

МОТОРВОАТ & YACHTING

КЛАССИКА ЯХТИНГА

10 МОДНЫХ
СТАРОМОДНЫХ
СУПЕРЯХТ



ЯХТА НОМЕРА: GALEON 550 FLY

**ПРЕВОСХОДЯЩАЯ
ВСЕ ОЖИДАНИЯ**

ТЕМЫ НОМЕРА

**МИССИЯ «НАВИГАТОР»
В ПОИСКАХ ЗАТОНУВШИХ
КОРАБЛЕЙ**

**ОХОТА НА «БАРРАКУДАХ»
В ВОДАХ СЕВЕРНОЙ БРЕТАНИ**

Внешность атлета. Характер лидера

Audi Q7 Sport quattro® edition*

Audi Q7 Sport quattro® в эксклюзивном спортивном стайлинге, разработанном немецким дизайн-ателье ABT Sportsline GmbH, – на пике своей формы. В динамике его линий стремительная энергия, характер и сила лидера. Ограниченная серия в 500 экземпляров. И неограниченные возможности в городе и за его пределами.



www.audi.ru

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

* Спортивная версия.

Audi
Vorsprung durch Technik



*Leading the way**



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

N NORDMARINE

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

• 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



A member of the Moët Hennessy Louis Vuitton family

*Устанавливая высокие стандарты


PRINCESS

www.princessyachts.com



реклама

Castello d' Oro

121248 Москва, Кутузовский проспект, дом 2/1, строение 1, Radisson Royal Hotel Moscow, тел. +7 (925) 750 11 11

119180 Москва, ул. Большая Якиманка, дом 22, ТЦ "Гименей", тел. +7 (495) 926 01 40

107031 Москва, ул. Кузнецкий мост, дом 7, тел. +7 (925) 762 66 88



Germany, 10117 Berlin, Unter den Linden, 77, Hotel Adlon Kempinski Berlin, tel. +49 17 464 90202

Italy, 20121 Milan Via Della Spiga, 33, tel. +39 02 762 80675

Showroom, Italy, 20121 Milan Via Pietro Verri, 10, tel. +39 02 76022515, fax +39 02 76027269

www.castellodoro.com

Сделано в Италии, Сделано во Франции, Сделано Monte Carlo Yachts.

Hermès, Armani, Poltrona Frau на борту новой MCY 86.

Дом MCY приглашает Вас
на Мировую Премьеру в

Канны

10 - 15 Сентября 2013

www.montecarloyachts.it



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



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

Future, Classic.

**САМЫЙ СОВРЕМЕННЫЙ
И ОСНАЩЕННЫЙ ЭЛЛИНГ ЯХТ НА БАЛТИКЕ**

Зимнее хранение

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

Сервис от простого ремонта
до полного рефита
Новейшее оборудование

Международная марина





Представитель в России: тел. +7 921 7659845, эл. почта: antongrom@mail.ru

К ЧИТАТЕЛЮ

Колонка главного редактора

Привет всем!

По стране прошла легкая волна летних яхтенных выставок. По размаху они — события «районного масштаба», хотя до недавнего времени большинство гордо именовали себя «международными». При этом вся международность зачастую проявлялась в представленных в экспозициях иностранных лодках. А таких, как и автомобилей, у нас полно — разных типов, размеров и брендов! Еще бы, ведь верфи есть во всех морских странах. В Европе яхты-катера строят в Дании, Швеции, Голландии, Англии, Германии, Италии, Испании, Норвегии, Польше, Франции. Яхтенные производства есть в обеих Америках: Аргентине, Бразилии, Канаде, США; в Азии — Китае, Тайване, ОАЭ и Японии; в Африке — ЮАР. Дальше только Австралия и Новая Зеландия...

Почему же в перечне стран и верфей, которые можно найти на многих сайтах, так редко попадаются российские компании? Вот Филиппины, Коста-Рика и острова Фиджи встречаются, а нас нет. О Финляндии, по населению равной Петербургу с областью, и говорить не буду: как начнешь перечислять их катерные бренды, так обзавидуешься.

И в чем дело? Чего такого мы не умеем, что не так понимаем, чем обделены? Вроде не бездельники и строим, но так мало в мировом масштабе, что озвучивать цифры даже неудобно (да и цифры эти, в отличие от Финляндии, не публикуют — неловко, видать).

Конечно, в стране дел и без яхт хватает, и до яхтенной отрасли руки пока не дошли. А если объявить отрасль одной из приоритетных? Назначить министра по яхтингу, организовать яхтенное «Сколково», куда рванут лучшие инженеры и дизайнеры — сначала из России, потом со всего мира? Первые лица страны одобряют в телевизоре какую-нибудь модель, заработает программа «Каждой молодой семье — по лодке!», российские суда начнут заполнять залы по-настоящему международной boot Duesseldorf, примутся теснить конкурентов у причалов Канн и Монако... Что-то я замечтался...

До встречи!

 **Главный редактор
Зарий Черняк**



*Россия и в яхтинге
должна занимать
ведущие позиции в мире*



Читайте
очередное
приложение
к журналу
MBY

НАВИГАЦИЯ ПО НОМЕРУ

*Riva Tritone
Special Cadillac,
построенная
в 1960 г., остается
желанной для
ценителей ретро*
с. 108



*Яхты российских
царей уже сами
по себе особенные,
но и среди них были
самые-самые...*
с. 74



*Тесты и обзоры:
интересные
предложения
рынка под нашим
пристальным
взглядом*
с. 124



*Путешествие-
тест с рыбалкой
на Beneteau
Barracuda
в Ла-Мание,
у берегов Бретани*
с. 92





ABOVE AND BEYOND*



НА ПРАВАХ РЕКЛАМЫ

RANGE ROVER SPORT СПЕЦИАЛЬНАЯ СЕРИЯ ОТ 2 990 000 РУБЛЕЙ**

landrover.ru

Омега-Премиум
(812) 334-16-16



facebook.com/LandRoverLife

* За гранью обыденного. ** Данная цена действительна на комплектацию Range Rover Sport TDV6 3.0 HSE BLACK (black – англ. «черный»). Срок действия акции с 1 по 31 июля 2013 г. Количество автомобилей ограничено. Подробности на сайте www.landrover.ru.

СОДЕРЖАНИЕ

Июль-август 2013



26 СОСТАПЕЛЯ

Princess V48, Fairline Targa 48 Open,
Sunseeker 68 Sport Yacht, Erosa Coupe Sport,
Parker 770 Weekend,
Fountaine Pajot Cumberland 47 LC, Jaguar
Catamarans International JC48

36 СУПЕРЯХТЫ

CRN Navetta 43 Lady Genyr, Sunreef Power 90,
Nauta 155 Sloop, Ocean Alexander 120,
Moonen Explorer 100

44 НОВОСТИ

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

ПЕРВЫЙ В РОССИИ MAGELLANO 43
ДОСТУПЕН К ПРОСМОТРУ
В ROYAL YACHT CLUB (МОСКВА)



MAGELLANO
43
MAGELLANO COLLECTION*

AZIMUT
YACHTS

FINO ALL'ULTIMO DETTAGLIO**

Бренд группы компаний
AZIMUT | BENETTI

www.azimutyachts.ru

Azimut Yachts Russia***

Эксклюзивный дистрибьютор Azimut Yachts на территории РФ, Украины, Черногории.
Россия, Москва, тел.: +7 (495) 980-77-00; Санкт-Петербург, тел.: +7 (812) 702-47-70;
Украина, Киев, тел.: +38 (044) 279-79-99; Черногория, Тиват, тел.: +382 (69) 130-540.



88



74

112

70 ПЛАВАЛИ, ЗНАЕМ

Наши постоянные
и приглашенные эксперты делятся своим
взглядом
на актуальные темы

74 ЯХТЫ РОССИЙСКИХ МОНАРХОВ

Самые необычные суда
из флота императорских яхт

88 ЛОДКА ДЛЯ ИСТИННЫХ ДЖЕНТЛЬМЕНОВ

Эксклюзивная Riva Tritone Special Cadillac Edition

100 КЛАССИЧЕСКИЕ МОТОРНЫЕ ЯХТЫ

Суперяхты прошлого века в нашем времени

112 U-BOAT NAVIGATOR

Миссия — найти, увидеть, опознать!

130 GALEON 550 FLY

Аллюр «два винта»

136 ABSOLUTE 55 FLY

Красиво, быстро, экономично

142 ЛИПАРСКИЕ ОСТРОВА

Заповедный уголок к северу от Сицилии

146 PRINCESS 52

Британская новинка бросает вызов



124

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

100

174

204

210

154 JEANNEAU
VOYAGE 42

Тестируем первую модель новой линейки

160 СЕВЕРНАЯ БРЕТАНЬ

Путешествие по Ла-Маншу на Beneteau Barracuda

168 THOROUGHbred
HOUSEBOATS

Американские суда, построенные в России

174 NORD STAR 34 PATROL
Тест в южной Финляндии**180 CARVER C34**
Недорогой круизер с флайбриджем**186 В ГОСТИ К СОСЕДЯМ**
Путешествие на яхте из Петербурга в Котку**190 MONTEREY 295 SY**
Приятная встреча на Женевском озере**196 SHUPER**
EXPLORER

Лодка для рыбаков, охотников и не только

200 ПОДХОДЯЩИЕ
«ВАРИАНТЫ»

Бюджетные парусники из Германии

204 КУБОК «АМЕРИКИ»
Новый формат — вред или благо?



реклама

НЕ ИЗМЕНЯЙ СЕБЕ



8-800-100-81-82 jeep-russia.ru   

JEEP® ЯВЛЯЕТСЯ ЗАРЕГИСТРИРОВАННОЙ ТОРГОВОЙ МАРКОЙ CHRYSLER GROUP LLC.

***JEEP — ТОЛЬКО ОДИН**

Jeep
THERE'S ONLY ONE



160



226



218

214 **LIFESTYLE**МВУ

Автомобили, отели, рестораны и марины

234 **ЗНАНИЯ**МВУ

Днищевое крыло: в чем польза?

238 **МЕХАНИКА**МВУ

Как работают тепловизоры

242 **НАВИГАЦИЯ**

Обзор мобильных навигационных приложений

248 **ШКОЛА**МВУ

Техника буксировки судна

272 **ДЕНЬ ИЗ ЖИЗНИ**

Ситуация в шторм с благополучным

500 Sport Coupe



MARQUIS



MARQUIS. Надежность и стиль в каждой детали.



Головной офис
ММДЦ «Москва-Сити»
МФК «Город Столиц»
Пресненская наб., д. 8 стр. 1

+7 (495) 510-51-51
+7 (495) 215-02-26
www.smartyachts.ru





Новый EQUUS¹

Знак превосходства

Истинное превосходство — вот что Вы почувствуете, оказавшись в салоне этого автомобиля.

Это ощущение раскрывается в утонченных формах и линиях. В фактуре природных материалов. В гармонии изысканного дизайна и совершенных технологических решений.



Проекционный дисплей
на лобовое стекло



Система мониторинга
«слепых зон»



Двигатели V8 5,0 л GDI 430 л. с.
и V6 3,8 л GDI 334 л. с.²



Активный
круиз-контроль



- Гарантия 5 лет / 150 000 км³
- Бесплатное техническое обслуживание 5 лет⁴
- Программа поддержки на дорогах 24x7⁵
- Привилегия EQUUS-клуба⁶

¹ Экус. ² Двигатель 3,8 GDI (334 л. с. для кузова седан). Двигатель 5,0 GDI (430 л. с. для кузова седан и лимузин) входит в рейтинг Ward's 10 best engines («10 лучших двигателей 2011 года по версии «Уордс»). ³ Срок гарантии составляет 5 лет со дня передачи автомобиля официальным дилером первому покупателю или после достижения 150 000 км пробега, в зависимости от того, что наступит раньше, с учетом ограничений, изложенных в сервисной книжке. ⁴ Бесплатное обслуживание на протяжении 5 лет или 5 раз в зависимости от того, что наступит ранее.



Служба клиентской поддержки EQUUS: 8 800 333 0 111
www.HYUNDAI.ru



ЖК-экран панели приборов 12,3 дюйма



VIP¹-сиденья для задних пассажиров



Адаптивная пневмоподвеска



Мультимедийные экраны 9,2 дюйма⁸



HYUNDAI | NEW THINKING.
 NEW POSSIBILITIES.

В обслуживание входят стандартные операции, указанные в Руководстве по Эксплуатации и Регламенте ТО. ⁵ Услуга «Hyundai помощь на дорогах» предоставляется 24 часа в сутки 7 дней в неделю каждому покупателю автомобиля HYUNDAI EQUUS, ввезенного на территорию РФ ООО «Хендэ Мотор СНГ» после 1 апреля 2009 года. Подробности на www.HYUNDAI.ru ⁶ Скидка 5% при последующей покупке автомобиля EQUUS. Подробности на www.HYUNDAI.ru ⁷ Очень важная персона. ⁸ Набор указанных опций зависит от комплектаций. ⁹ Assurance (Уверенность). Реклама.

MOTOR BOAT & YACHTING

№4 (22) Июль–август 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@mbu.ru

Редакция и офис в Санкт-Петербурге

197022, Песочная наб., 18А
Тел./факс +7 (812) 244-24-07

Веб-сайт www.mbu.ru

Twitter [mbu_russia](https://twitter.com/mbu_russia)

Электронная версия www.zinio.com

Отдел рекламы

Директор по рекламе

Андрей Аханьков
Тел. +7 (495) 729-97-40, e-mail: akhankov@mbu.ru
Директор по работе с ключевыми партнерами
Дмитрий Голышев, e-mail: dg@mbu.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@mbu.ru
Тел. +90 (532) 748-94-70, +7 (964) 326-19-46

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@mbu.ru

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

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

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

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

Корректор Виктория Голуб

Над номером работали

Авторы Хьюго Андреа, Кевин Ашерст, Евгения Бакунова, Сергей Балакин,
Элейн Бантинг, Тим Бартлет, Андрей Витте, Игорь Ерошенко, Арина Качалина,
Лори Крэнфильд, Грег Копп, Алексей Максимов, Джон Мендес, Варвара
Охрименко, Михаил Романов,
Джек Хейнс, Мэтью Шихан, Дерек Юстас

Колумнисты Дэвид Марш

Фотографы Мирко Баум, Сандер ван дер Борч, Гуилен Гренье, Карл Гролл,
Питер Камбелидж, Марк О'Коннелл, Сэм Куртул, Лестер МакКарти, Дмитрий
Осипов, Жиль Мартин-Раже, Денис Селезнев, Грэхем Снук, Анри Тибо,
Дмитрий Шаромов



Распространение

Директор по развитию

Дмитрий Макаров, e-mail: dm@mbu.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. Декабрьских событий, д. 119 А
«Газеты в магазины - Плюс» Калининград, ул. Емельянова, д. 230 Б
«Мир Прессы» Казань, ул. Короленко, д. 58 Б
«Юг-Медиа-Пресс» Краснодар, ул. Товарная ул., д. 7
«Шанс-Пресс» Нижний Новгород, ул. Ошарская, д. 95
«АРПИ «Сибирь» Новосибирск, ул. Немировича-Данченко, д. 104
«Периодика-сервис» Пермь, ул. 1905 года, д. 35
«Пресса Поволжья» Саратов, пр. Строителей, д. 1, литер Г
«Прессмарк» Чебоксары, ул. Пристанционная, д. 7
«Азбука» Челябинск, ул. Худякова, д. 10

Подписка

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

FERRETTI 870. ВЫ НЕ ЗАХОТИТЕ ВОЗВРАЩАТЬСЯ ДОМОЙ.



Комфорт, спортивный характер и новейшие бортовые системы.

Совершенная внутренняя планировка, выдающиеся ходовые характеристики и максимальная шумоизоляция – формула комфортного пребывания на борту раскрыта.



FERRETTI
YACHTS

a FERRETTIGROUP brand

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



ferretti-yachts.com

PREMIUM YACHTS

Royal Yacht Club, Ленинградское шоссе, 39 стр.7 - 125212 Москва - Россия - +7 495 741 00 03
Москва Сити, Башня Империя, Пресненская набережная, 6 стр.2 - 123317 Москва - Россия - +7 495 980 09 99
info@premiumyachts.ru - www.premiumyachts.ru

MOTORBOAT & YACHTING

№4 (22) Июль-август 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: Galeon 550 Fly

Журнал опубликован и вышел в свет 03.07.2013

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*

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

ТВОВАТАЛА



PERSHING

ИНСТРУМЕНТ ДЛЯ ТВОИХ ИДЕЙ

PREMIUM YACHTS - ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ ДИЛЕР В РОССИИ

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

T +7 495 980 09 99

PERSHING-YACHT.COM

INFO@PREMIUMYACHTS.RU

A FERRETTIGROUP BRAND

СОСТАПЕЛЯ

Новости с верфей всего мира



Редактор MBY

Ольга Селезнева

E-mail: olga.selezneva@mby.ru

ОСОБЕННОСТИ

- Первая Princess с IPS
- 2 каюты/2 санузла
- Высокая скорость и маневренность

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 50 ф (15,49 м) Ширина 13 ф (4,11 м)

Двигатели 2 x Volvo IPS600 (435 л.с.)

Максимальная скорость 34 узла

Стоимость в Европе от £ 435 000

Princess V48

Те, кто с нетерпением ждет новую Princess V48, совсем скоро удовлетворят свое любопытство. Мировая премьера этой британской яхты состоится в сентябре на боат-шоу в Саутгемптоне (хотя отдельные счастливчики смогли увидеть ее еще во время предварительного показа, состоявшегося там же в мае на British Motor Yacht Show). Спортивная, динамичная, очень просторная внутри, Princess V48 предлагает в равной мере и драйверское удовольствие, и комфорт. Очень легкий и гидродинамически эффективный корпус обеспечивает

яхте не только высокую скорость и резвый разгон, но и уверенный ход на низких скоростях при волнении. Яхта оборудована двумя пропульсивными установками Volvo IPS600 по 435 л.с., что, помимо скорости, дает судну еще и отличную маневренность.

В крыше надстройки, как обычно, открывается огромный люк с электроприводом, а трехсекционные сдвижные двери позволяют в зависимости от погоды разделить или объединить салон с кормовым кокпитом. Из кокпита ступени по обоим бортам ведут на купальную платформу, которая

достаточно вместительна для хранения тендера или гидроцикла и опционально может быть оснащена гидравлическим приводом. На нижней палубе, помимо двух кают и двух санузлов, есть еще один салон — более компактный и интимный. Напротив дивана — L-образный камбуз, хорошо укомплектованный бытовой техникой, что явно пригодится в долгих переходах. Мастер-каюта расположена на миделе, во всю ширину корпуса, а в носовой каюте стоит кровать с механизмом «ножницы», что позволяет получить как отдельные спальные места, так и большое ложе.





ВЧЕРА

СЕГОДНЯ

RIVA – ЭТО RIVA. ВСЕГДА.



Riva

A FERRETTIGROUP BRAND
www.riva-yacht.com

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

PREMIUM YACHTS
ROYAL YACHT CLUB, ЛЕНИНГРАДСКОЕ ШОССЕ, 39 СТР.7 - 125212 МОСКВА - РОССИЯ - Т +7 495 741 00 03
МОСКВА СИТИ, БАШНЯ ИМПЕРИЯ, ПРЕСНЕНСКАЯ НАБЕРЕЖНАЯ, 6 СТР.2 - 123317 МОСКВА - РОССИЯ - Т +7 495 980 09 99
INFO@PREMIUMYACHTS.RU - WWW.PREMIUMYACHTS.RU

Fairline Targa 48 Open

ОСОБЕННОСТИ

- Открытая главная палуба
- Софт-топ с электроприводом
- Опциональная третья каюта



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 50 ф (15,38 м) Ширина 14 ф (4,33 м)
 Двигатели 2 × Volvo IPS600 (435 л.с.)
 Максимальная скорость 34 узла
 Стоимость в Европе от £ 410 000

Тarga 48 Open — представитель нового поколения открытых спортивных круизеров британской верфи Fairline. 48-футовая модель у Fairline есть уже давно — Targa 48 Gran Turismo, с хардтопом и сдвижными дверями, отделяющими салон от кокпита. Новая лодка — во всех смыслах облегченная версия этой модели. Переборка между салоном и кокпитом отсутствует, как обычно на моделях open и hardtop, тканевая «крыша» собирается в «гармошку», как на автомобиле-кабриолете. Если Targa 48GT — лодка по-британски всепогодная, то Targa 48 Open — средиземноморский круизер, максимально открытый солнцу

и воздуху. Планировка помещений у них практически идентична, разница просматривается лишь в форме большого дивана на главной палубе и в оснащении кормового кокпита: у открытой версии — большой лежак, у закрытой — П-образный диван плюс стол для трапез al fresco. В остальном все очень похоже: большая обеденная зона в кокпите, двухместный пост управления по правому борту, напротив него — еще один диван.

На нижней палубе все одинаково: объемная мастер-каюта на миделе и носовая каюта с большой кроватью, снабженной механизмом разделения. Естественно, санузел у каждой каюты собственный. Для центральной части

нижней палубы существуют два варианта: камбуз плюс дополнительный салон с обеденной зоной либо дополнительная каюта-пультман с кроватями в два яруса.

Невооруженным глазом видно большое сходство между Targa 48 Open и новинкой от Princess — V48. При очень похожей планировке обе лодки еще и оснащаются одинаковыми пропульсивными установками Volvo IPS600, дающими одинаковую скорость — 34 узла. В этом нет ничего странного: Fairline и Princess — главные конкуренты, поэтому не приходится удивляться, что столь похожие новинки даже выйдут в одно и то же время. Обе мировые премьеры пройдут в сентябре на боат-шоу в Саутгемптоне.

Sunseeker 68 Sport Yacht

Хотите посмотреть, что получится, если превратить «агрессивно» спортивную лодку в солидную плавучую виллу? Берем Sunseeker Predator 68, срезаем прозрачную крышу надстройки и водружаем на ее место флайбридж. Результатом станет новый Sunseeker 68 Sport Yacht. И вот тут придется как следует поломать голову, поскольку, по сути, получается все тот же Predator — в том смысле, что лодка по-прежнему способна выдавать 40 узлов, будучи оборудованной максимально возможной для этой модели моторной установкой — парой MTU M94 по 1622 л.с. с приводами Арнесона. Вдумайтесь: флайбриджная лодка длиной 71 фут выдает 40 узлов! Хотелось бы посмотреть на это: Sunseeker 68 Sport Yacht будет спущена на воду уже летом, а ее мировая премьера пройдет в начале осени.



Флайбридж у яхты, конечно, довольно компактный, что сохраняет спортивный профиль, но наверху есть приличного размера U-образный диван, небольшой лежак для загара впереди и двухместный пост управления. Кстати, Sunseeker Yachts не собирается ограничиться трансформацией лишь 68-футовой модели. Подобные метаморфозы ожидают и монструозный Predator 80.

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 71 ф (21,70 м) Ширина 17 ф (5,09 м)
 Двигатели 2 × Caterpillar C18 Acert (1150 л.с.); 2 × MTU 8V 2000 M94 (1270 л.с.); 2 × MTU 10V 2000 M94 (1622 л.с.)
 Максимальная скорость 40 узлов
 Стоимость в Европе от £ 1 583 000

ОСОБЕННОСТИ

- Спортивный флайбридж
- 3 каюты + каюта команды
- Высокая скорость

GALEON



420 FLY

Совершенство по твоим правилам!

Скоростные моторные яхты GALEON производятся именно для Вас - индивидуальный дизайн теперь доступен в любом размере!



Головной офис
ММДЦ «Москва-Сити»
МФК «Город Столиц»
Пресненская наб., д. 8 стр. 1

+7 (495) 510-51-51
+7 (495) 215-02-26
www.smartyachts.ru



SMART
YACHTS



Ероса Coupe Sport

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 26 ф (8,20 м) Ширина 9 ф (2,86 м)
 Двигатель 1 x Volvo Penta D3 (200 л.с.)
 Максимальная скорость 35 узлов
 Стоимость в Европе от € 151 000

Ероса — новый бренд от создателей Nimbus, братьев Ханса и Ларса Виклундов, занявшихся поиском новой концепции современной компактной моторной лодки. Эти поиски завели так далеко, что братья, кажется, решили полностью проигнорировать все существующие представления о пределе возможностей судна по части его вместимости. Результатом стала абсолютно гениальная лодка, комплектация которой превосходит все давно установившиеся «границы», учитывая достаточно миниатюрный размер Ероса.

В частности, у нее есть выделенный санузел с откидывающейся вверх дверцей, которая в закрытом состоянии служит сиденьем в носовом кокпите. На лодках таких размеров проход в носовой кокпит делают через дверцу в лобовом стекле, что создает

определенные сложности и для компоновки поста управления. Здесь же проходы по бортам, а в распоряжении рулевого — приборная панель с огромным экраном GPS/картплоттера в центре. Также есть поверхность, где можно разложить бумажную карту или логию, а всякие нужные мелочи удобно умещаются в паре подвесных карманов под приборной панелью.

Транец дает надежную защиту, когда лодка на ходу, а откидываясь на электроприводе, образует большую купальную платформу, когда лодка на якоре. Что касается кокпита, то можно выбрать из двух вариантов: есть версия «купе» и открытая спортивная. Обе предполагают обилие сидений, хотя и в разной компоновке. Версия «купе» выглядит более практичной, поскольку позволяет получить «два в одном» — как надежное

убежище на случай непогоды, так и полностью открытую лодку: у нее тканевый софт-топ («гармошка»), открывающиеся боковые «окна» и кормовые «дверцы», скручивающиеся вверх. Ероса с чисто шведским упорством буквально нафарширована всякими практичными штучками: поручни есть везде, где только можно; кранцы хранятся в глубокой нише фальшборта; откидное кресло рулевого (в спортивной версии) экономит место в кокпите. Что касается качества постройки, то тут стоило бы дать новинке некоторое время, чтобы проявить себя в процессе эксплуатации, однако репутация Nimbus говорит сама за себя. Ну и в рамках той же «наследственности» Ероса получилась достаточно быстрой лодкой: максимальная скорость — 35 узлов, круизная — 16–26 узлов.



ОСОБЕННОСТИ

- Откидной транец
- Санузел
- Отличный пост управления





**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. 7
Royal Yacht Club
тел. +7(495) 790 77 64
info@contest-boats.ru
www.contest-boats.ru


Contest
YACHTS RUSSIA

Parker 770 Weekend

ОСОБЕННОСТИ

- Небольшая осадка
- Много места для хранения вещей
- Санузел



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 25 ф (7,70 м) Ширина 8 ф (2,50 м)
 Двигатель 1 x Yanmar (145 л.с.)
 Максимальная скорость 25 узлов
 Стоимость в России по запросу

Польская верфь Parker Poland представила новинку в своей линейке круизных катеров Weekend.

Модель, занявшая место между популярными 660 Weekend и 800 Weekend, сохранила компоновку и уровень комфорта первого, используя преимущества дополнительной длины: на борту стало просторнее. У Parker 770 Weekend те же четыре спальных места (носовая каюта и трансформируемая динетта в рубке),

выгороженный галльон с душем, полноценный камбузный блок с холодильником, плитой и мойкой, подача бортовой воды на палубу, традиционная для Parker ниша для длинномерных предметов (спиннинги), обилие места для хранения вещей.

Лодка оборудована стационарным дизелем Yanmar 4BY2 150 мощностью 145 л.с., позволяющим развивать скорость до 25 узлов. Модель имеет вальный привод, соединенный с двигателем через угловой редуктор.

Такая конструкция позволяет рациональнее использовать внутреннее пространство корпуса и снизить угол наклона вала. Применение корпуса с полутуннелем защищает винторулевую группу от возможных повреждений о подводные препятствия и снижает осадку (до 0,5 м), что позволяет эксплуатировать судно на мелководье.

По сравнению с 660 новая модель не увеличилась в ширину, поэтому сохранила трейлерные габариты.

Fountaine Pajot Cumberland 47 LC

Французская верфь Fountaine Pajot строит самые разные катамараны — большие и маленькие, парусные и моторные и, определенно, давно и хорошо разбирается в двухкорпусных лодках. Очередная новинка — моторный Cumberland 47 LC, где буквы аббревиатуры означают Long Cruise. С парой двигателей Volvo Penta D4 по 300 л.с. и при запасе топлива в 2400 л катамаран в состоянии пройти более

1700 миль на скорости 8 узлов. Кроме того, опционально лодку можно оснастить солнечными панелями, помещенными на крыше рубки, что позволит покрывать энергетические потребности LED-освещения и холодильников (очень хорошо теплоизолированных), не расходуя дополнительное топливо на работу генератора.

Для Cumberland 47 LC предлагается два варианта планировки. Та, что

получила название Maestro, показывает невероятно большую мастер-каюту, две гостевые с собственными санузлами и опциональную каюту шкипера. Версия Quatuor — это четыре примерно одинаковых по размерам и компоновке каюты, тоже с собственными «удобствами». Но вне зависимости от выбора планировки, заказчикам этой лодки достанется потрясающе большой салон с панорамным видом на море.

ОСОБЕННОСТИ

- Большая дальность хода
- Варианты планировки
- Солнечные панели

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 46 ф (14,10 м) Ширина 21 ф (6,60 м)
 Двигатели 2 x Volvo D4 (225/300 л.с.)
 Максимальная скорость 24 узла
 Стоимость в Европе не объявлена



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
Южная дорога, дом 4
Москва, Ленинградское шоссе, д. 39, стр. 7

NORD STAR
PATROL BOATS
ПАТРОЛ БОАТ

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 47 ф (14,50 м) Ширина 22 ф (6,82 м)

Двигатели 2 x Yanmar (260/370 л.с.)

Максимальная скорость 26 узлов

Стоимость в Европе от £ 625 000

ОСОБЕННОСТИ

- Варианты экстерьера и планировки
- Впечатляющий дизайн
- Гидравлическая кормовая платформа



Jaguar Catamarans International JC48

Недостаток на рынке моторных катамаранов средних размеров не ускользнул от внимания Dickies International — бывшего дилера французской верфи Lagoon в Великобритании. Чтобы заполнить этот досадный пробел, компания заказала у базирующегося в Саутгемптоне бюро Dixon Yacht Design проект 47-футового катамарана. Сейчас в процессе постройки находится уже три судна, первое из которых планируют спустить на воду в начале 2014 года.

Модель будет выпускаться в двух

версиях — Trawler и Power (последняя представлена на фото). Стандартная планировка подразумевает три каюты с огромными мастер-апартаментами во всю ширину надстройки на поплавках. Помимо этого, предлагается вариант с четырьмя каютами. В целом концепция планировки вкупе с размерами катамарана наводит на мысли о существенном сходстве JC48 с вышеописанным Cumberland 47 LC от Fountaine Pajot. Однако у JC48 есть и собственные уникальные

достоинства вроде кормовой платформы на гидроприводе, которая уже входит в стандартную комплектацию.

Что касается мощности, то катамаран оснащается парой дизельных Yanmar по 260 л.с., которые смогут разогнать JC48 до 22 узлов. С двумя Yanmar по 370 л.с. верфь обещает 26 узлов. В экономичном режиме на скорости 7 узлов судно, по заявлению верфи, способно без дозаправки покрыть 2500 миль, во что верится с трудом, учитывая, что топлива на борту куда меньше, чем у конкурента — 1500 л.



Adagio
Yachts



Adagio Yachts - Гарантия исключительного комфорта

Траулеры ADAGIO гарантируют комфорт перемещения на дальние дистанции, в сочетании с индивидуальным дизайном и максимальной надежностью.

Europa 58



Головной офис
ММДЦ «Москва-Сити»
МФК «Город Столиц»
Пресненская наб., д. 8 стр. 1

+7 (495) 510-51-51
+7 (495) 215-02-26
www.smartyachts.ru


SMART
YACHTS

СУПЕРЯХТЫ

Новости о моторных яхтах длиной более 100 футов



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



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 140 ф (42,60 м) Ширина 28 ф (8,65 м)
Двигатели 2 × Caterpillar C32 (1419 л.с.)
Максимальная скорость 15,5 узлов

CRN Navetta 43 *Lady Genyr*

Верфь CRN, входящая в группу Ferretti, спустила на воду в Анконе восьмой корпус успешной серии Navetta 43 — *Lady Genyr*. Для верфи это уже второе подобное событие в текущем году, после того как три месяца назад сошла со стапеля 80-метровая *Chopi Chopi* — самое большое судно, когда-либо построенное CRN.

Lady Genyr — водоизмещающая яхта, но ее корпус изготовлен не из стали, как можно было бы ожидать, а из композитных материалов. Дизайном экстерьера занимались специалисты Studio Zuscon International Project, а вся инженерная проработка и создание интерьера (в классическом стиле) выполнены непосредственно CRN.

Для размещения 10 пассажиров на борту *Lady Genyr* предусмотрены пять кают, экипаж яхты — 9 человек. Максимальная скорость по расчетам должна составить 15,5 узлов, круизная — 13 узлов. В экономичном режиме на скорости 11 узлов *Lady Genyr* имеет запас хода 3800 миль, что дает возможность совершать трансокеанские переходы.

Как и другие яхты серии Navetta 43, *Lady Genyr* — четырехпалубная. Однако ее отличают размеры и новая планировка сандека. Еще одна интересная особенность этого судна — лифт, соединяющий все палубы: на нем особенно настаивал заказчик. Как и на многих других судах CRN, здесь есть открытая терраса, примыкающая к апартаментам владельца. На *Lady*

Genyr она выполнена в виде балкона с креслами и кофейными столиками для уединенного завтрака на свежем воздухе.

Яхта оборудована myOlos — интегрированной системой, объединяющей все мультимедийные развлечения, информацию о состоянии судовых систем и «умный дом». Создавалась она в партнерстве CRN, Videoworks и Intel, чтобы в итоге получился функциональный и дружелюбный интерфейс. В результате при помощи iPad можно управлять любым оборудованием на борту, начиная от аудио и видео и заканчивая кондиционерами, шторами, освещением. Пока *Lady Genyr* остается на верфи для окончательной отделки интерьера. Передача яхты владельцу запланирована на июль.



open your mind.



SMART СТАРТ!

>> Впервые официально в России.

«АВАНГАРД»

Санкт-Петербург, Приморский пр., 54-4

Тел.: (812) 333-33-44

www.mercedes-avangard.ru

Реклама

Sunreef Power 90



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 85 ф (25,90 м) Ширина 37 ф (11,30 м)
Двигатели 2 × 1800 л.с.
Максимальная скорость 30 узлов



В разделе «Со стапеля» вы уже прочитали информацию о двух катамаранах, а здесь мы представляем по-настоящему гигантский двухкорпусный экземпляр. Благодаря своим пропорциям большие катамараны выглядят существенно крупнее однокорпусных судов такой же длины: новый Sunreef Power 90 при длине чуть более 25 м шире 60-метровой мегаяхты, что означает огромное внутреннее пространство. При этом кают здесь только четыре (на восемь пассажиров), а управляется с этой машиной команда всего лишь из четырех человек. Гостевые каюты, как и помещения экипажа, расположены в поплавках судна, а вот мастер-каюта

занимает всю носовую часть надстройки, практически от борта до борта, и имеет обзор на 180°.

Если кому-то окажется тесновато на палубе площадью 552 кв. м, надо только откинуть транец: получается настоящий пляж с шезлонгами. За ним находится огромный гараж с гидроциклами и быстроходным тендером. И весь этот плавучий остров умеет быстро передвигаться. С двумя дизельными двигателями по 1800 л.с. (марка — на усмотрение заказчика) Sunreef 90 разгоняется до 30 узлов! Но если нужно идти не быстро, а долго и далеко, судно легко справится и с такой задачей: на 12 узлах Sunreef 90 способен пройти в автономном режиме 2900 миль.



Wim van der Valk
CONTINENTAL YACHTS

Наша последняя модель - новая Суперяхта 26 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



Nauta 155 Sloop

Компания Nauta Design в сотрудничестве с инженерами из бюро Reichel-Pugh представила проект флагманской модели своей серии высокоскоростных парусников — Nauta 155. Nauta Design взялась за проект по запросу клиента, изъявившего желание получить быстрый парусник длиной около 150 футов. Это самая большая парусная яхта (длина почти 50 м), когда-либо создававшаяся в стенах Nauta Design (напомним, что рекордным моторным проектом этой компании стал недавно спущенный на воду 180-метровый

Azzam — крупнейшая на сегодня в мире частная яхта).

В данный момент практически закончены инженерные расчеты и план парусного вооружения и есть уверенность, что Nauta 155 не останется на бумаге. Что касается планировки палуб и интерьеров, этим занимается пока не названное дизайн-бюро из Милана.

Тип корпуса характерен для гоночных парусников последнего поколения — с максимальным расширением в корме. Обводы подводной части достаточно традиционны: небольшая площадь

смоченной поверхности обеспечит яхте хороший ход при легких ветрах за счет уменьшения сопротивления; в крутой бейдевинд при минимальной смоченной поверхности будет задействована вся длина ватерлинии. Два пера руля дают суммарную площадь, близкую к одиночному перу, но если лодка идет с креном, эффективность рулевого устройства в этом случае куда выше, поскольку подветренное перо ориентировано в ламинарном потоке вертикально.

В результате получилась лодка достаточно агрессивной внешности (надстройка чрезвычайно низкая для уменьшения воздушного сопротивления), с уникальным соотношением длины корпуса и водоизмещения. Благодаря тому что корпус планируется изготовить из карбона, сухой вес судна будет впечатляюще небольшим — всего 120 т. Чтобы еще улучшить скоростные качества яхты на острых курсах, предусмотрен подъемный киль. Предварительные расчеты показывают скорость 16,5 узлов в водоизмещающем режиме и 26–28 узлов — при глиссировании.

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 155 ф (47,25 м) Ширина 32 ф (9,58 м)
 Парусное вооружение: бермудский шлюп
 Осадка 4,75–7,00 м
 Двигатель 1 × VW TDI 350-8 (350 л.с.)
 Максимальная скорость 28 узлов



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,
+7 812 702 47 70, +7 921 961 98 24
info@jonacor-marine.ru
www.jonacor-marine.ru


HORIZON

**ТОЛЬКО ФАКТЫ**

Длина 121 ф (36,90 м) Ширина 25 ф (7,65 м)
Двигатели 2 x MTU M72 (1450 л.с.)
Максимальная скорость 16 узлов



Ocean Alexander 120

Компания Ocean Alexander была основана в 1978 году и долгое время фокусировалась исключительно на рынке Северной Америки. Сейчас в политике верфи намечена глобальная экспансия: верфь надеется завоевать мировую аудиторию своим новым проектом, который существует уже не на бумаге, а в реальности.

Построенная в Сиэтле, эта 120-футовая трехпалубная лодка оставляет впечатление 45-метровой яхты, хотя на самом деле ее длина менее 37 м. На нижней палубе расположены три каюты для гостей, а мастер-каюта разместилась в носовой части главной палубы. Можно многое сказать о размерах этих апартаментов, но, пожалуй, достаточно упомянуть,

что здесь предусмотрены отдельная гардеробная, кабинет и шикарная ванная комната. Дополнительный плюс — роскошное освещение через панорамное остекление надстройки от пола до потолка. С парой MTU по 1450 л.с. Ocean Alexander 120 выдает по максимуму 16 узлов, но гораздо интереснее, что на скорости 10 узлов яхта способна преодолеть 3000 миль.

Moonen Explorer 100

Экспедиционное стальное судно Explorer 100 стало еще одним совместным производением уважаемой верфи и не менее известного дизайнерского бюро Vripack. Во внешнем облике яхты читаются знакомые черты популярного проекта Vripack Doggersbank, по которому в 2003 году уже были построены два корпуса — Moonen 90 и 92. Хотя классификационное общество МСА и поместило лодку

в категорию «Short Range Yacht», вряд ли 36 тонн топлива на борту и запас хода 5000 миль на 10 узлах покажутся кому-то недостаточными.

За счет обводов корпуса с бульбом, винтов с высоким КПД и оптимального распределения нагрузки инженеры сумели добиться не только высокой экономичности яхты, но и отличных экологических показателей, поскольку она не перегружена лишней мощностью.

Помимо мореходных характеристик владелец, который строит на верфи Moonen уже не первую яхту, получил комфортабельные интерьеры с великолепной шумо- и виброизоляцией, выполненные в морском стиле с использованием выбеленного тика и орехового дерева. Секционная сборка модульных интерьеров позволила верфи быстро завершить строительство без потерь в качестве.

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 101 ф (31,00 м) Ширина 24 ф (7,50 м)
Двигатели 2 x Caterpillar C18 (609 л.с.)
Максимальная скорость 13 узлов



Апартаменты De Luxe на берегу моря

Марина на 120 яхто-мест



Уже в продаже!

Клубный пакет:

- апартаменты De Luxe с видом на море
- бесплатные стоянка, спуск, подъем и транспортировка яхты
- паркоместо + рундук
- личное место стоянки яхты на воде
- личное место хранения яхты на суше

Характеристика апартаментов:

- просторная гостиная (от 30 до 40 м)
- удобная кухня-столовая (18-40 м)
- ванная комната (6-7 м)
- террасы или балконы с видом на море (13-40 м)
- отдельная спальня с гардеробом (25-28 м)
- коридор со встроенным гардеробом (6-10 м)
- алюминиевые оконно-дверные блоки

Инфраструктура марины:

- 4 причала на 120 яхто-мест
- яхтенный кран (75 т)
- транспортер (40 т)
- сервисные колонки (электро и водоснабжение)
- стационарный кран (5 т)
- бункеровка (2 вида топлива)

www.sovinyon-yacht.com

НОВОСТИ MBY

Мир яхт: факты, люди, события



Сезон открыт, господа!

Уже не первый год MBY совместно с морским агентством Nord Star проводит этот праздник для увлеченных яхтингом петербуржцев. Более сотни гостей, среди которых присутствовали владельцы яхт, представители бизнеса, VIP-клиенты «Альфа-Банка», подписчики и партнеры журнала, словно перенесли на Лазурный Берег и стали участниками приема, где были представлены роскошные яхты Princess, автомобили Mercedes-Benz и Smart от официального дилера автоцентра «АВАНГАРД».

Пространство ресторана и яхт-клуба вместит все символы знаменитого княжества Монако: гостей встречали гонщики Formula 1, на летней лужайке под огромными шатрами официанты разносили шампанское и подносы с закусками — шеф-повар Le Cristal Рустам Тангиров постарался на славу. Бар Macallan, специально на время

«Открытия яхтенного сезона» сооруженный на площадке у воды, тоже не пустовал: истинные яхтсмены неплохо разбираются в хорошем виски. Желающие могли попытать удачу в почти настоящем казино, где в качестве выигрыша были приготовлены призы партнеров мероприятия. По результатам розыгрыша в конце вечера счастливым были вручены сертификаты от партнеров мероприятия Комплекс клиник «МЕДИ на Невском» и Гранд Отеля Эмеральд, шикарные продуктовые корзины от сети супермаркетов премиум-класса «Лэнд», коллекционные аксессуары Mercedes-Benz, роскошные полотенца от Limassol Marina



GRAND BANKS
RUSSIA

GB



ХОЧЕШЬ? СДЕЛАЙ!

GRAND BANKS
RUSSIA

Эксклюзивный дилер:

Grand Banks Russia
Санкт-Петербург, Стрельна
Яхт-клуб Кировского завода
Ул. Пристанская, д. 25, оф. 114
Тел.: +7 (812) 715-4578
Fax: +7 (812) 421-1225
URL: www.htmarine.ru

Если вам нужна интересная и привлекательная яхта, то просто переверните страницу. Но если вы ищете ту единственную, чьи породистые черты западают глубоко в сердце, дразнят воображение, учащают пульс и не дают уснуть, тогда задержитесь здесь, сходите на наш сайт, а лучше — приезжайте посмотреть на новую 50 Eastbay SX* на грядущие осенние выставки, чтобы ощутить ее притяжение на себе.

Совершенно новая 50 Eastbay SX
Лучшее теперь еще лучше.

*доступна версия с флайбриджем

> grandbanks.com/50eastbay



и многое другое. В приятной атмосфере неформальной вечеринки гости могли обменяться новостями из мира яхт, оценить актуальные модели лодок, вспомнить прежние путешествия и обсудить новые маршруты.

Генеральный директор «Мотор Боат Медиа» Сергей Артемов отметил: «Приятно видеть, что в городе растет число и разнообразие лодок, все больше людей вовлечено в эту сферу, многие пришли сюда на своих яхтах. Это направление набирает популярность — в сегменте как дорогих яхт, так и бюджетных лодок. Проводится немало регат, что свидетельствует о растущем интересе к яхтингу. Это неудивительно, ведь и Россия, и Петербург в особенности имеют давние морские традиции».

Показ купальников «Эстель Адони» подчеркнул летнюю атмосферу праздника, а его красивым завершением стало выступление солистки группы «Замша» Татьяны Гуляевой, прибывшей в Петербург специально на «Открытие яхтенного сезона». Презентацию первого диска «Замши» несколько лет назад вел сам Артемий Троицкий, высоко оценивший творчество коллектива. С тех пор Татьяна записала сингл с автором нашумевшего «Духless» Сергеем Минаевым и выпустила сольный альбом Private Collection. Гости вечера услышали живое исполнение кавер-версий популярных хитов, а также композиции из нового альбома Татьяны Гуляевой Dance Collection.





320 Aft Cabin Cruiser



370 Aft Cabin Cruiser



350 Scandinavia Hard-Top



Marex 370 Aft Cabin Cruiser

(производство Норвегия)

Габариты: 11,37/3,50 м.

Двигатели (макс.): Volvo D6 435 EVC 435 л.с.



ГРУППА КОМПАНИЙ

адмирал

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



Panerai Classic Yachts Challenge

В Антибе 2 июня завершился первый четырехдневный раунд средиземноморского этапа регаты Panerai Classic Yachts Challenge, в котором приняли участие 65 красивейших парусных яхт.

В регатах Panerai традиционно участвуют винтажные и классические лодки, а также современные, построенные в духе прошлого. Для них существует особый класс Spirit of Traditions. Все старты Les Voiles d'Antibes прошли при солнечной погоде и умеренном южном ветре 6–10 узлов. Исторические яхты соревновались на дистанциях протяженностью в 10 и 16 миль.

Победителями стали: в классе Big Boat — гафельный куттер *Mariska* (1908 г.), в классе Vintage — гафельный куттер *Duet* (1926 г.), в Classic — бермудский шлюп *Sagittarius* (1971 г.), а в классе Spirit of Tradition — бермудский шлюп *Savannah* (1997 г.). Все победители получили в качестве призов памятные часы Officine Panerai.

В самом большом подклассе Classic Marconi итальянский куттер *Ea* (1952 г.) смог дать отпор двум своим ближайшим преследователям: *Arcadia* и *Maria Giovanna II*. Британская яхта *Helen K33* одержала победу в подклассе «Vintage Marconi до 15 метров», а яхта *Leonore*

(1925 г.) стала победителем в подклассе «Vintage Marconi от 15 до 23 метров». *Leonore* хорошо известна поклонникам регаты, так как в прошлом году в Panerai Classic Yachts Challenge она победила в категории Vintage.

Хорошие погодные условия и высокий класс судов обеспечили, как обычно, головокружительное зрелище. Ну а 9-й гоночный сезон Panerai продолжается: когда этот номер MBY выйдет из печати, завершится следующий этап в Неаполе. За ним последуют гонки X Copa del Rey (Менорка, Испания, с 27 по 31 августа) и Régates Royales (Канны, Франция, с 24 по 28 сентября).

Первые яхты в марине

Прошло всего несколько месяцев после сдачи в эксплуатацию комплекса Nereids Residences, состоящего из 94 роскошных квартир, как курорт Limassol Marina принял первые яхты в своей гавани. Limassol Marina рассчитана на 650 яхт длиной до 115 м и стала первой на Кипре мариной для суперяхт. Помимо пресной воды, электропитания и скоростного широкополосного канала передачи данных, на каждом

причале обеспечивается вывоз мусора и осушение накопительных танков. Кроме того, в марине оборудованы платформа для подъема и технического обслуживания судов на берегу, сухой док и мастерская для мелкого ремонта. На территории организована круглосуточная охрана и действует консьерж-служба. Управление и эксплуатационное обслуживание гавани Limassol Marina осуществляет известная в индустрии суперяхт

компания Camper & Nicholsons Marinas в партнерстве с лидером кипрского рынка Francoudi & Stephanou Marinas.

Этот прибрежный проект, буквально на глазах преобразующий внешний облик города, благотворно повлиял на экономику острова. Строительные работы продолжают: в июле сдается новый комплекс апартаментов, церемония официального открытия коммерческого центра Limassol Marina назначена на весну 2014 года.





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

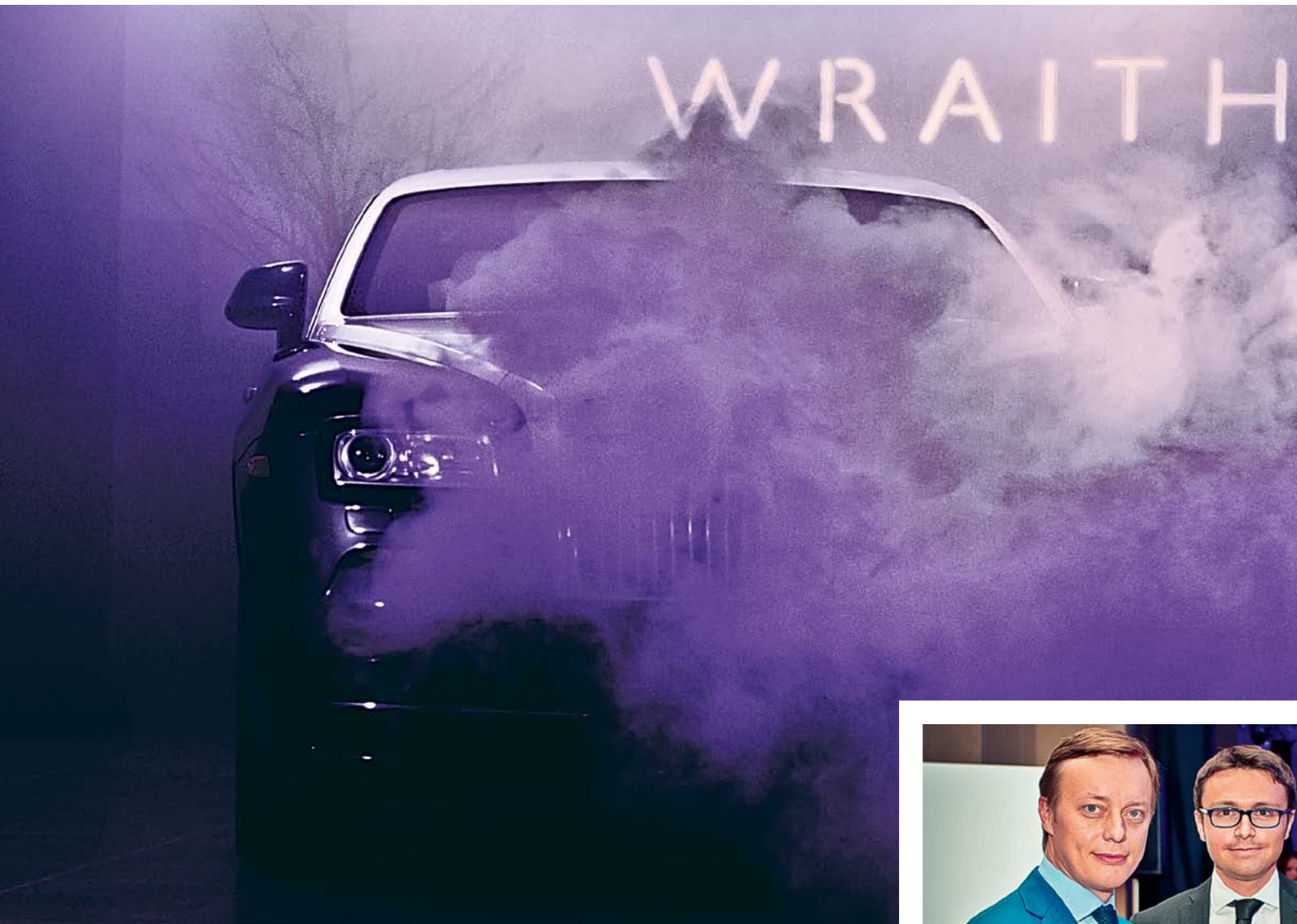
"Яхт-Марин"

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

Новороссийск

"Винджаммер"

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



Wraith и Monte Carlo Yachts в Авилоне

В первый летний день года компания «Авилон. Официальный дилер Rolls-Royce Motor Cars» провела роскошную презентацию самого мощного и быстрого в истории марки Rolls-Royce автомобиля Wraith, который способен разогнаться до 100 км/ч за 4,4 секунды.

На мероприятии присутствовала Барбара Ромберг — единственная женщина в команде дизайнеров Rolls-Royce. Она рассказала гостям обо всех преимуществах новой модели, в числе которых новинка индустрии — система Satellite Aided Transmission, которая с помощью приемника GPS предсказывает маневры и выбирает оптимальную передачу, мощнейший двигатель и 1340 оптоволоконных источников света на потолке в салоне, имитирующих звездное небо.

Помимо автомобилей, на презентации шла речь и о яхтах: генеральный партнер премьеры, верфь Monte Carlo Yachts, анонсировала новую яхту MCY 86, информация о которой до сих пор оставалась засекреченной.

Дизайном роскошного судна занимались всемирно признанные профессионалы из венецианской студии Nuvolari & Lenard. Исключительно для гостей этого вечера компания Monte Carlo Yachts разработала пакет опций под названием MCY-Rolls-Royce Limited Edition. Кроме внешней окраски корпуса яхты в цветовой схеме любимого Rolls-Royce, будущий владелец любой из моделей MCY получит и звездное небо в своей каюте, и отделку главного салона в той же цветовой гамме и теми же материалами, что используются в интерьере автомобиля.

Впервые MCY 86 покажут VIP-клиентам на закрытой презентации в Монако, а широкая публика увидит новый флагман верфи на предстоящем боат-шоу в Каннах. «Мы с такой же страстью относимся к производству и стилю наших яхт, как и создатели Rolls-Royce, и разделяем их стремление к совершенству в мельчайших деталях!» — прокомментировал сотрудничество директор по маркетингу Monte Carlo Yachts Федерико Перуччо.



ИСКУССТВО БЫТЬ УНИКАЛЬНЫМ



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) 943-15-42
Волантс Оуп
Москва, Ленинградское шоссе, д. 39, стр. 7

NORD
STAR 34
PATROL



Отдых за городом

Свежий воздух, кристально чистое озеро, пение птиц, аромат цветов, потаенные лесные тропинки... Недалеко от Москвы расположился комплекс «Лисья нора» — место, в котором каждый сможет найти то, что ему необходимо, обрести гармонию в уединении или заняться спортом. Философия загородного отдыха в «Лисьей норе» — это незабываемые

впечатления для всей семьи, ежедневное разнообразие активного времяпрепровождения и безмятежное созерцание красот природы.

Современная гостиница стоит на берегу чистого, окаймленного песчаным пляжем озера, а среди деревьев спрятались уютные коттеджи. Все здания построены из экологически чистых материалов и органично вписываются в природный ландшафт. Приятное дополнение к отдыху — шопинг европейского уровня в магазине Foxland.

Истинные ценители активного образа жизни найдут здесь рубашки и шорты, поло, свитера, футболки, бейсболки английского бренда Musto, спортивную и пляжную коллекции Emporio Armani EA7, модели в неповторимом стиле авиа-милитари от Aeronautica Militare плюс эксклюзивные женские коллекции Brigitte Von Boch. Даже если вы сбежали от городской суеты, не успев подготовиться к отдыху, все это можно приобрести прямо здесь, в «Лисьей норе».

45 футов

С 25 мая по 1 июня в Хорватии прошли очередные гонки парусной регаты «45 футов». Соревнования проводились в двух дивизионах с участием 15 яхт Beneteau First 35 и 14 яхт Beneteau First 45. Неприятливая пасмурная погода не изменила позитивного настроения участников, а порывистый холодный ветер позволил им продемонстрировать свои навыки в искусстве управления яхтой. Генеральным партнером регаты выступила петербургская компания Status — официальный дилер 18 часовых брендов, которая в качестве ценных призов победителям предоставила шесть экземпляров швейцарских часов Alpina Sailing, выполненных в водонепроницаемом корпусе из нержавеющей стали.

Награждение прошло в теплой дружеской атмосфере, а призы были представлены в специальном подарочном футляре с памятной



гравировкой регаты «45 футов» и миниатюрной моделью парусного катамарана. Помимо этого, компания Status провела лотерею между командами и благотворительный аукцион в пользу нуждающихся в помощи яхтсменов.

*Часы победителям
представлены
в подарочном футляре
с гравировкой и моделью
катамарана*





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



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 Барклая:

Москва, улица Барклая, 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



«Облако» Коимбры

В Москве прошла премьера первого эпизода проекта Lexus Hybrid Art 2013. В новой пешеходной зоне на пересечении улиц Петровка и Кузнецкий мост была представлена работа Nuvem («Облако») бразильского художника Эдуардо Коимбры. «Прогуляться в облаках» пришли известные творческие люди, а также заместитель главы миссии Посольства Бразилии Мигель де Перейра Франко и управляющий директор по продажам и маркетингу Lexus господин Сьюти Нагафучи. Гостей приветствовал директор по продажам и маркетингу Lexus Александр Ветров, который пояснил, что присутствие бренда в новом городском пространстве, еще не обжитом

современными художниками, демонстрирует непрерывное желание Lexus осваивать новые территории и форматы. Арт-директор Lexus Hybrid Art 2013 Федор Павлов-Андреевич рассказал об идее проекта: в этом году он посвящен всему, что не статично, — фактически и концептуально. На первом плане любые формы движения, изменения и превращения, как в рамках отдельно взятого арт-объекта, так и в искусстве вообще. Автор работы Эдуардо Коимбра поблагодарил Lexus за возможность впервые представить Nuvem за пределами Бразилии. По словам Марчелло Пизу, куратора Lexus Hybrid Art 2013, эта художественная провокация удивляет и концепцией, и воплощением:

спустившееся на землю небо приносит новый для зрителя эмоциональный опыт. Коимбра совмещает два пространства: природное и урбанистическое, и два времени — когда на город спускается ночь, небо художника сияет дневным светом. «Облако» Коимбры демонстрирует чистое, бескомпромиссное искусство и особый взгляд на реальность: настоящий art не требует рациональных объяснений, а вызывает яркие эмоции.

«Совиньон» — стиль жизни для джентльменов

Собственные апартаменты с видом на море и яхтой у порога? Чтобы это стало реальностью, не обязательно перебираться в далекие страны — достаточно приехать в Одессу, в уникальный яхт-клуб «Совиньон». Это настоящий курорт с обширной инфраструктурой и хорошей доступностью из центра города и аэропорта. Прежде всего это курорт для увлеченных яхтсменов,

но он может предложить многое и тем, кто просто решил жить и отдыхать у Черного моря. Приобретая недвижимость в комплексе «Совиньон», покупатель вступает в элитный клуб и обретает право бесплатного и бессрочного пользования основным комплексом услуг яхт-клуба, куда входит спуск, подъем, транспортировка судна, а также якорная стоянка и береговое хранение. Члены клуба

оплачивают лишь ежегодные клубные взносы, причем определение их размера происходит открыто, с участием яхтсменов и четким обоснованием статей расходов. Сердце яхт-клуба «Совиньон» — это большая марина площадью 2 га, принимающая до 120 яхт разной длины. Проект полностью реализован, а причальные комплексы и апартаменты введены в эксплуатацию.



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 ДИСТРИБЮТОР BRP Inc.

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

Информация о дилерах на сайте
www.rosan.com

Мы можем!

В апреле на Московском судостроительном и судоремонтном заводе прошел спуск моторной суперяхты проекта ТМ 47. Это уже второе судно, построенное на МССЗ по проекту известного голландского бюро Vripack.

Событие стало значимым не только для самой верфи, но и для всей страны,

поскольку ТМ 47 — самая крупная частная яхта, построенная в России. Генеральный директор ОАО «МССЗ» Владимир Немчин подчеркнул, что в ближайшие пять лет вряд ли какое-то другое предприятие сможет создать аналогичное по габаритам, техническому оснащению и отделке судно. «МССЗ» — единственная российская верфь с солидным портфелем заказов по всем производствам: катерному, судов технического

и пассажирского флота, а также яхт класса «люкс» длиной от 26 до 47 м. За последние 12 лет на «МССЗ» построили и передали заказчикам 19 стальных моторных яхт, которые соответствуют европейскому уровню и выставляются на крупных боат-шоу в Каннах и Монако. Первая яхта проекта ТМ 47 уже совершила кругосветное путешествие и продемонстрировала превосходные мореходные качества и надежность экспедиционного судна.



Новая звезда Mercedes

На примере нового автомобиля CLS Shooting Brake компания Mercedes-Benz еще раз продемонстрировала креативность своих инженеров и дизайнеров, а также подчеркнула свою ведущую роль в индустрии. Новый CLS, обладая пропорциями купе, открывает новые возможности благодаря наличию пяти дверей и покатым, плавно перетекающей в багажник крыши. В итоге идея четырехдверного купе, впервые успешно воплощенная в 2004 году, получила инновационное развитие.

Председатель правления концерна доктор Дитер Цетше отметил: «Каждая подлинная автомобильная легенда в равной степени апеллирует и к разуму, и к сердцу. Автомобиль просто обязан быть функциональным — именно этого требует покупатель. А завораживающая эстетика — это уже сверх программы. Именно это приводит в восторг клиента. CLS Shooting Brake, как никакой другой автомобиль, сочетает оба этих аспекта».

В пропорциях CLS Shooting Brake однозначно угадывается купе: длинный капот, узкий безрамный проем для

боковых стекол, динамично изогнутый, ниспадающий к заднему бамперу силуэт крыши. Лишь позже приходит осознание, что у него пять дверей и множество расширяющих функциональность элементов. По сути, речь идет о небывалой прежде форме спортивного пятиместного автомобиля с большой дверью багажника, который создан для выделяющихся из мейнстрима людей. Shooting Brake стал еще одной яркой звездой в линейке Mercedes-Benz представительского класса и может выступить основателем нового сегмента рынка.





FESTIVAL DE LA PLAISANCE



CANNES

10-15 SEPTEMBER 2013

— THE ULTIMATE YACHTING RENDEZ-VOUS —
C A N N E S B O A T S H O W

Рациональный престиж

В июне компания «ЛСР. Недвижимость — Северо-Запад» начала продажи в жилом комплексе бизнес-класса на проспекте Медиков, 10.

Новый жилой комплекс «Европа Сити» выделяет на рынке недвижимости не только близость к историческому центру, но и расположение в престижном Петроградском районе, рядом со станцией метро «Петроградская». Неподалеку от комплекса находятся зеленые оазисы Петербурга — Аптекарский и Лопухинский сады.

«Европа Сити» объединит 17 жилых корпусов и займет площадь более 7 гектаров. На территории комплекса предусмотрен собственный подземный отапливаемый паркинг и открытые автостоянки. Внутреннее пространство комплекса имеет большие рекреационные зоны, в оформлении

которых использован авторский ландшафтный дизайн с озеленением деревьями хвойных и лиственных пород, пешеходные дорожки, детские площадки и места для отдыха.

«Европа Сити» — новый тип жилья, впервые представленный на рынке недвижимости Петербурга. Квартиры рядом с историческим центром города предлагаются с полной чистовой отделкой европейского уровня «под ключ». Большинство квартир — удобные однокомнатные до 48 кв. м и двухкомнатные до 71 кв. м. Имеется хороший выбор трехкомнатных квартир площадью до 85 кв. м. Все дома жилого комплекса оборудуются бесшумными лифтами OTIS.

«Европа Сити» может смело претендовать на звание комплекса с оригинальными архитектурными решениями, благодаря яркому,

нестандартному облику зданий. Все фасады оформлены в единой стилистике, но образ каждого дома по-своему уникален. В отделке вентилируемых фасадов используются цветные керамические панели и плитка необычной текстуры. Архитектурное проектирование выполнила мастерская «Евгений Герасимов и партнеры» при участии группы молодых архитекторов, лауреатов профессионального конкурса.

Первыми в продажу поступили квартиры в трех небольших домах в глубине нового квартала на 102 квартиры каждый. Их жильцы будут одновременно находиться в центре активной городской жизни и наслаждаться комфортом и тишиной.

Рациональный престиж — таков новый формат недвижимости «Европа Сити» в центре Петербурга.



СТОМАТОЛОГИЯ



Стоматологическая клиника MEDEM работает в полном соответствии с европейскими медицинскими стандартами и оказывает полный спектр стоматологических услуг любой сложности по следующим направлениям:

- **Терапевтическая стоматология** [лечение кариеса любой сложности, пульпита и периодонтита];
- **Ортодонтия** [исправление прикуса у взрослых и детей с применением самых современных брекет-систем];
- **Эндодонтия** [лечение корневых каналов];
- **Пародонтология** [комплексное лечение заболеваний десен: лечение гингивита, пародонтита и др.];
- **Хирургия** [удаление зубов любой сложности, в том числе под общим наркозом];
- **Имплантация зубов** [внутрикостная имплантация с последующим протезированием];
- **Протезирование** [металлокерамика, бюгельные протезы, съёмные протезы, протезирование на основе золотого сплава, на основе оксида циркония];
- **Микропротезирование** [восстановление формы зубов с помощью керамических накладок и виниров];
- **Детская стоматология** [лечение и удаление молочных зубов, профилактика и лечение кариеса у детей].

Стоматологическая клиника MEDEM входит в состав многопрофильной медицинской клиники, что позволяет пациентам стоматологической клиники получить комплексный подход в лечебном процессе и, в случае необходимости, оперативно проконсультироваться с другими врачами клиники (например, с хирургом, аллергологом, анестезиологом, терапевтом и другими).



Лицензия № 78-01-002890 от 24.07.2012г.

О ВОЗМОЖНЫХ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯХ ПРОКОНСУЛЬТИРУЙТЕСЬ СО СПЕЦИАЛИСТОМ

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

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



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, мочевого пузыря].

• **Андрология** - лечение заболеваний мужских половых органов [восстановление потенции, лечение мужского бесплодия].

• **Урогинекология** - женская урология [удержание мочи при напряжении, опущение тазовых органов, мочеполовые свищи].

• **Диагностика и лечение мочекаменной болезни**, удаление камней, профилактика повторного камнеобразования.

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





Новый Equus

В июне компания «Хендэ Мотор СНГ» представила на российском рынке новый Hyundai Equus. Автомобиль отличается улучшенными техническими характеристиками, а также новым дизайном интерьера и более стильным внешним видом. Кроме того, он получил колесные диски в виде лопастей турбины самолета, измененный передний бампер и новые светодиодные задние фонари, а на кузове уменьшилось количество

хромированных деталей. В салоне появились новые аналоговые часы в центре приборной панели, кожаные сиденья получили стильную двойную прострочку, а показания приборов в новом Equus могут проецироваться на ветровое стекло. Для повышения безопасности инженеры Hyundai оснастили автомобиль системой контроля слепых зон, плюс на рулевом колесе появились кнопки управления мультимедийной системой, бортовым компьютером и телефоном. Для удобства водителя Equus оборудовали

камерами с круговым обзором и активным круиз-контролем. Hyundai Equus доступен на российском рынке в трех комплектациях: Luxury, Elite и Royal, с двигателями мощностью от 334 до 430 л.с., сопряженными с 8-ступенчатой автоматической трансмиссией. Уже три года подряд двигатель Hyundai Equus Tau V8 числится в десятке лучших моторов (по мнению американского издания Ward's AutoWorld), а в России этот автомобиль находится на 4-м месте в своем сегменте по уровню продаж.

Marine Chronograph от Ulysse Nardin

Швейцарская часовая мануфактура Ulysse Nardin представила калибр собственного производства UN-150. Новый Marine Chronograph воплощает все лучшие традиции мануфактуры и знаменует собой еще один шаг на пути к главной цели — независимости.

Высокоточный, надежный и узнаваемый хронограф состоит из более чем 322 деталей, имеет точность 28 800 полуколебаний в час и наделен современными функциями из числа последних разработок компании. В часах использована кремниевая балансовая пружина, а их запас хода составляет 48 часов.

Уникальный циферблат декорирован в старинной технике Grand Feu, когда горячая эмаль наносится слой за слоем и обжигается в специальной печи для получения цвета нужной

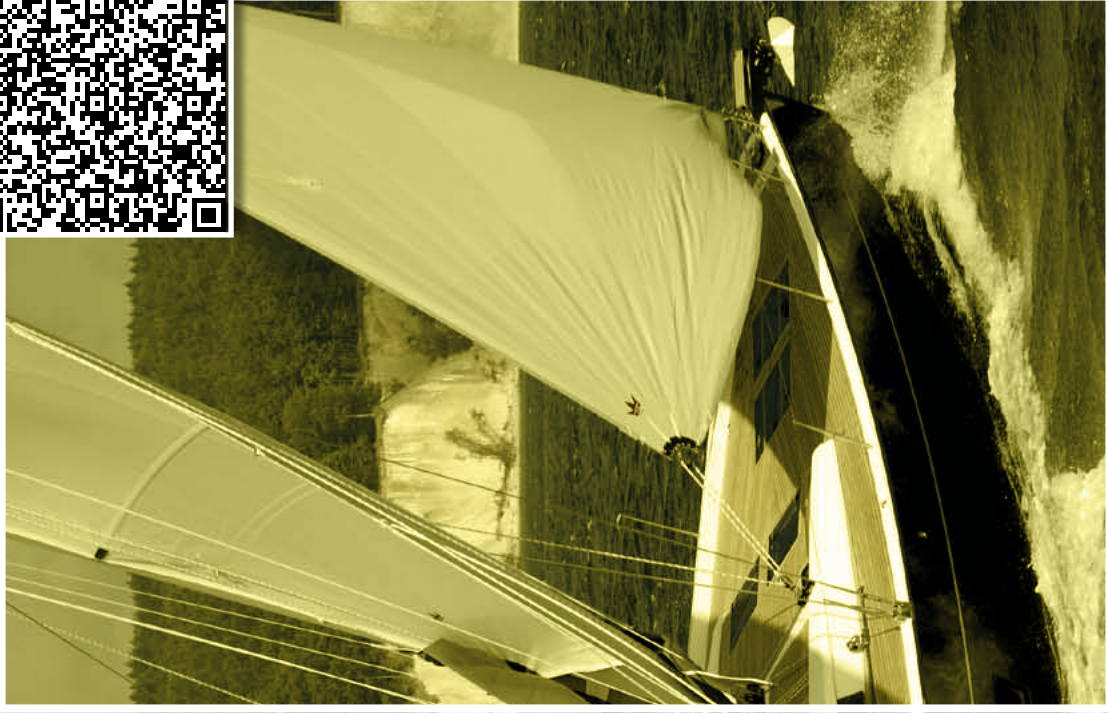
интенсивности.

Прошлогодняя коллекция Marine Chronometer Manufacture на базе калибра UN-118 теперь дополнилась новой ограниченной (150 экземпляров) серией Marine Chronograph Manufacture, которая сохранила в себе все отличительные особенности морской коллекции: увеличенный корпус из розового золота диаметром 43 мм, узнаваемый внешний вид, рифленый безель, фиксируемую на резьбе заводную головку, препятствующую попаданию воды в механизм, и особые ушки креплений для четкой фиксации часов на руке.





Hanse 575



НОВАЯ HANSE 575 ПЕРЕВЕРНЕТ ВАШЕ ПРЕДСТАВЛЕНИЕ О КРУИЗНОЙ ЯХТЕ

NORD STAR
YACHTING

www.nord-star.com

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

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



PRINCESS

MERIDIAN
YACHTS

FJORD

BAYLINER®

Hanse

Moody



Балтийский фестиваль глазами участника

В последний день мая, когда только ленивые яхтсмены еще не спустили свои лодки на воду, в Санкт-Петербурге открылся ставший традиционным Балтийский морской фестиваль. В этом году он впервые прошел не в павильонах выставочного комплекса «Ленэкспо», а на территории яхт-клуба «Крестовский». С одной стороны, такой переезд можно счесть «сдачей позиций», но с другой, по признанию некоторых ключевых участников, эффективность не размазанной по большой площади экспозиции оказалась сравнительно более высокой.

Пожалуй, самый большой флот двух известных финских брендов показала на фестивале компания HT-Marine, официальный дилер Aquadog и Targa. У понтонов гостей ожидали восемь ключевых моделей катеров

Aquadog — половина всего модельного ряда верфи. Причем для выставки эти лодки предоставили их владельцы, что говорит о популярности марки в акватории Петербурга. Относительно высокая цена не останавливает покупателей этих качественных и мореходных судов. Весьма внушительно выглядел и модельный ряд морских «внедорожников» Botnia Targa, представленный победителями международных конкурсов Targa 44 и Targa 32, а также не менее востребованными Targa 37 и Targa 27. По словам дилеров, Балтийский морской фестиваль удачно продолжает московское боат-шоу в «Крокус Экспо», поскольку люди, посмотревшие понравившиеся лодки в павильонах,



обретают возможность получить их в начале сезона и сразу опробовать на воде.

«Несмотря на связанные с организацией выставки сложности и недостаточную рекламу, местные дилеры не саботировали участие и достойно выступили со своим флотом, а заинтересованные люди приехали даже из регионов», — прокомментировал работу Балтийского морского фестиваля Михаил Фартушный, руководитель морского агентства HT-Marine.



Самая веселая на Балтийском море выставка яхт и катеров!

Боат-шоу на воде в Хельсинки (Helsingin Uiva Venenäyttely) – самая крупная яхтенная выставка Финляндии. Она проводится в районе Lauttasaari, находящемся на расстоянии пешей прогулки от центра города. Во время выставки у причалов собираются сотни яхт, катеров и лодок. Для посетителей открыты десятки торговых точек с яхтенным оборудованием и принадлежностями, ресторанчики и кафе, а любителям водного туризма предлагается морская программа.

Добро пожаловать в Хельсинки!

Выставка Uiva Venenäyttely пройдет в яхт-клубе HSK в районе Lauttasaari (Хельсинки), в период с 15 по 18 августа 2013 г.

Часы работы: чт, пт – с 12.00 до 20.00; сб, вс – с 10.00 до 18.00.
Билеты: взрослые – €12, дети 7–15 лет – €3, детям до 7 лет вход бесплатный.

Дополнительная информация на сайте www.uiva.fi



Партнеры:



**Uiva
Flytande
2013**



Porto Montenegro растет!

В феврале 2013 года стартовал проект по двукратному увеличению количества причалов в Porto Montenegro — расположенном в сердце Черногории яхтенном комплексе, включающем пристань с круглогодичной навигацией и полным спектром услуг для судов разных размеров, а также прибрежный поселок яхтсменов. По проекту число швартовных мест вырастет с 245 до 490; работы планируется завершить к весне 2014 г. На втором этапе будут созданы 145 причалов для яхт длиной до 20 м и столько же для судов свыше 25 метров.

Кроме того, Porto Montenegro выполнил необходимые требования для получения двух новых сертификатов: UNI EN ISO 14001 в области экологического менеджмента и ISO 9001 в области менеджмента качества.

Adriatic Marinas, управляющая компания этого яхтенного комплекса, прилагает максимальные усилия для защиты окружающей среды и сохранения уникальной

прибрежной территории. Здесь действует целый ряд мер по предотвращению загрязнения, проводится ежедневный мониторинг состояния воды в марине и внедрены современные технологии борьбы со случайными разливами ГСМ.

Даже до получения сертификата ISO 9001:2008 профессиональная команда Porto Montenegro предоставляла клиентам услуги самого высокого уровня, а новый статус поможет комплексу стать ключевой и одной из самых престижных марин на восточном берегу Адриатического моря.

«Мы понимаем, что наши усилия отражаются на впечатлении клиентов, — пояснил директор Porto Montenegro Тони Браун. — Наша главная задача состоит в построении длительных и прочных отношений с ними, поэтому мы стремимся работать в соответствии с международными стандартами».





ПАРАДНЫЙ КВАРТАЛ

ПЕРВЫЙ ФЕШЕНЕБЕЛЬНЫЙ КВАРТАЛ
В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ



ВЫГОДНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ:
СКИДКА от 5% на готовые квартиры



Кирочная улица, Парадная улица, Виленский переулок, улица Радищева

Первый фешенебельный квартал в центре Петербурга на площади 10 га, с жилыми и офисными зданиями, новыми улицами и площадью в центре. Все здания выполнены в классическом архитектурном стиле и имеют единое конструктивное решение. Проект объединяет 16 корпусов, 8 из которых — отдельно стоящие офисные особняки класса А+.

**Оформлена собственность
в I и II очереди**

- Высокая степень готовности последней очереди
- Первые дома заселены
- Внутренняя пешеходная территория
- Фонтан, уютные зоны отдыха, детские площадки
- 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

* Ипотека: ЗАО «ВТБ 24» лицензия №1623 от 17.11.06 г., ОАО «Газпромбанк» лицензия №354 от 28.09.07 г.
Рассрочка от ОАО «СКВ СПб» до 15.12.13 г. на II очередь при 30% первом взносе, до 25.08.13 г. при 20% первом взносе на квартиры в III (последней) очереди.
Проектные декларации на сайте www.6888888.ru. ОАО «СКВ СПб» Свидетельство №0010.02-2009-7803048130-С-003 от 26.01.12 г.



СМОЛЬНЫЙ ПАРК
КВАРТАЛ, УТОПАЮЩИЙ В ЗЕЛЕНИ

Орловская улица, 1

Смольная набережная, улица Смольного

I ОЧЕРЕДЬ — КЛАСС PREMIUM*

II ОЧЕРЕДЬ — КЛАСС DE LUXE*



ВЫГОДНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ:
СКИДКА от 5% на готовые квартиры

- Оформлена собственность (блок 1)
- Рассрочка 0%**

- Престижное окружение
- Собственный парк с вековыми деревьями
- Авторский ландшафтный дизайн
- Двойная безопасность — охраняемая закрытая территория
- Роскошная отделка холлов
- Высокая степень готовности (блоки 5,6)
- 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.

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 15.12.13 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.

«Принцесса» и серебряный Нептун



В начале мая в Стамбуле состоялось вручение 8-й ежегодной яхтенной премии World Superyacht Awards. Традиционными серебряными статуэтками Нептуна награждали лучшие парусные и моторные яхты, спущенные на воду в 2012 году. В категории судов от 100 футов победителем была названа трехпалубная моторная яхта Princess 40M. Для британской верфи

победа *Imperial Princess*, первой такой суперяхты компании, является огромным достижением — по сути, это можно считать признанием индустрией нового полноправного игрока.

Princess 40M сочетает в себе новейшие технологии, отличные мореходные характеристики и роскошный интерьер. Это крупнейшая композитная моторная яхта, когда-либо построенная в Великобритании, причем корпуса

таких размеров с помощью технологии вакуумной формовки пока еще не делает никто в мире.

Помимо награды World Superyacht Awards, *Imperial Princess* удостоилась победы в номинации «Лучшая моторная яхта длиной от 24 до 40 м» на ежегодном конкурсе Asia Boating Awards, а также является финалистом в трех номинациях конкурса ShowBoat Design Awards 2013.

Домашний рефит

Голландская верфь Moonen успешно завершила рефит 84-футовой яхты Etoile d'Azur, которая сошла с ее стапелей в 2007 году. Длившиеся пять месяцев работы включали комплексное обновление системы стабилизации качки и наращивание флайбриджа в целях улучшения практических качеств и архитектурной эстетики. Этот седьмой корпус 26-метрового проекта Рене

ван дер Вельдена до сих пор принадлежит своему первому владельцу, который дважды пересек на яхте Атлантику; за пять лет двигатели «намотали» почти 5000 моточасов. Изначально владелец хотел провести рефит на одной из средиземноморских верфей, но позже они с капитаном решили, что никто так хорошо не знает устройство судна, как построившие его люди.

«Профессиональный подход и адекватная стоимость услуг нас

приятно удивили, поэтому Etoile d'Azur вернулась домой для покраски и замены конвенционных гидравлических стабилизаторов на электрическую систему Zero Speed», — рассказал капитан судна Тристан ле Брун. После окончания работ обновленная яхта отправилась в Скандинавию «бродить» по величественным норвежским фьордам.





Что происходит с британской верфью

ГДЕ ОШИБКА?

Легкая жизнь для яхтенной индустрии закончилась в 2008 году с началом глобального экономического кризиса. Однако компания Sealine терпела убытки еще с 2005 года, потеряв тогда £ 1,4 млн. Правда, в 2006 году была объявлена крошечная прибыль в £ 154 000, но потом убытки продолжили расти. Будь экономика на подъеме, верфь могла бы сравнительно легко поправить свои дела, просто урезав издержки, но когда грянул кризис, началась борьба за выживание. В сентябре 2008 года, во время боат-шоу в Саутгемптоне, объявил о банкротстве инвестиционный банк Lehman Brothers. Последствия этого яхтенный бизнес ощутил на себе в полной мере. Десятилетие непрерывного роста завершилось в одно мгновение: «Титаник» напоролся на айсберг. В случае с Sealine американская Oxford Investment Group решила более не вкладывать в одну из известнейших британских верфей, хотя еще в апреле прошлого года заявляла в интервью MBY: «Мы не инвесторы-однодневки».

НЕИЗБЕЖНО ЛИ БАНКРОТСТВО?

На этот вопрос ответить непросто. В любом случае, трудно обвинять Sealine в спускании ситуации на тормозах: еще в октября 2008 года верфь сократила чуть ли не половину персонала, урезав фонд заработной платы с £ 14 до £ 9 млн. Для снижения расходов компания и далее периодически проводила сокращения штата (в результате были уволены более 300 человек из 660). Нельзя обвинять верфь и в недостатке внимания к модельному ряду: в последние пять лет он обновлялся часто. Sealine всегда была среди самых активных верфей и постоянно выдавала новые интересные модели. SC35, SC42, F42 и совсем свежая C490 — все они были инновационными лодками, выгодно выделявшимися на яхтенном рынке. В особенности это касается SC35 (ныне переименована в SC380), которая

мгновенно завоевала популярность. Для работы над T60 Aura верфь привлекла знаменитую Studio Conran, а в этом году собиралась выступить в сегменте компактных флайбриджных круизеров с новой Sealine F380.

ВСЕ ЛИ БЫЛО СДЕЛАНО?

В августе 2011 года инвестиционная компания Oxford Investment Group (США) приобрела Sealine у американского судостроительного гиганта Brunswick. Вскоре после этого новые владельцы занялись организацией прямых продаж. Прежде верфь была представлена только дилерами, крупнейшим из которых являлась Anacasta. С внедрением новой политики Sealine надеялась получать всю прибыль от продаж. Примерно в то же время состоялось и возвращение Sealine на американский рынок благодаря открытию Sealine Yachts America. Когда-то бренд Sealine был широко известен и весьма уважаем за океаном, но Brunswick убрал его, чтобы избежать конкуренции с другой своей продукцией.

НУ ВОТ И ВСЕ?

Надежда, что Sealine еще может быть продана в качестве действующей верфи, пока остается. По информации Baker Tilly, кризисной управляющей компании, у них «более 50 заинтересованных субъектов». Насколько эти предложения серьезные, MBY неизвестно, но, по крайней мере, их число выглядит многообещающим. К сожалению, в Baker Tilly не смогли прокомментировать, чем именно интересуются потенциальные покупатели: компанией в целом, ее интеллектуальной собственностью или оборудованием, подчеркнув лишь, что «хотя предпочтение отдадут продаже бизнеса целиком, уверенности в этом нет».

ЧТО ТЕРЯЮТ КЛИЕНТЫ?

К моменту банкротства Sealine имела заказы на 19 яхт, из которых 14 были

уже частично построены. Однако из этих 14 шансы быть законченными имеют лишь три. Один из таких невезучих заказчиков — 50-летний британец Энди Мид. Он и его жена буквально влюбились в Sealine S450 на London Boat Show и спустя несколько дней сделали заказ. Предварительный платеж в £ 20 000 Энди, скорее всего, потеряет. Вторым платежом должна была стать его Fairline Targa 34, которую Sealine взяла бы в трейд-ин, если бы не оказалась под кризисным управлением. Опыт сотрудничества с Sealine у Энди вышел, прямо скажем, неудачным: он так и не получил ни одного фото процесса постройки, а даты поставки готовой яхты постоянно сдвигались. Он посетил верфь 22 апреля, всего за несколько дней до банкротства, и, по его словам, «уже было ясно, что дела плохи».

ЧТО ДЕЛАТЬ?

По мнению Брайана Тейлора, который пишет для MBY колонки на юридические темы, прогноз для тех, кто уже разместил заказы на существующие модели Sealine, не очень хороший. «Лучшим сценарием для них стала бы продажа компании как действующего предприятия. Но даже в этом случае новые владельцы, скорее всего, захотят получить верфь без всяких обременений. Конечно, ради сохранения репутации бренда они могут решиться на завершение размещенных заказов, но едва ли пойдут на официальную фиксацию обязательств и точно не вернут уже уплаченное. Если же компания будет ликвидирована, вероятность, что невезучие клиенты смогут получить свои уже частично оплаченные лодки, невелика. Когда будут распродаваться активы, недостроенные корпуса достанутся тому, кто больше за них предложит. Таким образом, заказчики Sealine могут потерять большую часть уже внесенных денег».



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.

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: 37 400 000 руб.
ПРОИЗВОДСТВО: США.
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.

РЕКЛАМА



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

«Порше Центр Запад» заложен!

В мае на церемонии закладки первого камня «Порше Центр Запад» компания Porsche совместно с руководством «Спорткар Центр» объявила о начале строительства нового и самого крупного дилерского центра в Восточной Европе.

На мероприятии присутствовали члены Правления Porsche AG, Председатель Наблюдательного Совета компаний Porsche Automobil Holding SE доктор Вольфганг Порше, руководство ООО «ПОРШЕ РУССЛАНД», а также официального дилера ЗАО «Спорткар Центр» и ЗАО «АСКК-Проперти».

ЗАО «Спорткар Центр», первый официальный дилер Porsche в России, уже имеет в своих активах два выставочных зала и два дилерских центра, полностью соответствующих стандартам Porsche («Порше Центр

Алтуфьево» и «Порше Центр Новая Рига»). Масштабы будущего «Порше Центр Запад» впечатляют: общая площадь здания составит порядка 13 000 кв. м, включая подземный паркинг на 99 мест. Экспозиционный зал вмещает до 52 автомобилей, а в сервисном центре будут одновременно обслуживать до 35 машин.

На торжественной церемонии генеральный директор ЗАО «Спорткар Центр» Дмитрий Баранов отметил: «Мы всегда стремимся к большему и не привыкли останавливаться на достигнутом. Став самым крупным официальным дилером Porsche в Восточной Европе в 2002 году, спустя год после открытия первого автосалона на Кутузовском проспекте, мы обязаны



держат пальму первенства. Поэтому мы намерены дальше претворять в жизнь самые амбициозные планы и занимать лидирующие позиции на российском и европейском рынках».



Sunseeker уходит к китайцам

Крупнейшая британская верфь недавно объявила о том, что ведет переговоры с китайской имущественной компанией Dalian Wanda о приобретении контрольного пакета акций. Китайцы намерены заплатить £ 300 млн, а сделка должна была завершиться в конце июня после одобрения уполномоченных структур. Представители

Sunseeker стараются подчеркнуть, что, несмотря на новых владельцев, верфь останется британской, ее штаб-квартира останется в Пуле, а производственные мощности, инфраструктура и рабочие места сохранятся. Кроме того, должность президента останется за Робертом Брейтуэйтом, основателем и ключевой фигурой компании.

Sunseeker с оптимизмом смотрит в будущее, поскольку финансовая помощь серьезного инвестора позволит верфи более активно выходить на новые рынки, не снижая объемов производства.

Для справки: в 2010 году компанию Sunseeker приобрели ирландские инвесторы FL Partners.



Будущее сегодня

Это выходящее за грани привычных представлений судно походит на материализовавшиеся фантазии Жака-Ива Кусто, однако оно уже прошло стадию концепта и в скором времени будет построено. *SeaOrbiter* представляет собой 10-этажную плавучую лабораторию высотой 58 м и водоизмещением 2600 т. Колосс начнут строить уже в конце года из переработанного алюминия, а потом он отправится дрейфовать по Мировому океану с командой ученых на борту.

На создание «судна» стоимостью € 35 млн потребуются 18 месяцев, а неординарная идея ее создания принадлежит Жаку Ружери: в его портфолио проектов входит подводный археологический музей в Александрии. Первая миссия *SeaOrbiter* пройдет в Средиземном море, где судно будет искать следы неизвестных видов животных и почивших под водой цивилизаций, а затем оно отправится в Атлантику.

Вслед за первой лабораторией планируется построить целый флот из пяти единиц, которые будут непрерывно курсировать по океанам, накапливать данные и обмениваться ими.

Корпус *SeaOrbiter* возвышается на 27 м над поверхностью воды и уходит в пучину на 31 м от ватерлинии. Шесть жилых уровней находятся ниже уровня воды, и там же оборудовано специальное помещение с возможностью повышения давления, откуда акванавты получают прямой доступ в подводный мир. Снабжать энергией ни на минуту не прекращающееся странствие судно будут солнце и ветер.

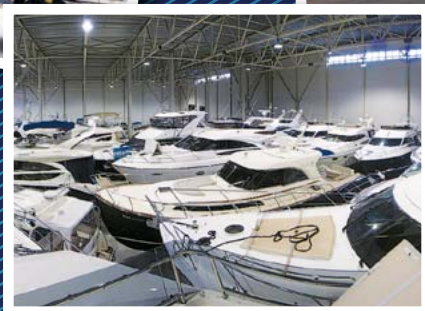


ПОРТ ДУБРОВКА



Мы сохраним
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



ШЕСТЬДЕСЯТ ЧАСОВ

АНТОН ЧЕРКАСОВ: *Каждый из таких случаев уникален и заставляет задуматься всех, кто ходит в море.*

Несколько недель назад морской мир облетела история драматического происшествия, в котором невероятным, поистине чудесным образом выжил человек. 26 мая в 20 милях от побережья Нигерии буксир *Jascon-4*, нанятый компанией Chevron, обеспечивал позиционирование танкера, стоявшего на приеме груза у нефтяной платформы. Ранним утром из-за сильной океанической зыби буксир перевернулся и стремительно ушел под воду вместе с 12 членами экипажа. В тот же день на место трагедии прибыли профессиональные водолазы-спасатели, которые оперативно смогли поднять на поверхность десять тел, прежде чем погода окончательно испортилась. Оставалось найти еще двоих пропавших, среди которых значился судовой кок Окене Харрисон.

В 04.50, находясь в гальюне, Харрисон почувствовал, что судно начало переворачиваться. Выбравшись в коридор, он оказался в полной темноте и вместе с тремя товарищами попытался пробраться к выходному люку, но в какой-то момент хлынувшая в полную силу вода смыла шедших перед ним моряков. Поток воды протаскил метнувшегося обратно кока до другого гальюна у капитанской каюты, а судно тем временем перевернулось и легло на дно. К удивлению Харрисона, он все еще не захлебнулся, но следующие два с половиной дня обернулись для него сущим кошмаром.

Оставшийся в одних трусах моряк был вынужден держаться за перевернутый умывальник в тесном гальюне и дышать из воздушного пузыря высотой чуть более метра, который неумолимо сжимался из-за поступающей снизу воды. Набравшись смелости, Харрисон открыл дверь и перебрался в каюту капитана, где, оторвав от переборки деревянную обшивку, соорудил небольшой плот, чтобы на нем хоть как-то согреться. Средняя температура воды в этих местах в это время года составляет +29–30 °С, поэтому гипотермия наступает не слишком быстро, хотя потеря тепла неминуемо продолжается и гибель от переохлаждения становится лишь делом времени.

«Я сидел там один, в крошечной тьме, и думал, что это конец, — рассказывает кок. — Было страшно, что вода вот-вот заполнит помещение, но этого не происходило. Я чувствовал, что где-то рядом находятся мои мертвые товарищи, и рыбы уже начали объедать их тела. Мне жутко хотелось есть, но еще больше мучила жажда. От соленой воды разбухшая кожа начала слезать даже с языка». Харрисон не слышал работавших в первый день водолазов, но когда через двое суток раздались удары молотка о стальной корпус, понял — его ищут.

«Я начал стучать в ответ, надеясь, что меня услышат, — вспоминает Окене. — В конце концов это помогло привлечь внимание, и вскоре по коридору уже плыл водолаз с фонарем. Я нырнул в воду и помахал рукой, что полностью его ошарашило».



Вверху:
Спасательное водолазное судно *Lewek Toucan* пришло на место гибели буксира, чтобы найти и поднять погибших моряков.

Слева направо:
В центре барокомплекса на *Lewek Toucan* расположен водолазный колокол, в котором выжившего кока подняли на поверхность.

Окене Харрисон провел в рухнувшем на дно буксире более двух суток и не утонул только по счастливому стечению обстоятельств.



“
Перед лицом стихии
мы песчинки, но иногда судьба
бывает милостивой и дает
человеку еще один шанс
”



После длительного пребывания в гипербарических условиях на тридцатиметровой глубине прямой подъем кока на поверхность грозил ему неминуемой гибелью от кессонной болезни. Водолазы оперативно доставили ему снаряжение, переместили в колокол, а затем подняли в барокамеру, где он провел следующие 60 часов, избавляясь от избытка инертного газа в крови. «Мое спасение было настоящим чудом, — признается Харрисон, — но воспоминания о часах, проведенных во тьме под водой, вряд ли позволят мне в ближайшее время вернуться в море. Иногда мне снится, что моя кровать начинает тонуть, и я с криком просыпаюсь».

Уверен, примеров удивительных спасений, подобных этому, за всю историю мореплавания можно насобирать немало. Но каждый из таких случаев уникален и заставляет задуматься всех, кто ходит в море. Перед лицом стихии мы — песчинки, но иногда судьба бывает милостивой и, пропустив человека через свои жернова, дает ему еще один шанс. **MSY**



Высокий штиль

Элитный дом с собственным причалом

Единственный новый элитный жилой комплекс
с собственной мариной. Яхт-клуб и причал
на 50 мест.

Дом в окружении воды. Панорамные виды
на Финский залив.

Петроградская сторона. Ждановская ул., 45.

www.LmSPb.ru

999 4400



ЛЕОНТЬЕВСКИЙ
Мыс
ЭЛИТНЫЙ ЖИЛОЙ КОМПЛЕКС

ООО «Леонтьевский Мыс». Объект строится по 214 ФЗ. Проектная декларация на сайте LmSPb.ru. Финансовый партнер – ОАО «Банк БФА».
*Вдохновленные Старком.

“ Когда на 33 узлах вслепую пролетаешь сто метров, то эти шесть секунд кажутся вечностью ”



НАЖАЛ — ЗАРАБОТАЛО

ДЭВИД МАРШ: Где клавиши «дворников»? Как включить свет? Кнопки управления транцевыми плитами слишком тугие? Почему бы не сделать все это интуитивно понятнее и проще?

Тест-драйв катера Sea Ray 680 Sun Sport на выставке в Майами в 2002 году остался в моей памяти по ряду причин. С точки зрения технологий лодка была на высоте, и ключевую роль там играла сложная система Sea Ray Navigator. Даже сегодня нас изумляет возможность контролировать все бортовые системы с планшетного компьютера, а десять лет назад Sea Ray Navigator на шаг опережала свое время. Два дисплея позволяли следить за множеством параметров, выводили изображения с нескольких камер, помогали в навигации, при этом дублируя друг друга, и работали от независимых, но взаимозаменяемых источников энергии — по-настоящему разумное и практичное решение.

Точнее, почти по-настоящему. Ведя катер против ветра по метровой зыби, я поймал неудачную волну, тут же получил фонтан воды на ветровое стекло и потерял обзор по курсу. До выхода я не потрудился узнать, как включить стеклоочистители, и теперь инженер Sea Ray пытался отыскать на дисплеях нужное меню. Скажу по секрету: когда на 33 узлах вслепую пролетаешь сто метров, то эти шесть секунд кажутся вечностью.

Тот день преподал мне два урока. Первый — некоторые органы управления должны присутствовать на борту в виде старомодных аналоговых выключателей, даже несмотря на взрывной рост популярности сенсорных технологий. Поскольку часто в дизайне яхт форма преобладает над функцией, здравый смысл диктует избегать постов управления, начисто лишенных кнопок и тумблеров. Второй урок заключался в том, что интуитивность и мгновенная доступность основных органов управления чрезвычайно важна для безопасности — тут у конструкторов еще непочтатый край работы. Почему в любом автомобиле, независимо от его класса и стоимости, стеклоочистители промаркированы одинаково и элементарно включаются одной ручкой,

У сенсорных дисплеев немало плюсов, но большинству яхтсменов нужны четко обозначенные органы управления стеклоочистителями



а на каждой второй лодке нет даже подсказки, поясняющей работу нескольких кнопок? Посмотрите на продавцов: даже после нескольких месяцев работы с яхтой не все могут запомнить, как включаются «дворники». Я пользовался хорошими морскими системами управления стеклоочистителями — они существуют, но до автомобильных им еще очень далеко.

Другое «проклятое место» — управление транцевыми плитами. Примерно половина протестированных мной яхт обладала тугими, на мой взгляд, кнопками управления и слишком «тормозными» из-за этого плитами. Нельзя сказать, что все это не годится, но могло бы быть лучше. Почему бы, например, не использовать маленький джойстик для одновременной регулировки положения транцевых колонок и плит? Надавил вперед —

опустился нос; отвел назад — нос поднялся. Корректировку крена тоже можно было бы «повесить» на такой джойстик, вращение которого меняло бы положение обеих плит.

Что еще? Среди всего многообразия безусловно полезных GPS-приемников, сенсорных МФД, систем стабилизации и управления я бы выделил комплект недорогих беспроводных камер наблюдения; эти прекрасные устройства способны значительно облегчить жизнь капитана и повысить безопасность в море. Представьте, что одна камера позволяет вам видеть моторный отсек, другая показывает корму, третья под водой нацелена на колонки и винты, а еще пара установлена по углам транцевой платформы, чтобы вы могли видеть оба борта во время сложной швартовки кормой. Как раз сейчас я рисую схему установки такой системы наблюдения. **MSY**

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

ИМПЕРАТОРСКИЕ ЯХТЫ

Более двух веков, вплоть до революции 1917 года, в состав военно-морского флота России входили яхты, принадлежавшие членам императорской фамилии. Их история интересна и неразрывно связана с историей флота и государства.

Текст **Сергей Балакин** Фото **Архив автора**





Вплоть до начала XX века считалось, что судно, на котором совершает прогулку или путешествует глава государства, должно быть олицетворением богатства и престижа страны. Поэтому в Российской империи денег на постройку царских яхт не жалели. И по числу «монарших» судов, и по их качествам наша страна всегда была впереди планеты всей. Однако суда эти еще служили и «приютом отдохновения» монархов и их семей во время отпуска, если таковой у коронованных особ бывает.

О царских яхтах написано немало, но давайте взглянем на те, которые своей необычностью выделяются в привилегированном флоте. — А вспомнили мы о них потому, что эти яхты — тоже наша история, и еще потому, что в 2013 году исполняется 400 лет Дому Романовых.

САМАЯ ПЕРВАЯ: БОТИК ПЕТРА I

Начнем с парадоксального утверждения: историю современной России predeterminedил... яхтинг! Да, именно так. Три с лишним века назад, весной 1688 года, молодой царь Петр Алексеевич в амбаре своего двоюродного деда в Измайлове нашел старый ботик. Откуда тот взялся, точно неизвестно; скорее всего, был привезен в Россию из Англии в 1640-х гг. По словам самого Петра, сопровождавший его голландец Франц Тиммерман так охарактеризовал диковинную находку: «...он ходит на парусах не только что по ветру, но и против ветру; которое слово меня в великое удивление привело...»

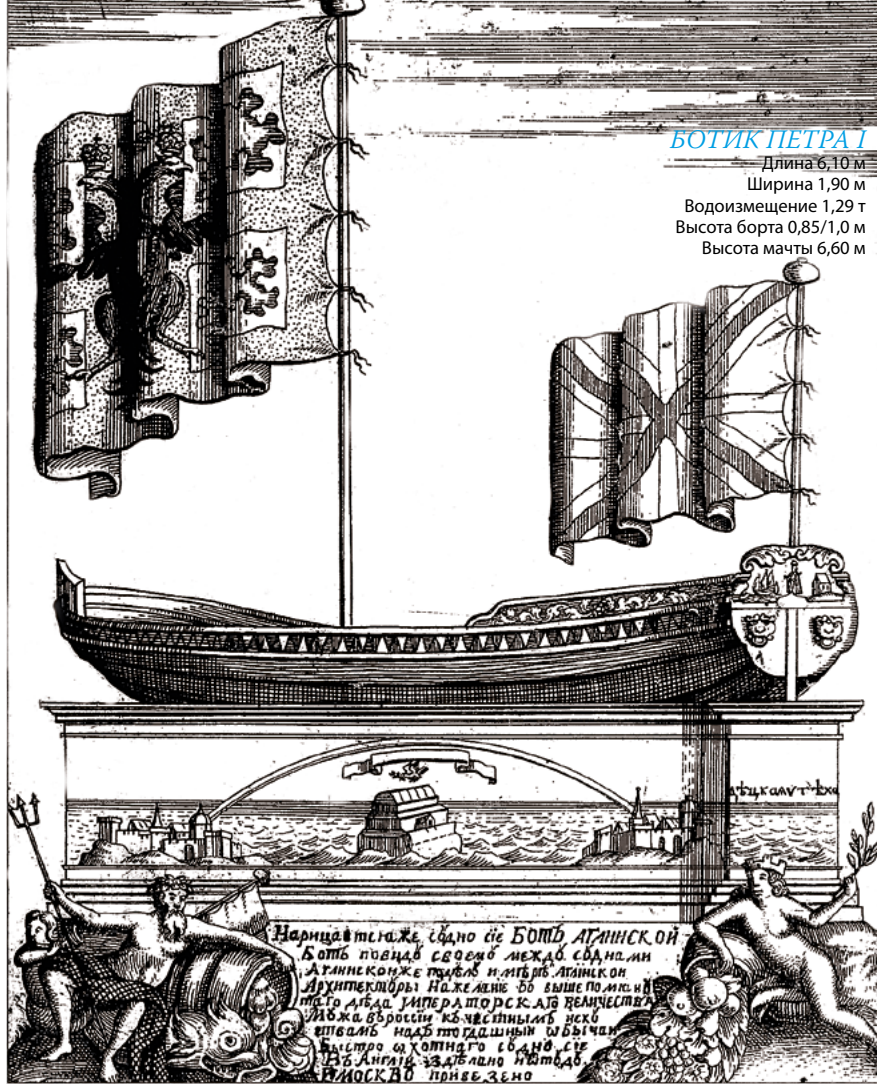
За ремонт ботика взялся живший в Москве голландский корабельный мастер Карштен Брандт. Первое плавание под парусом яхта совершила по Яузе, затем ее перевезли на Просяной пруд в Измайлове, где Петр

в восторге учился управлять с парусом. Вскоре пруд ему стал тесен, и 16-летний царь отправился на Плещеево озеро... В душе юного монарха уже зародилась мечта о море и больших кораблях, и мечта эта во многом повлияла на ход истории. Потом была верфь неподалеку от Переславля-Залесского, где строили корабли «Потешной флотилии»; строительство военных кораблей регулярного флота в Воронеже, Архангельске, на Ладого и в Петербурге; Азовские походы и Северная война... Крепла империя! Вы знаете другую яхту, столь радикально повлиявшую на судьбу страны!?

Ботику выпала долгая жизнь. До 1701 года он оставался в Измайлове, затем хранился в московском Кремле, а в 1723 году его перевезли в Санкт-Петербург. 11 августа Петр I вышел на нем на Кронштадтский рейд. Стоя у румпеля, император принимал парад кораблей Балтийского флота, с которых его приветствовали орудийным салютом. По завершении церемонии Петр сказал сопровождавшим его адмиралам: «Смотрите, как дедушку внучата веселят и поздравляют!» Так у старой измайловской яхты с именем «Святой Николай» появилось почетное прозвище «Дедушка русского флота».

С 1761 года ботик хранился в «Ботном домике» — специальном павильоне на территории Петропавловской крепости. Ценнейшая реликвия российского флота дожила до наших дней и является экспонатом Центрального военно-морского музея.

Ботик предопределил историю современной России



БОТИК ПЕТРА I

Длина 6,10 м
Ширина 1,90 м
Водоизмещение 1,29 т
Высота борта 0,85/1,0 м
Высота мачты 6,60 м

САМАЯ БОЛЬШАЯ ИЗ РЕЧНЫХ: ГАЛЕРЕЯ «ТВЕРЬ»

В конце 1766 года императрица Екатерина II задумала инспекционную поездку по волжским городам и распорядилась заложить на верфи в Твери целую флотилию парусно-гребных судов для будущего путешествия. Несмотря нажатые сроки, ответственный заказ был выполнен вовремя, и 2 мая следующего года под гром орудийного салюта флотилия двинулась в путь. Галеры «Тверь», «Волга», «Ярославль», «Казань», «Углич», «Кострома», «Нижний Новгород», «Симбирск», госпитальное судно «Ржев Владимир» и 14 судов поменьше отправились из Твери вниз по Волге. Конечной целью путешествия был Симбирск; по пути императрица рассчитывала посетить все крупные города. Всего на борту судов находилось 1122 человека, включая посланников иностранных государств: Пруссии, Саксонии, Дании, Испании. Командующий галерным флотом член Адмиралтейств-коллегии генерал граф И. Чернышов держал флаг на галере «Волга». Екатерина II находилась на галере «Тверь» — деревянном гребном судне с латинским парусным вооружением, которое строилось специально в качестве императорской яхты и потому, в отличие от традиционных галер, имело удлиненную кормовую надстройку с апартаментами для монаршей особы. При этом силуэт судна не утратил пропорциональности и особого изящества. Снаружи надстройку украшали рельефные изображения Нептуна, сирен, русалок, тритонов и амуров, вырезанные из дерева неизвестными русскими мастерами. Особенно богатое декоративное убранство имел транец, в центре которого помещались государственные герб и вензель императрицы. На борту стояли три салютные пушки.

На первом развороте:
Императорская флагманская яхта «Штандарт». Стоянка на Кронштадтском рейде. 1900–1901 гг.

Вверху:
Ботик Петра I. Фрагмент офорта И. Зубова (по рис. И. Зарудного). Надпись внизу: «Нарицается же судно сие бот английский: бот по виду своему между судами, английский же по делу и мере английской архитектуры...»

Слева:
Галера «Тверь» под штандартом императрицы Екатерины II во время путешествия по Волге. Художник А. К. Бегров.

Внизу:
Фрагменты наружного декора императорской галеры «Тверь».

ГАЛЕРЕЯ «ТВЕРЬ»

Длина 39,00 м
Ширина 7,65 м
Высота борта 1,90 м
Число пар весел/гребцов 26/156





GRAND HOTEL
EMERALD
★ ★ ★ ★ ★
Saint-Petersburg

Гранд Отель Эмеральд — роскошный пятизвездочный отель Северной Столицы. Отель расположен в центре исторического и делового Санкт-Петербурга на Суворовском проспекте.

В Отеле 90 номеров, от Стандартного до Королевского Люкса, каждый из которых оформлен в традиционном классическом стиле, неизменно соответствующих статусу одной из лучших гостиниц Петербурга.

Индивидуальный подход к каждому гостю, элегантный интерьер и волшебная атмосфера — залог того, что пребывание в Отеле подарит вам незабываемые впечатления, которые останутся на долгие годы.

Россия, 191036, Санкт-Петербург, Суворовский пр. 18

тел.: +7 812 740 50 00

факс: +7 812 740 50 01

reservation@grandhotelemerald.com

www.grandhotelemerald.com





«АЛЕКСАНДРИЯ»

Длина 54,90 м
Ширина 6,60 м
Осадка 1,22 м
Водоизмещение 228 т
Мощность 140 л.с.
Скорость 14 узлов



Императорская яхта «АЛЕКСАНДРИЯ»

Плавание длилось чуть больше месяца, а по его завершении суда флотилии перешли Казанскому адмиралтейству, причем флагманскую галеру «Тверь» велено было «хранить вечно, не перемня того вида, какой она имела во время Высочайшего путешествия». «Тверь» поместили в специальный деревянный павильон и почти два века строго выполняли наказ императрицы... В 1956 году пожар уничтожил судно вместе с павильоном, и уникальный памятник русского кораблестроения XVIII века был утрачен навсегда.

САМАЯ ДОЛГОВЕЧНАЯ:
«АЛЕКСАНДРИЯ»

Александрия — это не только город в Египте, но и название части Петергофского парка и расположенного там коттеджа, присвоенное в честь супруги Николая I императрицы Александры Федоровны. Поэтому среди императорских яхт имя «Александрия» было очень популярно — его носили три судна. Самое знаменитое из них — второе — служило по прямому назначению больше полувека и по праву считается «яхтой четырех императоров».

Эта «Александрия» была заказана в Англии в мае 1851 года на верфи Джона Карла Море в г. Блэкуолл по личному указанию Николая I.

Ее построили взамен парохода «Петергоф», за год до того также заказанного из Англии, но разбившегося в шторм по пути в Россию. Новая «Александрия» должна была совершать рейсы из Петербурга в Петергоф, преодолевать мелководные невыеские бары, и потому важнейшим требованием к ней являлась осадка всего 4 фута (1,22 м). Корпус был изготовлен из железа, две паровые машины мощностью по 70 л.с. вращали каждая свое гребное колесо. На трех мачтах (грот, фок и бизань) можно было устанавливать паруса. Роскошные интерьеры украшали золоченые карнизы и пилястры, мебель изготовлена из красного дерева и карельской березы, на полах красовались ковры, а на столовом серебре, хрустале и фарфоре — герб «Александрии». На борту, готовые к салюту, стояли три пушки.

Яхта была комфортабельна, довольно быстроходна и надежна, что и предопределило ее долгую и успешную эксплуатацию. На «Александрии» регулярно совершали плавания четыре императора: Николай I, Александр II, Александр III и Николай II. Подсчитано, что в период 1851–1902 годов яхта приняла участие в 326 походах. В основном это были непродолжительные рейсы из Невы до Петергофа и Кронштадта; лишь изредка «Александрия» ходила в финские шхеры. Нередко судно предоставляли в распоряжение глав иностранных держав, посещавших Россию: королевы Дании, короля Греции, императора Бразилии и персидского шаха.

Яхта установила рекорд продолжительности службы для судов своего класса: ее исключили из списков флота лишь в 1906 году.

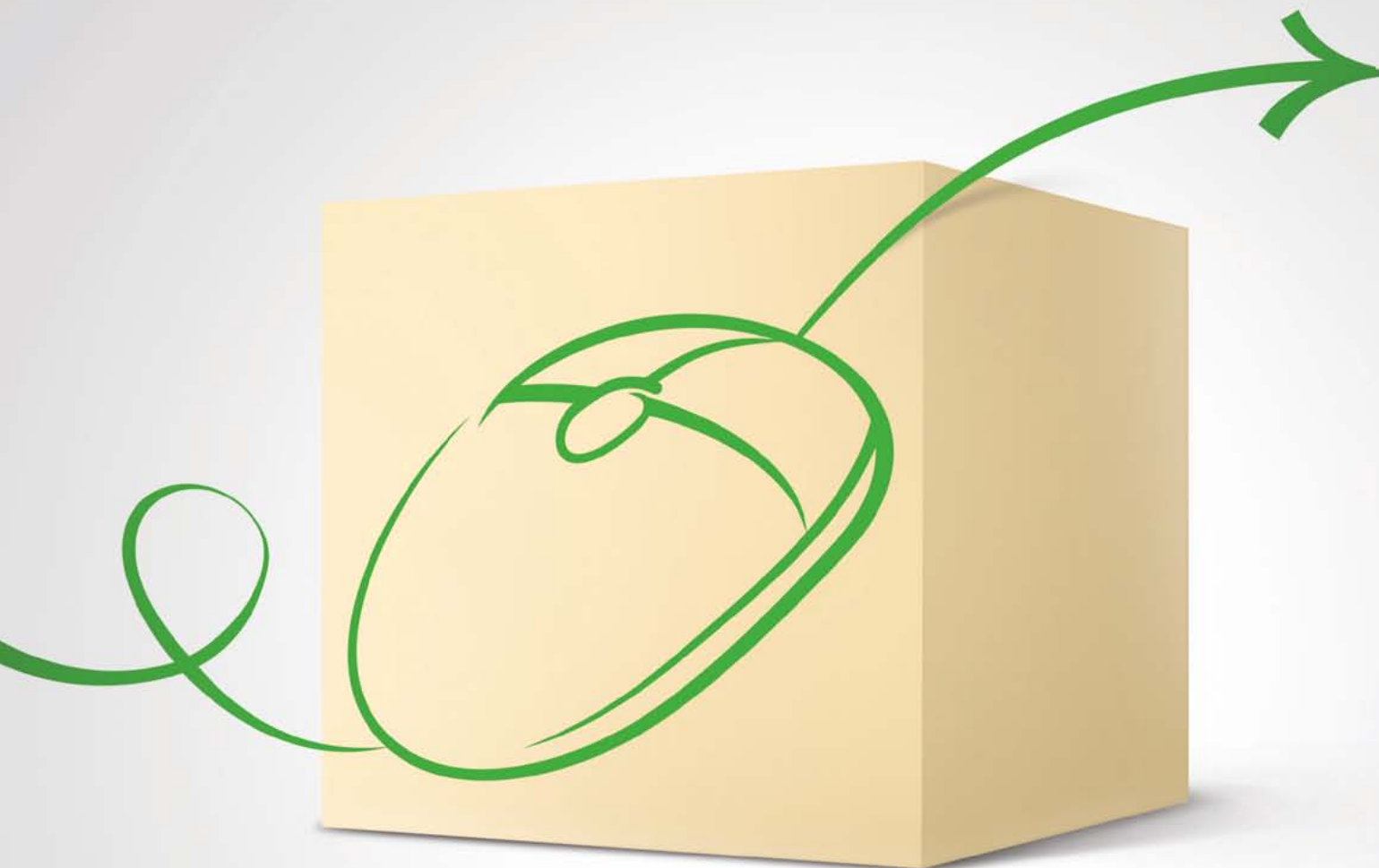
*Императорские яхты
строили не только
за границей, но и в России*

Вверху:
Яхта «Александрия» у причала
в Петергофе, 1880 г.

Паровая яхта «Александрия».
Акварель В. В. Игнатиуса.



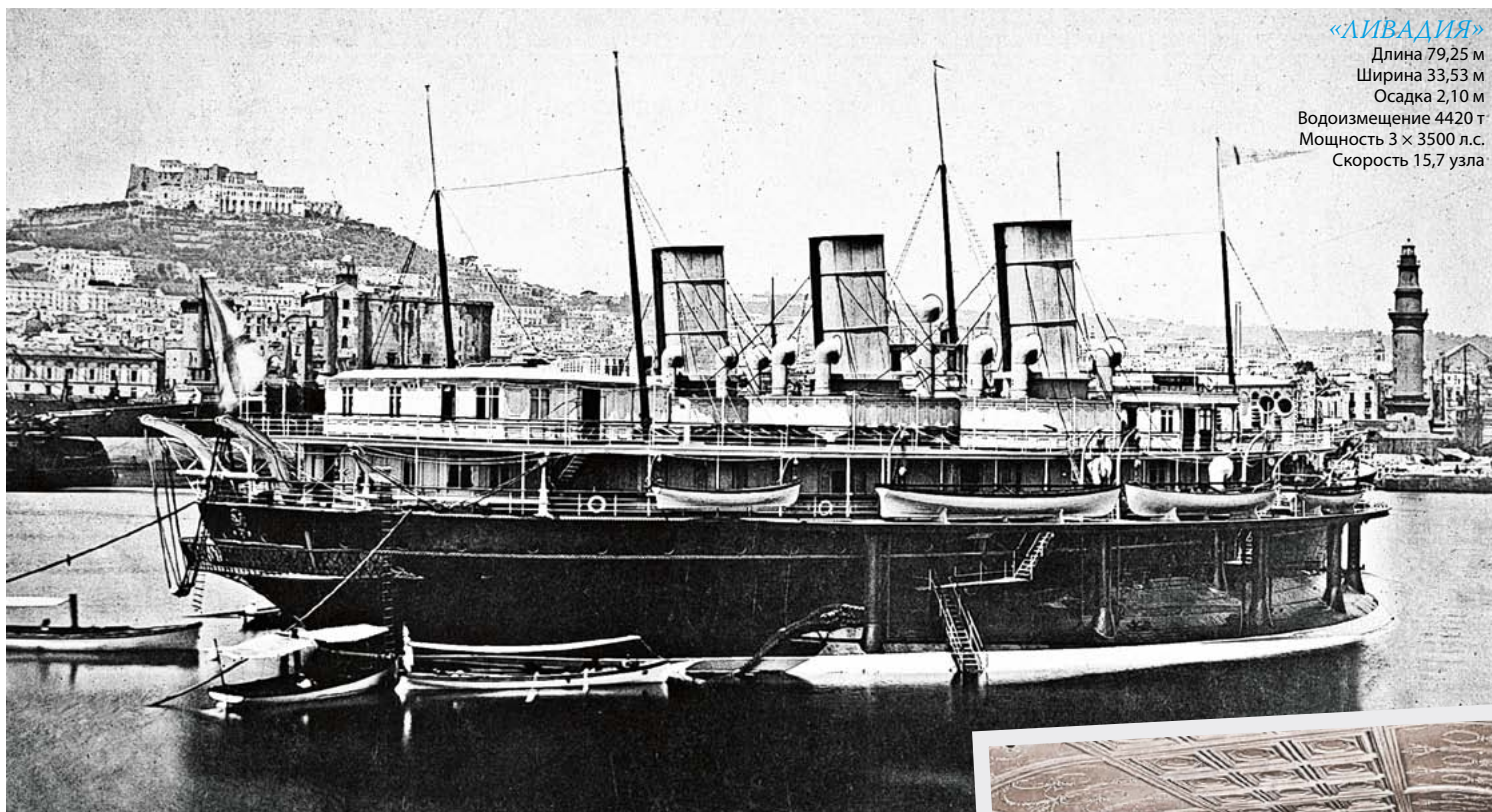
PONY EXPRESS



Воспользуйтесь услугой “Доставка товаров Интернет-магазинов покупателям”

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

8-495-785-44-79, ponyshop@ponyexpress.ru



«ЛИВАДИЯ»

Длина 79,25 м
Ширина 33,53 м
Осадка 2,10 м
Водоизмещение 4420 т
Мощность 3 × 3500 л.с.
Скорость 15,7 узла

САМАЯ НЕОБЫЧНАЯ: «ЛИВАДИЯ»

Яхт с таким названием было две. Первая, колесная, погибла в октябре 1878 года на камнях у берегов Крыма, вторую построили взамен первой, и стараниями председателя Морского технического комитета вице-адмирала А. А. Попова она отличалась весьма оригинальной конструкцией. «Беспокойный адмирал» был апологетом судов, имевших в плане круглую форму. Именно такими были спроектированные под его руководством «поповки» — броненосцы береговой обороны. Такой же решено было строить императорскую яхту для Черного моря. Считалось, что подобные суда с небольшой осадкой непотопляемы, отличаются высокой остойчивостью и умеренной качкой.

Проект яхты по заданию Попова разрабатывал инженер Э. Е. Гуляев, контракт на постройку заключили с шотландской верфью «Джон Элдер». В июне 1880 года яхту спустили на воду. Это двухкорпусное судно было действительно необычным. Верхний корпус, напоминавший срезанное по ватерлинию отдельное судно, опирался на понтон эллиптической формы с плоским днищем и килем — в диаметральной плоскости и двумя бортовыми. Своеобразие архитектуры «Ливадии» побудило остроумцев дать ей прозвище «Бычок на палтусе», хотя точнее было бы сказать «Камбала на сковородке». Понтон имел двойное дно и две продольные переборки, делившие его объем на 80 секций. В нем размещались угольные ямы, вспомогательные механизмы, судовые запасы. Три паровые машины, вращавшие гребные валы с бронзовыми винтами диаметром 4,7 м, по проекту имели мощность 10 500 л.с.; на испытаниях мощность была превышена, а максимальная скорость составила 15,7 узла. Судно отлично лежало на курсе и слушалось руля.

*Конструкция «Ливадии»
вызывала много вопросов*

Помещения «Ливадии» были отделаны с невиданной доселе роскошью. Большая ширина судна позволила сделать салоны и царские апартаменты очень просторными, высота потолка в них достигала 4 м. Меблировка и оформление выполнялись индивидуально; приемная государя-императора была оформлена в стиле Людовика XVI, к тому же с фонтаном, остальные каюты тоже щеголяли интерьером.

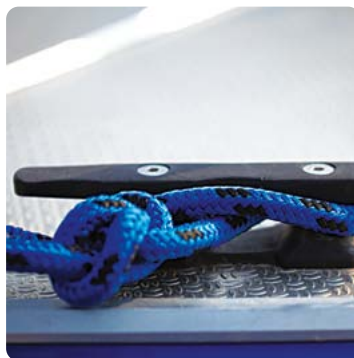
Биография «Ливадии» как императорской яхты не сложилась: ожидаемые преимущества «авангардного» проекта не подтвердились на практике. По пути из Англии в Россию, в Бискайском заливе судно попало в сильный шторм. Волны высотой 6–7 м молотили в носовую часть понтона и плоское днище — конструкция понтона не давала судну всходить на волну; при этом качка была умеренной, не пострадала даже сервировка столов. Но потом открылась течь в носу понтона, и «Ливадии» пришлось срочно идти на ремонт в ближайший порт.

На ходовых испытаниях, которые прошли по прибытии яхты в Севастополь, ни мощность, ни скорость не были подтверждены. К тому же специальная комиссия, тщательно обследовав судно, признала его неспособным ходить в штормовых условиях. В итоге «Ливадия» совершила один трехдневный «почетный» рейс из Ялты в Батум и обратно с великими князьями Алексеем Александровичем и его братом Михаилом Николаевичем на борту. В 1882 году император Александр III распорядился «...разделаться с яхтой во что бы то ни стало». Лучшую мебель с нее передали севастопольскому Морскому собранию, а сама яхта стала пароходом под названием «Опыт». Несколько лет она простояла без дела, потом использовалась как казарма и склад и окончательно была разобрана в Севастополе в 1926 году.



Императорская яхта «Ливадия».
Неаполь, май 1881 г.

Интерьер столовой на борту
«Ливадии».



КОНАКОВО РИВЕР КЛАБ

Расположен в самом широком месте Иваньковского водохранилища, где берега Волги расступаются более чем на три километра. Территория **Конаково Ривер Клуб** общей площадью более 200 гектаров имеет семикилометровую береговую линию и включает в себя пять островов, доступных для посещения и проживания. Конфигурация островов создает живописную внутреннюю акваторию, которая используется в качестве стоянки для водной техники, а так же имеет прекрасные возможности для идеального яхтинга.

ЯХТ – КЛУБ КОНАКОВО РИВЕР КЛАБ:

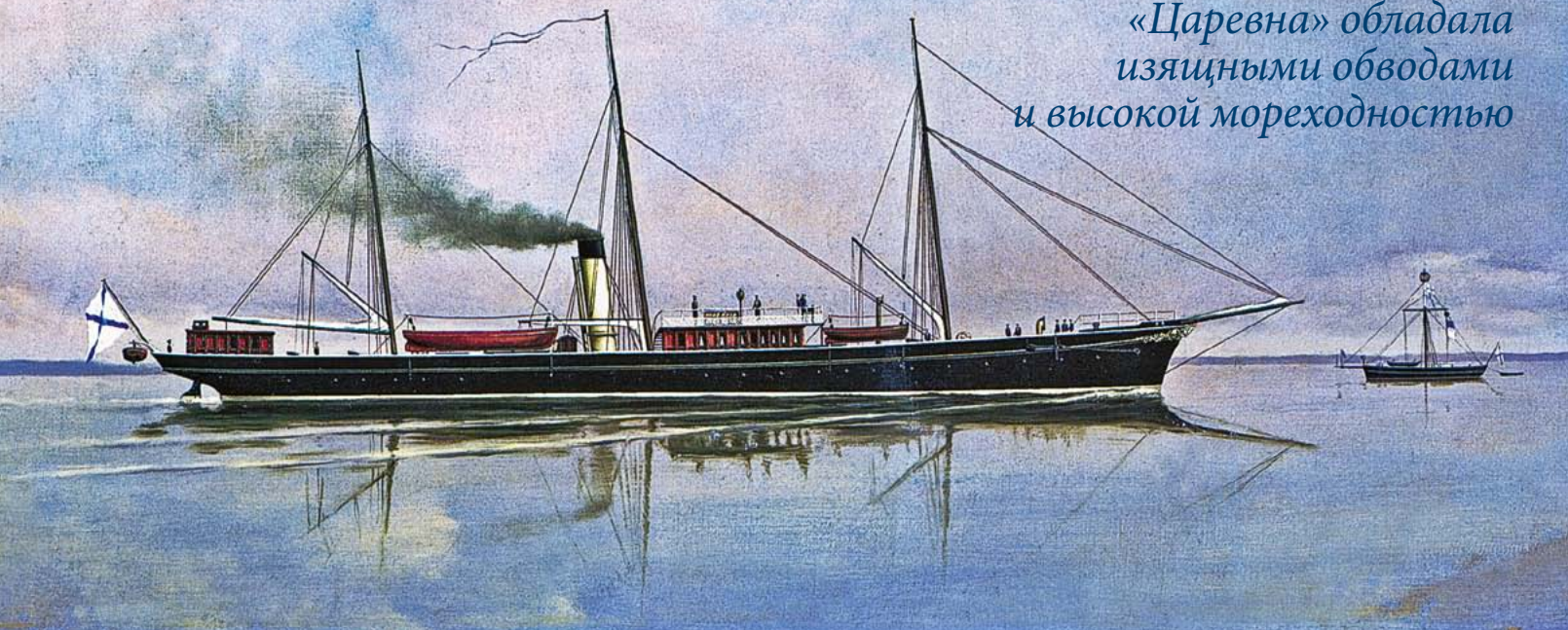
- Высокий профессионализм сотрудников
- Развитая инфраструктура яхт-клуба
- Современное причальное оборудование
- Защищенная гавань для стоянки яхт от 7 до 20 м
- Теплый эллинг

Здесь, в Яхт-Клубе **Конаково Ривер Клуб** мы предлагаем все необходимое для водно-моторных мероприятий, как местного, так и федерального значения. Еще одна неповторимая особенность **Конаково Ривер Клуб** – искусственные каналы на территории комплекса, позволяющие отправляться на водные прогулки буквально с порога собственного дома. Притягательная природная среда, безграничные водные просторы, развитая инфраструктура – в загородном клубе на берегу Волги для вас созданы идеальные условия для отдыха и спорта, проведения мероприятий и развлечений.

ДЛЯ ВАШЕГО НАСЫЩЕННОГО, ЯРКОГО ОТДЫХА В КОНАКОВО РИВЕР КЛАБ СОЗДАНЫ УНИКАЛЬНЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ:

- Рестораны и бары
- Конференц – залы и переговорные комнаты
- Спортивные площадки
- Тренажерный зал
- Прокат спортивного инвентаря и мототехники
- Велосипедные и беговые дорожки
- Условия для занятий фитнесом на свежем воздухе и в помещении
- Бильярд
- Караоке
- Услуги SPA
- Комплекс Русская баня
- и многое другое.

По общему мнению,
«Царевна» обладала
изящными обводами
и высокой мореходностью



САМАЯ ИЗЯЩНАЯ: «ЦАРЕВНА»

Одна из первых железных яхт Балтийского флота, построенных для наследника престола великого князя Александра Александровича, будущего императора Александра III, на верфи «Гуль-Эрмиск» (Англия). Она пришла в Кронштадт в сентябре 1874 года и сразу была приписана к Гвардейскому экипажу.

Как писал журнал «Нива» в 1888 году, в противоположность другим императорским яхтам, предназначенным скорее для целей официального представительства, «меньшая по размерам „Царевна“ составляет излюбленный приют Императорской фамилии во время летних морских прогулок в финляндских шхерах. Соответственно этому и помещения на яхте отличаются сравнительно простотой и меньшим великолепием. Рабочий кабинет Его Величества Государя Императора, расположенный на палубе с видом из окон на море, вмещает письменный стол, кресло и диван. Каюта Ее Величества Государыни Императрицы убрана в виде небольшого будуара. Самым обширным помещением является гостиная... служащая вместе с тем столовою. Посредине ее стоит большой овальный стол. По двум стенам устроены полки для небольшой библиотеки; у третьей поставлены камин и пианино. Стены декорированы лентами с отпечатанными на них именами и другими надписями, с которыми соединяются какие-либо воспоминания...»

По всеобщему мнению архитектурно весьма грациозная, «Царевна» обладала изящными обводами и прекрасными мореходными качествами. При водоизмещении 840 т паровая машина в 820 л.с. обеспечивала яхте скорость до 13,5 узла; кроме того, на своих трех мачтах яхта могла нести косые гафельные паруса.

В 1875 году «Царевна» совершила плавание в Севастополь и обратно, в Кронштадт. Во время этого похода она останавливалась во Франции на Лазурном Берегу, в Италии и Греции. Лечившаяся в Ницце императрица Мария Александровна 17 декабря совершила на яхте единственную морскую прогулку. После вступления в 1883 году Александра III на престол «Царевна» стала личной яхтой императрицы Марии Федоровны и неоднократно ходила в финские шхеры под брейд-вымпелом императрицы.

В сентябре 1894 года «Царевне» было предписано следовать в Средиземное море, на Корфу, куда должны были доставить на лечение заболевшего в Крыму императора. Но 20 октября император умер. Исполняя неотмененный приказ, яхта через Гибралтар идет в Алжир, оттуда в Пирей на встречу с эскадрой под командованием адмирала С. О. Макарова, а после зимовки в Пирее через порты Средиземноморья яхта возвращается в Кронштадт.

«Царевна» пережила революцию и была сдана на слом в 1920-е годы.

«ЦАРЕВНА»

Длина 57,20 м
Ширина 8,50 м
Осадка 3,50 м
Водоизмещение 840 т
Мощность 820 л.с.
Скорость 13,5 узла
Экипаж 82 чел.



Императорская яхта «Царевна» у плавучего маяка Большого Невского фарватера. Художник Д. П. Алексеев.

Оркестр балалаечников на верхней палубе яхты «Царевна» (стоянка в Копенгагене, 1893 г.).

Великий князь Михаил Александрович и великая княжна Ольга Александровна, (брат и сестра Николая II) на палубе «Царевны» (1888 г.).

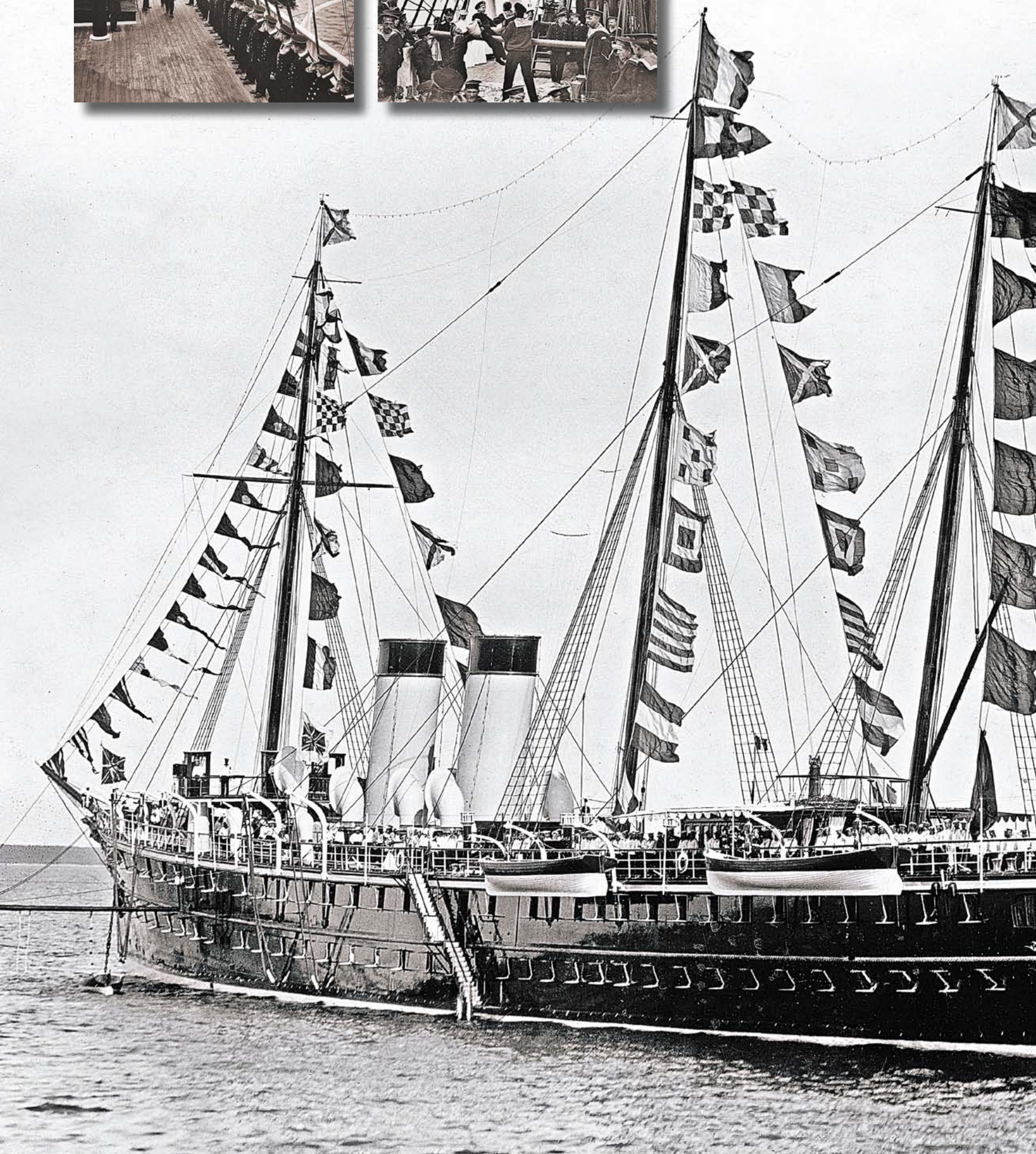
Скажете, что приготовили сами!



ПРИЯТНОГО СУПЕРМАРКЕТА!



**АЗБУКА
ВКУСА**



Крупно:
«Полярная звезда» прибыла в Копенгаген с императрицей Марией Федоровной и великим князем Михаилом Александровичем на борту. Август 1906 г.

Слева:
Император Николай II и флаг-капитан К. Д. Ниров перед строем офицеров на палубе «Полярной звезды».

Развлечения нижних чинов Гвардейского экипажа: бой подушками. За батальей наблюдают император Николай II (слева у вант) и его дочери (на трапе).

САМАЯ РОСКОШНАЯ: «ПОЛЯРНАЯ ЗВЕЗДА»

«Полярная звезда» задумывалась как бронепалубный крейсер, способный в мирное время выполнять функции суперяхты для дальних плаваний императора и его семьи. Как говорилось в приказе управляющего Морским министерством, яхты «Держава» и «Царевна» к 1881 году уже устарели и «не отвечают задачам поддержания престижа России и величия императорского дома на международной арене». Однако в процессе проектирования от брони и предполагаемого вооружения (по замыслу довольно мощного) отказались и о крейсерском назначении судна больше не вспоминали. На постройке «Полярной звезды» и особенно отделке ее помещений не экономили. В итоге российский флот пополнился роскошной яхтой, одной из самых больших и комфортабельных в мире.

В Российской империи денег на постройку царских яхт не жалели никогда

Интересный факт: если практически все предыдущие царские яхты заказывали на британских верфях, то «Полярную звезду» строили на Балтийском заводе в Санкт-Петербурге. Судно спустили на воду в 1890 году. Современников поражали не столько технические характеристики яхты, сколько компоновка и убранство помещений пассажиров — царственных особ. «По своему блеску и художественной ценности» они не уступали покоям Зимнего дворца. Мебель из дерева ценных пород (тик, клен, груша, венгерский ясень, дуб, орех, красное и лимонное дерево, карельская береза) изготовлена по эскизам художников Н. Набокова и Н. Прокофьева. В интерьерах широко применялась резьба и инкрустация, ковры ручной работы, для обивки мебели использовалась тисненная кожа и гобелены. Все помещения были электрифицированы и оснащены системой пароводяного отопления. Проект предусматривал наличие на борту яхты даже коровника и каюты для доярки, чтобы в рационе пассажиров было парное молоко. Правда, доподлинно неизвестно, была ли задумка воплощена в жизнь.

«Полярная звезда» совершила много дальних плаваний с членами императорской семьи на борту. Александр III в 1891 году ходил на ней в Англию и Испанию, в 1894 году яхта доставила наследника престола Николая Александровича в Лондон, где он встречался с принцессой Гессен-Дармштадтской Алисой — своей невестой и будущей императрицей. С 1896 года и вплоть до Первой мировой войны на «Полярной звезде» практически ежегодно совершала вояжи в Копенгаген вдовствующая императрица Мария Федоровна. Летом 1905 года на борту яхты прошла встреча Николая II с кайзером Вильгельмом II, итогом которой стало подписание Бьёркского договора.

После революции «Полярная звезда» долго стояла приколе, а в начале 1930-х годов ее переоборудовали в плавбазу подводных лодок. Свой жизненный путь яхта закончила в 1961 году в роли плавучей артиллерийской мишени. Примечательно, что за всю свою долгую жизнь она ни разу не меняла названия, оставаясь «Полярной звездой» во все времена.

«ПОЛЯРНАЯ ЗВЕЗДА»

Длина 96,20 м
Ширина 13,80 м
Осадка 5,20 м
Водоизмещение 4150 т
Мощность 2 × 3747 л.с.
Скорость 19,3 узла
Экипаж/прислуга 330/50 чел.





«ШТАНДАРТ»

Длина 112,80 м
Ширина 15,40 м
Осадка 6,30 м
Водоизмещение 5480 т
Мощность 2 × 6000 л.с.
Скорость 22 узла



Крупно:

Яхта «Штандарт» — самая большая яхта своего времени.

Вверху:

Николай II с супругой и детьми на палубе «Штандарта». По моде того времени наследник престола Алексей облачен в девичью одежду, как и его сестры.

Внизу:

Команда императорской яхты. Служить на «Штандарте» считалось великой честью: в экипаж отбирали самых лучших матросов.

Императрица Александра Федоровна на борту яхты «Штандарт».

Цесаревич Алексей солирует в матросском ансамбле.

САМАЯ ОКЕАНСКАЯ: «ШТАНДАРТ»

История императорской яхты «Штандарт» поистине уникальна.

Она была заложена в 1893 году на датской верфи «Бурмейстер и Вайн» как пассажирский лайнер для Доброфлота. Все пароходы этой компании проектировались так, чтобы в случае войны их можно было быстро переоборудовать во вспомогательные крейсера, и новый лайнер не был исключением. Однако когда его корпус еще находился на стапеле, Александр III приказал достроить судно в качестве императорской яхты. Тогда же несостоявшемуся пароходу-«доброфлотовцу» присвоили имя «Штандарт», которое уже носили две колесные яхты-предшественницы.

Новый «Штандарт» стал крупнейшей на тот момент яхтой в мире. В интерьерах помещений первоначально предполагалось использовать мебель и элементы декора, снятые со списанной императорской яхты «Держава», но позже от этой идеи отказались. В итоге интерьеры «Штандарта» в духе времени стали более строгими, полностью лишенными декоративной позолоты. Зато внешне яхта выглядела чрезвычайно эффектно: по силуэту напоминала «Полярную звезду», но в ее очертаниях стало больше динамики и гармонии.

Сменяя имена, «Штандарт» до последнего дня верно служил России

С сентября 1896 года «Штандарт» активно участвует в походах с августейшими пассажирами, выполняет дипломатические миссии, принимая на борту глав государств. Неоднократно ходит вокруг Европы из Балтики на Черное море и обратно. Почти каждый год на борту яхты отдыхает императорская семья.

«Такая радость снова быть у себя дома на воде», — записал в дневнике Николай II во время одного из летних плаваний в финских шхерах. Царскую чету практически всегда сопровождали дети, за которыми присматривали матросы-«дядьки». А наследник престола цесаревич Алексей вплоть до 1914 года летом носил матросскую форму с надписью «Штандарт» на бескозырке.

После революции «Штандарт» сменил имя на «18 марта» и полтора десятилетия фактически простоял на консервации. Затем яхту ожидало второе рождение: в 1935–1938 годах ее перестроили в минный заградитель и переименовали в «Марти». Заложенные в проект крейсерские характеристики позволили создать вполне современный боевой корабль водоизмещением в 6189 т, способный нести на борту 320 мин, имеющий артиллерию: четыре 130-мм орудия, семь 76-мм и три 45-мм зенитки, два спаренных пулемета. Новые машины обеспечивали кораблю скорость 14 узлов. В таком виде «Марти» участвовал в Великой Отечественной войне и одним из первых кораблей был удостоен гвардейского звания.

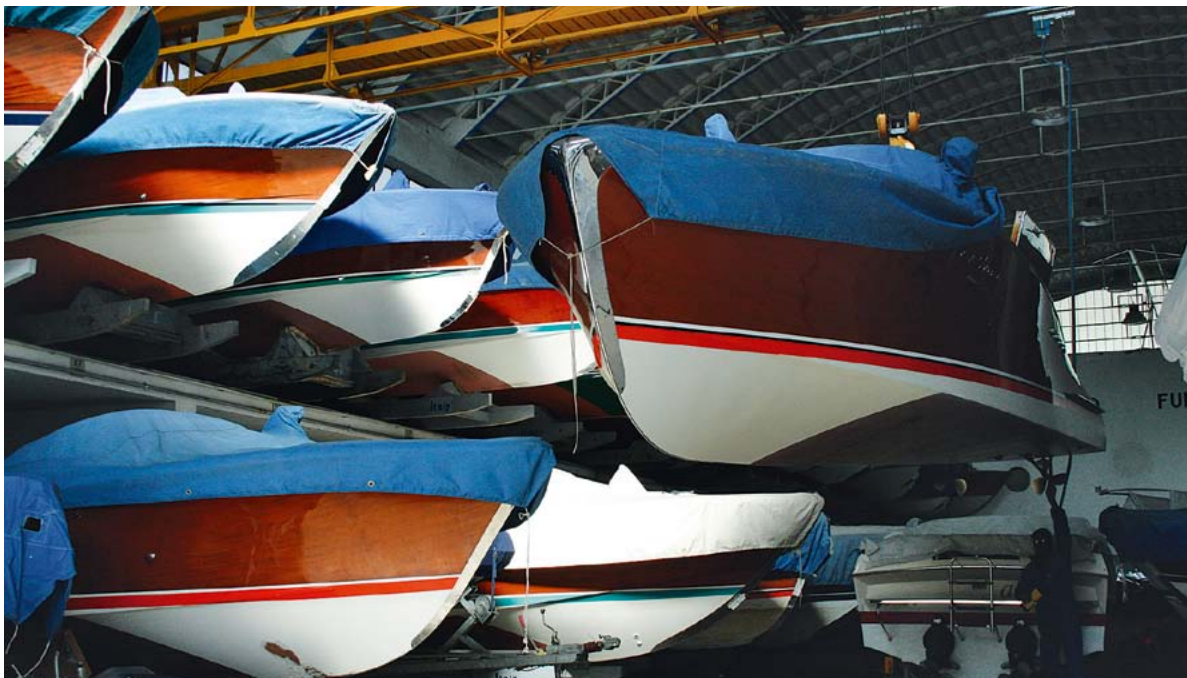
В 1948 году «Марти» сменил имя и стал «Окой». Впоследствии минный заградитель использовали как плавказарму, а затем, как и «Полярную звезду», превратили в плавучую мишень. Корпус бывшей императорской яхты пошел на слом уже в 1960-х годах. МВУ

RIVA люция в стиле Special Cadillac

Главный редактор MBY UK отправился в Италию на озеро Изео, чтобы
сесть за штурвал уникальной Riva Tritone Special Cadillac.

Текст Хьюго Андреа Фото Анри Тибо



**Слева:**

Корпус №132 медленно покидает эллинг RAM — зимнее убежище на озере Изео.

Внизу:

Центральная часть приборной панели и, в особенности, руль-штурвал *Ribot III* напоминают об автомобилях середины прошлого века.

Теперь я знаю, что чувствовал Говард Картер, впервые увидев гробницу Тутанхамона. Согласно легенде, он проделал в стене «Золотого чертога» (погребальная камера, где находился саркофаг фараона. — Прим. ред.) отверстие, заглянул в него и на вопрос лорда Карнарвона, видно ли там что-нибудь, благоговейно произнес вошедшие в историю слова: «Да, удивительные вещи!»

Когда открылись стальные двери эллинга RAM (Revisione Assistenza Motoscafi), где зимуют лодки Riva, лучи весеннего солнца метнулись внутрь и высветили в сумраке иную коллекцию

удивительных вещей. В рядах — один над другим — под голубыми и белыми чехлами томились в ожидании лета безупречно лакированные корпуса красного дерева. Именно таким представляется рай любому энтузиасту моторных лодок: огромная «коробка с игрушками», заполненная по самую крышку классическими Riva всех моделей и мастей. Для меня было бы честью сесть за штурвал любой из них, но прибыл я сюда исключительно ради одной из самых красивых и дорогих деревянных Riva, что только видел свет. В 1960 году уникальный корпус №132 построили для промышленного магната, бывшего олимпийского чемпиона по парусу Ашиля Ронкорони.





Вверху:
Легендарную, построенную по спецзаказу *Ribot III* аккуратно опускают на воду.

Внизу, слева направо:
Хромированные выхлопные трубы большого диаметра, фирменная надпись *Riva* и выкрашенный белым моторный отсек — лишь некоторые из особенностей *Ribot III*.

Я так и не понял, кто кем управлял: я — лодкой или она — мною, но чувство это было особенное

Карло Рива редко принимал заказы, нарушавшие слаженную работу его производства, но после месяцев упорной осады с соблазнительными финансовыми аргументами он наконец согласился построить для Ронкорони самую длинную, мощную и быструю на тот момент *Riva*. Корпус *Riva Tritone Special Cadillac* под названием *Ribot III* был почти на фут длиннее (27 ф 3 д) серийных *Riva Tritone*, а вместо двух стандартных двигателей Chrysler (177 л.с.) стояли моторы Cadillac Crusader Marine V8 мощностью по 325 л.с. Эти огромные бензиновые агрегаты объемом 6,4 л были самыми мощными серийными «восьмерками» тех лет и, после конвертации к морским условиям, которую провел гуру водно-моторного спорта Кэл Коннэлл, установили в Европе и США немало рекордов скорости, а в 1961 году помогли Томми Сопвису привести к победе лодку *Thunderbolt* в грандиозной гонке Каус – Торки. С ними Ронкорони мог разогнаться на своей роскошной *Riva* до 48 узлов.

Сегодня, когда *Ribot III* едва очнулась после зимнего сна в кондиционируемом эллинге, я не планировал новых рекордов скорости, к тому же ее нынешний владелец Доди Джост сидел рядом и следил, чтобы я не наделал глупостей. В скором времени его сокровище

и гордость уйдет с молотка на аукционе RM Auctions Villa d'Este приблизительно за 550–750 тысяч евро, поэтому надирать двигатели для построения стандартных тестовых таблиц было неразумно. Интересно, что Доди всего лишь второй хозяин лодки — он приобрел ее у Ронкорони в 1970 году по очень хорошей цене, если принять во внимание карательный налог на роскошь, введенный итальянским правительством в те годы. По словам Доди, ежегодно он отдавал в казну больше, чем заплатил за саму лодку. До сих пор не понимаю, почему он по-прежнему считает ее выгодным вложением...

УДОВОЛЬСТВИЕ ДЖЕНТЛЬМЕНОВ

Потихоньку, дюйм за дюймом, *Ribot III* выползала из своей зимней берлоги на специальный кильблок, в который запрягли старинный трактор фирменных цветов *Riva*. У воды порталый кран бережно приподнял ее и аккуратно пронес буквально в метре над моей головой, и я смог увидеть во всей красе абсолютное совершенство ее линий. Изящество, с которым изогнутая поверхность борта поднимается с развалом к палубе и меняет свою





Les Trois SANTÉS



Реклама

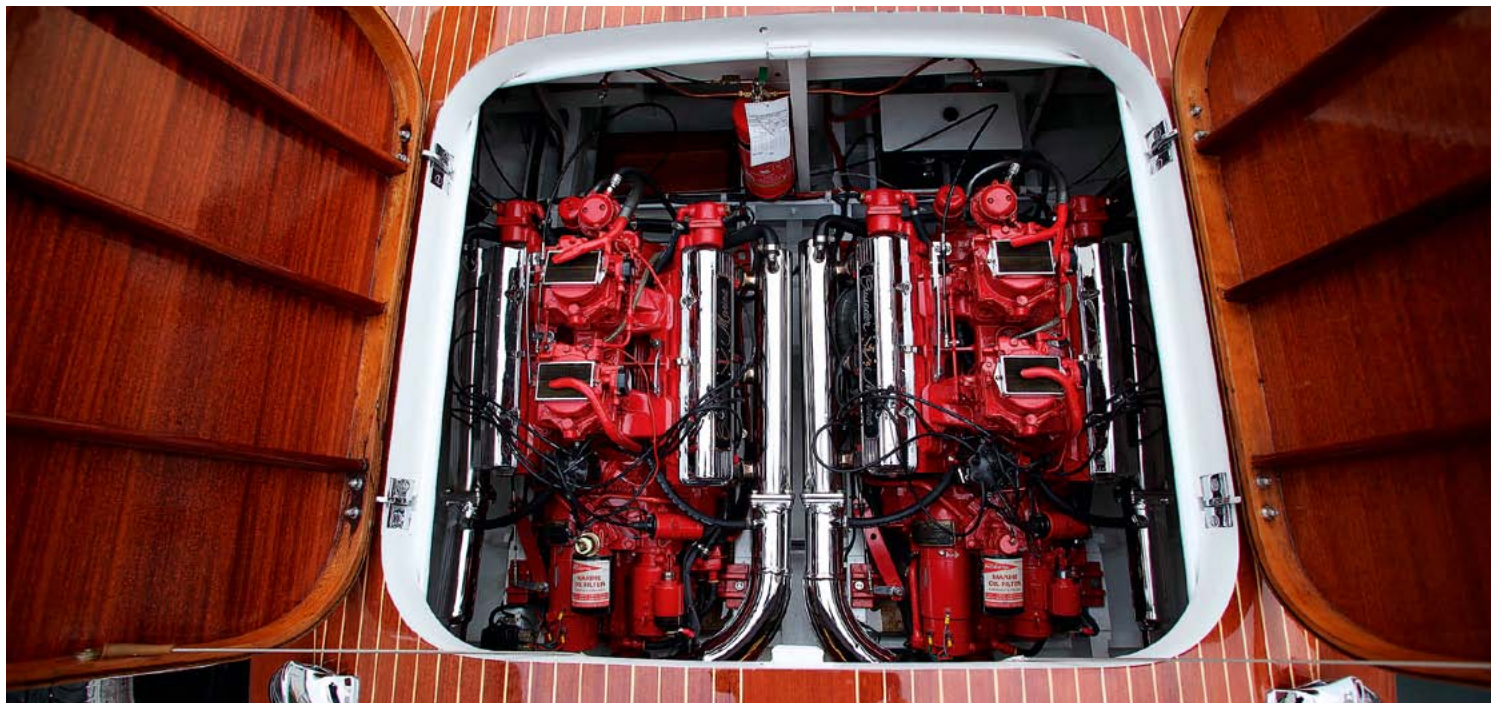
«Пробежка на закате у моря», автор: Н. Абленина

КЛУБНЫЙ ФИТНЕС НА СТРАСТНОМ

Традиции, как источник вдохновения!



Фитнес: +7 (495) 775 74 74, +7 (495) 775 74 00 • SPA-салон: +7 (495) 694 45 29
107031, Москва, Страстной бульвар, дом 10, корпус 1 • doctor-loder.ru • sante-fitness.ru



кривизну на выпуклые формы по пути к корме, не уступает скульптурам Родена, и гений Карло Рива ставит его в один ряд с корифеями дизайна XX века — создателем родстера Jaguar E-Type Малькольмом Сэйером и Эр Джей Митчеллом, вошедшим в историю с лучшим истребителем Второй мировой войны Supermarine Spitfire.

Несмотря на тщательную проверку техниками RAM, окончательный осмотр проспавшей полгода лодки проводит хозяин — человек, знающий ее лучше всех. Будучи солидным обеспеченным мужчиной, Доди Джост остается энтузиастом и получает не меньшее удовольствие от ухода за своей механизированной «подругой», чем от управления ею. Едва судно коснулось воды, он закатал рукава кашемирового свитера, распахнул створки люка и спустился в моторный отсек, чтобы уговорить свою «девочку» вернуться к жизни.

Долго убеждать ее не пришлось. В идеально чистом моторном отсеке в лучах утреннего солнца, подобно драгоценностям в витрине, искрились ярко-красные моторы с хромированными патрубками. Здесь нет никаких маслосборников или резиновых ремней, а распредвалы приводятся в движение скрытыми под стальными кожухами цепями, поэтому, в отличие от серийных Tritone, окрашенный Карло Рива изнутри в белый цвет корпус этой 53-летней лодки сохраняет чистоту операционной, что видишь не на всякой даже совершенно новой яхте. Завершающий момент подготовки к старту — щедрая порция бензина

в зияющие пасти карбюраторов с нисходящим потоком, и Доди перемещается в кокпит, чтобы запустить двигатели. Стартеры немедленно откликаются и, жалобно подвывая, начинают гонять поршни, пока топливо наконец не доходит до камер сгорания. Первым хрипло прокашливается левый мотор. Если и есть более ностальгический звук, чем рокот пробудившегося 8-цилиндрового двигателя, вырывающийся из прямоточного глушителя и разносящийся над холодной поверхностью итальянского озера, то мне еще предстоит его услышать. Это божественный мотор, стоящий на благословленной Богом лодке в хранимой Богом стране, и если бы не вибрация V8, которую я чувствовал позвоночником и черепной коробкой, клянусь, можно было бы решить, что я умер и нахожусь в раю.

Пока я наслаждался симфонией моторов в тональности V-минор, Доди отвязал два конца, помог мне спуститься в отделанный кожей кокпит и ловко включил передачу. Шестерни тихо зацепились друг за друга, и лодка без лишнего крена, мягко, подобно классическому американскому автомобилю, набрала скорость. Отходя от причала, я наблюдал за тем, как Доди часто поглядывает на полированные приборы Smith и прислушивается к звуку, пытаясь уловить что-то необычное. Уверен, он способен почувствовать малейшее изменение тембра выхлопа и определить возможную проблему задолго до того, как о ней известят приборы.

Вверху:
Двигатели Cadillac V8 мощностью 325 л.с. были самыми мощными серийными агрегатами своего времени.

Внизу:
Стилистически безупречные детали периода 1960-х годов приятны глазу и на ощупь.



EAT2FIT

ПРОГРАММЫ СТРОЙНОЙ ЖИЗНИ

EAT2FIT — актуальный сервис по доставке рационов **правильного питания**. Все они разработаны **диетологом** для решения различных вопросов, связанных с коррекцией веса и нормализацией обменных процессов. Первый шаг — это запись на консультацию к специалисту по питанию, который поможет определиться с выбором **программы питания**, сделает анализ состава тела. Далее, в назначенный день и по указанному Вами адресу будет осуществлена доставка **дневного рациона** в сумке-холодильнике, к которому приложено меню с указанием времени приема пищи. Все блюда герметично упакованы в эко-контейнеры, в которых можно разогревать еду. Сумка дополнена напитками и средствами гигиены (столовые приборы, салфетки и пр.) Длительность программы — **10 дней**. Специалисты по питанию всегда на связи и готовы ответить на любой вопрос. Результат питания от **EAT2FIT** — это плавное, **комфортное приведение веса в норму** — вне зависимости от того, с какой проблемой Вы обратились к нам.



www.eat2fit.ru
тел.+7 (812) 604-0264,
Санкт-Петербург, наб. Мартынова, 38А
info@eat2fit.ru



ВИДЕО



mby.com/rt



ИЗБЫТОК ЧУВСТВ

Первые минуты я был настолько поглощен рассматриванием и ощупыванием деталей вокруг, что если бы за бортом всплыло лохнесское чудовище, я не обратил бы на него внимания. Распластанная передо мной зеркально гладкая носовая палуба отражалась в хромированном обрамлении ветрового стекла, и зрелище это действовало поистине гипнотически. Только когда Доди сграбастал левой рукой оба рычага газа и потихоньку начал их двигать, а глушители замурлыкали в едином ритме, мое внимание вернулось к происходящему.

Ribot III легко вышла на глиссирование — гребные винты на удивление небольшого диаметра создавали достаточный упор. Взгляд инстинктивно ушел назад, к расходящимся в кильватере волнам, которые прорастали из симметричных белых арок

бурлящей воды за транцем. Теперь, когда двигатели прогрелись, а относительно тонкое фанерное днище было уже далеко от тех мест, где велика вероятность его повредить, Доди сбросил газ, перевел передачу в нейтраль и предложил мне занять его место. Мягкое подпружиненное кресло покажется знакомым владельцам классических роллс-ройсов, а ладони с удовольствием ложатся на тонкий штурвал из бакелита цвета слоновой кости. Держа штурвал одной рукой, другой я взялся за рукоятку одного редуктора, чтобы начать движение, но Доди неодобрительно покачал головой и показал мне, как, отпустив штурвал, одновременно задействовать оба редуктора, чтобы не перегружать двигатели. Медленно и осторожно я прибавил газ — рычажки над левым коленом с трудом можно назвать эргономичными, но, ребята, как приятно ими работать! Каждый

миллиметр их хода моментально сказывается на темпе движения, разгоняя деревянный корпус *Ribot III* до не свойственной ее возрасту скорости.

Спустя несколько секунд лодка глиссировала по мелкой ряби, и за штурвалом мне казалось, что она будто выросла: нос внезапно стал выше и шире, чем он виделся с соседнего кресла. Деревянные корпуса всегда ощущаются мягче и естественнее по сравнению со стеклопластиком, а легкие, передающиеся по набору вибрации двигателей вместе с реверберациями волн превращают лодку в живое дышащее существо. Я так до конца и не понял, кто кем управлял: я — лодкой или она мной. Но чувство это было особенное.

Еще немного газу, стрелки тахометров приблизились к красной зоне на 4500 об/мин, и скорость достигла 40 узлов, хотя по ощущениям это больше напоминало рысцу, нежели галоп, да и лошадиных сил оставалось еще с избытком. Учитывая аукционные ставки, я не решился дальше разгонять лодку, поэтому просто сидел и смаковал происходящее. Большой штурвал не требовал особых усилий, и судно легко ушло в поворот подобно опытному жеребцу на скачках, который удивляет начинающих наездников.

У лодок Riva «средиземноморская репутация», но на деле их деревянные корпуса не так уж хороши для морских условий. Небольшая килеватость

*Цена этого судна с годами
будет только расти*



Вверху:
Хьюго за штурвалом *Ribot III*: проход между передними сиденьями и синий трубопровод отличают корпус №132 от серийных Tritone.



Слева:
Фирменный логотип лодок Tritone Special.

Внизу:
Гонка без преследования по глади озера Изео.



RESOLUTE
CONCIERGE SERVICE

Личный помощник для мегаполиса

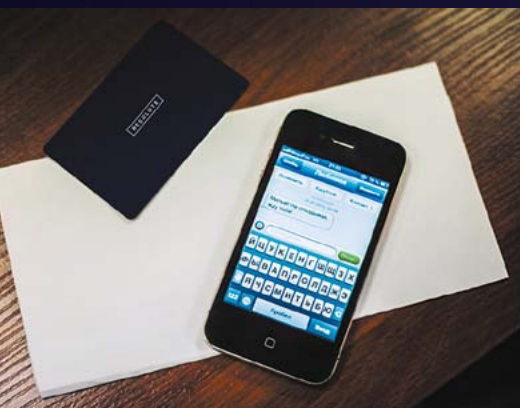


Тамара Черных,
генеральный управляющий
Golden Garden Boutique Hotel

Время - самый ценный ресурс в современном мире. И задача многих из нас – научиться правильно им распоряжаться, при этом, не упуская из виду тот факт, что оно скоротечно. Иногда становится непонятно, как успеть справиться со всеми делами? Как в нашем современном мире с его темпом не упустить ни одного важного мгновения? Порой обидно тратить драгоценные минуты, занимаясь бытовыми делами, простаивая в очередях или в поисках необходимой информации, услуги, товара.

Есть эффективное решение -
Resolute Concierge Service
– новый эксклюзивный проект
Golden Garden Boutique Hotel.

Resolute Concierge Service
– самое современное
направление в управлении
временем и процессами.



Используя услуги **Resolute Concierge Service**, Вы можете быть уверены, что мы возьмем на себя все самые неинтересные бытовые проблемы и раздражающие дела, и решим их в самые кратчайшие сроки, предложив Вам услуги только профессионалов своего дела.

Неважно, что Вам требуется – новая няня, услуги химчистки или новая страховая компания – Вы получите все, быстро и недорого, а Ваше драгоценное свободное время можно потратить и на более приятные вещи...



Консьерж-сервис —

это удаленный помощник 24 часа в сутки. Наши клиенты получают информационную поддержку, организацию любых услуг для них, решение различных вопросов. Фактически они имеют один телефон на все случаи жизни.

Для нас нет ничего невозможного

Golden Garden Boutique Hotel
Владимирский пр., 9
тел. (812) 334-22-33, www.goldengarden.ru

Resolute Concierge Service
Владимирский пр., 9
тел. (812) 334-22-34, www.resolute-cs.ru



Деревянные корпуса всегда ощущаются естественнее и приятнее по сравнению со стеклопластиком

на транце и не особенно прочное фанерное днище позволяют не так много, как может показаться со стороны. Riva создавали для итальянских озер, поэтому именно там они чувствуют себя дома, легко скользя по чуть тронутой рябью поверхности альпийских вод, подобно оставляющему «блинчики» ловко брошенному голышу.

ЛЮБОВЬ ВСЕЙ ЖИЗНИ

Разумеется, классические Riva справятся и с более суровыми условиями, разбивая волны форштевнем и создавая фонтаны брызг по бортам, однако это как-то не вяжется с изысканным изяществом нашей красавицы. Биться без нужды, держа на Riva Tritone 1960 года курс против ветра, так же нелепо, как мчаться на Bentley S1 Continental по гоночному треку. Если вам нужна просто скоростная океанская лодка, купите себе такую, но коли вы желаете наслаждаться процессом управления и любоваться тем, как солнце заставляет светиться лакированное красное дерево корпуса, пока судно режет пустынную озерную гладь с неповторимым рокотом моторов, возвращающимся эхом с гор, то у Riva нет конкурентов.

Мое время за штурвалом истекло, но внутренний голос говорил, что память об этом дне будет жить еще долго даже после того, как 53-летняя лодка Доди уйдет с молотка в конце весны. К сожалению, сегодня маркетологи затаскали слово «порода», но оно как нельзя лучше подходит к этому судну. Его породистость



заключается не только в уникальных традициях, богатом наследии и прозрачной истории лодки с двумя владельцами, что делает Riva Tritone Special Cadillac редким и ценным предметом, но само ее имя *Ribot* тоже не из простых. Изначально так звали одну из самых успешных скаковых лошадей того времени, которая выиграла в 1956 году Prix de L'Arc de Triomphe. Впервые это имя для двух своих лодок использовал известный гонщик Гвидо Аббате, затем его примеру последовал Ашиль Ронкорони. Кто бы ни купил одну из самых известных Riva с этим именем, красующимся на корме, он приобретет не только исключительную лодку, но и часть истории. В отличие от большинства современных яхт, стоимость этого классического судна с годами будет только расти. Возможно, его историческая ценность несопоставима с сокровищами Тутанхамона, но даже по стандартам Говарда Картера Riva Tritone Special Cadillac — поистине «удивительная вещь». **МВУ**

Вверху:

Вот сейчас лодка выскочит на глиссирование!

Внизу:

Ribot III под тентом у причала. В такой идеальный, покрытый лаком корпус можно смотреться, как в зеркало.

Лэнд 24
часы
СУПЕРМАРКЕТЫ

Познайте
разнообразный
кулинарный мир
итальянского
региона!



ВЫИГРАЙТЕ
увлекательный
гастрономический
ТУР в Италию
от ЮЛИИ
ВЫСОЦКОЙ!

Доставка товаров
на дом **Land24.ru**



Подробные
условия участия
в конкурсе
размещены
на сайте:

www.supermarket-land.ru

Кулинарный конкурс

Julia
VYSOTSKAYA

Итальянская кухня

С 1 июня по 18 августа 2013
года присылайте интересные
рецепты итальянских блюд и
становитесь участниками
конкурса «Итальянская
кухня» от сети супермаркетов
премиум-класса «Лэнд»
и проекта «Едим дома»!
Два победителя будут
определены шеф-поваром
Кулинарной Студии Юлии
Высоцкой.



Едим Дома



ПЕРЕЖИВШИЕ ВРЕМЯ

Сегодня на всей планете наберется не слишком много классических яхт, построенных еще в первой трети XX века, которые до сих пор на ходу и вместе с оригинальными интерьерами сохраняют дух прошедшей эпохи. Мы выбрали 10 наиболее известных судов и предлагаем вкратце познакомиться с их занимательной историей.

Текст **Антон Черкасов**
Фото **Мирко Баум, Карл Гролл, Марк
О'Коннелл, Сэм Куртул**



SAVARONA

Уильям Фрэнсис Гиббс спроектировал это величественное океанское судно для Эмили Кэдваладер, внучки одного из величайших архитекторов XIX века Августа Роблинга. Эмили отдала за яхту невероятные по тем временам \$ 4 000 000 и назвала ее именем рода африканских лебедей. Спустя семь лет лодку приобрело турецкое правительство в качестве подарка основателю республики Мустафе Кемалю Ататюрку. Турецкий президент обрадовался такому презенту как ребенок и впоследствии неоднократно принимал на борту мировых политических лидеров. После его смерти судно отошло военно-морскому флоту Турции, а в 1989 году его выкупил Кахраман Садикоглу, который восстановил стареющую яхту и организовал в каюте Ататюрка памятный музей с его личными вещами. Яхту можно увидеть на пристани в Босфоре, где она отдыхает в периоды между круизами по Средиземному морю.



ТОЛЬКО ФАКТЫ

ВЕРФЬ: Blohm & Voss

ГОД ПОСТРОЙКИ: 1931

ДЛИНА: 135,9 м

ПРЕДЫДУЩИЕ НАЗВАНИЯ:

Savarona III, Gunes Dil



USS SEQUOIA

Эта не слишком крупная, но характерная по архитектуре и конструкции моторная яхта известна, пожалуй, каждому взрослому американцу. *USS Sequoia* почти век служит плавучей резиденцией президентов США и до сих пор используется в представительских и личных целях. На борту этого с виду неказистого, как может показаться кому-то, судна Рузвельт с Эйзенхауэром планировали операцию высадки союзных войск

в Нормандии, Труман принимал решение бомбить Хиросиму, Кеннеди отмечал свой 46-й день рождения, Джонсон разрабатывал стратегию вьетнамской войны, а Никсон подписывал первые соглашения о сокращении гонки вооружений с СССР. Последний рефит на яхте провели 10 лет назад, и сейчас она доступна для краткосрочной аренды в Вашингтоне, если ее не использует Барак Обама или вице-президент США.

ТОЛЬКО ФАКТЫ
ВЕРФЬ: Camden Shipyard
ГОД ПОСТРОЙКИ: 1925
ДЛИНА: 32 м
ПРЕДЫДУЩЕЕ НАЗВАНИЕ:
Sequoia II

FAIR LADY



Очередной рефит этой классической джентльменской яхты с надстройкой из тика завершился буквально три месяца назад в ее родном порту Пальма на испанской Майорке. Уже долгое время судно находится в одних и тех же руках, и его владельцы бережно хранят на борту атмосферу времен «Восточного экспресса».

Спроектированная Чарльзом Николсоном стальная океанская яхта обладает внушительным

запасом хода — свыше 5000 миль на крейсерской скорости 10,5 узлов. При этом суммарная мощность ее двигателей лишь незначительно превышает 500 л.с.

Время от времени эту яхту можно видеть под английским военно-морским флагом, который поднимают на судах Королевской яхтенной эскадры, сопровождающих королеву Великобритании Ее Величество Елизавету II.

ТОЛЬКО ФАКТЫ
ВЕРФЬ: Camper & Nicholson's
ГОД ПОСТРОЙКИ: 1928
ДЛИНА: 42 м
ПРЕДЫДУЩЕЕ НАЗВАНИЕ:
Fair Maid

ГАЛЕРЕЯ БУТИКОВ

GRAND  PALACE

*Ты можешь
себе это позволить!*

КОЛЛЕКЦИИ ВЕСНА - ЛЕТО



РЕКЛАМА

НЕВСКИЙ ПР., 44 - ИТАЛЬЯНСКАЯ УЛ., 15
+7 (812) 710 5504, 449 9344, WWW.GRAND-PALACE.RU

TALITHA



Построенная в Германии и спущенная на воду под именем *Reveler*, эта стальная яхта предназначалась для Рассела Алджера, главы компании Packard Motor Car. Во время Второй мировой войны с 1942 года судно принимало участие в боевых действиях и несло службу в акватории Перл Харбор. Корабль *USS Beaumont* с командой из 110 моряков имел на борту зенитные установки, а также глубинные бомбы.

В разное время яхта принадлежала клану Вулвортов, владеющему крупной сетью розничной торговли, и семье греческого миллиардера Георга Эмбирокоса. В 1988 году ее приобрел Пол Гетти, и с тех пор *Talitha* остается семейным судном.

В 1993 году Джон Банненберг провел на ней масштабный рефит, а самое недавнее обновление интерьеров прошло четыре года назад.

ТОЛЬКО ФАКТЫ

ВЕРФЬ: Frederick Krupp Germania Werft

ГОД ПОСТРОЙКИ: 1930

ДЛИНА: 80 м

ПРЕДЫДУЩИЕ НАЗВАНИЯ:

Reveler, Chalena, Carola, USS Beaumont, Elpetal, Jezebel, Talitha G

CHRISTINA O

В лице этой яхты получил вторую жизнь списанный фрегат *Stormont* канадских ВМС, который в 1954 году приобрел за смешные \$ 34 000 миллиардер, корабельный магнат и владелец финансовой империи Аристотель Онассис. Он превратил боевой корабль в настоящий плавучий дворец, где бывали влиятельные и известные гости вроде Уинстона Черчилля, Джона Кеннеди, Мэрилин Монро и Фрэнка Синатры. Онассис назвал яхту по имени

своей первой дочери, которая и унаследовала судно после смерти отца в 1975 году. Три года спустя она передала яхту в пользование греческому правительству, после чего состояние судна стало стремительно ухудшаться. Спас его друг семьи Онассисов Джон Пол Папаниколау, который занялся глубоким восстановлением яхты.

В 2001 году яхта вернулась в греческие воды основательно обновленной и в настоящее время доступна для чартера.

ТОЛЬКО ФАКТЫ

ВЕРФЬ: Canadian Vickers

ГОД ПОСТРОЙКИ: 1943

ДЛИНА: 99,2 м

ПРЕДЫДУЩИЕ НАЗВАНИЯ:

Stormont, Christina, Argo





DELTA 54 IPS — ПРОСТРАНСТВО И СКОРОСТЬ



DELTA 54 IPS, ALL CARBON FIBRE



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

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





BLUE BIRD

Известный британский автогонщик, искатель приключений и авантюрист Малколм Кэмпбелл построил эту яхту специально для своей кладоискательской экспедиции, планировавшейся на Кокосовые острова, и назвал «Голубой птицей» — по аналогии с одним из своих победоносных болидов. Из-за начавшейся Второй мировой войны планам Кэмпбелла не суждено было

сбыться, и на время военных действий судно приписали к Королевскому военному флоту. В 1948 году оно перешло к новому владельцу, Жану Луи Рено, после чего сменило еще несколько владельцев и в итоге оказалось в США.

В 1986 году яхту привезли обратно в Европу, где и восстановили ее довоенный облик. Но самый серьезный рефит она пережила в 2004 году, когда ее приобрела семья Гетти.

ТОЛЬКО ФАКТЫ

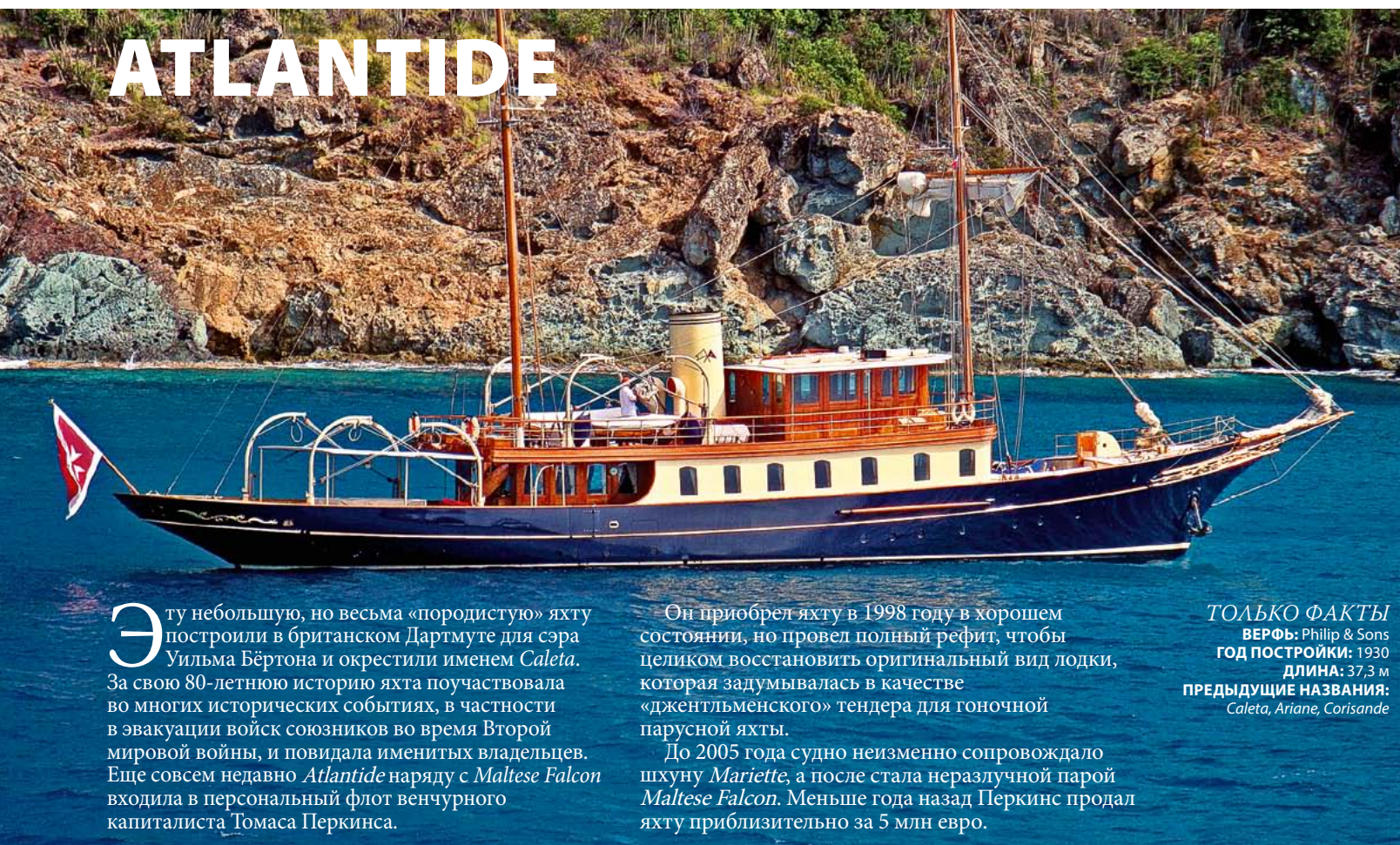
ВЕРФЬ: Goole Shipyard

ГОД ПОСТРОЙКИ: 1938

ДЛИНА: 31,6 м

ПРЕДЫДУЩИЕ НАЗВАНИЯ:

Blue Bird IV, Sterope, Janick



ATLANTIDE

Эту небольшую, но весьма «породистую» яхту построили в британском Дартмуте для сэра Уильяма Бёртона и окрестили именем *Caleta*. За свою 80-летнюю историю яхта поучаствовала во многих исторических событиях, в частности в эвакуации войск союзников во время Второй мировой войны, и повидала именитых владельцев. Еще совсем недавно *Atlantide* наряду с *Maltese Falcon* входила в персональный флот венчурного капиталиста Томаса Перкинса.

Он приобрел яхту в 1998 году в хорошем состоянии, но провел полный рефит, чтобы целиком восстановить оригинальный вид лодки, которая задумывалась в качестве «джентльменского» тендера для гоночной парусной яхты.

До 2005 года судно неизменно сопровождало шхуну *Mariette*, а после стала неразлучной парой *Maltese Falcon*. Меньше года назад Перкинс продал яхту приблизительно за 5 млн евро.

ТОЛЬКО ФАКТЫ

ВЕРФЬ: Philip & Sons

ГОД ПОСТРОЙКИ: 1930

ДЛИНА: 37,3 м

ПРЕДЫДУЩИЕ НАЗВАНИЯ:

Caleta, Ariane, Corisande



Tsar...

restaurant



Русская кухня
в историческом интерьере в центре
Санкт-Петербурга

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

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

Доставка/Delivery +7 (812) 931-61-59

www.tsar-project.ru

640-33-73

GDS 
GINZA DELIVERY SERVICE


GINZA
PROJECT
www.ginzaproject.ru



NAHLIN



В 1929 году леди Анни Генриетта Юл, одна из богатейших британских женщин того времени, заказала на верфи в Клайдебанке (Шотландия) три яхты, и первой из них на воду сошла *Nahlin*. Она вошла в список самых крупных частных яхт, когда-либо построенных в Великобритании, и в 1936 году на ней путешествовал король Эдвард VIII. Спустя год *Nahlin* приобрел румынский монарх Кароль II,

который дал яхте новое имя *Luceafarul*. Полвека эта яхта оставалась в распоряжении Министерства культуры Румынии в качестве музея судостроения, использовалась для чартера и даже служила плавучим рестораном на Дунае.

В 1999 году яхта, носившая название *Libertatea*, перешла в руки компании Edmiston, после чего начался 15-летний процесс восстановления судна, завершившийся в 2010 году.

ТОЛЬКО ФАКТЫ

ВЕРФЬ: John Brown & Co

ГОД ПОСТРОЙКИ: 1930

ДЛИНА: 91,2 м

ПРЕДЫДУЩИЕ НАЗВАНИЯ:

Nahlin, Luceafarul, Libertatea

OCEAN GLORY

Как и почти все частные яхты того времени, *Ocean Glory* была построена на верфи, где строили торговые и военные суда. Примечательно, что основанное Альфредом Ярроу в 1869 году, это корабельное производство существует и по сей день. Яхте предстояло ходить в суровых водах Северной Атлантики, включая Северное и Баренцево моря, но фактов ее биографии до 1955 года сохранилось немного. За период до 1983 года она сменила трех

владельцев, после чего судно приобрел популярный в то время британский актер Тони Адams.

Пять лет спустя, оставив за кормой 12 000 миль, яхта ушла к новому владельцу на остров Маврикий, а на пути обратно в Средиземное море в 2001 году в Аденском заливе подверглась нападению пиратов. Позже изреженную пулями *Ocean Glory* восстановили на геновской верфи Amico & Co.

ТОЛЬКО ФАКТЫ

ВЕРФЬ: Yarrow & Company

ГОД ПОСТРОЙКИ: 1935

ДЛИНА: 26,4 м

ПРЕДЫДУЩИЕ НАЗВАНИЯ:

Destiny, Silvia V,

Ocean Glory, Umbrina II



С нашей тележкой
приятно ходить
за ручку!



ПРИЯТНОГО СУПЕРМАРКЕТА!



**АЗБУКА
ВКУСА**

DONA AMELIA

Построенная годом ранее на той же немецкой верфи, что и *Talitha*, эта 233-футовая яхта предназначалась для миллионера Макса Фляйшманна. Проектировали судно особенно тщательно, чтобы оно не сплеховало в суровых условиях северной Пацифики, так как ходить ей предстояло у побережья Калифорнии. Как и многие другие частные яхты, во время Второй мировой войны она была «призвана» на службу, а позже снова вернулась к «прогулочной» жизни.

В 1969 году судно приобрел Лоел Гиннесс, который в течение десяти лет не вкладывал в него средства и, состарившись, продал яхту продюсеру Роберту Стигвуду. В конце XX века она сменила еще нескольких владельцев и даже после проведенного в 1999 году рефита еще ходила со своими оригинальными двигателями.

Год назад яхта прошла еще один рефит на верфи Pendennis, после которого ушла в Карибское море, где доступна для чартера.

ТОЛЬКО ФАКТЫ

ВЕРФЬ: Frederick Krupp
Germania Werft

ГОД ПОСТРОЙКИ: 1929

ДЛИНА: 71,1 м

ПРЕДЫДУЩИЕ НАЗВАНИЯ:

Haida, Argus, Sarina, Rosenkavalier, Haida G



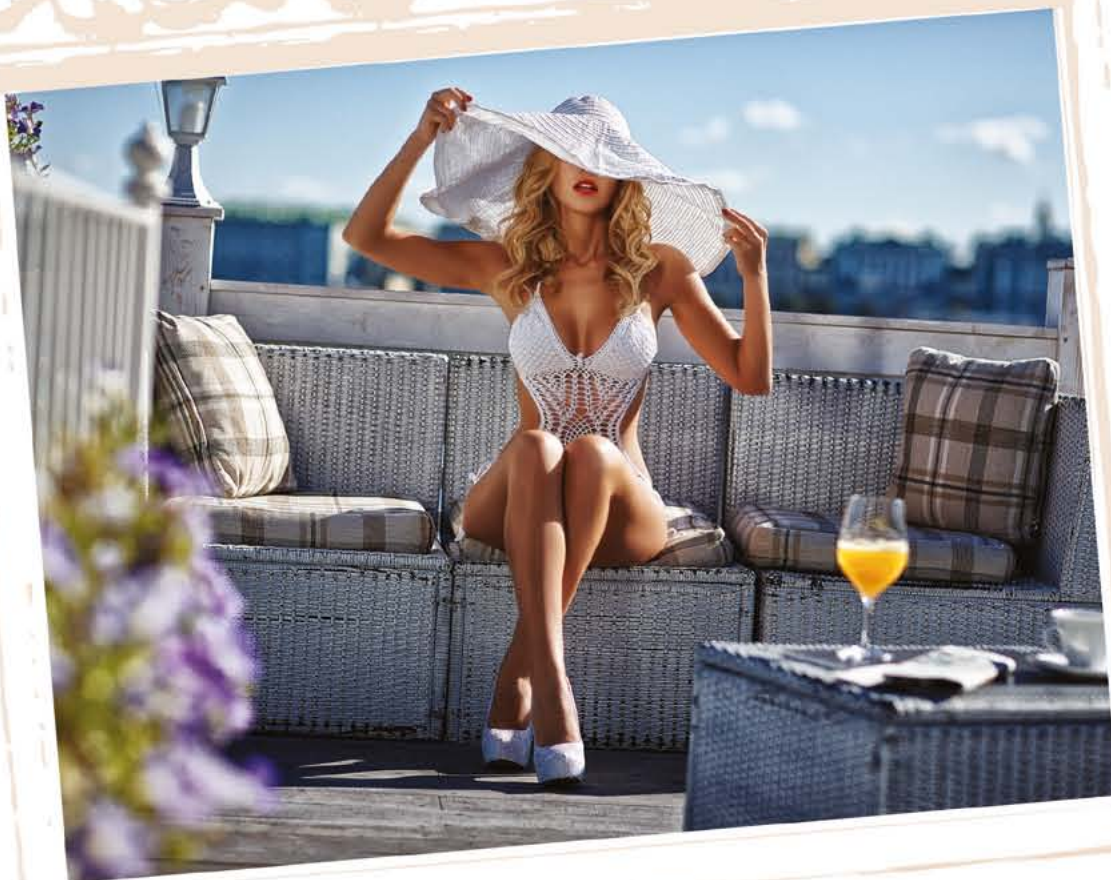


Летучий Голландец

ПАНОРАМНЫЙ РЕСТОРАН
ФИТНЕС-ЦЕНТР

Веранда
ресторан

...она ждет Вас!



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

ВРЕМЯ НАВИГАТОРА





От мира людей мы отрезаны, пожалуй, еще в большей степени, чем космонавты в полете. Всего лишь пять километров отделяют нас от поверхности и от товарищей на борту «Марселя ле Биан», но как раз эти пять километров остаются непреодолимым препятствием. Никто, кроме нас, не может погрузиться на такую глубину и в случае необходимости никто не сумеет оказать нам ни малейшей помощи. Мы абсолютно одни — мы проникли в этот чуждый нам мир добровольно, и чтобы покинуть его, должны полагаться лишь на свои собственные силы.

Жорж Уо, «Двадцать лет в батискафе»

Текст **Антон Черкасов** Фото **Антон Черкасов, U-Group**



Странное судно покидало Валетту. Характерный профиль ярко-красного корпуса с аркой трапа напоминал «рыбака», но едва ли на низкой кормовой палубе нашлось бы место для даров моря — ее занимали непривычные взгляду обывателя аппараты и механизмы. Слаженно, без суеты, работала на борту немногословная команда, и было невдомек, куда идет этот необычный корабль и какова его цель. Люди, ведомые любопытством, могли бы заметить его в разных местах неподалеку от Мальтийских островов, сначала кружащего в море, будто пчела в поисках медоноса, а потом на долгие часы зависающего над одной точкой. В такие моменты спящие доселе палубные конструкции оживали: костлявые руки кранов принимались лихо дирижировать, опуская в пучину непонятные, диковинные предметы, а за ними под воду отправлялись и люди, облаченные в устрашающего вида скафандры. Шла привычная повседневная жизнь *U-Boat Navigator* — уникального, единственного в своем роде прогулочного судна, способного выполнять серьезные подводные работы.

Эта история началась более десяти лет назад, когда в России существенно вырос интерес к так

называемому техническому дайвингу — глубоководным любительским погружениям в легководолазном снаряжении. Тогда наши соотечественники во главе с талантливым дайвером и инструктором Евгением Томашовым организовали на Мальте дайв-центр *Abyss Diving* и сутки напролет проводили под водой, погружаясь на затонувшие корабли, коим в мальтийских водах нет числа. Но со временем пределы возможностей были достигнуты, и возникла необходимость перейти на качественно иной уровень: самостоятельно искать новые объекты, идентифицировать их и проводить серьезные исследовательские спуски. Без надежного поисково-водолазного судна этим амбициям не суждено было реализоваться, и тогда настало время «Навигатора».

В облике стального корабля действительно присутствуют черты рыболовецкого судна — за его основу взят сейнер турецкой постройки, который основательно перекроили и наштапиговали специфическим оборудованием. Самые

*В обеспечении спусков
одновременно заняты
минимум восемь человек*



На странице слева: «Мокрый» водолазный колокол опускается по правому борту «Навигатора» и позволяет выполнять погружения на глубину до 110 м.

Вверху: Обычно в колоколе опускаются три водолаза, два из которых работают за его пределами, а третий остается внутри и контролирует раздачу газов.

Слева: По левому борту оборудован «лифт» для подъема дайверов в легком водолазном снаряжении.



радикальные изменения претерпел корпус: в центральной части его нарастили на два метра (полная длина теперь составляет 24 м), а по бортам снабдили спонсонами, призванными повысить остойчивость при выполнении погрузочных работ. Спонсоны отобрали пару узлов скорости, но для *Navigator* это не столь важно, ведь его главное предназначение в другом.

«Мы специально разыскивали судно с максимально низкой палубой для размещения подводного оборудования, — рассказывает Евгений, пока мы выходим из старинного порта Валетты. — Буксиры нам не подходили из-за слишком мощных двигателей с чудовищным расходом топлива, поэтому выбор пал на сейнеры. Мы смогли найти почти новый корабль, и никто не ожидал, что он ответит всем требованиям. Для нас очень важно, что при необходимости сменить дислокацию его можно погрузить на палубу транспортного судна и доставить куда угодно».

На борту «Навигатора» организован серьезный барокомплекс с «мокрым» водолазным колоколом, который позволяет осуществлять подводные работы на глубинах до 110 метров. Водолазы опускаются в колоколе на заданную глубину и покидают его для выполнения поставленной задачи, при этом дыхательная смесь приходит к ним с поверхности по «пуповинам», а в случае

аварии на борту колокола также присутствует запас газов. Работу комплекса обеспечивают два мощных компрессора Bauer с возможностью приготовления смесей с различным содержанием кислорода, азота и гелия «на лету», 60 транспортных газовых баллонов, а также бустеры — особые компрессоры, позволяющие добывать газ в баллоны. Со специальных контрольных панелей происходит управление смешиванием газов, подачей их водолазам и манипуляциями с барокамерой, где те проходят длительную декомпрессию после погружений. Барокамера со шлюзом способна работать под давлением до 12 АТА и позволяет проводить любые виды современных лечебных рекомпрессионных мероприятий плюс моментальную компьютерную рентген-диагностику. «В обеспечении подводных спусков одновременно заняты минимум восемь опытных сотрудников, — поясняет один из ключевых специалистов «Навигатора», водолазный врач-специфизолог Андрей Сурувикин. — Все они несколько раз в год проходят обучение и курсы повышения квалификации, поскольку специфика нашей деятельности требует высокого профессионализма».

Не меньшую, чем на водолазов, ставку владельцы «Навигатора» делают на современные



АЛЕКСАНДР СТАСЮКЕВИЧ, капитан

Я работаю на этом судне всего месяца, за прошлый год совершил два кругосветных путешествия на 30-метровой парусной яхте *Scorpion* вокруг Арктики и Антарктики, а теперь пришло время немного погреться в теплых морях. Прежде мне доводилось служить капитаном на моторных судах, и могу сказать, что *Navigator* — отличное судно с неограниченным районом плавания, способное выполнять непростые задачи. Конечно, это не всепогодный океанский корабль, и у него существуют определенные ограничения по высоте волны из-за низкой главной палубы, где сосредоточено подводное снаряжение. Крейсерская скорость 7–9 узлов для исследовательского водолазного судна вполне достаточная, плюс автономность по топливу и воде до восьми суток позволяет комфортно чувствовать себя в Средиземном море. Мне как капитану важно, что при такой высокой технической насыщенности лодки ее габариты и осадка позволяют заходить в большую часть яхтенных гаваней этой акватории, и у нас нет проблем со стоянками, как у суперяхт длиной более 30 метров. Ну и, конечно, мне очень интересно находиться в самом центре поисково-водолазных работ, правда, для этого пришлось повышать квалификацию и осваивать море новой информации.



**АНДРЕЙ СУРОВИКИН,
врач-специзиолог**

Многим людям ошибочно кажется, что барокамера — это просто крепкая консервная банка под давлением, и ничего сложного в организации барокомплекса на борту прогулочной яхты нет. Мягко говоря, это не так — наука о «кранах» очень непростая, и любой просчет в ней может стоить жизни. Огромная часть нашей работы посвящена планированию погружений, обеспечению их безопасности и предотвращению любых возможных несчастных случаев. Конечно, лечебные возможности нашего комплекса впечатляют, но я предпочитаю изначально все делать так, чтобы ими не пришлось воспользоваться. Не нужно забывать, что *Navigator* — по сути любительское, некоммерческое водолазное судно, которое является во многом экспериментальной площадкой. Наше водолазное снаряжение в основном рассчитано на работу в относительно теплой воде, а для Северного, Балтийского или Баренцева морей все должно быть уже гораздо серьезнее — любителям под водой там делать нечего. Если кто-то захочет построить себе похожую систему жизнеобеспечения для глубоководных поисково-водолазных работ, проще всего обратиться к нам за консультацией и помощью, чтобы заранее обойти все возможные трудности.



Компанию мини-субмарине составляет глубоководный робот 2-го класса

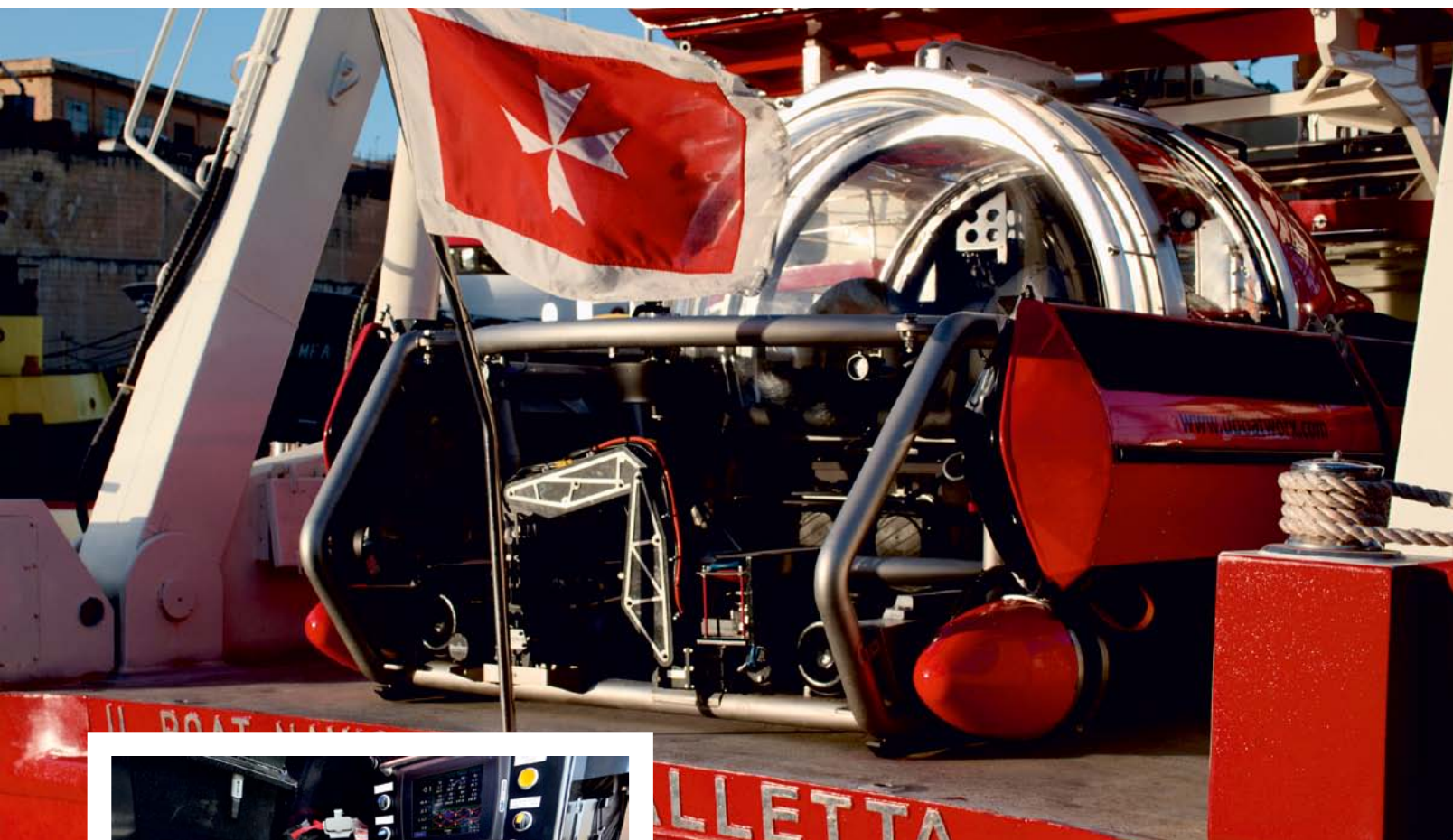
обитаемые или управляемые с поверхности подводные аппараты. Самый интересный и заметный из них (но не самый важный!) — построенная в Европе мини-субмарина C-Explorer 5. Подобные «прогулочные» подводные лодки уже не первый год появляются на крупных яхтенных выставках, и владельцы суперяхт порой не скупятся на такие экзотические игрушки, однако мало кто грамотно использует их на полную катушку. C-Explorer 5 берет на борт четырех пассажиров, не считая пилота, способна погружаться на глубину до 300 м, снабжена манипулятором, видеокамерами и компактным роботом-сателлитом, который выходит из «гаража» в корме, чтобы исследовать недоступные места или осмотреть субмарину снаружи.

Компанию C-Explorer 5 составляет глубоководный робот (ROV) рабочего класса Ageotec Perseo GTV (глубина погружений до 1500 м), с помощью которого производятся все начальные этапы поиска и исследования затонувших объектов. Помимо манипулятора, магнитометра и мощной водометной пушки, предназначенной для размыва грунта, основным «оружием» робота является суперсовременный многолучевой эхолот, создающий трехмерное изображение дна и погребенных под мягким грунтом объектов. Подобные системы используются для поиска и контроля состояния подводных трубопроводов, обеспечивая великолепные результаты: идущий перед судном на глубине 500 м ROV покрывает

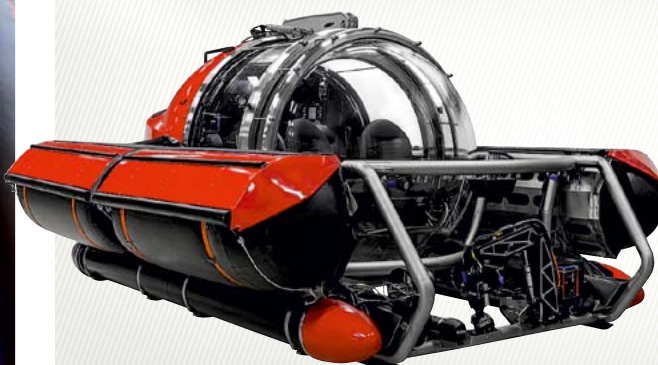


трехкилометровую полосу поиска. На борту *Navigator* оборудовано отдельное помещение для оператора, куда стекается информация от всех многочисленных «органов чувств» Perseo.

По мере наполнения судна оборудованием оказалось, что владельцам, а именно — компании U-Group, придется столкнуться с вопросами посложнее, чем погружение на сто метров. Несмотря на то, что проект был предварительно согласован с классификационным обществом Германский Ллойд (GL) и модификация конструкции шла под его надзором, для сертификации готового «Навигатора» пришлось затратить огромное количество сил и времени. Без этого судно и дорогостоящие подводные аппараты просто невозможно было застраховать, а учитывая наличие кислорода и других сжатых газов в барокомплексе, сертификация превратилась в сущий кошмар даже при наличии



C-EXPLORER 5



МАКСИМАЛЬНАЯ ГЛУБИНА
300 М

АВТОНОМНОСТЬ
16/96 Ч

ПРЕДЕЛЬНО ДОПУСТИМОЕ ВОЛНЕНИЕ
3 БАЛЛА

ПАССАЖИРЫ
5 ЧЕЛОВЕК

ВЕС ОТ
6500 КГ (В МОРСКОЙ ВОДЕ)

ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ
500 КГ

МАТЕРИАЛ СФЕРЫ
АКРИЛ

СКОРОСТЬ
3-4 УЗЛА

ОБОРУДОВАНИЕ ЭХОЛОТ, КОМПАС, СРЕДСТВА СВЯЗИ, МАНИПУЛЯТОР, ВИДЕОКАМЕРЫ, ROV-САТЕЛИТ

хороших отношений с GL. Причем дело было не только в кислородных трубопроводах и прочих специфических вещах, но и в людях, которые должны обладать определенными документально подтвержденными знаниями, чтобы управлять барокамерой, роботом, субмариной... «В итоге сами страховые компании тоже испытали ряд затруднений, столкнувшись с «Навигатором», — поясняет Евгений Томашов. — Они привыкли работать с обычными прогулочными яхтами по нехитрой канве, а теперь встретились с исключительно сложным судном, к которому требовался особый подход».

И в это легко поверить, ведь частных «любительских» яхт длиной до 30 метров с такими возможностями исследования подводной среды попросту не существует. По сути это экспериментальная площадка, куда попадает все новейшее снаряжение для поисково-водолазных

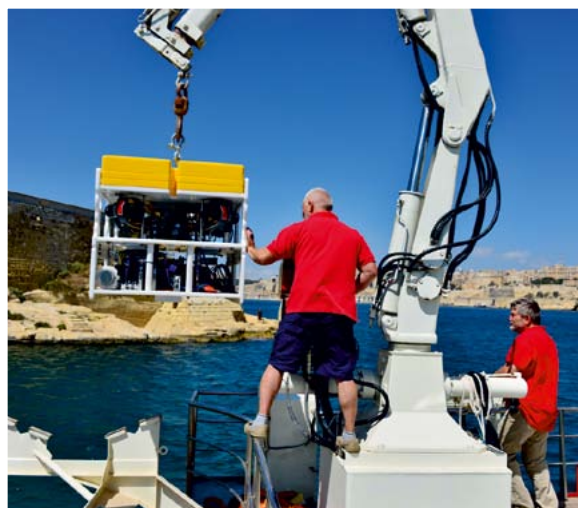
работ, если только оно соответствует поставленным перед «Навигатором» задачам. Будь то новейшие ребризеры, газоанализаторы или буксировщики, они оказываются на вооружении у Евгения и его команды зачастую еще до выхода на рынок. «Мы следим за всем современным оборудованием, которое только появляется в мире, и часто заказываем перспективные модели еще на стадии прототипов, — рассказывает он, пока сжатый воздух со свистом наполняет барокамеру. — Например, Casio недавно выпустила инновационное переговорное устройство, которое располагается на скуле дайвера, позволяет ему говорить прямо в регулятор и расшифровывает эту непонятную простому уху речь гораздо лучше, чем стандартная система справляется с «гелиевым писком» в водолазных шлемах Kirby Morgan». Мальтийские острова — один из мировых

На странице слева: Контрольные панели производства Submarine Manufacturing Systems позволяют управлять приготовлением дыхательных смесей и доставкой их водолазам.

Для повышения эффективности декомпрессии в барокамере используются ребризеры с кислородом.

Вверху: Мини-субмарина C-Explorer 5 в походном положении на палубе «Навигатора».

Слева: Рабочее место пилота подводной лодки.



AGEOTEC PERSEO GTV



РАБОЧАЯ ГЛУБИНА
ДО 1500 М

ВЕС
170 КГ

ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ
18–40 КГ

ТРАСТЕРЫ
2 ВЕРТИКАЛЬНЫХ И 4 ВЕКТОРНЫХ

КЛАСС
2

ОБОРУДОВАНИЕ
ВИДЕОКАМЕРЫ, АЛЬТИМЕТР,
МАНИПУЛЯТОР, ВОДОМЕТ ДЛЯ
РАЗМЫВА ГРУНТА, РЕЗАК, ДИСКОВАЯ
ПИЛА, 3D-ЭХОЛОТ

Идентификация неизвестных рэков может занимать месяцы и годы

центров рэк-дайвинга, поскольку на дне вокруг них покоятся десятки затонувших кораблей разных эпох. Многие еще не найдены, не идентифицированы и ждут своих исследователей. Почти каждый рэк — это трагедия прошлого, памятник войны или братская могила, поэтому существует определенный формальный и неофициальный этикет погружения в такие места. Интернациональная команда *Navigator* не промышляет «черным искомательством» и всегда запрашивает официальное разрешение на проведение погружений у властей Мальты или других стран, которым принадлежит тот или иной корабль. Любые поиски и исследования неизвестных рэков всегда начинаются с колоссальной работы с архивами — без нее выход в море «наудачу» обернется поисками иголки в стоге сена. Даже когда эхолот высветил

на дне останки предполагаемого объекта, точная идентификация судна может занять еще не один месяц или даже год. Это не только крайне дорогое увлечение, которое невозможно превратить в бизнес, но дело, требующее от людей безграничного энтузиазма и способности не останавливаться перед многочисленными трудностями. «На неглубоком Сицилийском плато достаточно интересных объектов, однако зачастую даже на самом высоком уровне не удается получить разрешение на их исследование», — сетует Евгений. — Французы постоянно чинят препоны, греки вообще не настроены на переговоры, итальянцы тоже не слишком сговорчивы... зато Доминиканская Республика очень рада и всегда приглашает нас, — смеется он. — Например, вокруг острова много сбитых самолетов, и мальтийский авиационный музей весьма заинтересован в их идентификации. Самостоятельные подъемы подобных артефактов в территориальных водах государства с точки зрения закона очень сложны, лицензии со скрипом выдают только музеям, но мы им с удовольствием помогаем, если разрешение получено».



U-BOAT NAVIGATOR



На странице слева:

Одним из самых полезных приборов, которые несет глубоководный робот Perseo, является суперсовременный многолучевой 3D-эхолот, «пробивающий» мягкие грунты.

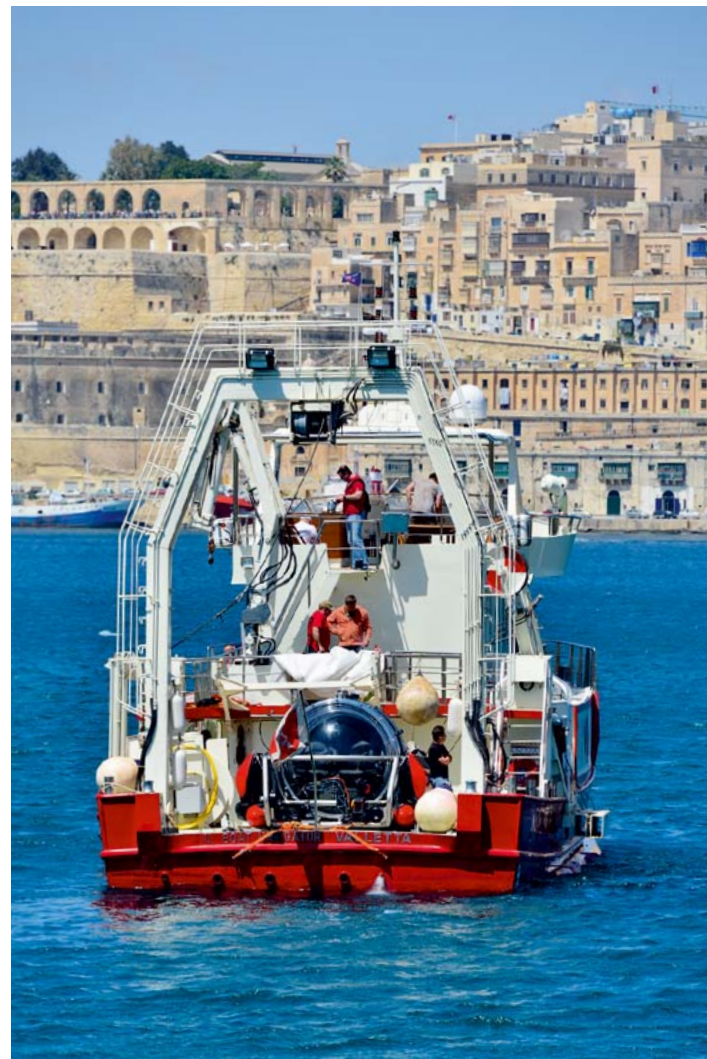
Вверху:

«Навигатор» родился во многом благодаря энтузиазму и идеям Евгения Томашова.

Справа:

По техническим возможностям обеспечения водолазных работ в этом размерном классе у U-Boat Navigator нет конкурентов.

Вернувшись в мальтийскую столицу, не хотелось расставаться с этим сильным, независимым и захватывающим воображение судном, но наше следующее рандеву состоялось на удивление скоро. В конце мая «Навигатор» пришел на Гран-при «Формулы-1» в Монако, чтобы после окончания гонок исследовать останки самолета, лежащие на дне прямо у выхода из порта Эркюль. Там произошла интересная встреча: в гости на судно приехал первый вице-президент Русского географического общества Артур Николаевич Чилингаров — первый человек, погрузившийся на Северном полюсе в легководолазное снаряжении со льда и позже опустившийся там же на глубину 4261 м в батискафе «Мир-1» (читайте интервью на с. 120). А у команды «Навигатора» большие планы на будущее: в первую очередь, они займутся исследованием и документированием затонувшего в 1916 году брата-близнеца «Титаника» — госпитального судна *Britannic*, — и кто знает, быть может, им повезет вычеркнуть несколько строк из длинного списка так и не найденных в океане судов... **МБЫ**



ИНТЕРВЬЮ

Мир парусов и моторных яхт: мнения профессионалов



АРТУР ЧИЛИНГАРОВ, океанолог,
доктор географических наук,
герой СССР и России: «Если владельцем
батискафа движет научно-исследовательский
интерес, то он найдет во мне союзника».

Перед погружением в точку
Северного полюса
30 сентября 1970 г.



АРТУР ЧИЛИНГАРОВ
родился в 1939 году и большую часть жизни посвятил научной работе в полярных широтах. В числе его заслуг — руководство научной экспедицией «Север-21», антарктической станцией «Беллинсгаузен», сверхдальним полетом вертолета Ми-26 и трансконтинентальным перелетом Ил-76 в Антарктиду, а также участие в полете одномоторного самолета Ан-3Т на Южный полюс. В 1986 году он получил звание Героя Советского Союза за выполнение задания по освобождению судна «Михаил Сомов» из ледового плена и руководство судами при спасательных операциях. В 2008 году Чилингарову присвоено звание Героя России за успешное проведение высокоширотной арктической глубоководной экспедиции.

В конце мая в Монте-Карло нам довелось повидаться с известным исследователем Арктики и Антарктики Артуром Николаевичем Чилингаровым. Встреча состоялась на борту поисково-водолазного судна *U-Boat Navigator*, где заслуженный ученый поделился с нами взглядами на настоящее и будущее обитаемых подводных аппаратов.

Когда вы тесно соприкоснулись с подводным миром и с обитаемыми аппаратами в частности?

Я давно мечтал погрузиться под воду и впервые сделал это на Северном полюсе 30 сентября 1970 года в легководолазном снаряжении. Никогда не забуду этот день: погружение было секретным, долгое время об этом нигде не писали, но мы с одним мичманом Северного флота были первыми людьми, которые нырнули на полюс со льда. После этого мой интерес к подводным исследованиям многократно усилился. В 1971 году я познакомился с Жаком-Ивом Кусто, когда он заходил в Антарктиду на «Калипсо». Мы мечтали о совместных погружениях на обитаемых аппаратах, но до появления «Миров» спуститься под воду в батискафе мне не довелось. Нужно было придумать что-то неординарное, и в итоге я уговорил выдающегося акванавта Анатолия Сагалевича рискнуть приехать с аппаратами «Мир» на Северный полюс. Мы несколько лет готовили экспедицию «Арктика-2007» — без государственного финансирования, на средства спонсоров и энтузиастов. Задумку удалось осуществить, и лишь только тогда все поняли, насколько важное это было событие.

Прежде строительство и эксплуатацию батискафов могли себе позволить только военные или ученые, сегодня подобная техника стала много доступнее. Как вы к этому относитесь?

Смотря для чего будут использовать батискаф. Глубина любит тишину... Я мало даю комментариев на этот счет, но если вы сами погружаетесь, то понимаете, о чем речь. Это очень непростая и рискованная «забава». Если владельцем батискафа движет научно-исследовательский, а тем более исторический интерес, то он найдет во мне союзника. Например, в 1942 году в Карском море после неравного боя с немецким крейсером «Адмирал Шеер» затонул ледокольный пароход «Александр Сибиряков», который я бы с большим удовольствием изучил.

Может ли конкуренция между частными владельцами батискафов и государством придать импульс исследованию Мирового океана, как это происходит в космонавтике? Готово ли государство арендовать такую технику у частных лиц?

Если состоятельные люди действительно начнут создавать серьезные батискафы, то все к этому обязательно придет. Взять хотя тот же *Deepsea Challenger*, на котором Джеймс Кэмерон недавно в одиночку погрузился в самую глубокую точку Мирового океана, — аппарат создан на средства частного капитала. Я тоже давно мечтаю построить батискаф; на государственные деньги сделать это не получается, поэтому, возможно, придется

*Глубина любит тишину...
Об этом важно помнить!*



АРКТИКА-2007

По словам Артура Чилингарова, эта экспедиция была самой рискованной из тех, в которых ему доводилось участвовать. 2 августа 2007 года на двух батискафах «Мир» шесть человек достигли дна в точке Северного полюса, взяли пробы грунта, установили флаг России, выполненный из титанового сплава, и оставили капсулу с посланием потомкам. Его пытались отговорить от погружения, но убеждения не действовали, и утром, написав завещание и письмо родным, он с другими акванавтами опустился на глубину 4261 м



Мог ли кто-то запретить Баумгартнеру прыгнуть с высоты 39 километров?

привлекать частный капитал. Государственно-частное партнерство может стать плодотворным и конкретным решением, потому что бизнес не настроен на долгие пустые разговоры — ему нужны результаты.

Есть мнение, что погружение на несколько километров в обитаемом аппарате по сложности не уступает полету в космос. Можно ли разрешать «любителям» с личными глубоководными аппаратами столь опасные предприятия?

Я ходил на глубину 4,5 км — это глубокий космос. Тут все зависит от дисциплины, технической базы и того, насколько много внимания уделяется безопасности. Есть люди, которые просто болеют глубиной, и никто не сможет им ничего запретить. Не так давно я встретился с австрийским парашютистом Феликсом Баумгартнером, который прыгнул с высоты 39 км. Мог ли кто-то запретить ему сделать это? Человек любознателен по своей природе, и остановить поиск невозможно. Лет пятнадцать назад здесь, в центре Монако, яхт были единицы, но посмотрите, сколько их сегодня! Прогресс идет, и если все технологически отработано, то проблем нет. Однако на первом месте должна стоять безопасность и еще раз безопасность — я буквально помешан на этом.

Часто приобрести батискаф гораздо легче, чем получить разрешение на погружения. Как с этим обстоят дела в России и в Европе?

Если речь идет об объектах с археологической ценностью, то вы установите согласовывать спуски и так называемые «открытые карты»



с тем же Министерством культуры. Но это позволяет сохранить историческое наследие и не дать уничтожить оставшиеся в воде материальные свидетельства. Многие страны не разрешают погружаться в своих территориальных водах ниже определенной глубины — сейчас мы столкнулись с этим во Франции. Как первый вице-президент Русского географического общества я отвечаю за всю экспедиционную деятельность, и здесь мы хотели исследовать линейный корабль «Во славу России», который затонул в 1780 году у острова Леван. Однако французы сослались на то, что якобы от корабля уже ничего не осталось, и запретили любые погружения. А ведь мы могли бы открыть еще одну героическую страницу в истории Военно-морского флота России...

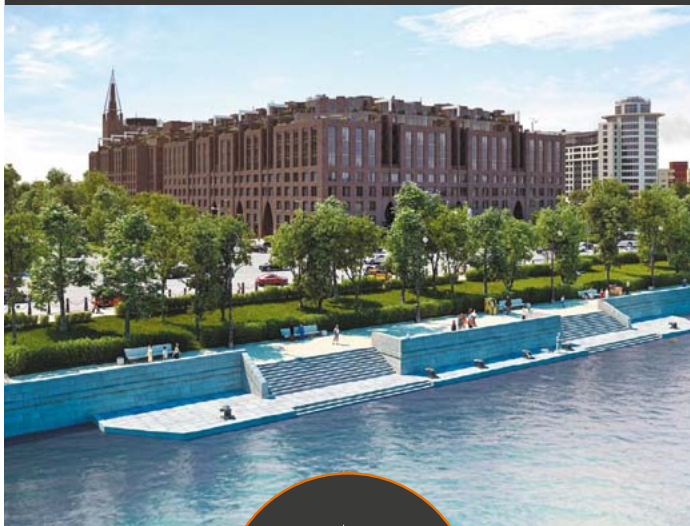
Артур Чилингаров, Анатолий Сагалевич и Владимир Груздев на палубе исследовательского судна «Академик Федоров» после погружения в батискафе «Мир-1» в точке Северного полюса.

Полярные моря стали для Артура Чилингарова вторым домом.

Есть ли место в Мировом океане, куда бы вы хотели опуститься в обитаемом аппарате?

Да. Я бы очень хотел попасть в Марианскую впадину и надеюсь в ближайшие несколько лет реализовать эту мечту.

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.

И ПУСТЬ ГЕРОИЗМ ПОДОЖДЕТ...

Яхтинг — это умение сочетать искусство мореплавания с искусством хорошего отдыха. Одни ходят в море за приключениями, другие — совсем за другим.

Текст **Ольга Селезнева** Фото **Ferretti Yachts**



Яхтенное братство кануло в Лету, если вообще существовало. Как и в политике, все давно поделились на партии, движения и течения, споры между которыми бесконечны, беспочвенны и по большей части бесцельны.

Речь не о «парусниках» и «мотористах» — эти вообще друг друга в упор не видят. Но даже в среде моторного яхтинга единства нет и не предвидится. Хотя все мы ходим под одним Богом: достаточно вспомнить английскую поговорку «Для флота и каторги любой согдится» или традиционное деление людей на живых, мертвых и тех, кто в море.

ТЕ, КТО В МОРЕ

Прежде мореплавание было весьма опасным для жизни занятием, и в море просто так, от нечего делать, не ходили. С тех пор многое изменилось: сначала яхтинг добавил мореплаванию вектор удовольствия, потом технический прогресс заметно снизил степень риска. Но даже сегодня, когда яхтинг — почти мейнстрим, а не занятие элиты и отдельных смельчаков, старые корни дают о себе знать. Люди, охваченные героизмом ходят в море за подвигами: обязательно надо

Разумный размер, комфорт на борту и легкое управление

рвануть в крутосветку, застрять во льдах или хотя бы померзнуть на Балтике. Лодки тут, естественно, соответствующие: траулеры, эксплореры, стальные парусники и прочие дальнобойные брутально-всепогодные машины, концепция дизайна которых сводится к одному: чтобы утопить было сложно.

Конечно, в жажде подвигів вовсе нет ничего плохого, разве что совершенно незачем смотреть свысока на тех, кто покупает лодки для того, чтобы просто на них отдыхать. Без напряга бороздить воды юга Франции (хотя в сезон заполучить тут место в марине — тоже вполне себе героизм); подолгу стоять на якоре и купаться; пить шампанское в кокпите; засыпать под плеск волн за панорамными окнами каюты, каковых на экспедиционных яхтах не было, нет, не будет и не надо. Нравится такой сценарий? Тогда прощу на Ferretti 620.

Не слишком большая, но вовсе и не маленькая (62 фута в длину), эта яхта позволяет и отдохнуть с комфортом, и реализовать при желании капитанские амбиции: в отличие от 100- или даже





80-футового «корабля», где уже требуется профессиональная подготовка, здесь вполне достаточно любительских «прав». Впрочем, как показывает практика, эксплуатировать такие суда их владельцы все-таки предпочитают при помощи наемного шкипера, а то и с помощником или коком/стюардессой, поэтому, помимо трех пассажирских кают, предусмотрена каюта экипажа. Но обо всем по порядку...

ДИЗАЙН, ИНТЕРЬЕР, ПЛАНИРОВКА

Ferretti 620 заменила в модельном ряду более чем успешную Ferretti 592, позаимствовав у нее немало удачных черт. Яхту создавали в сотрудничестве специалисты АУТ (Advanced Yacht Technology, исследовательский и дизайнерский центр Ferretti Group), отвечавшие за корпус, и дизайнеры Studio Zuccon International Project. Вместе они предложили новый облик яхты с легким профилем (за счет больших иллюминаторов в корпусе и масштабного бортового остекления надстройки) и привлекательными интерьерами.

Новая лодка длиннее (18,77 м против 18,33 м) — вроде не очень много, но это позволило увеличить кормовой кокпит, а также оптимизировать планировку нижней палубы. В частности, существенно «растянуть» зону мастер-каюты и примыкающее к ней помещение экипажа. Каюту команды расположили поперек корпуса, во всю его ширину, в результате чего удалось убить двух зайцев сразу: и отсек экипажа стал гораздо просторнее, и санузел при мастер-каюте увеличился на треть.

Для Ferretti 620 предложена свежая концепция интерьера, в котором доминируют белый дуб с лакированными вставками, а также пастельные оттенки кожи и текстиля. Свежие нотки можно найти и в экстерьере: слегка изменились очертания и размеры бортовых иллюминаторов, а также дизайн остекления надстройки.

ГЛАВНАЯ ПАЛУБА

Кокпит не просто расширился — в нем появились важные функциональные дополнения, что можно заметить, заходя на борт по трапу-сходне. Трап «переехал» на левый борт — так гораздо удобнее: на Ferretti 592 он находился в диаметральной плоскости, и чтобы освободить проход, приходилось снимать часть подушек кормового дивана. Раньше при помощи этого же трапа спускали на воду тендер, теперь для этого предусмотрена отдельная шлюпбалка, спрятанная



КАМБУЗ

Размещение камбуза на стыке салона и кормового кокпита позволяет без лишней беготни сервировать столы как внутри, так и снаружи. Откидывающееся вверх «окно» обеспечивает камбуз свежим воздухом, а того, кто возьмет на себя обязанности кока, — общением с остальной компанией



На странице слева:
Благодаря тому что камбуз сдвинут в корму и может быть полностью изолирован, салон выглядит просторнее и светлее. Впрочем, «открытая» планировка тоже возможна.

Вверху:
Мастер-каюта оборудована гардеробной и огромным санузлом от борта до борта.

В центре, слева направо:
В носовой VIP-каюте, как и в апартаментах владельца яхты, предусмотрены большие бортовые иллюминаторы.

Гостевая каюта расположена по правому борту.

под свесом кормового дивана. Гаража на борту нет, да и на флайбридже всю кормовую часть занимает обширная обеденная зона, так что тендер имеет «постоянную прописку» на купальной платформе (впрочем, она более чем вместительна).

На стыке кормового кокпита и салона, как часто бывает на яхтах Ferretti, расположен камбуз. Но, в отличие от многих моделей с открытой планировкой, на Ferretti 620 кухню можно полностью изолировать от салона — сдвижная входная дверь дополнена перегородкой с электроприводом, поднимающейся от стойки до подволока. С кокпитом же камбуз соединен подъемным «окном»: очень удобное решение как для сервировки стола в кокпите, так и для проветривания помещения; к тому же выполняющий обязанности кока не окажется запертым на кухне и лишенным общения с остальной компанией.

Пара ступеней вверх — и мы в салоне с обширной обеденной зоной по правому борту и длинным комфортабельным диваном по левому. За спинкой последнего — ниша, откуда выезжает экран телевизора.

Пост управления (он тоже на левом борту) приподнят на пьедестал. Выгодная главенствующая позиция с превосходным обзором (чем выше сидишь, тем дальше глядишь), к тому же в основание кресла рулевого опционально можно вмонтировать, к примеру,

Для Ferretti 620 дизайнеры предложили свежую концепцию интерьера

винный холодильник. Относительно приборной панели замечаний никаких: все логично, удобно и эстетично, насколько это возможно в сугубо рабочей зоне.

НИЖНЯЯ ПАЛУБА

Три каюты в лодке таких габаритов — дело обычное, как и собственные санузлы при каждой; мастер-каюта во всю ширину корпуса — тоже не открытие. Но далеко не ко всякой каюте владельца на лодках подобного размера и типа прилагается столь масштабная ванная комната, от борта до борта. Чаще всего санузел скромно приткнут где-нибудь сбоку, а сразу за кормовой переборкой находится моторный отсек (не самое выгодное соседство).

На Ferretti 620 моторный отсек сдвинут заметно в корму (об этом чуть позже), за счет чего и получились роскошные «удобства». А между каютой и двигателями не просто звукоизолирующая переборка, а топливный танк, затем каюта экипажа и лишь потом — двигатели. Стоит ли говорить, насколько это снижает уровень шума и вибрации?

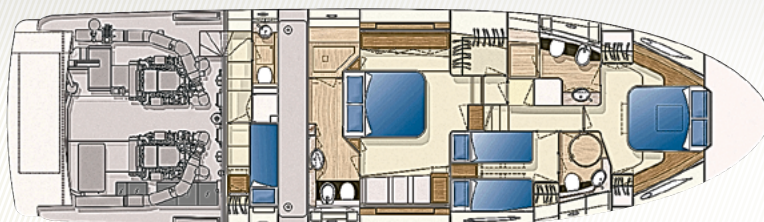


Приборная панель
верхнего поста управления
складывается, избавляя
от необходимости
использовать чехлы

Под свесом кормового дивана
спрятана шлюпбалка для спуска
и подъема тендера, хранящегося
на купальной платформе

ДОСЬЕ

ШИРИНА
17 Ф (5,25 М)



ДЛИНА 62 Ф (18,77 М)

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ MAN V10-1100, 1100 л.с. при 2300 об/мин,
10 цилиндров, 18,27 л, дизель

РЕЖИМЫ	1000	1250	1500	1750	2000	2200	2350
Об/мин	7,4	10,8	14,2	20,6	27,2	32,4	34,6
Скорость	87	121	162	249	310	386	446
Расход	0,085	0,089	0,088	0,083	0,088	0,084	0,078
Миль/л	283	296	293	276	293	280	260
Дальность	УРОВЕНЬ ШУМА, ДБА						
Пост управления	68	68	70	72	76	78	79

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: 32% топлива, 47% воды, 4 человека на борту. Температура воздуха +19°C, сила ветра при скоростных заездах 4 балла, волна умеренная.

Во время теста нам удалось разогнать эту яхту почти до 35 узлов!

Лежак для загара поместили в носовой части флайбриджа, перед постом управления

Еще одно достоинство мастер-каюты — отдельная гардеробная при входе, а не просто шкафы. Другие две каюты расположены стандартно: VIP-каюта в носу и гостевая на правом борту. Обе не обделены ни площадью, ни высотой потолков, ни объемом шкафов, а VIP-каюте достались еще и масштабные бортовые иллюминаторы. Доступ в отсек экипажа (на одного-двух человек) — из кормового кокпита. Трап, конечно, крутоват, зато сама каюта вполне функциональна, снабжена собственным санузелом и открывающимся иллюминатором.

ФЛАЙБРИДЖ

Вот оно, целое поле возможностей! Хотя по длине флайбридж слегка не дотягивает до транца (сам по себе он не короткий, просто кокпит протяженный), его компоновка вообще гениальна. Масштабная обеденная зона в корме, компактная, но функциональная барная стойка и масса посадочных мест. В отличие от основного поста управления в салоне, верхний находится на правом борту: он куда просторнее, и это приятно — в хорошую погоду лодкой хочется управлять не из помещения (пусть с кондиционером), а на свежем воздухе, да еще и с компанией. У штурвала стоит двойной диван; еще один такой же — левее, а всю носовую часть флайбриджа занимает огромный лежак для загара. Как и на всех Ferretti, приборная панель верхнего поста «сворачивается» внутрь, и надобность в любых чехлах отпадает. Просто и удобно!

ДВИГАТЕЛИ И СКОРОСТЬ

Ferretti 620 оборудуется парой двигателей MAN по 900 или 1100 л.с. Это дизели нового поколения, созданные специально для яхт: компактные, с электронным управлением (EDC) и прямым впрыском (Common Rail). Они установлены в упомянутом уже моторном отсеке, куда попадаешь из кормового кокпита через люк, оснащенный газовыми амортизаторами. Приоритетом при разработке Ferretti 620 был объем жилых помещений, и оптимизировать общую планировку удалось за счет смещения

моторного отсека в корму. Ferretti 620 — первая из яхт верфи, где двигатели стоят «наоборот»: фланцы отбора мощности обращены в нос. Для передачи вращения на гребные валы применена разработка ZF — система Integral V Drive с угловым редуктором.

Согласно предварительным расчетам верфи, скорость лодки с самыми мощными агрегатами должна была составить 33 узла, однако на тест-драйве в Генуе нам удалось разогнать ее почти до 35 узлов! Правда, на борту было всего четверо, топливный танк заполнен на треть (почти 1200 л), плюс около 250 л воды, да и оборудование установлено далеко не полностью. На глиссирование лодка вышла всего за 12 с (скорость около 18 узлов, 1600–1700 об/мин), разгон до круизной скорости 25 узлов (1900 об/мин, режим максимального крутящего момента) занял немного больше — 18 с. На волне около двух баллов яхта при своей умеренной килеватости на транце (12°) шла уверенно и мощно, а управлялась, как спортивный катер. Добиться этого позволила система Steer Command, разработанная компанией ZF совместно с Ferretti Group. При перекладке штурвала она поворачивает рули на разные углы, существенно уменьшая диаметр циркуляции и повышая отзывчивость столь немаленькой яхты при сохранении полного контроля и безопасности на любой скорости.

Немало сделано на судне и для снижения уровня шума, что наглядно демонстрируют результаты теста: такие невысокие показатели встречаются нечасто.

ВЕРДИКТ

Ferretti 620 — яхта, созданная для общения, и пусть вас не обманывает число кают, которые рассчитаны в общей сложности на шестерых. В формате дневного круиза она легко примет на борт вдвое больше, и не только потому, что разрешенная пассажировместимость — 18 человек. Отличная проработка всех «общественных» зон — салона, кокпита и флайбриджа — позволяет разместить всю эту большую компанию без труда и толкотни. А ведь главное правило хорошего отдыха — возможность разделить его с друзьями, которых бывает немало. Баланс между разумным размером, жизненным комфортом, легкостью управления и спортивной внешностью у этой яхты выдержан на «отлично». **MBY**

По сравнению с предыдущей моделью (Ferretti 592) кокпит Ferretti 620 существенно расширен

ДЛИНА
62 Ф (18,77 М)
ШИРИНА
17 Ф (5,25 М)
ОСАДКА
4 Ф (1,50 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
ПОРОЖНЕМ
33,6 Т
ПОЛНОЕ
40 Т
ЗАПАС ТОПЛИВА
3700 Л
ЗАПАС ВОДЫ
530 Л
МОЩНОСТЬ
1800/2200 Л.С.
ПАССАЖИРОВ
6
ЭКИПАЖ
1–2
КАТЕГОРИЯ RCD
«А»
СТОИМОСТЬ В ЕВРОПЕ
ОТ € 1 800 000

ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ



Рулевому обеспечен отличный обзор, а приборная панель очень эргономична



БОЛЬШЕ, ЧЕМ ЖДЕШЬ

В этой яхте все превосходит ожидания: она длиннее указанного в названии индекса, быстрее, чем выглядит стоящей у причала, вместительней, нежели кажется снаружи, и прячет внутри изысканный интерьер.

Текст Михаил Романов Фото Galeon Yachts



Иногда старые сказки начинаются словами: «Тридцать лет и три года...». Эту историю нашего времени можно начать примерно так же. Тридцать один год существует польская яхтенная верфь Galeon, и девять из них дизайнером самых эффектных и востребованных моделей яхт выступает британская знаменитость Тони Кастро. Так случилось и в этот раз, когда верфь и дизайнер затеяли проект флайбриджной яхты длиной 55 футов.

АЛЮР «ДВА ВИНТА»

Рассказ о лодке начну с ходкости и мореходности: так будут понятнее некоторые логические переходы.

При сравнении польской яхты с похожими итальянскими и французскими лодками того же типа, длины и мощности двигателей удивление вызывает, что водоизмещение Galeon 550 Fly больше на 15–25%. Эта разница обусловлена конструкцией (толщина обшивки, силовые элементы стеклопластикового корпуса) и обширным списком оборудования на борту. При всем том ходкость яхты вопросов не вызывает.

Среди премьер 2012 года эта яхта оказалась одной из самых привлекательных



Для отделки верфь может предложить практически любые материалы

Проект предусматривает в качестве базовых два двигателя с валами. Это могут быть Cummins QSM 11-715 (715 л.с.), Volvo Penta D13-800 (800 л.с.) или D13-900 (900 л.с.). На заводских испытаниях яхты с двумя D13-800 получена максимальная скорость 33 узла (2300 об/мин), крейсерская 24-25 узлов (1800-1900 об/мин). Однако есть еще один вариант моторной установки — два Volvo Penta IPS900 (700 л.с.), и он представляется весьма заманчивым. По маневренности лодки с IPS существенно превосходят вальные, а экономичность...

Если сравнить расход топлива IPS800 (цифровой индекс обозначает мощность двигателя с гребным валом, по эффективности равного данной пропульсивной установке) с D13-800, то экономичность IPS на максимальных оборотах выше на четверть, а на крейсерской скорости — на треть, а это экономия денег или дополнительные мили. На крейсерской скорости Galeon 550 Fly расходует около 150 л/ч, что дает запас хода более 350 миль, на максимальной — 300 л/ч (свыше 250 миль). Значит, с IPS900 можно рассчитывать примерно на 450 и 300 миль соответственно. А скорость, полагаю, будет не ниже (или даже выше!), чем с установкой D13-900.

Верфь сообщает о пониженном центре тяжести; это, безусловно, полезно, в первую очередь, в плане остойчивости, только хотелось бы знать, как этого добились, если, конечно, не секрет. Также говорится о похвальной мореходности. Лодки Тони Кастро вообще никогда не страдали «водобоязнью»: Galeon 550 Fly разрешено плавание при ветре до 20 м/с и высоте волны до 4 м. Однако досконально все прояснят испытания.

ФОРМА СУТИ

Теперь поговорим об архитектуре и общей компоновке яхты. Ее презентация проходила на прошлом яхтенном фестивале в Каннах, и там, на борту Galeon 550 Fly мы повстречали Тони Кастро, когда он пришел взглянуть на воплощенный в материале проект. Наш

Вверху:

В салоне (как и в остальных помещениях яхты) качество исполнения мебели, общий дизайн и цветовой контраст выше всяких похвал.

На странице справа, сверху вниз:

Большая по площади, хорошо освещаемая и богато декорированная мастер-каюта.

Простор в носовой VIP-каюте зрительно увеличивает крупное зеркало на носовой переборке.

Двухместная гостевая каюта, как и остальные, не обделена иллюминаторами и высотой подволока.

Санузел с отдельной душевой кабиной, итальянской мозаикой на переборках и дизайнерской сантехникой.



ТРАП

Ведущий на палубу кают трап снабжен надежным поручнем и подсветкой ступеней, которая так необходима ночью

Читайте спецификацию Galeon 550 Fly не менее интересно, чем детектив

недолгий разговор был напечатан в MBY в виде интервью, но сейчас я хочу вспомнить фразу Тони: «Вместе с Galeon мы создаем большое семейство близких по типу яхт, которые при этом не копируют друг друга».

Сказано точно: Galeon 550 Fly и похож на другие лодки бренда, и заметно от них отличается. Но вот как сформулировать, чем он привлекает? Четкими базовыми формообразующими линиями? Параллельностью форштевня, скоса кормовой переборки надстройки и транца, которую поддерживает радарная арка, лихо наклоненная под тем же углом, но в другую сторону? Линией бортового остекления или остекления надстройки? Стекла на лодке немало, и оно играет важную роль в создании стильного, эффектного облика яхты.

На это, а еще на максимальную функциональность нацелено и обустройство внешних зон отдыха. Флайбридж, когда туда попадаешь, оказывается существенно больше, чем видится со стороны. Там полно места, чтобы загорать на мягкой лежанке, восседать с компанией на диване за столом, пользуясь баром с грилем (рядом) и камбузом (внизу), и в оставшееся от «трудов праведных» время

управлять яхтой на открытом посту. Сандек в носу крупного круизера — дело обычное. Только чаще всего закрепленный на палубе мягкий лежак накрывает световой люк носовой каюты, что явно не на пользу освещенности помещения. Здесь лежаков два, и они симметричны относительно линии световых люков. В кокпите расположены большой угловой диван и складной стол; необычность состоит в том, что диван слегка нависает над кормовой платформой, а сам кокпит почти весь накрыт флайбриджем. Отделяют кокпит от салона стеклянные двери в металлической раме — не сдвижные, а складные: так проем раскрывается максимально, объединяя внутреннее и наружное пространства.

СУТЬ ФОРМЫ

Склад мебели и мебельный салон различаются только количеством предметов и их расстановкой. Внятная компоновка салона Galeon 550 Fly предоставила большие возможности по разумному использованию пространства. В салоне четко выделены три зоны. В кормовой находится камбуз; далее в нос — обеденная зона, сформированная двумя диванами-визави и столом с подъемником; еще дальше — пост управления.



Камбуз просто шикарный: умно организованный (каре), прекрасно оборудованный (большой холодильник с отдельной морозильной камерой, плита, духовка с микроволновой печью и функциями гриля, посудомоечная машина), стильно оформленный (эффектно выглядит барная стойка). Панель ТВ поднимается из-за спинки дивана; стол регулируется по высоте при помощи электропривода, так что можно устроить дежурное спальное место.

Рулевая консоль (вся в коже) глядит на вас четырьмя экранами: это два дисплея комбинированных картплоттеров, дисплей с параметрами двигателей и экран с индикацией состояния бортовых систем. Удобный штурвал, панель сенсорных переключателей и рукоятки двигателей под правой рукой завершают картину под названием «Эргономика и эстетика рабочего места капитана яхты».

НА СОН ГРЯДУЩИЙ

Три каюты на 17-метровой лодке — не маловато ли? Ровно столько, сколько надо, чтобы не получить каморки. Мастер-каюта на миделе щеголяет огромной кроватью-островом, рабочим уголком рядом с большим окном, шикарной туалетной комнатой, вместительными шкафами. Носовая каюта (она тоже высокая — 2,2 м)

Galeon 550 Fly и похожа на другие лодки бренда, и отличается от них

достойна именоваться VIP-каютой: она удобно скомпонована и, помимо бортовых иллюминаторов, освещается уже отмеченными ранее скайлайтами. К ней тоже примыкает ванная комната, только она общая с двухместной гостевой каютой правого борта; в ней две отдельные койки можно сдвинуть.

Но на Galeon 550 Fly есть еще одно жилое помещение: в корме предусмотрена неплохая шкиперская каюта на двоих, с широким окном в транце и санузлом. С ней возможны метаморфозы: либо взамен нее появляется вместительный гараж для водометного RIB-тендера и аквабайка, либо она смещается в нос, если вместо гребных валов на яхте применены IPS. При этом освободившееся в моторном отсеке пространство позволит в мастер-каюте устроить душевую и туалет от борта до борта.

ЭСТЕТИКА СРЕДЫ

Ну, компоновка — сама по себе, а стилистика оформления интерьеров тоже значит немало.



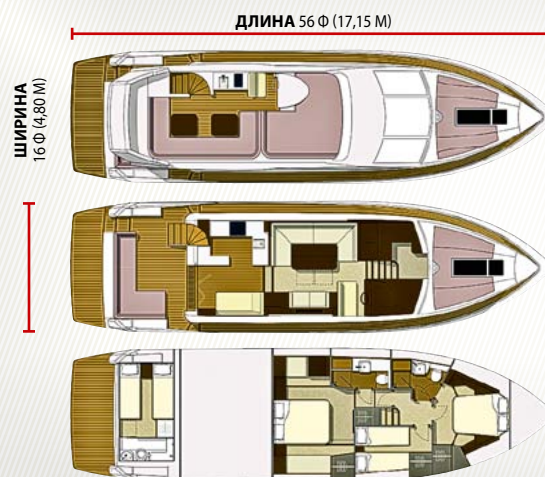
РУЛЕВАЯ КОНСОЛЬ

Приборная панель наружного поста управления на левом борту по конфигурации заметно отличается от таковой в салоне, но управлять яхтой отсюда в хорошую погоду гораздо приятнее





ДОСЬЕ



ДЛИНА
56 Ф (17,15 М)

ШИРИНА
16 Ф (4,80 М)

ОСАДКА
4 Ф (1,40 М)

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
ПОРОЖНЕМ 24,5 Т
ПОЛНОЕ 29,0 Т

ЗАПАС ТОПЛИВА
2 × 1200 Л

ЗАПАС ВОДЫ
500 Л

МОЩНОСТЬ
1200–1800 Л.С.

ВМЕСТИМОСТЬ
12 ЧЕЛ.

КАТЕГОРИЯ RCD
«В» (12 ЧЕЛ.)

СТОИМОСТЬ В ЕВРОПЕ
ОТ € 662 000

На странице слева:
Яхта на полном ходу. Такой ракурс наиболее четко показывает компоновку флайбриджа, а также габариты кормового кокпита и купальной платформы.

Вверху:
Нижний пост управления; большинство параметров состояния механизмов, агрегатов и систем вынесены на сенсорные дисплеи.

Носовая палуба; мягкие лежаки симметрично расположены относительно линии световых люков, освещающих носовую VIP-каюту.

Верфь в партнерстве с Кастро на Galeon 550 Fly выступила сильно и чудно оформила интерьеры. На выбор предлагается махагон и черное дерево, дуб и осветленный бук, орех разных цветов и оттенков и венге; все в матовом или глянцевом исполнении. Опции — кожаная обивка в салоне, в салоне и каютах — римские шторы и напольные ковры. Цветовой контраст придает помещениям свежесть, а дизайнерские штрихи — светодиодные потолочные панно в салоне и каютах, итальянская мозаика в душевых, римские шторы, нижняя подсветка в помещениях и коридоре, элементы из полированного металла — определенный изыск. В этом, в частности, проявляется подход верфи к созданию своих лодок, известный как semi-custom, когда клиент может заказать практически любые материалы. К примеру, сейчас строится лодка, для отделки интерьеров которой клиент пожелал палисандр, а также кожу питона и ската...

ПОЛНЫЙ «ФАРШ»

Читать спецификацию Galeon 550 Fly не менее интересно, чем иной детектив. Там ждешь, когда найдут преступника, а тут сам ищешь, чего из оборудования не хватает. Нет, предусмотрено все! Интерцепторы Humphree с системой автоматической оптимизации дифферента и подрульки в носу/корме; опреснительная

установка и носовая якорная лебедка; несколько марок генераторов (от 4 до 20 кВт); системы отопления (Webasto) и кондиционирования (63 000 BTU). Из опций отмечу гидравлический трап, швартовные лебедки в корме, камеры кормового обзора, гидравлику рулевого управления, сервомоторы для подъема окон в салоне, экраны ТВ во всех помещениях, освещение яхты (светодиоды) — кокипит, флайбридж, подводные огни. Отличное навигационное оборудование Raymarine: картплоттеры, авторулевой, приемопередатчик AIS; еще полезная вещь — спутниковое ТВ. На яхте большая кормовая платформа шириной до 1200 мм, удобная для купания и как место для водной техники: аквабайк или тендер можно прямо спускать на воду — платформа имеет гидравлический привод и грузоподъемность до 880 кг.

ИТОГО

Среди премьер яхтенного рынка 2012 года Galeon 550 Fly оказалась одной из самых привлекательных, и потому ее выдвинули на премию European Powerboat of the Year. Отличные ходовые качества, безупречная отделка — все при ней! Galeon 550 Fly, безусловно, заслужила право быть среди лучших! Вот такое мое мнение. **МВУ**

АБСОЛЮТНАЯ ВЕЛИЧИНА

Верфь Absolute с 2002 года строит по прогрессивным технологиям интересные стеклопластиковые лодки длиной до 72 футов, неоднократно получавшие награды — Power Boat of the Year, The Best Lay-out, The Most Innovative Design. Менее года назад в линейке верфи появилась флайбридная яхта Absolute 55 Fly, тест которой мы недавно провели.

Текст Джек Хейнс Фото Absolute



ВИДЕО



mby.com/abs55



Аbsolute 55 Fly, которая несколько отличается от современных яхт с агрессивным дизайном, обычной лодкой не назовешь. Эта яхта привлекает внимание броским зеркальным остеклением надстройки, но в ее облике присутствуют довольно мягкие, приятные глазу формы, а скорость превосходит всякие ожидания. В компоновке ощущается солидная сдержанность, проявленная в типовом расположении камбуза в кормовой части салона и трех каютах на нижней палубе. Кокпит и флайбридж практичны в равной мере; открытый мостик особенно впечатляет своей непритязательной, но удобной планировкой. Смелые, стильные дизайнерские штрихи присутствуют там, где они действительно уместны. Например, врезанная в зеркальное стекло надстройки дверь рядом с нижним постом управления или замечательно выполненное остекление мастер-каюты и VIP-каюты в носу.

И почти немереная мощь! Наша тестовая лодка имела два Volvo Penta IPS900 на базе D11 по 700 л.с., и это все определяло. Каждое добавочное перемещение рукояток управления двигателями давало винтам дополнительный импульс. Вот лодка проскочила отметку 20 узлов (режим 1700 об/мин), и не успел глаз моргнуть, мы уже несемся на комфортной круизной скорости 33 узла...

ОЧЕВИДНОЕ-НЕВЕРОЯТНОЕ

Максимальная скорость Absolute 55 Fly с IPS900 составила 38,8 узла. Такая скорость у яхты длиной 55 футов и водоизмещением за 20 т удивляет, но это неслучайно. Верфь Absolute одной из первых начала сотрудничать с Volvo Penta в части применения пропульсивных установок IPS с днищевыми колонками и преуспела на этом поприще: дизайнеры и механики верфи знают, что надо сделать, чтобы все работало, как лучшие швейцарские (в данном случае шведские) часы. Знают, что и сколько: Absolute первой среди европейских верфей в 2006 году построила лодку с тремя IPS и первой в мире применила IPS1200 с двигателями D13 мощностью 900 л.с. (2010 г.). Для Absolute 55 Fly проектом предусмотрены две или три IPS600 (435 л.с.), две IPS800 (600 л.с.) или IPS900, как на нашей тестовой лодке. Разные моторные установки на одной модели позволяют выбрать бюджетный вариант или предельно «заряженный» — что предпочтительнее заказчику.

С управляемостью на Absolute 55 Fly так же хорошо, как и со скоростью. Существует некоторый риск, что с такой мощной энергетикой и высоким центром тяжести у лодки при солидной парусности будет неустойчивый ход (слеминг), однако ее динамический баланс поражает. Она отзывчива на перекладку штурвала и при этом вполне устойчива на курсе — противоречивые свойства, спокойно уживающиеся в одной лодке. Управлять

Если какой-нибудь спорткруизер задумает вас опередить, положите рукоятки двигателей до упора, и все увидят, кто здесь главный

Скорость 38,8 узлов удивляет, а обилие вариантов двигателей дает свободу выбора

ею легко, в поворотах она кренится не агрессивно и траекторию выписывает плавную — не как у гоночных болидов на дистанции, от одного вида которых адреналин зашкаливает.

Само собой разумеется, что IPS дают лодке фантастическую маневренность в марине. Иногда результаты ходовых испытаний лодок с IPS не столь впечатляющие, но швартовать 55 Fly кормой к причалу в тесной гавани, да еще при боковом ветре, — легче не бывает. Только примите во внимание мощь рычащих двигателей и как можно деликатнее оперируйте джойстиком, избегая динамического крена при остановке лодки.

БЫСТРО, НО ЭКОНОМНО

Можно подумать, что столь мощная и быстрая яхта разорит вас на топливе. Пусть вас это не настораживает: по сравнению с близкими конкурентами Sessa 54 Fly и Sunseeker Manhattan 53, Absolute демонстрирует не только скорость, но и экономичность. На круизной скорости 29,3 узла расход составляет 170 л/ч, тогда как Sunseeker с двумя MAN 800 на тех же оборотах выдает 26,2 узла, потребляя 194 л/ч. Максимальная скорость Sessa немногим более 32 узлов с расходом 263 л/ч; Absolute обходит и ее, развивая почти 39 узлов и сжигая при этом на 6 л/ч меньше.

Я не знаю флайбриджной лодки таких размеров, чтобы сравнить ее по скорости с Absolute 55 Fly, и даже не всякий спортивный круизер стоит выпускать с ней на спарринг-дистанцию. Сравнение уместно: раз уж спорткруизеры начали «играть» на поле флайбриджных яхт, когда обзавелись верхними салонами и подняли посты управления, почему бы и лодкам с флайбриджем не ответить дополнительной скоростью? Кто-то скажет, что эта флайбриджная лодка — красивый, но «сарай», и кайф здесь не тот. Но пусть они бубнят об этом у вас за кормой... Хотя, если вы хотите управлять именно спортивной яхтой, быстрой и маневренной, есть модификация Absolute 55 STY с прозрачной сдвижной крышей. Внутри она точно такая же — по компоновке, оборудованию и двигателям. Отсутствие флайбриджа даст некоторое снижение веса и воздушного сопротивления, так что скорость может слегка подрасти.

СНАРУЖИ И ВНУТРИ

Пульт управления на флайбридже весьма удобен: штурвал и рукоятки управления машинами стоят идеально, вид по курсу великолепный при любой скорости (дифферент небольшой). Особенно мне понравились сиденья — комфортные, с боковой поддержкой и сетчатой спинкой для свободной циркуляции воздуха. Картплоттер Raymarine смещен к диаметральной плоскости, под очи штурмана, и тот может свободно выйти

из-за рулевой консоли, не беспокоя капитана. Остальное пространство флайбриджа организовано так, что места и возможностей для ленивого отдыха летним днем на якоре там предостаточно. Основная площадка для загара находится впереди рулевой консоли и под защитой ветрового стекла, а большой диван и стол расположены в кормовой части мостика. Здесь рассядутся человек шесть или восемь, и не надо скакать за провиантом вниз: есть ветбар с холодильником, мойкой и грилем.

Чем действительно компоновка Absolute 55 Fly понравится многим, так это расположением камбуза. Хорошо оборудованный, он находится в салоне, у дверей в кокпит, и из любой точки путь туда недолгий. Такое встречается нередко, но здесь все выполнено особенно удачно. Сдвижные двери салона раскрывают камбuz в кокпит, и тот, кто взялся готовить на всех, не лишен общения.

Обилие зеркального стекла в облике яхты кому-то покажется чрезмерным, но внутри этого не замечаешь. Ясным днем свет заливает салон, каждый его уголок. Стеклопанель у поста управления открывается, позволяя капитану выйти на палубу и общаться с экипажем на носу. А вот с постом управления повозились недостаточно. Его эргономика не так хороша, как наверху: штурвал и рукоятки двигателей находятся далеко, когда сидишь. Аналоговые циферблаты читать легко, но вот к горизонтально стоящим приборам состояния двигателей надо приспособиться. И когда вы достигли крейсерской скорости, рулевая консоль при ходе по волне начинает издавать лишние звуки, на которые отвлекаешься. Да и шум двигателей внутри слышнее, чем на флайбридже.

Зато в каютах лишнего шума нет — так проявляет себя технология ISS (Integrated Structural System), запатентованная Серджио Марти, одним из основателей верфи Absolute. Она предусматривает раздельное формирование блоков (модулей) внутреннего пространства вне корпуса яхты с последующим монтажом внутри. Точность их стыковки идеальная, конструктивная жесткость высокая, а еще преимущества (помимо удобства сборки) — оптимизация пространства, снижение веса, звуко- и термоизоляция.

С ВИДОМ НА МОРЕ

Рядом с нижним постом управления есть динетта (диван со столом). Она слегка приподнята по отношению к палубе салона, и отсюда приятно обозревать горизонт, потягивая кофе из чашечки. Далее в корму — «гостиная», где можно накрыть стол к обеду (камбuz рядом).

Компоновка палубы кают вполне стандартная в части их расположения и абсолютно новаторская в плане остекления «мастера» и VIP-каюты в носу.



Совершенно незаметная
снаружи дверь на палубу
весьма функциональна



Сверху вниз, слева направо:
Салон выглядит светлым
и гостеприимным; небольшая
ступень подчеркивает
разделение его на зоны.

Оба гальюна просторны, а тик
и кориан добавляют им шика.

Вместительная динетта
с кофейным столиком —
отличное место для
расслабляющего отдыха.

Обитателей носовой VIP-каюты
приятно поразят огромные окна
в бортах.

Помимо обилия света и площади
мастер-каюта впечатляет
высотой подволока.

ЕСЛИ ПРИГЛЯДЕТЬСЯ



ДЖЕК ХЕЙНС

ГНЕЗДЫШКО ДЛЯ ДВОИХ

Шикарная вещь! Такие
элементы позволяют сделать
каюту не только местом
ночлега. Здесь классно
почитать утреннюю газету,
с удовольствием вкусить
завтрак в тишине.
Удовольствие удваивает
трансформация столика
в туалетный, если поднять
крышку из вишни с зеркалом
на внутренней поверхности.



ВЕТБАР НА ФЛАЙБРИДЖЕ

Даже с учетом предельно
близкого расположения
камбуза, ветбар
на флайбридже вовсе
не мешает. Гриль,
холодильник и мойка,
«упакованные» в тик, — все,
что нужно, чтобы накормить
и напоить гостей.



ШКАФЫ НА КАМБУЗЕ

Каждый бокал, тарелка
и даже вилка или нож имеют
свое место. Это помогает
аккуратно их хранить,
и даже в условиях качки
ничего не разлетается
по салону. Но ящикам
и шкафчикам
не помешали бы надежные
механические или
магнитные фиксаторы.



МОТОРНЫЙ ОТСЕК

Этот отсек спроектирован для установки трех двигателей,
поэтому двум дизелям D11 здесь весьма просторно.
Подобраться к моторам с боков или к поддонам несложно,
и, спускаясь по трапу в промежуток между ними,
не придется протискиваться. В целом в отсеке все выглядит
аккуратно; хорошо, что есть несколько полок для хранения
инструментов и нужных приспособлений.





Каюта в корме для приглашенного капитана удобная и довольно светлая благодаря окнам в транце



Опускаемая гидравликой кормовая платформа — отличный «маневренный пляж»



ДОСЬЕ



ДЛИНА	55 Ф (16,65 М)
ШИРИНА	15 Ф (4,65 М)
ОСАДКА	4 Ф (1,20 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ	21,6 Т
ЗАПАС ТОПЛИВА	1900 Л
ЗАПАС ВОДЫ	560 Л
КАЮТ	3 + 1
КАТЕГОРИЯ	RCD «B» (14 ЧЕЛ.)
СТОИМОСТЬ В ЕВРОПЕ	ОТ € 700 000

Скорость в узлах, расстояние в милях с учетом 20% резерва, расход в л/ч. Загрузка: 52% топлива, 78% воды, 5 человек на борту, спасательное оборудование. Температура воздуха +18 °C, волна при скоростных заездах 1 балл.

Яхта привлекает зеркальным остеклением надстройки, но в ее облике присутствуют довольно мягкие, приятные глазу формы



Превосходные кресла на флайбридже — удобные, с боковой поддержкой и сеткой в спинке для вентиляции



Распахнув зеркальные двери, попадаешь в большой кокпит с диванами и столом, защищенный сверху свесом флайбриджа



В обеих три крупных прямоугольных стеклянных пластины (на каждом борту) сопровождается круглый открывающийся иллюминатор. Эффект сильный, особенно в VIP-каюте, где свободной площади меньше и ты чувствуешь себя совсем близко к воде... Глянцевое черное обрамление стекол — чисто дизайнерский трюк, чтобы окна смотрелись крупнее, чем они есть. Учитывая, как впечатляюще окна выглядят изнутри, думаю, дизайнеры беспокоились напрасно. Приятное место — уголок на двоих в мастер-каюте на левом борту, где владелец лодки может наслаждаться тихим завтраком вдали от детей или гостей. Находясь здесь, вы будто сидите за лучшим столиком в ресторане у самой воды. На борту два гальюна — в мастер- и VIP-каюте; вторая туалетная комната предназначена и для обитателей гостевой каюты. Как опция предлагается компактная каюта экипажа.

ВЕРДИКТ

Absolute 55 Fly выгодно отличается от большинства европейских конкурентов: таких лодок на воде видишь немного. Один из самых широких списков предлагаемых экономичных моторных установок, к тому же лодка дешевле ближайших аналогов. На нижнем посту есть что улучшить, но управление лодкой превосходное. Флайбридж восхищает, салон удобен для общения и перетекает в прекрасно спроектированный кокпит. Пайолы из дуба, кремовые диваны и почти домашняя по оснащению кухня создают на борту теплую семейную обстановку. Но все это отходит на второй план, когда вы даете полный газ. И если какой-нибудь настырный спорткрузер задумает вас опередить, просто положите рукоятки двигателей до упора, и все увидят, кто здесь главный. **IMBY**

ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ



Картплоттеры (для второго предусмотрено место) легко «читать», хотя к их кнопкам надо тянуться

Штурвал не только выглядит классно благодаря дизайну; лодка чувствительна к его перекладке

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 2 × Volvo Penta IPS900, 700 л.с. при 2400 об/мин, 6 цилиндров, 10,8 л, дизель

РЕЖИМЫ						ECO	FAST	MAX
Об/мин	1000	1200	1400	1600	1800	2000	2200	2400
Скорость	9,4	10,8	14,2	18,1	23,7	29,3	33,4	38,8
Расход	43	75	105	135	152	170	202	257
Миль/л	0,22	0,14	0,14	0,13	0,16	0,17	0,16	0,15
Дальность	330	219	206	204	237	262	252	230
УРОВЕНЬ ШУМА, дБА								
Салон	67	69	69	71	71	74	73	75
Кокпит	77	79	82	83	82	83	84	84
Пульт	64	65	68	73	75	76	76	77

МОДИФИКАЦИЯ

ABSOLUTE 55 STY

Модель относится к спортивной линейке яхт, охватывающей диапазон длин от 40 до 70 футов. Главное и практически единственное отличие спортивной модели от флайбриджной, построенных в одном корпусе, — конструкция надстройки без верхнего поста управления. Все остальные преимущества компоновки и дизайна сохранены; к ним добавлен большой сдвижной верхний люк салона в зоне поста управления. Разумеется, на Absolute 55 STY предлагаются все те же варианты моторной установки с мощными и экономичными пропульсивными системами IPS, обеспечивающими яхту высокой скоростью и маневренностью, особенно на малых ходах.



BURGESS YACHTS
РЕКОМЕНДУЕТ

ЛИПАРСКИЕ ОСТРОВА *10 причин влюбиться*

Не верится, но в переполненной туристами Италии еще остались тихие заповедные уголки — такие как Липарские (они же Эоловы) острова, к северу от Сицилии. Здесь можно найти потрясающие пейзажи, отличную кухню и даже парочку действующих вулканов.

Текст **Burgess Yachts** Фото **Денис Селезнев, iStockphoto**





1 НАТУРА ДЛЯ КИНО

Если вы еще не знаете, что такое Липарские острова, начните знакомство с просмотра фильма Майкла Рэдфорда «Почтальон» с Филиппом Нуаре в главной роли. Фильм повествует о чилийском поэте Пабло Неруде, поселившемся на Салине, одном из островов Липарского архипелага. Снятый в 1994 году фильм уже зачислен в категорию классики, а запечатленные в нем виды позволяют оценить красоту пейзажей, мастерски переданную кинооператором. Умопомрачительные панорамы, очаровательные рыбацкие деревушки и обязательная любовная история, в которой чилийский поэт помогает молодому почтальону завоевать сердце местной красавицы.

2 АПЕРИТИВ В ОТЕЛЕ RAYA

На закате дня гости этого стильного отеля на острове Панареа собираются пропустить бокальчик вина на террасе в лучах заходящего солнца. Оно понемногу исчезает за горизонтом, сначала медленно утопая в тени вековых олив, а затем погружаясь в воды кристально чистого моря. Если окажетесь здесь, не забудьте купить на память местный сувенир — кафтан из батика с принтами, который продается в бутике рядом с портом. Дорогу туда вам с радостью укажут в отеле. www.hotelraya.it

3 БАССЕЙН В САРОФАРО RESORT

Расположенный среди виноградников и в непосредственной близости от моря, этот курорт на острове Салина располагает всем, что необходимо для отдыха, включая великолепный ресторан. Но, пожалуй, еще большего внимания заслуживает удивительный бассейн с видами на острова Панареа и Стромболи. Позагорав близ него часок-другой, а потом, разумеется, поплавав в освежающей воде, уже не находишь в себе сил идти куда-либо еще. www.sarofaro.it

*На Липарских островах,
пожалуй, лучшая в Италии
«морская» кухня*



LADY MICHELLE

ДЛИНА
177 ф (54,0 м)
ШИРИНА
32 ф (9,6 м)
ОСАДКА
(2,9 м)
ГОД ПОСТРОЙКИ
2013

LADY MICHELLE

Абсолютная новинка от итальянской верфи Benetti. 54-метровая моторная яхта с интерьером в классическом стиле только что спущена на воду и уже полностью готова для чартера. На борту в шести комфортабельных каютах могут разместиться 12 гостей. Экипаж — 11 человек под командованием американского капитана. Максимальная скорость этой стальной яхты — 17 узлов; на круизной скорости 12 узлов судно в состоянии пройти в автономном режиме до 4000 миль. Одна из особенностей *Lady Michelle* — обилие оборудования для водных развлечений, а на верхней палубе устроен тренажерный зал. Кроме того, яхта является своеобразным плавучим RYA-центром: в составе команды четыре профессиональных инструктора, что позволяет пройти обучение и получить лицензии RYA на управление гидроциклом, не отвлекаясь от отдыха. Стоимость аренды *Lady Michelle* составляет от € 259 000 в неделю. Чартерный брокер и управляющая компания — Burgess Yachts.



4 ДАЙВИНГ

Цепочка защищенных рифов рядом со Стромболи, островом вулканического происхождения, ставит воды Липарских островов в число самых привлекательных акваторий для дайвинга в Италии. Назначьте день для погружения с профессиональными дайв-гидами из La Sirenetta и отправляйтесь в Sciara del Fuoco, где стена из лавы уходит под воду на глубину более 300 м. www.lasirenettadiving.it

С 1970-х годов здесь прячутся от посторонних глаз артисты и писатели

5 МОРЕПРОДУКТЫ В САФЕ NNI LAUSTA

Пусть это покажется в некоторой степени напыщенным, но в небольшом заведении под такой вывеской, расположенном близ порта на Салине, готовят блюдо, ради которого стоит приехать на Липарские острова. Это не что иное, как свежайший тар-тар из тунца с добавлением диких островных каперсов. Для его сопровождения стоит заказать бокал белого вина. Вкус потрясает! Тел. +39 090 984 3486

6 ДЕВСТВЕННОЕ ПОБЕРЕЖЬЕ ФИЛИКУДИ

С 1970-х годов здесь прячутся от посторонних глаз известные артисты и писатели. Поговаривают, что на этом острове собирается купить домик Роберт де Ниро. Обязательно посетите Grotto del Blue Marino и скалистые бухты на северо-западе острова.

7 СОБСТВЕННОЕ ВИНО

С давних времен Липарские острова знамениты собственным вином Malvasia di Lipari DOC, изготовленным из белого винограда Malvasia с небольшим (не более 5%) добавлением черного Corinto Nero. В зависимости от технологии это может быть как легко пьющееся сухое вино, так и сладкий, насыщенный дижестив. В бокал с десертной мальвазией, как и в тосканское Vin Santo, принято макать традиционные сухарики-кантуччи.



На странице слева:
Живописный вид на одну из
рыболовецких деревень
острова Стромболи.

Вверху:
Остров Стромболи днем часто
выглядит спокойным,
но вулканическая активность
в его недрах не прекращается:
ночью над вершиной можно
увидеть свечение и снопы искр,
а из кратера в море регулярно
выливаются потоки лавы.

В центре:
Липари — самый крупный
остров архипелага и его
неофициальная столица.

Справа:
Остров Салина стоит объехать
на машине хотя бы из-за
потрясающих видов на море
и соседние острова.

8 ГРЯЗЕЛЕЧЕНИЕ
Оказавшись на островах
вулканического происхождения,
трудно пренебречь грязелечением,
которое здесь доступно каждому. Еще
римляне знали о лечебных свойствах
особой грязи, диапазон использования
которой — от очищения кожи
до глубокой детоксикации всего
организма. На острове Вулкано стоит
обмазаться грязью с ног до головы
и после нескольких минут ожидания
смыть ее в морской воде. Не нужно
обращать внимания на присущий грязи
легкий серный запах: он тоже имеет
вулканическое происхождение.

9 ПУТЕШЕСТВИЕ ВО ВРЕМЕНИ
Весь покрытый вереском Аликуди — самый
западный и самый малонаселенный остров
архипелага: там проживают всего 120 человек.
Остров как будто затерялся во времени. Советуем
зарезервировать столик на террасе скромного
отеля Erisusa (это единственный отель и ресторан
на острове) и заказать что-то вроде «улова дня»,
коим вполне может оказаться эолийский кальмар.
Тел. +39 009 988 9902.

*Остров Аликуди кажется
затерянным во времени:
здесь всего 120 обитателей*

10 ЗРЕЛИЩЕ ДЕЙСТВУЮЩЕГО ВУЛКАНА

Стромболи, один из трех действующих вулканов
в Италии, последний раз обильно извергался
в 2009 году. В зависимости от его текущей
активности можно забраться на вершину
и увидеть всю картину вблизи (желательно
в сопровождении местного гида). Другая
возможность — лицезреть вулкан на расстоянии,
например, сидя на палубе или у окна салона вашей
яхты. Спектакль требует определенного настроения
и оформления, поэтому подождите, пока сядет
солнце, стусится темнота, и всплески огня и искр,
из-за которых Стромболи нередко называют
«маяком Средиземноморья», будут видны
особенно ярко. **IMBY**

НАСТОЯЩАЯ БРИТАНКА

Яркая, немаленькая, дарящая удовольствие за штурвалом...
Очень британская яхта Princess 52 способна бросить вызов
и более крупным лодкам.

Текст Джек Хейнс Фото Грэхем Снук







Вверху:

Ветбар дополняет основной камбуз, находящийся буквально в паре шагов от трапа на флайбридж.

Справа:

Наша тестовая яхта была отделана древесиной ореха, но можно заказать и беленый дуб.

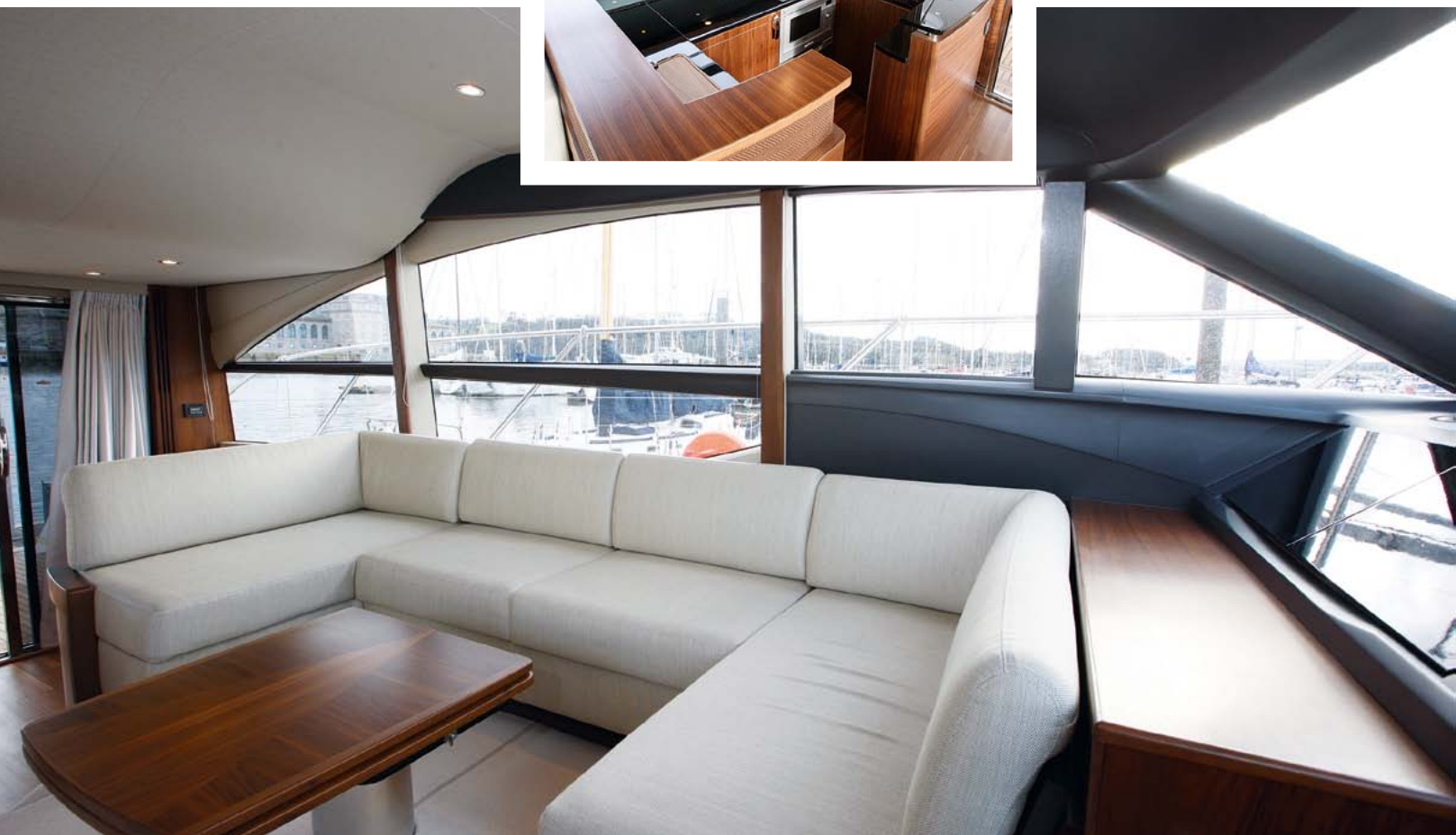
Внизу:

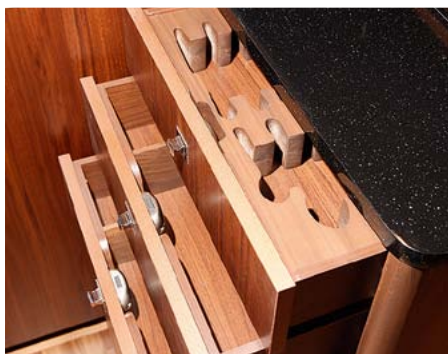
Ткани для отделки приятны на ощупь, практичны и долговечны.

Внимание к деталям: широкие перила, LED-подсветка, отделанные кожей поручни.



Правая секция переборки, разделяющей салон и кокпит, откидывается вверх, поэтому камбуз можно оставлять открытым даже при закрытых «дверях»





Шкафы, ящички, отделения: в камбузе для всего предусмотрено специальное место



Плимут, марина Мэйфлауэр, холодное, но яркое утро в середине марта... Зеркальная поверхность воды моментально вскипает, когда 715-сильные двигатели Caterpillar увлекают нашу Princess 52 прочь от причала. Прибавляем газу, выводя лодку из тихой гавани, плюс еще немножко, двигаясь по направлению к Плимут Саунд, где усиливающийся ветер сообщает нам, что мы выходим из канала на простор. Небо слегка раскрашено пушистыми белыми облачками — в общем, именно это мы в Британии и называем хорошей погодой для того, чтобы порулить яхтой с флайбриджа. Princess 52, кажется, как раз и создана для таких деньков: когда на ветру у вас застынут пальцы и лицо, всегда можно спуститься «этажом» ниже и сесть за штурвал в теплом салоне.

Что вообще у вас вызывает образ старой доброй Англии? Королева? Биг-Бен? Бульдоги? Английский завтрак? В этот список стоит добавить еще и Princess — в качестве чистопородной британской яхты.

ПОЕХАЛИ!

На первый взгляд Princess 52 — классический флайбриджный круизер, а вовсе не спортивная лодка, но когда мы начали фотосъемку, тут-то она и выдала настоящее шоу! Неловко в который раз пользоваться избитыми фразами, однако то, как управляется эта 52-футовая и 24-тонная трехкаютная яхта с флайбриджем, удивляет несказанно! Штурвал можно крутить мизинцем, не просто подруливая, а полностью перекладывая его с борта на борт, но яхта и на курсе лежит прекрасно. Нос в поворотах уходит вниз, как будто лодка припадает к воде, «принюхиваясь» к следующему маневру. Это отлично демонстрирует возможности хорошо спроектированных вальных приводов

и укрепляет меня во мнении, что они могут не уступать днищевым колонкам, когда дело доходит до крутых виражей и циркуляций.

Ручки газа уютно ложатся в ладонь, а расположение штурвала верхнего поста управления в диаметральной плоскости судна обеспечивает отличный обзор, позволяя хорошо видеть все происходящее как на борту, так и за бортом. Пожалуй, единственная ситуация, когда штурвал по центру не слишком удобен, — если вы собираетесь швартоваться лагом: придется свешиваться через край флайбриджа, чтобы контролировать, насколько близко вы подошли к причалу. Впрочем, во многих странах чаще швартуются кормой, а в море это и вовсе не имеет значения.

Тем временем ветер разогнал приличную волну, и настало время узнать, как у Princess 52 обстоят дела с мореходностью. Не растекаясь мыслью по древу, просто сообщу, что точеный корпус «сочинения» Бернарда Олесинки ведет себя отлично. Взбираясь на волну, яхта проходит ее гребень «без шума и пыли». Даже при намеренно самых неудачных углах пересечения мощного буруна от нашей «фотолодки» удары волны о корпус не были заметными.

ХОРОШЕЙ ЛОДКИ ДОЛЖНО БЫТЬ МНОГО

Несмотря на то, что Princess 52 на четыре фута длиннее и на фут шире предыдущей модели, на воде она выглядит компактной и вполне сопоставимой по габаритам с Princess 50, когда обе лодки стоят рядом у причала. А вот внутри Princess 52 выглядит просто огромной, и ее впору сравнивать со «старшей» Princess 56. Здесь применен интересный трюк: уровень помещений нижней палубы опустили, чтобы увеличить высоту подволока в каютах. А наверху, в салоне, той же цели расширения пространства служит масштабное остекление надстройки,

От этого солидного трехкаютного круизера с флайбриджем не ждешь такого чуткого управления

Princess 52 внутри кажется огромной, но при этом управляется, как компактная спортивная лодка

которое не только пропускает много света, но и как-то очень правильно его распределяет.

На лондонском боат-шоу, где в начале года впервые показали Princess 52, мне доводилось слышать ворчание по поводу компоновки кормовой части салона, где помещен камбуз. По мнению критиков, кроме кухни в корме как таковой, еще и место напротив нее было потрачено зря — лучше-де поставили бы сюда еще один диван, а не секцию мебели. Если честно, правых и неправых в этом вопросе нет. Некоторым нравится, что камбуз близко и от кокпита, и от трапа на флайбридж — меньше беготни с едой и напитками. Другие, напротив, не хотят выставлять напоказ всю прозу быта, когда лодка пришвартована кормой в марине, считая, что кухня между уровнями главной и нижней палубы — лучшее место для столь интимного процесса, как приготовление пищи.

У вас наверняка есть свое мнение по этому поводу, но лично мне нравится концепция планировки с кухней в корме. От салона камбуз отделен стойкой, где хранится вся нужная утварь, причем для всего, включая столовые приборы, предусмотрено собственное место (хорошая идея вместо привычных верхних шкафчиков, съедающих пространство и свет). Напротив камбуза, по левому борту — стойка, выполняющая функции бара, где вмонтированы холодильник, льдогенератор, специальное отделение для бокалов и основной блок стереосистемы Fusion.

Это сделано для того, чтобы получить к «закромам» максимально легкий доступ из кокпита. Обратите внимание, что холодильник, например, расположен ближе всего к корме — нет проблем, даже не заходя в салон, прихватить отсюда что-нибудь освежающее. Впрочем, деревянный пол — удобная буферная зона между тиком кокпита и ковром салона: можно зайти туда и с мокрыми ногами сразу после купания.

Обеденная зона в центре салона состоит из дивана и стола, который может и складываться, и опускаться электромотором. В результате получается и кофейный/журнальный столик, и дополнительное спальное место на двоих, если гостей на борту оказалось более шести. Еще один старый проверенный трюк Princess — пара мобильных пуфов, которые удобно придвигать к обеденному столу в качестве дополнительных сидений. Хранятся они, когда не задействованы, в нишах под краем кровати носовой каюты. Напротив обеденной зоны — еще один диван. Уютное местечко, чтобы посидеть с книгой, но вот телевизор оказывается за спинами сидящих, так что смотреть его придется все же с сидений левого борта.

ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ

Если коротко — главный пост управления выполнен отлично. Фактически он настолько хорош, что, боюсь, даже в хорошую погоду вы не всегда захотите вылезать на флайбридж. Любой элемент здесь совмещает простоту и тот класс, который уже привычно демонстрирует Princess.

Простые для чтения аналоговые приборы расположены прямо перед глазами капитана, а правильное расположение экрана картплоттера удобное и для рулевого, и для навигатора. Есть зона для работы с бумажной картой; под ней — бардачок для навигационных принадлежностей.

КАЮТЫ

Находясь в роскошной мастер-каюте, трудно отделаться от воспоминаний, какими были каюты на лодках такой длины лет десять и даже меньше тому назад. Если бы тогда вы попали в каюту нынешней Princess 52, вам точно показалось бы, что это как минимум 60-футовая лодка.

Безусловно, объема визуально добавляют фирменные бортовые иллюминаторы Princess — без перемычек. Будь сама каюта чуть поменьше, отчетливее бы проявилось, насколько эти «окна» огромны. Но она действительно велика по площади: мало того, что здесь есть где развернуться; шкафами, полками и рундуками она тоже укомплектована под завязку.

Носовая VIP-каюта и гостевая правого борта делят одну ванную комнату, но последняя столь же велика и хорошо оборудована, как и ванная мастер-каюты. Большие выделенные душевые кабины, дизайнерская сантехника Perrin & Rowe, объемное «зазеркалье» шкафчиков...

VIP-каюта очень выигрывает от света, льющегося как сверху, через палубный люк, так и через немаленькие бортовые иллюминаторы в форме эллипса. По бокам кровати — отделанные кожей полочки, куда удобно класть телефон и прочие мелочи.

Еще одна двухместная каюта для гостей тоже выглядит соблазнительно, особенно если вспомнить, что еще несколько лет назад подобные каюты обычно оснащались «пульмановскими» койками в два яруса. Сейчас оба спальных места на «первом этаже», а нажав кнопку, вы увидите, как они тихо съезжаются, образуя двуспальную кровать.

Если вам нужна команда или вероятно появление дополнительных гостей на борту — есть еще одна каюта в корме с койкой вполне приличных размеров, санузлом и иллюминатором, выходящим на купальную платформу. (Кстати, не забываем про возможность организации дополнительных спальных мест и в салоне.)





ЕСЛИ ПРИГЛЯДЕТЬСЯ

ДЖЕК ХЕЙНС

БАР

Удобная секция мебели напротив камбуза: бокалы, напитки и музыка в одном месте. Деревянный пол — тоже умное решение: если нужно взять пиво из холодильника, войти можно и с мокрыми после купания ногами.



ЯКОРЬ

Тщательность Princess в деталях отлично видна на носовой палубе. Крышки обоих осушаемых люков снабжены газовыми амортизаторами; в одном — якорь-цепь, в другом — швартовы.



КАЮТА ЭКИПАЖА

Эту зону можно оборудовать как шкиперскую каюту или обширную кладовку. Выбирайте опцию с каютой — в ней тоже можно много чего хранить, а дополнительное спальное место не помешает.



МОТОРНЫЙ ОТСЕК

Доступ сюда организован через люк в кокпите, и первое, что вас поразит, — как много здесь места. Кондиционер и генератор помещены по обе стороны от центрального прохода и отгорожены от двигателей переборками. Доступ к двигателям удобный, только при работе нужно подкладывать что-нибудь под колени из-за довольно ребристой поверхности пола.



Сверху вниз:

Пайолы в помещениях нижней палубы опущены, что позволило увеличить высоту в каютах.

Санузлы просторные, светлые и удобные: едва ли можно сделать лучше.

Под кроватью в VIP-каюте пара пуфов, которые удобно использовать и в салоне.

В гостевой каюте отдельные кровати можно объединить в двуспальную нажатием кнопки.



Диван огибает всю кормовую часть флайбриджа: удобно, когда на борту большая компания

Утки выдвигаются, а длинный поручень сподручнее, когда нужно привязать тендер



ДОСЬЕ



ДЛИНА
54 Ф (16,66 М)

ШИРИНА
15 Ф (4,75 М)

ЗАПАС ТОПЛИВА
2364 Л

ЗАПАС ВОДЫ
482 Л

ОСАДКА
4 Ф (1,25 М)

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ ПОЛНОЕ
23,6 Т

КАТЕГОРИЯ RCD
«В» (10 ЧЕЛ.)

ДИЗАЙН
БЕРНАРД ОЛЕСИНСКИ
& PRINCESS YACHTS

Штурвал можно крутить одним пальцем — не просто подруливать, а полностью переключать с борта на борт

Полезная черта всех Princess — обилие поручней и наличие релинга везде, где нужно передвигаться по лодке

ВЕРДИКТ

Для непродолжительной прогулки по воде с семьей и друзьями вам вряд ли понадобится что-то большее, чем может предложить эта 52-футовая яхта. Она достаточно просторна, чтобы иметь комфортабельные каюты и гостеприимные общественные зоны, но не настолько велика, чтобы создавать проблемы с поиском и стоимостью места в любой марине, которую вы соберетесь посетить. Классический дизайн и тщательное исполнение весьма привлекательны сами по себе, но добавьте к этому по-настоящему «драйверский» характер — и вы поймете, почему Princess 52 установила очень высокую планку тем, кто хотел бы посоревноваться с ней в классе. Отзывчивое, буквально «на кончиках пальцев» управление приносит не только огромное удовольствие, но и уверенность

за штурвалом. Лодка отлично ведет себя и на высоких скоростях, и в круизном режиме, когда никто никому не торопится.

Возможно, выпуская Princess 52, верфь несет определенные риски, ибо стоит подумать: а готовы ли вы заплатить на пару-тройку сотен тысяч евро больше за модель длиннее на 4–5 футов? При современных технологиях, позволяющих буквально раздвигать пространство на борту среднеразмерных флайбриджных яхт, есть предчувствие, что в 50-футовом сегменте грядет настоящая битва верфей. Впрочем, это имеет мало отношения к Princess 52 — практически универсальной яхте для разных «пользователей», сезонов и акваторий. Все дело в том, что она просто хорошо сделана и свою задачу выполняет прекрасно. Все-таки статус Настоящей Британской Яхты обязывает. MBV

ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ



Трио аналоговых приборов удобно расположено и позволяет рулевому без труда читать показания

По маневренности эта яхта с гребными валами и джойстиком Xenta (опция) не уступает судну с колонками

Кормовую каюту можно использовать в качестве не только шкиперской, но и гостевой: она достаточно комфортабельна и снабжена большим иллюминатором

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 2 × Caterpillar C12, 715 л.с. при 2350 об/мин, цилиндров, 12 л, дизель

РЕЖИМЫ	ECO	FAST	MAX
Об/мин	900	1100	1300
Скорость	8,6	9,8	10,7
Расход	20	26	50
Дальность	813	715	405
УРОВЕНЬ ШУМА, дБА			
Салон	59	64	65
Кокпит	73	76	77
Пост управления	57	61	62

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: 25% топлива, без воды, 4 человека на борту. Температура воздуха +5 °C, сила ветра при скоростных заездах 2 балла.

ЦЕНЫ И ОПЦИИ

Стоимость в Европе (Cat C12)	от £ 630 500
Каюта экипажа	£ 4550
Кондиционер	£ 19 850
Гидравлический трап-сходня	£ 13 240
Бимини на флайбридже	£ 3950
Гриль на флайбридже	£ 545
Гидравлическая купальная платформа	£ 15 420
Механизм трансформации кроватей	£ 1980
Система управления джойстиком Xenta	£ 11 200
Raymarine E125 картплоттер и репитер	£ 5905

■ = опции на протестированной лодке

КОНКУРЕНТЫ

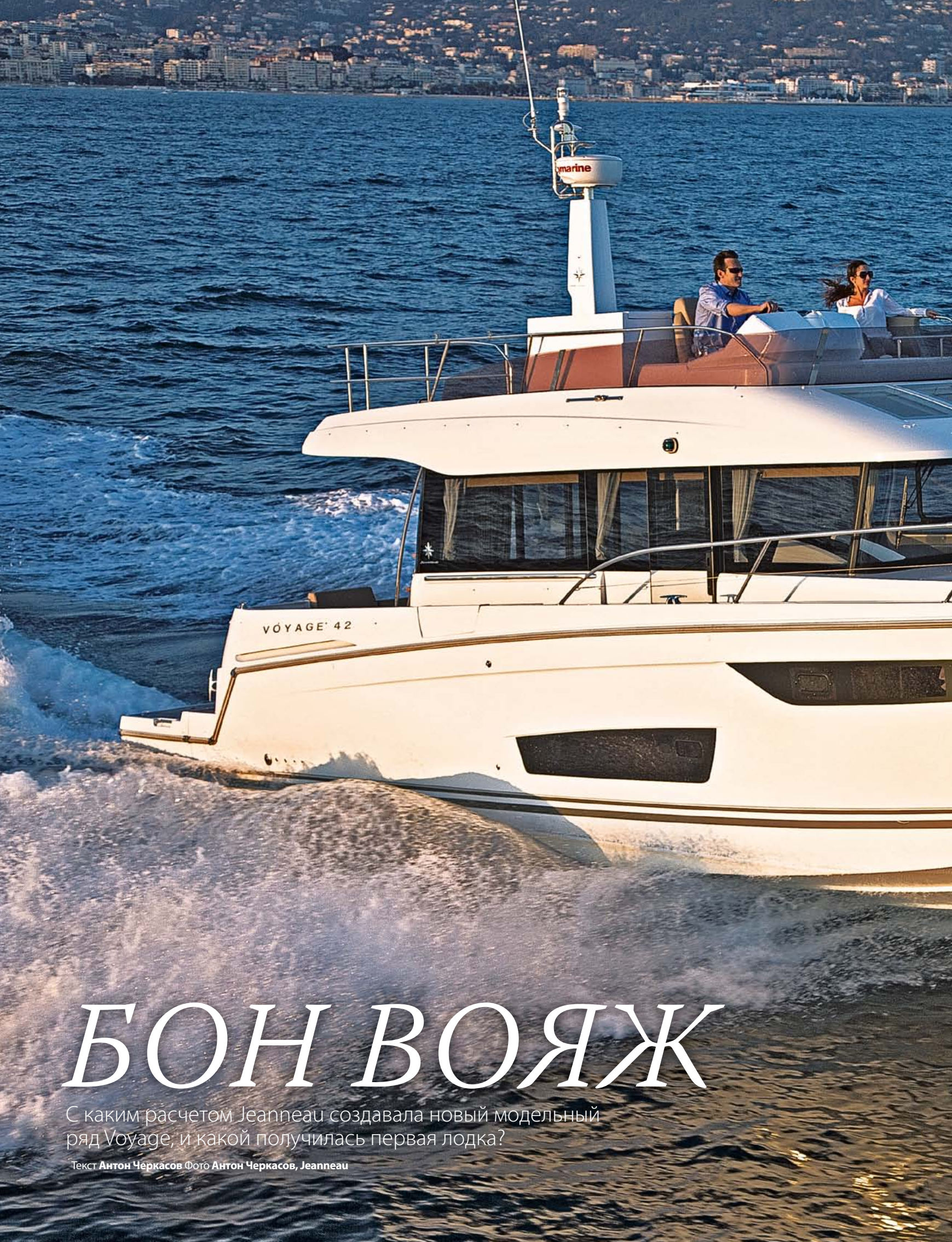
FAIRLINE SQUADRON 50
СТОИМОСТЬ В ЕВРОПЕ
от £ 691 800

Большая мастер-каюта в носу и две идентичные гостевые по бортам.

SUNSEEKER MANHATTAN 53
СТОИМОСТЬ В ЕВРОПЕ
от £ 957 600

Несмотря на индекс в названии, имеет в длину более 60 футов, демонстрирует отличную скорость и управляемость.





БОН ВОЯЖ

С каким расчетом Jeanneau создавала новый модельный ряд Voyage, и какой получилась первая лодка?

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



Без этого ужасного нароста в носовой части яхта была бы намного симпатичнее! — воскликнул стоявший рядом коллега из уважаемого европейского издания. Удивительно, как порой могут разниться взгляды людей. В тот момент я любовался ладно скроенной, мощной лодкой, которая танцевала на неспокойной воде каннской бухты под отяжелевшими, готовыми пролиться весенним дождем тучами. За час до того мы тщательно осмотрели судно и проверили его на воде, а теперь впечатления сливались в единую картинку.

Jeanneau Voyage 42 непохожа на другие: она как женщина, образ которой легкие несовершенства лишь дополняют и усиливают. И дело не только во внешности — за последние несколько лет я по пальцам могу пересчитать яхты, которые при первом знакомстве производили бы такой же эффект. Начинает казаться, что создатели намеренно довели почти до совершенства практические качества яхты, пожертвовав важной в этой индустрии «люксовой» составляющей.

Несовершенства лишь усиливают и дополняют образ лодки



Чтобы не показаться голословным, прокомментирую основные сильные и слабые стороны Voyage 42. Стоит только подняться на борт, пройтись по салону и спуститься в каюты, понимаешь: более светлую лодку можно получить лишь... с прозрачным корпусом. Конечно, мне доводилось бывать на яхтах с выдающимся остеклением, но их габариты и стоимость совершенно не соотносятся с бюджетной новинкой от Jeanneau. Если в отношении салона еще можно найти подходящих конкурентов из числа Beneteau Swift Trawler, то исключительно светлые каюты Voyage 42 переплюнуть непросто. И вот здесь бы самое место роскошной мебели из ценных пород дерева, на лакированной поверхности которой в погожий день будут

резвиться убежавшие от бирюзовых волн солнечные зайчики... Но нет, мебель проще и дешевле, чем на Voyage 42, можно найти разве что в «Икее» или на рыбацких катерах. Незамысловатые ламинированные панели с простой фурнитурой даже вызывают резонный вопрос: за что отдавать деньги?

А за то, что все на борту рассчитано не на приемы особых персон, но на многодневные путешествия, в которых лодка становится для людей главным домом. Это и просторный салон, где даже оборудовали кушетку на средиземноморский манер (второй диван со спинкой был бы полезнее!), удобный и практичный камбуз с необходимой кухонной техникой, а главное — две огромные кладовки, равные по общей площади целой каюте. Находятся они друг рядом с другом, в центральном проходе, оборудованы трапами, шкафчиками и ящиками, плюс вмещают стиральную машину, морозильную камеру, гроздь кранцев, все необходимое для уборки, а также домашних животных и детей, если в том возникнет необходимость. Эту роскошь дополняют рундуки под сиденьями в кокпите, где хранятся концы, спасательный плот и газовый баллон для плиты. Остается заполнить все это вещами, погрузить провизию и взять курс в Океан Мечты!

Но прежде стоит проверить, как ведет себя Voyage 42 на воде. Гребные валы приводятся во вращение двигателями Cummins мощностью



КЛАДОВКИ

Под главной палубой в салоне организованы две очень вместительные кладовки, куда помещается крупная бытовая техника и огромное количество других нужных в путешествиях вещей



На странице слева:
Световые люки из термозащитного стекла над постом управления создают впечатление, будто наверху нет никакого флайбриджа.

П-образный камбуз удобен для приготовления пищи, но столешница с острыми углами — не лучшее решение в море.

Вверху:
Планировка флайбриджа рассчитана на компанейский отдых на стоянке и на ходу.

В центре, слева направо:
Светлая носовая каюта снабжена достаточным количеством шкафов и ящиков.

Высота потолка в гостевой каюте по правому борту ступенчато уменьшается от входа.

по 375 л.с., и никаких иных вариантов верфь не предлагает. Корпус судна, по их словам, спроектирован с чистого листа и оптимизирован в отношении ходкости во всем диапазоне скоростей.

Обычно в угоду подобной универсальности приходится чем-то жертвовать, но по скорости и расходу топлива Voyage 42 получилась очень сбалансированной. На максимальных 27 узлах она потребляет около 120 л/ч, а стоит перейти в водоизмещающий режим (9–10 узлов), расход падает в четыре раза, и автономность по топливу с учетом резерва составляет порядка 300 миль. Не отказать ей и в динамике: выход на глиссирование занимает всего 13 с (дифферент на корму 4–5°), и на спокойной воде нужно еще столько же, чтобы лодка достигла максимальной скорости.

Маневрируя, чтобы захватить участок с высокими волнами, я удивился двум вещам. Первое — насколько туго вращался штурвал. После яхт с днищевыми колонками, где разворот требует от рулевого минимума усилий, работа за штурвалом на тестовой Voyage 42 могла показаться испытанием на силу и выносливость. Представители верфи объяснили, что не успели отрегулировать рулевую машинку, а штурвал на флайбридже, куда я тут же собрался перейти, и вовсе был отключен. Но даже в этой ситуации я смог оценить, насколько хорош корпус яхты

Пожертвовав роскошью, верфь довела практичность до совершенства

и насколько комфортно он себя чувствует на любом курсе к волне. Укладывая ручки двигателей, я ожидал обычных для глиссирующих яхт ударов о воду при прохождении волн, однако каким-то невероятным образом здесь этого не происходило. Корпус легко «раскладывал» приличные валы, мягко проходя сквозь них, а пассажирам оставалось лишь держаться на крутых виражах, но не замирать в ожидании очередного жесткого приводнения. Возможно, именно благодаря мягкому ходу мебель не издавала стонущих звуков, да и нижняя палуба «хранила молчание». Если забыть про тугой штурвал, управлять Voyage 42 из рубки действительно приятно: этому способствует прекрасный обзор, удобная дверь на палубу, также выполняющая роль форточки, и световые люки над головой, которые и вовсе создают впечатление, будто у лодки нет флайбриджа.

Немного удивляет массивный пластиковый отлив со штурвалом, который делит на две части рулевую консоль (не совсем типично в наши дни), при этом, как ни странно, читать приборы и нажимать кнопки он не мешает. На яхте нет



Выдающееся остекление салона и кают делает Voyage 42 одной из самых светлых лодок в классе

Верхний пост управления на тестовой лодке не функционировал, поэтому оценить удобство руления на флайбридже не получилось

Конструкторы смогли создать на редкость удачный, не склонный к слемингу корпус

ДОСЬЕ



ДЛИНА
44 Ф (13,70 М)
ШИРИНА
13 Ф (4,13 М)
ОСАДКА
1 Ф (1,10 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
10,1 Т
ЗАПАС ТОПЛИВА
1200 Л
ЗАПАС ВОДЫ
400 Л
ДИЗАЙН
ТОНИ КАСТРО/JEANNEAU

ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ



Ширины транцевой платформы с запасом хватает для транспортировки тендера или гидроцикла

Корпус легко «раскладывал» приличные волны и мягко проходил сквозь них

манипуляторов вроде джойстика, но две подрульки и «умные» ручки Cummins позволяют справляться с яхтой при маневрировании на малых ходах ничуть не хуже.

Так как же быть в итоге с внешним видом? Некоторые коллеги порывались назвать Voyage 42 траулером, но по природе она далека от этого типа лодок, хотя и создавалась с расчетом привлечь ориентированных на «тихоходы» яхтсменов. Широкий и длинный флайбридж получился визуально (и физически!) легким, а что касается специфической формы корпуса в носу ниже ватерлинии, где заметно уширение, напоминающее зачаток бульба, то она не умаляет красоты яхты, но придает ей особую пикантность. В общем, с экстерьером у Voyage 42 все в порядке, и нет причин беспокоиться, что на нее будут смотреть косо.

Допускаю, что имя Тони Кастро уже приелось нашим читателям, но что поделать, если от работы этого плодовитого дизайнера зависит производство серийных яхт на многих европейских верфях. В случае с Voyage 42 он отличился — пошел новым

путем, и, подозреваю, немалая заслуга в этом принадлежит профессионалам из Jeanneau, сочинившим крайне удачное техническое задание.

«Мы продолжаем торить дорогу на европейский рынок, — рассказывает Мерри де ла Поаз, руководитель направления моторных лодок Jeanneau. — Наша задача в том, чтобы привлечь людей из как можно большего числа сегментов яхтинга, создавая универсальные, не нишевые модели».

Очевидно, что линейку Voyage можно расценивать как выпад в сторону Azimut Magellano и Beneteau Swift Trawler — даже спустя почти 20 лет после объединения в холдинг верфи продолжают соперничество! И если последующие модели будут столь же удачны по своим круизным качествам, мы можем стать свидетелями еще более серьезной борьбы за клиентов.

А пока планы Jeanneau таковы: в ближайшие несколько лет мы увидим еще минимум две яхты Voyage длиной от 35 до 55 футов, где в качестве приводов будут использованы исключительно валы. Что касается Voyage 42, то если вас не смущает простая мебель, а цель состоит в том, чтобы активно путешествовать, думаю, вряд ли можно потратить относительно небольшие деньги, которые просят за лодку, с большей пользой. **MBV**

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 2 x Cummins QSB6.7-380, 375 л.с. при 3000 об/мин, 6 цилиндров, дизель, 6,7 л.

РЕЖИМЫ	ECO					FASTMAX	
Об/мин	600	1000	1400	1800	2200	2600	3000
Скорость	3,7	6,5	8,6	10,5	14,9	20,5	26,6
Расход	2,4	11,3	23,9	50,3	75,5	90,0	120,0
Миль/л	1,54	0,58	0,36	0,21	0,20	0,23	0,22
Дальность	1480	397	345	200	189	218	212
УРОВЕНЬ ШУМА, дБА							
Пост управления	57	65	70	71	72	72	74

Скорость в узлах, расстояние в морских милях с учетом 20%, расход в л/ч. Указанные величины основаны на показаниях бортовых приборов и могут отличаться от полученных вами данных. Загрузка: 100% топлива, 100% воды, 6 человек на борту, спасательное снаряжение. Температура воздуха +12 °C, волна 40 см, сила ветра при скоростных заездах 3 балла.

ЦЕНЫ И ОПЦИИ

Стоимость в Европе

Кормовая якорная лебедка	€ 3950
Тент-бимини на флайбридже	€ 2935
Гидравлическая купальная платформа	€ 17 330
Генератор (11 кВт)	€ 17 420
Кондиционер воздуха (40 000 BTU)	€ 16 830
Инвертор 12/220 В (2000 Вт)	€ 3660
Тик в бортовых проходах	€ 926

КОНКУРЕНТЫ

AZIMUT MAGELLANO 43

СТОИМОСТЬ ОТ € 440 000
Более дорогая яхта с качественной отделкой и третьей каютой проигрывает по максимальной скорости.



BENETEAU SWIFT TRAWLER 44

СТОИМОСТЬ ОТ € 325 000
Хит продаж в своем классе за счет высокой экономичности и практичности.



НА ТРАВЕРЗЕ — БРЕТАНЬ

Ла-Манш горбился двухметровой зыбью перед тремя небольшими катерами, резавшими его студеною воду параллельными курсами. Они оставляли на темно-зеленой поверхности расходящиеся белые полосы, которые быстро исчезали, и волны как ни в чем не бывало продолжали свое вечное движение.

Текст **Антон Черкасов** Фото **Антон Черкасов, Питер Камбелидж**





Шел седьмой этап Barracuda Tour — девятидневного путешествия лодок Beneteau Barracuda 7 (B7) и Barracuda 9 (B9) вдоль побережья Бретани. Оба судна с журналистами и сотрудниками верфи на борту шли по маршруту из Сен-Жиль-Круа-де-Ви до Сен-Мало, каждый вечер останавливаясь в новом месте. Северная Бретань невероятно популярна у европейских яхтсменов благодаря великолепным морским ландшафтам со скалистыми островами, песчаными пляжами и маяками на неприступных скалах, которые чередуются со старинными фортами и замками, а также богатой истории края и гастрономическим достопримечательностям. Мне посчастливилось принять участие в трех заключительных этапах, когда две «Барракуды» и сопровождающая их Beneteau Antares 32 с фотографом на борту стартовали из Бреста, а затем через Роскоф и Пемполь финишировали в Сен-Мало. Каждый последующий переход не походил на предыдущий и приносил яркие впечатления — недаром считается, что путешествовать в этих местах на яхте можно бесконечно.

Англия славится своими туманами, Аризона — обилием солнечных дней в году, а бретонская

Эти места необычайно популярны среди европейских яхтсменов



погода известна предательским непостоянством. В течение дня дождь несколько раз сменяется солнцем, а ветер, словно подчиняясь указаниям невидимого дирижера, набирает силу и стихает совершенно неожиданно. Но самое интересное, что все это можно наблюдать одновременно, находясь в зоне спокойной воды и солнечном пятне, когда вокруг тучи щедро поливают землю, а в воздухе кружит напористый вихрь. Путешествуя в этих местах на яхте, стоит помнить, что Северная Атлантика, несмотря на живописные берега, может за считанные минуты сменить милость на гнев, и тогда придется как можно быстрее укрываться за спасительным волноломом марины.

Прибрежные акватории Бретани опасны для судоходства еще и «минными» полями — скрытыми под поверхностью скалами: они едва показывают «зубы» во время отливов, но в полную воду, словно хищники в засаде, терпеливо поджидают незадачливых капитанов. Идти здесь близко к берегу без надежной карты, бумажной или электронной, — сущее безумие, если только вы не выросли в этих краях и с детства не изучили все проходы и лазейки, которыми пользуются местные рыбаки.

Впервые попавшего в Бретань яхтсмена непременно удивят особенности здешних приливов и отливов — в окрестностях Сен-Мало амплитуда колебаний уровня воды достигает невероятных 13,5 м, что является абсолютным рекордом в Европе! Малая вода, которая тут по-настоящему малая, во многом определяет течение яхтенной жизни в регионе: не успел зайти в марину до начала осушки — рискуешь остаться без места на якорной стоянке и дожидаться прилива в море или вообще оказаться стоящим на днище посреди заиленной бухты. Кстати, именно так и поступают владельцы рыбацких лодочек, целые стаи которых переживают осушку на киле, отчего кажутся брошенными на произвол судьбы — шокирующее зрелище, если не знать местных традиций. Сказывается такая гидрология и на устройстве марин: вместе с пришвартованными судами соединенные в сеть понтоны и трапы синхронно поднимаются



МАРИНЫ

Поскольку амплитуда колебаний воды во время приливов и отливов в Северной Бретани доходит до 13 метров, все причалы и понтоновые сооружения вроде заправочных станций поднимаются и опускаются вместе с океаном по высоким палам

Погода Северной Бретани известна предательским непостоянством

Шербур



На первом развороте: «Барракуды» покинули Брест и выходят из Кельтского моря в Ла-Манш.

Вверху: Спасательное судно *Abeille Bourbon* — она из «икон» современного французского флота.

В каждой точке маршрута Baggasuda Tour участников ждал теплый прием.

За день перехода лодки «сседали» по 600 литров топлива на двоих.

и опускаются вместе с мигрирующей водой вдоль огромных, вбитых в грунт палов, которые служат направляющими для всей этой грандиозной конструкции. И боже вас упаси привязаться к стенке или не на плавающий рым коротким концом — в лучшем случае останетесь без уток, а в худшем — без борта или кормы. Большинство яхтенных стоянок закрыты от волн и ветра искусственными сооружениями из бетона или каменных блоков, поскольку естественными защищенными бухтами берег не изобилует, а в сезон штормов океан здесь неизменно суров.

БРЕСТ — РОСКОФ

Ранним утром «Барракуды» покинули стоянку в бухте Мулен Блан и направились на заправку в марину дю Шато, расположенную в центре города, под стенами средневекового замка. По пути нам встретились интересные суда. Первое — отдохавший от борьбы со стихией в родном порту всепогодный буксир-спасатель *Abeille Bourbon*, который получил мировую известность благодаря французскому фотографу Филиппу Плиссону. Второе — циклопический корабль *Monge*, чья главная палуба, словно причудливыми грибами, проросла гигантскими

антеннами. Судно, предназначенное для наблюдения за спутниками и ракетами, возвращалось на военную базу под «конвоем» двух буксиров, которые с ювелирной точностью подвели 225-метровую громаду к месту швартовки. Вообще присутствие военных у побережья Бретани заметно: то истребители пронесутся низко над морем, то серое судно с французским триколором на борту неслышно проскользнет мимо. Но, в отличие от России, яхтсменам военные не досаждают: не приходится хватать рацию на траверзе каждого мыса, чтобы сообщать пограничникам или кому бы то ни было, что судно такое-то идет в точку такую-то с такими-то пассажирами на борту. Там, куда не следует заходить, просто будет висеть предупреждающий знак, не заметить который не получится.

На выходе из Бреста курсом на Роскоф нас поджидала неприятная волна; она не давала идти быстрее 13 узлов, а ледяной ветер заставлял натянуть шапку и укрыться в рубке. Небольшой дискомфорт с лихвой компенсировали морские пейзажи: скалистые, ставшие причиной многих кораблекрушений Понанские острова, самый крупный из которых — остров Молен —



насчитывает в длину всего километр. Сейчас в единственном портовом поселке обитают чуть более 200 человек, но моленские сосиски, которые коптят вместе с водорослями, до сих пор манят сюда любителей гастрономического туризма.

За островами волнение поутихло, уступив место высокой океанской зыби, и мы увеличили скорость до 17 узлов, однако рулевому постоянно приходится быть начеку из-за обилия буйков всех форм и расцветок. Они отмечают рыболовецкие снасти вроде ловушек для лобстеров и на волне незаметны до последнего момента. В Бретани обитают (по неофициальным данным) до 80% всех французских рыбаков, будь то любители или зарабатывающие ловлей на жизнь трудяги. Мужчины из поколения в поколение ходили здесь на промысел с раннего детства до глубокой старости; традиция эта сохраняется по сей день, причем техника остается на уровне прошлого века.

На полпути к Роскофу мы замечаем по левому борту яркую красную точку — сигнальный фонарь; капитан резко поворачивает судно на 90° и дает полный ход. Через несколько минут мы оказываемся рядом с небольшой лодкой, в которой двое просоленных рыбаков терпят бедствие. Их старенький мотор вышел из строя, и без связи (даже без мобильных телефонов!) они остались наедине с океаном в нескольких милях

от берега. Едва ли кто смог бы издали заметить поднятую на отпорном крюке желтую робу, и, не оказавшись на борту фонаря, дрейфовать им еще не один час. Пришлось бедолаг взять на буксир и вяло тащить в сторону ближайшего поселения. Мы изрядно опаздывали и не могли позволить себе потратить два часа на буксировку, поэтому связались со спасателями и передали им счастливых своим неожиданным спасением горе-моряков.

Ближе к вечеру на подходе к Роскофу, оставив за кормой почти 80 миль, мы остановились у острова Бас — одного из самых аутентичных французских островов, где раскинулся красивейший ботанический сад, созданный в 1900 году парижским мизантропом Жоржем Деласеллем. Мы решили заняться рыбалкой и направились к месту, где кормилась стая олушей. Крупные морские птицы, вытянувшись в струну, с высоты пикировали на проходящий косяк рыбы. Наша охота была не столь успешной, но несколько крупных экземпляров выудить удалось. Большую часть улова составили морской окунь и сайда:

*Если на борту нет эхолота,
рыбу можно найти по
кормящимся стаям птиц*



ЗАПРАВКИ

Сяхтенной инфраструктурой и, в частности, с заправками в Бретани дела обстоят наилучшим образом. Однако, в отличие от других стран, залитое топливо нужно оплачивать в центральном офисе марины, который зачастую находится далеко от колонки, поэтому приходится перешвартовывать лодку на гостевой причал, где не всегда есть место



На странице слева:

Рыбалка у маяка Паон, одиноко возвышающегося на красных скалах острова Бреа.

Вверху:

Горе-рыбаки, вышедшие в море без средств связи, остались без двигателя и привлекали внимание проходящих судов желтой робой и красным фонарем.

Barracuda 9 берет потерпевших на буксир.

Через 40 минут буксировки рыбаков передали местным спасателям.

неплохая по вкусовым качествам рыба до гриля не дошла — по условиям Barracuda Tour рыбалка была исключительно спортивная, и после фотосессии добычу тотчас отпускали.

РОСКОФ — ПЕМПОЛЬ

«Штиль, пташкой долетим!» — радовался утром один из наших капитанов Бернар Д'Энквин, когда мы спустились к марине. Сглазил! Ветер набрал силу буквально за полчаса, начало штормить, а до Пемполя 50 миль хода; туда мы должны были прибыть до 14.00, чтобы успеть пройти в порт узким мелким фарватером до того, как вода спадет. Не идти нельзя; нас ждут в каждой точке маршрута, и помешать мог только серьезный шторм. В рубке играет композиция Sail американской группы Awolnation, которая создает боевое настроение не хуже, чем «Прощание славянки», лодки выравниваются форштевнями против ветра и принимаются неспешно резать волну. Мы вынуждены держать скорость в пределах 10 узлов, иначе движение превращается в пытку для всех на борту. Миля за милей наша флотилия ползет мимо живописных красных скал, минует заповедные острова Мун, Плат, Боно и Мальбан, облюбованные колониями водоплавающих птиц. О рыбалке на двухметровой волне и не думали, но до отлива в Пемполь прийти мы успели. Там «Барракуды» подняли на берег для

презентации у местного дилера Beneteau, которую назначили на вечер. Удивительно, насколько легко и буднично это произошло: никаких кранов, суэты, неразберихи — на слип скатилась упряжка из трактора с прицепом-трейлером, и спустя четверть часа оба судна уже обсыхали на земной тверди. Может, в этом опять сказывается многовековой морской опыт бретонцев? Исторически Пемполь всегда жил рыбной ловлей, из года в год мужчины уходили на парусных шхунах на север Атлантики за треской, проводя в море по несколько месяцев, и лишь относительно недавно эта традиция прервалась.

ПЕМПОЛЬ — СЕН-МАЛО

На третий день погода сжалилась над нами: океан успокоился, и солнце позолотило Ла-Манш, который с утра стал наполняться яхтами. Была суббота, дивный день выманил людей в море, где можно было наблюдать всевозможные суда — от юрких RIB'ов до чинных трехмачтовых парусников. Кстати, бренд Beneteau в Бретани весьма популярен: эти парусные и моторные яхты составляют чуть ли не треть флота, большая часть которого длиной не превышает 35–40 футов, но и более крупные лодки нередки. Попались нам на глаза и весьма интересные штучные экземпляры вроде гоночной яхты Class 40 *Lord Jimini* и грандиозного Maxi-тримарана.

BARRACUDA 7 BARRACUDA 9

ДЛИНА	23 Ф (7,14 М)	28 Ф (8,78 М)
ШИРИНА	8 Ф (2,72 М)	10 Ф (2,98 М)
ОСАДКА	2 Ф (0,8 М)	2 Ф (0,8 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ (ПОРОЖНЕМ, БЕЗ ПМ)	1820 КГ	3200 КГ
ВЫСОТА НАД ВЛ	2,81 М	3,52 М
ЗАПАС ТОПЛИВА	200 Л	400 Л
ЗАПАС ВОДЫ	100 Л	100 Л
МОЩНОСТЬ ДВИГАТЕЛЯ	200 Л.С.	200 Л.С.
КАТЕГОРИЯ СЕ	«С»/«D» (8)	«B» (8), «C»/«D» (8)



МОРЕ

На протяжении столетий жизнь людей в этих краях напрямую зависела от моря, и даже сейчас, когда туризм ощутило потеснил рыболовный промысел, Атлантический океан остается центральным объектом для творчества художников, писателей и поэтов

На суше также царило оживление: остановившись порыбачить у подножия бесподобного мыса Кап Фреэль, мы стали объектом интереса многочисленных туристов, созерцавших окрестности и не подозревавших, насколько великолепно выглядит «розовый берег» с воды. Старая часть средневекового Сен-Мало окружена крепостной стеной, из-за которой вырастают крутые скаты крыш традиционных бретонских домиков. Когда-то город, из которого вышла плеяда известных путешественников и мореплавателей, служил базой для пиратов и каперов, а подходы к нему до сих пор охраняют возведенные на двух возвышающихся над водой скалах форты. Уже на подходе к марине мы встретили еще пару «Барракуд», чьи владельцы вышли провести день на воде с семьями и были приятно удивлены, увидев нашу торжественно входящую в город процессию, участники которой готовились откупоривать шампанское и праздновать счастливое окончание бретонской одиссеи.

ЛОДКИ

За три дня мы прошли чуть менее 200 миль (средняя скорость около 10 узлов). Этого с лихвой хватило, чтобы прочувствовать обе «Барракуды». Оснащенные подвесными моторами Honda (B7 — 200 л.с., B9 — 2 × 150 л.с.) катера в относительно жестких условиях оказались

вполне надежными. Конечно, без мелких неисправностей не обошлось, но ни одна не замедлила движения. Интересно, что при сходных корпусах лодки ощутимо различаются на ходу. «Мелкая» B7 идет по волне более жестко и принимает на себя немало воды — именно она по большей части ограничивала скорость флотилии. Ход более тяжелой B9 оказался мягче (влияние технологии Air Step с подачей воздуха под днище), а лодка очень сухой: даже в шторм в кокпите риск получить ледяной душ был невелик. В таких условиях я бы не рекомендовал брать на борт больше людей, чем могут поместиться на сиденьях в рубке (двое на B7 и четверо на B9), тогда никто не будет мокнуть, мерзнуть и мешать друг другу в рубке и на палубе во время рыбалки. По сертификату вместимость B7 — восемь человек, но только если гарантирован продолжительный штиль. Корпуса «Барракуд» отличаются относительно небольшим углом килеватости на транце, что, с одной стороны, повышает гидродинамическое качество при глиссировании на гладкой воде, но с другой — ограничивает скорость на волне. Возникающий

*Исторически прибрежная
Бретань всегда жила
рыбной ловлей*



при скорости более 12–15 узлов и высоте волны более 0,3 м жесткий слеминг — настоящий бич обеих лодок (не считая замки дверей!), который в считанные минуты выматывает пассажиров. Приходится постоянно находиться в напряжении, держаться за все, что под рукой, и втягивать голову при каждом новом прыжке. Выбор оптимального курса по отношению к волне слегка сглаживает ситуацию, однако лучше всего сбрасывать скорость до 10 узлов. В водоизмещающем режиме лодки идут на удивление стабильно, не рыскают и не сваливаются с волны.

Отдельно скажу про флайбридж В9: управлять с него катером в любую погоду, если только нет ливня, сущее удовольствие, особенно если вы любите аттракционы вроде «американских горок». Удары корпуса о воду там чувствуешь гораздо меньше, а вот динамика происходящего, наоборот, усиливается — эмоции и адреналин обеспечены! Только не забудьте о пассажирах, ибо пока вы «зажигаете», внизу им может прийти несладко.

Опыт Barracuda Tour показал, что эти неприхотливые и удобные для прогулок, будничных развозов или рыбалки лодки вполне можно использовать для подобных серьезных путешествий в небольшой компании. Любая из них прекрасно выступит в качестве первой лодки и порадует владельца надежностью и простотой эксплуатации. **IMBY**

На странице слева: «Барракуды» проходят Кап Фреэль — один из красивейших мысов французского побережья.

Вверху: В Пемполе оба катера за считанные минуты подняли из воды и выставили на обозрение гостей рядом с эллингом местного дилера Beneteau.

Каждый бретонский городок — будто кукольный макет, дошедший до наших дней из средневековья.

Осушку во время интенсивных отливов многие лодки пережидают прямо на днище.

Команда Barracuda Tour празднует окончание путешествия в Сен-Мало.



ДВЕ ЛОДКИ — ДВА СЦЕНАРИЯ

Хаусбот — сам по себе весьма удачный для российских внутренних вод «гибрид» яхты и плавучего дома. При этом у сооружений такого типа есть возможности, о которых многие даже не подозревают...

Текст **Ольга Селезнева** Фото **Lodka Haus**





Чем хорош хаусбот? Тем, что его можно с большой фантазией использовать для отдыха на воде. В мае на Волге МВУ тестировал два принципиально разных хаусбота, только что построенных саратовской компанией «Лодка Хаус». Уже более десятилетия «Лодка Хаус» занимается продажей катеров разных типов и брендов и лодочных моторов. Несколько лет назад компания начала представлять в России марку американских хаусботов Thoroughbred Houseboats, а в прошлом году запустила в Саратове собственное производство этих «домов отдыха на воде» по лицензии американской верфи.

Возможности «заточить» хаусбот под индивидуальные задачи можно оценить хотя бы на примере модельного ряда Thoroughbred Houseboats, в котором представлены лодки длиной от 10 до 40 м. Планировка и дизайн интерьера — самые разнообразные: от скромной и компактной семейной модели до шикарной плавучей виллы. Мощность двигателей и техническое оснащение — тоже на вкус заказчика. Но тут речь пойдет скорее не об опциях в отделке и «начинке», но о принципиально разной концепции использования.



THOROUGHbred HOUSEBOATS 10M

Если вы только думаете попробовать себя в «хаусботинге» (позволю себе предложить такой термин), самая компактная модель может стать хорошим тестовым полигоном, чтобы определиться, насколько это вам интересно. Вполне доступная по цене, рассчитанная на шестерых пассажиров (именно столько спальных мест на борту), эта «лодка» нацелена в первую очередь на спокойный отдых на реке с семьей и друзьями. Причем детям здесь гораздо вольготнее, чем на любой яхте: больше простора, значительно меньше потенциально опасных мест и механизмов, и они вряд ли будут изводить вас вечным вопросом: «Ну когда-а-а мы уже прие-е-едем?» Потому что смысл путешествия на хаусботе — сам процесс, а не задача добраться к цели как можно быстрее. Кроме того, на хаусботе нет узких бортовых проходов с невысоким релингом — прямоугольная надстройка занимает все пространство от борта до борта, а проход вдоль лодки организован внутри. Да, кранцы придется вывешивать с верхней палубы (флайбриджа), зато выходы на борт ограничены кормовым и носовым кокпитам. И тот и другой (кстати, как и флайбридж) по периметру ограждены высоким релингом, на который

**13–15 км/ч — оптимальный
ход для речных прогулок**

«навешен» фальшборт из композитных панелей. Трап на флайбридж сделан с поворотом, широкими ступенями и массивными перилами, так что нет никакой нужды страховать каждый шаг даже самых маленьких путешественников. Ну а на стоянке они с удовольствием воспользуются водной горкой в корме.

Что касается комфорта для взрослых, то, во-первых, это две комфортабельные каюты: «мастер» выходит в кормовой кокпит, а гостевая находится уровнем ниже (в нее ведет трап из салона). Обе каюты оборудованы большими кроватями и выделяются уютной «домашней» отделкой. Санузел один, но отнюдь не яхтенных размеров: он, скорее, как в большом загородном доме.

Во-вторых, нельзя не восхититься салоном, отделанным беленым дубом и мягким «плюшевым» текстилем в пастельных тонах. Обеденная зона трансформируется на ночь в большое спальное место (для ночлега еще двоих). Камбуз — его лучше назвать кухней — шикарно оформлен, хорошо оборудован и располагает множеством вместительных шкафов, а также отдельным «крылом» столешницы, за которым можно устроить уединенный завтрак.

Основной пост управления исполнен немного в ретро-стиле, поэтому не выбивается из общей «домашней» обстановки. Обзор для рулевого не блестящий, но вполне приемлемый, особенно если не полениться и открыть жалюзи на боковых иллюминаторах. Впрочем, этот пост хоть и называется основным, скорее всего, будет

Вверху:

Главное достоинство даже небольшого хаусбота — потрясающий объем внутреннего пространства.

На странице справа, сверху вниз:

На флайбридже, помимо поста управления и обеденной зоны, достаточно места для дополнительного дивана и шезлонгов.

Мастер-каюта расположена на главной палубе.

Обеденная зона в салоне трансформируется в двухспальную кровать.

Размеры камбуза — как в большом загородном доме. Много места для хранения посуды и запасов, а также размещения дополнительной бытовой техники.

Санузел с большой душевой кабиной.

THOROUGHBREDE HOUSEBOATS 10M

длина
35 ф. (10,72 м)

ширина
12 ф. (3,68 м)

запас топлива
бензин (двигатели)

880 л

дизель (генератор)

100 л

запас воды

500 л

спальных мест

4 + 2

подвесные двигатели

2 × 70 – 2 × 100 л.с.

стоимость

в России

от 5 800 000 руб

WWW.TB-HOUSEBOATS.RU



КОКПИТ

Оба кокпита — носовой и кормовой — ограждены высоким релингом, на который «навешен» фальшборт из композитных панелей. Еще один аспект безопасности — нескользящее, практичное и долговечное покрытие палубы на основе природного камня

Хаусбот можно использовать для отдыха на воде с большой фантазией

использоваться гораздо реже верхнего, открытого, находящегося на флайбридже. А уж оттуда обзор просто великолепный! Защищенный от солнца бимини-тентом флайбридж оборудован также для отдыха в узком кругу: обеденная зона на шестерых, мобильные диван и кресло (это, впрочем, на вкус заказчика), пара шезлонгов в корме.

В перечень базового оборудования входит вся стационарная мебель, подготовка под спутниковое ТВ, водонагреватель и пр. Для этого вполне компактного судна предлагается еще и обширный список опций: генератор 6,6 кВт; кондиционер комбинированного типа (тепло/холод) либо отопитель; мощные подрульки; дооборудование в камбузе... В общем, стоит только захотеть.

Что же касается скорости, то 13–15 км/ч — оптимальный ход для семейных речных прогулок. Такую скорость мы получили с двумя подвесными Yamaha по 70 л.с. Отмечу, что они не развивали более 3300 об/мин, и это наводило на мысль о «тяжелых» винтах и нехватке мощности. Как нам сообщили с верфи, после завершения теста были установлены винты меньшего шага (9" вместо 15"), и обороты выросли до 4300 об/мин. Уже заказаны винты еще меньшего шага, так что достижение штатных оборотов мотора — дело времени.





THOROUGHbred HOUSEBOATS 15M

Это сооружение — уже совсем другая история. Такой хаусбот приобрела дружная компания для использования в качестве «базы водного отдыха». Все участники «проекта» владеют собственными катерами, увлекаются вейкбордом, водными лыжами и аквабайком, а хаусбот стал их плавбазой, чтобы отдыхать не только весело, но и с комфортом, недоступным на катерах-буксировщиках. К тому же такая база позволяет собирать значительно более многочисленные компании.

Исходя из поставленной задачи и определенной модели использования, основное внимание при разработке проекта было уделено «общественным» зонам, хотя две каюты (на всякий случай!) все же предусмотрены. К слову, для этой модели готовы пять «модульных» решений, позволяющих менять число кают, санузлов, переносить сауну и т.д.

Для снижения веса (и удешевления!) нижняя палуба выполнена открытой с бортов, хотя в случае непогоды ее можно упаковать в прозрачные обвесы буквально за несколько минут. Здесь размещен основной салон с камбузом (плита, печь СВЧ, холодильник) и барной стойкой; внушительных размеров санузел с душевой кабиной и сауна с входом из носового кокпита. Оба кокпита довольно просторные, что удобно для купания

*Для 15-метровой модели есть
пять «модульных» решений*

большой компании и размещения разнообразного снаряжения для отдыха на воде (доски, вейкборды, удильща и пр.). Под всеми сиденьями и под пайолами палубы — вместительные рундуки. Кроме того, трап на флайбридж также есть в каждом из кокпитов, чтобы не бежать по периметру всю эту немаленькую лодку.

Флайбридж, практически равный по площади нижней палубе, размерами слегка не дотягивает до теннисного корта. В кормовой части можно легко расставить полдюжины шезлонгов. В центре — большой обеденный стол и стулья. Опционально можно добавить барную стойку с грилем — пригодится, чтобы устраивать барбекю на свежем воздухе. Поскольку хаусботы мало подвержены качке, свободно стоящая незакрепленная мебель в этом смысле не создает проблем, зато позволяет менять конфигурацию пространства в зависимости от ситуации.

Пост управления на этом судне — только верхний. Над ним установлен жесткий навес от солнца, а в случае дождя и ветра предусмотрен «чехол», полностью защищающий рулевого. Наличие радарной арки позволяет добавить тент, стационарный или съемный, и над кормовой частью флайбриджа.

На флайбридже стоит рулевая консоль — штурвал большого диаметра, приборы, рукоятки управления моторами, приборы, джойстики подруливающих устройств... Пара подручек по 8 кВт заметно облегчают швартовку, хотя и без них судно с приличной площадью парусности

Вверху:

Для снижения веса и стоимости хаусбота нижняя палуба выполнена открытой с бортов; на случай непогоды предусмотрена система обвесов, позволяющая полностью закрыть ее за несколько минут.

**На странице справа,
сверху вниз:**

Вместительный салон на нижней палубе.

На борту предусмотрены две каюты.

Флайбридж с «мобильной» мебелью выглядит просто огромным.

В салоне предусмотрены барная стойка и небольшой камбуз, а вот холодильник — привычных домашних габаритов.

Сауна со входом из носового кокпита.

THOROUGHbred HOUSEBOATS 15M

длина

51 ф (15,55 м)

ширина

15 ф (4,57 м)

запас топлива

бензин (двигатели)

880 л

дизель (генератор)

200 л

запас воды

1000 л

спальных мест

4

двигатели

2 × 90 – 2 × 150 л.с.

стоимость в России

от 6 700 000 руб.

WWW.TB-HOUSEBOATS.RU



УПРАВЛЕНИЕ

Чтобы научиться управлять хаусботом, много времени не понадобится — все просто и понятно даже новичкам. При швартовке очень помогают подрулки. Однако, учитывая прямоугольную в плане форму корпуса, придется привыкнуть к тому, что у крупного хаусбота реакция на переключку штурвала происходит с задержкой

Хаусботы — это большие возможности без серьезных проблем при эксплуатации

управляется неплохо (правда, для этого пришлось еще немного разнести моторы по бортам).

Энергетические потребности судна обеспечивает генератор: на «нашем» хаусботе он был мощностью 13 кВт, но несложно установить как более, так и менее мощный (6–15 кВт).

Во время теста этот «плавающий островок комфорта» с парой подвесных Yamaha по 100 л.с. показал 16 км/ч (4200 об/мин). Этого вполне достаточно, чтобы наслаждаться жизнью, созерцая волжские (или любые другие) живописные берега. Только, как видим, оборотов и здесь нехватка. Аналогично первой модели, замена винтов (снижение шага с 15" до 13") позволила получить 5200 об/мин, и это практически не отразилось на скорости.

В заключение хочу добавить, что хаусботы — это не только большие возможности без серьезных проблем при эксплуатации. Простая, надежная конструкция с применением легкого сплава, отсутствие суперсложных систем, оснащение подвесными моторами минимизируют силы и затраты на обслуживание судна. Впрочем, если кто-то захочет стационарные двигатели — никаких проблем: уж если свобода, то во всем без исключения! MBY



МОРСКОЙ ПАТРУЛЬ

Впервые публике Nord Star 34 Patrol показали в феврале в Хельсинки. А в мае, на тесте, новая модель сезона демонстрировала свои способности в родной стихии.

Текст Зарий Черняк Фото Дмитрий Шаромов



Особенной можно считать почти каждую лодку. Важно только правильно определить характер и оценить практическое значение ее особенностей.

Специфические черты лодок распределяются по трем категориям. Первое — то, что предопределяет их принадлежность к тому или иному типу. Второе — штрихи, характерные именно для этого бренда. Третье — свойственные только этой модели детали и нюансы. Уверен: системность такого подхода позволит нам с вами лучше разглядеть и понять Nord Star 34 Patrol — совсем не простую лодку.



ТИП

Тип лодок, к которому Nord Star 34 Patrol принадлежит, называют по-разному, но «морские внедорожники» звучит в их адрес особенно часто. Для них характерны высокий борт с развалом в носу; островная высокая надстройка; обратный наклон лобового стекла и приличная площадь остекления рубки с бортов и кормы. Важная деталь — сдвижные двери с бортов, позволяющие быстро выйти на палубу при необходимости. Еще надо назвать носовой и кормовой кокпиты, существенно расширяющие возможности лодок этого типа. Все перечисленное есть у 34 Patrol и делает эту лодку характерным представителем уже давно популярного в Европе и за океаном семейства.

Но остальные качества ей даровали именно «гены» бренда Nord Star.

БРЕНД

Здесь можно отметить острые линии внешнего дизайна; дверь в стеклянной кормовой переборке рубки (другие лодки обходятся бортовыми дверями); разрыв высокого релинга в районе двери (удобно заходить на борт); бушпритную площадку с якорем; мощную таргу под антенны и огни; обойму кранцев за транцем. Вообще снаружи стеклопластиковая лодка

изобилует металлом, но он исключительно функционален, как релинг и повсеместно стоящие поручни: на рубке в кокпите, вдоль крыши по борту, на двери и пр. Ну а остальные особенности свойственны, пожалуй, именно этой модели.

КОКПИТ

В большом кокпите глаз выхватывает практичные детали. Кормовая переборка с дверью (правая секция) разделена на фрагменты. По бортам стоят мощные швартовные утки и устроены ящики для

Лодка оказалась не просто быстрой и весьма отзывчивой на перекладку штурвала

Для этой модели дизайнеры верфи Linex Boats предложили весьма оригинальную концепцию

швартовов. Под диваном у транца — вместительный рундук, а дверцу выхода на кормовую платформу установили по правому борту, как раз напротив двери в рубку. Здесь — внимание: люк моторного отсека поднимается вместе с диваном, поэтому прежде дверцу следует закрыть, о чем гласит табличка на переборке. Люк открывается бесшумно, и в моторном отсеке видишь на удивление много свободного пространства. Свес крыши рубки почти достает до дивана и под солнцем даст приличную тень. Кормовая платформа довольно широкая (1,1 м), так что места для тендера там достаточно.

РУБКА

Ее компоновка имеет свою специфику. На левом борту стоит угловой диван; стол перед ним опускается (электропривод) вровень с подушками, и появляется еще одно спальное место — на всякий случай. Только важно, чтобы кто-то не нажал случайно кнопку, иначе он придавит ноги сидящим. В отличие от других «морских внедорожников», здесь нет штурманского кресла на левом борту, и недостатком это я не считаю. Зато есть сдвижной широкий и прозрачный люк в крыше; через него свет в избытке проникает в рубку, сливаясь с потоками через лобовое и бортовое остекление. Интерьер приятный: дерево, ткани, вставки из кожи, полированный металл, ковровое покрытие...

А вот рулевая консоль выглядит технологической: отделка простая, немного приборов и панель под подволокном совершенно свободная. Зато есть место развернуть карту. Однако это дело будущего заказчика: приборную панель можно обить хоть кожей, установить еще дисплей и полезные приборы внизу и наверху в дополнение к GPSMap 7015 (Garmin) — многофункциональному картплоттеру с сенсорным экраном 15". Но вот кресло с пневматической амортизацией и регулировками (вверх-вниз, вперед-назад, жесткость сиденья) просто отличное. Обзор с него почти круговой, есть удобная подножка, которая мне, правда, не понадобилась.

За капитанским креслом находится управление музыкой, отопителем Webasto и подъемом/опусканием ТВ-панели, которая выдвигается из стойки на правом борту. Мы даже включили ее, только ничего занятого в тот момент финны не показывали. Гораздо интереснее было рассматривать камбуз.

КАМБУЗ

Кухонный модуль на Nord Star 34 Patrol оказался... внизу, перед входом в носовую каюту, отгороженный от рубки стеклянным экраном в обрамлении металла. Подобный атриум я никак не ожидал здесь увидеть, а камбуз прекрасно вписался в общий интерьер и выглядел довольно удобным. Оборудован он более чем прилично:

мойка, электроплита, СВЧ-печь, холодильник, много ящиков и полок, так что в долгом путешествии при наличии припасов страдать от голода не придется. Можно поставить даже посудомоечную машину (опция).

НОСОВАЯ КАЮТА

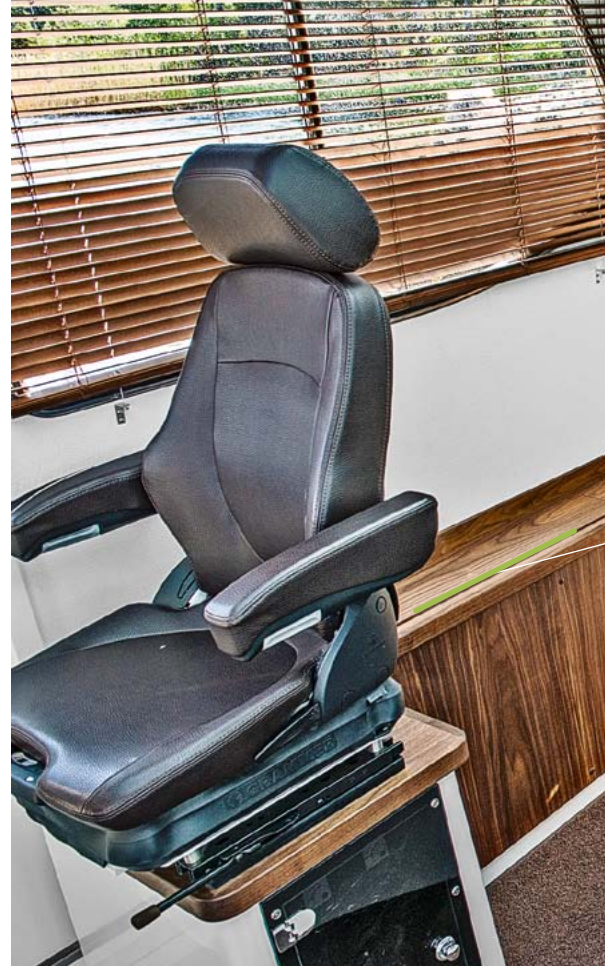
Высота подволока в этой каюте (1,98 м) солидная, чего не ожидаешь от лодки этого типа и конструкции. В ней стоит большое (queen size) ложе на пьедестале, под которым уместились ящики для постельного белья и вещей; есть шкаф для одежды; свет — бортовые иллюминаторы и верхний люк. В каюте, как и в рубке, декоративные вставки из кожи, деревянные жалюзи, ночная светодиодная подсветка придает помещению приятный вид. Рядом с дверью в каюту находится галльон — приличное по размерам помещение с душевой кабиной за выгородкой.

КОРМОВАЯ КАЮТА

Это помещение от борта до борта (ширина на уровне кроватей 3,15 м) — еще одна особенность модели 34 Patrol. В ней два спальных места — на одного и двоих (как на старших моделях Nord Star). Спустившись по трапу от кормовой переборки, стоишь в полный рост: высота 2,30 м с понижением до 1,85 м к спальным местам, и никакой зажатости объема не ощущаешь. Есть бортовые ниши, шкафчики для вещей, тумба между кроватями и... ГРЩ. Дневной свет поступает через кормовую переборку на палубе и открывающиеся бортовые иллюминаторы. Вход в каюту оформлен оригинально: дверцу на петлях с фиксатором накрывает складная панель, на которую днем можно что-то положить, и это «что-то» не будет мешаться. Заканчивая с каютами, скажу, что такой вариант мне представляется много удобнее, чем три невнятных каюты на круизерах длиной даже 40 футов.

В МОРЕ

Там вся специфика типа, бренда и самой модели спаяны. Тест проходил в акватории архипелага под Турку; волны почти не было — полметра не считается: для всех Nord Star Patrol это просто ничего. Вот и наша лодка летала, лихо рассекая легкую волнишку острым форштевнем, поднимая водяную пыль и раскидывая ее по бортам. Наша лодка была практически пустая, оборудование стояло не все, и скорость мы развили изрядную — 42,4 узла при 3500 об/мин. При максимальной силовой установке получится, думаю, более 45 узлов. На режим глиссирования, когда «статика» уступает место «динамике», лодка выходила быстро — за 4–5 с и начинала глиссировать уже при 1800–2000 об/мин на скорости около 15 узлов. Мощная скула и продольные реданы работали отлично, в чем никто и не сомневался. Только стоит





Вот в этой тумбе до поры и прячется выдвижная ТВ-панель

Поверхность между спинкой дивана и кормовой переборкой можно использовать как удобную полку



Сверху вниз:
Вместительная и функциональная рубка-салон.

Носовая двухместная каюта и примыкающая к ней туалетная комната.

Конфигурация и оборудование камбуза позволяют готовить у причала или в море для небольшой компании.

Такая кормовая каюта, хотя традиционно и не считается хозяйской, вполне может претендовать на это звание.

ЕСЛИ ПРИГЛЯДЕТЬСЯ

ЗАРИЙ ЧЕРНЯК

РАДАРНАЯ АРКА

Очень удачная конструкция! Легкая, прочная, способная нести спутниковые и РЛС-антенны, такая арка органично вписывается в экстерьер лодки.



БУШПРИТНАЯ ПЛОЩАДКА

Практичная конструкция, выделяющая лодки Nord Star среди однотипных даже на расстоянии. Полезная при спуске на берег и при работе с якорным устройством.



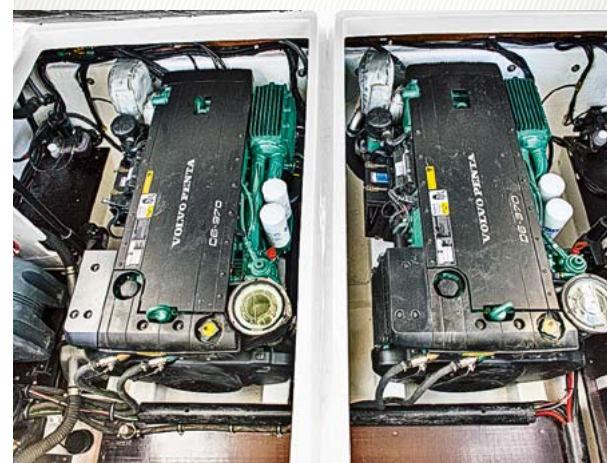
ДИВАН В КОКПИТЕ

На этом диване приятно расположиться на стоянке и на ходу, он не мешает, когда в кокпите занимаетесь каким-то делом, а рундук под ним вмещает немало нужных вещей, включая швартовы.



МОТОРНЫЙ ОТСЕК

В этом отсеке на тестовой лодке стояли два солидных по размерам дизеля Volvo Penta D3-370, при этом места для их обслуживания (ежедневный осмотр, замена фильтров и пр.) оставалось вполне достаточно. Столь свободный моторный отсек позволяет использовать его также для хранения судового снабжения и полезных предметов.



Батарея фар на крыше
рубки — в полном соответствии
с названием Patrol

Раскладки на кормовой
переборке снижают нагрузку
на стекло в штормовой
ситуации



Тип лодок, к которому принадлежит Nord Star 34 Patrol, часто называют «морские внедорожники»

настроить откидку колонок и угол транцевых плит в соответствии с текущей загрузкой и центровкой, чтобы понизить даже кратковременный разгонный дифферент, хотя и без того обзор по курсу не страдал.

Лодка оказалась не просто быстрая, но весьма отзывчивая на переключку штурвала. Опциональный джойстик может упростить управление колонками, но вряд ли поворотливость лодки, и без того высокая, улучшится. А уровень шума 83 дБА в рубке на полных оборотах — очень неплохой результат!

Поскольку показаний расхода топлива приборы на рулевой консоли не выдавали (эта опция отсутствовала), я привел в таблице расчетные значения расхода по стендовым испытаниям двигателя D6-370 и данным испытаний близких по типу, размерениям и мощности катеров. Показатели дальности двойные: в числителе они соответствуют запасу

топлива 700 л, в знаменателе — 1100 л (вариант с увеличенной для российского рынка топливной цистерной).

ПО ДОРОГЕ ДОМОЙ

Уже в поезде Хельсинки – Санкт-Петербург я повстречал Олли Линквиста, владельца верфи Nord Star.

Мы рассматривали фотоснимки с теста, потом он расспросил о результатах и рассказал немало интересных деталей про Nord Star 34 Patrol. Так, выяснилось, что в конструкции бортов, надстройки и даже стрингерных балок применена бальса, а это дает заметное снижение массы корпуса (недаром он показался мне легким). Килеватость корпуса (показатель мореходности лодок этого типа) составляет 18,5°. Когда я спросил Олли о весомости этой половины градуса, он лишь хитро улыбнулся в ответ. Наверное, это не единственный его секрет... MBY

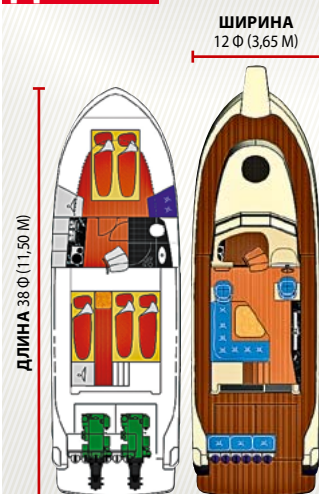
Высокий релинг — одно из многих свидетельств категории мореходности «В» (Offshore)

При использовании лодки в качестве прогулочной с платформы удобно купаться или ловить рыбу

ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ



ДОСЬЕ



ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 2 × Volvo Penta D6-370, 370 л.с. при 3500 об/мин, дизель, 6 цилиндров, 5,5 л, колонки DPH

РЕЖИМЫ	ECO	FAST	MAX
Об/мин	1000	1500	2000
Скорость	7,4	9,7	16,2
Дифферент	0°	3°	5°
Расход	8	28	45
Миль/л	0,92	0,35	0,36
Дальность	579/911	220/346	227/353
УРОВЕНЬ ШУМА, дБА			
Салон	61	73	75
		76	79
			83

Скорость в узлах, расход в л/ч, расстояние в милях (величины расчетные, с учетом 10% резерва). Указанные величины могут отличаться от полученных вами данных. Загрузка: 25% топлива (180 л), воды нет, 2 человека на борту. Температура воздуха +24 °C, ветер 3–4 балла, волнение 1–2 балла.

ДЛИНА 38 ф (11,50 м)

ШИРИНА 12 ф (3,65 м)

ОСАДКА 4 ф (1,1 м)

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ 8,1 т

ЗАПАС ТОПЛИВА 700/1100 л

ЗАПАС ВОДЫ 200 л

МОЩНОСТЬ ДВИГАТЕЛЕЙ, л.с. 2 × 225 – 2 × 450

КАЮТ 2

СПАЛЬНЫХ МЕСТ 5 + 1

ВМЕСТИМОСТЬ 14 чел.

КАТЕГОРИЯ RCD «В» (14 чел.)

ВЫЗОВ БУДУЩЕМУ

Дизайн новой линейки моторных яхт Carver разительно отличается от того, что нам приходилось видеть прежде. Знакомимся с первой ласточкой — Carver C34.

Текст **Антон Черкасов** Фото **Carver Yachts**





Верфь Carver Yachts хорошо известна у себя на родине, в США, но в Европе и тем более в России лодки этого бренда — «птицы» пока довольно редкие. Сама компания существует уже почти 60 лет, ее основатели Чарльз Картер и Джордж Верхаген начинали с «гаражного» строительства обшитых красным деревом быстроходных мотолодок. Когда известность построенных на берегу озера Мичиган (штат Висконсин) катеров начала распространяться по соседним штатам, заказов стало больше; вскоре конструкторы превратили хобби в бизнес и дали название новому бренду по первым трем буквам своих фамилий.

В 1970-х годах на верфи освоили производство стеклопластика, и Carver Yachts выпустила одну из своих самых известных моделей — 33 Mariner. К концу XX века верфь полностью отказалась от использования древесины в конструкциях ниже ватерлинии: стеклопластиковые стрингеры и другие силовые элементы заметно повышали долговечность и надежность яхт.



До недавнего времени основная масса моделей Carver отличалась типичным, ориентированным на американского потребителя, дизайном, который легко узнать по специфической форме надстройки и остекления, планировке флайбриджа и жилых помещений — они не совсем привычны для восприятия европейцами. Однако буквально перед новым годом верфь анонсировала целую линейку лодок нового поколения с абсолютно свежим, переработанным дизайном, в которую войдут 8 моделей длиной от 34 до 54 футов. По прошествии нескольких месяцев на боат-шоу в Нью-Йорке показали «первенца» — яхту Carver C34, которая вызвала у публики заметный интерес, а спустя еще всего пару недель на выставке в Торонто она уже завоевала награду за лучшее соотношение цены и качества.

Десятиметровый круизер действительно интересен с точки зрения дизайна, в котором смешались ретро- и современные элементы. Не сильно наклоненный форштевень и довольно полные ватерлинии в носу, S-образная линия фальшборта, классические круглые бортовые иллюминаторы и большая площадь остекления надстройки, наконец, доходящий почти до уровня транца свес флайбриджа — каждая из этих деталей сама по себе не оригинальна,

С34 демонстрирует хорошее соотношение цены и качества

но у дизайнеров Carver C34 определенно получилось гармонично свести их воедино, создав привлекательную яхту.

Сразу бросается в глаза ширина корпуса — почти четыре метра. По этому параметру C34 превосходит многие европейские аналоги, и обитаемость яхты от этого, безусловно, выигрывает. На главной палубе преимущества широкого корпуса проявляются в первую очередь в количестве посадочных мест в кокпите, возможности отформовать широкий трап на флайбридж по правому борту, в удобных наружных проходах в носовую часть. Высокий релинг и длинные поручни вдоль всего флайбриджа обеспечивают безопасное перемещение из кокпита в нос, а вот рядом с трапом не помешали бы еще несколько ручек, за которые можно ухватиться на волне. Кстати, к вопросу об отказе от дерева в силовых конструкциях: в надстройке Carver 34 использованы заформованные в стеклопластик алюминиевые несущие элементы. Подобное решение реализовано и на более дорогих яхтах холдинга.

Компоновка флайбриджа подразумевает свободное пространство в кормовой его части, которое отведено под зону для загара, где приятно поваляться на солнце (легко ставится биминитент), а можно держать какое-либо оборудование или кулеры с напитками. Подковообразный диван со столиком прижат к левому борту, а пост управления оборудован справа, рядом с люком

Вверху:

Кокпит и салон разделяют ступени, однако это компенсирует прекрасное панорамное остекление, позволяющее любоваться морем, не вставая с дивана.

На странице справа, вверху:

В варианте для американского рынка пост управления в салоне отсутствует, а место по правому борту отдано огромному камбузу.

Двухместная гостевая каюта с отдельными койками.

Естественное освещение в носовой каюте обеспечивают четыре иллюминатора и верхний люк.

Удобный и функциональный санузел достаточно велик для яхты такой длины и оборудован почти «домашней» душевой кабиной.



CARVER C34



САНУЗЕЛ

Создавая недорогую яхту, верфь не стала экономить на оформлении санузлов. Это видно по качественной фурнитуре, дизайнерскому фаянсу и каменным столешницам.

на главную палубу. Конструкторы намеренно поместили его именно там: при швартовке в одиночку капитану неминуемо потребуется быстро спуститься или вернуться вверх. Зачем капитану спускаться? В стандартном варианте вы не найдете поста управления на привычном месте в салоне — вместо него там находится камбуз. Подобное решение ориентировано на американский рынок, который отдает предпочтение высоким и просторным салонам, максимально приспособленным для компанейского отдыха и не особенно обремененным сложным техническим оборудованием.

Маркетологи верфи понимали, что консервативные европейцы вряд ли благосклонно примут такую планировку, и сразу предложили альтернативный вариант с постом управления в салоне по правому борту. Камбуз при этом теряет треть рабочей поверхности и часть шкафчиков, однако его по-прежнему более чем достаточно для приготовления не только горячих бутербродов или омлета. Обеденная зона в салоне с диваном на четверых и раскладным столом находится ровно напротив, и это удобно хотя бы в отношении сервировки стола.

Планировка нижней палубы C34 сюрпризов вроде «смежных» кают нам не преподнесла: носовая каюта с двуспальной кроватью и двухместная каюта по правому борту разделены переборками и дверями, а на левом борту оборудован полноценный санузел с душевой



Планировка просторного для этого класса лодок флайбриджа на редкость удачна для общения рулевого и пассажиров

За счет широкого корпуса широким удалось сделать и трап, поэтому капитан может быстро и безопасно спускаться вниз во время швартовки

В отношении дизайна надстройки верфь шагнула далеко вперед, и S34 придется по душе европейцам гораздо больше, чем модели предыдущей линейки





КОКПИТ

Хотя планировка кокпита не отличается оригинальными решениями, объем свободного пространства, число посадочных мест и рундуков делает его весьма функциональным

кабиной. Во всех помещениях — иллюминаторы и световые люки, поэтому нет никаких проблем с хорошим естественным освещением. Как, впрочем, и с высотой потолков (минимум 1,96 м), что всегда было сильной стороной американских лодок. Если стоит задача оставить на ночь на борту шесть человек, то путем трансформации столика и дивана в салоне появляется дополнительная кровать еще для двоих пассажиров.

В качестве силовой установки верфь предлагает на выбор два бензиновых двигателя MerCruiser объемом 5,7 л (300 л.с.) или дизели Volvo Penta D4 такой же мощности. В роли приводов на Carver C34 используются только гребные валы, сопряженные с двигателями через угловую передачу. Ходовые испытания на верфи показали, что C34 способна развивать максимальную скорость до 26 узлов, тогда как крейсерский режим — 20–22 узла. При полном водоизмещении около 9 тонн это вполне ожидаемый результат.

Во время тестов интересно будет посмотреть, насколько легко Carver C34 выходит на глиссирование и не требуются ли лодке дополнительные лошадиные силы. Добавлю, что по желанию покупателя лодку можно оснастить системой Xenta Smart-Stick, которая позволяет сопрягать двигатели (Volvo Penta) и подруливающие устройства (тоже опция), чтобы управлять судном при швартовке с помощью джойстика. Манипуляторы Xenta пока не слишком известны,

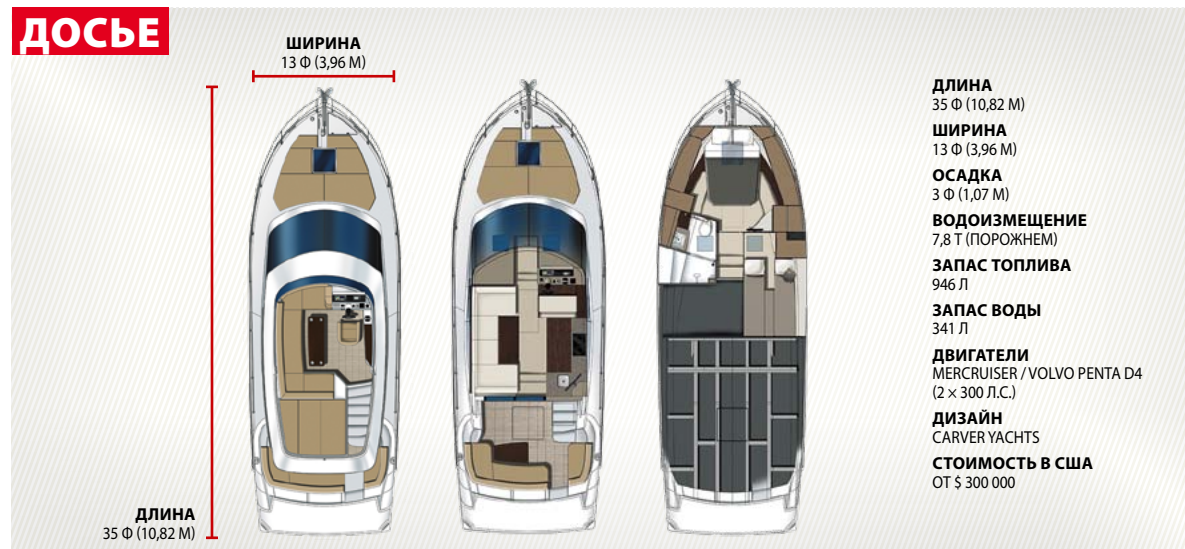
Люди ждут функциональную и недорогую моторную яхту

однако их уже приняли на вооружение такие гиганты, как Brunswick и Azimut-Benetti.

Остается неясным, почему среди вариантов моторной установки нет бензиновых Volvo Penta и дизельных MerCruiser. После прекращения партнерства MerCruiser и Cummins место дизельных двигателей QSB еще предстоит занять агрегатам MerCruiser на основе VW, что потребует определенного времени. А бензиновые Volvo Penta по желанию заказчика, полагаю, на верфи могут поставить. Вопрос в том, какую лодку предпочтут европейские покупатели: с дизелями или бензиновыми двигателями. Если скорости будут равными, уверен, что с дизельными моторами и той марки, где лучше развит сервис.

Вот как прокомментировал яркую презентацию Carver C34 вице-президент компании Эрик Нельсон: «Мы понимаем, что любители яхтинга по всему миру ждут надежную, функциональную и недорогую яхту». С его словами трудно не согласиться, а учитывая подход верфи к производству, ориентацию на современный дизайн и создание доступной для более широкой публики линейки яхт, можно рассчитывать, что Carver C34 ждет успех по обе стороны Атлантики. MBV

ДОСЬЕ



В ГОСТИ К СОСЕДЯМ

Свободная неделя — много это или мало? В принципе, обычный срок для чартера где-нибудь в теплых морях. А у нас? Скажем, на Балтике? Для яхтсмена из Петербурга этого достаточно, чтобы сходить в Финляндию и провести несколько дней в восточной части Финского залива. Поверьте, там хватает достойных внимания объектов. Городки на побережье, многочисленные острова и выющиеся между ними фарватеры сулят немало открытий.

Текст **Андрей Витте** Фото **Андрей Витте** и **фотобанк г. Котка**





Итак, мы выходим из Санкт-Петербурга или Выборга. Эти города определяют начало путешествия — там находятся пункты досмотра малых судов, уходящих за границу. До Финляндии от Выборга всего ничего — каких-то 40 миль, а на переход из Петербурга нужно положить около суток. Но это и неплохо: после достаточно длительного перехода с ночной вахтой короткие маршруты от острова к острову, к городку или приглянувшемуся поселку будут долгожданным и приятным отдыхом.

С востока в Финляндию можно войти через КПП на островах Хаапасаари и Сантио. Эти ближайшие к России точки хорошо известны питерским яхтсменам. Каждый год именно через них большинство российских яхт попадают в волшебный мир финских шхер. Так что же здесь интересного?

Любой из многочисленных здешних островов — это целый мир. Пусть небольшой, но для человека, готового к открытиям, каждый из них может быть любопытен. Гранит, плеск волн, крики птиц и шум сосен... Непритязательная и неяркая красота севера надолго остается в открытых ей сердцах.

Разбившийся о скалы корабль, случившаяся неподалеку морская баталия, уникальные сооружения или природные достопримечательности — для этих клочков суши любое, даже совсем малое событие, является ярчайшей страницей его истории.

Вот, скажем, островки Суур-Писи, что лежат у самой границы. Они известны тем, что сюда наведывались шведские короли — то ли отдохнуть, то ли с инспекцией к беспокойной восточной границе... Старые укрепления, артиллерийские позиции — это следы войн XX века. Острова и теперь лежат в приграничной зоне, но совершенно свободны для посещения.

Острова Таммио и Улко-

Таммио дают возможность узнать о жизни здешних рыбаков. На Таммио до сих пор находится рыбацкий поселок, и по его заросшим сиренью улочкам приятно бродить летним вечером. Здесь есть даже маленький музей, хотя предмет особенной жизни тут и без того хватает. Развешенные на просушку сети, бухты тросов и связки кухтелей, веши с потрепанными непогодой флажками и старые деревянные лодки — все это следы многих поколений живущих здесь рыбаков.

Улко-Таммио особенно выделяется в местном островном мире. Суровые прибрежные скалы контрастируют здесь с пышными рощами, покрывающими остров. Памятью прошедших войн стоят грозные пушки — теперь уже музейные экспонаты. Сырая пещера в скале служила отличным укрытием для солдат, а теперь это просто еще одна достопримечательность.

Неделя на яхте в этих водах обернется прекрасным отдыхом

На острове Куорсало стоят дремучие, заросшие мхом древние леса. Остров хорошо прикрывает от жестоких юго-западных ветров и давно славен своим рейдом — надежным якорным местом для ищущих укрытие судов.

Маленький архипелаг Маясаари-Нуокот дарит столько разнообразных впечатлений, что притягивает к себе туристов со всей Финляндии. Здесь отличная рыбалка и масса возможностей для пешего туризма и даже скалолазания.

Куда бы ты ни пошел, везде видишь море. Что может быть лучше для человека, всю долгую зиму грезящего о нем? Сюда, на острова, приезжает много людей, чтобы наблюдать за жизнью птиц. Часто встречаются специальные наблюдательные вышки, с высоты которых вооруженные биноклями и даже телескопами любители-орнитологи часами следят за пернатыми. Большинство здешних островов входит в Национальный парк, задачей которого является сохранение этого уникального уголка природы. Тут можно находиться,

Гранитный берег
о. Улко-Таммио





ПОЛЕЗНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Заход иностранного судна в территориальные воды Финляндии может оформить любое должностное лицо — сотрудник таможенной или пограничной службы, полицейский и даже земский доктор или лесник; процедура занимает 15 минут. В Финляндии право на морепользование законодательно закреплено за каждым гражданином или гостем страны. Для этого необходимо соблюдать всего два условия: лодка должна быть исправна, а человек быть в состоянии ею управлять. На случай экстренной ситуации в Финляндии действует служба круглосуточного реагирования: время прибытия помощи — не более 15 минут с момента получения вызова, в любую точку, в том числе и на воде. Вызов на 16-м канале или по мобильному телефону на номер 112.

Любой из здешних островов — это мир волшебной природы

но стоит помнить, что природа требует к себе уважительного отношения.

Островные экскурсии можно перемежать экскурсиями на материковый берег. Кроме различных небольших поселений вроде любимой русскими яхтсменами рыбацкой гавани Кламильы или приграничного поселка Виролахти, есть и два портовых города — Хамина и Котка. Они соседи, между ними всего-то миль десять. Но стоит посетить каждый из них.

Хамина — небольшой городок на берегу моря. После Северной войны

маленькое поселение превратилось в город Фредриксхамн — «гавань Фредрика». Теперь это Хамина — морской порт с большим нефтяным терминалом, характерные строения которого служат хорошим ориентиром при подходе с моря.

Людей, путешествующих по воде, в Хамине ждут уютные гавани и удобные причалы. Гостевая пристань Тервасаари расположена всего в километре от центра города. Однако не спешите туда: место, где вы ошвартовались, — одно из самых любимых у горожан. Маленькие кафе и рестораны стоят на берегу, и, сидя за столиком, приятно наблюдать за бурлящей на причалах жизнью.

Много времени на экскурсию по Хамине не потребуется. Но прогулка будет интересной: старинная крепость, повседневная жизнь расквартированных здесь военных, более полусотни музеев и различных исторических объектов... Большие магазины позволяют пополнить судовые запасы и подарят приятные моменты любителям шопинга. Ну а после — короткий переход до Котки, которая находится совсем рядом.

Достопримечательность Хамины — деревянный бык высотой с трехэтажный дом



Котка — крупный морской порт Финляндии. Часто бывая здесь, замечаешь, как из года в год растет длина причальных стенок, площадь грузовых терминалов, появляются новые. Кстати, совсем недавно начал работать объединенный порт HaminaKotka Satama. Среди 250 портов Балтийского моря по грузообороту он поднялся на 15-е место, а как контейнерный порт занимает 3-е место. Котка живет и дышит морем, и это видно даже по количеству приходящих сюда яхт и катеров. Местные марины заполнены, но в них всегда находится место для гостей.

Основанный в 1879 году на месте крепости Роченсальм город неизменно и прочно связан с российской историей. Русский царь Александр III считал Котку замечательным местом и любил отдыхать здесь с семьей. Дом, построенный для него, до сих пор стоит на берегу реки, у бурлящих порогах Лангинкоски. Старинная православная церковь Св. Николая украшает город.

Кламиля. Указатели направлений и расстояний





На первом развороте:
Остатки укреплений форта
«Слава» на о. Кукоури.

На странице слева:
Летом в Финляндии марины
заполнены яхтами, но для
гостей всегда найдется место.

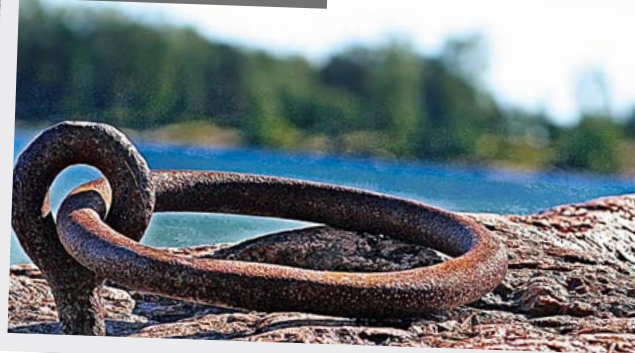
Котка. Старинный
адмиралтейский якорь
в морском парке «Катарина».

Причалные места нередко
оборудованы мостками
на поплавах.

Яхты с флагами расцветивания
во время морского фестиваля.



Швартовый рым, в прошлые
века закрепленный в скале



С Коткой связана и история развития техники. Впервые в мире практическое применение радиотелеграфа А. С. Попова было осуществлено при спасении наскочившего на подводные камни у южного берега острова Гогланд броненосца «Генерал-адмирал Апраксин». Одну радиостанцию оборудовали вблизи Котки, другую ледокол «Ермак» доставил на Гогланд, к месту аварии броненосца (расстояние 47 км).

Центр Котки расположен на зеленеющем многочисленными парками острове Коткансаари, связанном с материком двумя автомагистралями. Сказочный парк Сапокка, который называют водным парком, подарит массу ярких впечатлений, причем как днем, так и ночью, благодаря своему искусно поставленному освещению. Конечно, его стоит посетить именно летом. А вот разнообразными скульптурами, стоящими на липовой аллее Лехмусбулеварди, можно любоваться круглый год. Аквариум «Маретариум» является еще одной популярной достопримечательностью Котки. В нем можно познакомиться с обитателями глубин Балтийского моря.

*Яхтсменов здесь ждут
уютные гавани
и удобные причалы*

В городе есть замечательный Морской центр «Велламо», где находятся два интересных музея: Морской музей Финляндии и музей Кюменлааксо. Морской центр расположен в старом городском порту Кантасатама и представляет собой впечатляющее здание, похожее на морскую волну. В музеях постоянно проводятся интересные выставки, многочисленные интерактивные экспонаты вызывают неподдельный интерес у людей самого разного возраста.

Особенно любопытно посетить Центр деревянных лодок Финляндии, расположенный недалеко от «Велламо». Здесь, в современных помещениях здания лодочной верфи, реставрируют деревянные лодки и яхты, а также строят из дерева новые суда. Через огромные окна можно наблюдать за всеми этапами постройки, смотреть, как работают шлюпочные мастера. В этом замечательном месте не только используют прежние технологии строительства деревянных лодок, но и развивают их, сохраняя культуру работы с деревом — самым старым и верным материалам для постройки судов.

Кстати, у причалов находящейся здесь же, в яхтенной гавани New Port Kotka, компании Kotka Yacht Store можно поставить свою лодку летом, а зимой

хранить ее в теплом ангаре. Ну и особая удача — попасть в Котку во время морского фестиваля. Правда, в гаванях становится тесно, но временные трудности с лихвой компенсируют те впечатления, которые получаешь от увиденного у причалов в эти дни.

Если есть время и прогноз позволяет, то из Котки можно пойти дальше на запад, где еще много интересных мест, островов и городов. Возвращаться рекомендую морем, ведь на современной яхте 100-мильный морской переход не в тягость. А можно снова не торопясь идти к границе вдоль берегов — фарватеры выются среди островов, даря разнообразие нового маршрута.

Так что неделя, проведенная на яхте в восточной части Финляндии, может быть наполнена приятными впечатлениями и станет отличным отдыхом для человека, истосковавшегося по морю. Не все же ездить в Турцию, правда? **МВУ**



БОЕВАЯ ЕДИНИЦА

Шутливое выражение «адмирал швейцарского флота», означающее никчемного моряка, нынче устарело. Про военные и торговые суда не скажу, а яхт на Женевском озере сегодня немало, и среди них встречаются вполне боевые единицы.

Текст **Алексей Максимов** Фото **Monterey Boats** и **ООО «Акватехника»**





Вдоль швейцарского побережья Женевского озера немало марин — почти как на Лазурном Берегу. Только их размеры, как и размеры стоящих там судов, пропорциональны масштабам акватории: лодок не столь много, и крупными их не назовешь. С виду большинство из них — почтенного возраста (как, наверное, и владельцы): бренды известные, а моделей таких даже не припомню. Каково же было мое удивление, когда летним утром у причалов одной из марин Лозанны я увидел довольно молодого человека, убравшего затейливо раскрашенный чайками стояночный тент с кокпита совсем нового катера! Разговорились. Я немного знаю по-французски, Николя Бушар (имя моего собеседника, врача по профессии) — немного по-английски, и вот так, перескакивая с языка на язык, мы толковали про его Monterey 295 SY.

АМЕРИКА, АМЕРИКА...

В США полно катерных производств, и среди них компания Monterey занимает заметное положение. Верфь Monterey появилась во Флориде в 1985 году, и с тех пор лодки этого бренда, да и сама компания неоднократно удостоивались престижных наград — национальных и международных. Monterey всегда отличались надежностью и быстроходностью, но главное, наверное, качество, столь высоко ценимое американцами, — это комфорт. Без этого в Новом Свете жить уже не могут. Комфорт проявляется в разных аспектах:

от внушительной комплектации оборудованием «в базе» до повсеместно расставленных держателей для стаканов и баночек с напитками. А наиважнейшие — простор и свобода, внутренняя и в пространстве. Вот с этих позиций я и оценивал лодку Николя Бушара в Лозанне.

БОЛЬШЕ НЕ НАДО

Когда я спросил Николя, почему он выбрал именно Monterey 295 SY (кстати, SY означает Sport Yacht), в ответ, после известных сентенций о надежности, скорости и прочем, прозвучало: «И потом, меньше мне не подходит, а больше не нужно». Действительно, лодка идеально вписывается в концепцию семейного отдыха для четверых: двоих взрослых и пары сорванцов 8 и 10 лет.

Что, собственно, представляет собой эта лодка? Немаленький, но компактный круизер, с относительно широким корпусом и высоким, сверкающим гелькоутом бортом, большим кокпитом, интегрированной купальной платформой, наклоненной в нос радарной аркой, приличной по площади палубой в носу и просторным салоном со спальными местами под палубой.

СНАРУЖИ...

В кокпите полно места для отдыха: немного приподнятый шезлонг на левом борту, угловой диван в корме на правом; его спинка вдоль транца перекидывается, что позволяет устроить в корме небольшой (1,0 × 1,7 м) солярий. Компактный бар напротив (небольшая мойка, холодильник, кулер

Вверху:

Носовая часть каюты-салона со столиком — вариант «Прошу к столу!»

На странице справа:

Полноценный камбузный модуль. Обратите внимание, как удачно вписаны в интерьер ТВ-экран (справа) и главный распределительный щит (слева).

Те же диваны в носовой части каюты — вариант «Спокойной ночи!»

Небольшая, но удобная, оборудованная всем необходимым туалетная комната.



ВЕТБАР

Он накрывается легкой крышкой, а небольшая по площади рабочая поверхность справа заметно добавляет удобства при сервировке. На всякий случай ветбар снабжен надежным поручнем

для банок и бутылок) — еще один стандартный элемент интерьера.

В корме — покрытая тиком платформа для купания со складным трапом под крышкой, душ, отсек с разъемом подключения берегового питания и соответствующим кабелем. Еще один рундук устроен под лежанкой, которая поднимается на газовых амортизаторах, а под всей этой конструкцией находится моторный отсек, открывающийся при помощи электропривода.

Рулевая консоль привлекает удобным расположением приборов с картплоттером в центре, стильным штурвалом и двухместным сиденьем у руля. Оно снабжено подлокотниками и bolsterом: удобно, если хочешь рулить стоя или сидя на валике, правда, тогда и соседу (соседке) придется стоять.

Еще лежанка есть в носу, но это уже исключительно место для загорания. Когда сдвижная дверь рядом с рулевой консолью закрыта, поднимаешься по отформованным в ней ступеням, проходишь через открывающийся фрагмент в ветровом стекле — и ты на мобильном пляже. Не огромном, но и не тесном — как раз на двоих.

Monterey 295 SY — лодка, спортивная по названию, внешнему виду и поведению

...И ВНУТРИ

Открытая планировка каюты-салона традиционна для таких американских спортивных круизеров, и отказ от переборок совершенно оправдан: относительно небольшое помещение выглядит внушительным и воздушным, а сам жизнеутверждающий воздух поступает сюда через открывающиеся бортовые иллюминаторы и верхний люк.

Интерьер включает носовой салон — динетта со столом, кухонный блок, второе спальное место на миделе и выгороженный галюн. Динетта привычно трансформируется в спальное место на двоих: столик убирается в специальный отсек, где, никому не мешая, дожидается очередной трапезы, и проем накрывается мягкими подушками-вставками. Так что здесь можно просто сидеть за столом и общаться или расположиться на ночлег. Камбуз по левому борту оснащен керамической плитой, СВЧ-печью, мойкой и холодильником — полезные вещи для продолжительной прогулки или даже путешествия. Он располагает достаточным местом для хранения посуды и припасов, а высота помещения почти 1,90 м позволяет колдовать у плиты, не склоняя головы и не сутулясь.

Галюн за дверью напротив камбуза — единственная выгородка в помещении. Здесь тоже все правильно, и необходимость вытягивать гибкий душ из смесителя я считаю пустяковым ограничением в комфорте.

Еще одно спальное место на миделе — низкая лежанка в «алькове» за портьерой (1,90 × 1,60 м).



Тиковое покрытие платформы, приятное босым ступням в жару, добавляет лодке шарма



Складывающиеся швартовные утки в море избавляют от ненужных случайностей

«Меньше мне не подходит, а больше не нужно»

При высоте подволока 0,70 м эту каютку не стоит списывать со счетов и делать из нее кладовку (хотя и это возможно). Двое детей Николая с удовольствием там не только спят, но и устраивают свой «штаб». А для хранения мелочей есть рундуки в основании дивана и полки вдоль бортов за его спинками.

Я поинтересовался у Николая, зачем ночевать в лодке на Женевском озере, когда из одного конца в другой пролетаешь примерно час (длина озера 73 км — практически как Нева). Оказывается, здесь своя романтика. Бушар любит спать в мерно покачивающейся лодке и просыпаться рано-рано, чтобы прокатиться по пустынному озеру на водных лыжах (за штурвалом жена). Лыжи — хорошая утренняя разминка, только я не спросил, как он крепит буксировочный фал. Или сразу начать ловить першей. Эти озерные окушки — местный деликатес. Их жарят и подают в самых изысканных ресторанах с соусом на белом вине и картофелем, и, надо сказать, по вкусу они превосходны.

МОЖЕТ ВСЕ!

Конечно, этот катер создавали вовсе не для спокойного Женевского озера. При обилии в США

внутренних вод большая часть судов прогулочного флота эксплуатируется в океанах. Агрессивность соленой воды, океанская волна, вызывающая дополнительное сопротивление движению и нагрузку на корпус, прочие важные аспекты учтены в проекте Monterey 295 SY. В итоге получился отличный вместительный корпус из стеклопластика, с высоким запасом прочности и килеватостью на транце 17°.

Monterey 295 SY — лодка, спортивная по названию, внешнему виду и поведению на воде, хотя это в большой степени зависит от водителя и его стиля управления. Она не предназначена для рекордов, но с бензиновым двигателем Volvo Penta V8-320 (5.7GXiE) мощностью 320 л.с. и колонкой DPH выдает 65 км/ч, как показал мой карманный GPS, с которым я редко расстаюсь. Я не собирался проводить тест полного формата, но зафиксировал выход на глиссирование после 3200 об/мин (30–32 км/ч) и расход топлива на крейсерской скорости около 58 км/ч (4200 об/мин) — 52 л/ч. Он дает примерно 350 км запаса хода (с резервом 10%). Этого хватит, чтобы 5 раз проехать вдоль Женевского озера из конца в конец или 12 раз смотаться на тот берег, во Францию, и обратно (всего 13–14 км). По гладкой воде лодка разгоняется энергично — до скорости 50 км/ч (4000 об/мин) за 14 с, на реданах движется ровно,



КОКПИТ

Небольшой съемный столик в кокпите делает это место особенно приятным и на ходу, и на стоянке, когда не хочется уходить с палубы в каюту-салон

Легкая арка не только несет огни и антенны, но и служит основанием при установке тентов



Вверху: Отформованные в сдвижной двери в каюту-салон ступени делают подъем на палубу носа совершенно необременительным. Еще одна приятная деталь — покрытие палубы синтетическим ковром.

Справа: Два из трех вариантов положения спинки кормового дивана и сиденье у рулевой консоли с поднятым и опущенным валиком-больстером.

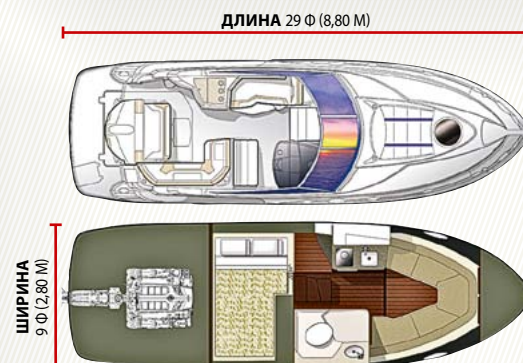
устойчиво и изящно, солидная скула добавляет остойчивости в крутых поворотах. Имеющаяся килеватость корпуса позволяет ей ходить и по волнам, хотя какая волна на Женевском озере!?! Транцевые плиты и регулировка откидки колонки для оптимизации дифферента — обычные и безотказные инструменты.

Уже потом я посмотрел спецификацию на лодку: верфь предлагает еще чуть ли не десяток двигателей: Volvo Penta и MerCruiser, бензиновых и дизельных, с обычным и «океанским» исполнением колонок, мощностью до 430 л.с., с которой скорость должна превысить 70 км/ч.

Про Monterey 295 SY американцы нескромно говорят: «Это больше чем лодка — это образ жизни». Про образ жизни не знаю, но когда знакомишься с этой лодкой — быстрой, комфортной, безопасной — ближе, удивляет, как много в ней всего предусмотрено. Базового оборудования Monterey 295 SY достаточно для путешествий, тем не менее есть список опций: якорная лебедка, навигационная и бытовая электроника, холодильник в кокпите и вакуумный туалет — лишь несколько позиций, которыми лодку можно дооборудовать в соответствии с личными предпочтениями. Да еще цветовая схема...

А вот фотографий я не сделал — случайная получилась встреча, но очень приятная. MBV

ДОСЬЕ



ДЛИНА	29 Ф (8,80 М)
ШИРИНА	9 Ф (2,80 М)
ОСАДКА	3 Ф (1,07 М)
ВЫСОТА НАД ВАТЕРЛИНИЕЙ	2,72 М
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ (ПОРОЖНЕМ)	3,72 Т
ЗАПАС ТОПЛИВА	341 Л
ЗАПАС ВОДЫ	114 Л
МОЩНОСТЬ	260-430 Л.С.
ЧИСЛО СПАЛЬНЫХ МЕСТ	2+2

ОТДОХНЕМ!

Тестируем Shuper Explorer — оригинальный российский катер для «коллективного» отдыха на воде. Катамараны обычно вместительнее однокорпусных судов, но это лишь одно из их преимуществ.

Текст **Ольга Селезнева** Фото **Shuper Boats**





Впервые мы увидели 8-метровый катер-катамаран Shuper Explorer на суше — в павильоне мартовской выставки Moscow Boat Show. Среди других экспонатов он выглядел непривычно и даже неожиданно, поэтому, когда с открытием яхтенного сезона появилась возможность опробовать его на воде, мы не могли не воспользоваться этим.

СТОИМ

Что это за судно такое в отношении сценария эксплуатации? Однозначно — прогулочная лодка, причем для большой компании: катер рассчитан на 11 человек, и все будут обеспечены посадочными местами. В принципе, можно принять и больше гостей, если на корме вместо ветбара поставить еще один диван (именно в таком виде Shuper Explorer и был представлен в проекте). Вот только зачем? Ведь в этом случае лодка становится подобием водного такси или экскурсионного «трамвая» (хотя и такие суда наверняка кому-нибудь нужны). Так что когда дело дошло до реализации замысла, в Shuper Boats все-таки предпочли комфорт вместимости, установив в корме мини-камбуз с мойкой, трехконфорочной плитой и держателями для стаканов. Плиту может с успехом заменить гриль — в формате летней прогулки шашлык выглядит предпочтительнее. Тратить место на стационарный холодильник не стали — гораздо удобнее брать с собой переносной, а уж проблемы, куда его поставить, не будет: кокпит просторный, плюс под всеми диванами и сиденьями имеются огромные рундуки. В носовой и кормовой части кокпита предусмотрены розетки на 12 В — для того же холодильника, зарядки телефонов и пр. Два раскладных столика, держатели для бутылок в бортовых нишах, отличная аудиосистема Alpine (можно еще добавить мультимедийный монитор) — вот, пожалуй, и все, что нужно для вечеринки или дружеских посиделок с закуской на воде днем.

Для рыбалки катер тоже выглядит привлекательно, хотя на этот случай у Shuper Boats есть более специализированная модель Hunter, очень близких

**8-метровый катер вмещает
11 человек, и все обеспечены
посадочными местами**



размеров и похожей компоновки, но с держателями для удочек и ружей, аркой для установки манков и прочими полезными штуками для рыбаков и охотников. Ну и, конечно, Shuper Explorer отлично подходит для купания: кормовая платформа оборудована трапом для схода в воду. Носовую палубу тоже можно дополнительно оборудовать трапом: нос у лодки отличается специфическим глубоким вырезом фальшборта, что, помимо хорошего обзора для рулевого, дает возможность купаться и с другой оконечности. В носу и на корме установлены одинарные кресла, где очень приятно сидеть, когда лодка на ходу. Впрочем, вместо кормового сиденья можно оборудовать компактный санузел (его отсутствие на тестовой лодке несколько озадачивало, но оказалось, что такая опция есть). Для защиты от дождя и солнца также можно выбирать между двумя опциями: мягкий складной тент на дугах из нержавеющей стали или жесткая крыша с открывающимся люком в центре. Оба варианта комплектуются полным набором ходовых чехлов, позволяющих быстро «застегнуть лодку на все пуговицы» в случае ухудшения погоды.

При обманчивой простоте конструкции над безопасностью катера поработали серьезно и на всех

уровнях. Например, здесь предусмотрены три аккумулятора: для каждого из двигателей и — отдельно — сервисный для всех энергопотребляющих устройств на борту. Поэтому вы не застрянете где-нибудь в камыше из-за невозможности запустить двигатели. Поплавки из высокопрочного композитного стеклопластика практически невозможно пробить, но даже если вам это удалось — ничего не произойдет, катер не получит даже крена: они разделены на отсеки и заполнены пенополиуретаном. Статическая остойчивость конструкции такова, что перевернуть катамаран на поплавах весьма и весьма затруднительно. Во всяком случае, для этого надо быть особым «специалистом» или уж очень большим «везунчиком». Поручни установлены по всему периметру кокпита, а возле поста управления еще и обтянуты мягкой кожей.

ИДЕМ

Вообще-то, в правилах МВУ проводить тесты по строго определенной схеме: помимо общих впечатлений и осмысления устройства катера, обязательное измерение скорости, оборотов, разгонной динамики, расхода топлива, уровня шума... И мы стараемся этой схеме следовать — за исключением отдельных случаев, когда, к примеру, на борту отсутствуют нужные штатные приборы, если лодка уж очень неторопливая, каковыми частенько бывают стальные яхты с круизной скоростью не более 10 узлов, или в случае модели с подвесными двигателями.

Вверху:

В просторном кокпите — диваны по бортам и два складных стола. На корме устанавливается мини-камбуз или дополнительный диван.

Слева: 8-метровый Shuper Explorer можно легко перевозить на трейлере куда угодно. Специальные разрешения не требуются.

На странице справа, сверху вниз:

На приборной панели уже в базовой комплектации есть все, что нужно: спидометр, а также по паре тахометров со встроенными датчиками моточасов, вольтметров, датчиков топлива и указателей угла откидки подвесника.

В палубе предусмотрено множество рундуков.

Мини-камбуз включает мойку и плиту, которую можно заменить на гриль.



EXPLORER

длина

26 ф (8,0 м)

ширина

8 ф (2,5 м)

осадка (киль)

1 ф (0,4 м)

водоизмещение

порожнем

1,2 т

запас топлива

280 л

запас воды

20 л

мощность ПМ

2 × 60 – 2 × 200 л.с.

высота транца

508 мм

стоимость в России

от 1 750 000 руб.



СИДЕНЬЯ

На носу и корме катамарана предусмотрены удобные одинарные кресла. Под ними — вместительные сухие рундуки. При желании на месте кормового сиденья можно предусмотреть компактный санузел

Ситуация с Shuper Explorer особенная. Во время теста мы без усилий пустили не сильно нагруженный Explorer (3 человека, 40% топлива) в галоп по совершенно зеркальной воде, только вот оборотов подвесные моторы нам недодали. Такое иногда происходит: некоторые лодки надо еще «учить плавать», подбирая к двигателям винты, дорабатывая обводы, корректируя нагрузку или еще что-то.

С парой находившихся в режиме обкатки подвесных Mercury Verado мощностью по 150 л.с. мы разогнали лодку до 30 узлов, а тахометр показывал... всего 2000 об/мин вместо паспортных 5600–6200 об/мин. Снизил обороты до 1500 об/мин, скорость упала до 20 узлов, и ход стал еще комфортнее. Обороты — дело житейское: после теста винты с шагом 17” планировали заменить на 15”, и тогда многое станет понятнее, включая запас хода: он должен быть никак не менее 100–150 км. Потом, стоявшие моторы по мощности выглядели избыточными... Так что по изложенным выше обстоятельствам приводить здесь тестовую таблицу смысла не вижу. Но самое главное — Explorer способен быстро идти даже под одним мотором: без зарыскивания, не требуя постоянной корректировки курса (разве что чуть-чуть на максимальной скорости). Весьма полезное качество, когда нужно экономить топливо или один из моторов по какой-то причине вышел из строя.

Еще один вопрос — ходовой дифферент. По результатам предварительных испытаний первого корпуса Explorer (катер спустили на воду буквально

Даже если один мотор вышел из строя, катер пойдет под вторым без зарыскивания

накануне нашего тест-драйва) специалисты Shuper Boats решили внести в модель некоторые изменения. В частности, увеличить объем кормовой части поплавков-понтон. Сейчас поперечный редан, сделанный для улучшения ходовых качеств лодки, «съедает» часть объема поплавка, что приводит к небольшому дифференту на корму. Об этом нам сообщили еще до начала теста, но я, если честно, этим бы не заморачивалась: неспециалист лишнего градуса вообще не заметит, а опытный судоводитель чуть подожмет «ноги» подвесников, и полетит лодка абсолютно ровно. Общей для многих моторных судов проблемы ухудшения обзора в силу задрванного при разгоне носа у Shuper Explorer вообще не существует. Как уже говорилось, от этого спасает глубокий вырез фальшборта в носовой части. Впрочем, мы не вправе запрещать перфекционизм, и, будем надеяться, катер от планируемых изменений станет только лучше.

Что еще добавить? Разве что такой немаловажный нюанс: катамаран Shuper Explorer легко перевезти на трейлере за автомобилем — просто надо заказать его вместе с катером. В общем, простая, удобная, безопасная и, что немаловажно, недорогая лодка, чтобы отлично провести выходной день на ближайшей реке или озере. Что еще нужно, когда во дворе уже давно гуляет лето? **MBY**



ПОДХОДЯЩИЕ ВАРИАНТЫ

На выставке в Дюссельдорфе в павильоне с парусными лодками Varianta 44 стояла особняком, словно стесняясь всю разрекламированных и нарядных «родственников» из семейства Hanse Yachts. Но посетители не обходили «скромницу» вниманием, и на это были свои причины.

Текст Андрей Петров Фото Varianta



Яхты Varianta, линейка которых включает всего две модели длиной 44 и 18 футов, выпускают на верфях, входящих в известный германский концерн Hanse Yachts AG. У себя на родине и в других странах Европы эти парусные яхты уже обрели устойчивую репутацию.

VARIANTA 44

В Дюссельдорфе, занятый делами, я пробегал мимо этой яхты, наверное, с десяток раз. Ее белый корпус без отчерченной ватерлинии казался огромным. Но в один из дней, уже неспешно прогуливаясь по залам выставки, я подошел к ней и, озадаченный, замер: цена 99 000 евро даже с немецкими комментариями впечатляла довольно сильно.

Просторный кокпит с одним огромным штурвалом, шесть лебедок, проводка шкотов не оставляли никаких сомнений относительно назначения этой яхты: гонки прежде всего!

Спускаюсь вниз и застываю: интерьер напоминает спортивные океанские яхты, где экипаж между вахтами спит в гамаках. Минимализм, возведенный в квадрат или куб, доведенный до предела... Дверь — только в галюне, никаких шкафчиков — всюду брезентовые полки, где, скорее всего, будут лежать запасные паруса. Белый простой интерьер делает

Яхты Varianta позволяют новичкам быстро приобщиться к парусу



пространство чистым и буквально, и в отношении задачи — всё подчинено гонкам, всё лишнее — за борт! То, что обычно называют мебелью, заставило меня улыбнуться — уж больно обстройка напоминала польские гарнитуры конца 1970-х годов... И при этом я насчитал 10 спальных мест, четыре из которых устроены в носовом отсеке (точно не в каюте — кают я повидал немало!). Такая вот стилизация во имя решения сверхзадачи — убрать из 44-футовой яхты все, что не относится напрямую к парусному спорту.

Varianta 44 позаимствовала свой корпус у знаменитой Hanse 430, одной из самых быстрых лодок в круизном флоте. Она легче и быстрее своей более нарядной родственницы Hanse 445 (и дешевле на 50 000 евро). У нее более мощное парусное вооружение, и ей нужен экипаж: лодку строили вовсе не для размеренных семейных плаваний.

Конечно, рядом с любой из выставленных в огромном павильоне круизных яхт она выглядит простушкой и вызывает недоумение — а где обещанная роскошь и воплощенная мечта?

*Простым интерьером
Varianta 44 напоминает
спортивные океанские яхты*

Нет, эта лодка для другого — для крейсерских гонок, но за весьма умеренные деньги.

Интересно, что Varianta 44 в Дюссельдорфе представлял не производитель, а чартерная компания. Имея в своем распоряжении семь яхт, они каждые выходные устраивают регаты. Также эти лодки успешно гоняются и в смешанных флотах.

Естественно, я принялся размышлять на тему потенциала этих яхт в России. У нас немало яхтсменов, для которых гонки — это всё, и минимализм Varianta 44 может оказаться очень кстати, не в последнюю очередь и по ценовому критерию.

VARIANTA 18

А недавно тема яхт Varianta неожиданно зазвучала на новый лад. Сразу несколько человек приобрели модель Varianta 18. Кто эти люди? Они увлеклись парусом недавно, один владеет домом на морском побережье, у другого дом на большом озере. Оба несколько раз выходили на модной сегодня SB20, но открытая и очень спортивная лодка оказалась для них не слишком подходящим вариантом.

И тут, как рояль из кустов, на сцену выкатывается Varianta 18 — 700-килограммовая клеевая трейлерная яхта, с маленькой каюткой, где в походных условиях может заночевать семья из трех человек. Паруса — грот и стаксель

На первом развороте:
Экипаж открывает Varianta 44 в гонке.

Вверху:
Вряд ли можно предложить более простой интерьер (белая ламинированная морская фанера), но от этого гоночный потенциал яхты не страдает.

На странице справа, сверху:
Varianta 18 (две фотографии).

Внизу:
Носовой отсек не каюта, но там вполне можно переночевать.

Большой стол в салоне позволяет разместиться вокруг всему экипажу.



КОКПИТ

Размеры кокпита и его оборудование как нельзя лучше подходят для любых гонок. Штурвал имеет настолько большой диаметр, что в палубе для него отформован специальный паз

на скрутке, румпель, люк в носу, стопора на крыше рубки, три швартовные утки, оттяжка гика... Вот, пожалуй, и все оборудование. Осадка 1,1 м, но за 800 евро можно заказать укороченный киль, что уменьшит осадку до 0,8 м.

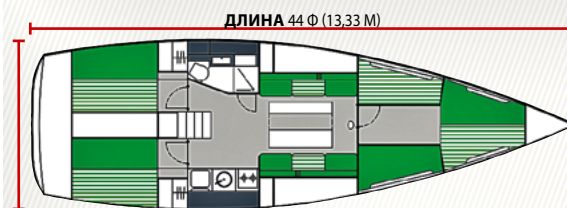
В полном вооружении яхта стоит... всего 9600 евро! Конечно, когда она доберется до озера где-нибудь в средней полосе России, то подорожает до 15 000 евро. Но даже тогда она вызовет удивление у всех «парусных людей» в округе. Столько яхты за такие деньги! Примерно так будут реагировать яхтсмены, рассматривая эту Varianta 18.

Уже потом, полазив по Интернету, я узнал, что эта 18-футовая лодка стала яхтой года в Польше. Кстати, у Varianta 18 есть правила класса, и на этих яхтах в разных акваториях Польши и Германии проводятся регулярные регаты. Владельцы переезжают от озера к озеру, перевоза лодки на легких трейлерах. И некоторые называют ее идеальной яхтой выходного дня.

А еще эта лодка прекрасно подходит для озерного чартера, и в Германии, к примеру, есть несколько мест, где можно взять Varianta 18 на выходные.

Так что, если кому-то захочется за умеренные деньги приобрести к парусу, есть варианты! Немецкие лодки Varianta могут оказаться удачным приобретением. **МВУ**

ДОСЬЕ



ШИРИНА
13 Ф (4,16 М)

	44	18
ДЛИНА	44 Ф (13,33 М)	19 Ф (5,75 М)
ШИРИНА	13 Ф (4,16 М)	8 Ф (2,40 М)
ОСАДКА (СТАНДАРТ)	7 Ф (2,23 М)	4 Ф (1,15 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ	9800 КГ	710 КГ
БАЛЛАСТ	3200 КГ	230 КГ
ДВИГАТЕЛЬ	VOLVO D2-40	ПМ
ЗАПАС ТОПЛИВА	120 Л	-
ЗАПАС ВОДЫ	280 Л	-
КЛАССИФИКАЦИЯ RCD	«А» (OCEAN)	-
ПАРУСА		
ГРОТ	57 М²	14 М²
ГЕНУЯ 105%	48 М²	7,50 М²
ГЕННАКЕР	140 М²	29 М²
ВЫСОТА МАЧТЫ НАД ВЛ	21,70 М	9,15 М
ДИЗАЙН	JUDEL/VROLUJK	-

ЖЕРТВЫ КУБКА «АМЕРИКИ»

Трагические события в Сан-Франциско, неготовность команд к гонкам и невыполнение заявленных планов ставит 34-й розыгрыш America's Cup под угрозу срыва. Гигантский 72-футовый катамаран с гротом-крылом больше не выглядит суперсовременным изобретением, способным оживить Кубок, а наоборот, имеет все шансы утопить его.

Текст **Евгения Бакунова**
Фото **Сандер ван дер Борч, Гуилен Гренье, Жиль Мартин-Раже**



К моменту, когда этот номер выйдет из печати, 34-й розыгрыш самого старого в мире спортивного трофея должен вступить в решающую стадию. Битва челленджеров — Louis Vuitton Cup — стартует по плану в первых числах июля. Однако это

только план. Чем ближе «день икс», тем меньше ясности, что и как будет происходить. Характерно, что ясности нет и у организаторов регаты: за несколько лет подготовки нового Кубка «Америки» под патронажем Oracle Racing и его главного идеолога Расселла Куттса мы привыкли к тому, что планы меняются, сроки сдвигаются, да и вообще мало что из обещанного становится реальностью.

К примеру, вместо 8–10 челленджеров их будет всего три: Artemis Team, New Zealand и Luna Rossa. Или по плану премьерные гонки на AC72 должны были пройти в апреле этого года, а не во время непосредственно Кубка Louis Vuitton. А трагическая смерть Эндрю Симпсона из команды *Artemis*, шокировавшая парусный мир, еще сильнее обнажила главные проблемы America's Cup в его нынешнем формате.

Инцидент с *Artemis* случился 9 мая, в обычную погоду, во время тренировки. Никаких рискованных действий команда не совершала, когда катамаран перевернулся. Как сообщил директор регаты Ян Мюррей, «...ветер 18–20 узлов плюс приливное течение 2–3 узла, волны практически не было — идеальные условия для сейлинга и типичный для Сан-Франциско день». При ударе о воду катамаран частично разрушился, Симпсона обнаружили под одним из обломков, достали, но спасти его не удалось. Этот переворот стал вторым с момента спуска AC72 на воду — Oracle Racing прошла через такое в октябре прошлого года, но тогда все обошлось без жертв.

*Oracle Racing перевернулась
еще осенью 2012 года,
но тогда обошлось
без жертв*

ВИДЕО


goo.gl/550jM



Тем не менее страх перевернуться стал для участников Кубка «Америки» настоящей фобией: AC72 развивают скорости свыше 40 узлов, поэтому любая нештатная ситуация потенциально опасна. Падение с высоты и риск оказаться под перевернувшимся катамараном реальны, именно поэтому спортсмены одеты в армированную одежду и каски, у каждого есть нож и баллон с кислородом. Каждую неделю команды проводят тренировки по выживанию на воде и под водой. Но даже эти меры оказались, как видим, недостаточны.

После случившегося начались два расследования. Одно проводит полиция Сан-Франциско, другое — менеджмент America's Cup. Причины фатального переворота до сих пор не обнародованы. Некоторые эксперты считают, что виной могли быть в том числе конструктивные просчеты. Авторитетная комиссия (в нее входили представители организаторов гонки и береговой охраны, которая, кстати, имеет полномочия запретить соревнование)

В нынешнем Кубке «Америки» вместо 8–10 челленджеров — всего трое

изучала вопрос две недели и в итоге опубликовала «Рекомендации» по улучшению стандартов безопасности. Всего в списке 37 пунктов, многие из них требуют изменений в правилах гонок. Одним из основных пунктов в «Рекомендациях» является снижение «ветрового лимита» на 10 узлов (до 23 узлов). Катамараны AC72 даже при слабых ветрах способны развивать высокие скорости, и такая мера вряд ли сильно изменит картину. Также решено убрать с катамаранов телеоператоров и гостей — вполне логично в свете последних событий.

Некоторые из предписаний комиссии вызывают удивление. Например, упоминание индивидуальных аппаратов для дыхания под водой hands free. Трудно представить себе яхтсменов на катамаранах с чем-то вроде мини-аквалангов! Также организаторы гонки предполагают разработать электронную систему учета численности команды (Head Count System). Что имеется в виду, пока неясно. Заметим, изменения вносятся в момент, когда до начала Louis Vuitton Cup остается чуть больше месяца.

Коррективы коснулись и правил гонок. Так, число раунд-робинов в Кубке Louis Vuitton сокращено с 7 до 5 — с тем, чтобы оставалось время для ремонта. Ну а такой пассаж в «Рекомендациях» и вовсе вызывает недоумение:



ЦЕЙТНОТ

Дизайн AC72 разрабатывался и менялся буквально на ходу. В результате за несколько недель до старта Louis Vuitton Cup все без исключения лодки еще находятся на стадии доработки и тестирования.

При этом сами гонки будут происходить крайне неспешно: впервые Louis Vuitton Cup растянется почти на два месяца, и это при наличии всего трех челленджеров!



На странице слева: Участники нынешнего America's Cup уже совсем непохожи на яхтсменов даже недавнего прошлого, одетых в шорты и рубашки-поло. Скорее они выглядят как киборги-космонавты в своих шлемах, армированной одежде, с ножами и кислородными баллонами. Еще лет пять назад это было невозможно представить.

На странице справа, вверху: Тренировка Artemis Racing. Шкотовых, работающих на лебедках, в апреле 2012 года в бухте Сан-Франциско.

Внизу: На борту катамарана AC72 Artemis Racing. Шкотовых, работающих на лебедках, вполне уважительно именуют «гориллами».

«В случае, если яхта перевернулась, она должна быть дисквалифицирована. Победа присуждается второй яхте, с тем чтобы все имеющиеся силы сконцентрировать на спасении перевернувшейся яхты»...

Несколько нелепо теперь выглядит и график гонок в Кубке Louis Vuitton. На регату отведено почти два месяца, а челленджеров всего трое, и это беспрецедентно малое число участников «Кубка претендентов» за всю его историю. На каждый раунд-робин дается по 3–4 дня, в день планируется всего одна гонка, так что мероприятие вряд ли будет динамичным. Как будут выглядеть полуфиналы и финал, когда игроков всего трое, тоже непонятно.

Когда впервые обнародовали планы Oracle Racing в отношении 34-го розыгрыша Кубка «Америки», стало ясно, что дефендер во что бы то ни стало хочет сделать его экономически эффективным. Но этого невозможно добиться без вовлечения телевидения. Для телетрансляций желательны высокие скорости, трюки и острые ощущения — так в America's Cup появились катамараны с гротом-крылом. Главная же идея «классического» America's Cup — близкий матч-рейс — оказалась задвинутой на второй план, тогда как организаторы старательно убеждали публику и большой бизнес





36-летний британец Эндрю «Барт» Симпсон пришел в команду совсем недавно. В команде Artemis техническим директором является его друг детства и соратник Ян Перси, с которым они вместе выиграли олимпийское золото в Пекине (2008 г.) и серебро в Лондоне (2012 г.) в классе «Звездный».

В истории America's Cup это вторая смерть. В 1999 году во время тренировки погиб Мартин Вицнер, член команды Spanish Challenge. Тогда на топе мачты развалился блок и упал яхтсмену на голову.

в том, что быстрые AC45 и новые ТВ-технологии важнее. В результате парусное сообщество, трепетно хранящее традиции, осталось недовольно нововведениями. Ведь для многих America's Cup — уникальное явление, которое не может иметь ничего общего со спортивным мейнстримом.

С другой стороны, команды и дизайнеры оказались в жестком цейтноте: в таких условиях раскрыть потенциал «нового» Кубка «Америки» — задача невыполнимая. Дизайн AC72 разрабатывали и меняли на ходу. Наличие или отсутствие подводных крыльев, например, оставалось под вопросом до последнего момента. Как в соревновании, которое считается парусным Олимпом, могло получиться, что яхты за несколько недель до начала гонок все еще находились в доработке?

Смена курса в Кубке «Америки» оказалась слишком поспешной. Телевидение не принесло желаемого результата: America's Cup не приобрел новых поклонников, а в нынешнем его виде теряет и «старую» аудиторию. Команды не получили достаточного времени и к маю только-только начали осваиваться с большими катамаранами. То, что произошло с Artemis Racing, лишь подчеркнуло факт неготовности команд к гонкам на AC72. Гибель спортсмена (не просто яхтсмена, но олимпийского чемпиона!) придала будущему соревнованию какой-то зловещий фон и привлекла совсем иной интерес публики и СМИ. А идеологи нововведений (Расселл Куттс и Ларри Эллисон), прикрывавшие личные амбиции благородной задачей «влиять в Кубок свежую кровь», оказались на грани провала, но, несмотря ни на что, продолжают делать вид, что все идет по плану...

Вверху:

После майской трагедии были сомнения, что шведский челленджер Artemis Racing продолжит борьбу за Кубок, однако команда подтвердила свое участие и активно готовит к Louis Vuitton Cup новую лодку.

На странице справа, сверху вниз:

Oracle Team USA спустила на воду свою вторую лодку в конце апреля, раньше своих противников.

Глава и тактик Artemis Racing Пол Кайярд заявил, что несмотря на решение продолжить борьбу, команда будет гоняться только будучи уверенной в безопасности любых нововведений и изменений правил.

Emirates Team New Zealand в последние недели перед началом Louis Vuitton Cup продолжает оптимизировать свою лодку. По словам дизайнера Ника Хатчинса, на яхте каждый день внедряется и тестируется что-то новое.



КУБОК

Похоже, единственной неизменной деталью America's Cup остается сам Кубок. Изготовлен он в 1848 году и позже куплен сэром Генри Пэдджетом, маркизом де Англси, за 100 гиней. В 1851 году сэр Генри передал кубшин в качестве приза для регаты Королевской яхтенной эскадры вокруг острова Уайт. В тот год померяться силой с англичанами впервые решила яхта «Америка», которая и увезла трофей за океан. Так «Кубок 100 гиней» сменил название на Кубок «Америки». На этом кубшине выгравированы названия всех яхт, которые когда-либо его завоевывали. Чтобы уместить всех, в 1958 и 2003 гг. Кубок дополняли новыми основаниями. Не обошлось и без повреждений — случайных и намеренных. Когда новозеландцы впервые выиграли America's Cup в 1995 году, вносящий его в зал трофеев командор яхт-клуба Royal New Zealand Yacht Squadron споткнулся и упал, оставив на Кубке своим лбом серьезную вмятину. А в 1997 году проникший в клуб вандал изуродовал Кубок кувалдой. Главный парусный трофей был бесплатно восстановлен английскими мастерами

Смена курса в Кубке «Америки» многим кажется слишком поспешной

Утешает лишь то, что все же по некоторым признакам America's Cup остается верен своим традициям: дефендер создает правила под себя, делает, что хочет, и ни за что не отвечает. Никто не исключает того, что к финальному матчу претендентов на Кубок не останется вовсе. Тогда Oracle Racing одержит в буквальном смысле «чистую» победу.

Многие эксперты говорят, что, по-хорошему, надо приостановить/отложить мероприятие, разобраться с конструкцией AC72 и дать командам время на освоение этих мощных, не всегда предсказуемых «летающих машин». Однако процесс запущен, в раскрутку мероприятия вложены огромные средства, построена гоночная деревня, распроданы билеты (кстати, совсем не дешевые). Даже признав свои ошибки, идеологи нового America's Cup не смогут позволить себе роскошь отказаться от проведения соревнования сейчас. А чтобы мероприятие не провалилось окончательно, у дефендера по крайней мере должен появиться соперник. А значит, Oracle Racing вынуждена будет искать поддержки у остальных команд, которым придется быть предельно аккуратными, чтобы не лишиться своих лодок досрочно и все-таки выставить финалиста на главный матч. Будут ли при таком раскладе гонки настоящими, без компромиссов и договоренностей? Лично я совсем не уверена. МВУ



ПОБЕДНЫЕ ГРЯЗИ

Помните героя Семена Фарады, который в фильме «Чародеи» метался ночью по зданию НИИЧАВО в поисках выхода и читал надписи на стенах? Приехав на 1-й этап Can-Am Trophy Russia 2013 в Суздаль, в гостиничном комплексе, где и проходили съемки этого фильма, я тоже увидел указатели: «Каминный зал», «Бассейн», «Лечебные грязи»... Именно грязи, пусть иного рода, за несколько дней гонок мы повидали достаточно.

Текст **Дмитрий Иванов** Фото **Rosan**



ВИДЕО



goo.gl/cygtl



Первое, что я услышал в лагере участников Открытой внедорожной серии Can-Am Trophy Russia 2013, — это слова инспектирующего полицейского чина: «Как они ночевать-то будут? Здесь же змей полно!» Следующие несколько дней и змеи, и другие обитатели суздальских полей, лесов и рек, напуганные несмолкающим ревом моторов и вибрацией земли, должно быть, затаились и с испугом наблюдали, как мимо проносятся мощные машины.

НОВАЦИИ

Впрочем, участники соревнований (всего стартовую арку пересекли 68 машин) тоже вряд ли чувствовали себя уверенно. Ведь гонка в этом году претерпела серьезные, даже уникальные для мероприятий такого рода изменения. Теперь экипажи двигаются по трассе, не ориентируясь на GPS- или ГЛОНАСС-точки, а следуя подробно прописанной «дорожной книге» (road book). Более того, использование своего навигационного оборудования отныне ограничено, и при обнаружении такового команду могут снять с дистанции. Таким образом, Can-Am Trophy, несмотря на «трофей» в названии, двигается в сторону скорее ралли-рейда, где важнее скорость и навигация по заданному маршруту, нежели «гонка вооружений».

В этом организаторов поддержала даже погода. Несмотря на то, что грязевые ванны и броды в обязательном порядке присутствовали на трассе и для некоторых участников стали весьма серьезным испытанием, все же солнце и отсутствие дождей свели число труднопроходимых участков к минимуму. Пришлось даже корректировать роад-буки: вчерашний ручей сегодня мог высохнуть и своим отсутствием ввести в заблуждение гонщиков. Впрочем, даже с актуальными данными некоторым удалось сбиться с пути, и порой мы наблюдали экипажи, по несколько раз пылящие по тому или иному участку в поисках обязательной точки прохождения. Причем видеть все перемещения гонщиков можно было не только на трассе, но и в базовом лагере!

*Гонка обрела новый формат
и уровень безопасности*



АНДРЕЙ КРАСИЛОВ,
председатель
оргкомитета:

Мы поменяли практически все, что возможно: город, где проходят соревнования, формат, зачетные группы, способ ориентирования. Такая маленькая «бархатная революция», и в итоге ее никто не заметил: приехало много участников, все рады нововведениям.

Это новый этап развития — для пилотов в первую очередь. Мы подняли гонку на новый уровень безопасности. Теперь все пилоты в полноценной экипировке: шлемах, мотоботах, защите. Мы стали намного увереннее в том, что у гонщиков минимум риска получить травму на трассе.

ОКО ВСЕВИДЯЩЕЕ

Надо сказать, самая большая опасность в ралли-рейдах — потерять участника. С учетом протяженности трассы более сотни километров поиск попавшего в беду гонщика даже при быстро полученном сообщении о проблеме может занять немало времени. Теперь же, оснатив квадроциклы современными приборами, специалисты могли следить из лагеря за движением экипажей по маршруту, отслеживать, если кто-то подозрительно долго стоит на месте или сильно отклонился в сторону.

Помимо безопасности, данная система, разработанная для этих соревнований одним из российских предприятий при участии организаторов Can-Am Trophy Russia, имеет и спортивное назначение. Так как приборы показывают движение экипажей онлайн, то и фиксирование времени прохождения контрольных точек тоже мгновенное. Таким образом, предварительные результаты гонки теперь объявляются намного быстрее и вызывают меньше споров между участниками и судьями.

ATV ПРОТИВ SSV

Компания Rosan, эксклюзивный дистрибьютор техники BRP и организатор Can-Am Trophy Russia, успешно популяризирует «квадроциклинг» в России, и собравшиеся в Суздале зрители в большинстве своем были «в теме». При мне во время соревнований «действующие» владельцы квадроциклов и потенциальные их коллеги горячо дискутировали о достоинствах мотовездеходов ATV (all-terrain vehicle) и SSV (side-by-side vehicle) для... повседневного использования. А участники состязания, по крайней мере некоторые, этот выбор уже сделали.

Появившийся на рынке в конце прошлого года BRP Can-Am Maverick 1000R (см. МВУ №6, 2012)

«Грязевые ванны» и броды в обязательном порядке присутствовали на трассе

на 1-м этапе серии 2013 г. уже был представлен — на этих машинах участвовали четыре экипажа из 18 в классе SSV. Используя преимущество в мощности, выступавшие на этой модели спортсмены отрывались от преследователей на скоростных отрезках всех спецучастков: и ралли, и кантри-кросса.

Тарас Лаукарт, ранее выступавший в классе ATV, признался, что впервые успел прокатиться на SSV Maverick всего за пару дней до гонки и был весьма впечатлен характеристиками аппарата, особенно возможностями индивидуальной настройки подвески. На следующих этапах серии в Бугульме (Татарстан) и Кировской области Тарас планирует выступать только на SSV.

Таким образом, по прошествии всего нескольких дней после приобретения квадроцикла, учитывая правила участия в открытой серии, вы тоже можете почувствовать себя настоящим спортсменом и с минимальным риском для здоровья попытать счастья в захватывающей гонке.

Хотя стоит отметить, что и спортсмены, выступавшие в классе ATV, убедительно продемонстрировали, на что способны одноместные квадроциклы при соответствующем настрое и умении пилотов. Сергей Карякин и Илья Молчанов, показав второй результат в ралли-рейде первого дня, в ходе кантри-кросса не только выиграли почти все заезды у «одноклассников», но на равных выступили против SSV с их запредельными скоростями и разделением обязанностей пилота и штурмана



На первом развороте, крупно:
На этом сложном участке ралли-рейда приходилось даже искать брод (1-й день).

Кантри-кросс. Острый момент гонки — машины идут очень плотно (2-й день).

Вверху:
Из лесов — в поля: две машины одной команды держатся вместе на трассе ралли-рейда.

Слева направо, сверху вниз:
Журналисты и зрители, наблюдающие гонку кантри-кросса на одном из участков.

На этом участке трассы застревало немало машин.

Can-Am Maverick 1000R: суммарная мощность — 100 лошадиных и одна человеческая сила.

Пьедестал почета: счастливые лица победителей.

и поднялись на третью ступень подиума в классе Absolut!

А победу в абсолютном зачете на первом суздальском этапе одержала команда Артема Хайруллина и Александра Демидова из Москвы. Они получили чек на сумму 100 000 рублей.

ТРАССА

Вообще, участок кантри-кросса был традиционно особенно богат на острые, зрелищные моменты. Трасса была проложена в карьере на территории турцентра «Суздаль», где и находился тот самый НИИЧАВО. Только теперь волшебство демонстрировали не киношные сотрудники института, а настроенные на бескомпромиссную борьбу гонщики. Так, в полуфинале класса SSV один из экипажей замешкался на старте, ушел на трассу последним, но в ходе гонки смог пробиться на третью позицию, а буквально на последних метрах умело вошел в поворот почти одновременно с впереди идущим соперником, опередил его на корпус и финишировал вторым! Зрители оценили такую волю к победе и встретили экипаж громом аплодисментов. Так что для некоторых грязь карьера оказалась победной.

ДАЕШЬ ДАКАР!

Теперь, когда участники пообвыкли с новым форматом гонки, а обеспечение безопасности соревнований вышло на более высокий уровень, условия ралли-рейдов, по словам организаторов, будут от этапа к этапу только усложняться. С учетом того, что совсем недавно в России был наконец-то сертифицирован спортивный класс ТЗ (легкие багги), следует ожидать появления знакомых по Can-Am Trophy лиц и экипажей и на чемпионате России, и в гонке «Шелковый путь». А там и до Дакара недалеко. **MBY**

ПОБЕДИТЕЛИ



КАТЕГОРИЯ ATV СВЫШЕ 650 CM³

1-е место — Сергей Карякин/Илья Молчанов (Екатеринбург/Калининград)

2-е место — Кирилл Ершов/Сергей Шеленков (Обнинск/Москва)

3-е место — Павел Лузянов/Иван Маликов (Москва)

КАТЕГОРИЯ SSV

1-е место — Артем Хайруллин/Александр Демидов (Москва)

2-е место — Станислав Трильев/Алексей Волокитин (Екатеринбург)

3-е место — Инна Мартынова/Виктор Шмельков (Москва)

ABSOLUT

1-е место — Артем Хайруллин/Александр Демидов (Москва)

2-е место — Станислав Трильев/Алексей Волокитин (Екатеринбург)

3-е место — Сергей Карякин/Илья Молчанов (Екатеринбург/Калининград)

LIFESTYLEMBY

Образ жизни на берегу и в море

ИМЕННОЙ АВТОМОБИЛЬ

Бывают модели автомобилей с тусклыми, безликими именами. Иногда встречаются имена кричащие, но без особого смысла. А у Volkswagen Phaeton имя обладает глубоким смыслом.

Текст **Игорь Ерошенко** Фото **Volkswagen**





У слова «фаэтон» есть несколько значений. Это имя гипотетической планеты, якобы существовавшей когда-то между Марсом и Юпитером. Так звали сына древнегреческого бога солнца Гелиоса; сынок не справился с солнечной колесницей, Земля загорелась, и для тушения пожара Зевсу пришлось устроить всемирный потоп. А еще фаэтоном когда-то именовали легкий открытый конный экипаж, от которого название перешло к автомобилям — открытым, с четырьмя боковыми дверьми без подъемных стекол, какие были популярны на заре автомобильной эпохи. Ну а наш сегодняшний гость Volkswagen Phaeton — штука совершенно особая.

При его создании разработчики уделили максимум внимания каждой мелочи и по ряду деталей обставили даже признанных лидеров в области создания представительских седанов. Собственно, для марки Volkswagen это была первая попытка вхождения в элитарный сегмент, и на нее не жалели ни сил, ни средств. Ходит легенда, что на стадии разработки Volkswagen Phaeton руководство концерна дало инженерам и дизайнерам полную свободу и максимум ресурсов. Но и задача была поставлена амбициозная: создать полноценный представительский седан. Получившийся автомобиль оказался настолько хорош, что многие его детали легли в основу линейки лимузинов и спорткаров Bentley.

Phaeton сочетает в себе прекрасные ходовые качества с эффектным интерьером



В истории Volkswagen никогда прежде не было автомобилей такого класса, и специально для Phaeton было организовано совершенно новое производство — завод в Дрездене. Только представьте: в цеху автомобильного предприятия на полу положен настоящий паркет, все без исключения работники в белых перчатках... Несмотря на высокий уровень роботизации современных заводов, для Phaeton была сознательно сохранена львиная доля ручного высокопрофессионального труда. Например, на сборку салона каждого автомобиля уходит 48 часов: за это время воедино собираются 143 кожаных элемента и 37 деревянных деталей. Таким образом, были обеспечены предпосылки не только



высокого качества сборки, но и возможность выполнить любые прихоти заказчика по разнообразию вариантов отделки интерьера.

Довершают картину настоящие инженерные произведения искусства. Посмотрите на механизм открывания багажника. Соответствуя классу автомобиля, он, разумеется, оснащен электроприводом. Но «изюминка» в другом: его опоры выполнены из литого неокрашенного алюминия. И они здесь не только для экономии веса, но еще наглядно демонстрируют, с какой любовью к мелочам сделан этот автомобиль. Другая интересная деталь — воздуховоды на передней панели с плавной регулировкой интенсивности обдува и температуры воздуха возле каждого для создания локального «климата». А если дефлектор не нужен, электроника сама даст

команду, и его закроет деревянная шторка.

Эффектно и удобно, а учитывая красоту натурального дерева, еще и стильно.

Увлечись интересными «фишками», традиционные для авто премиум-класса роскошные детали воспринимаешь как сами собой разумеющиеся. Например, передние кресла имеют не только все привычные электрорегулировки и память, но и... функцию массажа, а спинка может складываться для лучшей поддержки плеч и головы.

Учитывая, что нам досталась удлинённая версия Long с колесной базой более трех метров, о комфорте пассажиров на заднем сиденье можно не беспокоиться. Два отдельных кресла тоже имеют полный набор электрорегулировок, подогрев и вентиляцию. По центру расположен широкий подлокотник и пульт управления креслами и климатической установкой, а для управления музыкой можно воспользоваться пультом или попросить об услуге водителя. Кстати, еще один ненавязчивый показатель настоящего представительского седана — возможность с заднего правого кресла управлять

В истории Volkswagen автомобилей столь высокого класса прежде не было



На странице слева:
Довольно легкий руль, мягкие большие педали и автоматическая 6-ступенчатая КПП, предполагающая возможность ручного выбора ступеней, упрощают вождение.

Передний и задний бамперы, решетка радиатора, биксеноновые фары и светодиодные огни дневного света исполнены в корпоративном стиле VW.



передним сиденьем. Сдвинув его вперед, можно получить дополнительное пространство для ног.

После настройки кресел с сохранением данных в памяти можно отправляться в путь. В России Volkswagen Phaeton можно приобрести с разными двигателями: V6 (3,6 л, 280 л.с.), V6 TDI (3,0 л, 240 л.с.) и стоящим на нашем тестовом автомобиле V8 (4,2 л) с постоянным полным приводом. Солидная мощность в 335 л.с. равномерно распределяется между четырьмя колесами, причем за раздачу тяги по осям отвечает не только электроника, но и классический дифференциал Torsen, прославивший многие гоночные автомобили. Только на Phaeton у него иная задача — обеспечивать устойчивость и сохранять управляемость на дороге с любым покрытием. Конечно, летом довести такой низкий и широкий автомобиль до потери устойчивости крайне сложно, но настройка шасси позволяет быть уверенным, что и на скользкой дороге проблем не будет.

Если утопить педаль в пол, то рывок с места до «сотни» занимает меньше 7 секунд, а максимум скорости традиционно ограничен 250 км/ч. Более

чем достаточно и для России, и для любой другой страны. Если надо быстрее, тогда уж лучше пересесть на самолет.

Так что у Volkswagen получился великолепный, эффектный автомобиль, который удачно сочетает прекрасные ходовые качества с привлекательным интерьером: роскошным, без вычурности и навязчивой демонстративности. Именно для тех, кто любит брендовую одежду с лейблами внутри. Этакое скромное обаяние современной буржуазии. В салоне оно раскрывается особенно полно: дурманный запах дорогой кожи, натуральное дерево, приятные глазу детали.

Этот Volkswagen назвали Phaeton с особым смыслом. В нем есть что-то от планеты — целый мир сложных деталей, узлов и систем. А вот божественному Фаэтону он полный антипод: надежность античных колесниц, несмотря на крылатых коней в упряжке, явно была так себе. Но у нашего автомобиля, судя по высочайшему инженерному уровню изготовления, с безопасностью, как и со всем остальным, проблем нет, и это радует. **МВУ**



Персональный РАЙ

Греция будто создана для сладостного ничегонеделанья. И такое времяпрепровождение может быть особенно полезно-приятным для тела и души в одном из лучших отелей Европы.

Текст **Арина Качалина**



Скептики, наверное, напрягутся. «Греция?! Один из лучших отелей Европы?! Да в этой стране процветает махровая праздность, и сервиса это тоже касается». Что ж, просто эти люди никогда не бывали в Elounda Peninsula

All Suite Hotel на острове Крит — таким будет наш ответ.

Комплекс отелей Elounda Peninsula принадлежит семье Кокотос, много лет скупавшей землю на одноименном полуострове и постепенно превращавшей ее в рай, доступный всем: детям и их родителям, молодежи и пенсионерам, людям, ориентированным на спорт, и любителям спа. Самое выгодное положение — на мысе полуострова, с видом на заливы Элунда и Мирабелло — занимает уникальный Elounda Peninsula All Suite Hotel — отель, состоящий только из сьютов и вилл с собственными бассейнами.

*В этом отеле все проблемы
моментально
улетучиваются из головы*





Этот отель — идеал для тех, кто уже не представляет себе, как жить в стандартном, хоть и пятизвездочном, пространстве. А таких людей, особенно среди тех, кто вынужден каждый день ходить пусть и в самый современный офис, становится все больше. В Elounda Peninsula All Suite Hotel, забронировав любой съют, вы получаете бесконечно ваш вид на море и только ваш бассейн. Если соберетесь сюда летом, персональный бассейн не помешает, чтобы освежиться жарким днем. Если окажетесь на Крите вне сезона, он спасет от тоски по морю. Неудивительно, что в Elounda Peninsula All Suite Hotel все проблемы моментально улетучиваются из головы. Хотя, нет, одна, пожалуй, остается: как найти в себе силы покинуть съют или виллу, чтобы выйти наружу?

Из пространства, так быстро ставшего своим, действительно не хочется уходить. Помогут справиться с этой благотворной ленью «спутники» любого идеального отеля: рестораны, винный погребок, спа-центр Six Senses. На полуострове Элунда все это присутствует. Плюс поле для гольфа и огромный детский клуб с собственной футбольной школой ФК «Арсенал» (как-нибудь все же стоит полюбопытствовать, чем занят ваш ребенок на отдыхе). Вместительным винным погребом располагает ресторан французской кухни Calypso, расположенный среди вилл и сьютов All Suite Hotel. Но плюс семейства отелей в том, что

В этом земном раю каждый найдет, чем себя побаловать

вы легко сможете попасть в любой из ресторанов курорта. И здесь придется выбирать между паназиатской кухней ресторана КОН, одобренной захватывающим видом на море, гастрономическим переосмыслением критских блюд, классической греческой и итальянской едой и просто свежайшими морепродуктами.

Что касается спа, тут лучшая рекомендация — бренд Six Senses, которому доверили управление комплексом красоты и здоровья. Согласно традициям, которых придерживается спа-эксперт мирового уровня, здесь представлены несколько школ: азиатская, аюрведическая, хамам, традиционная европейская косметология и массажи. Пребывая в состоянии полного умиротворения, не забудьте забронировать яхту для прогулки: в распоряжении отеля есть свой небольшой флот. И купаясь вблизи уединенного пляжа, наслаждаясь гастрономическими изысками, ублажая тело расслабляющими процедурами и просто погрузившись взглядом в бесконечность моря, вы осознаете... еще одну, самую серьезную проблему: как после всего этого вернуться в большой суетный город? Решить ее, увы, будет сложнее, чем вытащить себя на прогулку из персонального рая. **MBY**

Вверху:
Частный пляж для гостей
Presidential Suites.

**На странице справа, сверху
вниз:**
Двухуровневая гостиная Royal
Grand Suite имеет выход
на террасу с бассейном.

Каждый из сьютов Elounda
Peninsula располагает частным
бассейном.

Терраса бара Serenes.

Кабинет талассотерапии
с открытым бассейном
в Six Senses Spa.

Песчаный пляж отеля с якорной
стоянкой для яхт.







Золотой замок

Так переводится название известного бренда мужской одежды Castello d'Oro, каждая модель которой изготовлена в соответствии с традициями портновского искусства лучших мастеров Италии

На странице слева:
Из последних новинок мужской коллекции — костюм-тройка изысканных оттенков синего.

Слева направо:
Классический черный смокинг для формальных приемов из тонкой пластичной костюмной ткани.

Рубашки Castello d'Oro в полоску эффектно сочетаются с костюмом, блейзером, спортивной курткой или джемпером.

В этом сезоне Castello d'Oro, как обычно, представляет классические, но при этом абсолютно современные модели, созданные молодыми и успешными итальянскими дизайнерами. При составлении коллекций применяются только лучшие материалы и ручной труд наивысшей квалификации.

В коллекциях представлены мужские костюмы, куртки и жилеты из кожи аллигатора, классические брюки, пиджаки, свитеры, кардиганы и утонченный деним.

Костюмы классического покроя — основа летнего гардероба от Castello d'Oro — созданы из тончайшей новозеландской или австралийской

овечьей шерсти без единого машинного стежка и клея. Когда строчка выполняется вручную, нить имеет наибольшую степень свободы, изделие получается более эластичным и сидит идеально по фигуре. В этом проявляется комфортность одежды и ее класс. При пошиве костюмов применяют подбивку из верблюжьей шерсти и конского волоса, пуговицы выточены

**Неизменные черты моделей
Castello d'Oro —
безукоризненный крой
и элегантность**



из натуральной кости, перламутра и ореха. Преобладают ткани однотонные и в клетку, спокойных, приглушенных и неизменно благородных цветов и оттенков — от серого до кораллового. Изысканные оттенки синего — цвета этого сезона наряду со светло-серым.

Трикотаж изготовлен из шелка Cariataggi или великолепного кашемира, включая его особенно ценные вариации — гуанак и викунья. Этих редких животных выращивают в высокогорных труднодоступных районах Чили и Перу. Стрижка проводится ручным способом; в среднем масса руна после отбора и сортировки составляет лишь несколько сот граммов. Изделия из такой шерсти отличаются особой тонкостью, мягкостью и комфортом.

*Чем тоньше и мягче швы,
тем более удобной будет
одежда и обувь*

Обувь и аксессуары шьют также вручную из цельных полос кож крокодила, акулы, ската, страуса, не допуская склеивания в целях экономии. Наряду с классическими мужскими туфлями темных тонов представлены лоферы более светлых оттенков с пряжками из крокодиловой кожи. Для шелковых аксессуаров используется самый лучший шелк, а дизайн галстуков и шарфов разрабатывают в одной стилистике с остальными предметами коллекции.

Неизменные черты продукции Castello d'Oro — безукоризненный крой и элегантность. Дизайнеры бренда не ограничиваются формальным гардеробом, предлагая сдержанную роскошь на все случаи жизни. Ничего лишнего, эксцентричного и нарочитого! Вкупе с неповторимыми дизайнерскими находками все это делает марку Castello d'Oro эталоном высочайшего итальянского качества. **MBY**

Вся коллекция Spring/Summer 2013 эксклюзивно представлена в магазинах Castello d'Oro и на сайте <http://castellodoro.com>



На странице слева:
Мужские костюмы
Castello d'Oro — на все случаи
жизни.

Сверху вниз:
Роскошная классика в стиле
casual.
Куртки из кожи крокодила,
шелковистой замши,
натурального меха — тренд
грядущей осени.



PORSCHE CAYMAN: на треке и дороге

«Если для прохождения Северной петли Нюрбургринга требуется более 8 минут, я не нуждаюсь в шлеме», — сказал Вальтер Рёрль. Теперь знаменитому гонщику команды Porsche понадобится шлем еще для одного автомобиля: новый Porsche Cayman S проходит эту дистанцию за 7 м 55 с — на 11 секунд быстрее предыдущей модели с тем же названием.

Текст **Дмитрий Иванов** Фото **Porsche, Дмитрий Осипов**



Трасса М4 «Дон», по которой мы мчимся на Porsche Cayman S из Краснодара в Геленджик, дополнительных средств безопасности в автомобиле не требует. Хотя острых моментов хватает: то очередной «джигит», решив обойти сразу несколько машин, летит навстречу по нашей полосе, то мы, обгоняя длинномер, мчим по встречной лоб в лоб с приближающимся потоком. И каждый раз наш Cayman S показывает недюжинные способности, позволяя резко вильнуть без малейшего намека на занос, или, собрав все 325 л.с., в мгновение ока обогнать кого-то, чтобы спокойно вернуться в свою полосу.

Достигнув побережья Черного моря и поселившись в отеле Kempinski, где Porsche организовал презентацию новой модели, в течение двух дней мы смогли детально изучить автомобиль (причем сразу в нескольких модификациях) и попытаться ответить на ключевой вопрос: зачем нужен Cayman, если есть 911?

Вообще, все особенности и нюансы любой модели от Porsche подвергаются пристальному рассмотрению именно через призму сравнения с легендарной серией 911. Вот и двухместное купе Cayman, как наиболее «социально близкий» к 911

автомобиль, не избежал этой участи. Но об этом позже, а пока посмотрим на основные изменения, внесенные инженерами и дизайнерами в Cayman 2014 модельного года.

Сразу надо признать, что новый Cayman внешне стал эффектнее. Его пропорции слегка изменили, чтобы дополнительно подчеркнуть характер спортивного купе. Линия крыши теперь более пологая, заднее стекло длиннее, и машина выглядит более «мускулистой» и прижатой к дороге. За счет удлиненной на 60 мм колесной базы и уширенной колеи в сочетании с заниженным на 10 мм кузовом (у Cayman S — на 11 мм) новый Cayman также выглядит более широким и вытянутым. Прибавив в длину всего 33 мм, двухместный автомобиль по-прежнему остается компактным.

Мощные боковые воздухозаборники теперь оба в строю — воздух поступает с двух сторон, тогда как раньше один из раструбов выполнял чисто декоративную функцию симметрии. Cayman стал в среднем на 30 кг легче предшественника (1310 кг), что делает его самым легким среди конкурентов. Это было достигнуто за счет активного использования алюминия: кузов на 44% состоит из элементов из алюминиевого сплава. Автомобиль теперь легче обслуживать и ремонтировать, так как упростился процесс разборки кузова. Говорят,



ФОНАРИ

Оригинальная графика задних фонарей с интегрированной спойлерной кромкой подчеркивает самобытность Cayman

в Германии это даже привело к снижению стоимости страховки для новых Cayman.

Путешествовать на дальние расстояния на этом автомобиле комфортно. Можно взять в дорогу немало вещей, поскольку багажников в машине два — передний на 150 л и задний на 275 л. Внутреннее пространство салона продумано на редкость эргономично: везде можно найти отделения для разных мелочей, карманы в дверях двойные и откидываются для удобного размещения в них предметов. Восторг у меня вызвали подстаканники, выдвигающиеся из узкого пространства над бардачком и раскладывающиеся, словно клешни краба. А сиденья имеют такой спектр регулировок, что любой водитель сможет подобрать себе максимально удобное положение. На пассажирском же сиденье я при росте в 187 см мог вытянуть ноги и даже подремать под ровный рокот двигателя, намного более спокойный, нежели у Porsche 911.

Кстати, о силовых агрегатах. Porsche использует в серии Cayman два по-настоящему спортивных

двигателя с высоким крутящим моментом и высокой мощностью в верхнем диапазоне частоты вращения. Двигатели на Cayman и Cayman S — оппозитные «шестерки» 2,7 л (275 л.с.) и 3,4 л (325 л.с.); оба относятся к одному «модульному» семейству алюминиевых моторов с прямым впрыском топлива. У них есть все: фазовращатели на обоих распредвалах, механизм регулировки высоты поднятия клапанов, впускной коллектор переменной длины и система охлаждения с электронным управлением. Силовой агрегат у Cayman по сравнению с Porsche 911 развернут на 180° — двигателем вперед. Конфигурация систем впуска и выпуска заметно проще, чем у 911: это объясняет иную акустическую картину. Сдвоенные выхлопные патрубки — прерогатива версии S.

На этом авто можно каждый день ездить по городу или отправиться в путешествие



Для различных стилей вождения и ситуаций существуют несколько режимов — Drive, Sport и Sport Plus. С «драйвом» все понятно: это спокойный стиль управления автомобилем в путешествии без экстрима. Кнопка Sport присутствует уже в базовой комплектации, Sport Plus — в пакете опций Sport Chrono, и оба эти режима — отличные помощники при динамичной езде. Главное, что они в себе несут, — это режим быстрой адаптации коробки передач. После нажатия кнопки Sport коробка начинает быстрее реагировать на движение ноги на педали газа и дает возможность динамичного движения и при разгоне, и в режиме быстрого переключения передач.

Режим Sport Plus — функция совсем другого уровня. Кнопка Sport Plus включает стратегию «гоночный алгоритм переключений» для 7-ступенчатой коробки с двойным сцеплением Porsche Doppelkupplung (PDK). Это позволяет сократить на 0,2 с время разгона до 100 км/ч и достигнуть «сотни» за 5,4 с. Попробовав Sport Plus на «гражданской» дороге, мы убедились еще раз, что это тема для спортивного трека. Машина, конечно, подрывается как безумная, молниеносно реагируя при малейшем нажатии на педаль газа.

**Измененные пропорции
нового Саутан сделали
автомобиль эффектнее**

Но, например, даже в автоматическом режиме управления коробка сразу настраивается на активную тректовую езду (частые обгоны и сверхдинамичный разгон), поэтому переключение передачи на повышенную происходит либо при нажатии лепестка, либо после 7000 об/мин; на пониженную она сбрасывает при 3500 об/мин. Так что, включив Sport Plus и «плетясь» по серпантину за автобусом на скорости в 70 км/ч, вы можете удивиться странному звуку двигателя, работающего на низкой передаче и высоких оборотах, напоминающему утробный вой недовольной кошки, которую тянут за хвост.

Зато при динамичной езде (как на треке) вы получите непередаваемое удовольствие от этого режима. Вдобавок при интенсивном торможении переключение на пониженную передачу осуществляется с перегазовкой (высокие обороты двигателя сохраняются), что важно, например, при выходе из поворота, когда у машины еще присутствуют хорошие динамические возможности для дальнейшего разгона.

Еще одна опция пакета Sport Chrono — подушки силового агрегата с изменяемой жесткостью. Нажатие кнопки режима повышает вязкость жидкости внутри подушек, а сами опоры становятся жестче, что делает управление точнее и четче. С жесткими опорами автомобиль гораздо увереннее входит в повороты и проходит связки, так как снижается эффект влияния инерции масс и сводится к минимуму увод кормы.



ДИСКИ

В базе новый Cayman комплектуется легкосплавными дисками 18". Классический дизайн Cayman S предполагает диски 19" с 5 спицами, хотя можно заказать и колеса 20"



На странице слева:
Наклонная консоль сократила расстояние между рулевым колесом и рычагом коробки для спортивного переключения передач. Аудиосистема CDR: цветной сенсорный экран 7", интегрированный приемник с CD-плеером, двойной FM-тюнер с RDS и 4 динамика. Также предлагаются системы со встроенным в кузов активным сабвуфером.

Вверху:
Линии кузова и широкая колея подчеркивают поджарость и мускулистость спорткара. Мощные крылья притягивают взгляд к колесам, а в крупное заднее стекло интегрирован широкий фонарь стоп-сигнала.

В правом «окне» находится цветной TFT-дисплей 4,6", отображающий информацию бортового компьютера, настройки, предупреждающие сообщения и дублирующий карту навигационной системы (опция).

Подстаканник «клешня», обнаруженный за алюминиевой панелью над перчаточным отсеком.

При повышении ходовых качеств стала мощнее и тормозная система. Наряду с использованием более жестких суппортов на передней оси и оптимизированных колодок с большей площадью поверхности было улучшено охлаждение тормозных дисков. Кроме того, новый Cayman S имеет на передней оси диски большего диаметра, позаимствованные у 911 Carrera.

Вообще, производитель изо всех сил старается подчеркнуть тесную связь серии Cayman с легендарным 911, вот уже 50 лет составляющим основу марки Porsche. 911-й, — это много больше, чем просто автомобиль: это культовый объект, уже одним своим видом заставляющий учащенно биться сердца поклонников. И многие из них (даже не обязательно владея каким-либо Porsche) посматривают на Cayman свысока.

Мне часто приходилось слышать что-нибудь вроде «Я бы лучше подкопил денег и взял 911 даже с пробегом». И неважно, что большинство скептиков даже на самом «заряженном» 911 GT3 вряд ли смогут приблизиться к трековым результатам Cayman, а иные даже не уловят разницу в звуке двигателей у разных серий Porsche.

Cayman создан для практичных людей (если уместно говорить о практичности в отношении автомобиля за несколько миллионов рублей), адекватно оценивающих свои гоночные потребности и спортивные водительские навыки. Я легко представлю себе за рулем этого авто

красивую девушку, которая любит и умеет быстро ездить, для которой важен комфорт, но большой автомобиль — например, Cayenne, явно избыточен. Думаю, Cayman подойдет и представителям творческих профессий — например, художнику, журналисту, для которых важна эстетика спортивного купе Porsche, но постоянное напряжение при скоростном вождении (а зачем на 911-м ездить медленно?!) смазывает удовольствие. Ну а для тех, кто решительно настроен покорять гоночные вершины, но пока не готов купить 911, новый Cayman — это входной билет в мир Porsche, благо цена на базовую версию начинается от 2,55 млн. руб. — чуть ли не вдвое ниже, чем для самого доступного автомобиля серии 911!

И пусть Cayman все же не «девять-один-один», а скорее прогулочный вариант спорткара: по повадкам и исполнению он остается истинным Porsche, шасси которого «заточено» под умелую езду. На этом автомобиле вы сможете ездить каждый день по городским улицам или отправиться в дальнюю дорогу — комфорт, высокая скорость и зависть окружающих вам обеспечены. Но раз-другой в месяц на этой машине определенно стоит выбираться на гоночный трек, чтобы позволить ей проявить те потрясающие спортивные качества, без которых образ настоящего Porsche был бы неполным. А Cayman этому образу соответствует в полной мере. **MBY**

Мир с D-Marin

Сеть яхтенных гаваней D-Marin запустила уникальный проект World, позволяющий активно путешествующим яхтсменам пользоваться стоянками в трех средиземноморских странах.



D-Marin Marinas Group, одна из крупнейших турецких сетей яхтенных марин, начала работу в 2003 году, когда открылась первая гавань на побережье Эгейского моря, в Тургутрейсе. За ней последовали еще две стоянки — в Дидиме и Гёчеке, а строительство четвертой марины на территории родной страны в Даламане запланировано на ближайшее время. Однако не менее сильную позицию группа D-Marin занимает за пределами Турции, поскольку давно и активно расширяет свою сеть в средиземноморских странах, делая упор на Хорватию. Пополнив активы за счет партнерства с маринами в греческих городках Гувии, Лефкасе, Флисовосе и Зеа, D-Marin собрала под свое «крыло» порядка 9000 мест, почти треть из которых — для берегового хранения и сервиса. Чтобы предоставить своим активно путешествующим клиентам более гибкий, полный и удобный сервис, компания предлагает новый проект D-Marin World, включающий три



На странице слева:
Компактная закрытая марина
в живописном городке Зеа.

Сверху вниз:
Основательная марина
в турецком Дидиме.

D-Marin сотрудничает
с яхтенным портом
в греческом Флисосе.

Удобная гавань
для яхт в Гёчеке.

программы и позволяющий в полной мере использовать преимущества сети в Турции, Греции и Хорватии. Первая из них, Passenger, рассчитана на яхтсменов, которые держат судно на одной из стоянок D-Marin, но путешествуют не слишком много. При наличии годового контракта на стоянку клиент имеет право оставаться в любой другой входящей в проект марине до 30 суток в год без дополнительной платы. Более продвинутой программа Explorer предусмотрена для тех, кто проводит в этих акваториях больше времени, и подразумевает, что владелец яхты самостоятельно составляет собственный график стоянок на год вперед и вносит единственный годовой платеж, сумма которого зависит от расписания и не слишком сильно отличается от суммы годового контракта.

Наконец, премиальная программа Conqueror позволяет активно путешествующим людям использовать все участвующие в проекте D-Marin World гавани, останавливаясь в них на привилегированном положении без предварительного планирования и доплаты.

В активах D-Marin около 9000 яхтенных мест в Турции, Греции и Хорватии

Например, стоимость годового участия в этой программе для 30-метровой яхты составит € 35 000–40 000. В качестве простого, но эффективного маркетингового хода, призванного повысить популярность проекта World, компания предлагает принять участие в программе Plus 1: если человек по вашей рекомендации заключит годовой договор на стоянку яхты, то к вашему следующему контракту добавится бонусный бесплатный месяц. Пакет D-Marin World обеспечивает базирующимся в живописном и не надоедающем регионе яхтсменам возможность расширить границы своих путешествий, не отказываясь от привычного домашнего сервиса с высоким качеством услуг, а постоянный рост сети марин будет лишь отодвигать привычные горизонты. **MBY**



ГЕНИЙ МЕСТА

МВУ продолжает серию репортажей о самых достойных ресторанах Санкт-Петербурга.

Как известно, в Северной столице и ее пригородах немало мест с чудными пейзажами. В городе и его окрестностях есть неплохие рестораны, предлагающие посетителям блюда самых разных направлений. Поклонники музыки хорошо знают площадки, где проходят концерты популярных исполнителей. И совсем отдельная история — места проведения светских мероприятий. Но чтобы все это органично сочеталось в одном пространстве?! Мы нашли такое место!

На Крестовском острове, на берегу Средней Невки, с видом на соседний Елагин остров, «вдали от мирской суеты» расположен один из старейших яхт-клубов России — «Морской», носивший за свою историю несколько имен, но неизменно остававшийся в этом красивом уголке Петербурга.

В отличие от других прибрежных мест на Крестовском, где либо вовсе негде поесть, либо шумные заведения располагаются по соседству, что называется, «дверь в дверь», здесь, помимо офиса яхт-клуба, неизменно обращает на себя внимание стеклянное здание ресторана Le Cristal с выходящей на реку верандой и живописными зелеными лужайками.

Le Cristal — великоленная кухня в дивном пейзаже

Ресторан Le Cristal известен жителям Петербурга, взыскательной московской публике, именитым зарубежным гостям как место, где широкий, но тщательно продуманный ассортимент блюд французской, итальянской, тайской и русской кухни соответствует разнообразию концертных и шоу-программ, проходящих с неизменным успехом. Известные музыканты и коллективы: Игорь Бутман, Андрей Макаревич, Сосо Павлиашвили, Рэй Джелато, De Phazz, Gabin, In-Grid и другие — нередко выбирают Le Cristal для своих выступлений. Самые «люксовые» бренды: Bentley, Ferrari, Maserati, Macallan, Princess Yachts — проводят здесь презентации и показы, собирая

представителей высшего света Северной столицы. Специально к празднованию годовщины присутствия Elle в России мировые кутюрье Roberto Cavalli, Dolce&Gabbana, Paul Smith, Jean Paul Gaultier, Michel Kors и другие рисовали своеобразные скетчи-концепты, которые были представлены на торжественном мероприятии в Le Cristal.

В этом сезоне уникальность расположения и высочайший класс ресторана получили еще одно весомое подтверждение — Le Cristal стал единственным местом в Петербурге, где можно отведать шампанского Moët & Chandon Ice Impérial. Знаменитый производитель весьма внимательно изучал возможные варианты для открытия террасы под своим брендом. И, надо сказать, сделал правильный выбор: здесь, на летней площадке ресторана Le Cristal, все располагает к безмятежному отдыху — тихий плеск волн, покачивающиеся на воде яхты, зелень парка на противоположном берегу реки и самые красивые закаты. В интерьере террасы светлые тона сочетаются с теплым деревом, плавные линии и лаконичные формы дарят ощущение гармонии и комфорта, и ничто не отвлекает вас от прелестных пейзажей. В пруду неподалеку от обеденной зоны плавают кувшинки и золотые рыбки, вокруг шезлонги, чтобы с бокалом любимого напитка принимать солнечные ванны...

В середине июля ресторану исполняется три года. Чем удивит Le Cristal своих гостей на этот раз? Помнится, в прошлом году знаменитый шеф-повар и дизайнер одежды Том Вулф, среди постоянных клиентов которого Дженифер Лопес, Джонни Депп, Кейт Мосс, Том Круз и Сара Джессика Паркер, представил здесь свое невероятное Food Fashion Show — уникальную концепцию с элементами арт-перформанса, где модели демонстрировали «съедобную одежду», а гости вечера могли попробовать ее на вкус. Мы уверены, что и нынче на праздновании трехлетия нас ждет нечто совершенно восхитительное.

МВУ поздравляет Le Cristal с Днем рождения и желает новых успехов, чтобы всё, красиво изменяясь, как и раньше, было по вкусу посетителям! МВУ



РУСТАМ ТАНГИРОВ, шеф-повар: Я стараюсь знакомить гостей с достижениями кулинарной мысли разных стран и направлений. Францию, например, достойно представляют фуа-гра с медовой крошкой и паштет из утки. Есть элементы

тайской кухни — «Том Ям» и блюда, приготовленные в воке с различными топингами.

Но основа меню — блюда русской кухни, которая гораздо интереснее, чем многие привыкли думать. В старинных кулинарных книгах я нахожу замечательные рецепты, которые в новой интерпретации позволяют создавать вкусные и красивые блюда. Ладожский судак на свекольном ризотто, окрошка

на свекольном соке с подкопченным крабом, пельмени из гусиной печени и белых грибов на печеной икре из баклажана, бычий бок на креме из морских водорослей с маринованным сельдереем и устричным консоме...

В своем меню я стараюсь использовать местные продукты. Всю микрозелень выращиваю сам, а, скажем, форель и форелевая икра идут к нам из рыбного хозяйства на Суходольском озере, утка и говядина — из большой фермы недалеко от Ладоги. Для стейков я все же использую австралийскую мраморную говядину и готовлю их на аргентинском гриле Parilla.

Изысканность меню оттеняют летние хиты и десерты. Обязательно попробуйте наше эскимо ручной работы с традиционными русскими вкусами: лесная ягода, ревень, облепиха и черника!



Фото: Николай Коваленко



ЗНАНИЯМВУ

Мы знаем ответы на все вопросы

ЗА ШТУРВАЛОМ НОЧЬЮ

*Сегодня прибор ночного видения
можно приобрести всего за пару
сотен евро, но насколько
эффективным он окажется?*

Текст **Грег Копп**



ТЕПЛОВОЕ ИЗОБРАЖЕНИЕ



Продвинутая система Poseidon от Ocean View совмещает тепловизор, усилитель яркости и обычную цветную видеокамеру. В приборах FLIR серии M тепловизор совмещен с усилителем яркости

Как-то на курсах подготовки резервистов Британской армии я сидел в грязном и сыром окопе еще с тремя несчастными сослуживцами. Это было наше первое задание по наблюдению за «противником». Ночь выдалась холодной и темной, поэтому я «простреливал» местность тепловизором SpyGlass — он позволял четко различать каждую ветку на деревьях, находившихся в полукилометре от нас. Тогда, в 1996 году, SpyGlass был весьма редким снаряжением, но с тех пор технологии шагнули вперед, цены стали «подъемными», и тепловизоры пришли в любительский яхтинг.

Почем ночное видение?

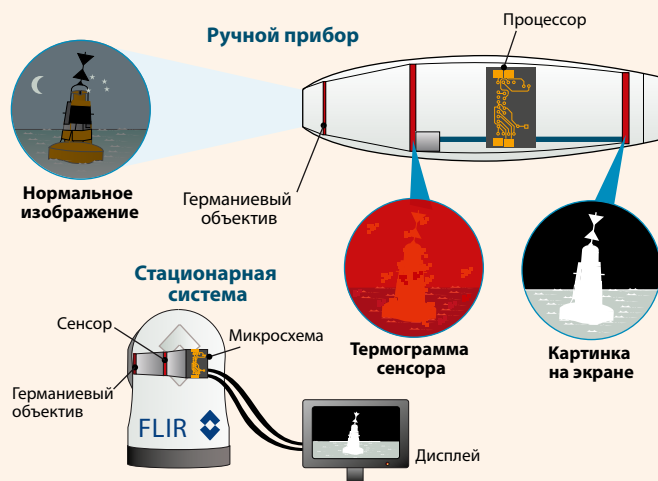
Простые компактные ручные приборы стоят от £ 200, но цена аппаратов с высоким качеством изображения доходит до £ 6500. Стационарные системы стоят от £ 1500 до £ 32 000 и для рядового яхтсмана уже являются серьезной покупкой.

Какими бывают аппараты?

Приборы ночного видения делятся на две группы, в каждой из которых есть стационарные и портативные модели. Как следует из названия, тепловизоры регистрируют собственно тепловое излучение при любом уровне освещенности с применением усилителя яркости изображения. Есть и третья группа — камеры для съемки при низкой освещенности, но в строгом смысле они не являются приборами ночного видения, поскольку представляют собой обычные цифровые камеры видеонаблюдения, оптимизированные для использования в условиях низкой освещенности.

Как работают тепловизоры?

Тепловые сенсоры улавливают инфракрасное излучение. Окружающие объекты испускают тепло на разных частотах в зависимости от температуры, а человеческий глаз способен увидеть



ДОСТОИНСТВА

- Могут работать при любой освещенности: от кромешной темноты до полуденного солнца
- Могут работать в тумане
- Эффективно обнаруживают человека за бортом в любых условиях благодаря высокой разнице температур
- Хорошо работают на больших расстояниях
- Не боятся сильных источников света

НЕДОСТАТКИ

- В дешевых приборах по сравнению с усилителями яркости невысокое разрешение
- Не работают через стекло
- Дорогие по сравнению с усилителями яркости
- На картинке не выделяются навигационные и другие огни



его только в том случае, когда раскаленный докрасна предмет начинает излучать в видимом спектре. Тепловизор формирует изображение по тем же принципам, что и обычная цифровая камера, только в нем используется иной чувствительный элемент — микроболометр, регистрирующий свет в низкочастотной области спектра.

Компактные карманные приборы не сравнятся по эффективности со стационарными системами, но за счет портативности их можно использовать не только в море, но и в любых бытовых ситуациях

РУЧНОЙ ПРИБОР



Это изображение с тепловизора позволяет различать окна в зданиях



Та же сцена невооруженным глазом

Ручные тепловизоры, в зависимости от модели, действуют на расстоянии от 300 м до 4 км

Микроболометр создает картинку, которая в случае стационарных систем выводится на экран компьютера или многофункционального дисплея, а в случае компактного прибора транслируется на миниатюрный экран в окуляре.

Насколько точны тепловизоры?

Качественные системы способны различать разницу температур до 0,1 °C; с такой чувствительностью можно уловить разницу между вершиной и подошвой волны. Поскольку тепловое излучение можно регистрировать на большом расстоянии, тепловизоры видят даже то, что нельзя увидеть при дневном свете, однако в дешевых системах на больших дистанциях иногда происходит искажение перспективы.

Что такое усилитель яркости изображения?

Для работы этой системы хватает света, исходящего от звезд: она использует имеющийся видимый или близкий к инфракрасной части спектра свет через линзу объектив и направляет световую энергию в виде фотонов на датчик, который испускает электрон при попадании каждого фотона. Затем происходит усиление потока электронов с последующим его преобразованием в видимый свет на покрытом фосфором экране, где воспроизводится зеленое изображение, как на старых радарах.

Насколько точно усиление яркости?

Большинство дорогих систем прекрасно работают на небольшом расстоянии, но не могут тягаться с тепловизорами на дальних дистанциях. В зависимости от уровня технологий выделяют несколько поколений этих приборов, которые различаются по стоимости и качеству

картинки. К первому поколению относятся наиболее дешевые непрофессиональные аппараты. Приборы второго поколения прежде были доступны только военным, но сегодня уже получили широкое применение, а их стоимость начинается от £ 1000. Наконец, самое совершенное, третье поколение, только-только начинает пробивать себе дорогу на рынок.

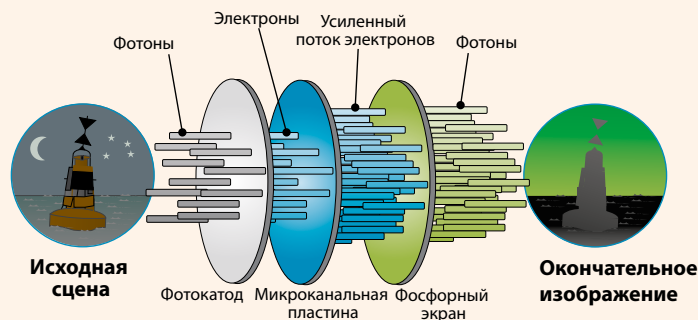
Кто выпускает приборы ночного видения?

Крупнейшая компания — FLIR (США), производящая широкий спектр таких устройств ночного видения обоих типов. FLIR также владеет компанией Raymarine, которая предлагает небольшую линейку приборов под своим брендом. Не так давно на этот рынок вышли Ocean View и Garmin.

Легко ли использовать приборы ночного видения?

Применение карманных приборов мало чем отличается от использования обычного цифрового бинокля: достаточно прогреть их после включения около минуты — и можно работать. Большинство устройств имеет функцию 2–4-кратного оптического или цифрового приближения. В случае портативных усилителей яркости приходится привыкать отдельно настраивать резкость объектива и окуляра. Камеры стационарных систем обычно монтируются на радарной арке и, управляемые джойстиком с поста управления, могут вращаться на 360° и наклоняться на 90°. Часто их можно запрограммировать на обзор в заданном направлении (по курсу, в корму и пр.). Одна из возможных опций — гироскопическая стабилизация системы, однако обходится она недешево и ставится только на топовые модели.

УСИЛИТЕЛИ ЯРКОСТИ



ДОСТОИНСТВА

- Топовые системы выдают четкую детальную картинку в условиях низкой освещенности
- Работают через стекло
- Обеспечивают более правильную перспективу на коротких дистанциях
- Дешевле тепловизоров
- Эффективность можно усилить за счет подсветки в околоинфракрасном диапазоне

НЕДОСТАТКИ

- Не работают в полной темноте
- Не работают в тумане
- Не работают на длинных дистанциях
- Некоторые (особенно старые) модели могут быть «ослеплены» сильным источником света и полностью выйти из строя, если открыть объектив на дневном свете

Каков предел дальности у компактных моделей?

Все зависит от того, что вы хотите увидеть. Хорошие усилители яркости могут различать объект размером с человека на дистанции 300–400 м в зависимости от освещенности, но распознать небольшой предмет на таком расстоянии сложно. Простые тепловизоры также работают на 300 м, а продвинутые системы «бьют» на 4 км.

А как насчет стационарных приборов?

Что касается усилителей яркости, диапазон остается таким же, а тепловизоры в зависимости от модели «видят» на расстоянии от 1 до 6 км.

Можно ли совместить тепловизор и усилитель яркости в одном приборе?

Да, большинство производителей предлагают комбинированные системы, где на коротких расстояниях работают ночные камеры и усилители яркости, а тепловизоры используются в качестве «дальнобойной артиллерии».

Сколько энергии они потребляют?

Все зависит от габаритов и мощности: портативные устройства используют встроенные литий-ионные аккумуляторы или «пальчиковые» батарейки, обеспечивающие 4–7 часов работы. Стационарные системы требуют постоянного напряжения 12–24 В и потребляют от 2 до 4 А.



Усилитель яркости второго поколения Eurotask выдает детальную картинку с 80-кратным усилением света

Можно ли интегрировать стационарные системы с бортовой электроникой?

Скорее всего да, если на судне применяется современная электроника. Как правило, стационарные системы выводят информацию в стандартном видеоформате, который воспринимает любой многофункциональный дисплей, способный работать с камерами наблюдения. Некоторыми моделями можно даже управлять напрямую с МФД и фиксировать их «взгляд» в точке, выбранной на радаре или картплоттере.

Что лучше: тепловизор или усилитель яркости?

В последние годы развитие тепловизоров происходит гораздо быстрее; они выдают более детальное изображение, имеют больший рабочий диапазон, работают в тумане и эффективнее обнаруживают человека, оказавшегося за бортом. Несмотря на высокую стоимость таких приборов, даже простые карманные тепловизоры способны на многое и весьма полезны на борту. **IMBY**

УСИЛИТЕЛЬ ЯРКОСТИ



Большинство усилителей яркости формируют изображение зеленого цвета

ЭХОЛОТ SIMRAD STRUCTURESCAN HD

Летом 2012 года на Белом море работала очередная экспедиция Русского географического общества, цель которой — поиск 50 колоколов Соловецкого монастыря, затонувших здесь в 1920-х годах во время шторма.

Текст Варвара Охрименко

Есть несколько версий по поводу судьбы соловецких колоколов, многим из которых более 500 лет. Выявить наиболее достоверную сложно: в архивах информация о случившемся весьма скудная. Основные версии — буксируемая паромом баржа с колоколами во время шторма дала течь и затонула, или ее умышленно затопили, чтобы колокола не попали в переплавку, куда их везли. Противоречива информация и о месте их потопления. Но интерес к поиску колоколов не пропадает.

В помощь экспедиции РГО, проведенной в 2012 году, верфь «Северное море» безвозмездно передала катер «Касатка-2М», а компания «Зора-Яхт» предоставила навигационное и эхолотное оборудование, на которое поисковики и делали главную ставку.

В состав поискового приборного комплекса вошел StructureScan HD LSS2 — эхолот структурного сканирования дна и картплоттер NSS 7 (оба Simrad) с сенсорно-кнопочным многофункциональным дисплеем. На транце катера, на кронштейнах с откидным механизмом были смонтированы два высокочастотных датчика — трансдьюсера, в рубке, помимо мультидисплея NSS 7, стоял принимающий блок-преобразователь.

Стандартные эхолоты имеют частоту от 50 до 200 кГц и мощность излучений до 2500 Вт. Модель StructureScan HD LSS2 имеет высокочастотный датчик 455 кГц и мощность сигнала до 4000 Вт, что позволяет сканировать поверхность дна с высокой детализацией и более четко отображать мелкие объекты. При движении судна устройство сканирует глубины до 92 м с захватом с каждого борта участков поверхности до 90 м. При меньшей глубине снижается и ширина захвата. Так как излучение сигнала идет узконаправленным лучом (угол «лепестка» составляет 3° для каждого трансдьюсера), то захват сканирования по бортам составит примерно 4–5 глубин. Если глубина будет меняться резко, на мониторе мы увидим разное по ширине отображение сканирования.

StructureScan HD — второе поколение сканеров, предназначенных для просмотра рельефа дна и его отображения, которые дают прекрасные



картинки выступов, каналов, шельфовых спусков, кабельных трасс, трубопроводов и других подводных объектов, растительности и рыб. Действие устройства основано на применении в одном датчике двух многолучевых технологий (разработка компании Navico): DownScan Imaging (сканирование под судном) и SideScan Imaging (боковое сканирование).

Применяя разные шкалы детальных измерений в StructureScan, операторы, судоводители и рыболовы могут выбирать между просмотром больших площадей с меньшей детализацией или, наоборот, меньших площадей с большей детализацией. Также при выявлении интересного объекта можно нажатием на его изображение (сенсорный экран) или посредством джойстика запускать режим паузы для увеличения масштаба и подробного просмотра объекта.

Для эффективной работы устройства следует правильно установить трансдьюсер. При килеватости корпуса менее 12° достаточно одного датчика структурного сканирования, при большей килеватости потребуются два датчика — по правому и левому борту. Датчики можно закреплять на транец, есть варианты днищевых датчиков из пластика и бронзы. Высокочастотные днищевые датчики следует устанавливать строго вдоль ватерлинии, для чего существуют

направляющие и специальные прокладки.

При установке двух трансдьюсеров под килем катера образуется мертвая зона, но для поиска крупных объектов она не существенна: общая площадь захвата позволяет их определить. Для получения четкого изображения скорость катера не должна превышать 13 узлов, иначе изображение на мониторе будет смазанным из-за отставания эхосигнала от приемопередающих датчиков.

В процессе сканирования дна все данные с координатами места можно занести на карту памяти SD, на которой создается журнал записи и свой формат для последующего просмотра. Такая архивация данных допускает их просмотр на картплоттере в удобное время и спокойную компьютерную обработку на берегу в специальной программе для PC, разработанной Navico. Программа, работающая, как Windows Multimedia Player, позволяет просмотреть запись картины дна

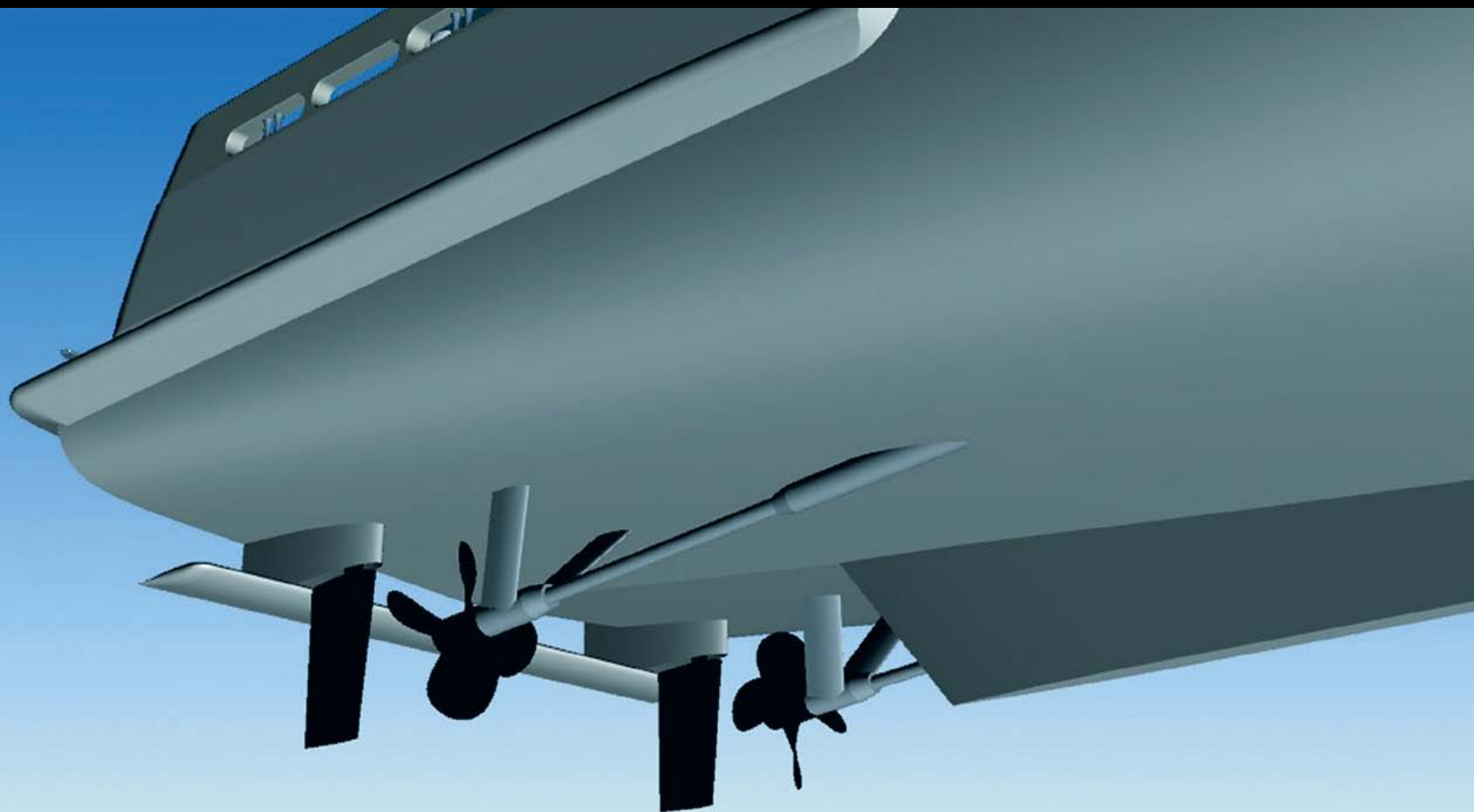
в период записи и, при наведении курсора на интересующий объект, получить информацию о его местоположении и глубине. При нажатии на интересующий объект он фиксируется в журнале картплоттера с координатами, глубиной и названием. Такие точки будут отображаться как на самом эхолоте при подходе к данному месту, так и на карте прибора.

А что же экспедиция? Колокола пока не нашли, но свою миссию приборы выполнили. В сложных погодных условиях, нередких нештатных ситуациях и при непростой гидрологии Белого моря (ветер, волна, переменные течения) с их помощью участники экспедиции обследовали около 7 кв. км дна. Выявленные 10 аномалий на глубинах от 10 до 30 м специалисты классифицировали как объекты возможного техногенного происхождения, которые необходимо обследовать с водолазами. Полученные данные легли в основу планов исследований и будущих экспедиций.

При сканировании все данные с координатами и глубиной можно занести на карту памяти



Эксперт MBY
Герт Копп
E-mail: editor@mby.ru



На одном крыле

Подводное крыло на корпусе водоизмещающих яхт может обеспечить до 40% экономии топлива

Питер ван Оссанен, один из ведущих голландских конструкторов, предложил обойти законы физики и повысить эффективность движения судов на скоростях водоизмещающего режима. Он заявил, что достичь этого поможет корпус особой геометрии FDHF (Fast Displacement Hull Form), в кормовой части которого находится подводное крыло, обеспечивающее экономию топлива. Тесты масштабной модели 42-метрового судна с крылом в опытовом бассейне показали, что для достижения скорости 12 узлов ему требуется на 40% меньше мощности по сравнению с обычным водоизмещающим судном. Согласно расчетам, суперяхте длиной 42 метра, находящейся в постройке на стапеле голландской верфи Heesen, для достижения комфортной круизной

скорости понадобится всего 540 л.с. от каждого из двух моторов MTU M72 общей мощностью 3000 л.с.

Подобно новому корпусу D2P длиной 140 футов, разработанному в Azimut, корпус FDHF также снабжен носовым бульбом, но вдобавок имеет крыло в районе транца. Бульб повышает топливную экономичность судна, снижая сопротивление за счет удлинения ватерлинии и гашения носовой волны. Крыло на корпусе, предложенное не так давно, работает совершенно по другому принципу. Первоначально эту конструкцию

запатентовали в 2003 году для использования на контейнеровозах, и с тех пор с помощью компьютерного моделирования динамических процессов (обтекания) и на основе результатов тестов в бассейнах оценили его пригодность для использования на более легких прогулочных яхтах.

В 2011 году Питер ван Оссанен начал разработку проекта суперяхты длиной 42 метра и сначала протестировал модель с обычным водоизмещающим корпусом, а затем последовательно добавил к нему бульб и крыло.

Результаты тестов показали прирост эффективности (пропульсивный коэффициент) на 15% на скорости 12 узлов за счет бульба при водоизмещении судна порожнем, а после установки крыла суммарная экономия топлива возросла до 40%. Даже на максимальных 16 узлах был отмечен рост эффективности на треть (33%). Если перевести проценты в расход, то на 12 узлах он составляет 6 л/милю — почти столько же сжигает гораздо более легкая яхта Sunseeker Predator 80.

Не стоит путать новое крыло с обычным подводным крылом, на котором за счет обтекания потоком возникает подъемная сила, поднимающая корпус частично или полностью из воды для резкого снижения сопротивления и повышения скорости. Крыло

МНЕНИЕ: Если эту технологию смогут адаптировать для небольших водоизмещающих или переходных корпусов вроде тех, что используют Fleming, Nordhavn и Aquastar, правила игры могут сильно измениться. **Хьюго Андреа**



КАК ЭТО РАБОТАЕТ

в корме на днище ничего не поднимает. Конечно, оно создает некоторую подъемную силу за счет своего профиля, когда внизу возникает зона повышенного давления, а наверху — разрежение, однако основной эффект заключается в создании направленного в нос судна вектора тяги.

ПРИНЦИП ДЕЙСТВИЯ

Крыло расположено на днище в районе транца, позади гребных винтов, там, где линии обтекания отклоняются вдоль батоксов вверх. Направленная вперед полезная тяга создается за счет обтекания профиля и является частью результирующей подъемной силы на крыле. Фокус в том, чтобы правильно подобрать угол атаки крыла относительно набегающего потока в кормовой части корпуса. Этот угол должен составлять 1–3° (передняя кромка чуть ниже задней). Чем выше скорость судна, тем меньший угол атаки требуется. В то же время угол наклона батоксов в корме должен составлять минимум 6°, чтобы поток воды отклонять вверх достаточно сильно для создания вектора полезной тяги. У крыла есть вторичный положительный эффект — оно демпфирует кормовую волну за счет отведения части энергии вперед. По оценке ван Осанена, на это приходится треть эффективности крыла, а две трети дает направленный в нос вектор тяги. Также отмечается, что создаваемая тяга значительно

превосходит сопротивление самого крыла (по расчетам ван Осанена — 5–10%). Кроме того, крыло должно демпфировать качку на волнении, выступая по сути огромной транцевой плитой.

Графики расхода топлива для контейнеровозов с корпусами FDHF

показывают экономию 7–15%, однако потенциальная выгода для более легких и быстрых прогулочных яхт может оказаться существеннее, поэтому стоит ожидать появления со временем кормовых крыльев на водоизмещающих лодках еще меньших размеров. **МВУ**

Кормовое крыло создает полезную тягу за счет энергии потока

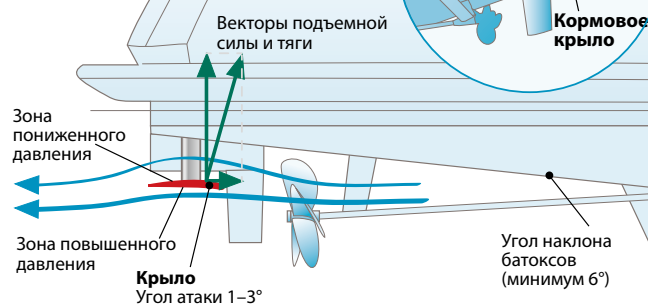
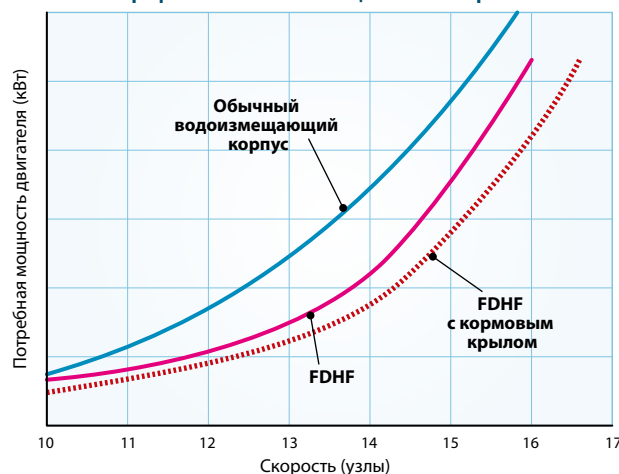


График зависимости мощности от скорости



Heesen строит 42-метровую суперяхту с кормовым крылом, которое позволит значительно снизить расход топлива

МИНУТА НА РАЗМЫШЛЕНИЕ
ПОДВОДНЫЕ КРЫЛЬЯ

Подводные крылья при движении создают значительную подъемную силу и обычно используются на глиссирующих судах, чтобы поднимать корпус из воды для снижения сопротивления. Принцип их работы в воде не отличается от того, как работают крылья самолетов в воздухе. За счет определенной формы крыла вода сверху течет быстрее, чем снизу, вследствие чего возникает разница давлений и подъемная сила. Впервые подводное крыло разработал итальянский изобретатель Энрико Форланини в 1898 году для гигантского канадского каноэ, где использовались многоярусные крылья («этажерка»). В 1909 году британский конструктор Джон Торникрофт построил 22-футовую лодку с плоским в корме днищем и носовым подводным крылом, которую приводил в движение 60-сильный мотор. После серии успехов и неудач она смогла разогнаться до 35 узлов. Изобретатель телефона Александр Белл развил эту идею на судне HD-4. С двумя двигателями по 350 л.с. оно в 1919 году установило рекорд скорости на воде — 61 узел, который не могли улучшить еще два десятилетия. В 1950 году британская водометная лодка на подводных крыльях *White Shark* попыталась установить абсолютный рекорд скорости на воде, однако конструкторы столкнулись с тем, что на скорости более 62 узлов подъемная сила крыла падает из-за кавитации, и даже сегодня обойти это ограничение не получается.

Беспроводной звук

Колонки Libratone с качественным звуком

Коллекция стильных беспроводных колонок Libratone позволяет слушать музыку с вашего плеера iPod на борту без необходимости приобретать дорогую развлекательную систему. Модельный ряд состоит из трех динамиков разной формы и цвета. Компактные цилиндрические Zipp

по габаритам идеально подходят для того, чтобы брать их с собой на борт и перемещать между каютами и салоном. Весят они чуть больше ожидаемого, но для портативных колонок обладают весьма качественным звуком. Работают Zipp от батареек, снабжены ручкой для переноски, а отделка из итальянской шерсти не будет выглядеть дешевой даже на роскошных яхтах.

Колонки покрупнее — Live и Lounge — обеспечивают еще более качественное звучание и большую громкость. Live транслирует звук на 360°, а Lounge оснащена пятью встроенными усилителями, может по беспроводной связи соединяться со Smart TV и транслировать визуализацию.

Прежде колонки работали только с плеерами, смартфонами и планшетами Apple, но теперь умеют соединяться с Android- и Windows-устройствами. Соответствующее приложение можно скачать бесплатно, а в продаже имеются разноцветные чехлы. Стоимость Zipp составляет £ 330, Live стоит £ 450, а за Lounge просят £ 1190.

ИНТЕРНЕТ: www.libratone.com



«Озеленение» MAN'ов

Моторы MAN модернизировали под требования EPA Tier 3

Ввиду грядущего вступления в силу в США новых норм содержания вредных веществ в выхлопных газах EPA Tier 3 (2014) производитель двигателей MAN провел существенную модернизацию модельного ряда. Все агрегаты V8 и V12 мощностью от 730 до 1800 л.с. уже соответствуют стандартам Tier 3, однако новые правила более строгие, и MAN нужно было понизить на 20% концентрацию монооксидов азота

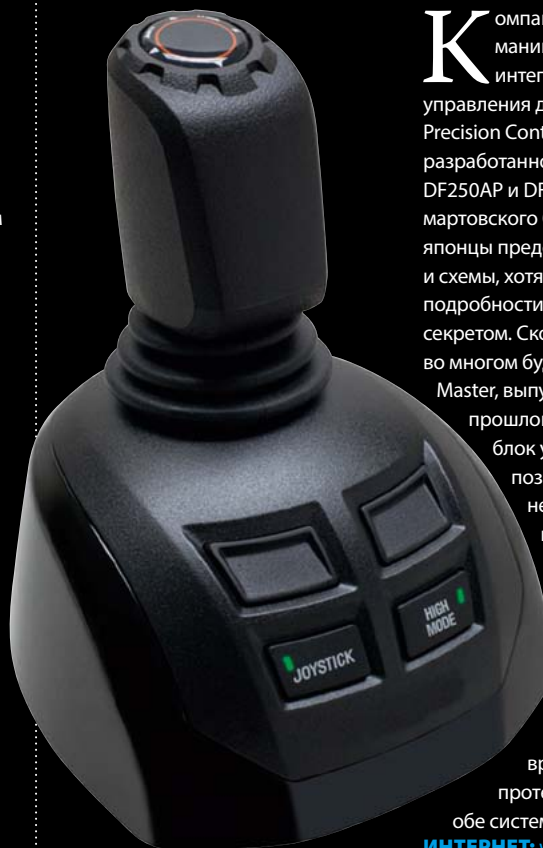
и углеводородов, а также уменьшить на 40% количество твердых частиц в выхлопе. В компании заявили, что инженерам удалось добиться этих показателей без дополнительной обработки отработанных газов, однако до сих пор неизвестно, каким способом они смогли «озеленить» двигатели. В любом случае, что бы они ни сделали, моторы MAN вышли на новый уровень безопасности для окружающей среды.

ИНТЕРНЕТ: www.man-engines.com



Джойстик Suzuki

Новый манипулятор для японских подвесников



Компания Suzuki представила манипулятор, который интегрируется с системой управления дросселями Suzuki Precision Control (fly-by-wire), разработанной для двигателей DF250AP и DF300AP. Во время мартовского боат-шоу в Йокогаме японцы представили прототип и схемы, хотя технические подробности до сих пор остаются секретом. Скорее всего, система во многом будет похожа на Helm Master, выпущенную Yamaha в конце прошлого года. Электронный блок управления двигателями позволяет осуществлять независимую корректировку курса и оборотов, а значит контролировать скорость и перемещать судно в направлении, куда наклонен манипулятор. Надеемся, что в ближайшем времени мы сможем протестировать и сравнить обе системы японских компаний.

ИНТЕРНЕТ: www.globalsuzuki.com



Да будет свет!

Мощный фонарь Exposure Marine Pro 3

Компания Exposure Marine представила компактный (всего 13 см в длину) фонарь, который отличается ярким и широким пучком света, эффективным на расстоянии до 200 м и заметным на дистанции в три мили. Мощность света составляет 975 люмен. По этому показателю фонарь превосходит стандартные 12-вольтовые прожекторы. Кроме того, Pro 3 умеет работать в режиме стробовспышки и подавать сигнал SOS. Таких

впечатляющих результатов удалось добиться за счет использования самых современных LED-технологий и емкого литий-ионного аккумулятора. Конечно, это сказывается на стоимости, но сегодня Pro 3 является самым легким и мощным фонарем на рынке.

На полном заряде Pro 3 работает без перерыва час, сутки в режиме стробоскопического маячка и 12 часов в режиме подачи сигнала SOS. Если переключить его в режим

экономии энергии, понизив яркость, то время работы возрастает до 20 часов. Зарядка осуществляется через USB-разъем от сетей 12 В или 220 В, а для контроля заряда сбоку есть вольтметр. Для предотвращения случайного включения в фонаре предусмотрен специальный выключатель без фиксации положения, который отключает питание через минуту.

Pro 3 имеет положительную плавучесть, защищен по стандарту

IPX68 и поставляется с зарядным устройством и качественным поясным чехлом. Чтобы фонарь легче было найти в темноте, на корпусе предусмотрена светящаяся полоска и мигающая кнопка. Чрезвычайно прочный корпус Pro 3 выполнен из морского анодированного алюминия и похож на таковые армейских фонарей последнего поколения. Стоимость Exposure Marine Pro 3 составляет £ 199.

ИНТЕРНЕТ: www.exposuremarine.co.uk

СТРАННОВЕДЕНИЕ

СУДНО МЕСЯЦА USV

Что это такое?

Аббревиатуру USV (Unmanned Surveillance Vessel) следует понимать как «беспилотное судно наблюдения», но ее уже заменило название «робо-лодка». Она является одной из моделей линейки беспилотников Eclipse и имеет длину 11 м. На борту установлены два двигателя мощностью 1000 л.с. с водометами и целый набор засекреченного оборудования для слежения за различными объектами, плюс вооружение для секретных операций.

Кто производитель?

Лодку строят в Абу-Даби компании Al Seer Marine и 5G International Inc.

Как судно управляется?

Как и в случае с печально известными американскими беспилотниками Predator, здесь преимущественно используются зашифрованные радиосигналы,



Скоростная беспилотная лодка построена по стелс-технологии и невидима для радаров

приходящие от операторов на суше. Также USV умеет действовать как настоящий робот: лодку можно заранее запрограммировать на выполнение полностью самостоятельных тайных миссий.

Какова цель?

Робо-лодка предназначена для военной службы и для обеспечения безопасности гражданского населения. Разрабатывали ее для

защиты интересов нефтедобывающих компаний в Персидском заливе, но также рассматривают в качестве инструмента для борьбы с пиратами, которые заметно активизировались в Индийском океане.

Что она умеет?

В напичканном электроникой прочном корпусе отсутствуют уязвимые человеческие тела, поэтому он может функционировать в любую погоду.

Низкий профиль позволяет ему скрываться среди волн и оставаться невидимым при радарном пеленге. Встроенная клетка Фарадея защищает лодку от внешнего электрического воздействия, включая импульсы тактических ядерных взрывов. В общем, если вы видите, что один из таких роботов движется вам навстречу, рекомендуем быстро сматываться!

ИНТЕРНЕТ: www.alseemarine.ae



Картография для iPad

Массовая экспансия планшетных компьютеров и развитие навигационного программного обеспечения заметно сказались на владельцах небольших лодок. Мы сравнили семь приложений для iPad, чтобы оценить, насколько реклама производителей соответствует потребностям яхтсменов

Однажды столкнувшись с планшетными компьютерами, достаточно легко понять, что они основательно расширяют возможности для работы и развлечений. Если загрузить на планшет качественное навигационное приложение, то сразу задумываешься: а зачем теперь вообще на лодке картплоттер? Но есть и другой, не менее актуальный вопрос: почему бортовая картография в несколько раз дороже, чем программа для планшета, которая, по идее, умеет все то же самое? Однако не все так просто. Бурная «таблеточная» революция действительно позволила совершить прорыв за счет простых и эффективных приложений, но не обошлось и без подводных камней.

Существует целый ряд навигационных программ, различающихся по стоимости и удобству использования. Некоторые из них эффективны и оправдывают свою цену, тогда как другие вызывают зубовой скрежет. В любом случае, ни одно даже самое хорошее приложение не следует использовать в качестве единственного и главного навигационного помощника на серьезных переходах, хотя реклама производителей может убеждать вас в обратном. Другое дело, если речь идет о маленьких лодках, на которых вы далеко не ходите и к тому же часто меняете. Здесь планшет придется весьма кстати.

В качестве тестового аппарата мы выбрали iPad, поскольку по объемам продаж он пока лидирует в мире, но

не забыли рассмотреть возможность использования приложений на других операционных системах. В выборе программ мы ограничивались только теми, которые полностью независимы от внешних устройств и передачи данных. Стоит помнить, что для навигации необходим iPad с 3G, поскольку версии только с Wi-Fi лишены встроенного GPS-приемника и могут осуществлять приблизительную привязку исключительно при доступной сети, что малоприспособно для навигации. Испытания мы проводили с iPad третьего поколения в живописной бухте Пула, где переплетаются фарватеры и приливные течения, а также достаточно много значимых для навигации объектов.

Рынок морских навигационных программ, созданных исключительно

для iOS, растет с каждым днем, а если еще посчитать приложения для других систем, то открывается огромный выбор. Проанализировав доступные варианты, мы отобрали семь «навигаторов» исходя из их популярности в Европе.





Navionics HD

■ Векторные карты ■ Стоимость приложения с картами Европы 1790 руб. (без Великобритании)

Navionics одной из первых перешла к созданию приложений для мобильных устройств, постоянно выпускает новые и обновляет существующие. За счет этого и разумных цен на карты программа продолжает набирать популярность. Как только вы приобрели Navionics HD, последующее обновление карт

осуществляется бесплатно, поэтому время от времени просто нужно заново загружать требуемые регионы. Здесь используются те же карты, что и в несравнимо более дорогой Navionics Gold для стационарных GPS-навигаторов с некоторыми элементами из карт Platinum. Пролыстывать и менять масштаб карт очень удобно, а если вы увеличиваете область вне

Помимо основных функций, присутствуют дополнения вроде наложения спутникового изображения

вашей карты, то программа позволяет приобрести и загрузить данный участок не выходя, чтобы продолжить прокладку маршрута с расчетом расстояния и курса.

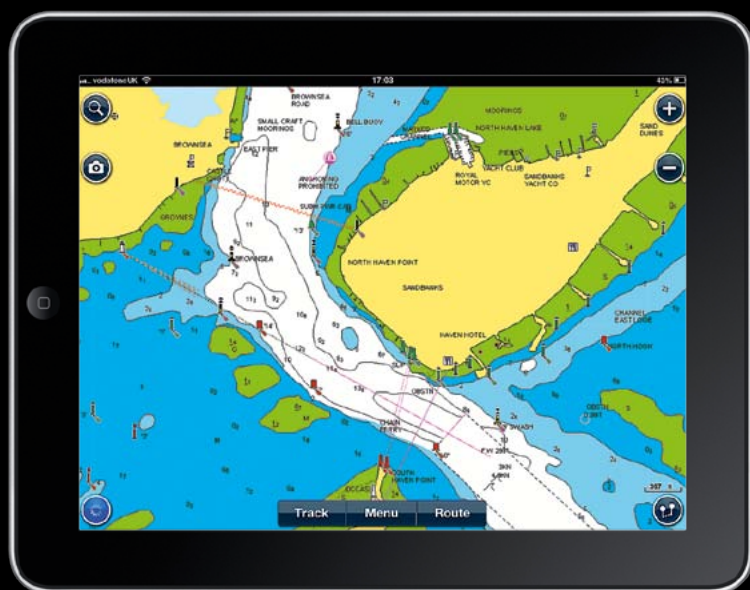
Помимо основных функций, присутствуют приятные дополнения вроде возможности наложить спутниковое изображение, получить сводку погоды и расписание приливов. Стоит выбрать один из приливных ромбов, как программа выдаст вам кривую динамики приливов на несколько суток вперед. Так же просто вычислять расстояние и направление между любыми двумя точками. Дополнительный модуль Nav Module (£ 2,99) позволяет сохранять маршрутные точки и превращает и без того хорошую программу в отличного помощника.

НРАВИТСЯ

- Быстрое изменение масштаба и пролистывание карт
- Простая и быстрая загрузка карт
- Легко создавать маршруты с Nav Module
- Отличная реализация расписания приливов
- Опция easy-read упрощает интерфейс экрана
- Обширное покрытие всего мира
- Невысокая стоимость
- Удобные дополнительные функции

НЕ НРАВИТСЯ

- Приложение необходимо покупать заново, если вы хотите использовать его еще и на iPhone
- Интерфейс местами перегружен
- Требуется несколько секунд, чтобы обновить данные после выхода из режима сна



MOTORBOAT РЕЙТИНГ



Plan2Nav

■ Векторные карты C-MAP ■ Бесплатное приложение
■ Карты 799–1299 руб. за регион ■ Доступно для Android

Компания Jerpesen — один из лидеров на рынке векторной картографии, поэтому мы ожидали от нее хорошее

мобильное приложение с картами C-MAP 4D. Однако нас разочаровал старомодный, медленный и тяжелый интерфейс. Радует, что основное

приложение хотя бы бесплатное, и на базовой карте мира можно прикинуть черновой маршрут. Также программа показывает прогноз погоды на пять суток, скорость и оставшееся время в пути. Приобретая карту, вы получаете детальную навигационную информацию с фотографиями марин, направлением течений и расписанием приливов. Все карты предназначены для офлайн-использования без подключения к мобильным сетям. В целом у программы мало функций, и ею сложно пользоваться.

Разочаровал тяжелый интерфейс

НРАВИТСЯ

- Интуитивные иконки аккуратно собраны в нижней части экрана
- Отсутствие скрытых кнопок или меню
- Стрелки приливных течений хорошо читаются (показывают направление течения на данный момент времени)

НЕ НРАВИТСЯ

- Старомодный интерфейс с отсутствием деталей на базовой карте мира
- Сбивающее с толку внезапное исчезновение деталей на некоторых уровнях масштабирования
- Иногда карты медленно обновляются
- 3D-вид практически бесполезен
- Очень легко незнанием изменить ориентацию карты
- Сложно переключаться между маршрутами и редактировать их. В инструкции говорится, что путевые точки можно перемещать, однако мы так и не смогли сделать этого



MOTORBOAT РЕЙТИНГ





Garmin Blue Chart Mobile

■ Векторные карты Blue Chart

■ Бесплатное приложение ■ Карты 1990 руб. за регион

Приложение доступно только для продуктов Apple и обладает интуитивным интерфейсом с большими экранными кнопками — именно этого мы

ожидали от Garmin. Используются те же карты Blue Chart, что и в картплоттерах Garmin. По виду они напоминают карты британского Адмиралтейства, а система

скачивания одна из лучших в классе. Если на борту есть адаптер Garmin Wi-Fi (£ 179,99), то маршрут можно спланировать дома на планшете и затем перекинуть по беспроводной сети в картплоттер. По стоимости карты близки к Navionics, а специальная сетка позволяет легко сортировать их и выбирать новые регионы для скачивания. Даже само по себе бесплатное приложение весьма полезно: вы можете вычислять расстояние и курс плюс записывать маршрут своего путешествия.

MOTORBOAT РЕЙТИНГ



Бесплатное приложение достаточно функционально

НРАВИТСЯ

- Простые интуитивные иконки
- Легко измерять расстояние
- Центральная экранная кнопка обеспечивает быстрый доступ к функциям
- Простое построение и редактирование маршрутов, маршрутные точки можно добавлять и удалять
- Понятное наложение карты погоды
- Сетка с выбором нужных регионов

НЕ НРАВИТСЯ

- Недостаточная детализация карт при большом увеличении
- По сравнению с Navionics, обновление и изменение масштаба происходит не так быстро
- Не работает на iPad первого поколения
- Обозначения путевых точек слишком крупные и отвлекают от карты
- Нет постоянного отображения местоположения



НАШИ СОВЕТЫ

ЗАЩИТА ОТ ВОДЫ

Что бы вы ни делали, брать на палубу планшет без водонепроницаемого чехла слишком рискованно.

Компания Griffin заявляет, что ее чехол Survivor (£ 30) протестирован в армии США и защищает от ударов и падений, однако сомнительно, что он выдержит испытание водой. Если его надежно закрыть, то душ планшет еще переживет, но на наш взгляд, в чехле слишком много заглушек, которые могут открыться. Гораздо больше по душе нам пришелся чехол Lifedge (вверху), который хорошо защитит iPad от воздействия окружающей среды. Главное — надеть его правильно,

и об этом вы узнаете, когда от возни с идущими в комплекте монтировками заболит кисти. Из недостатков — сложность подключения зарядного устройства и высокая цена, однако в сравнении с покупкой нового планшета £ 99 не жалко.

ВЫБОР ПРИЛОЖЕНИЯ

Стоит отталкиваться от того, что у вас уже есть на борту: в любом случае сэкономить на использовании имеющихся в картплоттере карт

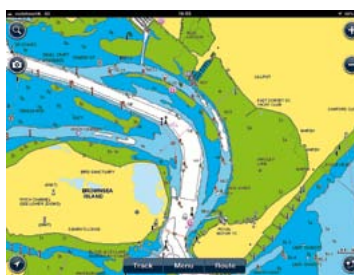
не выйдет, зато все функции и внешний вид будут привычными. Когда вы устали, вымокли и находитесь на грани стресса, это может иметь большое значение.

ВНЕШНИЕ GPS-ПРИЕМНИКИ

Если у вашего iPad нет встроенного GPS-приемника, его можно использовать для навигации при наличии внешнего устройства. На рынке есть несколько предложений, но наиболее распространен Bad Elf GPS. Производитель предлагает две модели. Одна подключается через стандартный разъем (£ 99), а другая соединяется по Bluetooth (£ 160). Мы не тестировали их и не можем дать собственную оценку, однако отзывы пользователей весьма положительные.

РАСТРОВЫЕ И ВЕКТОРНЫЕ КАРТЫ

Растровые карты представляют собой отсканированные с бумажных носителей изображения, которые «привязаны» к координатам и имеют несколько невидимых слоев для отображения маршрутов и путевых точек. Прежде они были очень популярны, поскольку основаны на проверенных источниках, однако из-за большого размера файлов планшет справляется с ними гораздо медленнее, чем с векторными картами. Последние обчисляются намного легче и за последние 20 лет развились настолько, что практически не уступают бумажным картам и работают очень быстро.



Планшеты быстро справляются с пересчетом векторных карт и легко их масштабируют



«Тяжелые» растровые карты нагружают процессор и негативно влияют на время работы планшета



Marine Imray Charts

■ Растровые карты Imray

■ Приложение бесплатное ■ Карты 1690 руб. за регион

Хорошо узнаваемые растровые карты Imray сохраняют все детали бумажных оригиналов, с которых они были сняты. С одной стороны, это

облегчает переключение между ними и вселяет уверенность, но, с другой, функциональность программы разочаровывает. Масштабируются карты неплохо, но переключение

между листами очень неудобное, особенно во время планирования маршрута. Правда, скачивая приложение, вы получаете несколько карт бесплатно. На борту рекомендуется всегда иметь самые свежие карты, однако списывать со счетов пусть не очень новые, но проверенные источники не стоит, тем более что они дополнены интерактивными графиками приливов, фотографиями марин и неплохим инструментом определения расстояния.

MOTORBOAT РЕЙТИНГ



Переключаться между листами карты очень неудобно



НРАВИТСЯ

- Электронные карты сохраняют все детали бумажных оригиналов
- Экранный интерфейс не перегружен
- Координаты судна постоянно отображаются в верхнем левом углу
- Компас можно перетаскивать на карту, чтобы легче определять предполагаемый курс
- Легко ставить и перемещать маршрутные точки

НЕ НРАВИТСЯ

- Нет гладкого перехода между листами при изменении масштаба, приходится вручную выбирать карту из списка
- Недостаток информации об объектах (буи, маяки)
- Для выбора карт при загрузке нужно вручную листать длинный список
- Непросто добавить путевую точку в маршрут
- Мелкий шрифт в панели инструментов, который тяжело читать днем на улице



iNavX Marine Navigation

■ Векторные карты Navionics

■ Стоимость 1690 руб. ■ Карты от 2500 руб.

Способность этого приложения работать с векторными и растровыми картами делает его весьма универсальным и популярным, особенно в США, где в ходу отсканированные карты NOAA. В отличие от конкурентов, оно понимает целый ряд форматов

и позволяет накладывать на них файлы погоды GRIB, поэтому легко интегрируется с бортовыми картплоттерами. Однако в Европе программа использует карты Navionics, которые необходимо скачивать с сайта www.x-traverse.com за отдельную плату. Усилий, в отличие

от других приложений, для этого нужно приложить больше, поскольку делается это не напрямую из программы. Во время теста приложение не завоевало наших симпатий, к тому же высокая стоимость отпугнет многих европейских яхтсменов, у которых есть более бюджетная альтернатива в виде Navionics HD с приятным и понятным интерфейсом или других, легких для интуитивного восприятия, аналогов.

НРАВИТСЯ

- Удобные иконки для вывода на экран важной информации (координаты, скорость и т. д.)
- Достаточно быстрое обновление карт
- Удобное наложение прогноза погоды
- Функция поиска марин
- Удобное отображение карт

НЕ НРАВИТСЯ

- Не позволяет создавать маршруты простым добавлением и перемещением точек путем касания
- Создание маршрутов слишком сложное по сравнению с конкурентами
- Трудно добавлять новые точки в существующие маршруты
- Усложненное скачивание новых карт

MOTORBOAT РЕЙТИНГ



В программе сложно создавать и редактировать маршруты, но удобно накладывать прогноз погоды





Memory-Map

- Растровые карты ■ Стоимость приложения 33 руб.
- Бесплатно для Android ■ Карты при первой покупке £ 50

Карты для Великобритании построены на отсканированных гидрографических картах Адмиралтейства со всеми их преимуществами вроде описаний якорных стоянок, и с подобной детализацией трудно соперничать. При этом функциональность

программы пребывает, по сравнению с «векторными» приложениями, на зачаточном уровне. Покрытие региона было очень полное, только алгоритм изменения масштаба отображения карты далек от совершенства: необходимо залезать в меню и выбирать другой лист, хотя указатель положения судна

будет перемещаться между областями и масштабами.

Стоимость карт на первый взгляд выглядит адекватной, однако не стоит забывать, что обновления выходят ежегодно, и, в отличие от Navionics, вам придется снова и снова платить по £ 25 за каждый регион. Кроме того, делать это нужно через сайт, поскольку в приложении такой функции нет.

Отсутствуют тут и другие функции: в программу нельзя загрузить прогноз погоды или расписание приливов, плюс двойное касание экрана не выводит указатель судна в центр.

НРАВИТСЯ

- Детализация и точность гидрографических карт
- Отображаются координаты судна
- Легко создавать и редактировать маршруты

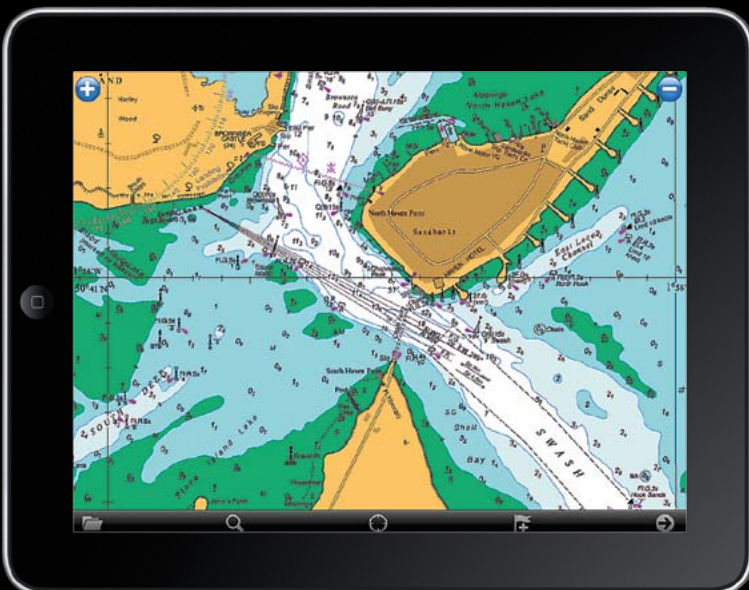
НЕ НРАВИТСЯ

- Необходимость выбирать каждый участок карты для просмотра через меню
- Отсутствие интерактивных функций
- Невозможность получать прогноз погоды и расписание приливов

MOTORBOAT РЕЙТИНГ



Отличная детализация отсканированных растровых карт омрачается сложностью переключения между ними



Transas iSailor

- Векторные карты ■ Приложение бесплатное
- Карты 799 руб. за регион

Transas iSailor используют понятные, легко читаемые карты с опциональными окошками, в которых выводятся

координаты, курс, расстояние и прочие параметры. Программа умеет осуществлять экспорт и импорт данных о маршрутах, что облегчает

планирование на берегу, а за £ 6,99 можно разблокировать дополнительные функции вроде приема информации от AIS по протоколу TCP. Если вам нужно большое покрытие, то карты обойдутся недешево: за всю Великобританию придется выложить более £ 200. Но если вы ходите по ограниченной акватории и не хотите «покупать страну» целиком, то стоимость £ 10–20 за лист вполне приемлема.

Оплачивать и загружать карты можно прямо из приложения, и это происходит быстро даже через сотовую сеть.

НРАВИТСЯ

- Легко читаемый, интуитивный интерфейс
- Информация о маршруте хорошо видна
- Легко создавать маршруты
- Функция ночного отображения
- Дополнительные функции вроде связи с AIS и якорной сигнализации
- Быстрое пролистывание карт
- Простая покупка и загрузка карт
- Ясно обозначает местоположение судна
- Обширное покрытие всего мира

НЕ НРАВИТСЯ

- Общая стоимость карт на большой регион
- Нет обновляющегося прогноза погоды и расписания приливов
- На тесте маршрут судна записывался неравномерно

MOTORBOAT РЕЙТИНГ



Приложение умеет импортировать и экспортировать данные о маршрутах и путевых точках



ЧЕГО ОЖИДАТЬ ОТ НАВИГАЦИОННЫХ ПРОГРАММ ДЛЯ ПЛАНШЕТОВ?

Дело вовсе не в цене или длинном списке возможностей — подумайте, какой вид яхтинга для вас наиболее важен, и оцените важность приведенных функций

ГЛАДКОЕ ПРОЛИСТЫВАНИЕ

Возможность быстро перемещаться между картами и менять масштаб касанием пальцев — одна из важнейших особенностей мобильных программ для планшетов.

СКОРОСТЬ ПРОЛИСТЫВАНИЯ

Ожидание загрузки карт после пролистывания или изменения масштаба может выводить из себя, и разные программы заметно различаются по этому признаку.

ПОКРЫТИЕ КАРТ

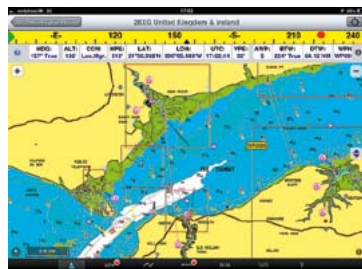
Разные картографические системы различаются степенью покрытия тех или иных регионов, поэтому стоит в первую очередь выбирать между приложениями, в которых доступны нужные вам акватории.

ЛЕГКОСТЬ РАБОТЫ С КАРТАМИ

Сложно ли найти и загрузить карты нужного региона? Системы вроде Garmin и Navionics позволяют делать это очень легко, тогда как другие заставляют вас запоминать названия файлов или листать длинные списки.

ПРОКЛАДКА МАРШРУТА

Это одна из фундаментальных функций навигатора. Можно ли простым касанием пальца ставить точки маршрута или для этого



требуется пройти через несколько пунктов меню? Выбирать из списка очень неудобно — это прошлый век!

ИЗМЕНЕНИЕ МАРШРУТА

Вряд ли вы с первого раза попадете пальцем в нужную маршрутную точку, особенно если маршрут проходит по архипелагу. Обычно приходится увеличивать масштаб и перемещать точку в точное место — не все программы позволяют легко это делать.

ИЗМЕРЕНИЕ РАССТОЯНИЙ

Оценка дистанции не только от судна до объекта, но и между удаленными объектами крайне важна для любой навигационной системы, поэтому убедитесь, насколько просто использовать этот инструмент.

ИНФОРМАЦИЯ О ТОЧКЕ

Управлять судном по картинке



хорошо, но иногда проще сообщить рулевому курс и расстояние до следующей точки, а не каждая программа легко выдает эту информацию.

ЭКСПОРТ МАРШРУТА

Если вы хотите планировать маршрут на планшете, а потом переносить его в бортовой картплоттер, то эта функция необходима.

ОБНОВЛЕНИЕ КАРТ

Одни системы бесплатно предоставляют существующим пользователям новые версии уже приобретенных карт, другие требуют за это деньги, поэтому проверьте, какая поддержка включена в стоимость.

ТЕЧЕНИЯ

Большинство программ берут базовую информацию о приливных течениях из карт (приливные ромбы), а более продвинутые накладывают на карты стрелки, указывающие направление тока воды.



ЗАПИСЬ ТРЕКА

Знание того, где вы были, помогает представить последующий маршрут, плюс запись трека полезна в качестве дополнения к судовому журналу.

ПРОГНОЗ ПОГОДЫ

Многие приложения требуют дополнительного модуля для наложения прогноза погоды, а некоторые изначально обладают этой весьма полезной функцией.

ОТОБРАЖЕНИЕ КООРДИНАТ СУДНА

Удивительно, что лишь некоторые программы могут выводить на экран эту очевидную информацию. Конечно, всегда можно подвести курсор на маркер судна и считать координаты, но постоянный вывод в отдельном окошке гораздо удобнее.

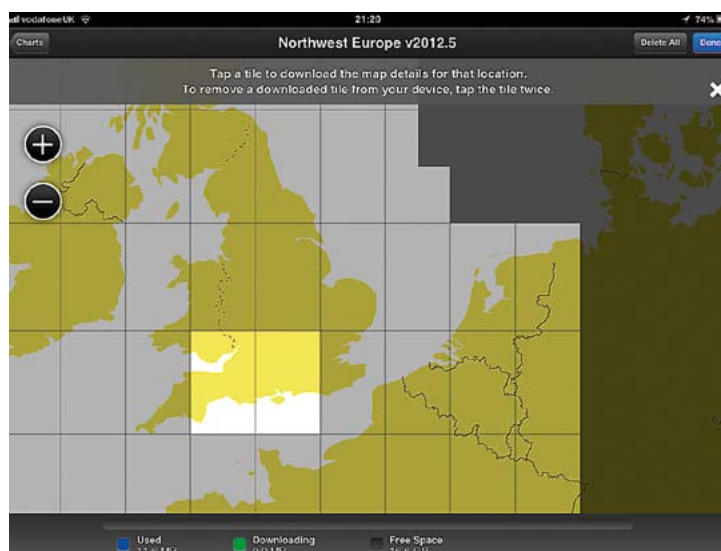
СОПРЯЖЕНИЕ С БОРТОВЫМИ ПРИБОРАМИ

В тесте мы не проверяли эти возможности, но для долгосрочной перспективы стоит выбирать ту программу, которая позволяет подключаться по беспроводной связи.

ЧЕЛОВЕК ЗА БОРТОМ

Странно, только ни в одной из программ не было функции быстрой отметки точки MOB, которая присутствует уже почти во всех бортовых навигационных системах.

Зачастую производители делают упор на вторичные функции, забывая о гладкой реализации основных





УРОК №17

MBY публикует серию материалов для тех, кто хочет улучшить свои шкиперские навыки и сдать экзамен на международные права RYA.

ВИДЕО



mby.com/tow

Yachtmaster: Буксировка

Хотите вы оказать помощь или принять ее, правильная буксировка — важнейшее умение для любого судовладельца.

Текст Джон Мендес Фото Лестер МакКарти



Буксировка — то, что любой судоводитель должен уметь делать безопасно и эффективно. Надеюсь, вам не придется применить эти знания на практике по отношению к собственной лодке, тем не менее всегда полезно знать, как это делается, если случится помочь кому-нибудь другому. В следующий раз, услышав, как береговая охрана вызывает по радио «любое судно в районе, которое может помочь с буксировкой», вы будете знать, что делать.

КОГДА ПОМОГАТЬ?

Судно, нуждающееся в помощи, может быть совсем рядом; но прежде чем самоотверженно бросаться на помощь, задайте себе несколько важных вопросов. Насколько велико судно, которое придется буксировать? Годится ли ваша яхта для буксировки? Нет ли поблизости других, более подходящих для этой задачи судов? Как далеко предстоит буксировать? Сколько времени это займет? Каковы погода сейчас и ближайший прогноз? И самое главное, хотите ли вы вообще браться за это?

Согласно последним требованиям, все современные суда должны проектироваться с усиленной носовой частью — для безопасности буксировки и постановки на якорь. Можно считать, что дни, когда буксировка приводила к вырыванию палубных уток, миновали. Тем не менее, если вы собираетесь буксировать чье-то судно или готовите к этому свое, важно правильно распределить нагрузку, чтобы она не приходилась только на одну-две утки.

ЧЕМ БУКСИРОВАТЬ?

Вам понадобится длинный конец хотя бы невысокой эластичности. Если ни на одном из судов нет специального буксировочного троса, идеально может послужить, например, веревка от вспомогательного малого якоря. На нашей 11-метровой лодке есть 50 м отлично подходящего для буксировки троса диаметром 14 мм, который можно за несколько секунд отвязать от якорной цепи. Если у вас нет вспомогательного якоря, всегда можно соединить два более коротких конца, только тщательно выбирайте узел. Хорошо использовать брамшкотовый узел или завязать булинь на конце каждого троса, продев петли друг в друга. Помните, что эти концы будут под нагрузкой и узлы затянутся сильно.

Следующий шаг — подготовка «узды», чтобы распределить нагрузку

Прежде чем подавать буксирный трос, завяжите на нем булинь



Убедитесь, что нагрузка распределена на оба борта лодки



Удостоверьтесь, что можете быстро отдать одну из ветвей стропа даже под нагрузкой. Заводите конец на утку методом ОХО: оборот вокруг утки, «восьмерка», оборот. Не навязывайте много «восьмерок» и не фиксируйте конец поворотом на 180°. На фото для наглядности это показано на носовой утке левого борта, но лучше провести конец дальше к миделю, как показано на второй утке



Булинь на буксирном конце создает самоцентрирующуюся петлю, через которую проведен строп

Пропустите «узд» (строп) через клюзы, убедившись, что она обходит релинги, якорь и любое другое оборудование — все это легко повредить, когда буксирный конец под нагрузкой. Если нужно, подложите ветошь, чтобы избежать трения о гелькоут

Чтобы распределить нагрузку между утками в носу и ближе к миделю, сделайте только один оборот вокруг носовых, затем проведите концы к дальним уткам и закрепите их там



Буксир начинает движение по дуге, чтобы нагрузка возрастала постепенно

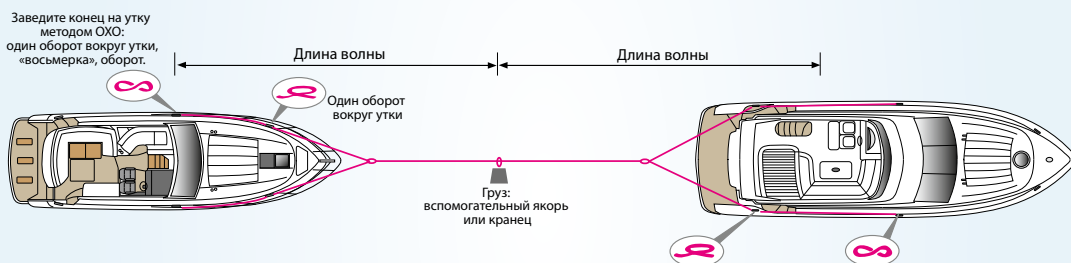
на оба борта лодки равномерно. Начните с заведения каждой ветви стропа на центральные утки, затем проведите оба троса к носу, сделав один оборот вокруг каждой из носовых уток, чтобы нагрузку распределить как по длине лодки, так и по бортам. Нужно, чтобы получившаяся петля полностью обходила релинг, якорь и т. п., иначе ветви стропа, находясь под нагрузкой, могут повредить их. Также нужно предусмотреть возможность быстро и просто освободить буксирный трос, если что-то пойдет не так. Поэтому один конец «узды» нужно завести на утку, не закрепляя конец узлом или поворотом на 180°.

Обязательно следует учесть трение. Тросы, соприкасаясь с любыми деталями судна, перетираются очень быстро, поэтому, где возможно, пропускайте их через клюзы и удостоверьтесь, что если есть соединительные узлы, то они не находятся в важных местах. Когда клюзы расположены неудобно, можно защититься от нежелательного трения, подложив ветошь или специально предназначенные для этой цели маты.

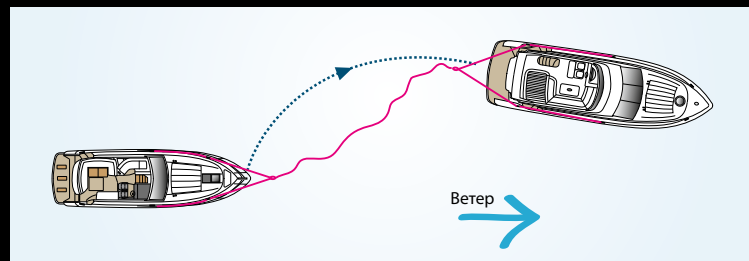
БУКСИРОВЩИК

Если буксируете вы, то сказанное относительно нагрузки касается и вас. Снова нужно распределить нагрузку, только теперь с центральных уток на кормовые. Привяжите длинный буксирный конец к «узду» булинем. Получится самоцентрирующаяся петля, а длину буксирного троса можно будет регулировать при помощи кормовых уток. Завяжите еще один булинь на конце троса, который вы собираетесь подать на буксируемое судно: в такой ситуации люди иногда теряют способность вязать узлы, но все же смогут пропустить через ваш булинь свою веревку и завести ее на утку.

Если нужно буксировать водоизмещающую моторную или

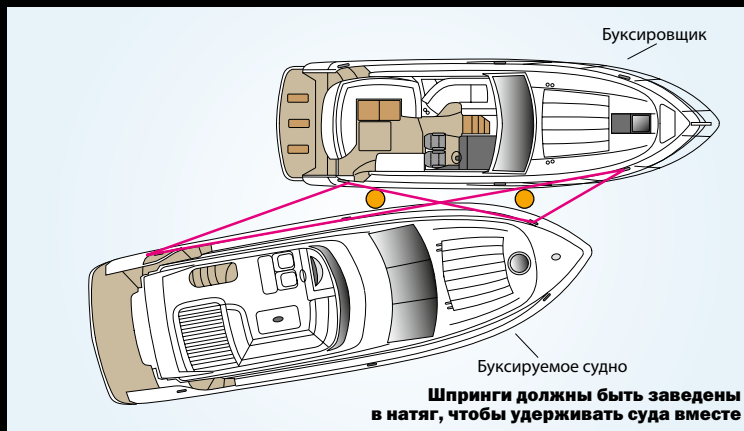


Вверху: Лучше всего держать расстояние в две длины волны между буксиром и буксируемым судном. Груз посередине буксирного троса помогает удерживать натяжение. Водоизмещающим судам может понадобиться что-либо вроде буя или плавучего якоря во избежание рыскания.



Буксируя тяжелое судно, лучше начинать движение по ветру по широкой дуге, чтобы нагрузка росла постепенно, пока судно не получит импульс к движению.

Важно так распределить нагрузку, чтобы вся она не приходилась на одну-две утки



парусную яхту, будьте осторожны: в этом случае может потребоваться дополнительная остойчивость, особенно если вы двигаетесь по ветру. Корму буксируемого судна может захлестнуть волной, оно может начать рыскать или попытаться «догнать» буксир. Одно из решений — прицепить трос или небольшой парус с яхты позади буксируемого судна.

БУКСИРОВКА

Если буксировать собираются вас, то в штормовую погоду иногда идти на нос страшно. На небольших лодках часто есть носовой фалинь, прикрепленный к D-образному рыму и ведущий в кокпит, что идеально, в том числе и для буксировки на небольшие дистанции. Для более крупных судов вам все же придется завести трос. Но прежде чем отправляться на нос, обязательно наденьте спасжилет. Можно также надеть страховочную «сбрую», а при движении старайтесь пригнуться, чтобы понизить центр тяжести тела. Заведя свои концы, будьте готовы передать или принять буксирный конец — для этого нужно, чтобы буксировщик подошел достаточно близко, на расстояние броска.

После закрепления троса буксировщик должен начинать движение осторожно — есть риск обрыва и повреждения палубного оборудования. Риск можно минимизировать при использовании длинного буксирного троса с хорошей эластичностью. Идеальны для работы плетеные веревки из 8 прядей: они хорошо растягиваются, не страдают способностью перекручиваться и самостоятельно завязываются в узлы, как другие типы веревок. Прежде чем трос натянется, еще раз проверьте, нет ли помех — вы же не хотите, чтобы ваш носовой релинг улетел за борт, если за него зацепится веревка?

Буксировщику лучше всего начинать движение по дуге: так натяжение будет возрастать постепенно. Как только буксируемая лодка получила импульс, можно начинать движение в нужном

направлении. Кстати, посередине буксировочного троса можно закрепить какой-либо груз (например, вспомогательный якорь) — он будет помогать сохранять натяжение троса. Идеальное расстояние между судами в связке — две длины волны. Буксируя маленькую лодку, попросите ее команду переместиться в корму — буксирный трос тянет нос вниз, из-за чего судно будет зарываться. Буксируя крупное или тяжелое судно, лучше начинать движение по ветру, пока оно не получит необходимый импульс.

БУКСИРОВКА ЛАГОМ

При входе в порт может потребоваться укоротить буксирный трос, чтобы обеспечить лучший контроль над вашим «поездом». Прежде всего, необходимо осторожно замедлиться — если двигатели на буксируемой лодке не работают (а так, скорее всего, и будет), судно не может сдать назад, поэтому нужно постараться, чтобы оно не влетело вам в корму. Когда буксир замедляется, трос провисает, и вы можете быстро выбрать его на утку.

Если нужно больше маневренности (или при буксировке на короткую дистанцию), можно выбрать способ

буксировки лагом. Он безопаснее в плане столкновения, но вам потребуется много кранцев, чтобы избежать повреждений на обоих судах. Этот способ годится только для спокойных условий или когда нужно встать лагом к причалу.

Расположите суда лагом друг к другу так, чтобы корма буксировщика выступала позади кормы буксируемого судна минимум на метр — это даст вам необходимый «рычаг» в поворотах. Такая связка будет управляться по аналогии с судном, которое оснащено двумя двигателями, но работает из них лишь один. Носовые и кормовые швартовы на обоих судах должны быть заведены корректно и хорошо натянуты, чтобы постоянно удерживать лодки бок о бок. Хорошо, если борт буксировщика имеет выраженный изгиб в носовой части, — так проще контролировать связку. Шпринги заводят крест-накрест, с носа буксировщика на кормовую утку второго судна, которая будет нести основную нагрузку. Второй шпринг, идущий с кормы буксировщика на нос буксируемой лодки, потребует, если вам придется сдавать кормой. **IMBY**

Начинайте буксировку медленно: любые рывки могут привести к повреждению палубного оборудования



ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ

Буксировка — это «договор» помощи, когда требуется содействие в продвижении судна к порту. Вероятность, что отбуксировавшее вас судно в судебном порядке потребует компенсацию за спасательную операцию, невелика, разве что в процессе случится что-нибудь непредвиденное. Международная конвенция о спасении имущества от 1989 года определяет спасательную операцию как «любое действие или деятельность по оказанию помощи судну или любому другому имуществу, находящимся в опасности в судоходных или любых других водах». То есть, когда судно или человек обращаются к вам за помощью в буксировке, управлении судном и т. д., это может трактоваться как спасательная операция. Вознаграждение, которое уплачивается спасателю, определяется имевшим место риском, потраченными временем и средствами, стоимостью спасенного имущества.

В первую очередь, старайтесь договориться об условиях буксировки. Если это по каким-то причинам не сделано, следуйте стандартной формуле «No cure no pay» («Без спасения нет вознаграждения»). То есть, заключая договор, спасатель действует на свой страх и риск и при отсутствии полезного

результата лишается права на вознаграждение. В случае успеха вознаграждение будет определено впоследствии Морской арбитражной комиссией. Если ситуация стрессовая, а коммуникация затруднительна, старайтесь продемонстрировать, что сохраняете контроль над ситуацией: подайте свой буксирный конец, запросите прогноз погоды, ведите судовый журнал. Потом, если дело дойдет до суда, этим вы сможете воспользоваться при защите. Любые устные соглашения должны засвидетельствовать другие члены команды с внесением в судовый журнал. Если соглашение не было достигнуто на месте, попробуйте снова договориться на берегу: обсудите сумму за буксировку и получите чек или расписку.

Во время буксировки оба судна считаются одним целым. В зависимости от того, был заключен контракт на буксировку или нет, меняется и ответственность. Например, если произошло столкновение, то при отсутствии контракта ответственность несет буксируемое судно. Если договор есть, ответственность на буксире как «поставщике услуги». Типовые договоры о спасании можно найти в документах RYA или Морской арбитражной комиссии при Торгово-промышленной палате РФ.

MOTOR BOAT

ПОМОЖЕТ ПРОДАТЬ ВАШУ ЯХТУ

Разместив объявление о продаже лодки или катера на одной из следующих страниц, Вы существенно увеличиваете вероятность найти покупателя среди многотысячной аудитории Motor Boat & Yachting.

Охват аудитории в России:

40 городов

более 100 премиальных мест
бесплатного распространения

более 900 точек продаж

Распространение журнала на всех
российских и международных
выставках

35 яхт-клубов

Кроме того, мы можем с
уверенностью утверждать,
что Motor Boat & Yachting
читают во всех крупных
компаниях России

С сентября 2012 – распространение
в салоне бизнес-класса 1/1 «ТрансАэро»
на рейсах Москва – Петербург

ПО ВОПРОСАМ РАЗМЕЩЕНИЯ
РЕКЛАМНЫХ ОБЪЯВЛЕНИЙ:

МОСКВА: +7 (903) 729 97 40

ПЕТЕРБУРГ: +7 (921) 973 97 12

ПРОВЕРЕНО МВУ

Тестируем яхтенное оборудование и снаряжение

Xenia Optrix HD4

Стоимость £ 80

Когда я обнаружил у себя на столе эту штуку, то принял ее за очередной чехол для iPhone, тысячи которых давно продаются по всему миру. Но как я ошибался! Это отличная вещь, которой самое место на яхте. Смысл в том, что она превращает iPhone 4 (есть модель и для 5-го) в водонепроницаемую видеокамеру, которую можно закреплять в разных местах на борту. В комплекте поставляется прорезиненный чехол, в который нужно засунуть смартфон, а затем поместить его в крепкий водонепроницаемый пластиковый бокс. Благодаря тонкой (0,5 мм) мембране смартфоном можно по-прежнему управлять через экран, а также нажимать кнопки на боковых поверхностях. Для крепления удобно использовать плоскую или изогнутую

подставку: в первом случае она приклеивается на двусторонний скотч к ровной поверхности, во втором фиксируется на релинге пластиковыми хомутами.

Специальное программное обеспечение позволяет редактировать снятые ролики и загружать их на YouTube и в социальные сети. Все это здорово, но больше всего мне понравилась широкоугольная насадка «рыбий глаз». Особенно полезна она на маленькой лодке, поскольку позволяет захватить в кадр большую часть палубы и группу людей. Отрицательные стороны? Бокс достаточно крупный, и вы вряд ли будете носить его в кармане, а мембрана заметно снижает высокую



ОЦЕНКА МВУ ★★★★★
СТОИМОСТЬ ★★★★★

Бокс позволяет превратить iPhone во всепогодную фото- и видеокамеру

чувствительность сенсорного экрана. По сравнению с обычными чехлами Xenia Optrix HD4 стоит недешево, но если сравнить его с водонепроницаемыми видеокамерами, то это сущий бесценник.

Джек Хейнс

ИНТЕРНЕТ: www.xeniahd.com



Паддлборд Surface Avant 10

Стоимость € 610

Паддлборд — это доска для серфинга, которая приводится в движение длинным веслом. В классическом варианте трехметровые доски выполнены из композитных материалов и достаточно громоздки. Однако петербургская компания «Петросет» решила обойти этот недостаток и представила надувную доску Surface Avant 10, которая умещается в компактный крепкий рюкзак и весит всего 13 кг. Нехитрый набор из свернутого паддлборда, «двухтактного» насоса, страховочной стропы и ремнабора легко влезает в багажник и переносится одной рукой, разве что длинное весло придется класть в салон. Avant 10 выполнена из прочного, устойчивого к проколам материала, швы качественно проклеены, и надутая доска вызывает доверие. На подготовку к заплыву уходит не более 10 минут при условии

хорошего насоса, поскольку набивать паддлборд нужно до состояния «дерева», чтобы она не сложилась под вами. Грузоподъемность Avant 10 составляет центнер, и, обладая заявленным весом, посоветую не переходить этот предел. Поскольку штатный насос не смог обеспечить должного давления, мне пришлось плавать в широкой стойке, но доска при этом вела себя очень достойно: хорошо управлялась и держала курс благодаря трем килям в кормовой части. В центральной части паддлборд оборудован ручкой, а в корме и на носу двумя рымами для буксировки. За счет компактности и несложной сборки Avant 10 станет отличной водной игрушкой даже на маленькой яхте, так как отлично подходит для прогулок по спокойной воде, рыбалки и в качестве надувного матраца для купания.

Антон Черкасов

ИНТЕРНЕТ: www.supsurfing.ru

ОЦЕНКА МВУ ★★★★★
СТОИМОСТЬ ★★★★★



Защищенная «мыльница»

Стоимость € 350

Новая модель всепогодной компактной камеры Nikon Coolpix AW110 не слишком сильно отличается от предыдущей по начинке, но во многом превосходит ее по устойчивости к внешним воздействиям. Производитель обещает: водонепроницаемость до глубины 18 м, что полностью покрывает нужды не только яхтсменов, но и начинающих дайверов; устойчивость к падению с высоты до 2 м, а также морозостойкость до -10 °C. Проведя с камерой несколько дней на рыбалке в Ла-Манше, могу сказать, что хороший душ из соленой воды она точно выдерживает без проблем.

Ожидать от «мыльницы» великолепных фотоснимков не приходится, хотя для своего уровня изображения хорошие, резкие и насыщенные. В AW110 великолепно реализована работа с GPS: в кадрах сразу прописывается место съемки, и они отмечаются на встроенной карте, которая позволяет ориентироваться по всему миру. При передаче изображений в Google Maps

или социальные сети геотеги считаются и прописываются автоматически, поэтому фотоаппарат идеален в качестве продвинутой защищенной «записной книжки». Кроме того, функция передачи снимков через Wi-Fi позволяет моментально пересылать их на планшеты или смартфоны с Android или iOS. Для управления камерой под водой японцы предлагают задействовать особую функцию, позволяющую перемещаться по меню путем встряхивания аппарата. К сожалению, самая слабая сторона AW110 — не слишком емкая литий-ионная батарея, которой при работе GPS хватает в лучшем случае на 200 снимков, а при съемке видео (Full HD) энергия тает на глазах. Некоторые пользователи сообщают о запотевании стекла, прикрывающего объектив, но я этого не наблюдал. В целом камера стоит своих денег и окажется полезной вещью в любых «мокрых» путешествиях, особенно когда под рукой нет карты или путеводителя. **Антон Черкасов**

ИНТЕРНЕТ: www.nikon.com

ОЦЕНКА МВУ ★★★★★
СТОИМОСТЬ ★★★★★



У камеры нет выезжающего объектива, который может разбиться при падении



Аккумулятор, карта памяти и разъемы защищены герметичной дверцей

Воблер Fiiish Black Minnow

Стоимость £ 2,5–8,5

Я не принадлежу к числу заядлых рыбаков, но с удовольствием беру в руки удочку, когда речь заходит о морской рыбалке, особенно в местах, где много крупной (и легкой!) добычи. В течение трех дней мне довелось рыбачить в Ла-Манше у побережья Бретани, используя в качестве приманки воблеры Black Minnow французской компании Fiiish. Основная их особенность в том, что довольно крупный крюк, закрепленный в свинцовой «рыбей» голове, почти не торчит над спиной

приманки: он практически полностью спрятан в мягкое силиконовое туловище и не отпугивает хищников под водой. Если рыба обкусала или сорвала мягкую часть искусственной наживки, ее легко заменить новой без необходимости отстегивать голову с крючком от поводка или лески. Black Minnow с номерами от 1 до 6 (70–200 мм) выпускаются для рыбалки с берега (вес 3–60 г) или в океане (вес 6–120 г) и имеют до восьми разных расцветок. Приманка с замаскированным крючком выглядит настолько естественной, что



ее вполне можно принять за живую рыбку. В эффективности этих воблеров я убедился лично, когда безо всяких рыболовных навыков подсек морского окуня весом под три килограмма; правда, выбранный воблер оказался для него слишком маленьким и крючок не выдержал при подъеме рыбы из воды.

Антон Черкасов
ИНТЕРНЕТ: www.fiiish.fr



ОЦЕНКА МВУ ★★★★★
СТОИМОСТЬ ★★★★★

Рыба определенно считает Fiiish Black Minnow аппетитной приманкой



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

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 (921) 961 9824

Innovation. Design. Quality.

~~€ 2 500 000~~
Уникальное
предложение!
Только сейчас цена
€ 1 950 000

Характеристики яхты Riva Venere 75:

- Верфь: RIVA
- Находится во Франции
- Статус: коммерческий
- Материал корпуса: стеклопластик
- Год выпуска: 2007
- Длина: 23 м (75 ф)
- Ширина: 5,72 м
- Осадка: 2,6 м
- Скорость: 23–29 узлов
- Двигатель: MTU 2 x 1524 л.с.
- Расход топлива: 300 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

PRINCESS 21

флаг Россия

Год: 2006

Длина: 21.5 м

Ширина: 5.5 м

Двигатель: MAN 2 x 1360 л/с



€1 100 000

+7 (921) 961 98 24



Z58

Windy 58 Zephyros

Windy — качество, достойное избранных!

35 000 000 рублей



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



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



R U S S I A

www.galeon-russia.ru

**CHAPARRAL****в Москве****310 Signature****8 500 000 руб.****в Москве****225 SSI****3 150 000 руб.****в Москве****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 (2x260 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
 HARBERCRAFT

**CROWNLINE****в Рязе****370 AFT Cabin Cruiser****17 900 000 руб.****в Москве****2025 Freedom HT****2 260 000 руб.****в Москве****236 SC****3 590 000 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: 7,19 Вместимость: 6 чел.
 Ширина, м: 2,59 м Топливо, л: 239
 Двигатель: 350 MAG MPI BRAVO III
 (300 л.с.)



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



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** новые 2 x MTU 12V 2000 M91, 2012 г
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 Стокгольм **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



Boarncruiser 55 Classic Line

Год постройки 2006 **Длина** 16.85 м **Ширина** 4.85 м
Двигатель 2 x Deutz DTA66 210 л.с. каждый
Место стоянки Антиб, Франция **Цена** € 230'000



Azimut 55 Flybridge

Год постройки 2006 **Длина** 17,5 м **Ширина** 4,8 м
Двигатели Caterpillar Cat C12 Diesel (2x710 л.с.)
Место стоянки Санкт-Петербург **Цена** € 550'000



Elegance 73

Год постройки 2006 **Длина** 22.3 м **Ширина** 5.7 м
Двигатель 2 x 996kW (2x1300 hp) MAN Diesel
Место стоянки Испания **Цена** € 1'190'000



Marquis 690 FLY

Длина 21,3 м
Ширина 5,5 м
Вместимость топливного бака 4542 л
Количество кают 4+1
Цена 2 770 000 \$



Marquis 630 Sport Yacht

Длина 20 м
Ширина 5,2 м
Вместимость топливного бака 3899 л
Количество кают 4+1
Цена 2 850 000 \$



Dominator 640

Длина 19,75 м
Ширина 5,15 м
Вместимость топливного бака 3700 л
Количество кают 3+1
Цена 3 470 000 \$



Marquis 500 SportCoupe

Длина 15,54 м
Ширина 4,7 м
Вместимость топливного бака 1915 л
Количество спальных мест 6/8
Цена 1 290 000 \$



Marquis 420 SportBridge

Длина 12,9 м
Ширина 4,2 м
Вместимость топливного бака 1136 л
Количество спальных мест 4/6
Цена 1 250 000 \$



Marquis 420 SportCoupe

Длина 12,9 м
Ширина 4,2 м
Вместимость топливного бака 1136 л
Количество спальных мест 4/6
Цена 767 520 \$



Atlantis 44

Длина 13,44 м
Ширина 4,25 м
Вместимость топливного бака 900 л
Количество спальных мест 4/6
Цена 490 000 €



Atlantis 48

Длина 15,94 м
Ширина 4,35 м
Вместимость топливного бака 1700 л
Количество спальных мест 4/6
Цена 599 000 €



Atlantis 34

Длина 10,25 м
Ширина 3,50 м
Вместимость топливного бака 650 л
Количество спальных мест 4/6
Цена от 182 000 €



Atlantis 38

Длина 11,62 м
Ширина 3,6 м
Вместимость топливного бака 760 л
Количество спальных мест 4
Цена 452 025 €



Atlantis Verve 36

Длина 11,93 м
Ширина 3,84 м
Вместимость топливного бака 800 л
Количество спальных мест 4
Цена 370 000 €



Grand Soleil 46'

Длина 14,08 м
Ширина 2,55 м
Вместимость топливного бака 2x1200 л
Количество спальных мест 3/6
Цена 511 000 €

MARQUIS – это американские моторные яхты океанского класса А, верфь обладает производством полного цикла, что является гарантом высочайшей надежности для каждой яхты. Верфь представляет моторные яхты от 42 до 72 футов с итальянским дизайном от легендарных Nuvolari-Lenard!

ATLANTIS – это спортивная линейка от самого именитого итальянского производителя – AZIMUT/BENETTI GROUP! Верфь ATLANTIS представляет круизные катера и моторные яхты от 34 до 58 футов с закрытым или открытым салоном!

ММДЦ «Москва-Сити»
МФК «Город Столиц»
Пресненская наб., д. 8 стр. 1

Офис в Монако:
16 Quai Charles Ray
98000 Monaco

+7 (495) 510-51-51
+7 (495) 215-02-26
www.smartyachts.ru



Galeon 290 Fly

Длина	8,95 м
Ширина	3 м
Вместимость топливного бака	400 л
Количество спальных мест	6
Цена от	123 520 €



Galeon 325 HTS

Длина	10,20 м
Ширина	3,35 м
Вместимость топливного бака	630 л
Количество спальных мест	6
Цена от	146 600 €



Galeon 340 Fly

Длина	10,08 м
Ширина	3,46 м
Вместимость топливного бака	700 л
Количество спальных мест	5/7
Цена от	195 270 €



Galeon 350 HTS

Длина	11,20 м
Ширина	3,46 м
Вместимость топливного бака	2x320 л
Количество спальных мест	5/7
Цена от	188 340 €



Galeon 380 Fly

Длина	11,99 м
Ширина	3,74 м
Вместимость топливного бака	2x500 л
Количество спальных мест	6/8
Цена от	254 740 €



Galeon 390 HTS

Длина	11,99 м
Ширина	3,74 м
Вместимость топливного бака	2x500 л
Количество спальных мест	6/8
Цена от	251 090 €



Galeon 420 Fly

Длина	12,50 м
Ширина	4,16 м
Вместимость топливного бака	2x550 л
Количество спальных мест	6/8
Цена от	309 320 €



Galeon 430 HTS

Длина	13,25 м
Ширина	4,16 м
Вместимость топливного бака	2x550 л
Количество спальных мест	6/8
Цена от	306 020 €



Galeon 550 Fly

Длина	17,15 м
Ширина	4,80 м
Вместимость топливного бака	2x1200 л
Количество спальных мест	6/8
Цена от	662 850 €



Galeon 640 Fly

Длина	19,96 м
Ширина	5,25 м
Вместимость топливного бака	2x1750 л
Количество спальных мест	8/10
Цена от	1 281 150 €



Galeon 700 Raptor

Длина	21,95 м
Ширина	5,73 м
Вместимость топливного бака	2x1750 л
Количество спальных мест	8/10
Цена от	1 402 650 €



Galeon 780 Crystal

Длина	24,50 м
Ширина	5,79 м
Вместимость топливного бака	2x2750 л
Количество спальных мест	8/10
Цена от	2 358 450 €

GALEON: Верфь GALEON основана в 1982 году, и специализируется на производстве моторных яхт длиной от 9 до 25 метров. Сегодня мы представляем Вам эксклюзивную услугу на рынке моторных яхт – клиенты верфи могут заказать серийную модель с индивидуальным интерьером! Яхты GALEON объединили в себе совершенные решения морских инженеров и современный дизайн от известного конструктора TonyCastro из Саутгемптона (Великобритания).



Ocean King 88

Длина	26,6 м
Ширина	8,6 м
Вместимость топливного бака	39500 л
Водоизмещение	250 т
Цена	5 500 000 €



Ocean King 70

Длина	21 м
Ширина	7 м
Вместимость топливного бака	20000 л
Водоизмещение	180 т
Цена	3 500 000 €



Bering B24

Длина	24 м
Ширина	7,1 м
Вместимость топливного бака	20800 л
Водоизмещение	150 т
Цена от	3 400 000 \$



Bering B20

Длина	20 м
Ширина	5,8 м
Вместимость топливного бака	5700 л
Водоизмещение	45 т
Цена от	1 200 000 \$



Bering B18

Длина	18,1 м
Ширина	5,7 м
Вместимость топливного бака	8700 л
Водоизмещение	87 т
Цена от	1 380 000 \$



Bering B50

Длина	14,93 м
Ширина	4,8 м
Вместимость топливного бака	5000 л
Водоизмещение	52 т
Цена от	990 000 \$



Adagio 58 Europa

Длина	13,44 м
Ширина	4,25 м
Вместимость топливного бака	4000 л
Количество спальных мест	4/6
Цена от	680 518 €



Adagio 51,1 Europa

Длина	15,7 м
Ширина	4,5 м
Вместимость топливного бака	2040 л
Количество спальных мест	4/6
Цена от	539 465 €



Adagio 48 Europa

Длина	14,6 м
Ширина	4,50 м
Вместимость топливного бака	2120 л
Количество спальных мест	4/6
Цена от	485 870 €



Adagio 44 LBC

Длина	14,12 м
Ширина	4,1 м
Вместимость топливного бака	1600 л
Количество спальных мест	4
Цена от	393 227 €



Adagio 40 Sundeck

Длина	12,97 м
Ширина	3,87 м
Вместимость топливного бака	1600 л
Количество спальных мест	4
Цена от	335 702 €



PACIFIC 136 Allure

Длина	15 м
Ширина	4,5 м
Вместимость топливного бака	1000 л
Количество спальных мест	6
Цена	350 000 €

Стальные экспедиционные яхты сочетают в себе домашний комфорт, абсолютную безопасность и ходовые качества, подтвержденные океаническим классом и ледовой категорией. Яхты от итальянской верфи OCEAN KING – это настоящие покорители океанов от 20ти до 40-ка метров! Уникальный модельный ряд BERING – водоизмещающие яхты от 50ти до 75 футов. Приятное дополнение для тех, кто привык к комфорту на воде – траулеры ADAGIO, которые славятся своими ходовыми характеристиками – полуводоизмещающие яхты с максимальной скоростью в 22 узла!

ММДЦ «Москва-Сити»
МФК «Город Столиц»
Пресненская наб., д. 8 стр. 1

Офис в Монако:
16 Quai Charles Ray
98000 Monaco

+7 (495) 510-51-51
+7 (495) 215-02-26
www.smartyachts.ru



Carver C34 Command Bridge

Длина 8,95 м
Ширина 3 м
Вместимость топливного бака 400 л
Количество спальных мест 6
Цена от 223 000 €



PRESTIGE 32 Fly

Длина 10,40 м
Ширина 3,64 м
Вместимость топливного бака 640 л
Количество спальных мест 4
Цена 175 000 €



Formula 300 Cruiser

Длина 8,97 м
Ширина 2,92 м
Вместимость топливного бака 405 л
Количество спальных мест 4
Цена 265 500 \$



Formula 353 FAS3Tech

Длина 10,74 м
Ширина 2,51 м
Вместимость топливного бака 564 л
Количество спальных мест 2
Цена 506 455 \$



Formula 290 FX

Длина 8,84 м
Ширина 2,74 м
Вместимость топливного бака 462 л
Количество спальных мест 2
Цена 299 500 \$



Formula 270 Sun Sport

Длина 8,23 м
Ширина 2,59 м
Вместимость топливного бака 379 л
Количество спальных мест 2
Цена 185 000 \$



Formula 240 BR

Длина 7,32 м
Ширина 2,59 м
Вместимость топливного бака 227 л
Количество спальных мест 0
Цена 125 000 \$



SeaRay 335 Sundancer

Длина 10,16 м
Ширина 3,18 м
Вместимость топливного бака 757 л
Количество спальных мест 6
Цена по запросу



Cobalt 230

Длина 7,32 м
Ширина 2,59 м
Вместимость топливного бака 189 л
Пассажировместимость 12
Цена 145 000 \$



Cutwater 28

Длина 9,85 м
Ширина 2,59 м
Вместимость топливного бака 378,5 л
Количество спальных мест 6
Цена 315 169 \$



Cutwater 26

Длина 9,16 м
Ширина 2,59 м
Вместимость топливного бака 302,8 л
Количество спальных мест 6
Цена 268 555 \$



TROPHY 2359

Длина 7,14 м
Ширина 2,57 м
Вместимость топливного бака 329 л
Количество спальных мест 4
Цена 2 850 000 руб.

Модельный ряд американской верфи FORMULA поражает своим разнообразием – это и прогулочные катера и комфортабельные круизеры и всемирно известные гоночные болиды – FormulaFastTech. Вы будете приятно удивлены качеством и ходовыми характеристиками каждой модели от 24 до 48 футов! Американский производитель CUTWATER вывел идеальную формулу отдыха на воде – закрытый салон, экономичный двигатель и все для рыбалки. CUTWATER – это круизные катера от 26 до 30 футов, идеально приспособленные для эксплуатации на внутренних водах!



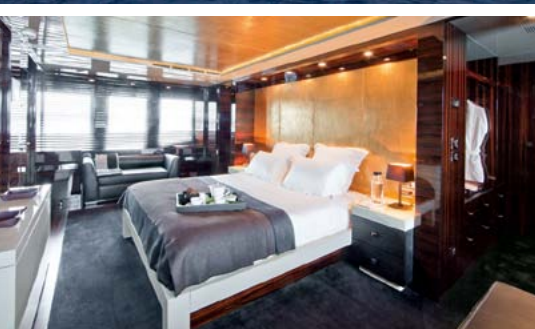
Lady B

44,7 м | Vitters | 2010

Стоимость аренды в неделю от 110 000 евро

Размещение: 7 гостей в 3 каютах

Команда: 6 человек



Sierra Romeo

41,5 м | Mondomarine | 2007

Стоимость аренды в неделю от 126 000 евро

Размещение: 12 гостей в 6 каютах

Команда: 8 человек

BURGESS

СТРОИТЕЛЬСТВО | ПРОДАЖА | АРЕНДА | УПРАВЛЕНИЕ

Для получения дополнительной информации об этих и других яхтах из флота BURGESS, доступных для продажи и аренды, Вы можете связаться с нашим офисом в Москве.

Выберите яхту своей мечты **вместе с BURGESS**



Москва

Большой Козихинский переулок, д. 4

Тел.: +7 495 220 2402

www.burgessyachts.ru

moscow@burgessyachts.com

Лондон | Монако | Нью-Йорк | Пальма-де-Майорка | Афины | Майами | Санта Моника | Сиэтл | Токио | Мумбай

МЕНЕДЖМЕНТ ЯХТ

УПРАВЛЕНИЕ
СТРОИТЕЛЬСТВОМ

КУПЛЯ-ПРОДАЖА

ЧАРТЕР

EVENT

450 000 ЕВРО*

ДЛИНА 60,65м
ВЕРФЬ Amels
ГОД 2013
СКОРОСТЬ 16,5 узлов
КАЮТЫ 6
ГОСТИ 12
КОМАНДА 16

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АГЕНТ



ARKLEY

450 000 ЕВРО*

ДЛИНА 60м
ВЕРФЬ Lürssen
ГОД 2009
СКОРОСТЬ 16 узлов
КАЮТЫ 6
ГОСТИ 12
КОМАНДА 15

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АГЕНТ



ОККО

1 500 000 ЕВРО*

ДЛИНА 40,8м
ВЕРФЬ Mondo Marine
ГОД 2012
СКОРОСТЬ 14 узлов
КАЮТЫ 5
ГОСТИ 10
КОМАНДА 7

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АГЕНТ



MANIFIQ

1 450 000 ЕВРО*

ДЛИНА 41м
ВЕРФЬ Mondo Marine
ГОД 2010
СКОРОСТЬ 17 узлов
КАЮТЫ 5
ГОСТИ 10
КОМАНДА 7

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АГЕНТ



İMPERIAL



* Стоимость чартера в неделю (MYBA).

Ermanno Palace, 27 boulevard Alber 1er, Monaco
www.imperial-yachts.com · charter@imperial-yachts.com

МОHAKO +377 97 98 38 80
 МОСКВА +7 985 997 73 00

Princess 85MY (ref. 012), 2009**3.500.000 EUR**

Длина	25,93 м	Двигатель	MTU 12V2000 M93 (2 x 1800 л.с.)
Ширина	6,3 м	Наработка	2000 м/ч
Осадка	1,65 м	Каюты	6

Яхта растаможена. ГИМС. Находится в Москве.

Sunseeker Predator 72, 2008**1.700.000 EUR**

Длина	22,26 м	Двигатель	MAN V12 CRM (2 x 1550 л.с.)
Ширина	5,4 м	Наработка	260 м/ч
Осадка	1,65 м	Каюты	3 + 1

Яхта в отличном состоянии. Растаможена. Находится в РФ.

Princess 21M (ref. 089), 2008**1.565.000 GBP**

Длина	21,56 м	Двигатель	MAN V12 1360 CRM (2 x 1360 л.с.)
Ширина	5,55 м	Наработка	1800 м/ч
Осадка	1,57 м	Каюты	5

Яхта в отличном техническом состоянии. ГИМС. Растаможена. Находится в Москве.

Princess V62, 2010**985.000 GBP**

Длина	19,39 м	Двигатель	Caterpillar C18 (2 x 1015 л.с.)
Ширина	4,99 м	Наработка	250 м/ч
Осадка	1,13 м	Каюты	3 + 1

Находится в Санкт-Петербурге. Регистрация — Джерси.

Sunseeker Manhattan 60, 2008**800.000 GBP**

Длина	19,60 м	Двигатель	Caterpillar C15 (2 x 853 л.с.)
Ширина	5,00 м	Наработка	500 м/ч
Осадка	1,5 м	Каюты	3 + 1

Яхта в отличном состоянии. Яхта находится в Котке.

Princess 60 (ref. 060), 2013**1.680.000 GBP**

Длина	18,61 м	Двигатель	Volvo D13-900 (2 x 900 л.с.)
Ширина	4,83 м	Наработка	0 м/ч
Осадка	1,27 м	Каюты	3 + 1

Яхта новая. Растаможена. Находится в Москве.



ООО «Яхт-трейд»
 Москва, Ленинградское шоссе, 39
 тел.: + 7 (495) 727 11 00, + 7 (985) 201 01 01
www.nordmarine.ru, brokerage@nordmarine.ru

ПРОДАЖА | TRADE IN

Princess V42 (ref. 595), 2012**32.650.000 RUB**

Длина	13,56 м	Двигатель	Volvo D6-400DP (2 x 400 л.с.)
Ширина	3,99 м	Наработка	25 м/ч
Осадка	1,07 м	Каюты	2

Яхта новая, Идеальное состояние, ГИМС, Находится в России.

AZIMUT 50 (ref. 004), 2004**429.000 EUR**

Длина	15,54 м	Двигатель	CAT 12 (2 x 670 л.с.)
Ширина	4,72 м	Наработка	1200 м/ч
Осадка	1,21 м	Каюты	2

Яхта в отличном состоянии, Все ТО пройдены, ГИМС, Находится в Москве.

Princess 64, 2012**1.290.000 GBP**

Длина	19,70 м	Двигатель	Caterpillar C18A (2x1150 л.с.)
Ширина	5,03 м	Наработка	470 м/ч
Осадка	1,45 м	Каюты	4 + 1

Находится в Санкт-Петербурге. Регистрация — Джерси.

Princess 57 (ref. 019), 2004**790.000 USD**

Длина	17,68 м	Двигатель	Volvo D12 (2x715 л.с.)
Ширина	4,83 м	Наработка	2500 м/ч
Осадка	1,27 м	Каюты	3 + 1

Яхта в отличном техническом состоянии. Растаможена. Находится в Москве.

Princess 42 (ref. 426), 2013**460.358 GBP**

Длина	13,48 м	Двигатель	Volvo D6-435 (2 x 435 л.с.)
Ширина	4,14 м	Наработка	0 м/ч
Осадка	1,09 м	Каюты	2

Яхта новая. Находится в Котке.

Princess 72MY (ref. 094), 2013**2.200.746 GBP**

Длина	22,35 м	Двигатель	Caterpillar C32 Acert (2 x 1622 л.с.)
Ширина	5,49 м	Наработка	0 м/ч
Осадка	1,68 м	Каюты	4 + 1

Яхта новая. Находится на заводе в Англии.



В шторм

КЕВИН АШЕРСТ: В следующую секунду нос лодки взмыл вверх, и в кокпите раздался тяжелый удар — целый бассейн воды скатился вниз по трапу флайбриджа.

Я держу свою Sealine T50 в испанском городке Торревьеха на Коста Бланка. Большую часть года тут спокойная, солнечная погода, однако на март и апрель приходится сезон штормов. Однажды в феврале мы с другом Энди решили отправиться в пятидневное путешествие к югу до Картахены, чтобы успеть вернуться до ухудшения погоды. Прогноз благоприятствовал: нам обещали солнце, легкий ветерок с материка и спокойное море. На четвертый день, по пути к марине Томас Маэстрэ (Маар Менгор), где мы собирались заночевать, раздуло, и швартоваться было непросто. Ночью обещали ветер 30 узлов, но к полудню его скорость должна была упасть до 12–15 узлов.

В час пополудни, когда мы собирались отчалить, море выглядело относительно спокойным, хотя кое-где виднелись барашки. Сидя на флайбридже, мы наслаждались переходом, но спустя полчаса, когда яхта находилась в 8 милях от Торревьехи и в трех милях от берега, все изменилось — ветер начал резко крепчать. Когда раздуло до 30 узлов, мы перешли на нижний пост управления, и я ощутил занервничал, поскольку мой опыт штормования был весьма скудным. Еще через некоторое время ветер усилился до 40 узлов, и мне пришлось выключить стеклоочистители: волны росли, и падавшая на лобовое стекло вода скатывалась с него все быстрее. Мы развернули яхту к берегу в надежде найти более спокойный участок, но шторм продолжал набирать силу. Грозные валы то и дело перехлестывали через носовую палубу, обрушиваясь на надстройку.

— Какая толщина ветрового стекла? — спокойно спросил Энди, когда очередной вал прокатился по палубе, ударил в «лоб» и, взметнувшись, залил флайбридж.

— Оно довольно толстое, — ответил я в надежде, что не ошибаюсь.

В следующую секунду нос лодки резко взмыл, и в кокпите раздался тяжелый удар: целый бассейн воды скатился вниз по трапу флайбриджа. И тут же пришла в движение стрелка вольтметра левого

«Дворники» уже были не нужны — потоки воды заливали стекло



Стрелки взбесившихся вольтметров неумолимо валились влево...

двигателя. Что происходит? Спустя мгновение она остановилась, а затем вернулась обратно на 28 В. Уфф...

Но тут взбесились уже оба вольтметра: их стрелки стали неумолимо валиться влево: 28, 27, 26, 25... Раздались звуки сигнализации двигателей, и Энди все тем же спокойным тоном спросил:

— Если напряжение аккумуляторов упадет, двигатели встанут?

— Да, черт возьми, этими моторами управляет электроника, и они заглухнут! — нервно отреагировал я после некоторой паузы.

— То есть мы окажемся в штормящем море без хода? — Энди продолжал задавать вопросы. Еще одна долгая пауза...

— Судя по скорости падения напряжения, у нас есть еще минут пять. Не волнуйся, мы пойдем в ближайшую марину, — я старался сдерживать эмоции.

Ближайшей бухтой была Кабо Роч в четырех милях к западу, идти до нее предстояло лагом к волне. До Торревьехи оставалось шесть миль. Взяв мультиметр, я спустился в моторный отсек, едва не упав по дороге. Оба генератора показывали 25 В. Я запаниковал,

В спокойную погоду на флайбридже гораздо лучше



но внезапно напряжение стало расти — 26, 27... Сверху раздался радостный возглас Энди:

— У нас 28 вольт, и все работает!

Не отрывая глаз от вольтметров, мы достигли Торревьехи спустя двадцать минут. Несчастья удалось избежать, и, пришвартовавшись на пустом гостевом пирсе, я стал осматривать повреждения на борту. Удивительно, но на флайбридже все работало, за исключением управления кормовой подрулькой. При нажатии на кнопку из-под нее брызнул фонтанчик воды и раздался негромкий печальный звук. В моторном отсеке на пайолах было несколько лужиц воды, но аккумуляторы оставались сухими, как и днище под двигателями. Я еще долго не мог поверить, что кроме залитой кнопки и напуганной команды, других негативных последствий от этого прошедшего на грани беды похода не последовало. **МВУ**

Targa®

The 4x4 of the sea

Уверенность в превосходстве



Престижные международные премии

лондон

лондон

лондон

стокгольм

стокгольм



HARDTOP  **MARINE**
St. Petersburg Russia 1998

Официальный дистрибьютор в России и странах СНГ.
Санкт-Петербург, тел. (901) 315-4578, (911) 743-4181,
(921) 771-1779, факс (812) 421-1225
www.targaboats.ru www.targa.fi

Модельный ряд

23'

25'

27'

31'

32'

37'

42/44'



Реклама



ИННОВЕЙШИЙ

Встречайте премьеру автомобильного года – Volvo V40 Cross Country! Долгожданный автомобиль, который по праву назван «инновейшим». «Инновейший» – значит абсолютно новый, полный последних технических разработок от ведущих инженеров Volvo. Уникальный автомобиль, который рожден, чтобы удивлять.

Яркая внешность V40 Cross Country влюбляет в себя с первого взгляда. Не случайно: ведь он создавался с мыслями о Вас и о Ваших желаниях. Этот автомобиль, словно гость из будущего, прибыл в настоящее, чтобы вдохновлять тех, кто ценит новизну. Тех, кому дорога свобода. Вас.

VOLVO V40 CROSS COUNTRY

VOLVOCARS.RU
8 800 700 00 20

