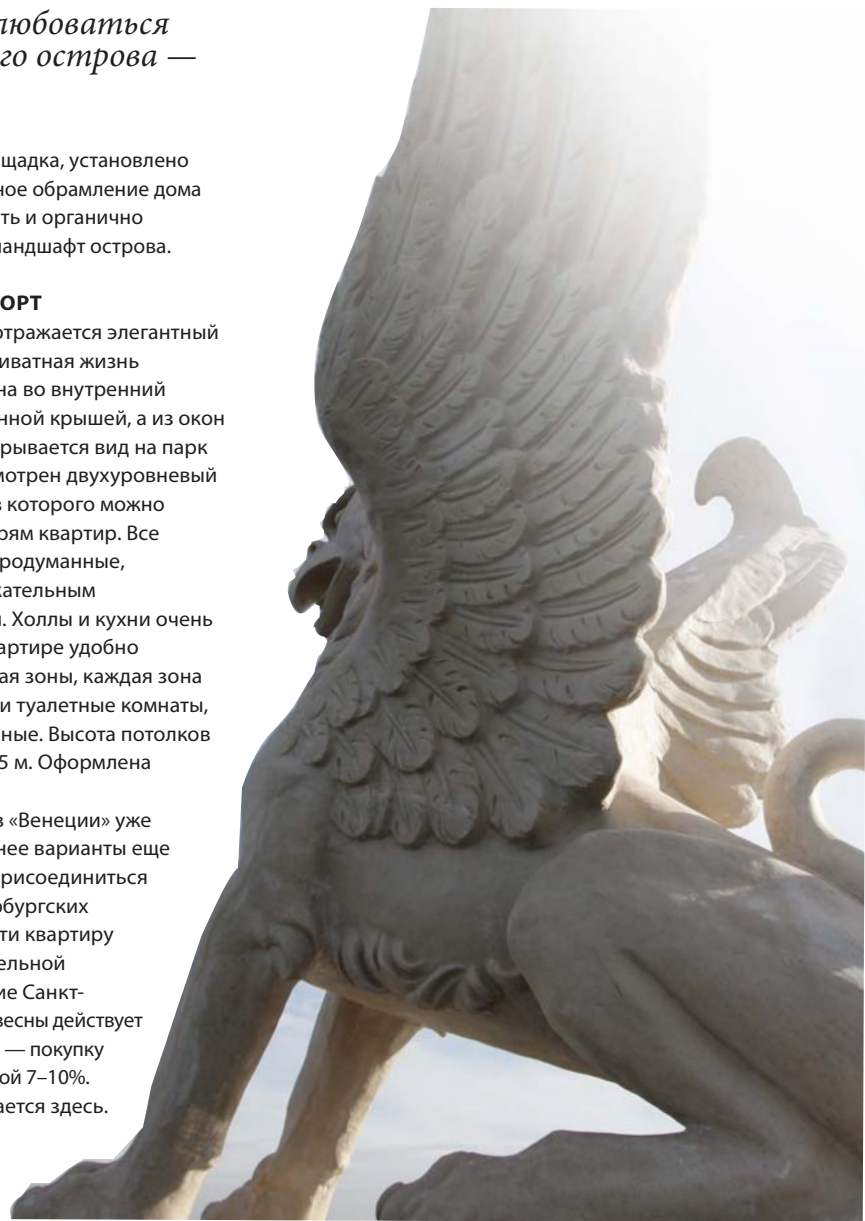
Петербургская «Венеция» расположена на собственном просторном участке, который включает зеленый сквер. При строительстве в сквере были сохранены все деревья, в настоящее время выполняется дополнительное благоустройство и озеленение сквера;

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. В каждой квартире удобно выделены гостевая и жилая 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 от строительной корпорации «Возрождение Санкт-Петербурга». С середины весны действует специальное предложение — покупку можно совершить со скидкой 7–10%. Северная Венеция начинается здесь.

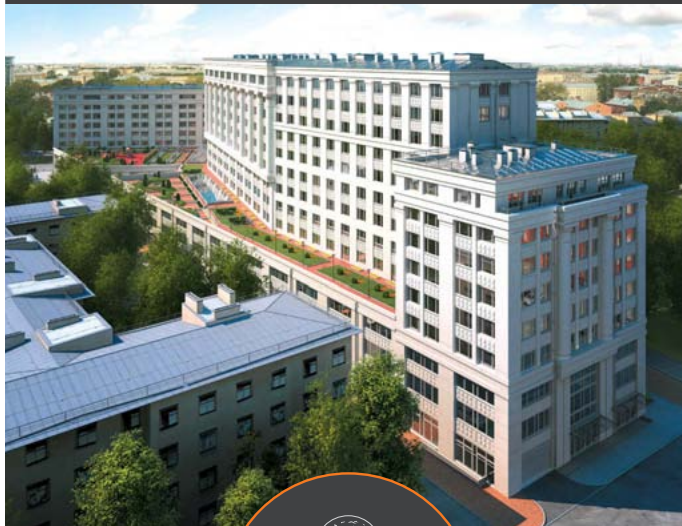


ДОМ НА СВЕРДЛОВСКОЙ НАБЕРЕЖНОЙ



ЧЕТЫРЕ ГОРИЗОНТА
ДОМ НА СВЕРДЛОВСКОЙ НАБЕРЕЖНОЙ

НОВГОРОДСКАЯ УЛ., 23



АЛЕКСАНДРИЯ
ЭЛИТНЫЙ ЖИЛОЙ КОМПЛЕКС

Дом построен

Жизнь
в стиле
RBI

УЛ. БОЛЬШАЯ ПОСАДСКАЯ, 12



Собрание

ДОМ БЛАГОРОДНЫХ СЕМЕЙСТВ
Большая Посадская, 12

УЛ. САВУШКИНА, 7



Новелла
Дом на Черной речке

В доме 54 квартиры

RBI
The art of real estate

Тел: (812) 320 7676 rbi.ru

20 лет работы, 58 построенных домов
ХОЛДИНГ RBI
основан в 1993 г.



ENIGMA



Катер прогулочный Enigma 460 BR

Не экономьте на эмоциях! Представляем катера Enigma 460 с выдающимися характеристиками ускорения и комфорта. Мы продумали за Вас все до последней мелочи отдыха и безупречно исполнили.

Enigma 460 — привыкаем к лучшему!

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ:

- максимальная грузоподъемность 500 кг
- максимальная пассажировместимость 5 чел
- сухая масса катера 320 кг
- длина 4,6 м
- ширина 2,0 м
- высота борта на миделе от 0,6 м
- осадка на миделе 0,3 м
- килеватость на транце 23 градуса

При своем небольшом размере (4,6) катер обладает просторной и вместительной палубой со свободным проходом на нос. Планировка включает в себя глубокий V-образный кормовой диван, места для загара, пост управления с местом для пассажира, множество просторных мест хранения.

Как и все катера ENIGMA, BR отличается тонким мастерством в отделке: нежная обивка внутренних сторон бортов, кресел и диванов; подушки, которые кладутся на носу катера, чтобы получилось единое место для загорания. Шикарная обивка сидений ручной работы входит в базовую стоимость катера.

Уникальный общий мягкий образ создается за счет асимметрии дизайна внутренней компоновки, плавности переходящих линий, создающих целостность используемого пространства. Дополняет вид серебристая хромированная эмблема ENIGMA на корпусе, а завершают стильные вышитые товарные знаки Верфи.

Прочный, надежный, готовый к большой воде Enigma 460 BR при максимально мощном двигателе способен развивать высокие скорости, что

в сочетании с прекрасными ходовыми качествами позволяет пилоту и пассажирам чувствовать себя в полной безопасности. Лодка отличается выдающимися характеристиками ускорения благодаря забортному двигателю мощностью 90 л.с., при этом катер легкий в управлении, Вы сможете мягко и точно войти в поворот любой сложности.

Вместительный (100 л) бак из нержавеющей стали позволит Вам путешествовать на далекие расстояния, не заботясь о том, что Вам нужно дозаправиться.

Верфь предлагает обширный список дополнительного оборудования. Можно выбрать не только цвет корпуса, обивки, но и установить multifunctional навес, стерео систему; оборудовать катер для буксировки воднолыжника. Возможно создание внешней графики или аэрографии на корпусе.

Открытый, гостеприимный Enigma 460 BR — это возможность выйти на воду, чтобы прогуляться с ветерком, искупаться, позагорать, покататься на водных лыжах, порыбачить — и все это на той же лодке в тот же день.

Судостроительная верфь ООО "ЭНИГМА"

141703, г. Долгопрудный, ул. Якова Гунина, д. 1 "ХМСЗ", "Московский Яхтенный Порт".

Тел.: +7 (495/964) 649-49-48, +7 (916) 611-51-52

office@enigmaboat.ru www.enigmaboat.ru



МЫ УСТАНАВЛИВАЕМ СТАНДАРТЫ



www.grizzly-marine.ru

Санкт-Петербург: Октябрьская набережная, д. 15;
пр-т Энгельса, д. 33, ТМ «Светлановский».

Москва, Сколковское шоссе, д 31, ТК «Спорт-Хит».

7 (812) 955-49-54 +7 (812) 407-74-45

необходимый аксессуар для каждой яхты

- Техническое обслуживание лодки и использование в аварийных случаях
- Осмотр подводной части судна
- Техническое обслуживание швартовного оборудования
- Обучение дайверов
- Подводная охота, ловля рыбы и раков



РЕКЛАМА

Freediver

- Погружение для знакомства с подводным миром курорта
- Погружение для проведения научных и исследовательских работ
- Техническое обслуживание бассейнов
- Извлечение ценных предметов из-под воды
- Погружение под воду людей с ограниченными способностями



Автономная поплавковая модель

Размеры: $\varnothing$ 33 см / высота 22 см
Вес (с аккумулятором): 12,5 кг
Время работы: 45-60 мин
Питание: 12V, 16 - 18 А



+

Комплект ныряльщика

Шланг 10 м
Регулятор
Пояс
Вес: 4 кг



Модель для установки на борту

Размеры: 35 x 25 x 15 см
Вес: 6 кг
Питание: 12V, 16 - 18 А

«Freediver - это яхтенный аксессуар, без которого мне теперь не обойтись. Он должен входить в стандартное оборудование для любой лодки», - Бобби Шенк, известный кругосветный мореплаватель, легенда парусного спорта.

www.freediver.su +7 (495) 99-808-66

Приглашаем к сотрудничеству региональных дилеров



МЕТАЛСЕРВИС

www.metal servis.ru

Заправочные станции для яхт и катеров



ЗАО "МеталСервис", Россия, 630126, г. Новосибирск, ул. Ключ-Камышенское плато, 28
тел./факс: +7 (383) 344-98-49, metal servis@mail.ru, www.metal servis.ru



290 Fly	от € 124 119	350 Ht	от € 188 338	390 Ht	от € 251 087	445 Ht	от € 306 018	700 Raptor	от € 1 402 650
325 Open/Ht	от € 134 892	380 Fly	от € 254 731	430 Ht/Skydeck	от € 306 018	550 Fly	от € 662 850	700 Skydeck	от € 1 424 250
340 Fly	от € 195 264	385 Open/Ht	от € 211 127	420 Fly	от € 309 312	640 Fly	от € 1 281 150	780 Crystal	от € 2 358 450



www.galeon-russia.ru

APREAMARE 38 Comfort

Растаможена в России. Ежегодное ТО и стоянка в Финляндии.
Один хозяин. Навигация. Эхолот.

Цена: **10 200 000 рублей**



Год: **2007**
Длина: **11.4 м**
Ширина: **3.45 м**
Осадка: **1.05 м**
Водоизмещение: **7000 кг**
Вместимость: **10 чел**
Двигатель: **Volvo Penta**
2x370 л/с
Моточасов: **300**
Максимальная скорость: **30 узлов**
Круизная скорость: **26 узлов**
Кают: **2**
Спальных мест: **4**
Количество галюнов: **1**
Объем топливного бака: **750 л**
Объем бака для воды: **230 л**



Контактный
телефон

+7 (911) 256 0011

AVENTO

Сделано в Германии



АМОРТИЗИРОВАННЫЕ КРЕСЛА ДЛЯ КАТЕРОВ ОТ МИРОВОГО ЛИДЕРА

- > сокращение вибраций на 50%
- > индивидуальный подбор цвета
- > более 50 лет опыта в производстве кресел



Авторизованный дистрибьютор и сервисный центр Grammer в России

ЭДЕЛЬВЕЙС

Grammer.russia@gmail.com +7 (812) 372 - 52 - 85
www.grammer.com




TRIDENT®
/ aluminium boats

SOLO 900



720 INDIGO



PITON 900



620 CT



WWW.TRIDENTBOATS.RU

Санкт-Петербург г.Ломоносов Транспортный переулок, 9

(812) 423-32-23, 423-42-24





Sea Ray 305

Длина катера 10,15 метра, год выпуска 2011, hardtop, наработка-30 моточасов, черный борт, видео и аудиосистема, 2 душа, микроволновая печь, газовая плита-гриль, 2 холодильника, подруливающее устройство для удобной швартовки, кокпит с отоплением состояние идеальное, двигатели 2x4,3 MerCruiser.

Цена: 180 000 евро.

Телефон +79037991014.



Z58

Windy 58 Zephyros

Windy — качество, достойное избранных!

900 000 Евро

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

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!

Моя 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

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).



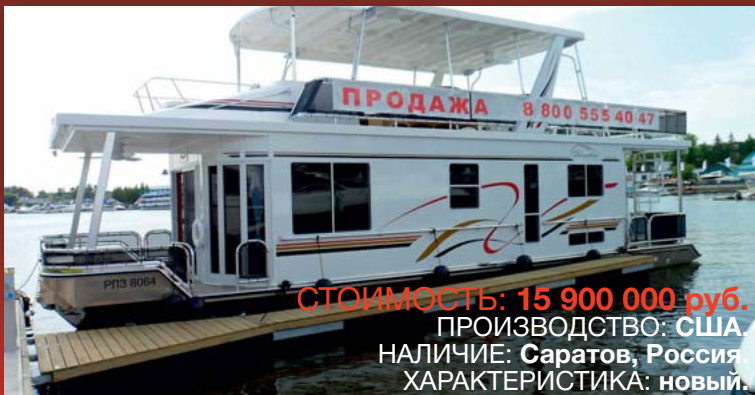
ПО ВОПРОСАМ ПРИОБРЕТЕНИЯ ИЛИ ЧАРТЕРА:

Оксана Зотова

офис: +90 (252) 316-9556, факс: +90 (252) 316-9557,

моб.: +90 (541) 340-1340, e-mail: oksana@bluepointyachting.com





СТОИМОСТЬ: 15 900 000 руб.
ПРОИЗВОДСТВО: США.
НАЛИЧИЕ: Саратов, Россия.
ХАРАКТЕРИСТИКА: новый.

Ширина судна: **4,57 м.** Длина судна: **15,54 м.** Запас топлива для судна: **756 л.** Запас питьевой воды: **756 л.** Объем накопительного бака: **378 л.** Число спальных мест: **6+2.** Двигатель: **1 x Yanmar (дизельный), объем 2,0 л., мощность 180 л.с., колонка Bravo II.** Генератор: **Kohler (дизельный), мощность 17,5 кВт, 1 фаза, звукоизоляция.** Подруливающее устройство: **2 шт — в носовой и кормовой части с пультом д/у**

Речная яхта для комфортного путешествия с семьей: просторный флайбридж с хардтопом, барная стойка, водная горка, 2 поста управления, двухместная мастер-каюта, двухместная гостевая каюта, двухъярусная детская, ванная комната (душевая кабина + галлюн), камбуз полностью укомплектован бытовой техникой, комплект мебели в гостиной, кондиционер (тепло-холод), якорь в носовой части с лебедкой и управлением на нижнем посту, 2 подруливающих устройства, водонагреватель, автономное и береговое электропитание, комплект навигационного оборудования.

СТОИМОСТЬ: 21 000 000 руб.
ПРОИЗВОДСТВО: США.
НАЛИЧИЕ: Саратов, Россия.
ХАРАКТЕРИСТИКА: новый.



Ширина судна: **5,49 м.** Длина судна: **27,74 м.** Запас топлива для судна: **1890 л.** Запас топлива для гидроцикла: **242 л.** Запас питьевой воды: **1512 л.** Объем накопительного бака: **1134 л.** Число спальных мест: **8+2** Двигатель: **2 x Cummins QSD (дизельный), объем 4,2 л., мощность по 270 л.с., колонки Bravo II.** Генератор: **Onan (дизельный), мощность 22,5 кВт, 1 фаза, звукоизоляция.** Инвертор: **4000 Вт**

Роскошная речная яхта для ценителей отдыха с комфортом: просторный флайбридж с хардтопом, барная стойка, водная горка, джакузи, встроенный гриль, 2 поста управления, качели в носовой части, двухместная мастер-каюта, 3 двухместных гостевых каюты, 2 ванные комнаты (душевая кабина+галлюн), камбуз полностью укомплектован бытовой техникой, лифт для еды, кондиционер (тепло-холод), дополнительный галлюн на корме, 2 якоря с лебедками и управлением на обоих постах, 2 подруливающих устройства, автономное и береговое электропитание, комплект навигационного оборудования.

СТОИМОСТЬ: 13 500 000 руб.
ПРОИЗВОДСТВО: Россия.
НАЛИЧИЕ: Саратов, Россия.
ХАРАКТЕРИСТИКА: новый.



Ширина судна: **3,68 м.** Длина судна: **10,72 м.** Запас топлива для судна: **480 л. (бензин) + 480 л. (ДТ).** Запас питьевой воды: **500 л.** Объем накопительного бака: **500 л.** Число спальных мест: **4+2.** Двигатель: **2 x Yamaha (бензиновый, подвесной) мощностью по 70 л.с. + комплект приборов (тахометр, указатель давления масла, указатель температуры двигателя, указатель положения руля)** Генератор: **Sole Diesel (дизельный) мощностью 6,6 кВт, 1 фаза, звукоизоляция**

Все для комфортного путешествия по внутренним водам: флайбридж с хардтопом, водная горка, 2 поста управления, двухместная мастер-каюта, двухместная гостевая каюта, диван со столиком, трансформирующийся в двухместную кровать, камбуз полностью укомплектован бытовой техникой, ванная комната (душевая кабина + галлюн), европейский дизайн интерьера, кондиционер (тепло-холод), водонагреватель, якорь в носовой части с лебедкой, автономное и береговое электропитание, комплект навигационного оборудования.

Ширина судна: **5,49 м.** Длина судна: **22,86 м.** Запас топлива для судна: **756 л.** Запас топлива для гидроцикла: **378 л.** Запас питьевой воды: **2268 л.** Объем накопительного бака: **378 л.** Вес судна: **25000 кг.** Число спальных мест: **8 + 2.** Двигатель: **2 x MerCruiser, объем 5,0 л. MPI, мощность по 260 л.с., колонки Bravo II** Генератор: **WESTERBEKE, мощность 22,5 кВт, сниженный уровень выброса углекислого газа** Инвертор: **мощность 3000 Вт**

Комфортабельная речная яхта с полным комплектом опций: просторный флайбридж с хардтопом, барная стойка, водная горка, джакузи, гриль, 2 поста управления, двухместная мастер-каюта, 3 двухместных гостевых каюты, 2 ванные комнаты (душевая кабина+галлюн), камбуз полностью укомплектован бытовой техникой, кондиционер (тепло-холод), тент на носовую часть, дополнительный галлюн на корме, 2 якоря с лебедками и управлением на обоих постах, слип для гидроцикла с лебедкой, 2 подруливающих устройства, автономное и береговое электропитание, комплект навигационного оборудования.



СТОИМОСТЬ: 37 400 000 руб.
ПРОИЗВОДСТВО: США.
НАЛИЧИЕ: Саратов, Россия.
ХАРАКТЕРИСТИКА: новый.

Ширина судна: **4,57 м.** Длина судна: **15,54 м.** Запас топлива для судна: **960 л.** Запас питьевой воды: **1000 л.** Объем накопительного бака: **500 л.** Число спальных мест: **4+2.** Двигатель: **2 x MerCruiser (бензиновый), объем 3,0, MPI, мощностью по 135 л.с., колонка Alpha I + комплект приборов (тахометр, указатель давления масла, указатель температуры двигателя, указатель положения руля).** Генератор: **Westerbeke (бензиновый), мощность 18 кВт, 1 фаза, звукоизоляция**

Речная яхта для комфортного отдыха на воде: просторный флайбридж с хардтопом, барная стойка, водная горка, 2 поста управления, двухместная мастер-каюта, двухместная гостевая каюта, сауна из липы и абаша, камбуз полностью укомплектован бытовой техникой, ванная комната (душевая кабина + галлюн), ТВ с лифтом, интерьер в европейском стиле, кондиционер (тепло-холод), якорь в носовой части с лебедкой и управлением на нижнем посту, 2 подруливающих устройства, автономное и береговое электропитание, комплект навигационного оборудования.



СТОИМОСТЬ: 7 600 000 руб.
ПРОИЗВОДСТВО: РОССИЯ.
НАЛИЧИЕ: Саратов, Россия.
ХАРАКТЕРИСТИКА: новый.

Контактный телефон: +7 937 225 80 74 Юрий
+ 7 962 622 32 60 Алексей

БРОКЕРАЖНЫЕ ЯХТЫ ИЗ ГОЛЛАНДИИ

ОТ КОМПАНИИ «ADVENTOR YACHTS»



DOGGERSBANK OFFSHORE 66

2002 г.в. Цена: € 1 575 000

Экспедиционное судно в великолепной комплектации для дальних походов, включая кругосветный!

Категория мореходности Евросоюза — «А Ocean» неограниченный район плавания. Круглоскульные обводы корпуса. Запас хода 3000 морских миль. Просторный флайбридж со вторым постом управления и кран-балкой для тендера. Тендер Yam 330 S + мотор Yamaha. Климат контроль.

Размерения: 20,05 x 5,65 x 1,85 м Водоизмещение 72 т Двиг-ли: 2 x MAN/250 л.с. Diesel

Скорость 10 узлов Топливные баки 10 000 л Стабилизаторы Sea Rocq

Баки пресной воды 2 500 л Баки черных вод 500+500 л

Материал корпуса сталь Материал надстройки алюминий Материал палубы сталь/тик

Центральная система отопления (котел Kabola) Носовое подрул. устройство — гидравлика Кормовое подрул. устройство — гидравлика
Электросеть 12/24/230 вольт Генератор Vesterbeke 25 Квт Зарядка батарей Mastervolt 74 Ah Инвертор Mastervolt 5.000 W
Интерьер тик Каюты 3 Спальные места 6 Туалеты 3 Отдельные душевые 2 (в кормовой каюте — полноценная ванна)

Комплект профессионального навигационного оборудования: картплоттер, 2 радиостанции, 2 радара, автопилот, эхолот, указатель ветра и т.д.

Камбуз: плита, микроволновая печь, 2 холодильника, морозильная камера, стиральная и посудомоечная машины и т.д.

ELLING E4 ULTIMATE

2009 г.в. Цена: € 650 000. Новая цена € 590 000

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 «Avon» с мощным водометным двигателем. Компрессор для легкого водолазного 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., видеокamera 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. Нарботка: 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.

Есть в наличии такая же яхта Elling E4 Ultimate 2010 г.в. в очень хорошей комплектации, с наработкой двигателя ок. 500 часов, Эпод оффшорным флагом, за € 498 000 (подробная информация и фото — на сайте www.elling-yachting.ru, раздел «Брокераж из NL»).



СТАЛЬНАЯ ЯХТА. ПРОИЗВОДСТВО ГЕРМАНИЯ.

1992 г.в. Цена: 5,6 млн. руб.

Растаможена. Регистрация ГИМС. Стоит на Черном море под российским флагом. Добротная лодка. В хорошем, для своего возраста, состоянии по разумной цене. Проведена большая реновация (подробнее по запросу).

- длина 14,8 м, ширина 4,45 м, высота борта 3,3 м, водоизмещения 28 т, осадка 1,5 м;
- район плавания МП ВВП. Двигатели IVECO aifo, мощность 2 x 450 л.с. Нарботка: левый 1663 м/ч, правый 1684 м/ч. Редуктора производство Италия ZF;
- скорость круизная 9 узлов, скорость максимальная 11 узлов;
- емкость баков: топливо 2,400 литра, вода 600 литров, фекальные цистерны 160 литров, серые воды 200 литров;
- толщина стали: днище 6мм; борта 4 мм; палуба 4 мм;
- генератор COELMO (Италия) 9,7 кв., наработка 250м/ч;
- навигационное оборудование: эхолот, указатель ветра Raymarine, лог Raymarine, картплоттер SHIPMATE RS2400, радар Raytheon R21X, 2 укв радиостанции
- шпиль якорный 1.400w 24 v Quick (Италия) цепь 10мм 50метров оцинковка якорь 25 кг плуг.
- носовое подруливающие устройство 12kw 24v Quick (Италия)



Надувная лодка с мотором. Салоны — 2 (основной + при камбузе со столом и диваном). 2 каюты, камбуз, 2 туалета, 3 душа, телевизор. Плита с духовкой. Микроволновая печь. 2 холодильника. Морозильная камера. Два поста управления. Сплит система.

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...



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: ок. 1,6 л/милю - на 9 узлах, 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

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



WORLDMARINE

yachts — ships — jets

+7 967 283 73 20 • +7 812 969 55 97
www.worldmarine.ru • office@worldmarine.ru



MONDO MARINE 41M, 2009

~~11.500.000€~~ **8.900.000€**

Длина: 41,1 м
Ширина: 8,48 м
Осадка: 2,2 м
Кают: 6
Двигатель: 2х MTU 12V396TE94
Скорость: 17-19 уз

Роскошная полуводоизмещающая четырехпалубная яхта с корпусом из алюминия.

Дальность хода - 3 тыс. морских миль.
Во внутренней отделке преобладает натуральное дерево и кожа, мрамор, мозаика. 400 м/ч



FAIRLINE SQUADRON 68, 2007

~~1.100.000€~~ **960.000€**

Длина: 20,9 м
Ширина: 5,4 м
Осадка: 1,44 м
Кают: 4+crew
Двигатель: 2 х Man 1360 л.с.
Скорость: 17-19 уз

400 м/ч, в отличном состоянии.
Продается вместе с тендером Williams 325, двумя Seabob Cayago F7.
На яхте - гараж для водного мотоцикла.



MAJESTY 125, 2010

~~8.300.000€~~ **7.500.000€**

Длина: 38,4 м
Ширина: 7,55 м
Осадка: 2 м
Кают: 5+4 crew
Двигатель: 2 х MTU 1790 л.с.
Скорость: 20-23 уз

Тридек-яхта с джакузи и множеством зон для отдыха.
Частные апартаменты владельца оформлены в изысканном стиле.
Яхта может сдаваться в чартер.



FERRETTI 690 ALTURA, 2007

~~990.000€~~ **860.000€**

Длина: 21 м
Ширина: 5,5 м
Осадка: 1,73 м
Кают: 3+crew
Двигатель: 2 х MTU 1360 л.с.
Скорость: 29-33 уз

Несмотря на год постройки, состояние новой лодки.
Всего 400 моточасов.
Самая низкая цена на рынке.



PRINCESS 21M, 2008

~~1.350.000€~~ **1.180.000€**

Длина: 21,56 м
Ширина: 5,55 м
Осадка: 1,57 м
Кают: 5
Двигатель: 2 х Man 1360 л.с.
Скорость: 31-35 уз

Состояние новой лодки.
Всего 130 моточасов!
Полная комплектация.



SUNSEEKER 47 PORTOFINO, 2008

~~370.000€~~ **265.000€**

Длина: 14,95 м
Ширина: 4,3 м
Осадка: 1,2 м
Кают: 3
Двигатель: 2х CAT 565 л.с.
Скорость: 22-34 уз

В отличном состоянии.
В срочной продаже в связи с покупкой владельцем новой яхты.



FAIRLINE SQUADRON 70, 2009

~~1.450.000€~~ **1.180.000€**

Длина: 22,18 м
Ширина: 5,4 м
Осадка: 1,44 м
Кают: 4+crew
Двигатель: 2 х Man 1360 л.с.
Скорость: 31-35 уз

Яхта в очень богатой комплектации.
В отличном состоянии.
4-каютная версия, большое число custom-особенностей на яхте.
350 м/ч.

ДОМ ПОД ПЕТЕРБУРГОМ - ПРОДАЖА ИЛИ ОБМЕН НА ЯХТУ



8.000.000\$

4-этажный дом по спецпроекту, включая СПА комплекс с бассейнами, баней, спортивным залом, гостевыми, бильярдной и теннисной комнатами, гаражом на три авто, каминным залом, кабинетом и жилыми помещениями.

Под Петербургом на первой линии Лемболовского озера.

Продажа или обмен на большую яхту.

+7905 221 8779

*Innovation.
Design.
Quality.*

€2500-000
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

Аренда
€ 40 000
в неделю



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 СОВЕРШЕНСТВЕ



ТОЛЬКО У НАС В СОЧЕТАНИИ:

Закрытый пост управления
Широкие боковые проходы
Боковые сдвижные двери
Большая автономность
VIP отделка салона

Модельный ряд: 21' 23' 25' 26' 28' 32' 33' ^{NEW!} 35'



AQUADOR 25 Ce



AQUADOR 28 C



AQUADOR 35 C

Мореходные качества, категория B Offshore, классическая корабельная архитектура делают катера Aquador лучшими в своем классе

Официальный дистрибьютор в России и странах СНГ



Санкт-Петербург, тел.: (901) 315-4578,
(911) 743-4181, (911) 700-4966,
факс (812) 421-1225

Киев, тел./факс: +38 044 581
2713, +38 050 169 5088

www.aquadorboats.fi, www.htmarine.ru,
htmarine@mail.ru

**CHAPARRAL****в Москве****310 Signature****8 500 000 руб.****в Москве****225 SSI****3 340 000 руб.****Июнь 2013 г.****224 Xtreme****139 824 \$**

Длина, м: 9,45 Топливо, л: 473
 Ширина, м: 3,05 Спальных мест: 6
 Двигатель: Twin Mercury 5,0
 MPI DTS B3 (260 л.с.)

Длина, м: 6,86 Топливо, л: 212
 Ширина, м: 2,59 Вместимость: 10 чел.
 Двигатель: Mercury 5,0 MPI
 Alpha (260 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.)



ГРУППА КОМПАНИЙ
АДМИРАЛ



Эксклюзивный дистрибьютор на территории России
www.admiral-group.ru (495) 925-77-06 www.shopmarine.ru



KINGFISHER
 HARBECRAFT

CROWNLINE

в Риге**370 AFT Cabin Cruiser****270 000 €****в Москве****2025 Freedom HT****2 422 000 руб.****в Москве****264 CR****5 980 000 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: 6,12 Сухой вес: 839 кг
 Ширина, м: 2,45 Топливо, л: 170
 Под подвесной двигатель
 (максимально 250 л.с.)

Длина, м: 8,13 Вместимость: 7 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)
Готовность январь 2014
Длина 18,68 м

Ширина 4,87 м
Осадка 1,57 м
Двигатели Volvo Penta Diesel D13 (2x900 л.с.)



T50

Спецпредложение

Местонахождение верфь (Англия)
Готовность 2013
Длина 15,41 м

Ширина 4,61 м
Осадка 1,31 м
Двигатели Volvo Diesel D9 575i (2x575 л.с.)



F490

464 400 фунтов стерлингов

Местонахождение верфь (Англия)
Готовность январь 2014
Длина 15,44 м

Ширина 4,48 м
Осадка 1,25 м
Двигатели CMD QSB 5,9 (2x480 л.с.) – Zeus Pod Drive



C490

Спецпредложение

Местонахождение верфь (Англия)
Готовность январь 2014
Длина 15,44 м

Ширина 4,48 м
Осадка 1,10 м
Двигатели Volvo Penta IPS600 (2x435 лс)



S450

295 800 фунтов стерлингов

Местонахождение верфь (Англия)
Готовность в наличии
Длина 13,90 м

Ширина 4,48 м
Осадка 0,98 м
Двигатели Volvo Penta D6 (2x330 л.с.) – Duoprop Sterndrive



F450

цена по запросу

Местонахождение Москва
Готовность в наличии
Длина 13,90 м

Ширина 4,48 м
Осадка 1,30 м
Двигатели ... Volvo Penta IPS 600 (2x435 л.с.) – Pod Drive



S380

цена по запросу

Местонахождение Москва
Готовность в наличии
Длина 11,83 м

Ширина 3,77 м
Осадка 0,93 м
Двигатели Volvo Penta Diesel D4 (2x260 л.с.) – Duoprop Sterndrive



F380

Спецпредложение

Местонахождение верфь (Англия)
Год январь 2014
Длина 11,56 м

Ширина 3,77 м
Осадка 0,95 м
Двигатели Volvo Penta Diesel D4 (2x260 л.с.) или Volvo Penta Diesel D6 (2x330 л.с.)



+7 495 741 00 03
www.sealine-yachts.ru



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



Fairline Squadron 74

Год постройки 2002 Длина 22,68 м Ширина 5,69 м
Осадка 1,61 м Двигатели 2 x MTU 12V 2000 M91
Место стоянки Санкт-Петербург Цена € 900'000



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 € 440 '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



Delta 40 new

Год постройки 2013 Длина 13.1 м Ширина 3.6 м
Двигатель 2 x Volvo Penta D6 /330/ DPH
Место стоянки Стокгольм Цена € 438'000 (цена на верфи),
€ 597.000 (цена в Санкт-Петербурге)



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 57'

Год постройки 2010 Длина 17.8 м Ширина 5.0 м
Двигатель 140 л.с.
Место стоянки Алтея, Испания Цена € 400'000

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



IMPERIAL



* Стоимость чартера в неделю (MYBA).

Ermanno Palace, 27 boulevard Alber 1er, Monaco
www.imperial-yachts.com · charter@imperial-yachts.com

МОHAKO +377 97 98 38 80
 МОСКВА +7 985 997 73 00

Princess 95MY (ref. 019), 2010

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	Стоимость	2.998.000 GBP
Спальных мест	10 + 6		

Яхта находится во Франции.

Sunseeker Predator 72 (ref.008), 2008

Длина	22.26 м	Двигатель	MAN V12 CRM
Ширина	5.4 м	Мощность	2 x 1550 л.с.
Осадка	1.65 м	Наработка	260 м/ч
Каюты	3 + 1	Стоимость	1.700.000 EUR
Спальных мест	6 + 2		

Яхта в отличном состоянии. Растаможена. Находится в РФ.

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.

Princess 85MY (ref.012), 2009

Длина	25.93 м	Двигатель	MTU 12V2000 M93
Ширина	6.3 м	Мощность	2 x 1800 л.с.
Осадка	1.65 м	Наработка	2000 м/ч
Каюты	6	Стоимость	3.500.000 EUR
Спальных мест	11		

Яхта находится в Москве. Регистрация ГИМС

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	1.565.000 GBP
Спальных мест	10		

Яхта растаможена. Находится в Москве.

Princess 60 (ref. 060), 2013

Длина	18.61 м	Двигатель	Volvo D13-900
Ширина	4.83 м	Мощность	2 x 900 л.с.
Осадка	1.27 м	Наработка	0 м/ч
Каюты	3 + 1	Стоимость	1.680.000 GBP
Спальных мест	6 + 2		

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 72MY (ref. 093), 2013

Длина	22.35 м	Двигатель	Caterpillar C32 Acert
Ширина	5.49 м	Мощность	2 x 1622 л.с.
Осадка	1.68 м	Наработка	0 м/ч
Каюты	4 + 1	Стоимость	2.192.403 GBP
Спальных мест	8 + 2		

Яхта новая. Находится в Англии.

Ferretti 500, 2011

Длина	15.11 м	Двигатель	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.

Riva Aquariva, 2010

Длина	10.07 м	Двигатель	Yanmar 6LY3
Ширина	2.8 м	Мощность	2 x 380 л.с.
Осадка	0.92 м	Наработка	70 м/ч
Каюты	1	Стоимость	400.000 EUR
Спальных мест	2		

Яхта в отличном состоянии. Находится в Венеции.

Fairline Phantom 40, 2004

Длина	12.6 м	Двигатель	Volvo Penta D6
Ширина	3.95 м	Мощность	2 x 370 л.с.
Осадка	0.97 м	Наработка	430 м.ч.
Каюты	2	Стоимость	13.300.000 RUB
Спальных мест	4 + 1		

Яхта в отличном состоянии. Растаможена. Находится в Москве.

Princess 57 (ref. 019), 2004

Длина	17.68 м	Двигатель	Volvo D12
Ширина	4.83 м	Мощность	2 x 775 л.с.
Осадка	1.27 м	Наработка	2500 м/ч
Каюты	3 + 1	Стоимость	790.000 USD
Спальных мест	6 + 1		

Яхта растаможена. Находится в Москве.

Princess 42 (ref. 400), 2012

Длина	13.48 м	Двигатель	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. Растаможена. ГИМС. Находится в Москве.

N NORDMARINE

BROKERAGE

КОНСАЛТИНГ | ОЦЕНКА



Рискованная операция

БАРРИ ГОУРЛЭЙ: Командир спасательного катера рассказывает о самой рискованной спасательной операции в его практике.

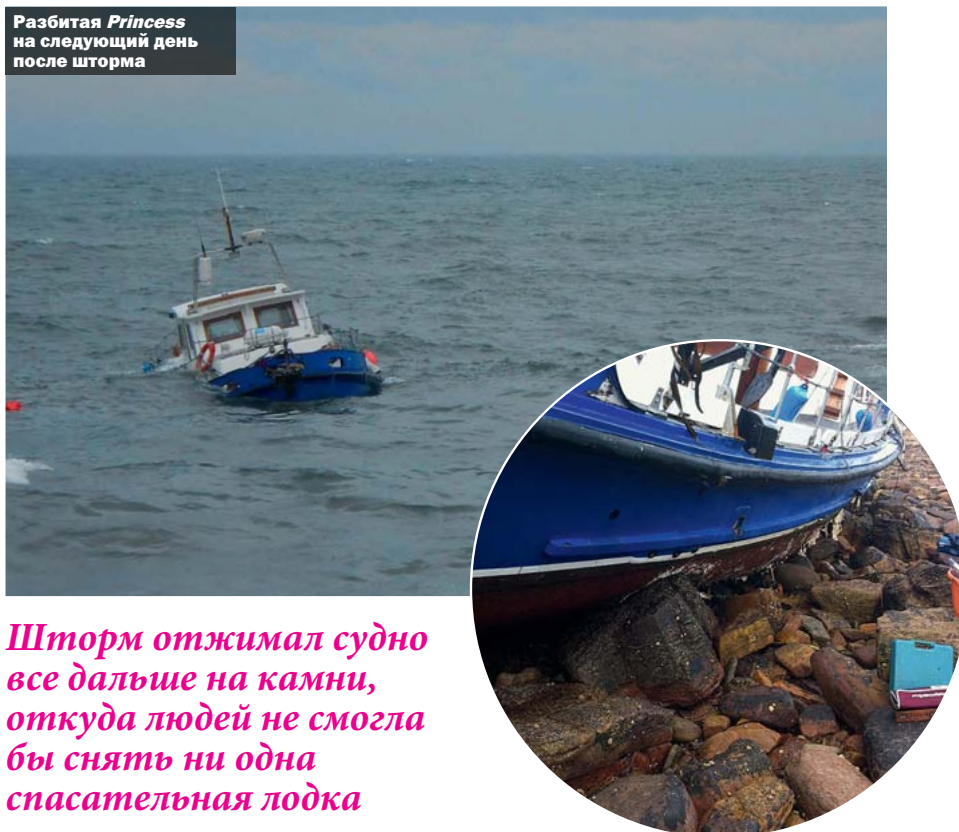
Вечер не предвещал ничего необычного. Вернувшись с работы, я начал укладывать трехлетнюю дочку спать, а через пару часов сам пошел в кровать, положив служебный пейджер рядом на тумбочку, и довольно быстро забылся сном. Но отдохнуть не удалось: пейджер «взорвался» тревожным сигналом. Быстро заглушив его, чтобы семья не проснулась, я прочитал срочное сообщение.

Был почти час ночи 1 августа 2012 года, когда нам с коллегами поступил вызов на спасательную базу в Анструтере. Моторное судно под названием *Princess* с двумя пассажирами на борту село на мель и начало разваливаться. Мы без промедления направились к ним на спасательной надувной лодке класса «D» (IB1). Выйдя в открытое море, мы оказались в кромешной тьме: на небе не было ни луны, ни звезд. Приходилось бороться с юго-восточным ветром, дувшим со скоростью 25 узлов, и сильной зыбью высотой до 2,5 метров — условия для ночных операций почти предельные. Я был вынужден вести судно наугад, замедляя или ускоряя ход при встрече с очередной волной, поскольку не было видно ровным счетом ничего. Мы прошли всего милю вдоль побережья и тут же намотали на винт плававший в воде конец. Двигатель заглох, и риск перевернуться стал более чем реальным. К счастью, быстро подняв мотор, я сумел освободить винт и снова завести подвесник.

По мере нашего приближения к месту происшествия глубина уменьшалась, и волны становились все более частыми и крутыми, достигая высоты 3,5 метра. Обнаружить в таких условиях сидящее на мели судно крайне сложно, особенно на фоне контрастных береговых огней. В итоге мы нашли терзаемую ветром и волнами лодку, которая, завалившись, лежала на камнях. Левый борт уже скрылся под водой, а правый выступал над поверхностью менее чем на полметра. Судно разваливалось на глазах, через палубу уже виднелись двигатели. Два человека, Пол Харрисон и его сын Шон, боролись за жизнь на корме и кричали нам.

Я развернул лодку носом к волне и смог поставить ее лагом к *Princess*. Мои напарники поймали висевший у нее на носу конец и старались удерживать нас, пока я кричал Полу и Шону, что им делать. Они панически боялись оказаться смытыми в море, и нам нужно было быстро забрать их к себе. Шон спешно прошел вдоль борта, где мне удалось схватить его за руку

Разбитая *Princess* на следующий день после шторма



Шторм отжимал судно все дальше на камни, откуда людей не смогла бы снять ни одна спасательная лодка

и тащить к нам в лодку. Через несколько секунд на борту оказался и его отец, а мне предстояло каким-то образом быстро уйти с мелководья обратно в море. Встречные волны перехлестывали через борт, и у нас едва получалось пробираться между камней. Отойдя подальше в море, мы были вынуждены вызвать на помощь всепогодное спасательное судно, так как добраться до станции на перегруженной лодке самостоятельно уже не могли. Только в лучах поисковых прожекторов подошедшего на подмогу «спасателя» мы наконец увидели, насколько сильным был шторм. Он оттащивал *Princess* все дальше на камни, откуда потерпевших не смогла бы снять ни одна спасательная лодка. Мы успели сделать это в последний момент. Пол и Шон перебрались на большое судно, и все отправились обратно на базу. Лишь по пути к дому я осознал всю опасность ситуации, когда любая шальная волна могла перевернуть нашу пятиметровую надувную. Позже за эту операцию меня наградили бронзовой медалью RNLI «За отвагу», а мои напарники получили благодарность. **IMBY**

Targa®

The 4x4 of the sea

Морские внедорожники – лучшие в своем классе



Престижные международные премии



СТОКГОЛЬМ

СТОКГОЛЬМ

ЛОНДОН

ЛОНДОН

ЛОНДОН

HARDTOP  **MARINE**
St. Petersburg Russia 1998

Официальный дистрибьютор в России и странах СНГ.
Санкт-Петербург, тел. (901) 315-4578, (911) 743-4181,
(921) 771-1779, факс (812) 421-1225
www.targaboats.ru www.targa.fi

Модельный ряд

23'

25'

27'

31'

32'

37'

42/44'

Обновленный Land Cruiser 200

Всё в Вашей власти



TOYOTA

УПРАВЛЯЙ
МЕЧТОЙ

Встречайте обновленный Land Cruiser 200, не знающий преград и еще более комфортный, чем прежде. Теперь он доступен как с семи-, так и с пятиместным салоном. Люк с электроприводом, обогрев руля и моментальное размораживание всей поверхности лобового стекла сделают Ваш путь безопаснее, приятнее и позволят двигаться к цели уверенно и легко. Мощный, оснащенный системой помощи при движении по бездорожью Multi-terrain Select и кинетической стабилизацией подвески, Land Cruiser 200 делает Вашу власть над дорожными условиями неоспоримой.



Непревзойденная тяга
и стабильность на самом
трудном рельефе



Люк с электроприводом*
* Для комплектации «Люкс 7»



Вентилируемые сиденья
и расширенный зимний пакет

Facebook.com/ToyotaRussia

Toyota.ru

Служба клиентской поддержки Toyota: 8-800-200-57-75



Обмен автомобилей
В лучших традициях

