

MOTORBOAT

& YACHTING

ЯХТА НОМЕРА: AZIMUT 80

ВЫХОД В СВЕТ

На выставки за премьерами



ОБЗОРЫ И ТЕСТЫ

MCY 86

RIVA 86 DOMINO

PRINCESS 64

HORIZON PC60 SKYLOUNGE

MOODY 54 DS

ADAGIO 51.5

JEANNEAU PRESTIGE 450

GALEON 430 SKYDECK

MAREX SCANDINAVIA 350

KINGFISHER 2725

ТЕМЫ НОМЕРА

LUERSSSEN QUATTROELLE

КАК ПОТРАТИТЬ МИЛЛИОН
ЗА НЕДЕЛЮ

КОТОРСКАЯ БУХТА
СТОЯНКА У ЧЕРНЫХ ГОР

ПОДВОДНАЯ АРХЕОЛОГИЯ
ФАНТОМЫ
БАЛТИЙСКИХ ГЛУБИН

ISSN 2077-8236



13009

9 772077 823783



Хронограф с функцией даты, корпус из титана пятого класса прочности, водонепроницаемость до 300м.
Автоматический механизм CORUM, сертификат COSC.

Москва: • **КОНСУЛ** Кутузовский проспект 35/30, (495) 971 85 73; ул. Тверская 25, (495) 699 50 45 • **КОСМОС ЗОЛОТО** ул. Тверская 4, (495) 692 65 44 • **DA VINCI** "Смоленский Пассаж", Смоленская пл. 3/5, (495) 937 80 89; "Никольская Плаза", ул. Никольская 10, (495) 721 91 17; **LOUVRE** "Отель Ритц Карлтон", ул. Тверская, 3, (495) 981 42 82 • **REGSTAER DUTY FREE SHOP** Международный Аэропорт Шереметьево, Терминал F, (495) 737 66 29 • **RUNWAY DUTY FREE SHOP** Международный Аэропорт Домодедово; Казань: • **ВЕРСАЛЬ** ул. Профсоюзная 4, (843) 292 16 76; **Нижний Новгород** • **ВИКТОРИЯ** ул. Алексеевская 10/16, (831) 296 56 57; **Ростов на Дону:** • **18 КАРАТ** ул. Чехова 35/30, (863) 250 11 11; **Самара:** • **БРИЗО** ул. Самарская 131, (846) 270 46 81; **Санкт Петербург:** • **ДИАМАНТ** ул. М. Морская 12, (812) 571 84 18; **ИМПЕРИАЛ** Большой проспект П.С. 46, (812) 235 07 66; ул. Думская 2, (812) 333 34 90; ул. Маяковского 1, (812) 273 51 59; Невский проспект 20, (812) 312 09 21; "Гранд Палас" Невский проспект 44, (812) 571 36 78



CORUM

LA CHAUX-DE-FONDS · SUISSE



**ADMIRAL'S
CUP** SEAFENDER

www.corum.ch

A dark red Infiniti JX SUV is shown from a rear three-quarter view, moving towards the right. The background is a dark, textured surface with glowing, wavy lines in shades of purple and pink, suggesting speed and motion. The car's design features a sleek roofline, a sunroof, and multi-spoke alloy wheels.

Индивидуальность, стиль, мощь
и исключительное пространство, чтобы
не исключать из жизни самое важное.
Новый просторный 7-местный премиум-
кроссовер Infiniti JX с первой в мире
системой предотвращения столкновения
при движении задним ходом и дисплеем
кругового обзора Around View®.

INFINITI JX

ПРЕВОСХОДСТВО В ПОЛНОМ ОБЪЕМЕ

- Интеллектуальная система полного привода All Mode 4WD
- Комфортный 7-местный салон с удобным доступом к третьему ряду сидений
- Мультимедийная система со встроенными 7-дюймовыми мониторами



INFINITI



Реклама

УЗНАЙТЕ О НОВОЙ ЦЕНЕ

☎ 8 800 200 7077 www.infiniti.ru

Следуйте за нами [f facebook.com/InfinitiRussia](https://www.facebook.com/InfinitiRussia)

Inspired Performance

Сила вдохновения

FESTIVAL DE LA PLAISANCE*, 10 – 15 СЕНТЯБРЯ 2013 Г., КАННЫ, СТЕНД JAN 010, ПРИЧАЛ JAN 101
MONACO YACHT SHOW*, 25 – 28 СЕНТЯБРЯ 2013 Г., МОНАКО, СТЕНД QE6

За дополнительной информацией обращайтесь: +7 495 727 11 00, Денис Новиков



*FESTIVAL DE LA PLAISANCE – ФЕСТИВАЛЬ ЯХТ
*MONACO YACHT SHOW – МОНАКО ЯХТ-ШОУ



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



NORDMARINE

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



САНКТ-ПЕТЕРБУРГ: Норд-Стар + 7 812 325 55 32
ВОЛГОГРАД: Н20 + 7 8442 98 97 02
КРАСНОДАРСКИЙ КРАЙ: Наутина + 7 8617 71 34 24
ХАБАРОВСК, ВЛАДИВОСТОК: Laguna + 7 4212 69 72 19

КАЗАНЬ: Динара Марин: + 7 843 518 08 67
КАЗАХСТАН: Eurasiamotors + 7 727 315 05 05
САМАРА, ТОЛЬЯТТИ: Волга Яхт Групп + 7 846 990 64 30

*Leading the way**



A member of the Moët Hennessy Louis Vuitton family

*Устанавливая высокие стандарты


PRINCESS

www.princessyachts.com



Limassol Marina

элитная недвижимость
яхтинг • рестораны • бутики

Camper &
Nicholsons
Marinas

YACHTING SINCE 1782


Cybarco

J&P
group

F&S
MARINAS 

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

ЗДЕСЬ И СЕЙЧАС

Limassol Marina, первый на Кипре яхтенный курорт, предлагающий полный спектр услуг для супер-яхт, поприветствовал своих первых жителей и первые яхты в своей гавани.

Вместе с 650 причалами длиной до 115 метров, этот эксклюзивный курорт на берегу моря предлагает выбор элегантных резиденций, а также свои рестораны и бутики в самом центре города.

Специальные причальные тарифы, посвященные открытию курорта:

50% скидка на тарифы, объявленные на период с 01 июня 2013 г. по 31 мая 2014 г.

25% скидка на тарифы, объявленные на период с 01 июня 2014 г. по 31 мая 2015 г.

Позвоните нам по телефону или посетите наш сайт для того, чтобы узнать о специальных тарифах на наши причалы, роскошных апартаментах и элитных виллах с частными причалами или прямым выходом на пляж.

Москва +7 495 643 1901

Санкт-Петербург +7 812 332 7118

Кипр +357 25 820 511

limassolmarina.ru





Каждая модель Monte Carlo Yachts обладает ДНК мега-яхт. Эта концепция наиболее совершенно воплотилась в новой MCY 86, с её удивительными объёмами и беспрецедентными решениями для этой категории, а также материалами и мебелью, созданными всемирно известными брендами от «Сделано в Италии» и «Сделано во Франции».



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

www.montecarloyachts.it



Monte Carlo Yachts.
Не стоит ожидать меньшего!

Кроме того, уже существуют пять различных планировок, полностью разработанных для их воплощения с использованием самых инновационных производственных процессов в промышленности (защищено международным патентом). А в целом, неповторимый дизайн и царствие воздуха.

Monte Carlo Yachts, Классика Будущего. Не ожидайте меньшего.

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

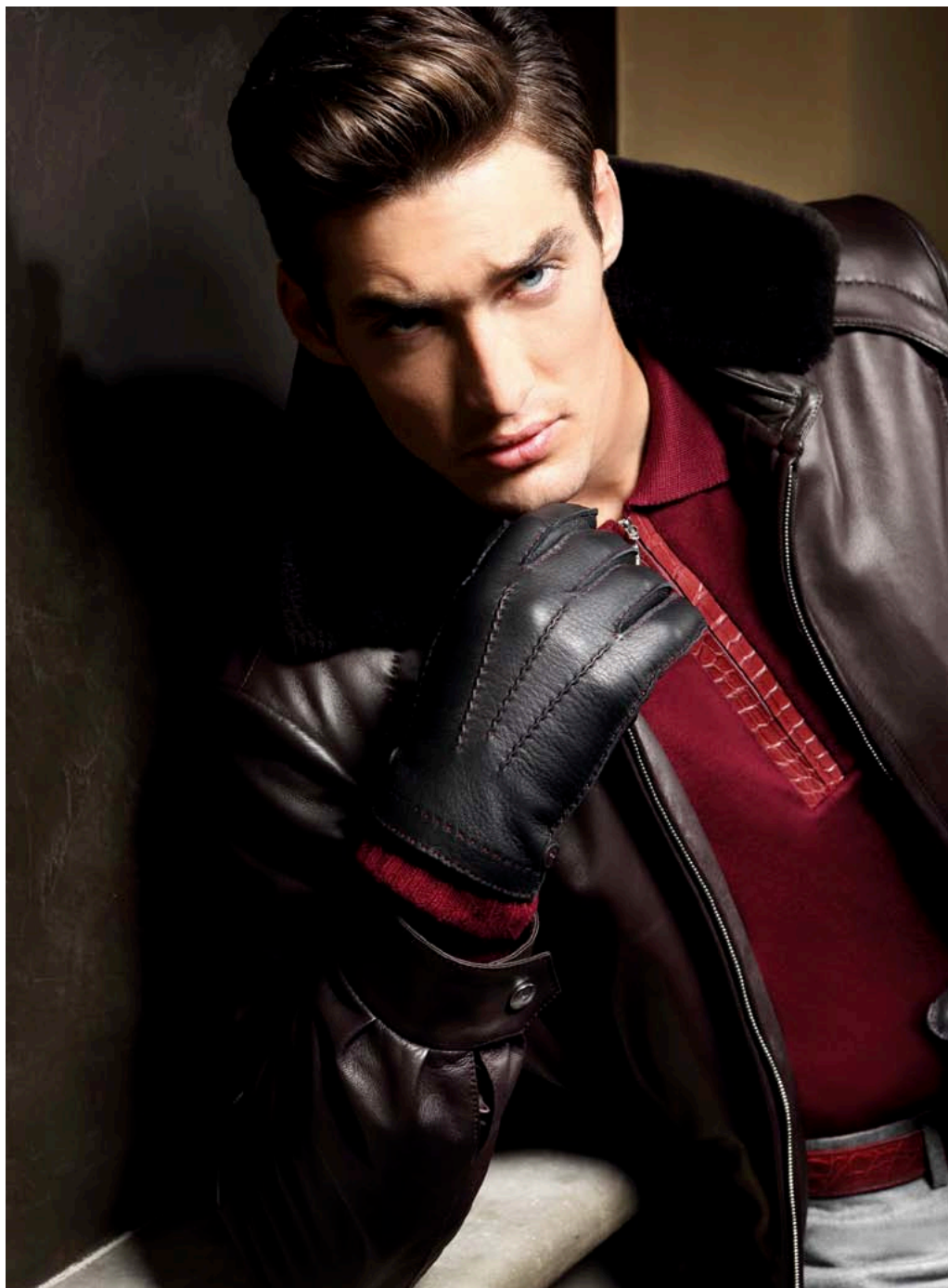


M O N T E C A R L O Y A C H T S

Future, Classic.



*Индивидуальность и роскошь
в каждой детали*



CASTANGIA
dal 1850

ЛЕНИНСКИЙ ПРОСПЕКТ, 11 +7 (495) 933 6277

www.CASTANGIA1850.com

**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

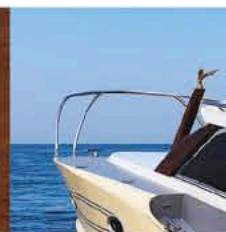
ESQUIRE YACHTS®
YACHTS FOR GENTLEMEN



esquire 65



esquire 35



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


VRIPACK

DE WIT
BROS



esquire 35 первая из семьи



К ЧИТАТЕЛЮ

Колонка главного редактора

Привет всем!

Вот написал эти два слова и задумался: а что я знаю о вас, читателях МВУ? Одно известно — вы существуете и пишете интересные письма. Темы разные. Кого-то огорчает низкий уровень популярности яхтинга в России, слабое развитие инфраструктуры, и они делятся своим видением ситуации. Кто-то уточняет те или иные параметры моторных установок и судовых систем, делится опытом или продвигает свои технические идеи, включая конструкцию судна, не требующего топлива...

С некоторыми из вас я знаком. Один яхтенный капитан из каждого выпуска МВУ вырезает страницы с техническими статьями и подшивает в папку. Столь предметный интерес вызывает уважение к капитану и повышает нашу самооценку: вот, журнал принес ощутимую пользу человеку.

Среди читателей МВУ вдруг оказался известный яхтенный дизайнер Дэн Ленард. Как-то мы опубликовали большое интервью с ним и отправили журнал в его венецианскую студию. Он пролистал выпуск, полюбовался на себя и забыл — так мы полагали. А тут получаем от Дэна письмо со словами благодарности. Он, оказывается, просматривает все выпуски (профессионал, даже не зная языка, поймет тему), и вот наткнулся на малознакомый ему тип лодок, которые назвал «северными». Ну и хорошо: расширение кругозора никому не вредит.

Чтение — занятие полезное. Чтение ресторанного меню поможет сделать правильный выбор, чтение договоров — избежать неприятных сюрпризов в процессе их выполнения, чтение книг и журналов тренирует мозг, развивает воображение, повышает жизненный тонус. И вообще полезно для здоровья: не так давно британские ученые установили, что даже непродолжительное чтение в 70% случаев помогает побороть стресс.

Но это книги и журналы вообще, а воздействие на здоровье журналов о море и яхтах, уверен, еще благотворнее. Открываем...

До встречи!



Главный редактор
Зарий Черняк



*Ищите — и найдете,
читайте — и поймете,
живите — и радуйтесь!*

НАВИГАЦИЯ ПО НОМЕРУ

Неоправданное
расточительство
или неземное
удовольствие?
с. 92



Тайны, скрытые
под водой,
постепенно
находят свою
разгадку.
с. 106

Морские традиции:
преемственность
поколений.
с. 118



Лето — горячая
пора для тестов
лодок, и хочется
успеть всё...
с. 138



JAGUAR XJ

ЯРКИЙ СТИЛЬ ВАШЕГО БИЗНЕСА

JAGUAR XJ — это больше, чем элегантный седан представительского класса. Это неоспоримый символ высокого статуса — и достойное продолжение Вашего неповторимого стиля. Изящество отделки, аудиосистема премиум-класса и исключительный комфорт для пассажиров на задних сиденьях — JAGUAR XJ подарит Вам поистине незабываемые ощущения. А благодаря интуитивной системе полного привода Вы сможете наслаждаться бескомпромиссной роскошью в любую погоду.***

от **2 990 000** руб.**

JAGUAR.RU

HOW ALIVE ARE YOU?*



* Живешь ли ты по-настоящему?

** Стоимость JAGUAR XJ Luxury (от англ. «роскошь»). Предложение действует до 30.09.2013. Количество автомобилей ограничено. Подробности у официальных дилеров JAGUAR.

*** Системой полного привода оснащаются автомобили JAGUAR XJ с бензиновым двигателем объемом 3,0 л. Стоимость от 3 795 000 руб. Предложение действует до 30.09.2013. Количество автомобилей ограничено. Подробности у официальных дилеров JAGUAR.

ПОДРОБНОСТИ У ОФИЦИАЛЬНЫХ ДИЛЕРОВ И НА JAGUAR.RU.

СОДЕРЖАНИЕ

Сентябрь 2013



30 СОСТАПЕЛЯ

Princess 88, Pershing 62, Oxygene Air 77,
Sunreef 80 Levante, Absolute 52 Fly,
Azimut Atlantis 50, Azimut Magellano 50,
Beneteau Monte Carlo 4,
Real Ships Respect 1300 AK, Beneteau Oceanis 38,
Contest 42 CS

44 СУПЕРЯХТЫ

Benetti *Ocean Paradise*, RMK Marine 5000
Explorer, ISA *Belle Anna*, Amels 199 *Event*

54 НОВОСТИ

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

ЭКСКЛЮЗИВНЫЕ ЯХТЫ AZIMUT YACHTS

AZIMUT FLYBRIDGE 80 –
ГЛАВНАЯ ПРЕМЬЕРА 2013 ГОДА
ОТ AZIMUT YACHTS



реклама

* - Коллекция Флайбридж ** - Безупречное качество *** - Azimut Yachts Россия



FLYBRIDGE COLLECTION*



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.



154

78 **ПЛАВАЛИ, ЗНАЕМ**

Наши постоянные и приглашенные эксперты делятся своим взглядом на актуальные темы

86 **ЯХТЕННАЯ ОСЕНЬ**

Обзор календаря грядущих выставок

92 **LUERSEN QUATTROELLE**

Знакомимся со звездой Monaco Boat Show 2013

106 **РЭКИ ВНЕ ВРЕМЕНИ**

Уходим в балтийские пучины вместе с подводными археологами

118 **КАЮТ-КОМПАНИЯ ПРИГЛАШАЕТ**

Кают-компании на корабле: традиции и правила поведения

128 **МАГРИБ: НАШИ ДНИ**

Путешествие на парусной яхте вдоль марокканского побережья

138 **MONT CARLO YACHTS** 86

Впечатления от яркого дебюта нового флагмана

146 **ПРИНЦИП ДОМИНО**

Тестируем одну из самых крупных и красивых яхт Riva



202



106

Paul Picot

Artisan - Horloger - Suisse



YACHTMAN 3

THE ART TO BE UNIQUE
ONE CIRCLE, ONE LINE, ONE CONCEPT.*



ИННОВАЦИОННОСТЬ В СОЗДАНИИ ЧАСОВ ДЛЯ ПОДВОДНОГО ПЛАВАНИЯ ОСТАЕТСЯ НЕЗЫБЛЕМОЙ КОНЦЕПЦИЕЙ ЧАСОВЩИКОВ PAUL PICOT. МОДЕЛЬ YACHTMAN, СТАВШАЯ ИКОНОЙ СТИЛЯ ЕЩЕ 25 ЛЕТ НАЗАД, ОСНАЩЕНА МЕХАНИЗМОМ С АВТОПОДЗАВОДОМ И ФУНКЦИЕЙ ХРОНОГРАФА, УКАЗАТЕЛЕМ ДНЯ НЕДЕЛИ И ДАТЫ. ВЫПУСКАЕТСЯ В СТАЛЬНОМ КОРПУСЕ 43ММ, ИМЕЕТ ВОДОНЕПРОНИЦАЕМОСТЬ 200М, САПФИРОВОЕ СТЕКЛО И БЕЗЕЛЬ ИЗ САПФИРОВОГО СТЕКЛА, СТАЛЬНОЙ БРАСЛЕТ И КАУЧУКОВЫЙ РЕМЕШОК В КОМПЛЕКТЕ.

PAUL PICOT YACHTMAN – УНИКАЛЬНЫЙ СТИЛЬ

* ИСКУССТВО БЫТЬ УНИКАЛЬНЫМ.
ЕДИНАЯ ЛИНИЯ. ЕДИНАЯ КОНЦЕПЦИЯ

DA VINCI
WATCHES JEWELLERY ACCESSORIES

Москва, Смоленская пл., 3, +7 495 775.85.43; Никольская ул., 10, +7 721.91.17
Нижний Новгород, Ульянова ул., 5, +7 831 296.16.32; Саратов, Волжская ул., 15, +7 8452 23.88.88.
для региональных дистрибьюторов +7 495 287.77.07; da-vinci.ru



186



118



92



128

154 AZIMUT 80

Эксклюзивная премьера
итальянской яхты до публичной
презентации

162 PRINCESS 64

Плавучая вила или хороший
мореход?

170 HORIZON PC60

Моторный катамаран с острова
Тайвань: преимущества
двухкорпусных судов

176 ADAGIO 51.5 EUROPE

Недорогой и экономичный
траулер из Франции

**180 JEANNEAU
PRESTIGE 450**

Первая яхта в своем классе с
отдельным входом в мастер-каюту

**186 ИСТОРИЯ ОДНОЙ
МАРИНЫ**

Комфортабельный дом
для яхты в Черногории

**192 GALEON
430 SKYDECK**

Бенефис индивидуальности

**198 MAREX
350 SCANDINAVIA**

Мнение британца о норвежском
спортивном круизере

**202 CHRIS-CRAFT
CARINA 21**

Ретрошик в современном
исполнении

Jeep with



Создан из инноваций

РЕКЛАМА



ВСТРЕЧАЙТЕ НОВЫЙ
GRAND CHEROKEE OVERLAND 2014

Подробности на сайте

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

JEEP® ЯВЛЯЕТСЯ ЗАРЕГИСТРИРОВАННОЙ ТОРГОВОЙ МАРКОЙ CHRYSLER GROUP LLC.

***JEEP — ТОЛЬКО ОДИН**

Jeep
THERE'S ONLY ONE*



240



214



234



220 LIFESTYLE MBV

Автомобили, отели, рестораны
и другие радости жизни

254 ЗНАНИЯ MBV

Устрицы и мидии: путь к столу

260 МЕХАНИКА MBV

Дизельные подвесники выходят на рынок

266 НАВИГАЦИЯ

Обзор новинок на рынке оборудования

268 ШКОЛА MBV

Учимся управлять лодкой в шторм

304 ДЕНЬ ИЗ ЖИЗНИ

Приз за самое неудачное путешествие



ИСКУССТВО САМОВЫРАЖЕНИЯ



ОТКРЫВАЯ НОВЫЕ ГОРИЗОНТЫ

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

На правах рекламы. Товар сертифицирован.

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

www.yamaha-motor.ru



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. В обслуживание входят стандартные



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



ЖК-экран панели приборов 12,3 дюйма



VIP⁷-сиденья для задних пассажиров



Адаптивная пневмоподвеска



Мультимедийные экраны 9,2 дюйма⁸



NEW THINKING.
 NEW POSSIBILITIES.

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 опций зависит от комплектации.

Реклама.

MOTOR BOAT & YACHTING

№5 (23) Сентябрь 2013

Published since 1904

МВУ Россия

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

Офис в Москве

Royal Yacht Club, 125212, Ленинградское шоссе, 39, стр. 7
Тел./факс +7 (495) 225-62-03
E-mail: info@mby.ru

Редакция и офис в Санкт-Петербурге

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

Веб-сайт www.mby.ru

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

Электронная версия www.zinio.com

Отдел рекламы

Директор по рекламе

Андрей Аханьков
Тел. +7 (495) 729-97-40, e-mail: akhankov@mby.ru
Директор по работе с ключевыми партнерами
Дмитрий Голышев, e-mail: dg@mby.ru

Представительство журнала в Италии

Ediconsult Internazionale, Piazza Fontana
Marose 3 – 16123, Генуя, Италия.

Тел. +39 010 583-684 Факс +39 010 566-578

Представительство журнала в Турции

Исмаил Чифджи (İsmail Çifci), e-mail: ismail@mby.ru
Тел. +90 (532) 748-94-70, +7 (964) 326-19-46

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

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

Свидетельство о регистрации СМИ

ПИ № ФС77-38759 от 28.01.2010

Редакция

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

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

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

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

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

Корректор Виктория Голуб

Над номером работали

Авторы Леонид Амиранов, Тимур Бараев, Тим Бартлет, Богдана Ващенко,
Иван Веретенников, Александр Вильский, Игорь Ерошенко, Арина Качалина,
Грег Копп, Алексей Максимов, Дмитрий Матвеев, Джон Мендес,
Мария Мошкина, Михаил Романов, Дмитрий Стадниченко,
Вячеслав Халаман, Фил Хардстаф, Алан Харпер, Джек Хейнс

Колумнисты Дэвид Марш

Фотографы Андрей Данилов, Клаус Джордан, Александр Кузьмичев,
Лестер МакКарти, Виктор Лягушкин, Павел Сулов



Распространение

Директор по развитию

Дмитрий Макаров, e-mail: dm@mby.ru
Тел. +7 (921) 973-87-12

Партнеры по распространению

«Сейлс» Москва, 2-й Хорошевский проезд, д. 7
«ПрессХаус» Москва, Цветной б-р, д. 30, стр. 1
«Пресс-Логистик» Москва, Вятская ул., д. 49, стр. 2
«РитейлМедиагрупп» Москва, ул. 1905 года, д. 7, стр. 1
«АПП-МК-Подписка» Москва, ул. 1905 года, д. 7, стр. 1
«Прессинфо» Москва, Ленинградский пр., д. 39, к. 9
«Нева-Пресс», Санкт-Петербург, ул. Белы Куна, д. 32, к. 2
«Роспечать» Архангельск, ул. Попова, д. 18
«Владпресса» Владивосток, ул. Адмирала Юмашева, д. 20 Б
«Апрель-Логистик» Екатеринбург, ул. Кислородная, д. 8 А
«Сегодня-Пресс-Байкал» Иркутск, ул. Декабрьских событий, д. 119 А
«Газеты в магазины - Плюс» Калининград, ул. Емельянова, д. 230 Б
«Мир Прессы» Казань, ул. Короленко, д. 58 Б
«Юг-Медиа-Пресс» Краснодар, ул. Товарная ул., д. 7
«Шанс-Пресс» Нижний Новгород, ул. Ошарская, д. 95
«АРПИ «Сибирь» Новосибирск, ул. Немировича-Данченко, д. 104
«Периодика-сервис» Пермь, ул. 1905 года, д. 35
«Пресса Поволжья» Саратов, пр. Строителей, д. 1, литер Г
«Прессмарк» Чебоксары, ул. Пристанционная, д. 7
«Азбука» Челябинск, ул. Худякова, д. 10

Подписка

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

Тираж 35 000 экз.

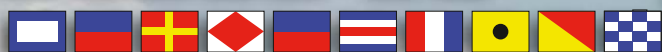
Цена свободная

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.



Lo Bunker



НА ПУТИ К СОВЕРШЕНСТВУ. Только тот, кто действительно много знает о море и навигации, может по-настоящему оценить Ferretti, как воплощение итальянской традиции мореплавания. В настоящий момент преимущество бренда выражается в трёх линейках, которые в одинаковой степени являются синонимом совершенства: Ferretti Yachts, Ferretti Custom Line и Ferretti Navetta. Под флагом новейших технологий, мастерства и любви к делу создаётся абсолютный дизайн яхт, всё ближе приближаясь к безупречности. www.ferretti-world.com

INTELLIGENZA NAUTICA ITALIANA



FERRETTI

a Ferretti Group brand



Ferretti Yachts
Глиссирующие яхты с
флайбриджем
от 16м до 29м



Ferretti Custom Line
Глиссирующие яхты с флайбриджем
по специальному заказу
от 30м до 38м



Ferretti Navetta
Полуводоизмещающие яхты по
специальному заказу
26м и 33м

MOTORBOAT & YACHTING

№5 (23) Сентябрь 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: Azimut 80

Журнал опубликован и вышел в свет 28.08.2013

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' 74' 64' 62' NEW 50'1

T +7 495 980 09 99
PERSHING-YACHT.COM

INFO@PREMIUMYACHTS.RU
A FERRETTIGROUP BRAND

СОСТАПЕЛЯ

Новости с верфей всего мира



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

ОСОБЕННОСТИ

- Варианты планировки
- Откидной «балкон» в борту
- Хардтоп над флайбриджем



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 88 ф (26,82 м) **Ширина** 20 ф (6,30 м)
Двигатели 2 × MTU (1822 л.с.); 2 × Caterpillar (1825/1925 л.с.)
Максимальная скорость 30 узлов
Стоимость в Европе от £ 3 855 000

Princess 88

Британская верфь Princess представит в сентябре на боат-шоу в Саутгемптоне новую 88-футовую флайбридную модель. От привычных глиссирующих яхт ее отличает достаточно необычный «гибридный» корпус, подходящий как для глиссирующего, так и для водоизмещающего режимов. Это решение характерно для судов, рассчитанных на долгое автономное плавание, вот почему при разработке проекта этой яхты верфь опиралась на опыт эксплуатации куда более крупной модели — Princess 40M. От больших яхт Princess 88 унаследовала и откидной «балкон» по правому

борту — еще недавно такие можно было встретить разве что на суперяхтах (лодках длиной от 100 футов).

Салон главной палубы спланирован таким образом, что пост управления и камбуз полностью отделены от гостевых зон и имеют отдельный выход на палубу. На нижней палубе — четыре каюты: мастер-апартаменты на миделе от борта до борта, с огромной ванной и гардеробной комнатами; носовая VIP-каюта и еще две гостевые по левому и правому бортам, причем последняя также может считаться VIP-каютой: она достаточно велика и укомплектована двуспальной кроватью. Также, по желанию заказчика,

число пассажирских кают может быть увеличено до пяти, и даже в этом случае каждая будет иметь собственный санузел. Отсек команды располагается в корме, позади машинного отделения: здесь предусмотрены салон-столовая экипажа и две каюты, из которых «капитанская» — с двуспальной кроватью. Места более чем достаточно, поэтому при необходимости можно добавить и третью каюту экипажа.

Princess 88 оснащается двумя двигателями MTU V12 2000 M93 или Caterpillar C32 Acert (E-Ratings) суммарной мощностью от 3644 до 3850 л.с. Максимальная скорость варьируется, соответственно, от 28 до 30 узлов.



ВСЕ В ОДНОЙ



ПОЛУЧИ ВСЕ. МОЩЬ, ЭНЕРГИЮ И СТИЛЬ.
ПОЧУВСТВУЙ ИТАМА.

itama

POWER IS OPEN

A FERRETTI GROUP BRAND

itama45

| itama62

| itama75

PREMIUM YACHTS

эксклюзивный дилер в россии

T +7(495)980 09 99 - INFO@PREMIUMYACHTS.RU

WWW.ITAMA-YACHT.COM



Pershing 62



ОСОБЕННОСТИ

- Высокая скорость
- Опции планировки
- Цельное ветровое стекло

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 62 ф (18,94 м) **Ширина** 15 ф (4,80 м)
Двигатели 2 × MTU (1381/1524 л.с.)
Максимальная скорость 46,5 узла
Стоимость в Европе от € 1 990 000

В июле на верфи Pershing в Фано спущен на воду новый Pershing 62. Яхта уже прошла все испытания и готова к премьерному показу на боат-шоу в Каннах, а затем и в Генуе. Дизайном этой 19-метровой спортивной яхты занимался, как обычно, Фульвио де Симони, бессменный дизайнер Pershing, в сотрудничестве с командой инженеров, архитекторов и дизайнеров Ferretti Group.

Эта уникально быстрая и элегантная лодка стала эволюцией Pershing 56 и 58 — самых успешных моделей верфи, которых было построено более семидесяти. От них Pershing 62 унаследовал тонкий сглаженный профиль и узнаваемые линии «двухъярусного» остекления надстройки.

Несмотря на спортивную внешность, внутри это уютная, почти семейная лодка с легким «акварельным» интерьером (хотя по желанию владельца с отделкой можно сильно пофантазировать). Обилие света в салоне достигается благодаря не только масштабному боковому остеклению надстройки, но и цельному лобовому стеклу шириной 3,7 м!

Салон предназначен исключительно для отдыха: камбуз помещен на нижней палубе. Стандартная планировка

(именно в таком виде первый Pershing 62 будет представлен на осенних выставках) включает три каюты, не считая шкиперской в корме: мастер-апартаменты на миделе, VIP-каюта в носу и гостевая по правому борту. Предлагается и альтернативная двухкаютная планировка: в этом случае вместо каюты правого борта спланирована небольшая гостиная, но поскольку там предусмотрен диван, ее можно будет использовать и для ночлега гостей.

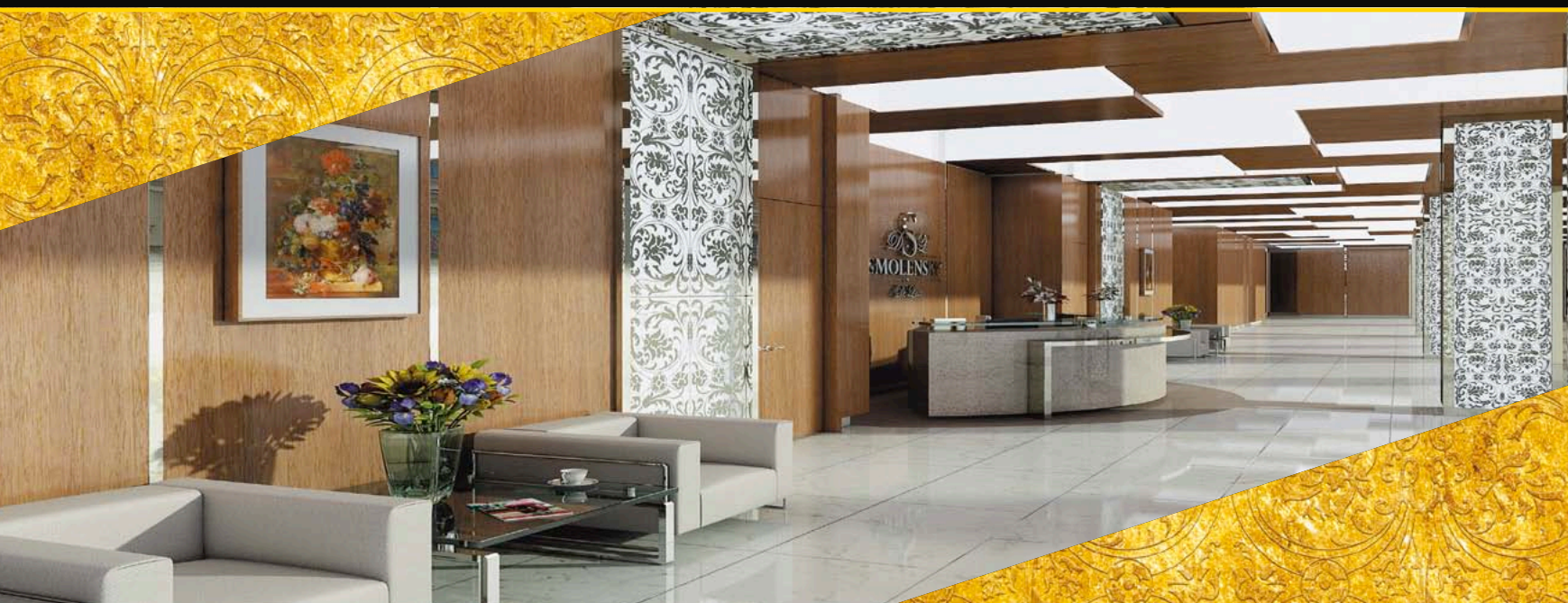
Pershing 62 доступен с двумя вариантами двигателей: два MTU 10V 2000 M84 (1381 л.с.) или MTU 10V 2000 M93 (1524 л.с.) Во второй версии (будет представлена в Каннах) лодка способна разогнаться до 46,5 узла. При этом круизная скорость, как всегда у Pershing, отличается ненамного — 42 узла. Уже в стандартной комплектации лодка оснащается полупогружными винтами Searex; по запросу устанавливается система дифферентовки Autotrim. Еще одна интересная техническая деталь — удобная система сброса и подъема тендера, которая раньше была доступна только на более крупных моделях верфи: теперь с тендером можно легко управляться при помощи лебедки и без использования крана.



SMOLENSKY^{*}

Just Deluxe^{**}

ПОБЕДИТЕЛЬ ПРЕМИИ URBAN AWARDS 2012. ЛУЧШИЙ СТРОЯЩИЙСЯ ОБЪЕКТ МОСКВЫ ЭЛИТНОГО КЛАССА



КЛУБНЫЙ ДОМ В 3-Х МИНУТАХ ОТ СТАРОГО АРБАТА

Smolensky De Luxe – великолепный пример клубного дома самого высокого класса в центре Москвы. Smolensky De Luxe расположен в глубине тихого квартала, в двух шагах от Смоленской набережной, высотки МИД, Дома Правительства и Арбата.

Здание украшают изысканные элементы декора:
тончайшая резьба по природному камню и орнаменты на стеклянных поверхностях.

Апартаменты Smolensky De Luxe с высокими потолками и панорамным остеклением располагают собственными зимними садами, балконными галереями и небольшими уютными двориками. Верхний этаж дома, с которого открываются лучшие виды на город, занимают пентхаусы с просторными террасами и каминными залами.

Респектабельное местоположение, стильная авторская архитектура, изысканный дизайн...
Истинная роскошь не нуждается в громких словах.
Это просто Де Люкс. Just Deluxe.

ДОНСТРОЙ | (495) 925 47 47

www.smolensky-de-luxe.ru

Oxygène Air 77

На яхтенной выставке в Каннах состоится мировая премьера первого моторного катамарана Air 77 от компании Yachts. Авторы проекта — дизайнер Фредерик Сарфати и отвечающий за производство инженер Рафаэль Крепстер — хотели создать катамаран, «сливающийся» с окружающей средой и вместе с тем просторный. Последнее им точно удалось: обитаемая площадь лодки составляет 280 кв. м, из которых 65 кв. м достались салону главной палубы. Планировка необычна тем, что всю палубу можно пройти насквозь, от кормы до носа: в лобовое стекло надстройки врезана открывающаяся вверх огромная (10 кв. м) секция на электрогидравлическом приводе. При этом пост управления размещен на флайбридже. Внизу — четыре каюты с собственными санузлами и отсек экипажа с парой кают на четверых.

Air 77 имеет умеренную осадку — всего 0,8 м за счет небольшого водоизмещения (порожнем — всего 35 т) и водометов в качестве движителей. Последние обеспечивают судну еще и отличную маневренность. В моторном отсеке — два двигателя Volvo Penta D4–260 мощностью 260 л.с. каждый. Крузинная скорость яхты составляет 12 узлов, максимальная — 20 узлов.

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 75 ф (23,00 м) Ширина 34 ф (10,40 м)
Двигатели 2 x Volvo Penta (260/600 л.с.)
Максимальная скорость 20 узлов
Стоимость в Европе по запросу



ОСОБЕННОСТИ

- Необычный дизайн
- Малое потребление топлива
- Огромный салон



Sunreef 80 Levante

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 78 ф (23,99 м) Ширина 38 ф (11,60 м)

Двигатели 2 × Yanmar (240 л.с.)

Грот 185 м² Генуя 155 м²

Стоимость в Европе от € 5 500 000

ОСОБЕННОСТИ

- Высокая скорость
- Большая вместимость
- Объем внутреннего пространства



Польская верфь Sunreef Yachts — один из мировых лидеров по производству больших custom-катамаранов — завершила строительство первой 80-футовой модели серии Carbon Line. Корпус первого Sunreef 80, получившего название Levante, выполнен из композита на основе полиэфирной смолы и углепластика с использованием PVC-пены; из углепластика изготовлены мачта и гик, такелаж — из кевлара. Все это обеспечило судну чрезвычайно малый вес (45 т порожнем) и высокую скорость — более 20 узлов (максимум) при средних показателях около 15 узлов.

Грот и генуя изготовлены из вектрана (параарамидное волокно, по прочности превосходящее сталь), геннакер —

из легкого, прочного и эластичного материала Cuben Fiber: в его основе — «аморфная матрица» из свободно ориентированных полиэфирных волокон, которая имеет одинаковые нагрузочные характеристики во всех направлениях.

Sunreef 80 чрезвычайно легко и комфортно управляется, кроме того, на борту установлена система с 12 датчиками, которая отслеживает нагрузку на такелаж, чтобы паруса можно было настраивать максимально эффективно и вместе с тем безопасно. Лодка оборудована даже «черным ящиком», записывающим текущие показания систем. К нему имеет доступ и верфь, которая собирает использовать данные этого мониторинга в своих дальнейших разработках.

Levante рассчитан на 10 пассажиров и четырех членов экипажа. В левом поплавке находится одна из гостевых кают, помещения команды и камбуз; в правом — еще одна гостевая и детская каюты, а также ванная и гардеробная комнаты мастер-каюты. Сама же мастер-каюта впервые на однопалубных катамаранах Sunreef спланирована на главной палубе, в ее носовой части. Слева от нее — пост управления, а ближе к корме — салон-столовая. Второй пост управления на флайбридже, где, естественно, есть еще одна обеденная зона и лежаки для загара. Интерьер выполнен в современном минималистском духе с преобладанием белого и серого, с вкраплениями ярких цветовых акцентов. Уже сейчас Sunreef 80 Levante доступен для чартера.



Видеть суть вещей

Заботимся о благосостоянии клиента, предлагая опыт и экспертизу мирового уровня.



www.private-bank.ru



УРАЛСИБ

Private Bank

**ТОЛЬКО ФАКТЫ**

Длина 52 ф (16,00 м) **Ширина** 14 ф (4,50 м)
Двигатели 2 x Volvo Penta IPS 600 (435 л.с.)
Максимальная скорость 33 узла
Стоимость в Европе не объявлена

Absolute 52 Fly

Итальянская верфь Absolute подготовила новинку на смену уходящей 53-футовой модели. Новый Absolute 52 Fly, при сохранении размеров и основных черт в дизайне, — большой шаг вперед в части повышения уровня комфорта на борту. Наиболее заметные изменения коснулись планировки. Расположенная на миделе мастер-каюта теперь простирается во всю ширину корпуса; кроме того, она получила большие бортовые иллюминаторы. Камбуз переехал с нижней палубы наверх, на стык салона и кормового кокпита, что очень удобно для обслуживания всех трех обеденных зон: в салоне, кокпите и на флайбридже. И, конечно, на нижней палубе освобождается больше места для кают и санузлов. Кроме того, верфь предлагает большие возможности по индивидуализации интерьера каждой конкретной яхты.

Absolute 52 Fly оснащается двумя пропульсивными установками Volvo Penta IPS 600 (435 л.с.). Расчетная максимальная скорость с ними достигает 33 узлов.

**ОСОБЕННОСТИ**

- Новая планировка
- Большая мастер-каюта
- Колонки Volvo IPS

Wim van der Valk
CONTINENTAL YACHTS

Наша последняя модель - новая Суперяхта 34 м



CONTINENTAL II 23.00 ФЛАЙБРИДЖ ALU - IPS
FESTIVAL DE LA PLAISANCE CANNES 2013
10 - 15 SEPTEMBER 2013 - VIEUX PORT, CANNES



Continental 20m 23m 26m 28m 30m 34m

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

Azimut Atlantis 50



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 53 ф (16,30 м) Ширина 14 ф (4,30 м)
Двигатели 2 x Cummins (600 л.с.)
Максимальная скорость 33 узла
Стоимость в Европе не объявлена

ОСОБЕННОСТИ

- Версии Open и Coupe
- Опциональная третья каюта
- Гидравлическая платформа

Бренд Atlantis Yachts, который раньше был независимым в составе Azimut Benetti Group, сейчас включен в общий модельный ряд Azimut Yachts и отныне называется Azimut Atlantis. Под этим именем мы и увидим на ближайших осенних боат-шоу очередную 50-футовую новинку. Azimut Atlantis 50 вобрал в себя целую серию инноваций от бюро Neo Design. Эта элегантная спортивная лодка

доступна в версиях Open и Coupe. Первая подразумевает полностью открытую палубу, вторая — надстройку с открывающимся люком в хардтопе (электропривод) и стеклянные двери, отделяющие салон от кормового кокпита. Оба варианта будут иметь большую открытую лаунж-зону в корме, гараж для тендера и опускающуюся на гидравлике купальную платформу. В версии Coupe

в кокпите предусмотрен еще и стол. На нижней палубе — мастер-каюта от борта до борта и просторная носовая; опционально можно добавить третью. В обоих случаях сохраняются два санузла с выделенными душевыми кабинами. Atlantis 50 оборудуется спаренными двигателями Cummins QSC 8.3L по 600 л.с., что обещает круизную скорость 29 узлов и максимальную 33 узла.

Azimut Magellano 52



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 52 ф (15,64 м) Ширина 15 ф (4,65 м)
Двигатели 2 x Cummins QSB 5.9 (425 л.с.)
Максимальная скорость 20 узлов
Стоимость в Европе от € 860 000

ОСОБЕННОСТИ

- Высокая вместимость
- Гидравлическая платформа
- Бар в кокпите

Итальянская верфь Azimut провела рестайлинг своей суперуспешной модели Magellano 50. Новая версия под названием Magellano 52 будет показана этой осенью на яхтенных выставках в Каннах и Саутгемптоне. Сохранив все основные особенности предыдущей

модели, новинка в то же время получит целый ряд нововведений и, в частности, дополнительные возможности в части планировки нижней палубы. К трем двухместным пассажирским каютам теперь можно добавить еще одноместную, как на модели Magellano 43; плюс — в корме появился

отсек экипажа. В кокпите по левому борту установлена барная стойка со стульями, а кормовая купальная платформа оснащена гидравлическим приводом. Кроме того, верфь обещает более мощные двигатели.

Уже сейчас яхта Magellano 52 доступна для заказа на следующий сезон.

RANGE ROVER EVOQUE

СПЕЦИАЛЬНАЯ СЕРИЯ

ОТ 1 816 000 РУБЛЕЙ^{***}

abg-landrover.ru



ABOVE AND BEYOND[®]



НА ПРАВАХ РЕКЛАМЫ

АВТОБИОГРАФИЯ

Санкт-Петербург, Пулковское ш., д. 36

+7 (812) 740-1000

www.abg-landrover.ru



facebook.com/LandRoverLife

* За гранью обыденного.

** Стоимость Range Rover Evoque в комплектации Pure Tech (Pure Tech - англ. "чистые технологии") с дополнительным оборудованием. Срок действия акции с 01.08.2013 по 30.11.2013 г. Количество автомобилей ограничено. Подробности на сайте www.landrover.ru.

**ТОЛЬКО ФАКТЫ**

Длина 45 ф (13,88 м) **Ширина** 13 ф (4,04 м)
Двигатели 2 × Volvo Penta IPS400/500 (300/370 л.с.)
Максимальная скорость 29 узлов
Стоимость в Европе не объявлена

ОСОБЕННОСТИ

- Удлиненный флайбридж
- Высокий уровень отделки
- Большие каюты



Beneteau Monte Carlo 4

В сентябре на каннском боат-шоу состоится мировая премьера яхты MC4 верфи Monte Carlo Yachts, входящей в Beneteau Group. Чтобы не возникало путаницы, напомним: модельный ряд верфи в Монфальконе разделен надвое. Яхты свыше 60 футов маркируются как MCY, а более компактные — MC. Бренд Monte Carlo создавался как премиальный сегмент яхт от Beneteau; дизайном обеих серий занимается бюро Nuvolari & Lenard, и уровень оснащения и отделки у обеих линеек одинаково высок.

45-футовая MC4 — вторая яхта в своем модельном ряду: в начале года на выставке в Дюссельдорфе

была представлена MC5 длиной 49 футов, от которой новинка многое унаследовала. В частности, концепцию планировки внутренних помещений, удлиненный флайбридж, главную палубу, выполненную на одном уровне, и чрезвычайно комфортабельные мастер- и VIP-каюты.

В салоне находятся обеденная зона на шестерых (трансформируется в двухспальную лежанку) и камбуз на стыке с кормовым кокпитом. Палубой ниже — мастер-апартаменты во всю ширину корпуса и носовая VIP-каюта; обе — с собственными санузлами и открывающимися бортовыми иллюминаторами. В отделке интерьера

работы студии Andreani Design использованы брашированный дуб, натуральная кожа и текстиль пастельных оттенков. MC4 оборудуется на выбор двумя пропульсивными установками Volvo Penta IPS 400 или 500 (300 или 370 л.с.). В первом случае максимальная скорость будет на уровне 24 узлов, во втором — 29 узлов. Емкость топливного танка — 800 л. Остроскулый корпус с килеватостью на транце 14,5° обеспечивает легкий выход на глиссирование и мягкий устойчивый ход на волне. Опционально лодка оснащается гидравлической купальной платформой, выдерживающей нагрузку до 350 кг.

Real Ships Respect 1300 AK

**ТОЛЬКО ФАКТЫ**

Длина 41 ф (12,65 м) **Ширина** 14 ф (4,25 м)
Двигатель Vetus Deutz DT44 (114 л.с.)
Максимальная скорость 9,7 узла
Стоимость в России € 275 000

ОСОБЕННОСТИ

- Стальной корпус
- Экономичный расход топлива

Голландские водоизмещающие стальные суда хорошо известны в Европе благодаря надежности, экономичности и долговечности. Теперь такие лодки строятся и в России. В портфолио калининградской верфи Real Ships («Настоящие Корабли») 14 собственных проектов яхт длиной от 12,6 до 17,7 м, которые строятся по классификационным требованиям Евросоюза. В основе младшего коттера Respect AK 1300 — проект голландского конструкторского бюро

Visser Yacht Design. Яхта оборудована двумя каютами (одна из них в корме) с отдельными санузлами. Пост управления находится в приподнятом над главной палубой кокпите. Покупатель вправе выбрать оформление Respect AK 1300 по своему вкусу. Все материалы, от судостроительной стали и оборудования до интерьеров и дельных вещей, поставляются из Голландии и Германии, монтаж производится под надзором зарубежных специалистов. На коттере установлен экономичный

дизельный двигатель Vetus Deutz DT44, расход топлива у которого на максимальных 2500 об/мин составляет 17 л/ч, а на крейсерской скорости 5 л/ч. При запасе топлива 600 л автономность судна на предельной скорости превышает 250 миль. Яхты Real Ships производятся на территории особой экономической зоны Калининградской области, поэтому покупатели избавлены от необходимости оплачивать таможенные издержки, и стоимость судна становится весьма привлекательной.

РОСГОССТРАХ



Страхование яхт и катеров



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

Репродукция с выставки-конкурса рисунков детей сотрудников компании РОСГОССТРАХ

ООО «Росгосстрах». Лицензия С № 0977 50 выдана ФССН 07.12.2009



Beneteau Oceanis 38

Верфь Beneteau представляет новую 38-футовую модель в круизной серии Oceanis. Основная концепция новинки — универсальность. Oceanis 38 может использоваться для отдыха в выходные, долгих переходов или гонок. Трансформируемый салон и палубное оборудование позволяют быстро превратить круизер в «дневную» лодку или даже спортивный снаряд. Переборка, отделяющая носовую каюту

от салона, сделана съемной. Элементы камбуза, шкафчики, стол и сиденья салона легко убираются. То же самое происходит в кокпите: стол, сиденья, купальную платформу, арку, к которой крепится гика-шкот, можно удалить, существенно облегчив лодку для парусных гонок. А если вы отправляетесь в море с семьей или друзьями — просто верните все обратно и наслаждайтесь комфортом, который едва ли можно

найти на другой лодке таких размеров. Что касается кают, то верфь предлагает двух- или трехкаютную планировку, при этом на борту два выделенных санузла с душем. Впервые Oceanis 38 будет показана в сентябре на выставке в Каннах. Кроме того, компания Nord Sail, официальный дилер Beneteau в России, приглашает на тест-драйвы в Испании, организуемые верфью Beneteau с 5 октября по 15 ноября.

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 38 ф (11,50 м) Ширина 13 ф (3,99 м)
Двигатель 30 л.с.
Стоимость в Европе от € 95 000

ОСОБЕННОСТИ

- Трансформация салона и кокпита
- 3 версии исполнения
- Универсальность

Contest 42CS



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 42 ф (12,85 м) Ширина 13 ф (4,15 м)
Двигатель 1 x Yanmar (54 л.с.)
Грот 67 м² Генуя 58 м²
Стоимость в Европе от € 389 000

ОСОБЕННОСТИ

- Карбоновая мачта
- Выбор планировок
- Варианты оборудования кокпита

Голландская верфь Contest Yachts завершает работу над проектом 42-футовой парусной яхты Contest 42CS: увидеть ее живьем можно будет уже в сентябре в Амстердаме, на выставке HISWA. Это младшая модель верфи и вторая — с кормовым кокпитом (первой стала флагманская Contest 72CS). В соответствии с последними тенденциями рынка, Contest 42CS представляет собой многофункциональную лодку, легкую в управлении даже в одиночку. Версия Shorthanded предусматривает расположенную между штурвалами центральную лебедку для работы

с гротом. Версия Cruising отличается максимально свободным кокпитом: каретка грота находится на крыше рубки, а шкоты проведены к лебедкам. Наконец, вариант Performance имеет бегунок грота, утопленный в палубу кокпита перед штурвалом, что позволяет увеличить скорость благодаря оптимальному рифлению грота. Версии Shorthanded и Cruising могут быть оснащены увеличенным, отделенным от штурвалов кокпитом с просторной зоной отдыха и сиденьями. Из технологических нововведений следует отметить паруса 3DL и карбоновую мачту.

Верфь предлагает широкий выбор интерьерных решений и планировок: в зависимости от требований заказчика прорабатываются три варианта кормовой и носовой зон, пять вариантов района миделя для 4- или 6-местной яхты; можно выбрать расположение камбуза, размеры каюты владельца, количество рундуков для парусного гардероба и т.д. Впечатляющая гибкость, касающаяся выбора дизайнерских решений, высокая прочность корпуса, изготовленного методом вакуумной инфузии, первоклассная отделка деревом — все это также несомненные достоинства Contest.

630 Sport Yacht



Запишись на тест-драйв на Cannes Boat Show 2013!



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



СУПЕРЯХТЫ

Новости о моторных яхтах длиной более 100 футов



Редактор MBY
Антон Черкасов
Email: acherkasov@mby.ru

Benetti Ocean Paradise



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 180 ф (55,00 м) Ширина 31 ф (9,60 м)
Двигатели 2 x Caterpillar 3512C (2367 л.с.)
Максимальная скорость 17 узлов

К предстоящей выставке в Монако судостроители Benetti спустили на воду 55-метровую суперяхту с претенциозным названием «Океанский рай». Дизайнеры в очередной раз предприняли попытку по-новому раскрыть идею отношения человека и моря, применив авангардные технические решения.

Яхта выглядит необычно. Невысокая алюминиевая надстройка сдвинута в корму, а клиперский форштевень надводной носовой части стального корпуса напоминает острие копья (под ватерлинией находится бульб). Заказчик и владелец яхты — молодой бизнесмен из Сингапура — принимал активное участие на всех этапах

создания судна, выдвигая особые требования, и конструкторское бюро верфи BEST (Benetti Exclusive Sea Technology) охотно принялось за поиск инновационных решений. Например, чтобы обеспечить максимальную освещенность и панорамный вид из салона, дизайнеры не только предложили остекление во всю высоту помещения, но и отказались от сплошного фальшборта, оградив разрывы релингом. Чтобы не беспокоить отдыхающих на «пляже» в корме гостей спуском тендеров и «водных игрушек», инженеры разработали систему бортовых ворот, которые, откидываясь, превращаются в причальную платформу, причем дежурная шлюпка с мотором

хранится в отдельном гараже в носовой части яхты.

Четыре гостевые каюты *Ocean Paradise* находятся на нижней палубе, а под апартаменты владельца отведена значительная часть главной палубы, причем особое внимание уделено как естественному, так и искусственному освещению.

С технической точки зрения *Ocean Paradise* представляет собой классическую Benetti — водоизмещающий корпус с двумя двигателями общей мощностью 4734 л.с. способен развить на максимуме 17 узлов; экономический ход при 12–15 узлах гарантирует запас хода в 4000 миль.



ЭКСПЛОРЕР ТАКОЙ, КАКИМ ОН ДОЛЖЕН БЫТЬ



**Классификация – Class I (Bureau Veritas).
Ледовый класс – Ice Class 1D.
Соответствие MCA.
Запас хода – свыше 4200 миль на скорости 9,5 узлов.**

Одна из немногих настоящих экспедиционных яхт, построенная в соответствии с самыми жесткими стандартами мореходности и автономности плавания. Пять роскошных кают и великолепные салоны с прекрасными интерьерами обеспечивают беспрецедентный уровень комфорта на борту.

Любая экспедиционная яхта — это компромисс между творчеством дизайнера и работой морских инженеров. Когда побеждает дизайнер, рождается красота и комфорт, когда побеждает инженер, появляются надежность и высокие мореходные качества. Большая редкость, когда эти противоположности находятся в балансе и гармонии. Но только так рождаются яхты, которые действительно уникальны! Мы будем искренне счастливы за первого владельца этой очень правильной яхты.

*Верфь Horizon входит в SYBA (Международная Ассоциация Строителей Суперяхт). В 2011 году верфь Horizon вошла в ТОП-10 верфей в мире по числу реализованных проектов более 80 футов (по данным журнала Show Boats, USA).



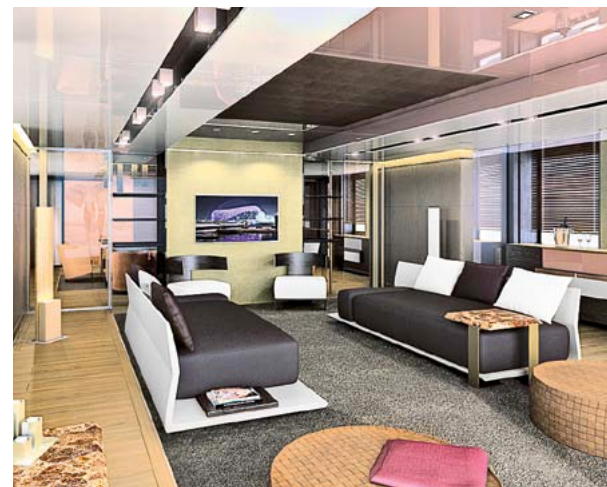
Ваш персональный брокер:

Ольга Жила
+7 (921) 961 98 24
+7 (812) 702 47 70

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



RMK Marine 5000 Explorer



Выставка яхт в Монако традиционно является не только подиумом для показа уже готовых продуктов, но и в большой степени — ярмаркой проектов и дизайнерских предложений. Для предстоящего боат-шоу турецкая верфь RMK Marine совместно со студией Hot Lab Yacht & Design разработала интересный концепт с двумя вариантами реализации.

В версии Explorer кормовую часть этого водоизмещающего судна предполагается отвести под хранение тендеров, водолазного снаряжения

и минисубмарины; при необходимости туда же на палубу можно посадить вертолет. В модификации Leisure вместо взлетно-посадочной площадки предусмотрен бассейн шириной 6 м, окруженный шезлонгами и лежаками, а вся техника останется в гараже на нижней палубе.

В обоих случаях жилые помещения предназначены для 10 гостей, а штатный экипаж составляет 9 человек, однако расположение и число зон отдыха варьируется. Разумеется, заказчик вправе выбрать оформление интерьеров на свой вкус, диктуя Hot Lab Yacht & Design свои требования.

Корпус яхты наделен вертикальным форштевнем и подразумевает ледовый класс защиты для путешествий в полярных акваториях. Помимо стандартных дизельных энергетических установок, верфь предлагает дизель-электрическую систему для повышения автономности хода.

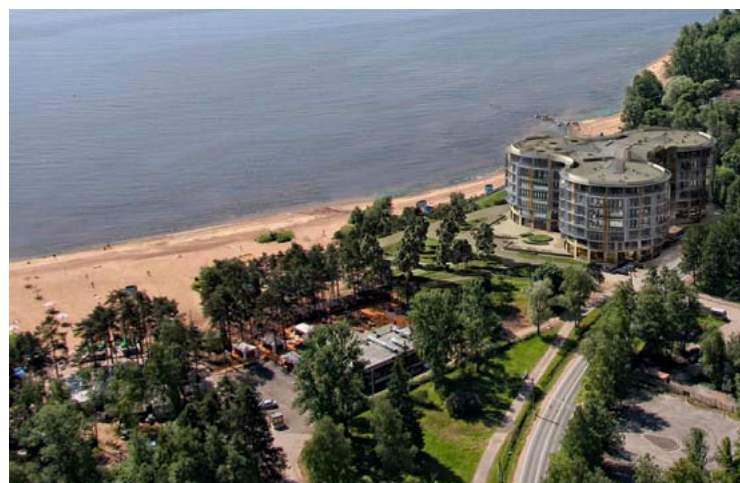
Верфь RMK Marine (Стамбул), основанная в 1978 году, помимо коммерческих судов, уже более 10 лет строит суперяхты. В 2006 году ее яхта *Caressa K* получила награду за лучший дизайн, которую ежегодно присваивает International Superyacht Society.



ЭЛИТАРНЫЙ КОМПЛЕКС CRYSTAL

В РЕПИНО НА БЕРЕГУ ФИНСКОГО ЗАЛИВА

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



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

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

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





ISA Belle Anna



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 163 ф (49,95 м) Ширина 37 ф (9,00 м)
Двигатели 2 × Caterpillar 3512C (2366 л.с.)
Максимальная скорость 17 узлов



Трехпалубная стальная 50-метровая суперяхта — очередной успешный проект, реализованный на верфи International Shipyard Ancona (Италия). Динамичные чистые линии экстерьера *Belle Anna* родились в дизайнерской студии Андреа Валичелли, и с кормы яхта будет отчетливо узнаваемой благодаря изогнутым стеклянным дверям на транце. За ними расположена комфортная пляжная «веранда», где можно и отдохнуть после купания и солнечных ванн, и медитировать, глядя на кильватерный след идущей в закатных лучах яхты. Поскольку ворота гаража расположены по бортам, на «пляже» в корме сохраняется спокойствие и приватность.

Суперяхта рассчитана на прием 12 гостей, при этом пять двухместных кают расположены на нижней палубе, тогда как апартаменты владельца занимают значительную часть главной палубы, а ванные комнаты для каждого члена его семьи оформлены в своем стиле. Помимо полированного дерева и стекла, в интерьерах *Belle Anna* широко используются бронза, оникс, кожа экзотических животных.

Инженеры ISA гордятся, что смогли добиться высокой экономичности хода: для 500-тонного судна расход топлива 328 л/ч на 14 узлах является хорошим показателем. Запас хода на этой скорости составляет 2500 миль, а на 11 узлах увеличивается до 4750 миль.





Возможность купить автомобиль по рекомендации

Вы хотите купить автомобиль премиум-класса по рекомендации руководителя дилерского центра?

Данная карта обеспечивает своему владельцу
ПЕРСОНАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ
при покупке автомобиля
в дилерских центрах РОЛЬФ Премиум*

Если Вы не обнаружили на этом месте персональную карту РОЛЬФ Премиум, пожалуйста, сфотографируйте рекламную страницу и позвоните по телефону:
(495) 967-967-5

КАРТА ДЕЙСТВИТЕЛЬНА В СЛЕДУЮЩИХ ДИЛЕРСКИХ ЦЕНТРАХ РОЛЬФ ПРЕМИУМ:

Ауди Центр Север
Александр Ломакин
Директор по продажам
+7 (903) 285 54 60

Ягуар Ленд Ровер Ясенево,
Лексус – Ясенево,
Тойота Центр Ясенево
Ирина Франк
Директор по продажам
+7 (917) 578 03 16

Звезда Столицы Варшавка
Звезда Столицы Каширка,
Официальные дилеры
Mercedes-Benz
Ольга Петрова
Директор
+ 7 (916) 010 77 21

РОЛЬФ Jeep & Chrysler
Екатерина Чмелева
Директор по продажам
+7 (985) 123 04 00

РОЛЬФ EQUUS
Мария Малинская
Директор по продажам
+7 (916) 695 72 22

РОЛЬФ Премиум

*Акция. Срок действия акции с 15.08.2013 по 31.12.2013. Персональные условия покупки предоставляются владельцу карты при покупке автомобиля в дилерских центрах РОЛЬФ Премиум и определяются в зависимости от бренда и модели автомобиля, приобретаемого владельцем карты. Подробности акции узнавайте по вышеуказанному телефону РОЛЬФ Премиум, а также на сайте www.rolf-premium.ru. Организаторы акции: ООО «РОЛЬФ» (ОГРН 1045009553577), ООО «РОЛЬФ МОТОРС» (ОГРН 1057749487399).



Amels 199 *Event*

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 196 ф (60,65 м) Ширина 33 ф (10,32 м)
Двигатели 2 × Caterpillar 3512C (2012 л.с.)
Максимальная скорость 16,5 узла

В сентябре на Monaco Yacht Show состоится мировая премьера новой суперяхты *Event*, которая пополнит флот брокерской компании Imperial Yachts. Судно, построенное на голландской верфи Amels, спущено на воду весной и уже успело совершить свое первое путешествие в водах Норвегии. Корпус *Event* (Amels 199) разработал известный дизайнер Тим Хейвуд, а оформлением интерьеров, выполненных в современном стиле, занималась не менее именитая Лаура Сесса Ромболи. В отделке преобладают «теплые» материалы естественных цветов, включая древесину дуба.

Рассчитанная на 12 гостей яхта оборудована шестью каютами и двумя откидными балконами в главном салоне, а все палубы соединены искусно выполненной центральной лестницей. Интересно, что при весьма стандартном расположении гостевых кают на нижней палубе, а мастер-каюты — на главной, VIP-апартаменты вынесены еще

на уровень вверх и соседствуют с ходовой рубкой. Во многом яхту выделяет исключительно просторный сандек площадью 23 кв. м, где оборудована джакузи, а также пляжный клуб с сауной, спортзалом и широкой купальной платформой.

Судно развивает скорость 16,5 узлов, запас хода достигает 5000 миль; о гостях на борту заботится экипаж из 16 человек. Поскольку яхта будет активно эксплуатироваться в чартере, гараж на борту заполнен всевозможными «водными игрушками», включая буксировщики Seabob, гидроциклы и дайверское оборудование, а для гостей предусмотрен отдельный выход на кормовой «пляж» прямо с нижней палубы.

«Из всех проектов, над которыми мы работали вместе с Amels, именно этот стал наиболее захватывающим и великолепно реализованным», — отметил генеральный директор Imperial Yachts Евгений Кочман.





**Уникальная марина класса ПРЕМИУМ
на 209 стояночных мест в самом центре Сочи.**

**Скидка 30% на Олимпийский период
с 1-го октября по 1-е декабря 2013 года.***



«Сочи Гранд Марина»
354000, г. Сочи, ул. Войкова 1
Телефон: (862) 260-97-71, (862) 260-96-46
Сайт: www.sochigrandmarina.com
www.morport-sochi.ru
Эл. почта: saschenko@morport-sochi.ru,
info@morport-sochi.ru

*Скидка предоставляется на полгода аренды стояночного места при условии заключения договора на три года и внесения предоплаты за первые 6 месяцев.

На последующий срок действуют скидки за аренду стояночного места на длительный срок.

** Заявки на бронирование свободных мест, с возможностью проживания на собственной лодке, принимаются до 31 декабря 2013 года включительно.

С января 2014 года порт не принимает суда в течение всего периода проведения Зимних Олимпийских игр – 2014.

С более подробными условиями акции, а также другой интересующей вас информацией вы можете ознакомиться на сайте www.sochigrandmarina.com.
Начало эксплуатации и операционной деятельности – с 1 октября 2013 года.



PureLine Brilliant White (белый)



PureLine Havana Brown
(коричневый)



Magellano 76

☎ 8-800-200-2900 (для регионов, звонок бесплатный), (495) 745-8990 (для Москвы и Московской области)
www.miele.ru



Design for life

Новейшее поколение техники для приготовления пищи Generation 6000 от Miele – идеальное решение не только для квартир и загородных домов, но и для современных яхт класса люкс. Широкий ассортимент приборов — от духовых шкафов, пароварок и микроволновых печей до кофемашин и кухонных вытяжек, представленных в различных комплектациях, размерах и цветовых решениях, позволит оснастить вашу яхту всем самым необходимым. Разнообразие технических решений по встраиванию, четкие линии и строго выдержанный стиль позволяют эффективно комбинировать различные приборы и подходить к оформлению кухни творчески.

С новой серией Generation 6000 управление кухонной техникой станет проще, чем когда-либо. Отличительной чертой новой серии является система сенсорного управления M Touch controls. Она представляет собой TFT-дисплей (на тонкопленочных транзисторах) высокого разрешения, управляемый аналогично смартфону или планшетному компьютеру, которым оснащены флагманские модели серии. Навигация по меню осуществляется скроллингом или касательным движением кончика пальца. Названия функций и элементов меню выводятся на экран в виде четких черных букв на белом фоне.

«Design for life» — девиз новой серии Generation 6000 — наиболее точно отражает концепцию идеальной для яхты новаторской техники, характеризующейся обилием функций и низким уровнем энергопотребления.



Полвека за плечами



В этом году итальянская верфь CRN, входящая в Ferretti Group, отмечает полувековой юбилей. В 1963 году предприниматель Санцио Николлини открыл в Анконе небольшой бизнес с нехитрым названием *Costruzioni e Riparazioni Navali* (Судостроительно-судоремонтная верфь). С этого времени аббревиатура CRN получила мировую известность и вписала свое имя в историю итальянского судостроения. Из ангаров времен войны верфь выросла в крупное современное предприятие, став важной частью индустрии страны.

С первых дней и до 2004 года яхты, построенные в ее ангарах, были исключительно из стали. Сейчас этим никого не удивишь, но в прошлом веке долгое время в малом судостроении Италии использовалась преимущественно древесина, поэтому продукция CRN изначально позиционировалась не для массовой публики, а для требовательных, разборчивых и состоятельных клиентов.

К концу 1970-х годов верфь уже завоевала доверие на рынке и строила яхты длиной до 20 м с надстройкой из алюминия и характерным узнаваемым дизайном. Следующее десятилетие ознаменовалось дружбой Санцио Николлини и легендарного Карло Рива, основателя верфи Sarnico; за этот период CRN построила для него 8 яхт по проектам *Marco Polo* и *Vespucci*, одна из которых стала личным судном Ривы.

Основными клиентами компании в 1980-х годах были греки и правящие семьи стран Ближнего Востока, и верфь избрала политику еще большей персонализации проектов под вкусы заказчика — то, что сейчас мы называем *custom built*. Тогда же началось сотрудничество с известным в яхтенных кругах брокером Джорджем Николсоном, основателем *Camper & Nicholson's*, который занимался маркетингом и приводил солидных клиентов.

Во второй половине 1990-х годов Тамберто Таколи, основатель верфи Custom Line, предложил своему партнеру по бизнесу Норберто Ферретти приобрести CRN, и в 1999 году она вошла в состав Ferretti Group. Эти перемены положительно повлияли на жизнь верфи: расширился модельный ряд, стали активно использоваться композитные материалы, изменился подход к дизайну, и в 2002 году CRN выкупила соседнюю верфь Mario Morini, значительно расширив производственные площади.

За свою историю компания построила более 130 крупных яхт, и сегодня, когда Ferretti Group перешла в руки китайских инвесторов, работа на верфи идет полным ходом: на стапелях стоят пять суперяхт длиной от 43 до 74 м. Каждую осень на выставке в Монако CRN показывает интересные новинки, и мы надеемся, что следующие 50 лет у нее будут такими же успешными.

PEKTAMA



W

ARTIOLI

HAND MADE IN ITALY



Эталон точности

Компания Bulova представляет новые модели часов инновационной коллекции Precisionist Chronograph. Коллекция, развивая успех первоначальной линейки Precisionist, объединяет высокий дизайн и передовую технологию. Precisionist Chronograph — единственные в мире часы, сочетающие точность хода до 1/1000 секунды, годовую погрешность не более 10 секунд и хронограф для измерения времени до 12 часов.

Bulova Precisionist Chronograph включает разнообразие стилей с классическими кожаными аксессуарами и текстурными резиновыми ремешками для спортивных версий. Часы снабжены корпусом из нержавеющей стали и крупным циферблатом с изогнутыми кристаллами. Замысловатые рельефные многослойные циферблаты содержат композитные материалы (карбон) и отделаны розовым золотом.

Помимо основного циферблата, в часах Bulova Precisionist Chronograph присутствуют четыре дополнительных малых циферблата: счетчик двойного назначения для 1/10 и 1/100 секунд, указатели часов и минут, а также особый индикатор для обратного отсчета 1/1000 секунд с ретроградной индикацией. Благодаря этим функциям точное измерение времени осуществляется логично, легко и понятно, что уже много лет высоко ценят владельцы часов Bulova по всему миру.

BMW Golf Cup International 2013

В подмосковном гольф- и яхт-клубе «Пестово» в июле состоялся финал российского этапа одного из самых престижных турниров в мировом гольфе — BMW Golf Cup International. Это соревнование проводится в России уже более десяти лет и признано одним из самых значительных среди спортсменов-любителей. В этом году BMW Golf Cup International вышел на еще более высокий уровень. В первую очередь, сказалось введение новой традиции в российском гольфе — вручение специального приза Blue Jacket, а также появление на турнире системы Livescoring, которая позволяет участникам соревнований и зрителям наблюдать за изменением счета в режиме реального времени.

На отборочных встречах гольфистов-любителей 84 спортсмена состязались в мужской и женской категориях, а победители этапов сошлись в финале через неделю. Право представлять Россию на международном турнире BMW Golf Cup International World Final 2013, который состоится на острове Пхукет

в Таиланде в марте 2014 года, получили Алла Князева, Юрий Кадошук и Максим Ермаков. Также были отмечены спортсмены, не прошедшие в финал, но показавшие прекрасный, зрелищный гольф с длинными «прострелами» и «снайперскими ударами», которые так любит публика.

Помимо официальных наград, призеры финала получили памятные призы от партнеров турнира, и впервые был вручен приз Blue Jacket — роскошный пиджак от мастеров известной марки мужской одежды Pal Zileri. Он достался лучшему игроку в специальной номинации GROSS, сумевшему обойти соперников с минимальным числом ударов при прохождении лунок.

На торжественном ужине в честь победителей BMW Golf Cup International выступил глава BMW Group Russia Вольфганг Шлимме. Он сказал: «Прошедший турнир стал особенным как для участников, так и для компании BMW, и задал новую планку стандартов любительского гольфа в России. Спасибо всем участникам от компании BMW за потрясающую игру и яркие эмоции!»





**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

Вечер магии Jaeger-LeCoultre

Звездное небо всегда манило часовых мастеров, поэтому в честь 180-летия мануфактура Jaeger-LeCoultre создала модель Rendez-Vous Celestial — свои первые часы для женщин с картой звездного неба в обрамлении бриллиантов. В честь появления часов Rendez-Vous Celestial в Москве в бутике Jaeger-LeCoultre прошел «Вечер магии». Гостей пригласили на «рандеву со звездным небом» и теми, кто чаще всех общается с небесными светилами:

астрологами, магами и предсказателями судьбы. Каждый присутствующий стал участником «звездной лотереи», где разыграли персональные randevu с «магом фотографии» Владимиром Широковым и знаменитым астрологом Павлом Глобой.

Поклонникам часового искусства предложили принять участие в удивительном мероприятии: мануфактура Jaeger-LeCoultre устраивает ювелирный мастер-класс,

на котором присутствующие не только постигают тонкости инкрустации часов бриллиантами, но и пробуют себя в качестве ювелиров.

Уже не в первый раз воображение зрителей своим искусством поража л фокусник Максим Максимов. Магией вечера наслаждались Ксения Кутепова, Елена Ищеева, Виктория Лопырева, Александра Савельева, Константин Гайдай и другие поклонники марки Jaeger-LeCoultre.

«Мерседес-Бенц» в Пулково

В Санкт-Петербурге в июле торжественно открыли новый дилерский центр Mercedes-Benz «Авто-Пулково», построенный по самым высоким стандартам бренда. Современное оборудование и профессиональная команда «Авто-Пулково» способны удовлетворить запросы самых взыскательных клиентов марки. Новое предприятие также представляет AMG Performance Center на Северо-Западе, и автоцентр предлагает всю гамму автомобилей Mercedes-AMG.

Технический запуск дилерского центра площадью 13 917 м² прошел еще в марте. Центр предусматривает размещение на двух этажах до 40 автомобилей, а также двух автомобилей в зоне выдачи. В центре обустроены два паркинга: на минус втором этаже (площадь 2657 м²), а также подземный (1600 м²). На том же уровне расположены ремзона (2443 м²) на 30 постов для текущего технического обслуживания автомобилей, в том числе пять постов в малярном цехе плюс одна камера, девять постов в кузовном цехе и два поста интерактивной приемки автомобилей, с самым современным оборудованием и склад автозапчастей (600 м²), включая автоматическую систему подачи заправочных жидкостей. Все это обеспечивает возможность проводить контрольный осмотр вместе с клиентом и до заезда в ремонтную зону определять необходимость проведения дополнительных работ.

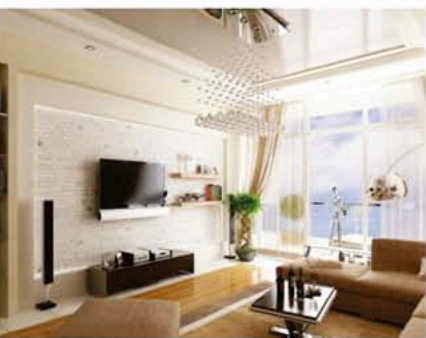
Торжество началось с пресс-конференции и экскурсии по новому центру, а продолжился большим праздничным мероприятием с обилием гостей и шоу-программой. Ян Медей, генеральный директор ЗАО «Мерседес-Бенц РУС», рассказал, что гордится новым автоцентром под руководством Евгения Войтенкова, чья команда вкладывает в развитие бренда «Мерседес-Бенц» сердце и душу. «Мы верим, что «Авто-Пулково» станет воплощением современной роскоши — новой философии Mercedes-Benz в России», — добавил он.

Уникальное местоположение центра рядом с аэропортом и удобный доступ к основным транспортным артериям города являются визитной карточкой нового предприятия. С начала работы в «Авто-Пулково» заключили уже 472 контракта на автомобили «Мерседес-Бенц». Официальными партнерами открытия автоцентра выступили: Банк «Санкт-Петербург», ОСАО «Ингосстрах», лизинговая компания «Европлан», промышленная группа «Ладога», Bang & Olufsen и группа компаний Simple.



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

Тел.: +38 (0482) 360-236, +38 (067) 27-11-330 info@sovinyon-yacht.com.ua

65037, Украина, Одесса, жилмассив "Совиньон", Одесский бульвар, 5

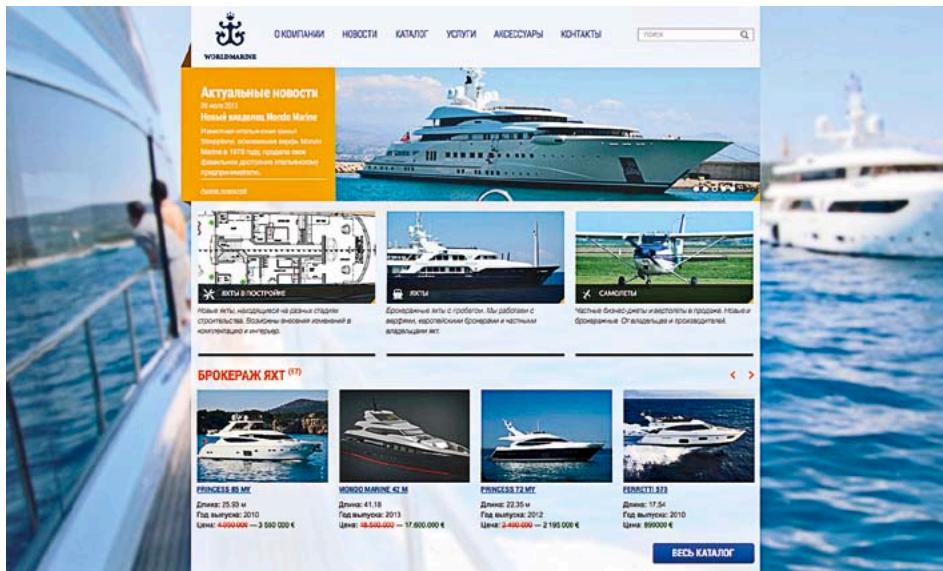


Осень с Musto

Этой осенью в тренде яркие краски: красный «чилийский перец» и красно-оранжевый «кетчуп». В новой женской коллекции легендарного английского бренда Musto ценительницы загородного отдыха найдут джемперы с вязкой «косичкой» на груди, которые подойдут к классическим джинсам. Во время вечерней прогулки и в прохладную погоду поверх можно надеть яркий стеганный жилет на молнии. Также в этом сезоне, вслед за мужскими моделями «рыбачьих» свитеров, Musto предлагает уютные и стильные женские версии.

Среди новинок для мужчин — комбинированные модели жилетов на пуху из водоотталкивающего материала, разнообразные джемперы сдержанных и ярких оранжевых оттенков. В элегантной модели стеганой осенней куртки Kingston цвета «карбон» удивительно сочетаются классические английские традиции, новые технологичные материалы и современный дизайн.

В выразительных охотничьих коллекциях объединяются вековые традиции английского стиля и новейшие достижения ученых в разработке тканей. Подчеркнуто элегантные мужские и женские куртки выполнены из воздухопроницаемых и непромокаемых материалов. В новой коллекции аксессуаров — классические английские сумки из итальянской кожи для патронов с наплечным ремнем. Магазины Foxland расположены в ТРЦ «Европарк», ТВЦ «Спортхит», ССК «Лисья Нора».



Все вместе

Компания Worldmarine, международный брокер по продаже моторных яхт, представила новый информационный сайт о суперяхтах, маринах, верфях и бизнес-авиации с иллюстрированной историей брендов.

На ресурсе размещаются актуальные новости, обзоры новинок и технологий, которые выходят из-под пера специалистов индустрии, а также журналистов, которые посещают профильные мероприятия, сотрудничают с производителями, дизайнерами, архитекторами и владельцами яхт, то есть получают самую достоверную и актуальную информацию. Редакция сайта,

находясь в контакте с известными российскими яхтенными, авиа- и бизнес-изданиями, публикует материалы из свежих и архивных выпусков. В каталог вошли иллюстрированные истории таких солидных компаний, как Sunseeker, Princess, Ferretti, Moonen, Amels, Heesen, Blohm & Voss, Feadship, Oceanco и др. Помимо этого, на сайте публикуются статьи практического плана с календарями выставок и событий, руководства по выбору и эксплуатации судна, а также анализ отечественного первичного и вторичного рынка. Представлена также большая подборка проверенных брокерских яхт «из первых рук» с уникальными ценовыми предложениями.

ИНТЕРНЕТ: www.worldmarine.ru



Еще мягче с Grammer

Компания «Эдельвейс», российский дистрибьютор судовых кресел Grammer (Германия), представляет новую серию Nautic, предназначенную для катеров и моторных лодок. Компактная система амортизации кресел обеспечивает комфорт рулевому и пассажиру, предотвращая травмы спины во время жесткого хода по волне. Благодаря инновационным технологиям кресла Grammer решают сразу ряд проблем: уменьшают вибрацию, поглощают

сильные удары и удерживают сидящего даже при чрезмерном крене. Материалы кресел устойчивы к агрессивному воздействию соленой воды, ультрафиолетовым лучам и предельным температурам, а широкий выбор цветовых решений позволит гармонично вписать модели в существующий интерьер.

Компания Grammer уже более 50 лет разрабатывает эргономичные комфортабельные кресла и сиденья для широкого спектра транспортных средств, включая строительную и сельскохозяйственную технику.



RASCHINI



Союз двух легенд

Любители редких часов и футбольные болельщики оценят союз компании Corum и футбольного клуба «Зенит». Corum олицетворяет собой престиж, совершенство и качество, а ФК «Зенит» — уверенность, волю к победе и успех. Все эти достоинства соединились в новых часах Corum с символикой «Зенита».

История марки Corum началась в 1955 году. Постоянно создавая новаторские модели часов, компания стремительно развивалась и вскоре сделала себе имя в часовом искусстве. Наряду с удивительными моделями, которые выходили ограниченными сериями, появлялись часы, ставшие классикой и визитной карточкой бренда Corum: Admiral's Cup, Romulus, Golden Bridge и Artisans.

Сегодня во главе Corum стоит Антонио Кальче. Талантливый предприниматель и организатор, он претворяет в жизнь долгосрочную стратегию развития — сосредотачивает в компании весь производственный цикл: от разработки часовых механизмов до их окончательной сборки. Кальче смог вдохнуть в Corum новую

энергию, придумать и реализовать успешную маркетинговую стратегию.

Футбольный клуб «Зенит», основанный в мае 1925 года как команда при Ленинградском металлическом заводе, с 1936 года носивший имя «Сталинец», обрел свое нынешнее имя в 1940 году. В 1944 году команда выиграла Кубок СССР, а в 1984 году — чемпионат страны. В 2008 году впервые в истории российского футбола «Зенит» сделал еврокубковый дубль — уверенно выиграл Кубок и Суперкубок УЕФА. «Зенит» — символ Петербурга, города с богатой историей, и один из самых популярных российских футбольных клубов.

«Я горд тем, что Corum будет ассоциироваться с ведущим российским футбольным клубом, а в нашей коллекции появятся часы цветов «Зенита», — заявил Антонио Кальче. — Это партнерство имеет большое значение и для меня лично, поскольку я сам — страстный болельщик и разделяю такие ценности этой игры, как командный дух и полную самоотдачу».

«Подписание соглашения о партнерстве с одной из самых

авторитетных мировых компаний в часовой отрасли — позитивный шаг для нашего клуба, — отмечает Максим Митрофанов, генеральный директор ФК «Зенит». — Весьма символично, что две компании, столь близкие по духу, стали партнерами, и мы надеемся, что наши болельщики по достоинству оценят новую модель Corum».





МОРСКОЙ БАНК

Основан в 1989 году

Правильным курсом!

117105, г. Москва, Варшавское шоссе, д. 1, стр. 1–2
1, Bldg 1–2, Varshavskoe Rd, Moscow, 117105, Russia

Тел.: +7 495 777 11 77
www.maritimebank.com

Региональные офисы МОРСКОГО Банка:

Калининград
+7 (4012) 726 900

Санкт-Петербург
+7 (812) 335 66 60

Новороссийск
+7 (8617) 60 12 96

Владивосток
+7 (423) 226 52 83

Находка
+7 (4236) 69 28 26

Мурманск
+7 (8152) 69 11 77

Волгоград
+7 (8442) 33 31 87



XVII Санкт-Петербургская парусная неделя...

Регата крейсерских яхт «Санкт-Петербургская парусная неделя» прошла в середине лета в Северной столице уже в 17-й раз. Организатор — Санкт-Петербургский парусный союз.

В этом году в регате приняли участие 16 яхт. Соревнования проходили в двух зачетных группах: яхты класса «Л-6» и яхты ORC; кроме того, были сформированы команды трех петербургских яхт-клубов: «Балтийца», «Крестовского» и Речного яхт-клуба профсоюзов.

Регата включала четыре гонки в Невской губе протяженностью от 4 до 10 миль, а также морские гонки по дистанциям Кронштадт — о. Гогланд,

о. Гогланд — о. Мощный, о. Мощный — Санкт-Петербург.

Погода благоприятствовала проведению регаты: было тепло и ветрено. В зачетной группе ORC первое место заняла команда яхты «Мария», а среди яхт «Л-6» — команда «Ники». Оба экипажа — признанные лидеры петербургского крейсерского яхтинга. Командное первенство выиграли яхтсмены Речного яхт-клуба профсоюзов.

Регата получила высокую оценку ее участников, в том числе и за уровень судейства, а также за организацию стоянки на островах Котлин, Мощный и Гогланд. XVII Санкт-Петербургскую

парусную неделю сравнили с Marmaris International Race Week, и в будущем, по признанию организаторов регаты, они будут стремиться именно к такому количеству участников и формату организации досуга.

В этом году регата стала частью комплексного проекта «Большая Санкт-Петербургская парусная неделя», который длился три недели. В его рамках также проходили Санкт-Петербургская неделя классических яхт, чемпионат России в классе ORC Sportboat, Открытое первенство Санкт-Петербурга, Всероссийская юношеская регата по виндсерфингу, Открытое первенство России.



...и неделя классических яхт

Виюле в Петербурге состоялась регата «Санкт-Петербургская неделя классических яхт». Мероприятие, организованное «Яхт-клубом Санкт-Петербурга» при поддержке ОАО «Газпром», прошло в рамках Большой Санкт-Петербургской парусной недели.

Соревнования длились два дня, всего в гонках участвовало 18 яхт. В основной зачетной группе первое место занял гафельный шлюп «Мираме» — единственная сохранившаяся яхта Санкт-Петербургского Императорского яхт-клуба, которой более 100 лет, и последняя на Балтике яхта американского олимпийского 8-метрового класса. Вторую зачетную группу составили швертботы и яхты-компромиссы, среди которых победил «Дельфин». В состоявшейся из «Драконов» отдельной группе победителем стала яхта «Секрет».

Закончив гонки, лодки вышли из яхтенного порта «Геркулес» и совершили ночной переход к Заячьему острову, где встали на якоря на рейде Петропавловской крепости. Там на следующий день развернулся масштабный морской фестиваль, продолжавшийся два дня. Петербуржцев и гостей города радовали музыкальными выступлениями, выставками, мастер-классами, а также настоящей морской батальей — взятием брига «Триумф». Этот парусник, известный многим по фильмам «Узник замка Иф», трилогии о гардемаринах и др., на сей раз сыграл роль шведского корабля, который атаковали петровские капитанские гички. Абортажный бой, выстрелы, сверкающая сталь — шведы не выдержали столь яростного натиска, и вскоре над «Триумфом» взмыл Андреевский флаг.



Porsche рекомендует **Mobil 1**

www.porsche.ru

Волнующее многообразие.

Новый Panamera Turbo Executive*.

Больше пространства, больше эмоций – благодаря кузову, увеличенному на 15 сантиметров, и заметно дополненному базовому оснащению. Спортивный автомобиль, который расширяет рамки Вашей мечты.



PORSCHE

Порше Центр Пулково

196158, Россия, г. Санкт-Петербург,
Пулковское шоссе, д.14 литера Б

Телефон: +7 812 2 911 911
Факс: +7 812 291 5 299

www.porsche-pulkovo.ru





Porsche рекомендует **Mobil 1**

www.porsche.ru

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

Модели Porsche Cayenne.



PORSCHE

Порше Центр Пулково

196158, Россия, г. Санкт-Петербург,
Пулковское шоссе, д.14 литера Б

Телефон: +7 812 2 911 911
Факс: +7 812 291 5 299

www.porsche-pulkovo.ru

Форт принимает яхты

В июле на форте Константин рядом с Кронштадтом открылся первый в России постоянный морской пункт пропуска яхт и маломерных судов. Красную ленточку на торжественной церемонии открытия пункта перерезал губернатор Санкт-Петербурга Георгий Полтавченко.

Кроме губернатора, в церемонии приняли участие исполняющий обязанности начальника Северо-Западного таможенного управления Юрий Лямкин, начальник Балтийской таможни Александр Чебаев, руководитель Северо-Западного территориального управления Росграницы Михаил Смолкин, президент Санкт-Петербургского парусного союза Сергей Алексеев, капитан морского порта «Большой порт Санкт-Петербург» Петр Паринов и генеральный директор ОАО «Третий парк» Владимир Дьяковский.

Именно «Третий парк» — владелец форта Константин и компания-перевозчик в Санкт-Петербурге — выступил инвестором реализации проекта нового пункта пропуска (прежний находился на территории Большого порта). Он оборудовал инфраструктуру пункта пропуска и передал ее в безвозмездное пользование Росгранице. Работа по организации пункта пропуска заняла у компании более пяти лет, почти три года были потрачены на юридическое оформление необходимых документов.

Несмотря на сильное волнение в заливе, губернатор прибыл к форту на «Метеоре». В своем выступлении он отметил, что это первый в России



пункт пропуска маломерных судов, работающий по европейским стандартам.

«Открытие пункта позволит привлечь в Петербург еще больше туристов, в том числе любителей яхтенного спорта», — сказал Георгий Полтавченко.

По мнению Сергея Алексеева, президента Санкт-Петербургского парусного союза, Петербург обладает значительным потенциалом для развития морского туризма. Однако до последнего времени ситуация оставляла желать лучшего.

«Среднегодовое число яхт, заходящих в порты Финляндии, — 10 000, в порты Эстонии — 2 000, в порты России — менее 100», — отметил

Сергей Алексеев. Низкая посещаемость города при его неоспоримой привлекательности объясняется сложностями с оформлением документов и отсутствием развитой инфраструктуры. Отметим, что за первые два месяца работы нового пункта на форте Константин через него уже прошло около 250 судов.

Форт Константин, ведущий свою историю с 1807 г., в настоящее время является объектом культурного наследия федерального значения. Здесь восстанавливаются артиллерийские батареи, а в 2014 году запланировано открытие музея. Помимо этого, там расположены яхт-клуб, заправка, школа кабельного вейкбординга.

Новая жизнь Nord West



Производство яхт на обанкротившейся верфи Nord West возобновится, поскольку у нее появился новый владелец. Шведский бизнесмен Руно Гиллхольм, которому принадлежит две марины, приобрел бедствовавшую компанию на двоих с партнером, чье имя, равно как и сумма сделки, не называются.

«Когда первый этап продажи верфи ничем не закончился, я заинтересовался, — рассказал Руно. — Мне всегда нравилось бросать вызов сложным ситуациям, и я рассматриваю эту покупку как интересный сценарий развития моего бизнеса. Посмотрим, что из этого выйдет!»

Помимо работы с маринами, Гиллхольм является дилером брендов Minor и Windy на территории Швеции. «Пока я не представляю, насколько может вырасти верфь, но, имея опыт работы с такими клиентами, вижу определенные перспективы, — пояснил он.



Одежда с иголки

В новом модном сезоне «Осень–зима – 2013/2014» итальянский Дом Raschini усиливает свои позиции на рынке индустрии моды и предоставления эксклюзивных услуг для взыскательной публики.

Модный дом Raschini по праву считается законодателем тенденций среди марок класса «премиум» и «де люкс» благодаря индивидуальному подходу к каждому клиенту. С 2012 года в Москве ежедневно трудится один из лучших портных Европы — итальянец Алессандро Корсо. Клиенты Raschini получают право заказать идеальный костюм индивидуального пошива у «первой скрипки» портновского оркестра и приобрести к высокому искусству пошива эксклюзивной одежды, получив уникальную, неповторимую вещь.

Raschini совершенно не навязывает односторонние правила «игры»: мастерство портного вместе с фантазией клиента подскажут направление будущего образа.

Правильное снятие мерок, тщательная подгонка костюма, когда портной, делая несколько примерок, чувствует фигуру клиента, — все это позволяет создать индивидуальный костюм, по сути, вторую «кожу». В костюмах Raschini ручную делается каждая деталь, идеально обрабатывается каждая составляющая, при этом большое внимание уделяется знаковым объектам: карманам, подкладке, пуговицам, манжетам. Современные швейные машинки или утюги не используются: в ход идут лишь те средства, которыми итальянские портные располагали век назад.

Воплощение элегантности

Отдавая дань тенденциям моды, часовые мастера Cartier представили изящные часы Tank MC с безупречным дизайном. Эта версия знаменитой прямоугольной модели Tank снабжена широкоформатным циферблатом, линии которого создают иллюзию квадратной формы, что придает часам выраженный мужской характер, усиленный важной деталью в виде малого секундного счетчика.

Однако Tank MC сохранили и все типичные для оригинальных моделей элементы дизайна: гильошированный циферблат, эффектный безель в стиле

«железная дорога» и римские цифры (черные на белом фоне или белые на черном).

Мастера Cartier предлагают модели разного исполнения: с корпусом из стали или розового золота, с циферблатом белого или шоколадного цвета, инкрустированные бриллиантами и скелетированные. Часы с автоматическим подзаводом оснащены первым мануфактурным часовым механизмом 1904 MC от Cartier, который вместе с балансовым узлом можно хорошо рассмотреть сквозь заднюю крышку корпуса, выполненную из сапфирового стекла.



FESTIVAL DE
LA PLAISANCE



CANNES

10-15 сентября '13

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**

Privilege Days



Вслед за Privilege Days в Рапалло — традиционным мероприятием Ferretti Group, компания Premium Yachts в июле презентовала в Санкт-Петербурге три яхты из обширного семейства брендов Ferretti Group, входящие в список новинок. Это элегантная Rivarama Super,

стильная и узнаваемая Ferretti 620 и футуристическая в своем дизайне и характеристиках Pershing 64. Формат Privilege Days, реализованный в Санкт-Петербурге, обеспечивает приватность гостей и дает возможность посмотреть новые модели в камерной обстановке. Партнерами мероприятия выступили

The Rug Company и Moët Chandon. Кроме того, с 27 июля по 4 августа в Москве прошла неделя тест-драйвов, во время которой все желающие смогли по достоинству оценить итальянские яхты Ferretti Group — технически совершенное воплощение элегантного стиля на воде.

Четвертый год успеха

С 5 по 7 июля в Московском яхтенном порту прошла четвертая ежегодная ярмарка яхт и катеров «Водный мир». За три дня мероприятие посетили свыше 2000 человек. На продажу были выставлены 20 моторных яхт и более 40 катеров, из которых пять нашли новых владельцев, и еще по нескольким судам ведутся переговоры.

«Водный мир» — это уникальная выставка-продажа в Москве и Подмоскowie, работающая на вторичном рынке яхт и катеров.

«Цель ярмарки — популяризация водных видов отдыха и спорта, — комментирует событие Дмитрий Филиппов, генеральный директор Московского яхтенного порта. — У нас в России короткий сезон, да и люди об отдыхе на воде вообще знают очень мало, поэтому выходят на акватории редко. Надеемся, что наша ярмарка позволит больше узнать о различных видах водной техники и познакомить продавца с покупателем».

Любой посетитель ярмарки имел возможность поучаствовать в тест-

драйве и найти судно по своему бюджету. На суше и воде были представлены катера стоимостью от 1 млн руб., а также яхты премиум-класса стоимостью более € 2 млн.

В рамках мероприятия 6 июля отмечался день рождения яхт-клуба МРП. Поздравить клуб пришли постоянные его члены, давние друзья и партнеры, включая производителей и дилеров яхт, а также представители прессы. Организаторы ярмарки напоминают, что площадка продаж «Водный мир» работает круглый год.



SOBRANIE

L O N D O N



**КУРЕНИЕ
УБИВАЕТ**

BEYOND COMPARE

НОВАЯ КОМПАКТНАЯ ЛИНИЯ С ТЕХНОЛОГИЕЙ **LSS** LESS SMOKE SMELL

www.sobranie.ru



МИНЗДРАВ РОССИИ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ:
КУРЕНИЕ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ



Porsche в Жуковке

Рorsche — это не просто автомобиль, это легенда. А еще это стиль жизни и солидная часть истории мирового автопрома. Официальный дилер Porsche в России — компания «Спорткар-Центр» — открыла в подмосковной Жуковке на Рублево-Успенском шоссе первый в России автосалон легендарной марки, построенный по новейшей концепции интерьерной архитектуры Porsche. Здесь можно ознакомиться с полным

модельным рядом автомобилей Porsche, узнать подробности программы Porsche Exclusive, благодаря которой автомобиль приобретает свой индивидуальный образ. Многочисленные варианты первоклассных отделочных материалов и неограниченная палитра цветов позволяют реализовать мечту об идеальном, единственном в мире автомобиле.

Настоящие ценители стиля Porsche также смогут приобрести здесь аксессуары коллекции Porsche Design Driver's Selection. Вниманию клиентов предложена повседневная и спортивная

одежда, созданная в стиле Porsche, хронографы Porsche, дизайнерские солнечные очки, спортивные велосипеды, детская одежда и игрушки.

Открывая этот автосалон, компания «Спорткар-Центр» продолжает успешное развитие Porsche в России. Ведь именно в автосалоне компании на Кутузовском проспекте в 2001 году состоялась продажа первого в России спортивного автомобиля Porsche 911. А всего лишь через год после этого знакового события «Спорткар-Центр» превратилась в крупнейшее дилерское предприятие Porsche в Восточной Европе.

Московская премьера Contest 52MC

В августе в рамках «Московской выставки яхт» состоится премьерный показ голландской моторной яхты премиум-класса Contest 52MC. В этом году выставка пройдет в яхт-клубе «Буревестник» на Клязьминском водохранилище с 30 августа по 1 сентября, и Contest 52MC, впервые представленная на столичной акватории, украсит экспозицию.

На выставке, помимо презентации Contest 52MC, ожидается встреча с представителями верфи, а также тест-драйв для клиентов и журналистов. Новая лодка строилась по заказу российского представительства Contest, полностью сертифицирована и подготовлена к эксплуатации на внутренних водах и для морских путешествий. Компания Contest Motor Yachts Russia

приглашает желающих посетить «Московскую выставку яхт – 2013», чтобы лично испытать моторную яхту Contest 52MC. Подробности и предварительная запись на тест-драйв доступны в московском представительстве компании.



SOBRANIE

L O N D O N



BEYOND COMPARE

НОВАЯ КОМПАКТНАЯ ЛИНИЯ С ТЕХНОЛОГИЕЙ **LSS** LESS SMOKE SMELL

www.sobranie.ru



МИНЗДРАВ РОССИИ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ:
КУРЕНИЕ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ

Мужская еда

Есть привычки, которые ярко подчеркивают мужественность представителей сильного пола, и многие из них восходят к ключевому инстинкту охотника. Американские психологи установили, что сам процесс поедания мяса помогает мужчине подчеркнуть свою мужественность. А чем мужчина темпераментнее и брутальнее, тем меньше приборов-«посредников» ему нужно. Идеальный вариант — мясо на кости, которое можно есть и вовсе без столовых приборов, наслаждаясь сочной и ароматной мякотью. Помня об этом, стейк-хаус «Бизон» в сезон охоты выделяет блюда из мяса на кости. В отличие от традиционного стейка, сочная мякоть на кости буквально рассыпается от прикосновения вилкой.

Например, блюдо «Асадо пампа» представляет собой пряные ребра австралийской говядины, щедро политые фирменным соусом на основе аргентинского вина, калифорнийского изюма и дижонской горчицы. Отдельного внимания заслуживает ягнятина, которая превосходно сочетается с ароматным розмарином и печеным чесноком.



Лопатка ягненка, запеченная с розмарином, — это сочное и нежное мясо уругвайского ягненка (free ranch) под золотистой корочкой.

Концепция блюда «Оссобуко» построена на кости, которая долгое время тушилась вместе с мясом и стала частью блюда. К выбранному гарниру и нежному мясу подается полая кость

голяшки канадского теленка с мозгом. Мясо готовится с белым вином, томатами Сан-Марцано, овощами, ароматными пикантными специями и отлично сочетается с картофельным пюре.

Попробовать эти и другие деликатесы можно с 5 сентября по 25 октября во всех стейк-хаусах «Бизон».

Гарик Сукачев — победитель Sevenstar Contest Cup 2013

В традиционной парусной регате Sevenstar Contest Cup, проходившей в голландском Медемблике, где расположена верфь Contest Yachts, приняли участие 32 полупрофессиональных экипажа, два из которых защищали честь российского флага.

Результаты гонки определялись по балльной системе с учетом индивидуальных особенностей яхт,

размеры которых заметно различались (от 40 до 57 футов).

В непростых условиях нынешней регаты российские участники уверенно соперничали с яхтсменами из Голландии, Франции, Германии и других стран. Хорошо выступила московская команда Сергея Бутузова (яхта *St. Valentina*, Contest 50CS), а победу по итогам двух гоночных дней одержал экипаж нашего знаменитого

рок-музыканта Гарика Сукачева на его новой лодке *Pearly Bell* (Contest 57CS). Кстати, в команде Игоря был замечен его коллега по рок-сцене Сергей Галанин, основатель группы «СерьГа».



PREMIERE at the

FESTIVAL DE
LA PLAISANCE



CANNES

10-15 сентября '13

GALEON



445 HTS

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

Спорт во имя добра

В седьмой раз компания IWC выпускает специальную лимитированную серию часов в поддержку деятельности фонда Laureus «Спорт во имя добра» (Laureus Sport for Good Foundation), объединяя тем самым эстетическую и социальную задачи. В этом году часы Portuguese Yacht Club Chronograph предстали в характерном синем цвете, ставшем символом фонда Laureus. Небесный оттенок циферблата олицетворяет надежду детей из неблагополучных уголков земного шара на безоблачное будущее.

Модель Portuguese Yacht Club Chronograph Edition «Laureus Sport for Good Foundation» напоминает самую успешную модель IWC 1960–1970-х годов Portuguese Yacht Club Automatic. Они удивительным образом сочетают спортивный стиль, элегантность и сложную механику. Часы оснащены надежным калибром 89361 производства IWC, обладают водонепроницаемостью шесть бар и, благодаря защищенной завинчивающейся заводной головке, не подведут своего владельца. Счетчик хронографа с часовой и минутной стрелками позволяет замерять отрезки времени продолжительностью до 12 часов. С помощью функции flyback хронограф можно в любой момент

остановить, обнулить и запустить вновь. Кроме того, дополнительная шкала этого высокоточного морского прибора с секундной и четвертьсекундной разметками служит для измерения коротких временных интервалов.

Помимо функциональности, важным достоинством часов Portuguese Yacht Club Chronograph Edition «Laureus Sport for Good Foundation», доступных в лимитированной серии из 1000 экземпляров, является классический дизайн. Цветовые решения — контрастное сочетание ярко-красной стрелки хронографа, синего циферблата и корпуса из нержавеющей стали — выгодно подчеркивают стиль фонда Laureus. Удобный черный каучуковый ремешок со складной застежкой соответствует спортивно-элегантному характеру часов. Гравировка на задней крышке воспроизводит рисунок 12-летней Хаккини Хасанга Сандумал де Сильва. Юная школьница из Шри-Ланки покорила жюри своей художественной интерпретацией темы «Время двигаться». Этот оттиск на обратной стороне механизма напоминает об особой миссии данных часов и о том, что часть выручки от продажи будет направлена на помощь нуждающимся детям планеты.



Yoshinori Tsukamoto, менеджер европейского и восточного маркетингового подразделения Suzuki Motor Corp., во время встречи дилеров

Поздравляем Suzuki и... нас

В июле в Петербурге прошел семинар, который провела компания Stingray — дистрибьютор Suzuki Motor Corporation. Встречу ознаменовали два события. В этом году компании Stingray исполнилось 20 лет, и участникам семинара были представлены новые подвесные двигатели DT 9.9A и DT 15A.

Интерес вызывает то, что моторы 2-тактные, впервые выпущенные производителем с мировой известностью (Suzuki — один из четырех гигантов планетарного масштаба) за последние 15 лет. Возврат к теме вызван попыткой совместить эффективность 4-тактных моторов с преимуществами 2-тактных: простотой конструкции, надежностью и меньшим весом, что облегчает их перевозку и переноску.

Результат — DT 15A легче всех в классе, а DT 9.9A при объеме цилиндров 284 см³ (больше всех!) сбросил 5 кг и вышел на 2-е место! Встроенный глушитель обеспечивает негромкий выхлоп, моторы ровно работают на низких оборотах...

Примечательно, что мировая премьера новых подвесных двигателей Suzuki прошла в России — в этом видится значимость нашего рынка. А 20-летие компании Stingray — юбилей общий. Так что пожелаем компании дальнейших успехов и процветания, а нам — новых хороших моторов!

(THINK BUSINESS) *

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



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

* думайте о бизнесе

Thinking without limits

 **EUROCOPTER**
VOSTOK

AN EADS COMPANY

Осеннее предложение от компании «Донстрой»

С 1 по 31 октября в компании «Донстрой» пройдет программа специальных осенних скидок для покупателей жилья, в которой участвуют премьеры 2012 года: жилые комплексы Barrin House, «Долина Сетунь» и последние корпуса ЖК «Алые Паруса».

Компания предлагает специальную скидку 10% на приобретение ряда квартир в ЖК Barrin House, скидка 8% ждет покупателей жилья в ЖК «Долина Сетунь», а для будущих владельцев квартир в последних корпусах ЖК «Алые Паруса» «Донстрой» предусмотрел двойные скидки.

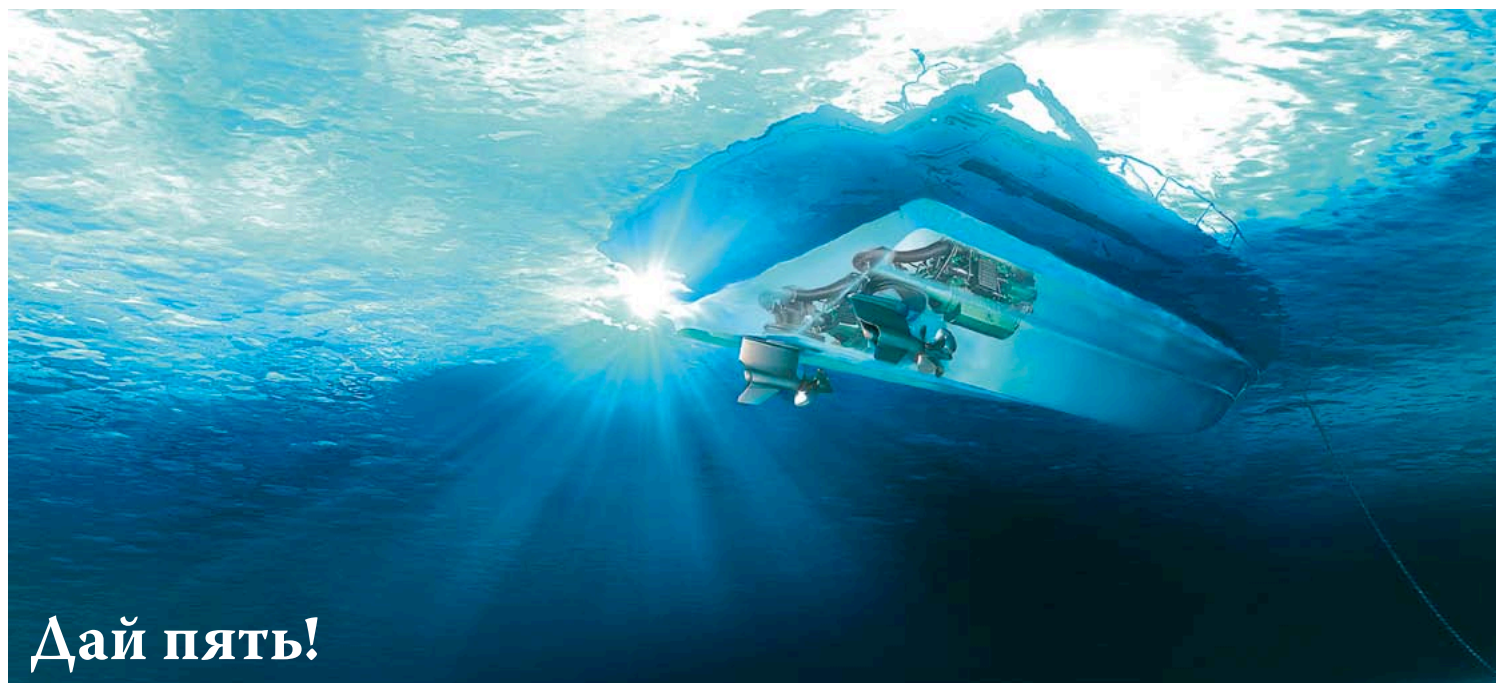
Привлекательность предложения обусловлена не только выгодными условиями, но и самими характеристиками представленных объектов. Комплекс Barrin House общей площадью 94 000 кв. м строится в окружении особняков и храмов XIX – начала XX веков, неподалеку от «Усадьбы Трубецких в Хамовниках» и Новодевичьего монастыря. Визуально комплекс представляет собой ряд примыкающих друг к другу домов переменной этажности (7-8-10-12 этажей) с разным оформлением фасадов. Вместе они образуют замкнутый квартал

с просторным внутренним двором. В доме предусмотрен фитнес-центр уровня «люкс» с бассейном и детским клубом, в подземной части устроен трехуровневый паркинг на 762 места и автомойка.

Жилой комплекс «Долина Сетунь», находящийся в исторически престижном квартале на западе Москвы, отличается роскошным оформлением фасадов и интерьеров: авторы проекта использовали натуральный камень дымчатых оттенков, эффектные орнаменты в стиле art déco и художественные золотистые витражи.

Последние корпуса ЖК «Алые Паруса» завершают формирование легендарного квартала на берегу Москвы-реки, располагающего благоустроенной территорией площадью 15 га, 500-метровой пешеходной набережной, яхт-клубом, футбольным полем, крупным спортивным

клубом с бассейном и теннисными кортами. Строительство всех объектов компании «Донстрой» осуществляется при поддержке финансового партнера ОАО Банк ВТБ.



Дай пять!

Volvo Penta пошла на серьезный шаг, иллюстрирующий надежность двигателей компании, — теперь владельцы шведских моторов получают дополнительные три года гарантии на их основные компоненты. Базовая двухлетняя гарантия на двигатели остается без изменений, но теперь по истечении этого срока «включается» трехлетний период бесплатного

гарантийного покрытия расходов на основные элементы: литые части блока цилиндров, головки блока, корзина маховика, поковки коленвала и распредвала, а также корпуса редукторов, блок рулевого управления SUS и приводной вал (без кардана) в днищевых колонках IPS, плюс корпуса редукторов (литье) и валы в редукторах.

Новые условия гарантии распространяются на бензиновые

и дизельные агрегаты по всему миру. Кроме того, компания предложит и дальнейшее продление гарантии на все установки, но за это уже придется платить. «Не сомневаюсь, что больше всего наше решение порадует владельцев крупных яхт с технически сложными приводами вроде популярных Volvo IPS», — прокомментировал ситуацию Андреас Флорберг, менеджер по качеству Volvo Penta.



Rosan — 20!

В конце июля на берегу Финского залива в Петербурге прошла шумная и яркая вечеринка, посвященная двадцатилетию компании Rosan, официального дистрибьютора техники BRP в России. Несмотря на настоящий летний ливень, который упорно пытался нарушить все планы, получился настоящий праздник, поскольку у гостей просто не было шансов заскучать. Всевозможные конкурсы на силу, ловкость

и сообразительность, катание на судне с воздушной подушкой, великолепная еда и напитки, включая фирменный праздничный коктейль Rosan, который готовили в специальном блендере прямо в центре событий, заставили всех забыть о ненастной погоде. Настоящим подарком от юбиляров стал концерт группы Smoke, чей хит «What can I do» вызывает море эмоций у всех поколений. Помимо новых моделей гидроциклов Sea-Doo, снегоходов Ski-Doo и родстеров Spyder на площадке

с техникой представили уникальную новинку — первый в истории BRP электроквадроцикл Can-Am Commander Electric. Торговая сеть Rosan насчитывает уже 90 дилеров по всей стране, и, кроме дистрибуции моторной техники для активного отдыха, компания организует соревнования по снегоходному спорту и гонки на квадроциклах плюс прилагает значительные усилия для организации обучения катанию. С юбилеем и долгих лет продуктивной работы, Rosan!

**БРОНИРУЙТЕ ЗАРАНЕЕ!
НАШИМ СТАРОЖИЛАМ
- СКИДКА!**



ПОРТ ДУБРОВКА



*Мы сохраняем
Вашу мечту*

СВЕТЛОЕ, ТЕПЛОЕ, ПРОСТОРНОЕ ОБЩЕЖИТИЕ ДЛЯ КАТЕРОВ И ЯХТ



WWW.PORTDUBROVKA.RU • INFO@PORTDUBROVKA.RU

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

Владельцу яхты остается только надеяться, что карьера художника пойдет вверх, и его инвестиции не пропадут



ИСКУССТВО НА ВОДЕ

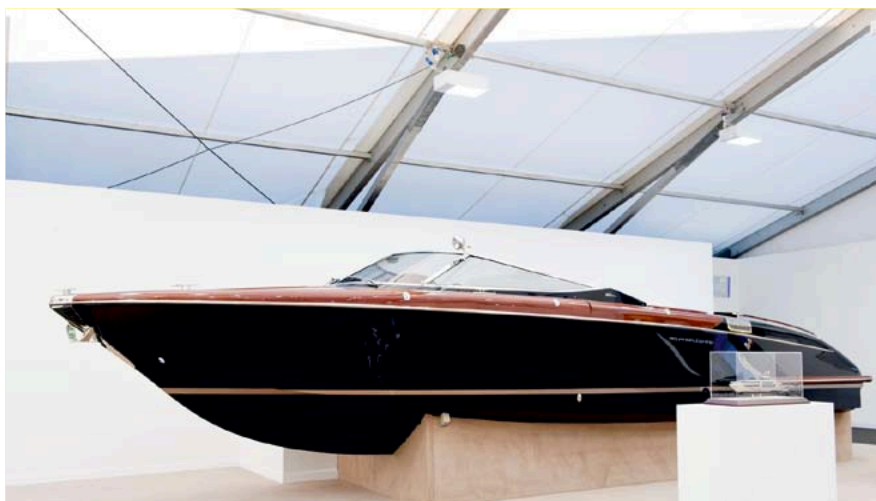
АНТОН ЧЕРКАСОВ: Кто сказал, что не стоит вкладывать деньги в яхты? Просто нужно заранее объявить их предметами искусства и перевести в ранг нематериальных ценностей!

Недавно мне довелось совершить автомобильное путешествие по странам Восточной Европы. Уже на пути домой я сделал остановку в Варшаве, чтобы заглянуть на выставку известного современного немецкого «художника» Кристиана Янковски, проходившую в Уяздовском замке. Слово «художник» взято в кавычки намеренно, поскольку классическое понятие живописи вряд ли совместимо с работами Кристиана, который работает в мультимедийном стиле и активно использует инсталляции с фото- и видеоматериалами.

Слегка эксцентричные работы Янковски включены в коллекции лондонской галереи «Тейт Модерн» и бостонского Института современного искусства, а одна из них напрямую связана с яхтами. Инсталляция *Finest Art on the Water* («Высокое искусство на воде»), впервые показанная на ярмарке Frieze в 2011 году, представляет собой связанные общей идеей модели 68-метровой яхты CRN и «джентльменской» Riva Cento, которая выпускается ограниченной серией. В рамках сотрудничества с Ferretti Group Янковски сделал попытку иначе подойти к маркетингу предметов роскоши, превратив яхты из «обычного» транспортного средства в статусные произведения искусства.

Разглядывая инсталляцию, посетители выставки, по задумке новатора, должны превратиться в потенциальных покупателей и понять основную мысль — два судна остаются произведениями искусства только в связке «суперяхта-Christian + тендер-Jankowski». Человек, купивший эти «скульптуры», получает специальный сертификат — своего рода автограф художника, подтверждающий статус предмета искусства. Дальше счастливому владельцу остается только надеяться, что творческая карьера Кристиана Янковски будет неуклонно идти вверх, а вместе с ней увеличиваться и ценность отмеченных им яхт.

Правда, здесь есть нюанс — разделять суперяхту и тендер категорически нельзя, поскольку замысел автора будет нарушен, и произведение искусства — уничтожено. За два года с момента создания *Finest Art on the Water* инсталляция пока не оправдала надежд в качестве эффективного инструмента продаж, однако и верфь, и сам Кристиан полагают, что человек, любящий море и ценящий современное искусство, непременно найдется, а его инвестиции в первоклассные яхты



Покупатель яхт должен поверить в то, что он приобретает предметы искусства

CRN и Riva принесут если не прибыль, то моральное удовлетворение.

Яхтенная инсталляция была лишь частью польской выставки Кристиана Янковски, центральную экспозицию которой составил необычный проект *Heavyweight History*. Автор вместе с куратором проекта Эвой Гожадек хотел привлечь внимание к истории Польши и сделал это посредством фотографий и видеороликов, на которых известные национальные тяжелоатлеты поднимают памятники Вилли Брандта, Рональда Рейгана, Людвиг Варынского и других известных персон.

Помимо исторического аспекта, Янковски подчеркивает важность спорта, и в зале с фотографиями зрителей ждали пирамиды из «блинов» для штанги, предназначенные для чемпионата мира по тяжелой атлетике.

«В работе было задействовано много людей, но идея исходила от Кристиана, и только он знал, как все должно было выглядеть, — говорит Эва Гожадек. — В итоге у него получилось призвать зрителя к диалогу с недавней историей нашей страны».

Вот оно какое, современное искусство! **IMBY**





PARKER
P O L A N D

“Компания “НОРД БОТ”

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

“За тишину на моторной яхте
отвечает не только шумоизоляция,
но и грамотная конструкция”



ПРОШУ ТИШИНЫ!

ДЭВИД МАРШ: Скрип и треск пластика на борту, как и зверское рычание моторов, могут вывести пассажиров из себя и испортить любое путешествие. Как же сделать лодку тихой?

В нашем мире больше нет тишины. Пронзительные звонки мобильных, сотрясающие мостовую автомобильные сабвуферы, громкая реклама из витрин магазинов и тысячи других источников создают бесконечный звуковой фон, от которого мы можем укрыться — хотя бы временно — на борту своей яхты. Но до тех пор, пока не заработали двигатели. Вы спросите, почему, несмотря на качественную шумоизоляцию моторного отсека, которую сегодня используют почти все верфи, уровень шума на разных яхтах порой так различается? Дело в том, что шумность лодки определяет не только качество шумоизоляции, но во многом и конструкция судна.

Яхты, оборудованные гребными валами, считаются более шумными по сравнению с лодками, где в качестве приводов используются транцевые или днищевые колонки с подводным выхлопом, что значительно снижает шумность. У яхт с валами эта опция тоже возможна, но заключает в себе определенный риск, поэтому конструкторы чаще всего выбирают частично подводный выхлоп через транец. Кроме того, даже малейшая деформация валов может вызывать повышенный шум и вибрацию корпуса и надстройки, тогда как колонки не создают этой проблемы. У днищевых колонок к тому же присутствуют массивные резиновые сальники, изолирующие привод от корпуса и дополнительно гасящие вибрации.

Легко предположить, что тишиной на борту, например, Grand Banks или Flemming мы обязаны только лишь грамотной конструкции. Но дело еще и в том, что просторные моторные отсеки этих яхт позволяют соединять валы с редукторами посредством гибких муфт. Преимущество последних, например, максимально эластичных Aquadrive, не только в том, что пропадает необходимость подгонки валов: двигатель можно

Самой тихой лодкой из тех, что мне доводилось испытывать, был один спорткрузер. Но за счет чего это было достигнуто?



монтировать на предельно мягкие подушки-амортизаторы, устраняющее практически весь структурный шум. Верфь Nordhavn, напротив, обычно не ставит на свои яхты такие муфты, но использует сухой выхлоп с выводом труб высоко над надстройкой, где его звук еле слышен. Теоретически подобное решение имеет право на жизнь и на скоростных лодках, но, боюсь, с дизайнерами придется договариваться очень долго.

На крупных современных спорткрузерах сегодня возникает ряд своих проблем: площадь остекления прозрачных люков и дверей неуклонно растет, «отъедая» массу у стеклопластиковых конструкций, участвующих в общей прочности. В результате снижается жесткость и сопротивление скручиванию, а значит, имеет место большая деформация надстройки, чем у флайбриджных яхт. Не стоит также забывать, что

на глиссирующих корпусах спорткрузеров основные удары волн приходится обычно в область камбуза или динетты на нижней палубе, что является платой за популярную «открытую» планировку.

Замечу, что одной из самых тихих спортивных яхт, которые мне довелось тестировать, была Princess V62 — на ее примере хорошо видно, как необычные инженерные решения помогают снижать уровень шума. Передняя переборка моторного отсека на этом судне расположена позади дверей, отделяющих кокпит от салона, поэтому звуку, чтобы попасть в салон или носовые каюты, сначала нужно преодолеть переборку и поглощающую шум мягкую мебель в каюте владельца или же пробиться через палубу и двери кокпита. В любом случае интенсивность шума значительно снижается. В общем, при правильном подходе даже на борту спортивного крузера с валами можно получить желанное спокойствие. **МВУ**



320 Aft Cabin Cruiser



370 Aft Cabin Cruiser



350 Scandinavia Hard-Top



Marex 320 Aft Cabin Cruiser

(производство Норвегия)

Габариты: 9,99/3,30 м.

Двигатели (макс.): Volvo Penta D4-300 EVC/HS80AE - 300 л.с.
Yanmar 8LV-370 KMH50A - 370 л.с.



ГРУППА КОМПАНИЙ

Адмирал

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

“Louis Vuitton Cup становится театром абсурда. И как только инициаторам нового формата удастся сохранять невозмутимость на лицах?”



ВТОРОЙ НЕТ, ВАШЕ ВЕЛИЧЕСТВО!

ОЛЬГА СЕЛЕЗНЕВА: Эта знаменитая фраза 1851 года — ответ королеве Виктории на вопрос, кто идет вторым в гонке, положившей начало Кубку «Америки». Сегодня у фразы уже иной смысл.

Зачем, спросите вы, здесь архивная фотография Кубка «Америки»? Особенно на фоне катамарана AC72, летающего на швертах-элеваторах (подобие подводного крыла) со скоростью более 40 узлов.

Ностальгия? Пусть так. Только заметим, что на картинке 1893 года у защитника Кубка, как минимум, есть соперник. Получит ли его Oracle Team USA, дефендер 34-го America's Cup — большой вопрос.

Нынешний Louis Vuitton Cup обогатил яхтенный глоссарий потрясающим термином «холостая гонка», в которой на дистанцию вместо пары соперников выходит один и даже зарабатывает очки. Именно так было 7 июля, когда один из трех челленджеров — итальянская команда *Luna Rossa* не вышла на дистанцию в первой гонке с *Emirates Team New Zealand*, протестуя против новых правил, единолично принятых директором гонки без согласования с командами. *ETNZ* также заявляла протест, но потом решила не рисковать спонсорскими контрактами. В результате «киви» получили одно очко и рекорд скорости: в гордом одиночестве на дистанции они сумели разогнаться до 43 узлов при 16-узловом ветре.

Если здесь еще как-то можно попенять итальянцам за их упрямство, то в гонке новозеландцев 9 июля соперника можно было не ждать. Формально шведский челленджер *Artemis Racing* из Кубка никуда не делся. Вот только все знали, что раньше августа на дистанцию шведы не выйдут. После майского переворота своего катамарана, повлекшего гибель члена команды Эндрю Симпсона, они готовили к спуску на воду новую лодку.

«Гонка» 11 июля вовсе не подразумевала присутствия на дистанции кого-либо: *Luna Rossa* ожидала рассмотрения протеста, про *Artemis* все уже сказано. Но итальянцы все-таки вышли, рассудив, что не одним же «киви» зарабатывать очки в гонке с воображаемым противником.

13 июля первая настоящая гонка между *Luna Rossa* и *ETNZ* все же состоялась, но итальянцам это не помогло. Дин Баркер (*ETNZ*) привез на финиш немыслимое

В нынешнем Louis Vuitton Cup новозеландцы освоили жанр «Театр одного актера»: только в четырех гонках из девяти у них был соперник



Кубок «Америки», 1893 г.
Vigilant против *Valkyrie II*



(более пяти минут) преимущество, а Крису Дрейперу оставалось только гадать, что не так с его лодкой. Вопрос, все чаще повисающий в воздухе, ибо подготовка к 34-му Кубку «Америки» сложилась так, что и техническая доработка катамаранов, и тренировки команд происходят прямо во время соревнований. Как говорится, кто успел, тот и съел, и «киви» в этом смысле «съели» больше — в третьем раунд-робине обьехали итальянцев даже без стакселя, «случайно» уронив его в воду прямо перед *Luna Rossa* и даже не сильно замедлив ход. Кажется, что AC72 по конструкции уже ближе к самолетам, чем к яхтам, — обычные паруса становятся не нужны, достаточно грота-крыла сверху и швертов-элеваторов снизу. К четвертому раунд-робину «киви» набрали уже столько очков, что смысл соревнования окончательно пропал.

К концу июля появились хорошие новости от *Artemis*: они спустили на воду свой новый AC72 и 6 августа вышли в гонку с *Luna Rossa*. Но при огибании знака шведы

Новые катамараны AC72 хрупки, небезопасны и тяжелы в управлении

слетели с «крыльев» (сказался недостаток тренировок), и итальянцы обьехали, точнее, «облетели» их, как стоячих. К слову, катамаран *Artemis* изначально не был предназначен для «крыла», но, как говорится, «все побежали — и я побежал», так что взлетать шведам пришлось.

Казалось бы, чистая победа «киви» в раунд-робинах гарантирует, что соперник у Oracle Team в любом случае будет. Однако до 7 сентября, когда начнется Кубок «Америки», надо еще дожить — сохранить команду и лодку. А практика показала, что это непросто: AC72 хрупки, небезопасны и тяжелы в управлении.

И, естественно, не должна подняться очередная волна протестов. Конечно, Кубок «толстых кошелев» славен боями как на дистанции, так и в судах. Заполучив вожаемый трофей, дефендер всегда стремился обезопаситься, переделав правила под себя. Но сейчас история зашла на второй круг, повторяясь, как и положено, уже в виде фарса. **MBY**



ADRIANO GOLDSCHMIED
FRANCESCO SMALTO
ERMANNO SCERVINO
ENRICO MANDELLI
JACOB COHEN
FINAMORE
CRUCIANI
A. TESTONI
SCHIATTI
SFORZA
MONTBLANC
S.T. DUPONT

Реклама

ИТАЛМОДА

MEN'S WEAR Краснопресненская набережная, д.2/1 телефон 8(495)605-71-00

WOMEN'S WEAR ул.Николаева, дом 4 телефон 8(495) 605-07-51

Крылатское, Осенний бульвар, дом 8а телефон 8(495)413-32-34

Слова, как патроны снайпера:
у каждого свое предназначение



ОСТОЙЧИВОСТЬ ИЛИ УСТОЙЧИВОСТЬ?

ЗАРИЙ ЧЕРНЯХ: Важно не только понимать происходящие процессы, но и описывать их соответствующими терминами.

Затронуть эту тему меня побудило растущее недоумение. В последнее время в информационных и рекламных материалах о яхтах все чаще попадает слово «устойчивость». Как правило, это перевод, некорректно употребленный, неверно понятого слова *stability*. У *stability* есть несколько смысловых значений: еще одно, не менее правомочное — «остойчивость». Так что имеют в виду составители текстов?

Формальная разница между *стойчивостью* и *устойчивостью* — всего одна буква, но именно она в корне меняет всё: и смысл слова, и тему вообще.

Применительно к лодкам об *устойчивости* обычно говорят, комментируя их способность сохранять неизменным направление движения без вмешательства рулевого (курсовая *устойчивость*). Антиподом этого качества является поворотливость — возможность судна изменять направление движения по желанию рулевого. Оба качества, составляющие понятие управляемости, конструктивно обеспечиваются, к примеру, протяженным фальшкилем (первое) и большой площадью пера руля или эффективными приводами типа транцевых или днищевых колонок.

У термина «*устойчивость*» есть и другое значение. При определенных условиях могут возникнуть периодические угловые колебания корпуса глиссирующего судна в вертикальной плоскости — продольная неустойчивость, или дельфинирование. Причина — ошибочная центровка, при которой центр тяжести и точка приложения гидродинамических сил на корпусе сильно разнесены по длине. В таком режиме постоянно меняется угол атаки днища корпуса, его смоченная поверхность, «гуляют» обороты на винте, и лодка идет рывками. Дельфинирование характерно для относительно коротких лодок с избыточной мощностью, и «лекарством» служит корректировка центра тяжести по длине за счет перемещения оборудования.

Быстроходный глиссирующий «морской внедорожник» Minor Offshore 31 — устойчивый на курсе, *остойчивый* и у причала, и в резких, крутых виражах



Остойчивость характеризует совсем иные качества. Это способность судна, отклоненного внешним воздействием от положения равновесия, возвращаться к нему после прекращения действия этих сил. Есть *стойчивость* статическая (начальная и на больших углах крена), зависящая от размеров и формы корпуса, а также положения центра тяжести судна по высоте. И есть *стойчивость* динамическая, важная для глиссирующих судов, когда динамические силы поддержания существенно выше гидростатических. Здесь, помимо формы самого корпуса, важными элементами становятся форма скулы, число и положение продольных реданов.

Помню испытания одного 12-метрового глиссирующего катера в конце 1970-х годов. На борт было боязно ступать: судно заметно кренилось, хотя требования статической *стойчивости* выполнялись. В процессе испытаний следовало на полных оборотах совершить кругую циркуляцию. Понимая это, мы не закрывали двери в рубку и были готовы, облаченные в спасжилеты, в случае чего сигануть за борт. Однако все прошло гладко: при

невысоком плече статической *стойчивости* динамическая оказалась в норме: на полном ходу лодка прочно опиралась на скулу и не грозила опрокидыванием.

Всё это вещи известные, только, боюсь, не всем, поскольку жонглирование терминами встречается повсеместно — как следствие непонимания физического смысла процесса. Но слово «*устойчивость*» многим роднее, поскольку, полагаю, ассоциируется с *устойчивым* табуретом, безопасным и надежным. Правильно или неправильно употребленный, этот термин своим позитивным зарядом «украшает» лодку и делает букет ее привлекательных свойств еще более ярким.

И если кто-то, сочтя все эти рассуждения пустыми, различий между *стойчивостью* и *устойчивостью* так и не увидит, пусть прикинет: где в путешествии на лодке с ее моторной *остановкой* можно сделать следующую *установку* (я всего лишь поменял те же буквы местами). Или задумается о разнице между 1 000 000 руб. и 2 000 000 руб. — всего-то в одну цифру перед одинаковыми нулями. Но какая разница! **МВУ**

КРОССОВЕР СКАНДИНАВСКОГО СТАНДАРТА

МОЩНОСТЬ. ПРОХОДИМОСТЬ. УПРАВЛЯЕМОСТЬ.

LYNX



на правах рекламы



XTRIM COMMANDER 600HO E-TEC

Легкий, маневренный, подходит как для работы, так и для активного отдыха.

- Двигатель: ROTAX 600HO E-TEC
- Амортизаторы (передней/задней) подвески: HPG 36/HPG 36
- Размер гусеницы: 3923/500 мм

Цена от 559 000 руб.

XTRIM COMMANDER LTD 600HO E-TEC

Кроссовер в максимальной комплектации для тех, кто ценит комфорт.

- Двигатель: ROTAX 600HO E-TEC
- Амортизаторы (передней/задней) подвески: HPG 36/HPG 36
- Размер гусеницы: 3923/500 мм

Цена от 659 000 руб.

XTRIM COMMANDER 800 E-TEC

Настоящая «бомба»: мощность и эксклюзивная комплектация для прирожденных лидеров.

- Двигатель: ROTAX 800R E-TEC
- Амортизаторы (передней/задней) подвески: KYB 36/KYB 46
- Размер гусеницы: 3923/500 мм

Цена от 719 000 руб.

На покупку техники BRP в салонах официальных дилеров в России действует кредитная программа «РОСАН ФИНАНС». Информация об условиях кредитования и банках-партнерах — на сайте www.rosan.com.

ВРЕМЯ ПОКАЗЫВАТЬ ЯХТЫ

Вот и пришла опять пора нам ходить по нарядным понтонам и посещать яркие выставочные стенды: яхтенные верфи и катерные производства готовы продемонстрировать плоды своей работы, а мы — оценивать их по достоинству.

Текст Джек Хейнс



САУТГЕМПТОН

ДАТЫ 13–22 сентября

БИЛЕТЫ £ 20 (дети до 15 лет бесплатно)

ИНТЕРНЕТ: www.southamptonboatshow.com

Основная водная выставка для поклонников британского судостроения, где выступают не только крупные верфи, но и десятки менее известных местных производителей. Если Северная Атлантика порадует хорошей погодой, то впечатления от крупнейшего открытого боат-шоу Туманного Альбиона непременно останутся положительными.

ПРЕМЬЕРЫ

Мы ожидаем в Саутгемптоне настоящую битву в классе 48-футовых спортивных круизеров. За зрительские симпатии будут бороться Princess V48 и Fairline Targa 48 Open. Sunseeker покажет три новинки: Manhattan 55, Sport Yachts 68 и 80. Не отстают и производители траулерных яхт — Hardy привезет новый 62-футовый флагман. Самой значимой премьерой средиземноморских верфей станет британская презентация Beneteau Monte Carlo 5, мировой показ которой проходил зимой в Дюссельдорфе.



Новый флагман линейки — Hardy 62



Мы предвкушаем острую конкуренцию в классе 48-футовых спорткруизеров

V48 — первая яхта Princess с приводами Volvo Penta IPS





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

КАННСКИЙ ЯХТЕННЫЙ ФЕСТИВАЛЬ

ДАТЫ 10–15 сентября

БИЛЕТЫ € 15 (дети € 12)

ИНТЕРНЕТ: www.salonnautiquecannes.com

Каннская выставка, без сомнения, главная среди прочих европейских боат-шоу на воде. Огромная марина, великолепная погода и весьма гламурное место уже сами по себе обеспечивают повышенное внимание к мероприятию. Если вы не гонитесь за спецификой вроде стальных голландских тихоходов, то Фестиваль будет самым удачным местом для выбора новой яхты.

КЛЮЧЕВЫЕ ПРЕМЬЕРЫ

Здесь проще перечислить верфи, которые не представляют свои новинки, так что если вас интересуют самые свежие модели — выставка не разочарует. Cranchi покажет свой первый «траулер», Absolute запустит новые флайбриджные яхты длиной 52 и 64 фута, кроме того, состоится мировой дебют Azimut 80, Ferretti 960 и Atlantis 50. Немало «вкусных» новинок ожидается и от французских гигантов Jeanneau, Beneteau, а Monte Carlo Yachts порадует публику роскошным флагманом MCY 86. Принимая во внимание существенное сокращение генуэзской выставки в прошлом году, Фестиваль в Каннах с его возможностями тестировать яхты в открытом море сегодня не имеет конкурентов по масштабности и числу экспонентов.



В Каннах представлены все размерные категории лодок: от тендеров до суперяхт



Самая крупная глиссирующая яхта Ferretti



Первый рекреационный траулер Cranchi



С прошлого года выставка проходит в новом удачном месте



Vivante 50 CC обещает стать хитом HISWA



Новая Linssen Classic Sturdy 42 AC

HISWA НА ВОДЕ

ДАТЫ 3–8 сентября

БИЛЕТЫ € 18,5 (дети от 4 до 17 лет € 8)

ИНТЕРНЕТ: www.hiswawater.nl

Голландцы умеют строить лодки из стали и стеклопластика и особенно хорошо они делают их для своих внутренних водных путей. Если ваш интерес лежит в сфере классических водоизмещающих «тихоходов», то на HISWA обязательно стоит приехать, тем более что прямо оттуда можно направиться на Каннский яхтенный фестиваль. С прошлого года выставка проходит в новой марине, куда будут курсировать бесплатные паромы с центрального вокзала Амстердама. Как и в Саутгемптоне, большинство судов покажут на воде, поэтому есть неплохой шанс опробовать понравившиеся в деле.

ПРЕМЬЕРЫ

Aquanaut, North-Line, Pikmeerkruiser, Interboat, Vivante — о многих верфях наши читатели даже не слышали, но каждая из них покажет в Амстердаме свое видение того, какой должна быть надежная и экономичная стальная лодка. Более известные верфи вроде Van der Valk, Jetten и Linssen также не останутся в стороне. Последняя покажет сразу две модели: Classic Sturdy 32 и 42 AC. Стоит обратить внимание на необычную Vivante Cabrio Cruiser — традиционные черты сочетаются в ней с привлекательным дизайном.

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. +7 812 715 99 46
info@xo-boats.ru, www.xo-boats.ru
info@xo-rosiz.ru, www.xo-rosiz.ru
Тел. +7 812 312 88 48
Южная дорога, дом 4, Яхт-клуб «Крестовский»
Санкт-Петербург, Крестовский Остров
Тел. +7 (492) 813-15-42
Болай дасит Ойр
Москва, Ленинградское шоссе, д. 39, стр. 7

NORD STAR
PATROL BOATS
ПАТРОЛ БОАТС



Боат-шоу в марине Монте-Карло на голову выше всех подобных событий из мира роскоши

ВЫСТАВКА СУПЕРЯХТ В МОНАКО

ДАТЫ 25–28 сентября

БИЛЕТЫ € 80 (дети от 4 до 17 лет € 8)

ИНТЕРНЕТ: www.monacoyachtshow.com

Это мероприятие не для слабоверных — если вас не отпугнет стоимость билета, то количество ошеломительных гигантских суперяхт и присутствующих рядом жен и подружек владельцев точно не оставит равнодушными. Если отвлечься от wow-эффекта, то суть события — очень качественно организованная выставка с костяком из крупных верфей, брокеров и чартерных агентов, разбавленных диковинными штучками вроде мини-субмарин, вычурных

водных игрушек и тендеров всех мастей. Конечно, за возможность пробиться на борт суперяхт придется соперничать с другими посетителями, но недешевые билеты просто обязывают хорошенько осмотреть хотя бы одну.

ПРЕМЬЕРЫ

Одной из звезд выставки станет прекрасная *Quattroelle* немецкой верфи Luerssen и 55-метровая красавица Benetti *Ocean Paradise*. Moonen представит самую маленькую на сегодня суперяхту с подводной лодкой на борту (46-метровая *Sofia*), CRN к своему юбилею покажет новую *Chori Chori*, а британский флаг поддержат 40-метровые флагманы *Sunseeker* и *Princess*.



Чтобы вернуть выставке былую размах, в этом году организаторы должны хорошо поработать

ГЕНУЭЗСКОЕ БОАТ-ШОУ

ДАТЫ 2–6 октября

БИЛЕТЫ € 15 (дети до 14 лет бесплатно)

ИНТЕРНЕТ: www.genoaboatshow.com

Последнее время всегда яркая выставка в Генуе переживает кризис, и после явного прошлогоднего провала организаторы внесли изменения в схему экспозиции с целью выставить еще больше лодок на водной экспозиции.

ПРЕМЬЕРЫ

В Генуе традиционно правят бал *Azimut* и *Ferretti*, стенды которых по площади

напоминают маленькие деревеньки, а численность посетителей в лучшие периоды — население небольших городков. Нынче итальянские яхтенные гиганты представят среди прочих своих достижений модели *Magellano 53* и *Pershing 62* (соответственно). Помимо привычных взгляду яхт, на этой выставке всегда можно найти необычные лодки, будь то 80-футовый катер *RIB* — чемпион по длине в классе — или выполненный в единственном экземпляре тендер для суперяхты.



БАРСЕЛОНА

ДАТЫ 24–29 сентября

БИЛЕТЫ € 12

ИНТЕРНЕТ: www.salonnavautico.com

Прежде выставка состояла из водного и берегового секторов, но с прошлого года она переехала в марину Port Vell и стала единым целым. Если вы устанете снимать и надевать обувь, осматривая яхты, всегда можно прогуляться по набережной и отдохнуть в одном из многочисленных баров или ресторанов, наслаждаясь красивыми морскими видами.



ФОРТ ЛОДЕРДЕЙЛ

ДАТЫ 31 октября — 4 ноября

БИЛЕТЫ \$ 20 (дети от 6 до 15 лет \$ 5)

ИНТЕРНЕТ: www.showmanagement.com

Одна из крупнейших мировых выставок ориентирована, в первую очередь, на домашний рынок. Но поскольку он огромен, все крупные европейские игроки не упускают шанса засветить в США свои новинки. Разумеется, это лучшее место, чтобы поближе познакомиться с такими именитыми североамериканскими верфями, как *Chris-Craft*, *Boston Whaler*, *Pursuit* и присмотреть себе траулер *Grand Banks* или *Nordhavn*.



ПАРИЖ

ДАТЫ 7–15 декабря

БИЛЕТЫ € 15 (студенты 16–18 лет € 8, дети до 15 лет бесплатно)

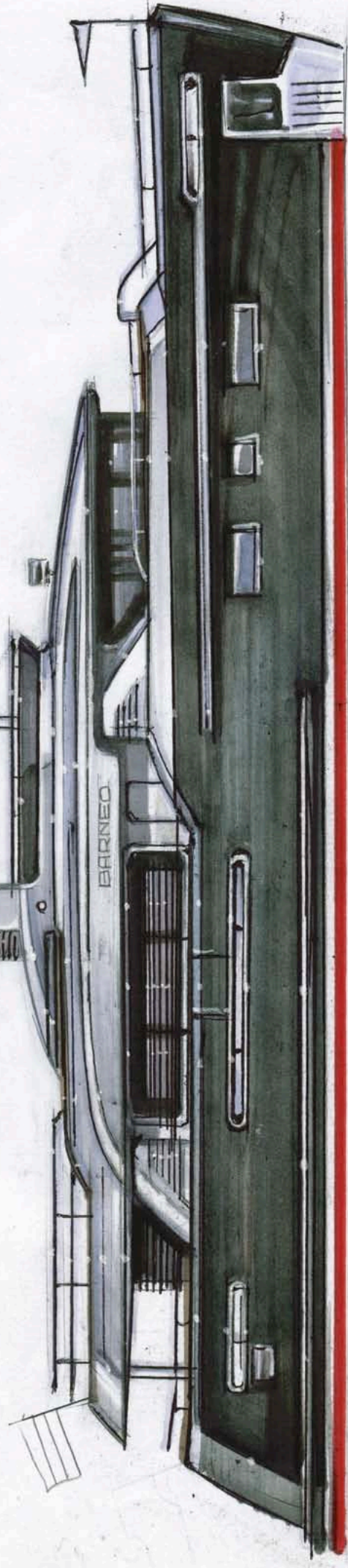
ИНТЕРНЕТ: www.salonnavautiqueparis.com

Важная для французских верфей береговая выставка по масштабам находится между боат-шоу в Лондоне и Дюссельдорфе. Здесь, не дожидаясь январской выставки в Германии, любят показывать самые свежие модели брендов *Beneteau Group*, а небольшие верфи вроде *Rhea* и *Arcoa* следуют этой тенденции.

BARNEO 28

NORD STAR
YACHTING

www.nord-star.com



Barneo 28

28 метров безусловной уверенности!

- СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ СТАЛЬ 10 мм
- АЛЮМИНИЕВАЯ НАДСТРОЙКА
- КАТЕГОРИЯ А+1 (ЛЕДОВЫЙ КЛАСС)
- СВОБОДНАЯ ПЛАНИРОВКА

Адрес: Санкт-Петербург,
Петровский пр., д.14 к.2
Телефон: + 7 (812) 32-555-32
E-mail: office@nord-star.com





Questar

LURSSSEN

МИЛЛИОН ЗА НЕДЕЛЮ

Где и когда рождаются яхты? Одни скажут — на верфи, другие — на кульмане или в компьютере. На самом деле они рождаются в головах одержимых морем и лодками дизайнеров и конструкторов еще задолго до того, как те приступают к эскизам.

Текст **Антон Черкасов** Фото **Клаус Джордан**



Вверху:
Дизайнеры использовали три разных оттенка для окраски корпуса, чтобы «спрятать» массивность широкого судна.

Слева:
Подготовленная для бассейна и джакузи вода хранится в специальных баках с термостатами.

Внизу:
Пляжный клуб с комнатами для переодевания и дневным санузлом в корме.



Для создания идеального судна одного только пухлого бумажника и гениального конструктора недостаточно: нужна еще важная деталь — ясное понимание им философии и сути яхты, ее назначения. В конце прошлого года верфь Lueresen удостоилась серьезной награды и была названа «Брендом века». Этот конкурс проводится только среди немецких компаний, но действующие в Германии стандарты качества известны на весь мир, и с подобным титулом нельзя не считаться. Да и репутация верфи, признаться, говорит за себя: совсем недавно со стапелей Lueresen сошли такие знаковые суперяхты, как роскошная *Topaz* (длина 483 фута) и обставившая *Eclipse* Абрамовича действующая «чемпионка» — колоссальная *Azzam* (590 футов). Но звездами предстоящего шоу суперяхт в Монако будут не они, а «скромная» 86-метровая лодка, чей проект имеет говорящее название *Bellissimo*.

ЧТО В ИМЕНИ ТЕБЕ МОЕМ?

Quattroelle... Куаттроэлле... Куа-а-агро-эль-л-ле... Звучное, легкое, удачное имя для удачной... нет, совершенной яхты. В нем соединились четыре «L» — четыре слова-образа: Любовь (Love), Жизнь (Life), Свобода (Liberty) и Роскошь (Luxury), и они предельно полно описывают суть этой яхты,

В 2012 году верфь Lueresen получила премию «Бренд века»



НИКА

ЮВЕЛИРНЫЕ ЧАСЫ И АКСЕССУАРЫ



КОЛЛЕКЦИЯ CELEBRITY
КОРПУС: ЖЕЛТОЕ ЗОЛОТО 585*
ТИП ВСТАВКИ: ФИАНИТ
МЕХАНИЗМ: SEIKO, АВТОМАТИЧЕСКИЙ ЗАВОД
Артикул: 1071.2.3.24

ЕДИНАЯ ИНФОРМАЦИОННАЯ СЛУЖБА
8 800 444 777 3

www.nikawatches.ru



Вверху:

При проектировании яхты основной упор делался на отдых гостей, и соответствующих мест на борту в достатке.

Слева:

Тендеры из гаража спускают на воду через оборудованные в бортах ворота.

Такому камбузу позавидует любой «сухопутный» ресторан.

Проект разрабатывали два года, и менять спецификации почти не пришлось

равных которой единицы. Любовь к жизни и роскошь иметь полную свободу — все это *Quattroelle*, и в истории ее создания есть интересные моменты, объясняющие уникальность судна.

Первый и самый важный — особенный заказчик, бизнесмен из США, обладающий значительным опытом чартера и эксплуатации собственных судов. Его изначальные требования были настолько четкие и понятные, что за время строительства он внес всего 16 изменений в спецификацию — по меркам индустрии это очень мало. Его яхтенная биография началась с катера SeaRay, затем он ходил на 24-метровом Sunseeker, мечтая построить яхту длиной 40 м, и наконец приобрел 58-метровую Luerssen Capri, после чего твердо решил создать с нуля что-то свое. Все 14 лет сотрудничества брокеры компании Moran Yacht & Ship прекрасно понимали своего клиента, и после консультаций

с несколькими европейскими верфями было решено остановиться на Luerssen.

Второй необычный момент состоит в том, что дизайном яхты для немецкой верфи полностью занимались итальянцы. Линии надстройки, оформление интерьеров и даже униформу экипажа разрабатывала пребывающая в последние годы на пике популярности студия Nuvolari & Lenard из Венеции. Важно понимать, что *Quattroelle* строилась на уже готовой платформе, то есть в известном, апробированном корпусе (на его основе создавали Phoenix 2), и Дэнну Ленарду с Карло Нуволари пришлось потрудиться над тем, чтобы лодка приобрела свойственную ей индивидуальность.

«Дизайн этой крупной суперяхты можно отнести к числу самых успешных наших проектов, — комментируют дизайнеры. — Кроме обводов корпуса, в ней нет ничего серийного. С одной стороны, мы стремились создать шедевр итальянского дизайна, а с другой — сохранить фамильные немецкие черты, которые обуславливают нестареющий с годами образ яхт Luerssen».



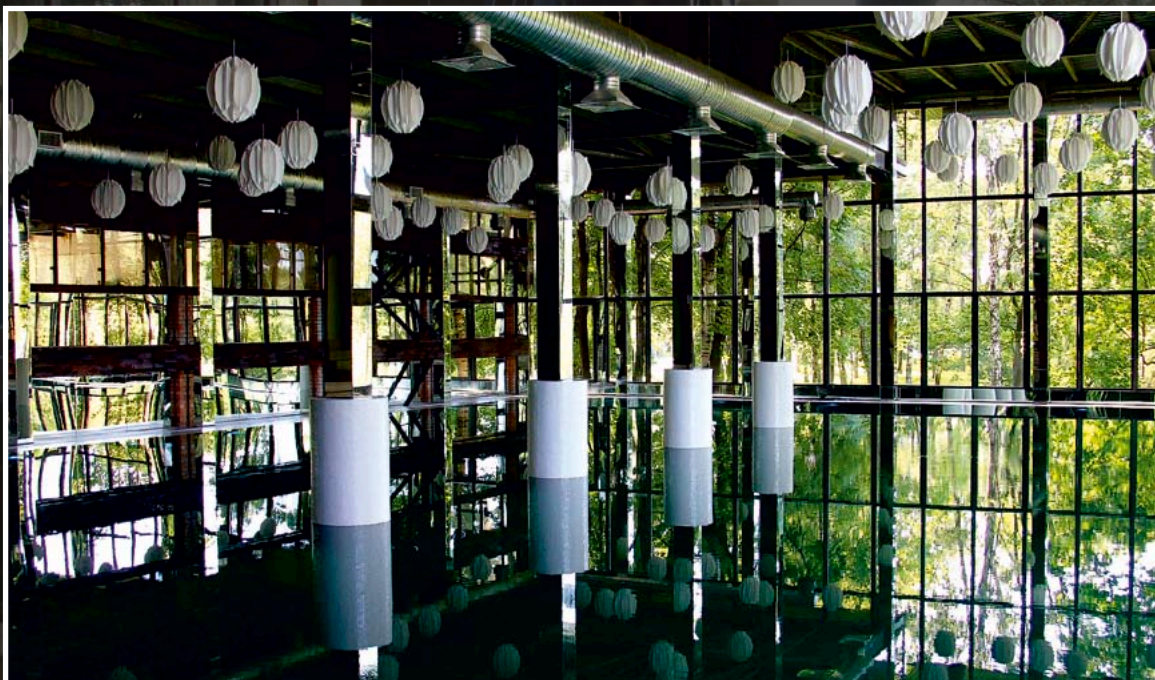
ЛОГОТИП

На «гербе» яхты изображены четыре стилизованные латинские буквы «L», символизирующие название *Quattroelle*

Sport Palace

то, что действительно приносит удовольствие

Уникальный спортивный клуб
на Крестовском острове



Самая большая аквазона в городе с очисткой воды
без применения хлорсодержащих веществ

Круглогодичный бассейн на крыше

Спортивный панорамный бассейн 18x25 м

Бассейн для аквааэробики 14x6 м

Тренажерный зал, отдельная школа йоги

Теннисные корты и гольф-симуляторы



СПОРТИВНЫЙ КЛУБ НЕ ТАКОЙ, КАК ВСЕ

Санкт-Петербург, Крестовский
остров, Южная дорога, д. 9
913-84-94
spalace.ru



КИНОТЕАТР

Рядом с гостевыми каютами и столовой на главной палубе находится комфортабельный кинотеатр на 20 мест

ЧТО НАМ СТОИТ ДОМ ПОСТРОИТЬ!

Строительство *Quattroelle* началось в 2010 году, когда задачу создания комфортной семейной яхты уже подробно проработали на бумаге — подготовительный процесс занял два года и во многом обеспечил быструю постройку. Шестипалубное судно — настоящий плавучий дом — отличается немалой шириной корпуса (почти 14 м): в отношении полезного пространства это большой плюс, но внешне такая яхта становится похожа на пассажирский паром. Чтобы нивелировать этот визуальный эффект, линии надстройки привели в баланс с линиями корпуса, а при покраске надводной части *Quattroelle* использовали три разных оттенка. Обе нижние палубы яхты отданы под жилые помещения команды, энергетику и технические системы: на самой нижней, перед машинным

отделением, размещены прачечная, холодильный отсек, столовая команды и всевозможные кладовые; уровнем выше находится камбуз (такой кухне позавидуют столичные рестораны!), каюта няни и 15 кают экипажа. Жизнедеятельность судна обеспечивает штат из 28 человек, и подобная планировка дает дюжине гостей высокую степень приватности.

В носовой части главной палубы оборудованы пять двухместных гостевых апартаментов, причем две каюты преобладают по площади и квалифицируются как VIP, а рядом находится первоклассный кинотеатр. Все расположенные ближе к корме помещения, включая основной салон, библиотеку и столовую, могут быть изолированы друг от друга, если гости предпочитают делиться на компании по интересам. Владелец *Quattroelle* любит собирать на борту многочисленных родственников и друзей, поэтому в проект изначально закладывалось обилие зон отдыха. Например, столовая рассчитана на 16 человек, но при необходимости стол легко удлинить и посадить за него два десятка гостей, при этом у всех будет возможность созерцать пейзажи

В дизайне интерьеров сквозит идея современного переосмысления классики

Вверху и в центре:
Интерьер салона на верхней палубе.

Диванный уголок в салоне на главной палубе.

Обеденный стол на 20 персон снабжен уникальной столешницей из стекла и металла.

ВКУС В РАЗМЕРЕ

Ранч стейк – ...

Первая мысль о нем: «большой и brutальный»

Но это только снаружи.

Внутри этот стейк невероятно нежный.

Только попробовав его, Вы убедитесь в этом.

Шеф повар стейк хауса «Бизон»
Франк Саррия



РЕКЛАМА

Ранч стейк 400гр. – 1690руб.

СЕГОДНЯ 93% МЯСОЕДОВ ВЫБИРАЮТ СТЕЙКИ БОЛЬШОГО РАЗМЕРА.

Уникальность Ранч стейка заключается в том, что из одной туши говядины получается только два стейка. У каждого весьма солидный вес – по 400гр. Нам это позволяет, **во-первых**, готовить стейки при большой температуре – 380° С. Приготовление происходит на древесном огне, в закрытой чугунной печи. Это придает стейку особенный аромат мяса, приготовленного с дымком.

Во-вторых, при такой температуре за считанные минуты образуется румяная корочка, которая сохраняет высокий уровень сочности каждого стейка. **В-третьих**, сок, находящийся внутри такого стейка, равномерно распределяется по нему, сохраняя яркий говяжий вкус и точность прожарки.

В-четвертых, в Ранч стейке отсутствуют соединительные ткани, что делает мясо удивительно мягким и нежным. **В-пятых**, он способен не только удовлетворить чувство голода, но и добавить еще больше удовольствия от съеденного стейка.

P.S. Насладитесь большими стейками в стейк хаусах «Бизон»

г. Москва, Цветной бульвар, 2, тел.: +7 (499) 705-69-23;
Лубянский проезд 15, тел.: +7 (495) 231-92-82;
Малая Дмитровка 20, тел.: +7 (495) 609-64-14;
Профсоюзная 66, тел.: +7 (495) 506-66-84;
www.bisonsteak.ru

Бизон
СТЕЙК ХАУС

**ДЛЯ НАСТОЯЩИХ
МУЖЧИН**



Вверху:
Панорамное остекление
в спальне владельца яхты.

В центре, слева:
Приватный салон рядом
с мастер-каюты.

В центре, справа:
Подобно каютам, оформление
санузлов выполнено
в коричневых и бежевых тонах.

за окном благодаря опускающимся секциям фальшборта. Тем, кто любит купаться, но по той или иной причине отказывается делать это в море, предложат джакузи на сандеке или находящийся палубой ниже бассейн. Его кормовая стенка устроена таким образом, что визуальной границы между бассейном и морем попросту нет. Интересно, что пресная вода для джакузи и бассейна хранится в специальных баках и при определенной температуре, чтобы моментально наполнять емкости, не заставляя гостей ждать. Хотя как отказаться от моря, если оно не ледяное и не пугает акулами! Великолепный пляжный клуб в корме с настоящей купальной платформой, которая опускается глубоко под воду, наверняка будет пользоваться особой популярностью. А ведь на борту еще есть спортивный зал, массажные комнаты и сауна...

Апартаменты самого владельца занимают добрую половину надстройки второй палубы и включают спальню с двумя санузлами и персональными гардеробными, отдельный рабочий кабинет, две детские каюты. В кормовой части палубы оборудован второй салон и обеденная зона на открытом воздухе, которую

можно изолировать стеклянными панелями (на случай прохладной погоды предусмотрены отопители). Наконец, третья палуба с ходовой рубкой представляет собой сердце *Quattroelle*, а кормовая ее часть предназначена для частного отдыха владельца.

Взявшись за работу, талантливые и плодотворные итальянцы не остановились на салонах и униформе: два уникальных (изготовлены в единственном экземпляре) тендера от Colombo и LT Tenders — тоже творения Ленарда и Нуволари. Типичный закрытый «лимузин» и открытый walk around выполнены на базе одного корпуса, оснащены одинаковыми моторами и покидают расположенный в кормовой части гараж через подъемные «ворота» в бортах. В том же гараже оборудована дайверская комната и остается достаточно места для всевозможных «водных игрушек».

**На носовой палубе
Quattroelle предусмотрена
вертолетная площадка**



UOMO
COLLEZIONI

MADE IN ITALY

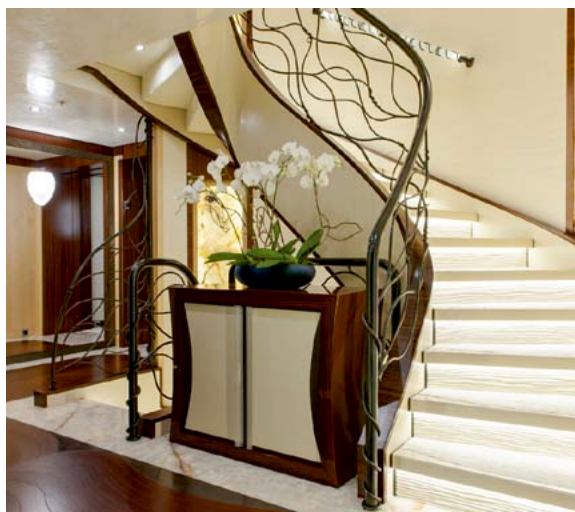
www.uomo.ru



Вверху:
Все гостевые каюты наполнены естественным светом благодаря панорамным иллюминаторам необычной формы.

В центре, слева:
Центральная лестница уже сама по себе является предметом искусства.

В центре, справа:
Санузел в каюте для гостей.



СОВРЕМЕННАЯ ЭКЛЕКТИКА

Именно таким словосочетанием дизайнеры предпочли описать стилистику внутреннего оформления яхты. По умению выдумывать изысканные интерьеры с Nuvolari & Lenard соперничать тяжело, и на примере *Quattroelle* они еще раз это доказали. Интерьеры кают и салонов сочетают традиционные и новаторские дизайнерские решения с использованием лучших материалов, которые только можно найти в Европе. Помню, как впервые оказался в помещении венецианской студии, и Дэн Ленард показывал нам размещенные вдоль стен, на столах и креслах бесчисленные образцы тканей, кожи, дерева и натурального камня, из которых дизайнеры с клиентами выбирают подходящие для интерьера, — задача не из легких и весьма ответственная, поскольку внутреннее насыщение судна создается в единственном экземпляре, и значение имеет каждая мелочь.

Гармоничное сочетание благородной древесины (орех, тик, платан), особенных тканей и многочисленных сортов натурального камня, включая мрамор, создает ощущение классического судна, на котором есть место как для деловых встреч, так и для ленивого ничегонеделанья.

«Это не столько классический интерьер как таковой, сколько результат современного переосмысления классики, — поясняет Ленард. — Детализация здесь играет ведущую роль: взгляните хотя бы на муранское стекло для люстры или отделанные бронзой перила центральной лестницы».

Эти и многие другие элементы интерьера, включая обеденный стол с металлической столешницей, покрытой толстым стеклом, в котором отражаются огни уникальной люстры, по сути представляют собой подлинные произведения современного искусства, способные облагородить любое помещение.

МИЛЛЕРОВСКИЕ БАБУШКИ

Огромное, сверкающее хромом и полировкой деталей машинное отделение яхты *Quattroelle* — мечта любого механика — было окончательно



КОНСОЛЬ

«Космический» пост управления *Quattroelle* вообрал в себя самые последние разработки в области судовой электроники и навигационных систем

Сочинить гармоничный интерьер суперяхты не так просто, как кажется



НИКА

ЮВЕЛИРНЫЕ ЧАСЫ И АКСЕССУАРЫ



КОЛЛЕКЦИЯ CELEBRITY
КОРПУС: ЖЕЛТОЕ ЗОЛОТО 585*
МЕХАНИЗМ: SEIKO, АВТОМАТИЧЕСКИЙ ЗАВОД
Артикул: 1058.0.3.14

ЕДИНАЯ ИНФОРМАЦИОННАЯ СЛУЖБА
8 800 444 777 3

www.nikawatches.ru

*Проект Bellissimo предстанет
перед широкой публикой
на выставке в Монако*





Автономность яхты по топливу в 6000 миль значительно выше средней

оформлено при активном участии главного инженера яхты Роберта Миллера. Его солидный опыт и заслуги в разработке планировки технических помещений судна обеспечили особое право дать имена собственные обоим двигателям Caterpillar 3516B. Он назвал их Greta и Juliette, в честь бабушек — своей и супруги, о чем сообщают полированные таблички, прикрепленные рядом. А «бабушки» у Миллера не из семейства одуванчиков: агрегаты мощностью по 2682 л.с. разгоняют стальную яхту до 17 узлов, а запас топлива почти в 200 тонн обеспечивает на крейсерской скорости 12 узлов завидную автономность 6000 миль. Учитывая, что основным местом отдыха семьи владельца в первое время будет Карибский бассейн, а чартер планируется на Средиземном море,

возможность гарантированного безостановочного пересечения Атлантики для яхты очень важна. Кстати, для соответствия строгим требованиям ИМО касательно вредных выбросов на борту установлены особые фильтры, улавливающие твердые частицы сажи, и специальные сжигатели сажи.

МИЛЛИОН ЗА НЕДЕЛЮ

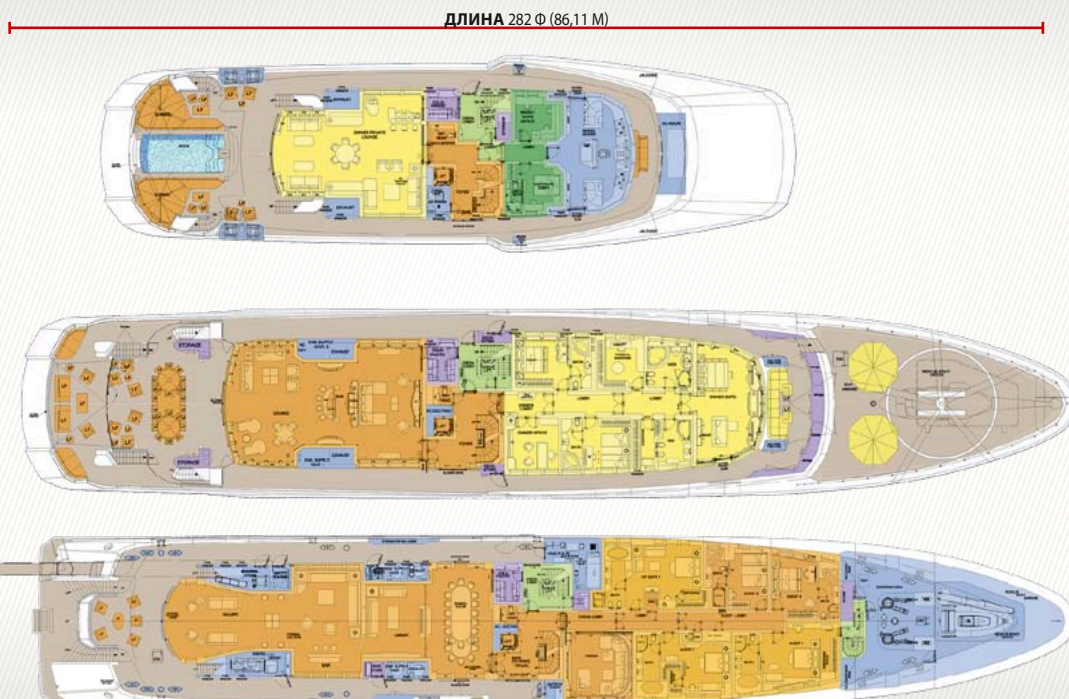
Сразу после завершения интенсивных ходовых испытаний *Quattroelle* передали владельцу, и яхта осталась на Средиземном море дожидаться выставки в Монако. Но она отнюдь не простаивала в марине, а работала активно в чартере, с первых дней пользуясь огромной популярностью, невзирая на высокую стоимость. Удовольствие провести на *Quattroelle* всего неделю обойдется в кругленькую сумму 1 000 000 евро — без учета стоимости топлива, питания и чаевых экипажу. Эта роскошная семейная яхта подходит не только для проведения расслабленных отпусков, но и для продолжительных вояжей по серьезным акваториям. А что еще нужно болящим морем и ценящим свободу людям? **MBY**



МОТОРЫ

Мощные агрегаты Caterpillar получили персональные, выгравированные на металлических табличках имена в честь родственников главного инженера яхты

ДОСЬЕ



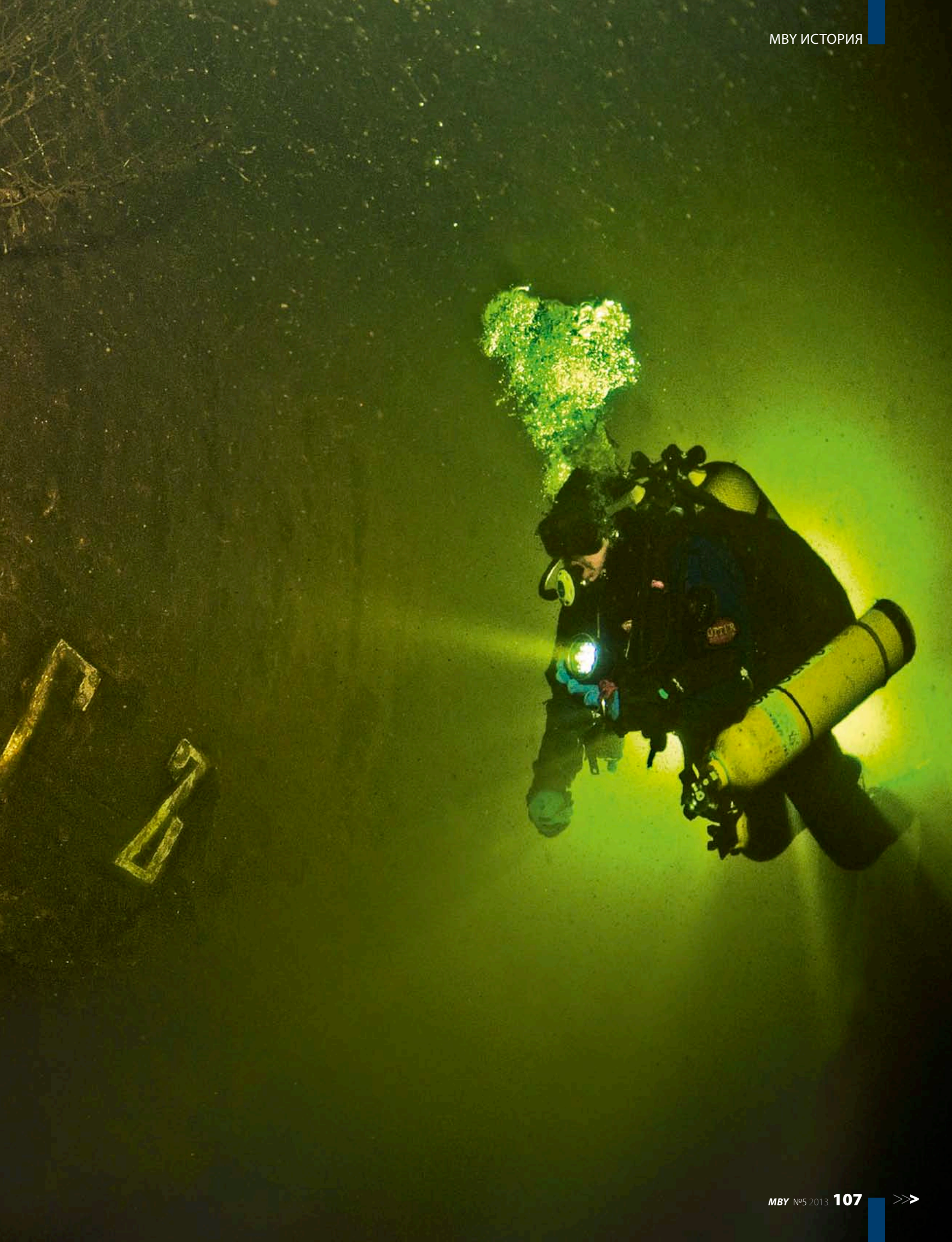
ДЛИНА
282 Ф (86,11 М)
ШИРИНА
45 Ф (13,80 М)
ОСАДКА
12 Ф (3,90 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
2485 Т
ЗАПАС ТОПЛИВА
192,3 Т
ЗАПАС ВОДЫ
40,6 Т
МАТЕРИАЛ КОРПУСА
СТАЛЬ/АЛЮМИНИЙ
МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ
17 УЗЛОВ
ЗАПАС ХОДА
НА 12 УЗЛАХ
6000 МИЛЬ
ДВИГАТЕЛИ
2 × CATERPILLAR (2682 Л.С.)
ДИЗАЙН
NUVOLARI & LENARD



РЭКИ ВНЕ ВРЕМЕНИ

С погодой нам повезло. Экспедиционный сезон на Балтике традиционно начинается в марте, когда день уже по-северному долог, а зима потеряла силу и злость. Мороз и ветер умеренны, крепкий лед позволяет организовать погружения на объекты, недоступные летом. А еще это время, когда Балтийское море может порадовать самой лучшей видимостью — именно то, что необходимо подводным археологам. Объект их исследований — рэк (так на иностранный манер принято называть затонувший объект — от английского wreck, что значит «крушение»).

Текст **Богдана Ващенко** Фото **Виктор Лягушкин**





Исследовательское судно
РУ-311 на ночевке у острова
Гогланд под метеорным
дождем Персеиды

АРХАНГЕЛ РАФАИЛ



ТИП СУДНА
ФЛЕЙТ (ПРЕДПОЛОЖИТЕЛЬНО)
ДЛИНА
28,5 м
ШИРИНА
7,8 м
ПОСТРОЙКА
1693 ГОД (ЛЮБЕК)
ГИБЕЛЬ
ДЕКАБРЬ 1724 ГОДА
КОРПУС
ЛЕЖИТ НА ГЛУБИНЕ 18 м
В ГРУНТЕ НА РОВНОМ КИЛЕ
У СЕВЕРНОГО ПОДНОЖИЯ
БАНКИ ВЕРКОМАТАЛА, НОСОМ
В СТОРОНУ ПРОЛИВА БЬЕРКЕЗУНД
ПО КУРСУ 325°

По данным проекта «Подводное наследие России», сведенным в каталог затонувших кораблей, на дне Финского залива и Ладоги лежат более 10 000 объектов. Ученые считают, что это только треть от фактического числа рэков. Уникальные природные условия — холодная вода с низкой соленостью, малое количество микроорганизмов и даже невысокая прозрачность воды — обеспечивают потрясающую сохранность погибших кораблей, превращая их в заветную мечту исследователей, ведь они — свидетели истории Северной Европы почти за полторы тысячи лет.

Сегодня проект «Подводное наследие России» включает только поиск, обследование, идентификацию и государственную регистрацию находок. Но, учитывая его важность, возможно, эти исследования станут самым масштабным в мире экспедиционно-исследовательским проектом в области истории, который сможет дать гигантский объем новых сведений и материалов для ученых и общества.

ИМЯ АРХАНГЕЛА

На Балтике никого не удивит ни дождем, ни снегом. Здесь всегда мрачно и мокро. А тут надо же — солнышко! На лед Финского залива высыпали рыбаки. Сонно жмурятся на солнце и почти не замечают, как вороватые чайки таскают небогатый улов корюшки прямо из-под ног. Подводные археологи солнцу тоже рады: с ним в хлипком домике над майной становится теплее.

Наш лагерь был разбит на льду в 600 м от подходного фарватера к порту Приморска. Мимо проходили океанские танкеры и ледоколы, не дающие торговому пути замереть ни на день. Вода холодная — всего +1 °С, сильный ветер. Но лед был прочен, и это самое лучшее время, чтобы вести подводные работы в такой близости к фарватеру.

Наша цель — торговое судно «Архангел Гавриил», которое, согласно архивным документам, затонуло в декабре 1724 года. Корабль затерло льдами, а затем раздавило, и он затонул на сравнительно небольшой глубине — всего 15 м. Корабль вез груз свечного сала и юфти — обувной кожи: груз настолько ценный, что местные крестьяне, несмотря на лютый мороз, проделали майну во льду и ныряли голышом за товаром. На дне до сих пор лежит обвязанный веревкой камень, с помощью которого они спускались под воду.

Археологи легко нашли судно по указанным в архивных документах координатам. Все совпало: и место, и груз, и тип судна. Были только небольшие нестыковки: поднятые для идентификации рэка посуда и кирпичи очага имели клейма мастерских города Любека, хотя судно значилось шведским. Научный руководитель проекта Андрей Лукошков срочно выехал в Санкт-Петербург, чтобы в архивах найти ответы.

Вернувшись, он рассказал настоящую детективную историю. Никакой «Архангел Гавриил» осенью 1724 года не приходил в Санкт-Петербург и не уходил оттуда, зато месяцем раньше ушло торговое судно под названием

*Корабль вез ценный груз,
и местные крестьяне в мороз
ныряли за ним голышом*



Minor
Offshore
THE ALLSEASON BOAT
www.minor-boats.ru

«Правильные идеи рождаются редко, но остаются навсегда...»

Создание правильных вещей требует времени, а в некоторых случаях понадобится несколько поколений, как в случае с лодками Minor Offshore Boats. Но усилия вознаграждаются, результаты живут гораздо дольше, а многие идеи остаются с нами навсегда. Когда ты встречаешь такую вещь, то в ней абсолютно ничего не хочется менять, но часто хочется стать ее обладателем.

Лодки Minor сделаны для скандинавского климата, продуманы до мельчайших деталей, их функциональность и удобство порой сложно оценить сразу – но понимание обязательно приходит в процессе эксплуатации.



Minor 25
Offshore



Minor 28
Offshore



Minor 31
Offshore



Minor 34
Offshore



Minor 36
Offshore

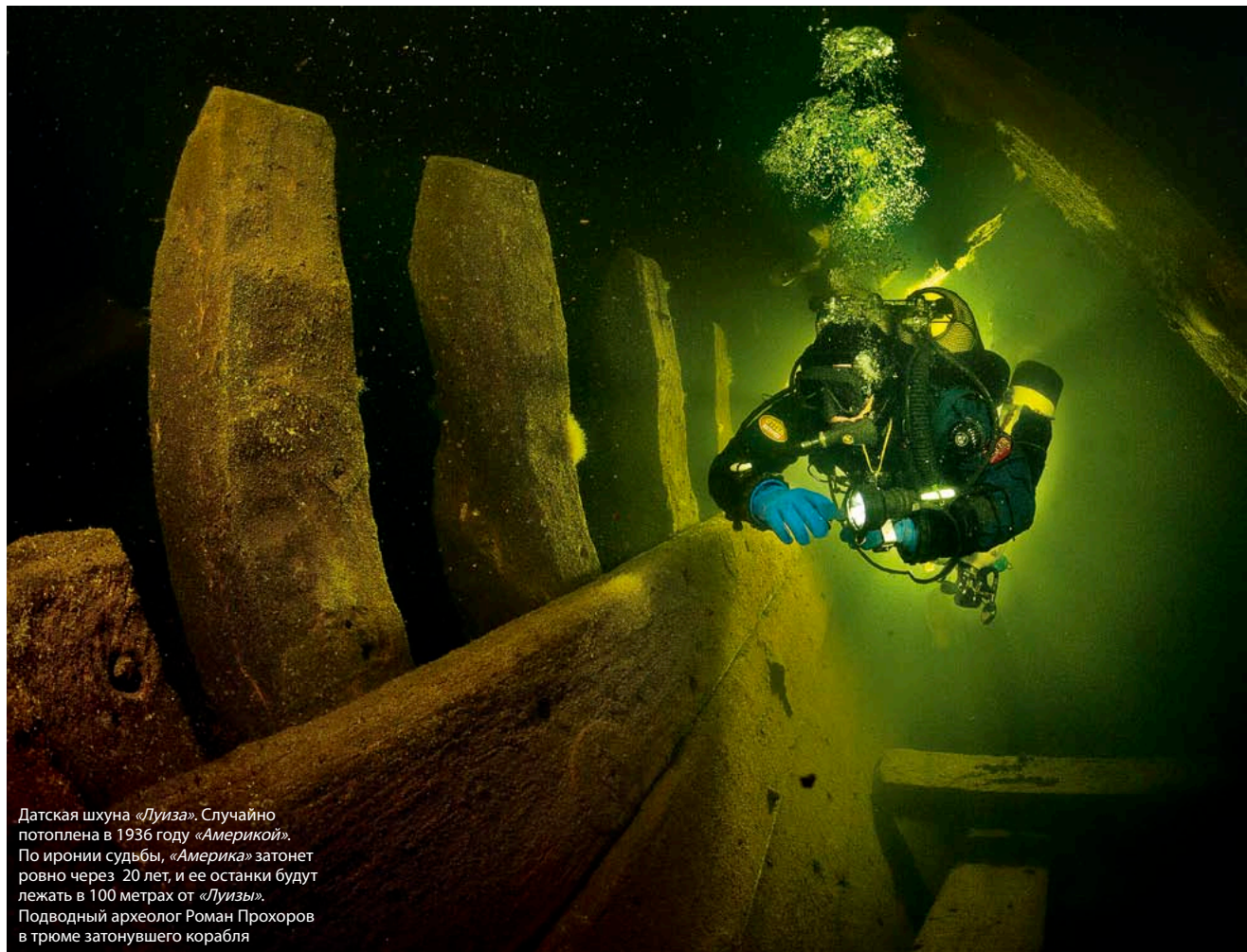
Jonacor
marine

197022, Санкт-Петербург,
Песочная наб., 18, литер А, пом. 5Н,
+7 (812) 702 47 70
info@jonacor-marine.ru www.jonacor-marine.ru



ВИКТОР ЛЯГУШКИН, подводный фотограф

Мне приходилось работать и на затонувших кораблях, и в пещерах, и на серьезной глубине, но на Балтику я попал впервые. Честно говоря, поначалу, после нескольких погружений, я почти впал в отчаяние: мне показалось, что съемка не получится. Мутная вода, видимость всего несколько метров, какие-то доски — я не понимал, как снимать и что снимать. Но по природе я человек упрямый, и, возможно, только мое врожденное упрямство не позволило отступить. На глубине всегда темно, солнечный свет туда не проникает и нужно пользоваться вспышками. Меня всегда это устраивало — как будто я нахожусь в подводной студии и могу ставить тот световой рисунок, который мне нужен. Но мутная балтийская вода безумно рассеивала самый слабый импульс, и вместо красивых лучиков получались безобразные пятна. Ни одна из моих «коронных» световых схем не работала, мне пришлось изобретать новые. Теперь предстояло решить вопрос — что снимать, и эта проблема была не менее сложной. Здесь мне помогли подводные археологи, с которыми я работал. Я заметил, что рэки для них — не груда досок; любой разрушенный объект они воспринимают как часть целого. Мне пришлось учиться у них этому видению. И как только это начало получаться, я наконец увидел те картинки, которые хотел снять.



Датская шхуна «Луиза». Случайно потоплена в 1936 году «Америкой». По иронии судьбы, «Америка» затонет ровно через 20 лет, и ее останки будут лежать в 100 метрах от «Луизы». Подводный археолог Роман Прохоров в трюме затонувшего корабля

«Архангел Рафаил». Ученый обратил внимание на созвучность имен, и не зря. У обоих «Архангелов» оказался один и тот же владелец и даже один и тот же капитан. Но если это один и тот же корабль, то почему за целый месяц он ушел только на сотню километров? И почему такая путаница в документах? Кроме того, «Архангел Рафаил» покинул порт Санкт-Петербурга почти пустым... И вот что оказалось. Судно месяц простояло за соседним мысом, загружаясь контрабандой. Так долго, потому что пристать к берегу оно не могло, а возить товар на лодке, да еще и в штормовую погоду, да чтобы оставаться незамеченным, — дело небыстрое. Из-за этого «Архангел Рафаил» опоздал с выходом и попал в ледовый плен. И когда он затонул, владелец, чтобы скрыть факт провоза контрабанды, не получил страховку и поднять груз, солгал, назвав свой корабль другим именем. Да еще и дал солидную взятку должностным лицам, чтобы компрометирующие факты не фигурировали в следственном деле, — об этом говорится в доносе, который тоже нашелся в архивах.

Теперь факты встали на свое место, и археологи продолжили работы по картографированию объекта.

Мимо нас по незамерзающему фарватеру, как невозмутимые верблюды в ледяной пустыне, равнодушно ползли океанские нефтяные танкеры, не ведавшие о лежащем на дне судне. Вскоре мы столкнулись с негативным влиянием близкого фарватера. Сильные западные и юго-западные ветры толкали льдину с нашим лагерем на восток, к свободной воде, а как только западный ветер стихал, постоянное течение из пролива Бьёркезунд возвращало ее обратно. Подобно

Чиновники приобрели судно для Николая I, заплатив пятикратную стоимость

огромному маятнику, наша майна раскачивалась вместе со льдом с запада на восток и обратно вдоль корпуса «Архангела Рафаила». Из-за этого севернее лагеря, по дороге на материк, появились трещины. И когда они достигли ширины 0,8 м, мы решили срочно эвакуировать лагерь. Той же ночью трещины разошлись на 2,5 м, отрезав льдину от берега.

РУССКАЯ «АМЕРИКА»

Следующий поход, в который мне довелось попасть, был посвящен поиску останков русского военного транспорта «Америка» — корабля со сложной, но интересной судьбой.

В 1829 году император Николай I, проплывая через Купеческую гавань в Кронштадте, заметил корабль под звездно-полосатым флагом. «Какой прекрасный корабль! Хотел бы я, чтобы в моем флоте были такие!» — воскликнул самодержец. Судно оказалось частным и полностью готовым к отправке в рейс, но императорское слово было равносильно приказу, и чиновники купили его, выплатив 10 000 фунтов стерлингов — чуть ли не в пять раз больше реальной стоимости. Помимо этого, шкипер обязан был «под личную расписку» (!) совершить еще один рейс, а затем вернуться и передать судно России. Ситуация анекдотичная, ведь русский корабль уходил в плавание под американским флагом. Вернулся он лишь следующей весной, был переоборудован, вооружен и назван «Америкой». Так началась его новая, долгая и счастливая

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



ЕВГЕНИЙ ТОМАШОВ,
технодайвер,
подводный оператор

В рамках экспедиции Русского Географического Общества (РГО) мы привезли с Мальты на Балтику мини-субмарину C-Explorer 5 и за неделю совершили более 20 погружений на «Оле». Видимость была крайне ограничена (3–8 м), а у дна и вовсе пропадала, поэтому находить рэк нам помогали только эхолоты. Мы работали совместно с военными и подводными археологами, водолазы очистили опутанную сетями и тросами кормовую часть судна, чтобы съемочные группы смогли его хорошо отснять. 15 июля с нами погрузились Владимир Путин. Будучи членом попечительского совета РГО, президент проявляет повышенный интерес к морской истории России и поддерживает исследования в этом направлении. Водолазы исследуют «Олег» уже не первый год, но из-за ледяной воды и большой глубины погружения редко длятся более получаса, а подводная лодка позволила нам собрать разрозненные наблюдения в целостную картину.



Значительную часть находок составляют предметы быта: тарелки и бутылки. Клеймо на фарфоре позволяет косвенно идентифицировать корабль или определить время гибели. Роман Прохоров и Иван Галайда составляют карту сайта

жизнь: он совершил две кругосветки (во время одной был открыт атолл Вото) и множество небольших, но важных рейсов. Все офицеры российского флота мечтали служить на «Америке», потому что корабль, построенный для гражданских нужд, оказался очень комфортным. Николай I лично посетил «Америку» и повелел строить военные корабли по ее примеру. Так торговый корабль повлиял на развитие военного кораблестроения России.

НАЙТИ «АМЕРИКУ»

Ничто не вечно, и однажды штормовой ночью «Америка» погибла, напоравшись на скалы у острова Гогланд. Место крушения было известно — северо-западный мыс острова. Там корпус разломился на три больших фрагмента: придавленное балластом днище осталось на месте, а корма и нос были унесены штормом на северо-восток — скорее всего, не очень далеко. Беспокоило другое: мимо северной оконечности острова Гогланд до начала XX века проходил главный фарватер, и район поисков «Америки» был местом частых крушений. А это означало, что

Корабль «Америка» не сумел обогнуть мыс острова, разломился и ушел на дно

на дне лежат обломки и других кораблей, которые, возможно, перемешались с останками «Америки».

Так и произошло. Там, где экспедиция предполагала найти «Америку», было обнаружено 14 объектов. Но внимание исследователей сразу привлекла торчащая из грунта на глубине 18 м носовая часть большого корабля. Подводные археологи приступили к работе. Размеры рэка соответствовали размерам «Америки»; на правом борту, на уровне палубы сохранились два прямоугольных отверстия, соответствующие орудийным портам, изображенным на чертежах «Америки». Эти порты были сделаны, когда «Америка» переоснащалась согласно стандартам военных кораблей того времени. Среди обломков был найден орудийный лафет трехфунтовой пушки, а лежащие там же дельные вещи указывали, что корабль погиб уже во второй половине XIX столетия. Положение носовой части соответствовало описанию гибели транспорта. И, судя по архивным данным, кроме «Америки», случаев крушения других военных судов у северной оконечности Гогланда в это время не было.

Оставалось найти кормовую часть транспорта. Обнаруженная на глубине 64 м цель вполне могла быть кормой «Америки». Но осенние штормы заставили экспедицию отказаться от погружений на объект, и группа решила обследовать разрушенный корпус, лежащий на склоне ниже носовой части «Америки».

Энтузиазм исследователей подогревала вероятность очень ценной находки. Ведь где-то в этом районе в 1635 году погиб галеон из славного города Любека, на борту которого в загадочную

АМЕРИКА



ТИП
12-ПУШЕЧНЫЙ ВОЕННЫЙ
ТРАНСПОРТ
ДЛИНА
40,0 М
ШИРИНА
9,2 М
ПОСТРОЙКА
1825 ГОД (НЬЮ-ЙОРК)
ГИБЕЛЬ
15 ОКТЯБРЯ 1856 ГОДА
КОРПУС
ЛЕЖИТ НА ГЛУБИНЕ 28 М
У ОСТРОВА ГОГЛАНД. КОРПУС
РАЗЛОМИЛСЯ НА 3 БОЛЬШИХ
ФРАГМЕНТА, КОРМА И НОС
УНЕСЕНЫ ШТОРМОМ НА СЕВЕРО-
ВОСТОК

Идеальная форма
премиального обслуживания
Premium Direct и Premium Banking



Реклама

Динамичность

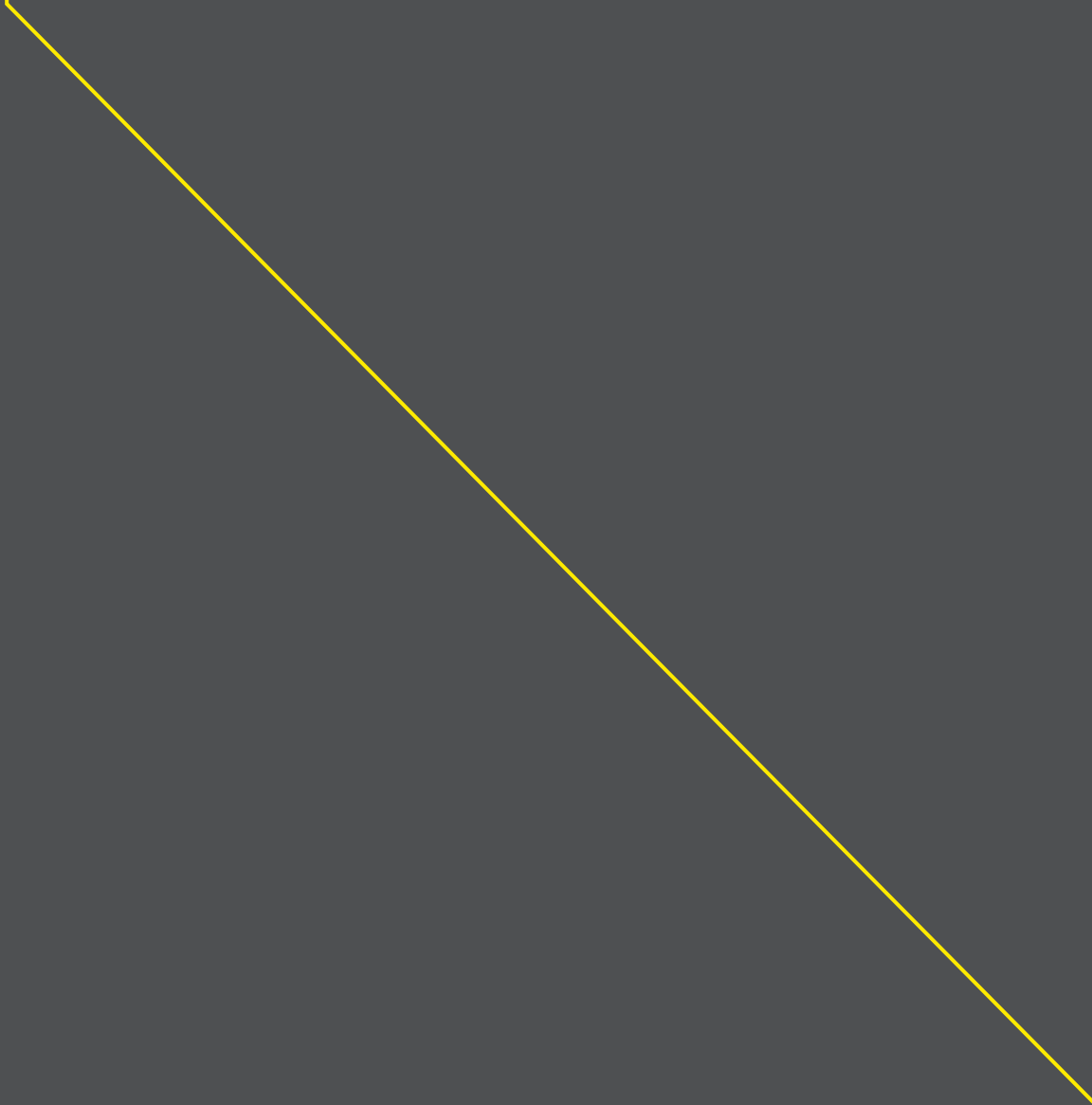
Респектабельность



8 800 700 56 26
www.raiffeisen.ru



Premium
Banking



«Олег» погиб не в бою, а на параде в честь императора Александра II

Московию следовало посольство Великого герцога Гольштейн-Готторпского Фридриха III. Все имущество посольства и дары герцога московскому царю Михаилу Федоровичу оказались на дне морском.

Но, обследуя останки, исследователи быстро убедились, что они принадлежит кораблю XVIII века. Пушки и якоря сделаны по технологии того времени, а главное — судно имело штурвал, который был изобретен лишь в конце XVII века. Ученые предположили, что найденные обломки принадлежат русскому военному галиоту «Энге-Тобиас», разбившемуся у Гогланда штормовой ночью 28 октября 1771 года. В катастрофе погиб весь экипаж — 45 человек, и обстоятельства трагедии были неизвестны. Вероятно, он, как и «Америка», не сумел обогнуть мыс острова, разломился и тут же ушел на дно.

Так добавилось еще несколько строчек в общий список: имя корабля, дата и место постройки, дата, место и обстоятельства гибели. Еще несколько судеб вплелись в историю тонкими шелковыми нитями.

ФРЕГАТ «ОЛЕГ»

Несколько дней экспедиции по поиску «Америки» были потрачены на мониторинг другого судна — деревянного парусно-винтового фрегата «Олег», флагманского корабля императора Александра II. Это последний сохранившийся корабль своего типа и самое большое деревянное судно, лежащее на дне Балтики.

Шестипалубный фрегат мог ходить как под парусами, так и движимый паровой машиной. При ходе под парусами винт, отсоединенный от гребного вала, втягивался в тоннель, устроенный в кормовом подзоре. Такие фрегаты просуществовали недолго, всего лет двадцать, на смену им пришли металлические паровые суда, и на этом эпоха дерева в военном судостроении закончилась.

«Олег» погиб не в бою, а на параде в честь императора Александра II, когда военные корабли должны были выполнить ряд сложных маневров. Броненосная батарея «Кремль» не смогла повернуть вовремя, командир запаниковал (еще бы, опозориться на глазах у императора!), попытался вклиниться в общий строй и ударил острым тараном в борт фрегата «Олег» в районе машинного отделения. Вторым неверным решением капитана батареи была команда «Полный назад!» — через брешь в борту «Олега» хлынула вода, и он затонул за 12 минут. Офицеры «Олега» действовали грамотно, команда была спасена почти в полном составе: из 545 человек погибли 16. В числе прочих на тонущем корабле остался молодой офицер, охранявший корабельный сейф. По всей видимости, он понимал, что происходит, но пост без приказа не оставил.

«Олег» лег на дно на глубине 56 м с незначительным креном на правый борт. Были планы по подъему фрегата, был даже разработан проект подъема с использованием судов в качестве понтонов, но он оказался слишком сложным для того времени.

Таким образом, почти все, включая предметы быта, осталось на своих местах и сохранилось, как было в 1869 году. Небольшую часть артефактов



Фрегат «Олег». Верхний штурвал на капитанском мостике. На судне было два штурвала, которые вращали одновременно по два матроса

ОЛЕГ



ТИП
ПАРУСНО-ВИНТОВОЙ
ТРЕХМАЧТОВЫЙ ФРЕГАТ

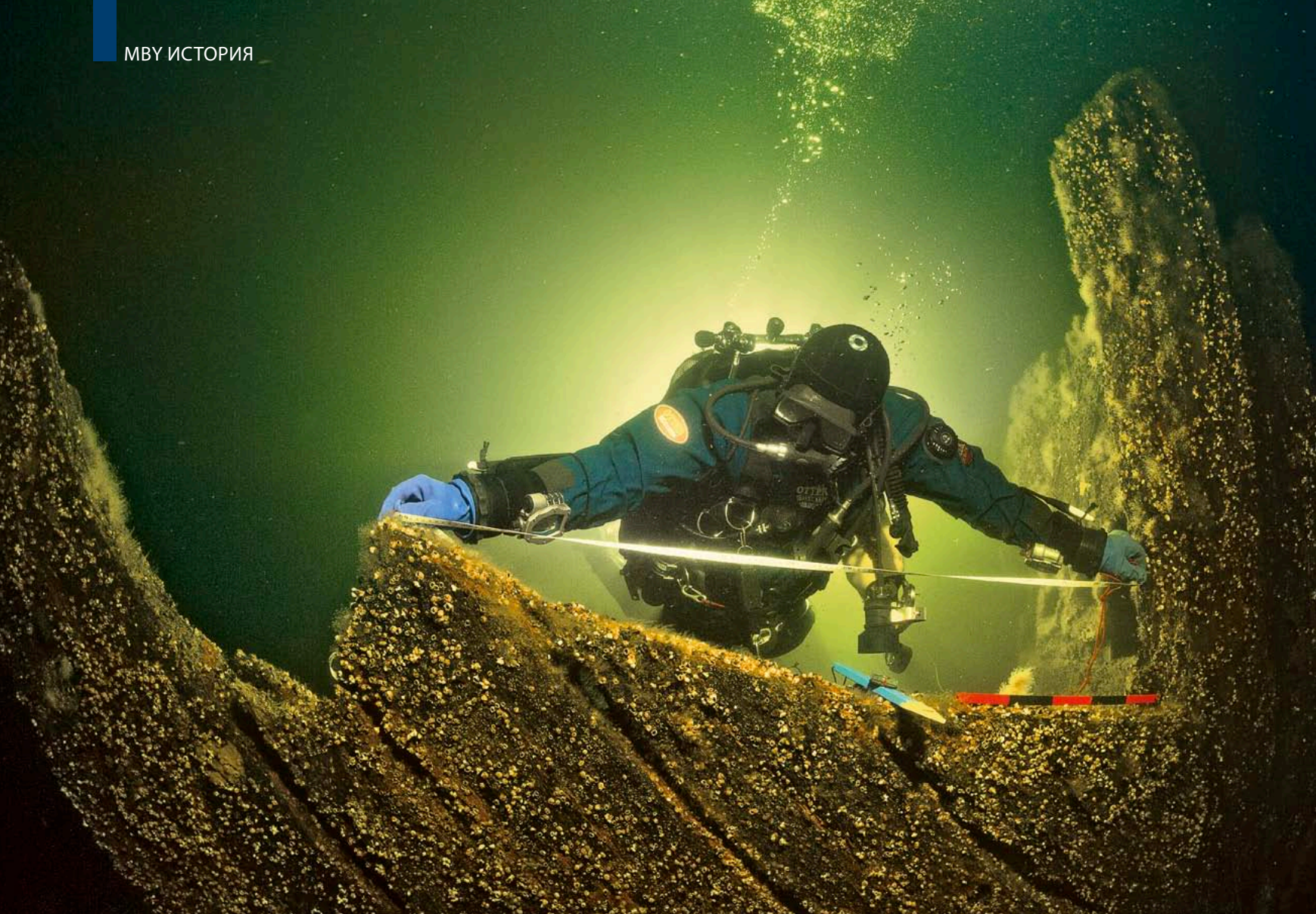
ДЛИНА
91,80 М

ШИРИНА
11,61 М

ПОСТРОЙКА
ЗАЛОЖЕН В КРОНШТАДТЕ
28 ЯНВАРЯ 1858 ГОДА, СПУЩЕН
НА ВОДУ 4 ИЮЛЯ 1860 ГОДА

ГИБЕЛЬ
3 АВГУСТА 1869 ГОДА МЕЖДУ
ОСТРОВАМИ ГОГЛАНД
И КОММЕРС

КОРПУС
СТОИТ ПОЧТИ НА РОВНОМ
КИЛЕ С НЕБОЛЬШИМ КРЕНОМ
НА ПРАВЫЙ БОРТ НОСОМ
ПО КУРСУ 5° НА ГЛУБИНЕ 56 М



Военный транспорт «Америка». Археолог Роман Прохоров измеряет место крепления носовой фигуры, чтобы соотнести полученные данные с сохранившимся чертежом судна и провести идентификацию.

подняли для музея, а остальное осталось в воде. В море предметы разрушаются сравнительно медленно, но на суше без специальной обработки они могут истлеть за считанные недели, поэтому без большой необходимости ничего лишнего со дна не поднимают.

Даже сейчас «Олег» выглядит величественно, несмотря на то, что покрыт илом, будто слоим времени, и опутан рыбацкими сетями. В чутунных пушках под шубой ржавчины несведущему человеку трудно узнать боевые орудия. Лишь латунные буквы на корме сохранили тусклый блеск. Мониторинг показал, что состояние фрегата хорошее, но просто завести под него тросы и поднять нельзя: корпус не выдержит. Даже если бы и выдержал — законсервировать огромное судно целиком не представляется возможным. Пропитавшаяся за столетия водой древесина, высохнув, рассыпалась бы в труху, поэтому доживать свою жизнь «Олег» обречен на глубине.

НАГРАДА ЗА РИСК

Меняем точку и опять уходим в мутные, холодные даже ранней осенью воды Балтики. Непосвященные люди думают, что рэк-дайверы (те, кто ныряют к затонувшим кораблям) то и дело находят сокровища. Но обычно это предметы быта, а чаще всего — посуда и бутылки, важные находки, необходимые для идентификации судна. В основном они пусты, а если что-то внутри и сохранилось, то с изрядной примесью морской воды, которая за сотни лет превращает самый лучший напиток

Негромкий хлопок заставил всех вздрогнуть, и в воздухе появился тонкий аромат

в переокисленную жижу с тошнотворным запахом. Несмотря на упоминания в прессе о сенсационных находках, за все время работы группы — около 10 лет — только однажды был найден напиток, пригодный к употреблению. Это была бутылка водки, которую уронили рыбаки. Негусто, но однажды мне все-таки посчастливилось стать свидетелем невероятного происшествия.

...Ребята поднимаются на борт и начинают снимать снаряжение. Находки кладут отдельно, в специальный ящик. Помогаю разбирать оборудование, но приставать с вопросами «Как там?» не спешу: все равно в толстых шлемах они плохо слышат, губы замерзли от холодной воды, да и мыслями они еще внизу. «Все хорошо? — Порядок». Ну и ладно.

Негромкий хлопок заставил всех вздрогнуть. Вслед за ним в воздухе появился тонкий аромат. Непонимающе смотрим друг на друга, и только в глазах одного из дайверов, Игоря Галайды, проносится невыразимая симфония переживаний. Он бросается к емкости с находками, смешно шагая в наполовину снятом костюме. В коробке с артефактами среди тарелок и непонятных вещей на боку лежит бутылка с вогнутым доньшком; пробка почти вышла, уткнувшись в бок коробки, а из горлышка вьется еле заметный дымок; на дне коробки —



ЭКСКЛЮЗИВНЫЕ АЛЮМИНИЕВЫЕ ЯХТЫ КАТЕГОРИИ CUSTOM



Brizo Yachts
Semicustom Luxury Aluminium Yachts

Ab Magnusson & Stoor Oy Mestarintie 25
06150 Porvoo Finland

Tel. +358 407649411
www.brizoyachts.fi info@brizoyachts.fi

официальный дистрибьютор в России:
тел. +7 (812) 702 47 70
197022, Песочная наб. 18А, Санкт-Петербург, Россия
alexey.iova@jonacor-marine.ru

**Вверху:**

Участники экспедиции в лагере на льдине над торговым судном «Архангел Рафаил». Слева направо: Игорь Галайда, Роман Прохоров, Иван Галайда, Андрей Лукошков, Михаил Маричев.

Слева:

В домике над майной. Ассистент помогает археологу Ивану Галайде выбраться на лед после погружения.



сверкающая лужица. Мы поняли, что это знак свыше.

Это было очень вкусное сладкое шампанское. Бутылка опустела на четверть, и нам досталось лишь по несколько глотков, но и их было достаточно, чтобы почувствовать аромат и нежный вкус вина с легким оттенком муската и чего-то доселе незнакомого.

«Я много раз проплывал мимо нее, — рассказывает Игорь, — а тут решил посмотреть внимательнее. Внутри рэка видимость теряется быстро, здесь все покрыто илом, он даже на потолке. Выдохнул — и все, пузыри сбили муть с потолка, наступила ночь, не видно ни зги. Взял я бутылку, провел пальцем по боку — а внутри четкая граница воздуха и содержимого. А дальше уже в полной темноте нащупал горлышко с шершавым набалдашником-пробкой. Такую давление внутрь нипочем не вдавит. И подумал: неужели в этот раз удача? Пробка, увы, без проволочного крепежа — сто лет назад его и не было. Она фиксировалась тонкой бечевой, от которой ничего не осталось».

Наше исследовательское судно с военным названием «РК-311» встало на курс к новой цели. За бортом кипит вспененное винтами море. Полчаса солнца — и опять мелкий дождик — к нему мы давно привыкли. Впереди 10-часовой переход — и снова работа. Ребята отдыхают в каютах. Я стою на палубе, держась за леера, всматриваюсь в серый горизонт, пытаюсь различить те самые «полторы тысячи оттенков», которыми дразнят питерцев, и мне кажется, что в шуме ветра и шипении волн за кормой, словно звоном колокольчиков, еле слышно звучит по-французски: «Moët & Chandon, Moët & Chandon...» То, что было написано на внутренней стороне пробки той самой бутылки, поднятой с боевого русского корабля. МВУ

*Полный спектр услуг для решения
транспортно-логистических задач
любой сложности.*

PONY EXPRESS



www.ponyexpress.ru



***Индивидуальный подход и обслуживание
по международным стандартам качества***

8-800-100-76-69 | sales@ponyexpress.ru

Реклама

ЭКСПРЕСС-ПОЧТА | ДОСТАВКА ГРУЗОВ | ЛОГИСТИКА



КАЮТ-КОМПАНИЯ ПРИГЛАШАЕТ...

Есть на боевом корабле особое помещение, куда лейтенанты заходят свободно, а командиру, хозяину на борту, требуется приглашение.

Текст Леонид Амиранов

Хорошо помню кадры из фильма «Море в огне» про героическую оборону Севастополя. В кают-компанию советского эсминца, назначенного доставить десант, приглашают на обед командира этого десанта, и окопного офицера до возмущения потрясает сервировка, крахмальные салфетки, молчаливые вестовые. Но когда начинается бомбежка и моряки мужественно продолжают выполнять поставленную задачу, возмущение его сменяется восхищением: он понимает, что морские офицеры имеют право на кают-компанию.

Или вот другая картинка... Легкое покачивание эскадренного броненосца не мешает молоденькому мичману в кают-компании извлекать из старого пианино фирмы Zimmermann звуки Четвертого

ноктюрна Шопена. Правда, когда мичманский мизинец попадает на «ля» второй октавы, звук у инструмента выходит малость дребезжащим (заменить бы струну). Но отдыхающие офицеры не морщатся и знай себе прихлебывают крепкий флотский чай, который с приятным бульканьем выливается из огромного самовара в тонкий стакан, плотно сидящий в серебре подстаканника. Кроме Шопена, слышится шорох лениво перелистываемых страниц уже надоевшей «Нивы»... Вечер...

Впрочем, на боевом корабле это понятие весьма приблизительное: время здесь имеет свое течение. Сутки разбиты на вахты, о которых извещают склянки, — иногда их хочется придавить, как в детстве петуха, поутру нагло докладывающего об очередной победе. В кают-компании офицеры обращаются друг к другу исключительно по имени-отчеству. Командир корабля появляется



Офицеры в кают-компании одного из первых клиперов русского военного флота «Наездник» (в строю с 1879 г. по 1902 г.).

Внизу:
Клипер «Наездник» на Дальнем Востоке (1889 г.).

На следующей странице:
В кают-компании эскадренного броненосца «Император Александр III» (в строю с 1901 г. по 1905 г.).

Внизу:
Броненосец «Император Александр III» на Малом Кронштадтском рейде (1904 г.).

здесь только на воскресный обед, обсуждения разрешены, но лишь в конструктивном ключе. Запрещено говорить о политике, о женщинах — исключительно в восторженных тонах. Неписанные — до определенного момента — правила поведения в кают-компании складывались веками. А началось все это...

Все началось на флоте Владычицы морей — Англии. На флоте, долгие годы сохранявшем титул законодателя мод, служившем эталоном, которому надлежало следовать во всем. Этот ориентир, освоив нехитрые правила abordажного боя, не раз добивался громких побед, впечатляющих в том числе и размерами трофеев. Врываясь

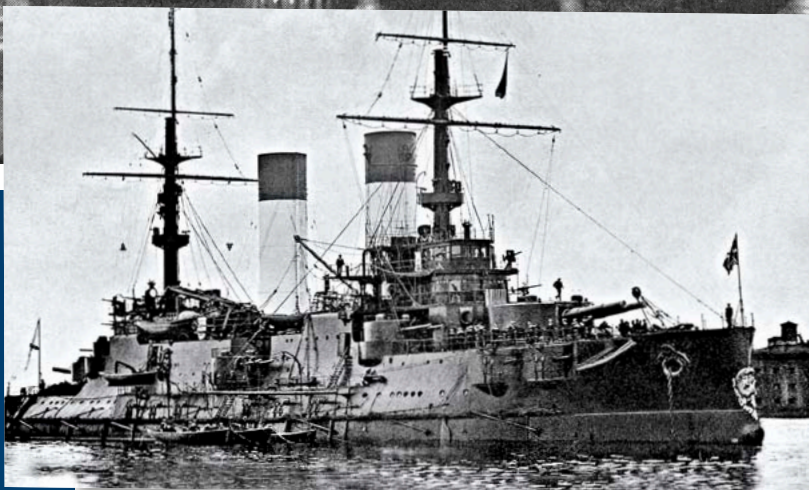


на неприятельский корабль с саблей в одной руке и комбинированным пистолетом Мунди-Галля (тесак и два ствола) в другой, патентованный капер в закоулках своего пропитанного ромом мозга твердо держал мысль о добыче. После боя, дележки и празднования победы трофеи убирали в специальное помещение — wardrobe (буквально — платяной шкаф). Запасы провизии и, главное, вина хранили в корме, над ахтерлюком; сюда выходили двери офицерских кают. Постепенно победы случались

*Традиции кают-компании
свято чтут на всех флотах*



На кораблях царского флота дружественная атмосфера в офицерской среде царила не всегда. В 1910 году на линкоре «Слава» случился конфликт между новым командиром Н. Н. Коломейцовым и кают-компанией, а также между кают-компанией и офицером М. К. Энгельгардом. Неправедная оценка причин аварии котлов, бестактность командира в отношениях с офицерами, гордившимися своим кораблем и сложившейся на нем почти семейной атмосферой, противостояние любимчика командира ревизора Энгельгарда, несправедливо отстранившего матросов-артефакторов, едва не привели к дуэли. Энгельгард вызвал на дуэль офицеров кают-компания, и вызов приняли 20 человек. Дело дошло до морского министра И. К. Григоревича, дуэль удалось «замять», Коломейцова назначили на другой корабль. А вот судьба М. К. Энгельгарда сложилась трагично. В 1912 году его зачислили в запас флота, и вскоре он застрелился.



все реже, трофеев становилось все меньше (процесс неизбежный), и wardrobe превратился в wardroom — помещение, позволившее офицерам из рутинного приема пищи сделать ритуал, нарушение которого могло иметь последствия весьма суровые. В современном английском языке wardroom и означает «кают-компания».

На кораблях русского флота кают-компания, то есть помещения для совместного принятия пищи и, разумеется, общения, появились в середине XVIII века. До этого времени каждый офицер довольствовался тем, что готовил ему слуга, как правило, крепостной. Камбуз напоминал в эти часы худшие образчики коммунальных кухонь советской эпохи: если у кого-нибудь солонина оказывалась «второй свежести», то доставалось и слуге, и его офицеру. Конец этому можно было положить только учреждением кают-компания, в которой все считалось равными, по крайней мере пока не сядились за обеденный стол.

Здесь равенство становилось относительным: офицеры рассаживались строго по старшинству. Во главе восседал старший офицер, по правую руку от него — следующий по рангу, по левую — старший инженер-механик (когда появились механики). Затем шли старшие специалисты и далее,

также по старшинству в воинских званиях, младшие специалисты, вахтенные начальники, вахтенные офицеры и механики. Принято считать, что такая рассадка создавала атмосферу уважительности и субординации, выделяла «старший» и «младший» (как тогда говорили, «баковый») концы стола. Именно от старшего помощника зависело то чувство меры и такта, которое не позволяло замечать младшему, что он пока еще младший.

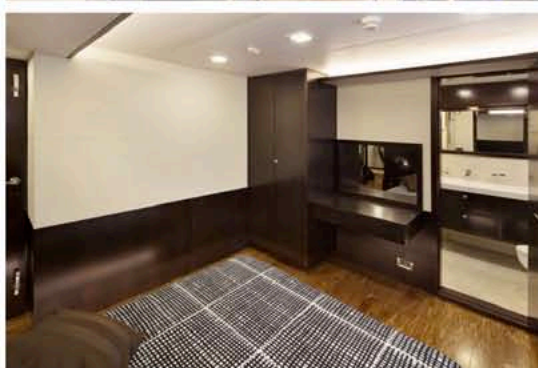
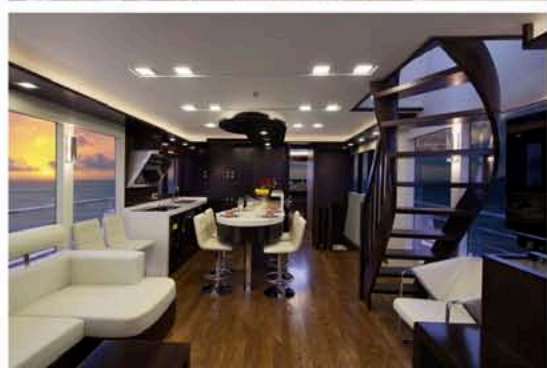
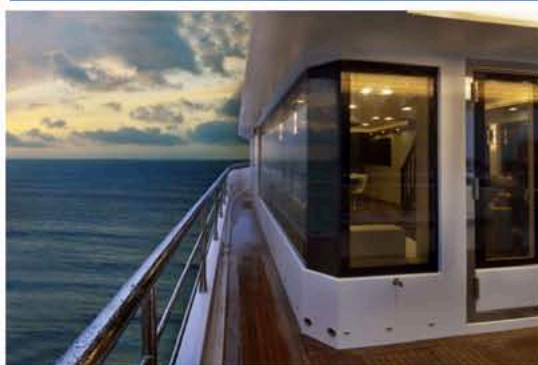
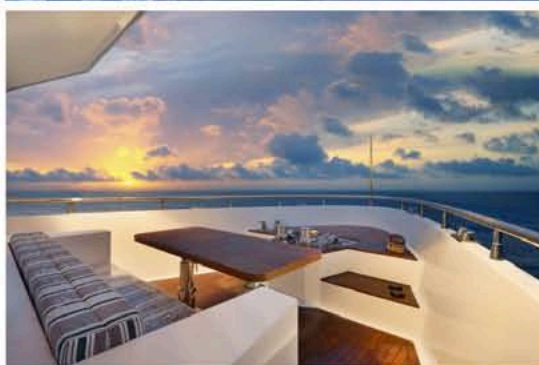
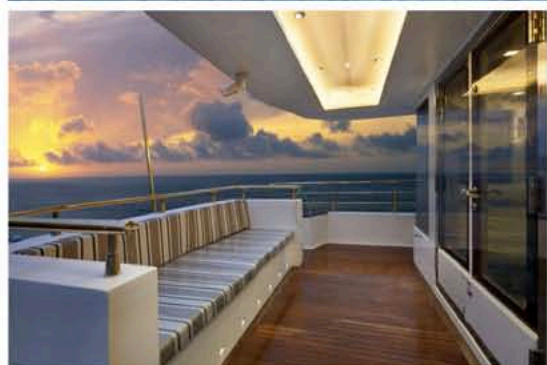
Старая морская поговорка гласит: «Каков старший офицер, такова и кают-компания. Какова кают-компания, таков и корабль». Английский адмирал лорд Джон Джервис видел в кают-компании именно братство офицеров-моряков, но при этом напоминал: «Дисциплина кают-компания — дисциплина флота».

Кают-компания, по сути, всегда и на кораблях любых держав, включая флот российский, была коллективом единомышленников, партией людей, посвятивших себя общей цели — защите Отечества. Несмотря на пафос этой фразы, она справедлива до последней буквы. При этом конфликты среди офицеров, бывало, вспыхивали, но сор из избы выносить было не принято. Иногда сора было с лишком, и чаще всего способы разрешить конфликты находились. Случалось, по конфликтам или серьезным проступкам офицеров кают-компания выносила решения, которые утверждал командир. Весомость общего мнения этого офицерского собрания была

*В кают-компании офицеры
рассаживаются за столом
в строго заданном порядке*

Bering B18

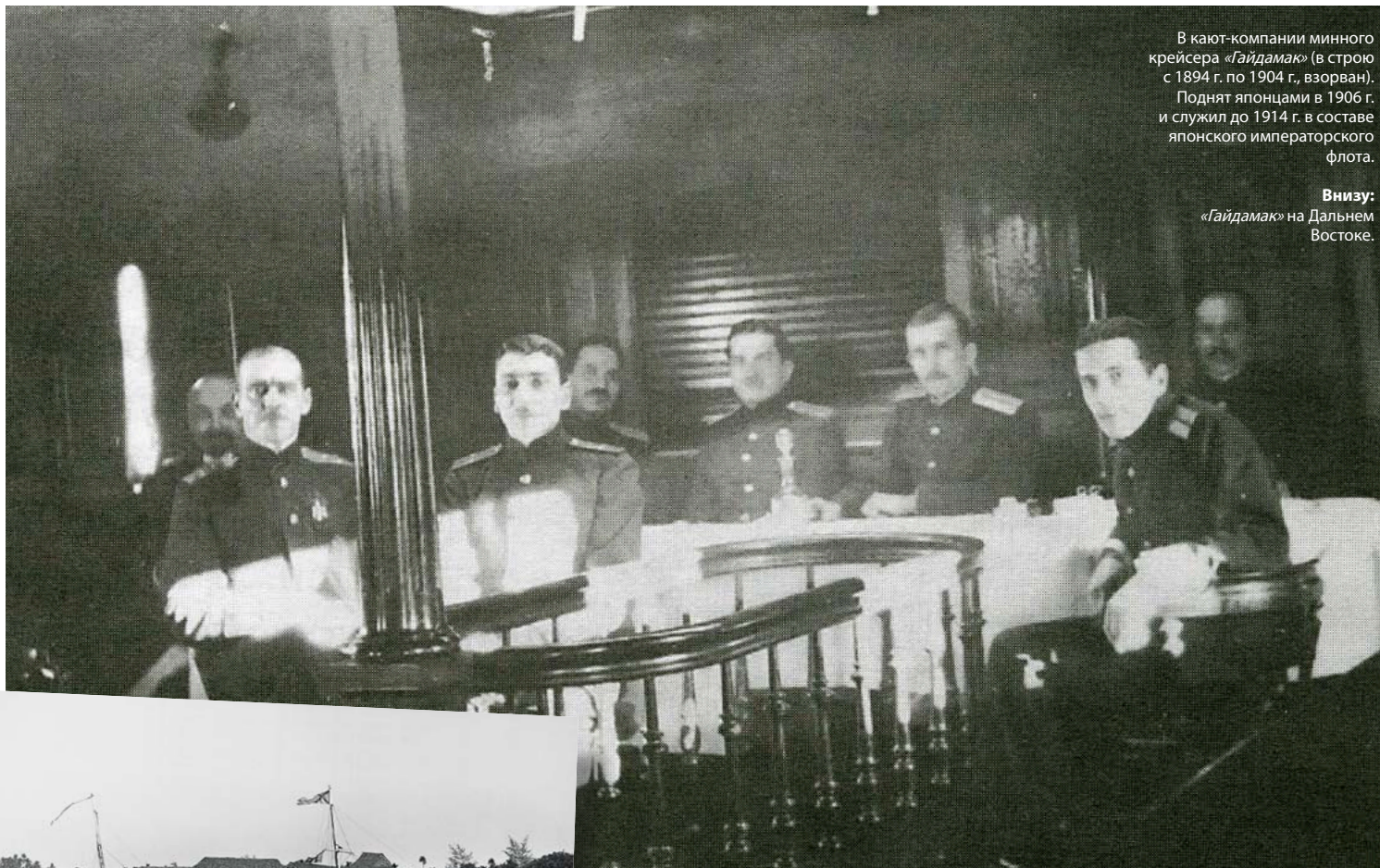
STEEL LONG RANGE
SEMI-CUSTOM YACHTS



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





В кают-компания минного крейсера «Гайдамак» (в строю с 1894 г. по 1904 г., взорван). Поднят японцами в 1906 г. и служил до 1914 г. в составе японского императорского флота.

Внизу:
«Гайдамак» на Дальнем Востоке.



неоспоримой. Если один из офицеров представлял кают-компанию невесту, и его выбор не одобряли, последствиями могли быть разрыв помолвки или увольнение со службы.

«Кают-компания приглашает...» — этими словами офицеры обозначают свое гостеприимство, хотя распространялось оно не на всех. Известный военно-морской деятель А. П. Белобров, служивший в Первую мировую войну на бронепалубном крейсере «Олег», вспоминал, что когда они стояли на ремонте в Гельсингфорсе, в кают-компанию появлявшегося на корабле по каким-либо делам жандармского офицера не звали никогда. Его принимали в своей каюте командир или старший офицер, тогда как находившихся на крейсере и не обязательно в обеденное или «чайное» время офицеров с другого корабля, или заводского инженера, или даже родственника какого-нибудь офицера приглашали непременно.

Но случилась революция, бывшие офицеры царского флота, оставшиеся на службе, начали создавать новые кают-компания. Постепенно стали формироваться традиции нового времени...

Правила поведения в кают-компания складывались веками и поколениями

В эмиграции понятие «кают-компания» приобрело новое значение, позволив на чужбине создать спасительную иллюзию и уберечь не одну душу. Так стали называться сообщества морских офицеров — в Пловдиве, Софии, Афинах, Шанхае, Сан-Франциско и даже в Бейруте и во многих других городах.

«Мы, волею Божией уцелевшая старая душа Русского императорского флота, должны передать нашим заместителям наши знания, наш опыт, вдохнуть в них то, что сами получили в Морском корпусе и во время плавания на кораблях. В этом и только в этом заключается главная цель, которая оправдывает наше существование за рубежом».

Так писал военный моряк М. Ю. Гюбнер-Горденев, автор великолепной книги «Морские обычаи». По его словам, только формалист станет видеть в кают-компаниях всего лишь бездушное помещение столовой, а не место собрания офицеров с обилием специально ему присвоенных функций.

Важно сказать, что и в послереволюционной России корабельный устав ВМФ рассматривал кают-компанию не только как помещение для столовой — она «должна служить местом тесного общения офицеров и культурным центром, способствующим воспитанию офицеров <...>, выработке единых взглядов на вопросы ведения морского боя, боевой подготовки и организации службы корабля».

Преимущество традиций обусловил не только переход части офицеров царского флота на службу новой России. Вплоть до 1940-х годов среди воспитателей и педагогов курсантов военно-морских училищ — будущих советских морских офицеров — было немало выпускников Морского кадетского корпуса, впитавших дух кают-компаний. Кое-где и сегодня, поддерживая традицию, на флоте друг к другу обращаются по имени-отчеству — даже в служебной обстановке, невзирая на возраст и чины-звания. Сохранилась в целом и традиция

В кают-компаниях кораблей британских ВМС традиция предусматривает ежедневные тосты.

Понедельник: Our Ships at Sea (За наши корабли в море).

Вторник: Our Sailors (За наших моряков).

Среда: Ourselves (За нас: кто еще о нас позаботится?).

Четверг: A Bloody War or a Sickly Season (За кровавые битвы и тяжкие болезни).

Пятница: A Willing Foe and Sea-Room (За благородного противника и морской простор).

Суббота: Wives and Sweethearts (За жен и возлюбленных — пусть они никогда не встретятся).

Воскресенье: Absent Friends (За отсутствующих друзей).

Надо пояснить тост четверга: битвы и болезни, уносившие жизни моряков, способствовали продвижению по службе выживших. И еще комментарий. Недавно в королевских ВМС Великобритании запретили тост «За жен и возлюбленных», что отражает социальные изменения: в последние годы в Англии заметно выросла численность служащих во флоте женщин. Теперь по субботам британские моряки будут поднимать бокалы с тостом Our Families (За наши семьи).



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



На обед в кают-компанию приглашали далеко не всех, кто оказывался на борту

рассады, и верховенство старшего помощника в кают-компании, и то, что к столу приглашает именно он (раньше — иногда замполит). А входя в кают-компанию или вставая из-за стола, обращаются к нему со словами «Прошу разрешения». На океанографических судах Министерства обороны, где часть экипажа составляли военнослужащие, перед дальним походом и после возвращения было принято приглашать в кают-компанию семьи офицеров.

Интересно, что некоторое время кают-компаний существовали не только на боевых кораблях. Подчиненная флоту береговая артиллерия не изменяла, помимо организации артиллерийской стрельбы, многим морским традициям. В железнодорожной береговой артиллерии присутствовал вагон-погреб, в котором перемещали боезапас, а на фортах офицеры обедали в кают-компаниях.

Долгое время кают-компания на советских кораблях, сохраняя свое значение и свои функции, несла отпечаток времени. Если в царский период разговоры о политике здесь воспрещались, теперь беседы зачастую оказывались политизированными с избытком, ведь кроме замполита на корабле были еще парторг и комсорг. Разумеется, политинформации и офицерские партсобрания (теперь это ушло в историю), учебные дела и прочая рутина занимали не все время, проводимое моряками в кают-компании. На больших кораблях можно было сразиться на бильярде, который практически вытеснил фортепиано. Но не везде, и встречались еще офицеры, способные сыграть не только «Собачий вальс», читавшие не только Корабельный устав и «Трех мушкетеров». На одном



Обед в кают-компании форта Красная Горка (1941 г.).

Внизу:
Офицеры форта Красная Горка перед 305-мм орудиями башенной установки (1951 г.).

судне в походе по вечерам в кают-компании действовал зал развлечений. За первым столом устраивали шахматный турнир, на втором офицеры с ребяческим азартом гоняли шайбу в настольный хоккей, за третьим шла игра в кости — в отличие от карт, они не запрещались.

А вот еще зарисовка на тему традиций. Упомянутый выше А. П. Белобров, рассказывая о приглашенных в кают-компанию гражданских лицах, ничего не говорит о каких-либо требованиях к костюму гостей. То ли все они обычно были в сюртуках, то ли отсутствию одного значения не придавали. Но в советский период на черноморских крейсерах без пиджака и галстука в кают-компанию, как и в рестораны Таллина, не допускали. Об этом вспоминал главный конструктор радиолокационных комплексов А. Д. Парфенов, участвовавший в 1960-х годах в государственных испытаниях на крейсере «Дзержинский».

«В кают-компании можно занять место за столом только после того, как сядет старший помощник. И приходиться на обед нужно было непременно в пиджаке, застегнутом на все пуговицы, и в галстуке, независимо от того, холодно тебе или жарко. Однажды я пренебрег последним требованием и потом раскаивался...»

Было нестерпимо жарко, и конструктор, услышав команду «Обедать!», быстро приняв душ и надев белую рубашку, пошел в кают-компанию.

«Я сидел в кают-компании, прислушиваясь в недоумении к свисту ветра между снастей и к ударам волн в бок судна. Наверху было холодно; косой, мерзлый дождь хлестал в лицо. Офицеры беззаботно разговаривали между собой, как в комнате, на берегу; иные читали. Вдруг раздался пронзительный свист, но не ветра, а боцманских свистков, и вслед за тем разнесся по всем палубам крик десяти голосов: «Пошел все наверх!» Мгновенно всё народонаселение фрегата бросилось снизу вверх; отсталых матросов побуждали боцмана. Офицеры бросили книги, карты (географические: других там нет), разговоры и стремительно побежали туда же».

И. Гончаров, «Фрегат "Паллада"»

*An American Icon Since 1949**

GANT

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

WWW.GANT.RU | WWW.GANT.COM



В отличие от матросов, офицеры ВМС США за еду платили — примерно \$ 30 в месяц. После вступления США в войну от многих формальностей, присущих кают-компаниям, отказались, однако некоторый порядок в приготовлении и подаче блюд сохранился. Вариант меню на день:

Завтрак: фруктовый сок, яйца, бекон.

Ланч: гамбургер со стейком, картофель фри, салат, пирожные, прохладительные напитки.

Обед: запеченная баранина, картофель с соусом, зеленый горошек, салат, сельдерей и оливки, хлеб, масло, молоко.

Ужин: суп, десерт, кофе. Офицеры рассаживались по рангу и возрасту, за столом главенствовал старший помощник. Командир обедал в своей каюте и присоединялся к офицерам только по приглашению. Если ситуация позволяла, музыканты из числа команды корабля играли во время ужина произведения Бенни Гудмена, Гленна Миллера и других популярных джазовых композиторов. Иногда офицеры тоже музицировали на фортепиано. Для военного времени — просто идиллия!

В кают-компаниях кораблей принят дресс-код, который необходимо соблюдать

Так, на одном океанографическом судне молодого замполита едва не довели до слез, когда во время обеда старший механик и руководитель научной группы затеяли показательную перепалку по поводу якобы намерения стармеха выставить геофизикам счет за перерасход электроэнергии по расценкам, превышающим обычные. Офицеры, едва сдерживаясь, похрюкивали в тарелки, пока замполит всячески пытался урезонить «спорщиков». А когда он вышел, кают-компания разразилась громовым хохотом.

А.Д. Парфенов упоминает и об офицерском меню. Закуска — консервированная рыба или квашеная капуста. Суп был макаронный, с мясными консервами; потом шла пшенная каша с теми же консервами. На третье подавали компот, который варили в большом чайнике и наливали в стаканы как чай — через носик. При этом, если кому-то компота не хватало, вестовые просто доливали в чайник воду: в чайнике оставались фрукты (после матросов с удовольствием их доедали).

Но еда — дело не главное: бывало хуже, бывало лучше... А кают-компания — всегда! — традиция, свято чтимая и нынешним поколением морских офицеров. И если вам будут адресованы слова приглашения «Кают-компания крейсера... просит...», почтите это за честь! МВУ

Кают-компания младшего офицерского состава линкора «Северная Каролина» (США, 1941 г.). Место каждого за столом указывало посеребренное салфеточное кольцо с именной гравировкой.

Внизу: Линкор «Северная Каролина» в боевом походе.

Вестовые только разнесли закуску и готовились принести первое блюдо. Наш герой подсел к столу, перед ним поставили тарелку с супом, и он, уже откусив хлеба, собрался было зачерпнуть из тарелки, как вдруг вестовой тарелку забрал и произнес: «Старпом просит вас выйти и без пиджака сюда больше не являться». Обидно, стыдно, но что делать — пришлось подчиниться...

Есть кают-компании и на подводных лодках, и там, при страшном дефиците пространства, моряки стараются создать хотя бы минимально комфортную обстановку. На небольших кораблях клеят фотообои с земными пейзажами, на атомных ракетноносцах заводят живые уголки с растениями и птичками. И никогда не появляются в этом помещении в рабочих куртках — переодеваются в форменные рубашки с погонами. А на надводных кораблях в кают-компанию офицеры заходят обязательно в галстуках (о боевом дежурстве в тропиках не говорим).

В кают-компаниях в послеобеденных беседах нередко обсуждались серьезные профессиональные вопросы. Но бывали, конечно, шутки и розыгрыши.

ГАЛЕРЕЯ БУТИКОВ
GRAND PALACE



*Ты можешь
себе это позволить!*

КОЛЛЕКЦИИ ОСЕНЬ - ЗИМА

Невский пр., 44 - Итальянская ул., 15

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

МАГРИБ. Наши дни

Экономический кризис вынудил официальные лица европейских стран вспомнить некоторые, почти забытые законы и правила, в том числе требование к судам под флагом стран, не входящих в ЕС, по истечении 18 месяцев покидать территорию Евросоюза.

Текст **Дмитрий Стадниченко** Фото **Дмитрий Стадниченко** и **CORBIS**



Наша «Нева», прибыв в Португалию в июне 2011 года, на четыре месяца превысила разрешенный законом срок пребывания, что грозило как минимум серьезным штрафом. Некоторые яхтенные издания пугают читателей историями с облавами на офшорные лодки, правда, пишут в основном об Италии и дорогих яхтах. Но я, поразмыслив, решил не рисковать. На противоположной стороне Гибралтарского пролива, от песков Сахары и до пляжей Атлантики раскинулась прекрасная и загадочная страна — Марокко. В 2010 году я гостил с «Невой» некоторое время в марокканском порту Мохаммедия; осталось чувство какой-то

недосказанности, и еще тогда я решил обязательно вернуться сюда. Так что теперь я вел «Неву» на юг по волнам средиземноморским — совмещать приятное с полезным.

В МОРЕ

После частых расхождений с судами, следующими в Гибралтар и обратно, «Нева» осталась в море одна. Картина маслом: на горизонте сквозь дымку облаков виднеются горы северного Алжира; белая яхта под всеми парусами с легким креном рассекает гладь синего-синего моря, усеянную солнечными бликами и чуть тронутую прикосновением ветерка, а вокруг, радуясь жизни, резвятся дельфины... В этот миг кисть художника дрогнула — он заплакал от счастья. Красиво...

Дельфинов было много. Они приходили поодиночке, парами, семьями и целыми компаниями. Выпрыгивали из воды, словно цирковые, сопровождали яхту с бортов или шли по носу, просто интересуясь — кто такие тут? — и отваливали по своим делам. Приходили утром и днем, но особенно интересно было наблюдать за ними ночью. На грани видимости, там, где смыкаются чернота неба и синева моря, неожиданно появляется стремительно движущийся к борту фосфоресцирующий бирюзово-белый след. «Торпеда» пронесется под днищем, уже по другому борту слышится всплеск, и след теряется в ночи...

МАРИНА САИДИЯ

Яхтенная гавань, куда ранним утром «Нева» держала путь, расположена почти на границе Марокко и Алжира. Это



вызывало некоторые опасения: арабские фундаменталисты не особенно жалуют православных путешественников, а пять миль, которые отделяли нас от территориальных вод Алжира, сторожевой катер преодолает за несколько минут. Но море оставалось пустынным; только уже на подходе, неподалеку от какого-то островка, мы заметили рыбака. Впрочем, оно и к лучшему. Вспоминая подход к Марокко со стороны Атлантики и тысячи метров разбросанных повсюду в холодной воде рыбацких сетей, я отгонял мысли о запутывающемся

*В Марокко хорошо
развита сеть
железных дорог*

в сетях винте... Бр-р-р!.. В десяти милях от берега к встречному ветру добавилось течение; в помощь парусам я включил на 2000 об/мин двигатель, и потихоньку мы пошли — а то вроде бы шесть узлов, но дрейф почти не дает двигаться к цели.

Сайт марины сообщает о глубине на входе около 6 м, а эхолот показывает, как она падает. На дисплее цифры быстро сменяют друг друга — 3... 2... 1... Черт, как бы не пришлось идти в Мелилью (испанская автономия, 40 миль отсюда на запад). Но тут эхолот замер, и как только мы повернули за первый волнолом, потихоньку погнал цифры вверх.

Сразу после входа разворачиваемся на 180° и заходим за второй волнолом, потом поворот на 90°, небольшой канал... Глубины колеблются в диапазоне 3–4 м. Наконец видим саму марину и человека

на причале, приветливо машущего нам руками. Становимся лагом...

Не прошло и получаса, как на борту появились четверо в форме с погонами. Оформляли они нас недолго: то ли вправду есть указание привечать туристов в марине и оказывать им всяческое содействие, то ли помогли «сувениры» — водка и сигареты, привезенные из далекой России. Правда, сами служивые покачали головой и сказали:

«Не пьем, но можете угостить того парня, который принимал швартовы».

«Одну бутылку?» — поинтересовался я.

«Нет-нет! Все!» — забеспокоились официальные лица.

Большая гавань совершенно пуста: несколько катамаранов, с десяток яхт. На сайте пишут, что в марине 800 мест,



«Нева» с легким креном
рассекает гладь синего-
синего моря...



Высокий Атлас — горный хребет в составе Атласских гор

а в ближайшее время она разрастется до 1350. Место на самом деле чудесное. Красивая набережная с обилием отличных и недорогих (это мы выяснили позже) ресторанов. Супермаркет, где, помимо продуктов, продают вполне достойное марокканское вино, пара яхтенных магазинов. Сразу за мариной — теряющийся где-то вдали пляж. Цена стоянки при всем этом счастье — 11 евро за сутки и около 250 евро в месяц (для лодки длиной 45 футов). Но есть нюансы. Численность охраны говорит о том, что чинно прогуливающиеся правоверные не прочь что-нибудь стащить для дома и семьи, а охранник у женской душевой наводит на мысль, что утащить могут и жену. Кроме того, оставалась загадкой организация работы транспорта. Впрочем, мы точно выяснили, что аренды автомобиля нет, а такси... Такси — тема отдельная, сухопутная.

НА БЕРЕГУ

В Марокко хорошо развитая сеть железных дорог. Чистые вокзалы, быстрые и удобные поезда. Но поезд на Фес идет только из Уджды, до которой 70 км. В Уджде есть автобус, но он идет

из самой Саидии, а мы в порту, в 10 км от города. И как при этих условиях на общественном транспорте попасть в Уджду? Только на такси.

В офисе марины заверили, что в девять утра нас будет ждать микроавтобус на шесть человек, который всего за 200 евро доставит нас за 350 км напрямиком в отель города Фес. Кроме того, мы завели знакомство в соседней аптеке с парнем, говорящим по-русски (он учился в Курске на фармацевта). Новый знакомец обещал в случае чего добросить часть экипажа до соседнего городка Беркан, где можно найти машины (договоренность мы на всякий случай подкрепили единственной оставшейся бутылкой водки).

Утро следующего дня встретило нас прекрасной погодой и полным отсутствием чего или кого-либо: ни микроавтобус, ни фармацевт на набережной не появились. Но это же Северная Африка, где не стоит расстраиваться, — надо набраться терпения и ждать. Так мы и поступили. Терпение нам очень пригодилось позже, когда спустя два часа вместо микроавтобуса появился старенький легковой «мерседес», в который нам предложили впахнуться.

Мы запротестовали, и спустя еще полчаса нудных переговоров четверо из нашей команды тронулись в путь

на этом «мерседесе», а остальные с неизвестно откуда появившимся «боссом» такси на каком-то рыдване двинулись на заправку. Там поменяли рыдван на вполне себе достойный Mercedes ML, с которого чуть позже пересели еще в одно такси, аналогичное первому.

На этом наши автоприключения не закончились. Догнав первую машину и распределившись согласно свидетельствам о браке, мы заехали на какую-то помойку, как выяснилось, заправляться. Бензин в Марокко стоит примерно как в России, но в соседнем Алжире он в три раза дешевле; его контрабандой переправляют через границу и распродают водителям в бутылках из-под воды. Вот этим контрабандным горючим мы и залили полный бак. Еще заправка запомнилась мне нашим безмятежно курящим возле горловины бензобака водителем (хорошо, что он не стряхивал пепел

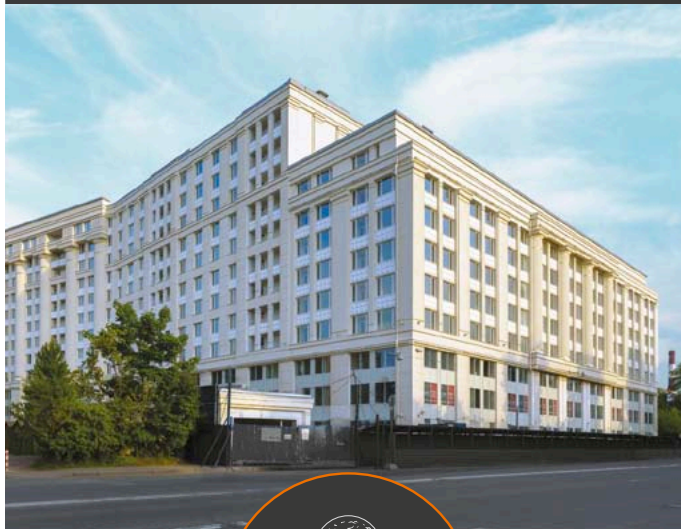
ДОМ НА СВЕРДЛОВСКОЙ НАБЕРЕЖНОЙ



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

САНКТ - ПЕТЕРБУРГ

Тел: 320 7676
(812)

rbi.ru

29 лет работы, 58 построенных домов
ХОЛДИНГ RBI
основан в 1993 г.



На предыдущей странице:
Пеньон-де-Алусемас —
небольшой скалистый остров
(200 м в длину, 100 м в ширину)
у побережья Марокко в районе
города Эль-Хосейма; является
территорией Испании.

Сколько же труда и сил
вложили восточные мастера
в эти дивные узоры
мавританской вязи, застывшие
на вековых каменных стенах!

В сувенирной лавке
разнообразие товаров
поражает — здесь можно
стоять часами, разглядывая
каждый предмет.



в бак). После заправки мы не проехали
и получаса, как снова остановились.
На этот раз сломалось первое авто.
Спустил какое-то время машину заменили,
и мы продолжили путь в сторону Феса.

ЧЕТЫРЕ СТОЛИЦЫ

Фес — один из крупнейших имперских
городов-столиц древнего Марокко,
другие три — Марракеш, Мекнес и Рабат.
Марокко и сейчас страна немаленькая,
и можно представить ее прошлое
могущество. Когда, например, султан
Мулай Ахмед аль-Мансур по прозвищу
Золотой в XVI веке отбил нападения
турок-османов на восточные рубежи,
направил свои войска на юг, разгромил
Сонгайское государство, захватил его
столицу Тимбукту и установил
на полвека контроль над северной
излучиной Нигера!

История Северной Африки и древнего
Магриба вообще очень интересная
и наверняка до конца не изучена. Воины
различных племен и религиозных кланов
постоянно боролись за власть, разрушали
и снова возводили дворцы и крепости,
разводили сады и строили медресе,
захватывали друг у друга оазисы, любили

и умирали под черным, усыпанным
звездами небом пустыни и снежными
шапками Высокого Атласа...

Высокий Атлас — горный хребет
в составе Атласских гор, наивысшая точка
которого, гора Джебель Тубкаль (4167 м),
где-то далеко на юге. Фес же расположен
в предгорьях Среднего Атласа,
простирающегося на 350 км от Высокого
Атласа до Рифа (еще один горный хребет
на севере страны).

ПЕШКОМ В ИСТОРИЮ

Стыдно в этом признаться: в век
прогресса и демократии, но мне чертовски
нравится иногда чувствовать себя «белым
человеком», словно бы вычеркивая два
столетия и оказываясь в XIX веке. Жить
в отеле, устроенном во дворце визиря
(но внутри пять «звезд»!). Вкушать его
дворцовую прохладу, благоухание роз
и свежей зелени в саду. Пить чай,
поданный смуглой берберской красавицей
в чайнике с длинным носиком. Мне
нравится безупречно вышколенный,
молчаливый, но приветливый персонал.
Единственное, что не нравится, — цена,
но тут уж ничего не попишешь, так что
хвала тебе, Sofitel, и старые добрые
колонизаторские традиции.

Из окна номера открывается чудный
вид на медину (старая часть города,
построенная во времена арабского
владычества). Узкие улочки, переулки
и тупики сплелись в невообразимом

клубке под крышами, навесами, дымом
готовящейся пищи, базарным шумом
и собачьим лаем. И сдобрено все это
немыслимым буйством запахов и красок.
Консьерж на вопрос, как быстрее попасть
к достопримечательностям медины,
ответил, что «нужно только выйти
из отеля, повернуть направо и еще раз
направо, ну, или налево и еще раз налево».
Мы так и сделали, смело отказавшись
от услуг дежуривших у входа
«официальных» проводников.

О правильности этого решения
я задумался уже через пару поворотов
в этом невообразимом лабиринте.
В путеводителе указано, что все улочки,
идущие вниз, ведут в центр, к главным
рынкам, а те, что вверх, — к городским
воротам. Оно, конечно, может и так,
но, как назло, нашлись исключения,
а также множество совершенно
горизонтальных переулков. Здесь нужна
либо феноменальная память
с внутренним компасом, либо GPS
(но есть ли карта?), либо все-таки
проводник. Впрочем, на завтра мы нашли
еще один способ: заходить в медину
не где попало, а где туристу положено —
через главные ворота Баб Буджелуд, куда
мы за смешные деньги — 10 дирхамов
(35 руб.) добрались на такси. Ворота эти
и сами являются ярким образчиком
марокканского искусства, да еще
и оборудованы множеством внятных
указателей.

*Приятно жить
в отеле, устроенном
во дворце визиря*



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 Барклай:

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

Телефоны:

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

Адрес клиники на Никулинской:

Москва, улица Никулинская, дом 27

Телефоны:

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



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



Экипаж «Невы» в марине Саидия в ожидании погранично-таможенного оформления



Как работает городской транспорт в Марокко — большая загадка

Улицы утренней медины пустынные. Еще закрыты лавки, и покупатели не торгуются до хрипоты. Особо ответственные и чистоплотные владельцы наводят на прилегающей к их магазинам территории марафет: поливают булыжник водой из фонтана, моют стеклянные витрины. Через неприметные деревянные двери медресе Аттарин проходим во внутренний двор... Сколько же труда и сил вложили

восточные мастера в дивные узоры мавританской вязи, застывшие на вековых каменных стенах!

Торгуемся в магазинчике любопытных кожаных изделий на небольшой площади, уставленной чанами для вымачивания кож. Ее картинка присутствует во всех путеводителях, хоть словом упоминающих о Фесе. Покупаем шикарные марокканские тапочки-«бабуши» и быстро

ретируемся. Продавец, реализовав товар, печально закатил глаза и запел... извечную песнь о тяжелой жизни, плохом хозяине, который является из ниоткуда и забирает всю выручку, и единственно спасительном в данном случае средстве — желанном «бакшише».

Заглянули в магазин с блестящими кубками и серебряными блюдами — к таким предметам моя душа металлурга расположена особо. В соседнем помещении — небольшая кузница, тут же механика, гальваника и так далее, где трудятся совершенно неумытые, непарадные, но улыбчивые и дружелюбные мастера, чьи золотые руки делают такие замечательные вещи.

МЕКНЕС

Едем в Мекнес, а по пути наведываемся в сохранившееся римское поселение Волюбилис, расположенное на восточном склоне долины Уэд Круман в окружении пшеничных полей и вековых оливковых рощ. Здесь примерно два тысячелетия назад правили римляне, и отсюда в Рим отправляли зерно, оливковое масло, древесину туи, слоновую кость и рабов. Город пришел в запустение только в 788 году...

Римляне меня не перестают удивлять. Каким упорством, мужеством и силой нужно было обладать, чтобы, прийдя сюда, за тысячи километров от Рима, загнать не самые слабые в военном отношении местные племена в горы, построить город и жить довольно долго и счастливо! Ведь если сравнивать, например, транспортные связи тогда и сейчас, то поселение римлян в Марокко равносильно тому, как если бы нынешние итальянцы высадились где-нибудь... на Чукотке.

В Мекнесе селимся в гостевой дом-риад. Наш номер прямо на крыше. После утомительного дня решаем никуда не ходить, тем более что тут же можно отведать блюда местной кухни, в том числе уже полюбившийся нам таджин —



азиатская
японская
европейская
кухни



asian
japanese
european
cuisine



наб. р. Мойки, 64
тел.: 914-43-43
часы работы:
12:00 – 5:00



На предыдущей странице:
Что за великан проделал
в красных скалах эти
грандиозные туннели
с арочными сводами —
великая тайна.

Сверху вниз:
В маринах Марокко приветчают
гостей на яхтах: то ли политика
такая, то ли просто народ
гостеприимный.

Эссуэйра — портовый город
в Марокко на атлантическом
побережье, севернее Агадира,
был известен финикийцам еще
в VII веке до н. э.

Мечеть Хасана II, построенная
на берегу Атлантического
океана.



томленное в течение нескольких часов
нежное мясо телянка или барана.
И запить его местным вином.

Берем и то и другое и долго смотрим
с крыши риада, как в закатном солнце
золотятся глинобитные стены города.
Мекнес сильно отличается от Феса;
казалось бы, та же медина, однако
не та — нет фесского колорита.

Дворец визирия Джамаа обладает
интересной экспозицией марокканского
искусства, но не более того. Мавзолей
основателя города султана Мулая Исмала,
при котором и пришел в упадок
Волюбилис, мы не посетили. Султан
отличался особой жестокостью
и собственноручно рубил головы
пленникам, так что там, как
и в христианской тюрьме, скорее всего,
aura не лучшая. На рынке шерсти нас
ничего не интересовало. Впрочем, о том,
что заехали, не пожалели: путешествия тем
и хороши, что несут с собой разнообразие.

*Эта загадочная страна
простирается от
Атлантики до Сахары*

ВМЕСТО ПОСЛЕСЛОВИЯ

Берег за кормой быстро превращается
в узкую полоску на горизонте и вскоре
исчезает совсем. Лишь силуэты
алжирских гор еще какое-то время
проступают сквозь дымку.

Обратный путь прошел без
приключений и как-то быстро. Как будто
мы не прошли 180 миль из Северной
Африки в Европу, а доехали на автобусе
из пригорода столицы в центр.
В Картахене встали на свое место
в марине, и спустя час уже казалось, что
мы и не уходили вовсе. «Нева» лениво
покачивалась, тихонько поскрипывали
слани в кают-компании, экипаж
занимался своими делами...

После первого посещения Марокко
я написал: «Наверное, придется
вернуться. Мы так и не влюбились
в чернооких красавиц на набережной
Касабланки, не покорили горы
и не увидели памятник Экзюпери
на небольшом аэродроме, окруженном
песками Сахары, — маленький самолетик,
взлетающий в небо над безбрежными
просторами великого Океана».

Мы опять ничего из этого не сделали.
Но в следующий раз — обязательно! **MBY**

MARINA SAÏDIA

35° 6.84' N; 2° 17.71' W

Мест 804 (длина до 50 м); глубина до 3 м (см. статью!);
VHF-канал 0; вода, электричество, кран, слип, ремонт
и обслуживание, ресторан, охрана.

CASABLANCA

33° 36' N; 7° 36' W

Мест 300 (длина до 100 м); глубина до 8 м; VHF-канал 9;
кран, слип, магазины, ремонт и обслуживание.

MARINA AGADIR

30° 25.22' N; 9° 37.06' W

Мест 320 (длина до 30 м); глубина до 4 м; VHF-канал 9;
вода, электричество, кран, ремонт и обслуживание.

MARINA SMIR

35° 45.18' N; 5° 20.38' W

Мест 450 (длина до 60 м); глубина до 4 м; VHF-канал 9;
вода, электричество, ремонт и обслуживание, ресторан,
охрана.

ROYAL YACHT CLUB TANGER

35° 47.23' N; 5° 48.29' W

Мест 500 (длина до 50 м); глубина до 4 м; VHF-канал 11;
вода, электричество, кран, слип, ремонт и обслуживание,
утилизация отходов.

32ND INTERNATIONAL ISTANBUL BOAT SHOW

PENDİK
MARINTÜRK
ISTANBUL CITYPORT

**21-29
SEP
2013** VISITING
HOURS
**11:00
20:00**

Самые красивые лодки мира, сотни тысяч энтузиастов моря и яхт придут
в марину MARINTURK ISTANBUL.

БУДЕМ РАДЫ ВИДЕТЬ ВАС!



HALIÇ
BOATSHOW
HALIÇ CONGRESS CENTER
08-11 MAY 2014

www.boatshow.com.tr

SUPPORTED BY



ORGANIZATION



THIS FAIR IS ORGANIZED WITH THE PERMISSION OF THE UNION OF CHAMBERS AND COMMODITY EXCHANGES OF TURKEY IN ACCORDANCE WITH THE LAW NUMBER 5174.

T: +90 216 425 63 00 F: +90 216 425 63 02 E: info@boatshow.com.tr



ДЕБЮТ

Не многие яхты удостоиваются столь грандиозной премьеры: в Монако состоялась яркая презентация новой MCY 86. Осенью в Каннах эту лодку покажут широкой публике, а дальше ее ждет большое турне по крупнейшим яхтенным выставкам мира.

Текст **Ольга Селезнева** Фото **Monte Carlo Yachts**



Длинный свес флайбриджа
прекрасно защищает
кормовой кокпит сверху



Где еще можно провести премьерный показ флагманской модели Monte Carlo Yachts? Естественно, в одноименном княжестве, где вечером 20 июля собрались журналисты и гости со всей Европы. Смокинги и вечерние платья, шампанское на закате... А когда над Лазурным Берегом встала полная луна, в лучах прожекторов из темноты моря выплыла виновница торжества — МСУ 86.

Это четвертая и самая крупная модель линейки Monte Carlo Yachts — франко-итальянской компании, объединившей гений итальянского дизайна с производственной мощью французского гиганта Beneteau. Одна из ключевых особенностей МСУ состоит в том, что каждая модель, какой бы длины она ни была, обязательно имеет черты более крупных яхт: в планировке, отделке, оснащении, возможностях индивидуализации. На МСУ 86 об этом свидетельствуют как знакомые черты всей серии (большая зона отдыха на носу; карбоновый хардтоп над флайбриджем, португальский мостик), так и новые элементы, которые обычно встречаешь у яхт длиной от 30 м, например, откидные «балконы» в борту. Яхты таких размеров (более 80 футов) обычно предусматривают варианты планировки, но даже на куда более крупных судах

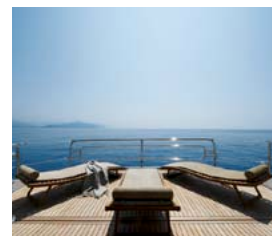
*Как настоящая суперяхта,
МСУ 86 оснащена откидными
«балконами» с каждого борта*

редко встретишь пять (!) столь разных компоновок помещений нижней палубы. При этом число пассажирских кают будет варьироваться от трех до пяти. Но... пора на борт.

ВЕРХНЯЯ ПАЛУБА

Когда яхта, «выступив» в свете прожекторов, подошла к причалу, чтобы принять гостей, мне показалось, что организаторы погорячились, открыв для входа один из «балконов». Все-таки эта конструкция рассчитана на определенную нагрузку, а когда внутрь разом входит человек пятьдесят... Впрочем, ничего с «балконами» не случилось, и главное — вся эта многолюдная компания как-то незаметно и без толкотни распределилась по яхте. Кто-то ушел смотреть каюты, кто-то спустился в отсек экипажа или поднялся на флайбридж... Ну а мы начнем с салона.

Если зайти на борт с «балкона», а не с кормовой платформы, то первое, что видишь, — столовую в центре палубы: именно эту зону чаще всего и стараются сделать «с видом», как на террасе первоклассного прибрежного ресторана. Стол на первый взгляд кажется слишком компактным, но два выдвижных крыла позволяют усадить за него до 10 человек. Напротив — барная стойка с мойкой и массой отделений для бокалов под самые разные напитки. Камбуз обычно стремятся поместить ближе к столовой, и хотя сразу его здесь не обнаружить, он и в самом деле недалеко. В паре шагов от столовой вниз уходит трап в зону экипажа, и первым помещением там как раз и является кухня — хорошо оснащенная, с большой плитой,



ФЛАЙБРИДЖ

Большая свободная площадка в кормовой части флайбриджа позволяет разместить шезлонги. Здесь нет необходимости хранить тендер и «водные игрушки»: для этого на борту предусмотрен вместительный гараж



На странице слева:
Открытая обеденная зона
в кормовом кокпите.

Вверху:
Масштабный «пляж» на носовой
палубе — отличительная
особенность всех яхт MCY. Стол
здесь раскладывается вдвое,
а под диваном скрыт объемный
рундук.

В центре:
Центральная часть флайбриджа,
затененная хардтопом, —
настоящая гостиная на свежем
воздухе: здесь находятся
обеденная зона с большим
диваном и массивная, хорошо
оснащенная барная стойка.

Внизу:
Стилизированный португальский
мостик — еще одна характерная
для MCY 86 деталь, которая
обычно встречается
на экспедиционных яхтах.



огромным двухдверчатым холодильником и массой
места для хранения — не только в шкафах,
но и в рундуках под пайолами. Здесь даже есть лифт
для доставки блюд на главную палубу!

Та часть салона, которая служит «гостиной», как
обычно, располагается ближе к корме. Тут все
традиционно: диваны, кресла, медиацентр, а еще
одной «террасой» служит кокпит. Он хорошо
защищен не только сверху, но и до некоторой
степени по бортам: фирменные «плавники» MCY
из стали и темного стекла закрывают кокпит
и часть палубных проходов сбоку — от ветра, брызг
и нескромных взглядов. Удобно, что прямо возле
входа из кокпита помещен и дневной санузел —
если вы только что вылезли из воды, не придется
идти мокрым через весь салон.

Здесь же в кокпите — трап на флайбридж, хотя
попасть туда можно не только этим путем: еще один
ведет наверх от поста управления. Вообще, кажется,
что в салоне слишком много лестниц — аж четыре:
одна наверх, одна — в отсек экипажа и еще две вниз,
в каюты владельца и гостей. С одной стороны, они
«съедают» много места, с другой — не нужно
нарезать круги по лодке, да и маршруты пассажиров
и команды проще разграничить. Возможно, это
решение выглядит неоднозначным, хотя...
Недостатка пространства на борту не наблюдается,
так что почему бы и нет?

Главный пост управления хоть и является
формально частью главной палубы, полностью
отделен от салона переборкой и сдвижной дверью.
Учитывая, что остекление надстройки очень
масштабное, дневного света в салоне более чем





Переборка и дверь позволяют отделить салон от поста управления. Камбуз расположен на нижней палубе: таким образом, «рабочие» зоны на яхте сконцентрированы в носовой части

Грамотная планировка палуб минимизирует пересечения пассажиров и команды

достаточно даже при таком «перекрытии». Зато это позволяет команде оставаться невидимой: все «рабочие» зоны (оба поста управления, камбуз и отсек экипажа) сконцентрированы в носовой части судна, а от поста управления (правый борт) есть отдельный выход на палубу.

Управление на флайбридже находится на левом борту, что может оказаться полезным с учетом разных условий при швартовке. И если наверху стоит обычный диван на двоих, то внизу — отличные кресла со всеми регулировками и bolsterами. Обе приборные панели выглядят масштабно, особенно нижняя. Три монитора используются для вывода информации с GPS/картплоттера, радара и камер видеонаблюдения; очень удобно расположены джойстики гидравлических подрулей — слева от штурвала. Также в стандартное оснащение судна входит система управления джойстиком, что дополнительно облегчает швартовку. Интересно выполнено ветровое стекло: две его стойки сильно сдвинуты к бортам, так что в центре остается цельный участок большой площади.

НИЖНЯЯ ПАЛУБА

Подробно описать все версии планировки нижней палубы просто не получится, хотя о некоторых сказать надо. Из трехкаютных вариантов самый интересный — с двумя каютами на миделе во всю ширину корпуса. Впрочем, на звание мастер-каюты все же претендует центральная, поскольку, помимо солидной площади, она отличается еще и более объемной гардеробной комнатой. Обе четырехкаютные версии имеют разную комбинацию кают с двуспальными и раздельными кроватями (мастер-каюта и здесь от борта до борта). Наконец, если вам нужна максимальная вместимость, можно рассмотреть версию с пятью примерно равными по площади каютами (каждая со своей ванной комнатой). Помещения команды в носу — это не только две каюты, но также собственный салон-столовая.

Много говорить об отделке бессмысленно: здесь полный простор для реализации индивидуальных пожеланий. Отмечу лишь, что в интерьерных пакетах представлены такие бренды, как Hermès, Armani и Poltrona Frau. Естественно, для интерьера можно выбрать самые разные породы дерева (у премьерной яхты были патинированный дуб, орех и клен), разные виды природного камня, включая мрамор, и широкую палитру текстиля и кожи. Плюс венецианские мозаики из муранского стекла.



VIP-КАЮТА

Так выглядит VIP-каюта в вариантах планировки нижней палубы при четырех и пяти каютах. Однако, выбрав трехкаютный вариант, вы получите VIP-каюту, идентичную апартаментам владельца: шириной от борта до борта и с отдельной гардеробной



На странице слева:
Салон главной палубы.

Вверху:
Откидные «балконы» по обоим
бортам обеспечивают
в столовой отличные виды
и свежий воздух.

Справа:
Одна из гостевых кают при
четырёхкаютной планировке
нижней палубы.

Внизу:
Мастер-каюта расположена
на миделе и располагает
отдельным входом из салона.



ОТКРЫТЫЕ ЗОНЫ

Нелепо повторяться, что флайбридж очень велик, — на 86-футовой яхте это не поражает. Замечу лишь, что он простирается ровно до транца, плюс здесь нет нужды держать «водные игрушки» — для этого есть гараж и кормовая платформа. Последняя рассчитана на нагрузку 1200 кг и вмещает тендер длиной до 4,45 м, а в гараже встанут два гидроцикла. Наверху — все только для ленивых удовольствий. В кормовой части — шезлонги, лежак и джакузи; в средней — обеденная зона и масштабная барная стойка со всей необходимой «начинкой» (барбекю, холодильник, льдогенератор и т. д.). Все это накрыто легким карбоновым хардтопом с открывающейся центральной частью из ткани (такая конструкция не сильно увеличивает общий вес судна).

Если кому-то покажется, что площади лежака маловато, — добро пожаловать на нос судна. Дэн Ленард и Карло Нуволари, дизайнеры яхт MCY, кажется, испытывают особенную любовь к этой зоне, а потому масштабный носовой «пляж» уже стал фирменным знаком Monte Carlo Yachts. Диван и просторные лежаки по бортам, хитро складывающийся «конвертом» стол, стойка-рундук, куда помещается куча нужных на борту предметов, в том числе складной трап для купания с носа... Все говорит о том, что над этой зоной тщательно поработали, вместо того чтобы «не глядя бросить» сюда лежак и прицепить пару «подстаканников».



Легкая конструкция
хардтопа из углепластика
и ткани над флайбриджем
не сильно увеличивает
общий вес судна

Опционально
на флайбридже
можно установить
джакузи

Кормовая
платформа
способна нести
тендер длиной
до 4,45 м



MONTECARLOYACHTS 86





САУЗЛЫ

Туалетная комната VIP-каюты. При любом варианте планировки нижней палубы, с любым числом предлагаемых кают при каждой будет собственная ванная комната

ТЕХНИЧЕСКИЕ ДЕТАЛИ

Моторный отсек MCY 86, просторный и хорошо скомпонованный, — отдельное царство инженерии. Здесь помещаются два двигателя MAN V12 по 1800 л.с. С ними на тест-драйве яхта развила 29 узлов (2300 об/мин); на круизных 22 узлах (1900 об/мин) запас хода превышает 350 миль, что немало для 85-тонной лодки. Интересно, что разгон до этой скорости занимает всего 10 с.

Вращение гребным валом передается посредством угловой передачи (V-drive) с размещением двигателей в корме. Это дает сразу несколько преимуществ: снижается уровень шума в мастер-каюте; появляется больше возможностей для планировки помещений; наконец, это позволяет умерить угол наклона гребных валов, что повышает КПД движителей. Стеклопластиковый корпус с усиленной кевларом носовой частью имеет постоянный угол килеватости 15,7° от миделя до транца (моногодрон) и обладает высокой статической остойчивостью, что позитивно сказывается на гидродинамических качествах при движении в неспокойном море и особенно на качке. Оптимизировать ходовой дифферент призваны транцевые интерцепторы Humphree ATOS, входящие в стандартное оборудование и опциональные BTOS/CTOS. Объем топливных и водяных цистерн позволяет планировать долгие автономные круизы. Два генератора Kohler мощностью по 20 кВт с запасом покрывают энергетические

Monte Carlo Yachts всего пять лет, но достигнутые результаты впечатляют

потребности яхты. Опционально можно установить два более мощных — по 28 кВт. Для температурного комфорта на борту установлена система кондиционирования обратного цикла производительностью 144 000 BTU.

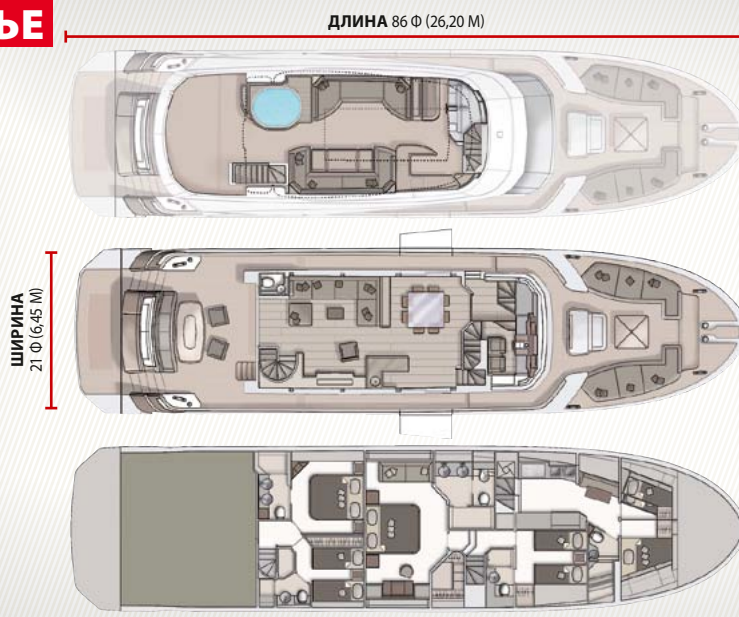
ВЕРДИКТ

Прорыв в мир суперяхт группы Beneteau, которая является основателем и владельцем бренда Monte Carlo Yachts, можно считать окончательно состоявшимся. И хотя бренду всего пять лет, результаты впечатляют. До недавнего времени французский судостроительный гигант Beneteau направлял большую часть ресурсов на массовое производство моторных и парусных яхт. Не так-то просто было быстро перейти от среднеразмерных лодок к яхтам категории «супер» и «люкс», но на этом пути Beneteau, Monte Carlo Yachts и дизайнеры Дэн Ленард и Карло Нуволари пока не совершили ни единой ошибки. Bravo! Удачи вам, господа, и... ждем следующую модель: до заявленных верфью MCY 130 футов уже недалеко! MBY

Слева: На первом тест-драйве MCY 86 показала максимальную скорость 29 узлов, причем разгон до круизной скорости (22 узла) занимал всего 10 секунд.

Вверху: В моторном отсеке. Первая MCY 86 оснащена двумя двигателями MAN по 1800 л.с.

ДОСЬЕ



ДЛИНА
86 Ф (26,20 М)

ШИРИНА
21 Ф (6,45 М)

ОСАДКА
(1,80 М)

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
ПОРОЖНЕМ 72 Т
ПОЛНОЕ 85 Т

ЗАПАС ТОПЛИВА
7100 Л

ЗАПАС ВОДЫ
1500 Л

ДВИГАТЕЛИ
2 × MAN V12 (1800 Л.С.)

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ
29 УЗЛОВ

КРУИЗНАЯ СКОРОСТЬ
20–25 УЗЛОВ

КАТЕГОРИЯ RCD
«А»

ДИЗАЙН
NUVOLARI & LENARD

СТОИМОСТЬ В ЕВРОПЕ ОТ
€ 4 500 000

ЭФФЕКТ DOMINO

В сентябре на боат-шоу в Каннах можно будет увидеть одну из самых красивых моделей бренда Riva — 86-футовую Domino. Будет ли яхта доступна для тест-драйва, пока вопрос, поэтому MBY провел его заблаговременно. Читайте и удивляйтесь.

Текст **Алан Харпер** Фото **Riva**



Удивительно, но, пробиваясь через мрачное, серое море на скорости тридцать с лишним узлов, наша Riva Domino, кажется, чувствует себя вполне неплохо. При том, что волны высотой в метр или около того на этой скорости ощущаются отлитыми из бетона. Конечно, такой тестовый полигон больше подходит для какого-нибудь скандинавского «морского внедорожника», нежели для большой изящной моторной яхты родом из Италии. Однако в Domino чувствуется настоящий азарт и большие возможности — даже в самой неприятной для моторной яхты ситуации, когда идти приходится против ветра.

Riva не нуждается в пространных представлениях: любому, кто интересуется яхтингом, известно это легендарное имя, стоящее куда выше затертых понятий «эксклюзивности», «люксовости» и прочей «элитарности». Здесь просто высокое искусство — не больше и не меньше. Держа все это в голове, уже не удивляешься первосортному тикку, сиянию металла и разным «вкусным» дизайнерским деталям. Но вместе с тем часто забывают, что Riva — это не только фантастически прекрасные интерьеры, но еще и скорость. Достаточно вспомнить потрясающие лодки красного дерева, которые сделали имя компании в 50–60-х годах XX века. И, поверьте, они были не просто красивыми игрушками...





Стол складывается вдвое и может быть полностью убран в специальную нишу

Однако разница между компактными «джентльменскими» лодками и яхтой водоизмещением 60 тонн велика. Конечно, нет ничего сложного в том, чтобы обеспечить двухпалубную четырехкаютную яхту всеми мыслимыми атрибутами роскоши. Умные дизайнерские идеи тоже выглядят естественно, раз уж в дизайн-бюро Ferretti Group полно талантов. Но чтобы достичь такой потрясающей скорости (а наша Riva Domino разогналась до 38 узлов), нужны не только «табуны» в моторном отсеке, но также руки и головы опытных инженеров. Только так можно перевести грубую лошадиную силу в укрощенную полезную мощность, естественно сочетающуюся с безопасностью и надежностью. Для того чтобы повернуть такой трюк на лодке длиной 86 футов, нужно почти 5000 «лошадей», и верфь оснастила Domino парой дизелей MTU 16 V 2000 M93 по 2435 л.с. каждый. Двигатели располагаются в огромном моторном отсеке и установлены наоборот — фланцем отбора мощности в нос, а вращение гребных валов осуществляется посредством угловой передачи V-drive.

Для высокой скорости нужны не только «табуны», но руки и головы опытных инженеров

Приличных размеров отсек экипажа (кают-компания, два двухместных кубрика и столько же санузлов), помимо размещения команды, еще служит звукоизолирующим демпфером между моторным отсеком и пассажирскими каютами. А для полной уверенности в том, что мирный сон владельца яхты не потревожит шум генератора или бульканье опреснителя, к кормовой переборке примыкают ванная комната и гардеробная мастер-каюты, обеспечивая дополнительный барьер механическим звукам.

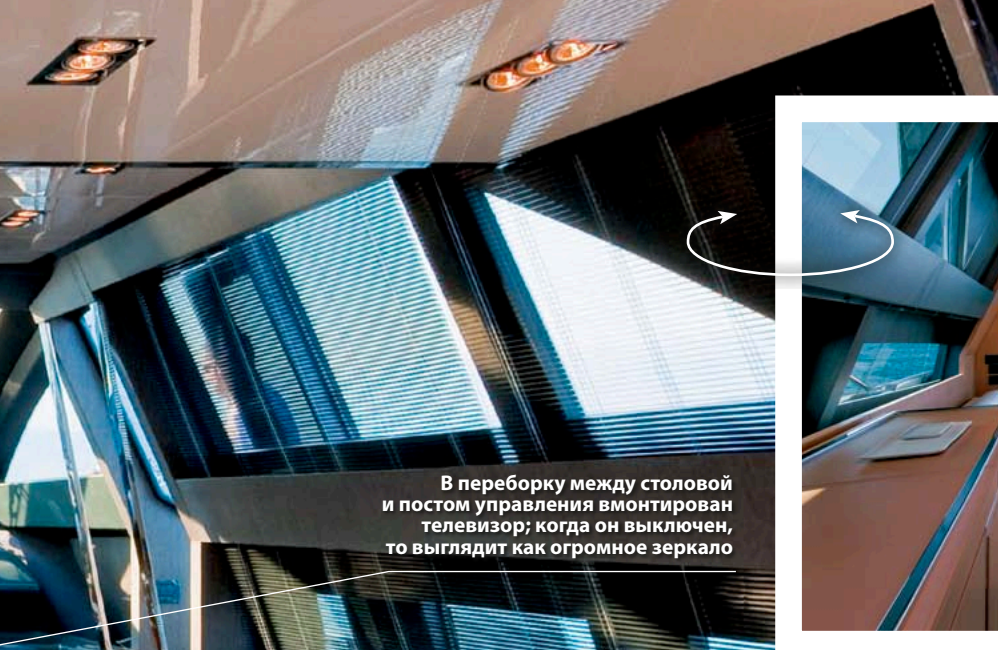
Главный козырь Riva, как и всегда, находится в самом сердце этого прекрасного корабля — это изысканные апартаменты владельца. Они роскошны ровно настолько, чтобы человек, заказавший это судно и подписавший пачку счетов, не имел ни малейшей причины усомниться в правильности своего решения. Каюта велика не только по площади (более 20 кв. м), но и в высоту — до подволока здесь 1,98 м. Если хотите еще цифр, то ширина кровати 1,67 м, а кроме нее у иллюминатора правого борта еще стоит большой кожаный диван.

Лучи солнца (когда оно есть) заполняют каюту через большие четырехсекционные иллюминаторы в бортах. Лакированные детали интерьера (их как раз столько, чтобы не пересечь черту и не опуститься до вульгарности) работают в качестве дополнительных «отражателей»,



КАМБУЗ

На Domino большой, хорошо оборудованный и практичный, изолированный от других помещений камбуз



В переборку между столовой и постом управления вмонтирован телевизор; когда он выключен, то выглядит как огромное зеркало



Вверху крупно:
Строгий и очень стильный интерьер салона главной палубы (вид в нос и в корму).

Справа, сверху вниз:
Роскошная мастер-каюта с огромными иллюминаторами и ее ванная комната (ниже).

Riva позиционирует Domino как яхту с двумя VIP-каютами. Это носовая...

...а это каюта левого борта с большой кроватью, которую можно превратить в пару отдельных.

освещая каждый уголок этой огромной каюты и оживляя строгий классический интерьер с преобладанием чистых, прямых линий.

Riva гордится тем, что у Domino сразу две VIP-каюты. Кроме носовой, это еще гостевая каюта левого борта. Она объемна и хорошо спланирована, а большую двуспальную кровать, расположенную поперек корпуса, можно при желании превратить в две при помощи раздвижного механизма. И все же носовая каюта чуть крупнее — она выше и просторнее, с двумя гардеробами, впечатляющим размерами санузлом и расположенной по центру кровати. В изголовье кровати красуется большое зеркало, еще одно — напротив. С практической точки зрения зеркала визуально увеличивают объем помещения, а ночью создают интересный эффект бесконечности пространства и множественности миров.

Наконец, третья гостевая каюта... Она расположена по левому борту и хотя не так просторна, как та, что напротив, но вполне удобна, снабжена двумя кроватями и тоже собственным санузлом; он имеет вторую дверь в салон и может использоваться в качестве дневного.

В свое время Riva была первой верфью, сумевшей объединить в одной лодке и флайбридж, и большой люк в хардтопе, чтобы можно было открыть салон сверху. На Riva 86 Domino реализована та же концепция. И хотя флайбридж





ВХОД

Попасть в моторный отсек
и каюты экипажа можно
из кормового кокпита

по размерам довольно скромный, не стоит считать его лишним: здесь есть большая лежанка для загара и пост управления с трехместным диваном. В остальном Riva 86 Domino полностью соответствует облику открытой спортивной лодки.

Главная палуба выполнена в одном уровне; ее открытая планировка (без глухих переборок) обеспечивает огромное пространство протяженностью от кормового кокпита до лобового стекла. Плюс — впечатляющая зона отдыха в носу, где, помимо лежака для загара, диван и стол. Еще одна обеденная зона, как обычно, расположена в кормовом кокпите — здесь спокойно разместятся 8 человек. Учитывая спортивный характер лодки и отсутствие большого флайбриджа, на главной палубе постарались оставить максимум пространства для отдыха на воздухе. При этом закрытый салон тоже не выглядит тесным. Потрясающий интерьер в строгой цветовой гамме наполнен интересными деталями и дает сложный набор тактильных ощущений: кожа, полированный металл, дерево под лаком... Остекление надстройки — масштабное, интересно выполненное — не только обеспечивает обилие света внутри, но создает в салоне необычную световую картину.

Очень умная «штука» — обеденный стол: он способен складываться вдвое и по команде полностью исчезать в переборке. А еще здесь просто

Для «драйверского» удовольствия лучше всего перебраться на флайбридж

феноменальная 65-дюймовая ТВ-панель Ad Notem, вмонтированная в стойку, визуально отделяющую салон от поста управления. Пока вы панель не включите, она являет собой... огромное зеркало.

Есть и другие, менее очевидные трюки, зрительно расширяющие пространство салона. К примеру, отсутствует трап на флайбридж — он в кокпите. А еще... куда-то делся камбуз. Потом его, конечно, находишь: он внизу, на левом борту, и к нему ведет трап от поста управления. Хорошо спланированная и щедро оснащенная яхтенная кухня занимает приличную площадь. Привлекает внимание большущий холодильник/морозильник, а помимо техники, здесь еще куча шкафов. Придаться можно только к тому, что кухня представляет собой закрытую «коробку» с единственным открывающимся иллюминатором для проветривания и дневного света. Кроме того, она фактически отрезана от других помещений на борту. Но это скорее плюс, ибо, учитывая экипаж из четырех человек, готовить тут явно будет профессиональный кок, а не кто-либо из гостей.



Вверху:
Кормовой кокпит — одна из трех открытых зон отдыха на борту Riva Domino.

Справа:
Флайбридж минималистичен, но абсолютно функционален: сегодня открытый мостик встречаешь почти на любой серьезной яхте.



На флайбридже особенно хорошо чувствуешь, как точеный корпус Domino с ракетной мощностью пожирает мили



Тонировка лобового стекла
выглядит стильно,
но не улучшает обзор,
особенно вечером

Трудно представить,
как здесь находиться
на скорости почти 40 узлов,
но на стоянке эта зона
весьма комфортна

Ширина бортовых проходов
0,38 м, высота фальшборта
с релингом 0,86 м

Мощное якорное и
швартовное оборудование
выдает в этой с виду
«легкомысленной» лодке
серьезное судно для моря

Три кресла у рулевой консоли — гораздо лучше, чем два и тем более одно

Эта приборная панель позволяет капитану почувствовать себя пилотом космолета, который только приводнился и еще продолжает движение



ДЕТАЛИ

По сей день Riva стоит особняком в отношении дизайна, конструкции, качества отделки и внимания к мельчайшим деталям

Пост управления оборудован тремя креслами, помещенными на подиум для лучшего обзора как по курсу, так и по бортам. А вот в корму не видно почти ничего из-за того эффектного ТВ-экрана. Впрочем, на яхтах такой длины проще пользоваться картинкой с камеры слежения при швартовке кормой. Приборная панель хорошо скомпонована и, вопреки опасениям, не слишком велика. По ее верхнему краю отформован удобный козырек, гасящий блики от сильно наклоненного лобового стекла. Кресла, хоть и регулируемые по раздельности, поставлены встык (что исключает подлокотники), а их ширина всего 40 см. На лодке, которая выдает такие скорости, все же хотелось бы больше поддержки за штурвалом. Так что если хотите «драйверского» удовольствия, кресла лучше заменить или, что проще, перебраться на флайбридж. Там сиденье поста управления хоть и выглядит обычным диваном, зато обзор отсюда просто великолепный. Отдельное удовольствие — видеть сверху саму лодку, смотреть, как ее изящный корпус с ракетной мощностью распарывает форштевнем воду. Здесь вы не только чувствуете, но воочию наблюдаете результат работы всех этих тысяч лошадиных сил, особенно когда меняется конфигурация волны по бортам при ускорении яхты.

Потрясающий интерьер этой лодки наполнен интересными деталями

Гидравлическое управление на нашей тестовой Domino было настроено так, что штурвалом можно было управлять буквально кончиками пальцев, получая немедленный и весьма точный отклик судна. В повороты Domino входит с довольно большим радиусом, но очень спокойно и контролируемо, а на курсе, невзирая на приличную волну, держится безукоризненно.

Северная Италия, конец марта, еще по-зимнему неприветливый залив Ла Специи... Едва ли можно желать лучших условий, чтобы получить полное впечатление о характере и потенциале Riva Domino. Это вам не теплый бриз, слегка теребящий скатерть где-нибудь в гавани Портофино... У нас были и сильный холодный ветер, и серьезная волна, когда даже большие суда ждали «у моря погоды» в порту, под защитой волнолома. Первые впечатления, как известно, часто бывают обманчивыми. Кто бы мог подумать, что роскошная Riva Domino, созданная изящно и легко скользить по лазурной гладкой воде, может не только справиться со стихией, но и сливаться с ней, становясь ее частью!? MBV

ДОСЬЕ



ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 2 × MTU 16V 2000 M93 (2435 л.с.)

РЕЖИМЫ	600	1000	1250	1500	ECO	2000	FAST	MAX
Об/мин	600	1000	1250	1500	1750	2000	2250	2450
Скорость	7,6	11,6	14,9	19,6	25,0	31,0	35,8	38,3
Расход	26	108	191	395	481	607	836	897
Дальность	1975	728	520	327	356	341	282	282
УРОВЕНЬ ШУМА, дБА								
Пост управления	64	66	70	75	76	81	83	85

Скорость в узлах, дальность хода в морских милях с учетом 10% резерва, 30% воды, 30% топлива, 7 человек на борту, температура воздуха +25 °C, температура воды +23 °C, волна 1 м, сила ветра при скоростных заездах 2–3 балла.

ДЛИНА
86 Ф (26,40 М)

ШИРИНА
20 Ф (6,20 М)

ОСАДКА
6 Ф (1,82 М)

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
ПОРОЖНЕМ 63 Т

ЗАПАС ТОПЛИВА
7500 Л

ЗАПАС ВОДЫ
900 Л

СТОИМОСТЬ
В ЕВРОПЕ
ОТ € 5 900 000

ДЕДУКТИВНЫЙ МЕТОД

Новый Azimut 80, который осенью можно будет увидеть на крупнейших европейских боат-шоу, — первая яхта длиннее 72 футов, построенная на верфи Azimut в Авильяне. До этого крупные модели строили преимущественно на производственной площадке в Виареджио. Раз так, можно сделать вывод о росте спроса на большие лодки Azimut, и это добрый знак.

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







Лакированные вставки в подволоке визуально хорошо зонируют пространство без дополнительных перегородок и лишней мебели

Мировая премьера новой 24-метровой яхты Azimut 80 состоится совсем скоро — в сентябре, на боат-шоу в Каннах. Однако, по своей известной привычке, верфь уже показала новинку «узкому» кругу счастливицов (их набралось более шестисот со всего света) во время июньской встречи Azimut Benetti Yachting Gala в Портофино. Поэтому предлагаем перевернуть изящный фокус: мы рассказываем вам о лодке, а вы, приехав в Канны, заключаете с друзьями пари, что по одному взгляду на премьерную яхту беретесь в подробностях описать, что у нее внутри. И не забудьте поставить на кон бутылку шампанского! Хотя... лучше сразу ящик.

Для пушей достоверности спектакля стоит сначала внимательно рассматривать новинку снаружи. Вот тут уже нет никакого фокуса. Огромные «окна» в бортах явно принадлежат мастер-каюте, следовательно, она расположена на миделе и занимает корпус на всю ширину. Небольшой круглый иллюминатор ближе к корме и такой же с другого борта сообщают нам, что ванная комната мастер-каюты также простирается от борта до борта. Приличного размера остекление в виде плавников — по паре с каждого борта — свидетельствуют о том, что ни VIP-каюта в носу, ни еще пара гостевых не обделены дневным светом.

Наконец, «окошки» ближе к корме намекают на отсек экипажа, причем, учитывая ширину лодки, он явно рассчитан более чем на одного человека.

Переведя взгляд чуть выше, можно полюбоваться своим отражением в остеклении надстройки: судя по площади этого «зеркала», салон не испытывает недостатка в естественном освещении. А на местоположение столовой в центре палубы точно указывают характерные вырезы в фальшборте — чтобы вид на море во время обеда был максимально полным. Подобных догадок можно сделать множество: когда-то Шерлок Холмс производил неизгладимое впечатление на доктора Ватсона демонстрацией своего дедуктивного метода. В принципе это доступно каждому, но не будем тратить слов, а просто пройдем внутрь, чтобы подтвердить наши гипотезы.

ИНТЕРЬЕР

Заходя на борт любой яхты Azimut, особенно крупной, можно заранее заготовить подходящий набор междометий для оценки интерьера. Тут не нужно быть детективом — верфь знает, как удивить, и делает это без промаха. Интерьеры — один из козырей Azimut (далеко не единственный), и на этот раз их исполнение отдано в руки бюро Achille Salvagni Architeti. Салон, как ожидалось, залит светом, и этому не мешает даже переборка, за которой спрятан камбуз. Впрочем, есть версия и с открытой кухней, но на первой модели,



КАЮТА

Одна из гостевых кают оборудована отдельными спальными местами и дополнительной откидной койкой второго яруса. Это удобно, когда на борту много детей или «непарных» гостей

Стоит обратить внимание на интересное исполнение потолочных светильников



На странице слева: Большой и светлый салон яхты.

Сверху вниз: Интерьер мастер-каюты. Обе двери по бокам кровати ведут в огромную ванную комнату, простирающуюся от борта до борта.

Раздвижные двери позволяют в хорошую погоду из салона и кормового кокпита создать единое пространство.

Санузел носовой VIP-каюты.

На борту Azimut 80 предусмотрено две VIP-каюты для гостей. Одна традиционно расположена в носовой части корпуса, другая (на фото) — по правому борту.

Ванная комната мастер-каюты отделана деревом и оснащена большой душевой кабиной. Но помимо нее есть еще и обычная ванна.

На борту Azimut 80 спланированы сразу две VIP-каюты для гостей вместо обычной одной

показанной в Портофино, реализован именно закрытый вариант. Палуба выполнена не только без переборок, но на одном уровне, — без ступеней, которые часто служат и для визуального зонирования пространства. На Azimut 80 эти «разделители» не внизу, а вверх: салон разбит на зоны (столовая, гостиная, камбуз, пост управления) при помощи вставок из темного лакированного дерева в бортах и подволоке, что создает эффект анфилады комнат. И если уж мы подняли глаза к небу, стоит обратить внимание на исполнение светильников, утопленных в беленый дуб отделки подволока.

Когда мы говорим о том, что планировка салона стандартная, не стоит понимать это как отсутствие свежих идей. В самом деле, за годы строительства яхт такого класса выработался функциональный и очевидный порядок помещений. При входе — лаунж с диванами и кофейным столиком. Далее — столовая с кухней за «стенкой» и шкафом для посуды напротив (все удобно для сервировки). Затем через небольшой





коридор попадаешь к дневному санузелу (чтобы не бегать на нижнюю палубу) и, наконец, пост управления, скрытый от глаз все той же переборкой камбуза. Обзор отсюда шикарный, только не хватает второго кресла у рулевой консоли (предусмотрено как опция). Зато на приборной панели все современное навигационное оборудование одного бренда (Raymarine), работающее в единой системе.

Сдвижная дверь в конце коридора позволяет отделить эту зону полностью, включая расположенную слева от поста управления небольшую уютную динетту, где приятно развалиться на диване с чашкой кофе, созерцая морские пейзажи через лобовое стекло. При этом капитан не будет «замурован» у штурвала, если гости в салоне не желают, чтобы их тревожили: отсюда, как и из камбуза, есть выход на палубу.

Для Azimut 80 разработаны четыре интерьерных «пакета»: Dolcevita и Firenze воплощают классический стиль, а Portofino (представлен на фото) и Riviera — современный. Основные различия касаются не только цветовой гаммы, но и мебели. Для деревянной отделки использованы разные оттенки древесины дуба и ореха. На первой яхте этой модели использованы серый беленый дуб, белая и кремовая кожа в сочетании с текстилем пастельных оттенков.

КАЮТЫ

Как и на многих яхтах Azimut, апартаментам владельца отведена львиная доля пространства. А гигантские бортовые иллюминаторы создают эффект практически полного отсутствия в каюте бортов. Не меньшее впечатление производит и ванная комната — по площади это примерно две трети каюты, а ведут туда два входа, что позволяет разделить это «спра» на «мужскую» и «женскую» половины. В центре — огромная душевая кабина, а по правому борту есть еще и ванна. Гардеробная комната не очень масштабна, но зато удобно устроена и располагается справа от входа в каюту; в дополнение к ней поставлены несколько платяных шкафов.

Тенденция делать на яхтах такого типа и размеров сразу две гостевые VIP-каюты не обошла стороной и Azimut 80. Одна традиционно располагается в носовой части корпуса, другая (тоже с двуспальной кроватью) — по левому борту. Напротив нее еще одна гостевая каюта, предназначенная, скорее всего, для детей: здесь две отдельные кровати и третья откидная койка. Везде — вместительные шкафы, большие открывающиеся иллюминаторы, высокие (два метра и более) потолки и, разумеется, собственные санузлы. Плюс интересная LED-подсветка.



КАМБУЗ

Расположение камбуза между столовой и постом управления дает сразу два плюса: удобство сервировки и минимизацию перемещений экипажа по «гостевым» зонам. С этой же целью камбуз имеет отдельный выход на палубу правого борта



На странице слева:
Площадь флайбриджа (42 кв. м) позволяет без труда разместить здесь лежаки, диваны, бар и джакузи. При этом в корме остается достаточно места для хранения «водных игрушек».

Вверху и в центре:
Флайбридж не просто велик, но очень функционален. Чтобы получить дополнительную лежанку для загара, не нужно отказываться от обеденной зоны — для этого есть еще один диван.

Внизу:
Кормовая платформа на гидравлическом приводе удобна для купания и максимально упрощает сброс/подъем тендера.

Среди яхт своего класса Azimut 80 выделяется очень крупным флайбриджем

Отсек экипажа (вход с палубы) вынесен в корму: здесь две одноместные каюты, но верфь уже рассматривает возможность перепланировки, чтобы опционально добавить третье спальное место.

НА ВОЗДУХЕ

Отделанный тиком кокпит уже в стандартной комплектации очень просторен и располагает обеденной зоной на восьмерых. Интересно, что здесь нет открытых солнцу зон — кокпит прикрыт длинным флайбриджем. И это логично: «пляжного» пространства наверху и в носовой части лодки предостаточно. Судите сами: площадь флайбриджа 42 кв. м! Помимо двухместного поста управления, здесь размещены два больших дивана, один из которых трансформируется в лежак. Еще один лежак расположен возле джакузи. Хорошо оборудованный бар включает в базовой комплектации холодильник, барбекю и мойку; в его недрах также спрячется 42-дюймовый экран телевизора. В корме, помимо джакузи (нужна она или нет — вопрос философский), есть большая



Тендер удобно держать на кормовой платформе, а свободная часть флайбриджа в корме позволяет дополнительно разместить гидроцикл

Люк в центральной части хардтопа имеет тканевое закрытие, которое собирается в гармошку. Такая конструкция снижает общий вес надстройки

Попасть в отсек экипажа можно с кормовой платформы через дверь в транце



Такие вырезы в фальшборте гарантируют отличный вид на море из обеденной зоны салона



свободная площадка, которую можно использовать, расставив здесь шезлонги или для тендера/гидроцикла. Впрочем, последнему хватит места и на купальной платформе с гидроприводом: ее площадь 9 кв. м позволяет держать там тендер длиной более 4 м. Наконец, опционально флайбридж можно оборудовать хардтопом с открывающейся центральной частью.

ДВИГАТЕЛИ И СКОРОСТЬ

В моторном отсеке установлены два двигателя MAN CR V12 по 1550 л.с. Наверняка будут и альтернативные варианты, но о них станет известно позднее. Отсек просторный — в нем стоишь не сгибаясь. Обязательно надо отметить удобное расположение дизель-генераторов: они находятся один над другим на стеллаже при входе, идеально доступные для обслуживания (как и двигатели). Нашлось здесь место и опреснительной установке.

Тест, который проводили с новым Azimut 80, оказался довольно специфическим: не столько тест, сколько демонстрация возможностей яхты. На борту было человек 10–12 — команда с капитаном во главе, гости — потенциальные покупатели, дилеры... К штурвалу было

Расчетная скорость 30 узлов подтвердилась в ходе первого тест-драйва

не пробиться, но яхта сумела себя достойно проявить. Волну высотой не менее 1,5 м она практически не замечала (килеватость корпуса на транце 16,6°), прекрасно держала курс и слушалась руля при перекладке. Обещанная расчетная скорость 30 узлов подтвердилась, хотя новую лодку гонять на полных оборотах было жалко: в основном ходили на круизной скорости 25–26 узлов. По ощущениям яхта совсем не шумная: ничего не гремит и не трещит, а плавниковые стабилизаторы качки (опция) работают отменно и на ходу, и в дрейфе (систему включали и выключали неоднократно). Проектом предусмотрена также установка стабилизатора-гироскопа.

Все это уже совсем скоро можно будет проверить, и, согласитесь, идет ли речь о яхте или о человеке, при первом личном знакомстве всегда хорошо заранее владеть информацией. **МВУ**

ДОСЬЕ



ДЛИНА
82 Ф (25,20 М)
ШИРИНА
20 Ф (5,96 М)
ОСАДКА
6 Ф (1,67 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
61 Т
МОЩНОСТЬ
3100 Л.С.
ЗАПАС ТОПЛИВА
6000 Л
ЗАПАС ВОДЫ
1100 Л
КАЮТ
4 + 2 (ЭКИПАЖ)
КАТЕГОРИЯ RCD
«А»
СТОИМОСТЬ В ЕВРОПЕ ОТ
€ 3 600 000





БОЛЬШОЕ И МАЛОЕ

На борту этой яхты нельзя не восхититься интерьерами и объемами помещений, но по-настоящему Princess 64 выделяют ее ходовые качества и кажущиеся второстепенными детали. Не верите — поезжайте в сентябре на боат-шоу в Канни и убедитесь сами.

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



Роскошная плавучая вилла — вот чего многие ожидают от яхт Princess, учитывая, что верфью теперь владеет группа Louis Vuitton Moët Hennessy. Да, яхты Princess и, в частности, обновленная флайбриджная Princess 64 — безусловно, «продукты класса люкс», но этим список достоинств не исчерпывается. Лодки должны уметь ходить по морю, и Princess 64 делает это превосходно.

БЫСТРЕЕ, ТИШЕ, ДАЛЬШЕ

Когда от яхт требуют все больше роскоши и внутреннего пространства, главное тут не переборщить. Рост водоизмещения, ширины и высоты идут в ущерб скорости и управляемости, да и лодка, по сути, перестает быть лодкой, превращаясь в подобие плавучего загородного дома, а яхтинг — в пляжный отдых на выезде. Но британцы продолжают искать компромиссы между требованиями рынка и здравым смыслом. Бернард Олесински, который проектирует корпуса Princess, похоже, обладает каким-то особым чутьем, которое подсказывает, в какой момент нужно остановиться. В результате баланс между комфортом на борту и ходовыми качествами у Princess оказывается близким к идеалу, особенно у флайбриджных яхт. Princess 64 отлично держит курс и отличается хорошей маневренностью на любой скорости, вплоть до максимальной в 34

узла, которую мы развили с самыми мощными из предлагаемых к установке двигателями — двумя Cat C18 Acert по 1150 л.с. Это хороший результат, учитывая водоизмещение судна и полные баки топлива. Несколько лет назад наши британские коллеги тестировали эту яхту с Cat C18 по 1050 л.с. и получили при 2350 об/мин скорость 31,2 узла. Также возможно установить двигатели Volvo Penta D13 по 900 л.с., но с ними яхта потеряет еще пару узлов.

Все эти варианты предусматривают гребные валы. Конечно, такую лодку легко себе представить и с днищевыми колонками, но у англичан немало причин «держаться корней», особенно когда речь идет о достаточно крупных яхтах. Главная — известный консерватизм, который нередко оборачивается пользой.

Валы проще обслуживать: сервис нетрудно найти, где бы вы ни оказались. Смещение моторного отсека к миделю положительно сказывается на центровке: во всем диапазоне скоростей дифферент не превышает 5° даже без применения транцевых плит.

Многие считают, что высокая скорость и отзывчивость на переключку штурвала не так уж и важны для большой флайбриджной лодки. Но, поверьте, это ровно до тех пор, пока погода не испортится и вам не придется убегать от шторма или «отруливать» большие волны. Рули за валами обеспечивают Princess 64 неплохую



ФЛАЙБРИДЖ

Здесь есть и диван со столом, и ветбар, и полно рундуков под сиденьями. А справа от рулевой консоли, под крышкой спрятан холодильный отсек



Вверху:
Полностью раздвигающиеся стеклянные двери позволяют создать из салона и кормового кокпита единое пространство.

Справа, вверху:
Благодаря масштабному остеклению надстройки в салоне много естественного света.

В центре:
Столовая зона и камбуз, отделенный полупрозрачной переборкой, расположены друг напротив друга, что удобно для сервировки стола.

управляемость на скорости, а система синхронного управления двигателями и подрулками (носовой и кормовой) посредством джойстика, которую предлагает Princess, решительно закрывает вопрос маневрирования на малом ходу. На нашей лодке система работала потрясающе, позволяя яхте легко подходить к причалу и удерживать ее на месте при отжимном ветре.

И в отношении шума все вполне пристойно — 81 дБА в салоне на полном ходу.

ПЛАНИРОВКА И ИНТЕРЬЕР

Эта привычная к морю яхта радует и интерьерами. Первым делом обращает на себя внимание приятная избыточность пространства, которую замечаешь и в салоне главной палубы, и палубой ниже — в каютах. Дело не только в площади: важна высота помещений, а также визуальные эффекты. Увеличение площади остекления надстройки — общий тренд, но на Princess 64 это не выглядит самоцелью и только следованием моде. Благодаря работе дизайнеров остекление салона не доминирует в экстерьере, как это часто бывает, зато, находясь внутри, понимаешь, насколько же «окна» большие! В салоне они доходят до спинок диванов, а в мастер-каюте бортовые иллюминаторы недавно подвергли рестайлингу: теперь они без разделителей, а значит ничто не будет портить панорамный вид. Высота подволока и в салоне, и в каютах достигает

Все помещения главной и нижней палуб очень просторные и высокие

двух метров, да и вообще на борту нет места, где, собравшись компанией, пришлось бы толкаться.

Планировка салона типична для Princess. Большая гостиная при входе из кормового кокпита. Все, что связано с едой, расположено в центре: обеденная зона по левому борту; камбуз, отделенный полупрозрачной переборкой — по правому (не надо далеко бегать с тарелками). Впереди, у лобового стекла — двухместный пост управления и удобный трап с поворотом, спускающийся в «атриум», куда выходят двери кают.

Их, в зависимости от планировки, может быть три или четыре. Апартаменты владельца, как обычно, располагаются на миделе, от борта до борта. Про иллюминаторы уже говорилось, а из других очевидных достоинств отмечу большой гардероб «в полный рост» и мебельную секцию по правому борту. Здесь, например, есть потайной ящик с зеркалом: он выдвигается, так что супруге владельца яхты будет удобно наводить красоту, сидя на кровати (нет необходимости в дополнительном кресле, загромождающем пространство). А в ванной комнате — очень большая душевая кабина.



Носовая VIP-каюта также наделена собственным санузлом, равно как и каюта правого борта; правда, здесь туалетная комната имеет дополнительную дверь из салона и может использоваться как дневная (для всех). Сама каюта оборудована раздельными спальными местами, но спрятанный внутри механизм позволяет сдвинуть их, получив большую кровать. Что касается четвертой каюты (левый борт), то здесь все зависит от того, что вам требуется: еще спальные места (койки в два яруса) или кабинет-студия с письменным столом, креслом и диваном. Стоит отметить, что хотя Princess 64 разработана не вчера, выглядит она весьма свежо благодаря недавнему обновлению интерьерного пакета. Кроме того, с момента премьеры яхта получила новое навигационное и медиаоборудование.

ДЕТАЛИ

Добиваясь большого внутреннего пространства, верфи иногда хитрят. Например, урезав до предела камбуз (можно же и в ресторан прокатиться!) или уменьшив количество и объем шкафов-гардеробов. Только англичане не поклонники больших «дневных» лодок, и если уж на борту есть кухня, то с голоду вы не погибнете как минимум неделю автономного плавания. Камбуз оснащен на совесть, а его П-образная планировка позволяет на относительно небольшом пространстве разместить максимум техники и шкафов, не жертвуя рабочим

пространством и удобством готовки. Высокий и вместительный холодильник/морозильник; посудомоечная машина; духовка с функциями обычной печи, микроволновки и гриля — и все это уже в стандартной комплектации.

Что касается мест для хранения, которых на борту немало, то они не просто объемны, но еще и удобны. Например, под кроватями находятся ящики, что гораздо предпочтительнее рундуков «с верхней загрузкой» — те можно использовать, только «разорвав» кровать и сломав пару ногтей, пытаясь снять и потом вернуть на место крышку. Самое интересное, что такие рундуки не дешевле в производстве, но почему-то встречаются повсеместно.

Полки для мелочей снабжены ограничителями из оргстекла. Во-первых, все видно и можно быстро найти любую мелочь. К тому же ничего не будет вываливаться, как в случае с металлическими стержнями, которые, может, и красивы, но способны удержать лишь крупные предметы. Дверцы шкафов держатся не на паре петель, а на пяти, а значит, и через несколько лет они не провиснут и будут закрываться плотно, избавляя вас от противного стука на ходу — неизбежного звукового фона на многих лодках даже после года эксплуатации.

Многие интересные и важные детали вообще не видны, как, к примеру, многослойная звукоизоляция моторного отсека 3M Thinsulate.



САНУЗЛЫ

Три ванные комнаты на яхте с четырьмя каютами — общепринятый стандарт для яхт этого класса и размеров. Впрочем, если выбрать трехкаютную планировку, то у каждой будет собственный санузел. В любом из них — просторная душевая кабина, высокий потолок и нет недостатка в шкафах



Вверху:

Мастер-каюта расположена на миделе и занимает всю ширину корпуса. В ходе недавнего рестайлинга здесь обновили иллюминаторы — теперь они выполнены без перегородок-средников.

Справа, сверху вниз:

Носовая VIP-каюта.

Гостевая каюта правого борта оснащается парой отдельных кроватей, а та, что по левому борту, — спальными местами в два яруса. Впрочем, вместо последней можно оборудовать кабинет-студию.

Эффектный и функциональный санузел гостевой каюты правого борта.

В зависимости от выбора планировки на борту три или четыре каюты

Звукоизоляция положена также под коврами и палубным покрытием. Все это помогает понять и оценить комфорт на борту. На Princess 64 бессмысленно искать изъяны в подгонке деталей, качестве лакированных поверхностей и прочие элементы «оптимизации затрат». Даже в местах, куда редко кто заглядывает, не видно признаков глупой экономии или поспешной сборки под девизом «все равно никто не заметит».

ФЛАЙБРИДЖ

Он, как и положено на большой яхте, просторный и хорошо скомпонованный — здесь есть все, что нужно для отдыха. Обеденная зона с диваном на восьмерых может трансформироваться в лежак для загара, но это необязательно, поскольку еще одна лежанка есть в корме. Ветбар в виде большой угловой стойки оснащен раковиной и барбекю. Не забываем, что это британская яхта, поэтому на флайбридже предусмотрена великолепная защита от ветра: высокое лобовое стекло впереди и прозрачный экран с кормы, который не блокирует обзор. Ну и, естественно, везде надежный релинг для безопасности.



Флайбридж надежно защищен от ветра лобовым стеклом; вдобавок в корме предусмотрен прозрачный экран, не блокирующий обзор

Разделенное бортовое остекление надстройки выглядит масштабно, вписывается в общую архитектуру и не мешает обзору изнутри

В транце виден иллюминатор двухместного отсека экипажа. Платформа с гидравлическим приводом упрощает сброс и подъем тендера



Для капитана и «штурмана» — двухместный пост управления по левому борту; еще двое интересующихся процессом управления смогут присесть справа. Обзор превосходный, приборная панель устроена просто и удобно, сиденья регулируются. При маневрировании в марине с кресла придется вставать часто, поэтому откидной bolster снабжен удобным фиксатором, который позволяет быстро вставать и садиться, когда нужно. Справедливости ради стоит добавить, что обзор с нижнего поста управления тоже неплох. Этот пост также двухместный, но, в отличие от верхнего, расположен по правому борту. Так что у вас всегда будет выбор с какого поста удобнее управлять при швартовке, в зависимости от условий в марине.

ВЕРДИКТ

Princess 64 совершенно точно не относится к категории «хорошая яхта за свои деньги, но ничего особенного». Да, у нее классическая внешность и вполне «конвенциональная» планировка, но... Попробуйте создать лодку, которая, восхищая вас одним, устраивает другим и не будет безмерно раздражать чем-то третьим. Любителям экстравагантных решений всегда

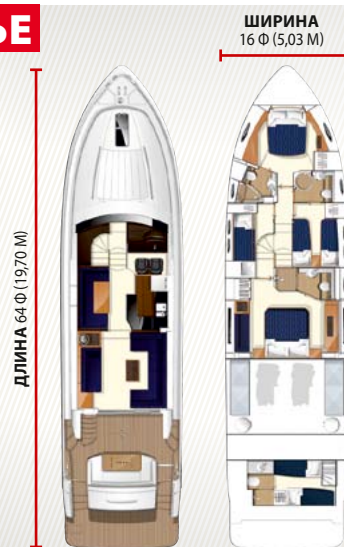
Princess 64 явно создавалась не только для того, чтобы украшать собой причал

приходится за них платить, и часто цена оригинальности оказывается слишком высока. А на борту Princess 64 мы имеем функциональную компоновку, пространство, в котором дышится легко, отличный интерьер. Если вы планируете долгие переходы в большой компании, это именно то, что нужно: вас не будут раздражать непрактичные решения, шум и толкотня на борту, впечатляющие сначала, но быстро надоедающие дизайнерские «изыски». Для вас не станет неприятным сюрпризом внезапно испортившаяся погода. Приличная скорость даст возможность всюду поспевать, отличная управляемость и мореходность позволят поспорить с волной (смело пройти ее или ловко избежать). Для меня мореходность — самое ценное, пожалуй, качество, ведь Princess 64 создавали не только для того, чтобы она украшала собою причал. **MBY**

ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ



ДОСЬЕ



ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 2 × Cat C18 Acert, 1150 л.с. при 2300 об/мин, 6 цилиндров, дизель 18,1 л

РЕЖИМЫ	ECO	FAST	MAX
Об/мин	1000 1500 1800 2000 2200 2350		
Скорость	10,6 15,8 20,4 24,2 29,4 33,9		
Дифферент	4° 4° 4,5° 4,5° 5,0° 5,0°		
Расход	41 144 242 310 389 446		
Мили/ч	0,26 0,12 0,08 0,08 0,08 0,08		
Дальность	780 329 253 234 227 228		
УРОВЕНЬ ШУМА, дБА			
Пост управления	66 69 70 73 74 76		
Салон	70 72 75 76 79 81		

ДЛИНА
64 Ф (19,70 М)

ШИРИНА
16 Ф (5,03 М)

ОСАДКА
4 Ф (1,45 М)

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
26 Т ПОРОЖНЕМ,
30 Т ПОЛНОЕ

ЗАПАС ТОПЛИВА
3409 Л

ЗАПАС ВОДЫ
909 Л

КАТЕГОРИЯ RCD
«В» (ДЛЯ 16 ЧЕЛОВЕК)

СТОИМОСТЬ
ОТ £ 1 320 000

Скорость в узлах, расстояние в морских милях с учетом 10-процентного резерва, расход в л/ч. Указанные величины основаны на показаниях бортовых приборов и могут отличаться от полученных вами данных. Загрузка: 100% топлива, 50% воды, 4 человека на борту. Температура воздуха +18 °C, волнение 1–2 балла, сила ветра при скоростных заездах 4 балла.



ДВА В ОДНОМ

Что бы вы сказали, владея моторной яхтой длиной 50–60 футов, если бы искали новое судно и получили предложение купить катамаран? Скорее всего, сочли бы предложение неуместным. Но не торопитесь отвергать катамараны: у двухкорпусных судов масса достоинств, о чем рыбаки планеты Земля знали еще тысячелетия назад.

Текст **Алексей Максимов** Фото **Horizon**





Трап, ведущий к помещениям в левом корпусе катамарана

Катамаранами в Европе интересуются не столь активно, как в США или Австралии. Возможно, потому, что двухкорпусное судно при равной длине и том же оборудовании дороже однокорпусного. Или влияет плата за стоянку более широкого судна, неудобство транспортировки по суше, подъема на берег или спуска на воду. Двухкорпусные суда выглядят непривычно и, кажется, вызывают лишние технические сложности. При этом упускают, что, помимо спорта, в ряде стран катамараны давно применяются в коммерческих и военных целях.

На майском Sanctuary Cove International Boat Show в Квинсленде (Австралия) моторный катамаран Horizon PC60 Skylounge не был самым крупным или дорогим экспонатом, что объяснило бы особое внимание посетителей. Тем не менее яхта привлекла немало заинтересованных, а журналисты удостоили ее публикациями с отзывами «Внешний вид и мореходные качества потрясают!», «Удивительный ход на волне!», «Просто невероятно!». Вот давайте и обсудим особенности катамаранов и то, как они проявляются в модели Horizon PC60.

ВЕРФЬ

Катамараны PC60 выпускают на верфи Horizon (Тайвань) — самом крупном и современном яхтенном производстве в Азии. Надо сказать, Тайвань входит в десятку стран с наиболее развитой индустрией строительства яхт, уступая Италии,

Корпус PC60 Skylounge прошел полные тесты в бассейне

Голландии и Великобритании, но опережая Францию и Германию, а Horizon по ряду критериев прочно обосновалась в десятке лидирующих брендов.

Появившись два года назад, модель PC60 пользуется устойчивым спросом благодаря дизайну, удобной планировке и ходовым качествам. Первые несколько яхт отправились к заказчикам в версии с открытым флайбриджем, потом верфь сочла нужным его закрыть, а сейчас появилась модель PC60 Skylounge с хардтопом на флайбридже.

При постройке яхт из композитных материалов Horizon активно задействует современные технологии: фрезеровальные — 3-координатную платформу и 5-координатную установку с фасонной фрезой, неразрушающий контроль элементов/узлов (ультразвук и термография), современные методы формовки композитов — OOA (Out-of-Autoclave technology) и SCRIMP (Seaman Composite Resin Infusion Molding Process).

Но вернемся к устройству яхты и ее особенностям двухкорпусного судна.

ПЛОЩАДЬ ПАЛУБЫ

Большая площадь практически прямоугольной палубы шириной почти 7,5 м раздвигает полезное пространство и повышает его функциональность. На палубе PC60 устроен просторный салон

Вверху:
Салон на борту PC60 Skylounge. В носу виден экран, за которым располагается мастер-каюта; справа находятся камбузный модуль и трап на флайбридж.

На странице справа, сверху вниз:

Мастер-каюта со стеклянным экраном и выдвигающейся консолью ТВ-панели.

Туалетная комната мастер-каюты, развернутая вдоль левого борта.

VIP-каюта правого борта с поперечным расположением кровати.

Двухместная гостевая каюта на левом борту.



ГАЛЬЮН

Туалетная комната при VIP-каюте правого борта — вполне функциональная, высокая, с выгороженной душевой кабиной

с хорошо оборудованным камбузом с барной стойкой и высокими стульями, крупным угловым диваном на левом борту, где поместятся 8 человек, и ветбаром у входа в салон. Полная свобода в пространстве!.. В носу надстройки, перед салоном, находится мастер-каюта. Огромные лобовые окна пропускают внутрь потоки дневного света и, должно быть, даруют завораживающие виды. Интересная деталь — стеклянный экран в переборке, который может быть прозрачным или матовым: «заморозка» происходит нажатием клавиши. Здесь много возможностей для размещения одежды, багажа и личных вещей, а душ в туалетной комнате выгорожен.

В кормовой части палубы (по площади кокпит подходит яхте длиной 100 футов) при хорошей погоде вся компания может расположиться за тиковым столом. По широким проходам вдоль борта попадаешь в носовую часть палубы, где устроены огромные рундуки для дайверского оборудования, серфовых досок и пр. Да и флайбридж на этом катамаране гораздо более свободный, нежели на обычных яхтах. Наверное, излишне говорить, что пульт управления содержит все нужные приборы, штурманский столик и отсек для навигационных карт и штурманских инструментов.

ПОЛЕЗНЫЙ ОБЪЕМ

Это еще одна привлекательная черта катамаранов. Два корпуса дают возможность рационального использования их объемов для размещения кают,





двигателей, цистерн, холодильников и кладовых. На PC60 гостевые каюты находятся в каждом корпусе, и нет повода для недовольства. VIP-каюта на правом борту имеет кровать queen size с поперечным расположением, подвесной шкаф и шкаф с ящиками, собственный санузел. В гостевой каюте левого борта стоит пара раздельных кроватей; там тоже есть шкафчики-полочки и туалет. Такая же каюта правого борта отведена детям или команде, если таковая требуется. Подобное разделение кают обеспечивает желаемую приватность во время ночного отдыха.

ОСТОЙЧИВОСТЬ

Широкое судно остойчивее узкого, но, сравнивая с однокорпусным судном, у катамарана с довольно узкими корпусами восстанавливающий момент при крене существенно выше. Причина — большее плечо поперечной остойчивости: силы плавучести отстоят от общей «диаметральной» судна. Все это касается начальной остойчивости: максимум у катамарана наступает при меньшем по сравнению с обычным судном угле крена. И хотя здесь не все так просто и следует тщательно оценить остойчивость продольную, на малом ходу и на стоянке даже несколько человек могут перемещаться с борта на борт со швартовыми или удочками, не вызывая ни малейшего крена. Динамическая остойчивость, присущая обычным глиссирующим судам, у быстроходного катамарана также высока: циркуляция не резкая, без опасного крена. На таком судне проще готовить пищу и приятнее сон — качка более плавная, с меньшей амплитудой.

ХОДКОСТЬ

Начнем с цифр. На ходовых испытаниях PC60 Skylounge с двумя дизелями Cat C12 Acert по 705 л.с. развил 23,5 узла — неплохо для судна переходного режима с энерговооруженностью всего 35 л.с./т при такой вместимости и грузоподъемности. Чудес здесь нет: узкие корпуса катамарана имеют меньшее волновое сопротивление (хотя их два). Вдобавок, начиная с определенной скорости у катамарана проявляется аэродинамическая разгрузка: давление проходящего под палубой (мостом) воздуха приподнимает судно. Позитивный эффект может дать и интерференция волновых систем корпусов.

Большая площадь палубы — одно из важных качеств яхты

Инженер Анджело Лавранос спроектировал корпус Horizon PC60 Skylounge и провел испытания модели в тестовом бассейне. В результате судно имеет отличную курсовую устойчивость, высокую маневренность, мягкий ход. Еще положительные свойства — меньшая зависимость от центровки, отсутствие выраженного горба сопротивления, снижение эффекта слеминга, нередкого у судов с одним корпусом, и умеренный дифферент во всем диапазоне скоростей, что повышает обзорность и экономит топливо. Что касается экономичности PC60, то на круизной скорости 18–20 узлов запас хода составляет 450 миль (по данным верфи).

Отдельно скажу о маневренности. Два корпуса и пара независимо работающих двигателей, упор которых при большом плече создает солидный момент, позволяют разворачивать катамаран на месте даже в условиях ветра и течения (на малом ходу в узкостях пригодится подруливающее устройство в носу). На PC60 установлены системы FBW (fly-by-wire) и Joystick Maneuvering system от компании ZF. Первая, задействующая электронику и гидравлику при управлении штурвалом, и вторая, использующая джойстик-манипулятор, соединенный с подруливающим устройством, позволяют лучше контролировать судно и облегчают управление.

Дополнительные плюсы — осадка 1,5 м, позволяющая подходить к берегу по мелководью, и великолепная защищенность ветрового стекла от заливания водой в море и на реке.

ПОДВОДИМ ИТОГ

Как видим, катамараны действительно предлагают немало преимуществ в сравнении с однокорпусными судами. У Horizon PC60 Skylounge впечатляющие площади и объемы, рациональная компоновка с вариантами числа кают, открытый или закрытый флайбридж, высокая остойчивость и мореходные качества, масса других достоинств. Остается вопрос цены, но цена — это всегда плата и за лодку как таковую, и за все то, чем она выгодно отличается от прочих судов. А что покупать: два корпуса или один — тут каждый решает сам. **МВУ**



НОС

Такая форма катамаранного корпуса в носу отлично защищает палубу и надстройку от брызг и позволяет оптимально разместить якорное устройство



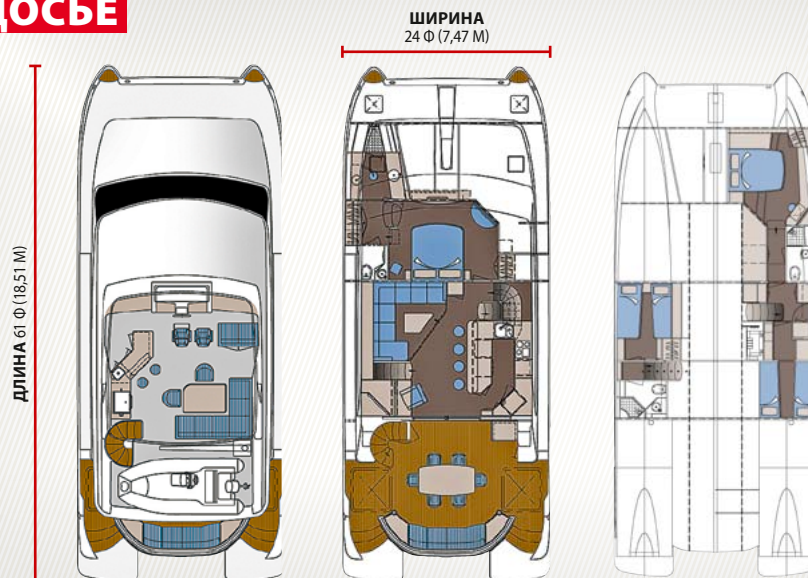
На странице слева:
Площадь палубы и флайбриджа дает большие возможности в отношении использования этих зон для отдыха.

Сверху вниз:
Пост управления яхтой на модели PC60 Sky lounge (с хардтопом). На левом борту разместился большой ветбар с грилем.

Пост управления яхтой в варианте с закрытым флайбриджем.

На закрытом флайбридже слева от поста управления находится динетта с большим диваном и столом.

ДОСЬЕ



ДЛИНА
61 Ф (18,51 М)

ШИРИНА
24 Ф (7,47 М)

ОСАДКА
5 Ф (1,46 М)

**ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
ПОРОЖНЕМ**
33,7 Т

ДВИГАТЕЛИ
2 x CAT C12A 715 Л.С.

ГЕНЕРАТОР
ONAN 17,5 КВТ/21,5 КВТ

ЗАПАС ТОПЛИВА
3800 Л

ЗАПАС ВОДЫ
1150 Л

ДИЗАЙН
СТЮАРТ ХЕГЕРСТРЕМ, РИЧАРД ФОРД,
АНДЖЕЛО ЛАВРАНОС

СТОИМОСТЬ НА ВЕРФИ
\$ 2 630 000

КОНТАКТ
WWW.JONACOR-MARINE.RU

АДАЖИО НА ВОДЕ

Как вы лодку назовете, так она и поплывет. Вот назвали траулерную яхту Adagio, и пошла она себе, неторопливая, готовая к дальним походам. Или, быть может, судно окрестили уже потом, увидев его спокойный, плавный ход?

Текст **Михаил Романов** Фото **Adagio**



Слева направо:

Просторный и функциональный флайбридж Adagio 51.5 вместит большую лежанку для загара, обеденный стол, ветбар с холодильником, льдогенератором и грилем.

В просторном кокпите можно расставить стол и стулья для трапезы al fresco, а трап-сходня на кормовой платформе используется в качестве кран-балки для динги.



Несколько лет назад я подготовил для МВУ небольшое исследование на тему траулерных яхт («Траулеры без трала», № 5/2011), в котором привел несколько примеров удачных судов этого типа. А после публикации пожалел, что упустил лодки Adagio, еще в 2008 году и позже впечатлившие меня в Дюссельдорфе. В этом году, увидев там же модель Adagio 51.5 Europe, я посчитал нужным написать о ней.

ХАРАКТЕРНЫЙ ПРИМЕР

Яхты Adagio с 2005 года строит французская компания Adagio Yachts на верфи в Китае. Бренд включает две линейки: Europe и Sundeck, различающиеся архитектурно и компоновочно, — с лодками длиной от 40 до 67 футов (в общей сложности 13 моделей). Еще увидев Adagio в первый

раз, я не поверил, что сделана она в Китае. Но почему нет? Если удачный проект, профессиональный европейский менеджмент, обученный персонал, контроль на всех этапах, отличные материалы и современные технологии...

Adagio 51.5 Europe — типичный представитель семейства Recreational Trawlers, наглядный пример того, как сегодня могут выглядеть классические траулерные яхты. Их внешний облик, включая имитацию деревянной обшивки на стеклопластиковом корпусе, довольно специфичен, но в точности соответствует образу надежного и мореходного судна. Относительно высокий борт и седловатость палубы, развитый полубак при небольшой площади, крупная, смещенная в нос надстройка с солидным

остеклением, открытый кормовой кокпит. Для таких лодок характерны палуба walk around (здесь со ступенями в районе миделя) и бортовые двери в надстройку (правый борт).

Специфическая черта архитектуры, заимствованная у яхт типа Pilothouse, — это ходовая рубка: фактически находясь в общем с салоном пространстве, она зрительно выделяется, будучи приподнятой относительно салона для улучшения обзора. А вот флайбридж с трапом из кокпита, нависающий над ним и бортовыми проходами, роднит Adagio 51.5 Europe с яхтами типа Sundeck. На протяженной верхней палубе может находиться (помимо поста управления) ветбар, динги, диван и лежанка и еще остается немало места для пассажиров.

Многие считают, что в силу целого ряда причин будущее именно за траулерными яхтами



А вот персональные «фишки» Adagio 51.5 Europe — это лацпорты с обоих бортов в фальшборте, удобные при швартовке лагом к причалу или другому судну, и складной трап-сходня на кормовой платформе, играющий роль крана для спуска тендера.

ВНУТРЕННЯЯ КОМПОНОВКА

Начиная тему планировки Adagio 51.5, необходимо сказать, что все яхты Adagio относятся к категории semi-custom: при проектировании и постройке верфь следует пожеланиям заказчика в вопросах числа и расположения кают, расстановки мебели, выбора оборудования, материалов обстройки и отделки... Короче, всего, что не затрагивает конструкцию судна. Поэтому и вариантов компоновки немало.

Начну с варианта с двумя каютами, где мастер-каюта на миделе и VIP-каюта в носу; у каждой каюты, разумеется, своя туалетная комната с душем. На выставке в Дюссельдорфе показывали лодку с чартерным вариантом компоновки: в носу находится хозяйская каюта, а на миделе устроены две гостевые каюты, для которых предусмотрена душевая на правом борту и туалет — на левом. Возможны и другие варианты, но всегда каюты будут рационально оборудованы (шкафы с вешалками,

полки) и высотой не менее 1,95 м. Возможна еще одна каюта, в ахтерпике со входом из кокпита (как на выставке); в ней я вижу смысл только для капитана на чартерной лодке, а на личной там лучше устроить кладовую с винным погребом и поставить стиральную машину.

Для главной палубы тоже имеются варианты. В чартерном исполнении при входе в салон находится камбуз, далее расположен обеденный уголок (диван со столом), а если подняться по ступеням, оказываешься в ходовой рубке с еще одной динеттой. Обе динетты трансформируются в спальные места — на всякий случай. В другом варианте компоновки при входе стоит динетта, а камбуз (он может быть разной конфигурации, но непременно насыщенный оборудованием) переезжает вперед.

Из ходовой рубки обзор приличный, отсюда легко управлять судном в непогоду. Обращает на себя внимание большой классический штурвал и наклонная приборная панель с мониторами и датчиками. Горизонтальная панель почти свободна, и на ней можно разложить навигационные карты.

Интерьеры выполнены предельно тщательно, полировка дерева отменная, подгонка деталей безупречна. В таком классическом интерьере не удивишься, увидев библиотечку морской литературы.

ХОДОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ

Recreational Trawlers — это круизные прогулочные суда с корпусами водоизмещающего или переходного типа. Их скорость с экономичной моторной установкой (один или два двигателя) обычно не превышает 20 узлов, что благоприятно в отношении расхода топлива и запаса хода. Они предназначены для плаваний по внутренним и внешним водам, на короткие и дальние (до 2000 миль) расстояния.

Для Adagio 51.5 есть несколько вариантов моторной установки: дизельный Yanmar 6LY3A (один или два мощностью 440 л.с.) или два дизельных Volvo Penta — от D4 (по 260 л.с.) до D6 (по 435 л.с.). С минимальной спаренной установкой Volvo Penta (2 × 260 л.с.) наибольшая скорость достигает 14 узлов (3500 об/мин) при дальности плавания почти 300 миль. На скорости 10 узлов (1900 об/мин) дальность составит 550 миль, на 6 узлах (1500 об/мин) превысит 1200 миль.

С двумя Yanmar 6LY3A по 440 л.с. максимальная скорость 17,9 узла (3200 об/мин) с запасом хода 230 миль; на скорости 10 узлов (2600 об/мин) — 400 миль, на 8,5 узлах (1500 об/мин) — почти 1000 миль. Больше мощности — больше скорость, но выше расход топлива и меньше запас хода, так что выбирать есть из чего.

Как и у большинства судов переходного режима движения, у Adagio 51.5 форма корпуса с выраженной скулой, что улучшает его ходовые качества,

Проект каждой яхты Adagio предусматривает массу вариантов компоновки и оборудования



На странице слева:
Компоновка салона в версии
с двумя каютами.

Сверху вниз, слева направо:
Компоновка салона в чартерном
варианте.

Пост управления с классическим
штурвалом и современной
приборной панелью.

Мастер-каюта на миделе и...
...VIP-каюта в носу.

При двух каютах душевая
и туалет мастер-каюты почти
всегда разделены
(как на больших яхтах).

Обилие тика (массив) создает
в салоне удивительно уютную
атмосферу, свойственную
хорошим траулерным яхтам.



а солидный фальшкиль положительно
влияет на курсовую устойчивость и дает
защиту винтам.

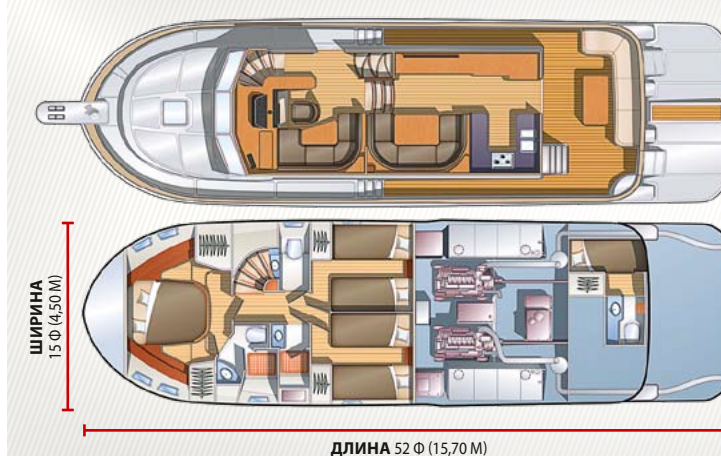
По европейской классификации (RCD)
категория мореходности яхты «В»
(Offshore) с ограничениями по ветру
до 8 баллов по шкале Бофорта (до 21 м/с)
и по высоте волны до 4 м. Если в киль
добавить свинца, то яхту, как сообщают
с верфи, можно сертифицировать
на категорию «А» (Ocean). Это
не означает, что на лодке надо
непрерывно идти через Атлантику. Как
справедливо заметил один опытный
яхтенный капитан, говоря о прогулочном
флоте Москвы и Питера, «Где мы, а где
океан!». Просто категории «В» и «А»
говорят о запасе мореходности, который
не будет лишним на Балтике, на Ладоге
и Байкале или у берегов Сахалина.

В ИТОГЕ

Временами в мире наблюдается всплеск
покупательского интереса к лодкам тех
или иных типов. Только мода — штука
преходящая, а море вечно, и в это вечное
спокойствие, иногда прерываемое
штормами, яхты-траулеры вписываются
особенно гармонично. Многие считают,
что за ними будущее, особенно
в условиях нестабильной экономики,
растущих цен на топливо и общей
тенденции к упорядоченной,
размеренной жизни. А для тех, кому нет
жизни без скорости, существуют
быстроходные тендеры, аквабайки,
спортивные машины и... самолеты-
вертолеты, наконец. **MBY**



ДОСЬЕ



ДЛИНА
52 Ф (15,70 М)
ШИРИНА
15 Ф (4,50 М)
ОСАДКА
4 Ф (1,35 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
18,6 Т
ЗАПАС ТОПЛИВА
2120 Л
ЗАПАС ВОДЫ
1000 Л
КАТЕГОРИЯ RCD
«В»/«А»
ВМЕСТИМОСТЬ
16 ЧЕЛ.
СПАЛЬНЫХ МЕСТ
6
МОЩНОСТЬ
440–880 Л.С.
СТОИМОСТЬ В ЕВРОПЕ
ОТ € 539 465



ПЛАТА ЗА ВХОД

Стремясь предложить рынку 45-футовую яхту с отдельным входом в мастер-каюту, Prestige добилась своего. Но нет ли в бочке меда ложки дегтя?

Текст Антон Черкасов Фото Антон Черкасов, Jeanneau



Вы готовы платить за центральную мастер-каюту с отдельным входом на 14-метровой яхте? Вопрос касается не столько денег, сколько удобства организации жилого пространства, ведь, говоря простым языком, большое в малое впихнуть трудно. Но попробовать никто не запрещает, и верфь Prestige Yachts провела подобный эксперимент на новых яхтах Prestige 450 и 450S. Отличаются эти

две модели друг от друга лишь наличием или отсутствием флайбриджа, поэтому и речь о них пойдет в одном ключе.

Обновляя успешную, но вполне стандартную Prestige 440, французы решили добавить в «булочку» внушительную «изюминку» в виде планировки нижней палубы, позаимствованной у старших моделей линейки. Центральную каюту владельца с отдельным входом у лодок этого типа и размеров без преувеличения можно назвать большой редкостью,

Чтобы создать уникальный продукт, французы добавили в «булочку» внушительную «изюминку»

Центральная каюта с отдельным входом у лодок этого типа и размера — большая редкость

и маркетологи верфи сделали ставку именно на это. Для многих потенциальных покупателей такая особенность вполне может стать решающей, а глиссирующие яхты с кормовой каютой устраивают далеко не всех, так как лишены полноценного кокпита и бывают только с гребными валами. «Мы очень гордимся, что первыми создали 45-футовую яхту с полностью изолированной мастер-каютой, реализовав в ней философию Prestige последнего поколения», — поделился с нами один из руководителей верфи Жан-Франсуа де Преморель на закрытом показе первого корпуса Prestige 450 в Лез Эрбе. Достижение, безусловно, примечательное, если бы не одна досадная мелочь: пользоваться этой каютой не слишком удобно. Отдав за яхту полмиллиона евро, владелец вправе ожидать, что именно его апартаменты, а не гостевые каюты будут самым комфортабельным помещением на борту. На деле все вышло иначе, и вот почему.

ЛОЖКА ДЕГТЯ

Слегка вытянутая каюта занимает пространство от борта до борта под палубой салона; в нее ведет отдельный трап, начинающийся напротив камбуза, у дверей в кокпит. Достаточно высокая двуспальная кровать ориентирована перпендикулярно диаметральной плоскости судна, а в ее основании находятся полиэтиленовые цистерны для питьевой воды, которые поместили сюда для сбалансированного распределения весов. Основная проблема заключается в том, что прямо над кроватью нависает низкий потолок (отформованное основание диванов в салоне), и сидеть там достаточно сложно. Стоять рядом в полный средний рост можно лишь в «ногах» кровати, где оборудована кушетка для переодевания с вместительным рундуком, или на скромных углубленных участках пола по бокам у платяного шкафа. Панорамные иллюминаторы пропускают достаточно света, но опять же из-за низкого потолка ощущение пространства в помещении теряется. Конечно, если рассматривать каюту только в качестве места для ночлега, то проблем нет: спустился вниз, принял душ (отдельный санузел удобен и не вызывает вопросов), заполз на длинную широкую кровать и забылся сном, а вот в отношении ночных услуг у обитателей каюты могут возникнуть ограничения. Поэтому (и не только!) на месте владельца я бы точно обосновался в носовой каюте, которая не сильно проигрывает по площади, но оказывается более универсальной. В ней также можно обеспечить высокий уровень приватности, стоит широкая раздвижная кровать, достаточно места для вещей, разве что примыкающий санузел с двумя

входами будет использоваться всеми на борту как дневной.

На верфи этот момент прекрасно понимают и признают, что осознанно пошли на компромисс, поскольку уверены: есть категория покупателей, которые ждали подобного предложения и ради отдельного входа в центральную каюту готовы жертвовать ее удобством. Правы они или нет, через год-другой покажет статистика продаж, а пока продано уже несколько десятков корпусов — неплохое начало! Кстати, если помните, Prestige 440 предлагалась в двух- и трехкаютном вариантах, но из 220 построенных лодок лишь 10 были заказаны с тремя каютами. В обновленной модели эту опцию исключили, да и реализовать ее было бы крайне проблематично, а если понадобится оставить гостей на ночь, то диван в салоне без труда трансформируется в спальное место.

БОЧКА МЕДА

Не считая высоты потолка в мастер-каюте, к жилым помещениям на Prestige 450 придраться сложно: здесь вы найдете уменьшенную копию интерьеров старших моделей — одноуровневая планировка и аккуратная отделка салона легко воспринимаются, отличаются известной практичностью и превосходящим свою стоимость качеством. Диваны и камбуз разнесены по бортам, и капитану при необходимости быстро выйти в кокпит не придется беспокоить гостей, перепрыгивая через мебель. Из флайбриджа дизайнерам удалось выжать почти все, что можно: лежаки и диванный уголок с почти треугольным столом занимают одинаковую площадь по правому борту, а удобный пост управления и трап расположены по левому. Широкий люк в спортивной версии оборудован быстрой автоматикой, открывается бесшумно полностью всего за 15 секунд, превращая и без того светлую яхту в отличное место отдыха под открытым небом.

А небо во время мартовского теста в каннской бухте было готово разразиться ливнем из окруживших ее мрачных дождевых туч, но застывшее над холмами весеннее солнце будто по заказу сдерживало стихию, пока журналисты заканчивали работу. Корпус яхты изначально разработан для днищевых колонок, и верфь предлагает на выбор установки Volvo Penta IPS500 или IPS600 (370/435 л.с.). В Каннах на тестовой Prestige 450S стояли более мощные агрегаты, с которыми лодка разгонялась до максимальной скорости за полминуты, выходя на глиссирование уже через 11 секунд. Предельная скорость загруженной примерно наполовину яхты составила 32 узла, и корпус с углом килеватости на транце 17° был вполне





Сверху вниз:

Трап в мастер-каюту расположен прямо у входа в салон напротив камбуза.

Санузел в каюте владельца.

Низкий потолок над кроватью — основной компромисс в центральной каюте.

С такого камбуза удобно сервировать столы и в салоне, и на флайбридже.

В светлой носовой каюте предусмотрена раздвигающаяся на две койки кровать.



ЕСЛИ ПРИГЛЯДЕТЬСЯ

АНТОН ЧЕРКАСОВ

КОРМОВАЯ ПЛАТФОРМА

Гидравлический привод для транцевой платформы грузоподъемностью 230 кг, равно как и трап-сходню по левому борту, верфь предлагает в качестве опции стоимостью € 17 330.



ЗАЛИВНЫЕ ГОРЛОВИНЫ

Горловины топливных баков ловко спрятаны в нише фальшборта около калитки; однако при такой их конструкции горячее во время заправки может попасть на палубу.



ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ В КОКПИТЕ

Эта относительно недорогая (порядка € 4000) опция будет актуальной для владельцев спортивной Prestige 450S, у которых нет возможности контролировать швартовку с флайбриджа.



ТЕНТ И КОРМОВОЙ РУНДУК

Под свесом флайбриджа Prestige 450 оборудован автоматически раскладывающийся тент, создающий тень над зоной отдыха в кокпите. Как и у Prestige 450S, здесь предусмотрен вместительный рундук в транце, где прекрасно уживутся кранцы, спасательный плот или компактный тендер в сдутом состоянии.



Широкий люк в спортивной
версии яхты оснащен бесшумной
и быстрой автоматикой



Решающим фактором при выборе Prestige 450 для многих станет именно планировка нижней палубы

В угоду дизайну с крыши надстройки спортивной версии убрали верхний, совсем не лишний на волне, релинг

предсказуем. В крейсерском режиме лодка имеет невысокий дифферент на корму (4°) и на ходу ведет себя в целом тихо, хотя при встрече с высокой волной скорость все же лучше снижать, чтобы избежать излишне сильных ударов в носовую часть. После Jeanneau Voyage 42, на которой я провел утро, лодка ощущалась более жесткой, но по управляемости и резвости, пожалуй, превосходила более медлительную соперницу с гребными валами, хотя проигрывала по качеству обзора за штурвалом. При выборе более слабых двигателей Volvo Penta IPS500 начальные вложения уменьшаются на € 17 400, а скорость — на два узла, однако расход топлива в диапазоне крейсерских скоростей различается незначительно, поскольку оба агрегата построены на базе одного и того же мотора D6, с которого просто снимается разная мощность.

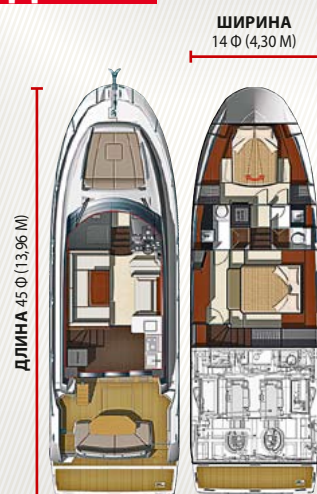
ВЕРДИКТ

Оценивать Prestige 450 и 450S по круизным качествам неспроста. Ради того, чтобы предложить уникальный продукт, дизайнеры пошли на компромиссы и, учитывая текущее состояние индустрии, практически сыграли ва-банк. По сравнению с конкурентами у яхты два весомых преимущества — адекватная базовая стоимость, присущая всем предложениям верфи, и центральная каюта с отдельным входом, которая в подобном исполнении автоматически переводит этот продукт в категорию нишевых. Все остальные важные особенности вроде мореходности, экономичности, комфорта рулевого и обилия мест для хранения вещей и оборудования реализованы на должном уровне. Поэтому решающим фактором станет именно планировка нижней палубы. Если вы готовы платить за вход, то не разочаруетесь! **МВУ**

ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ



ДОСЬЕ



ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 2 × Volvo Penta IPS600, 435 л.с. при 3500 об/мин, 6 цилиндров, дизель, 5,5 л

РЕЖИМЫ	ECO	FAST	MAX
Об/мин	600	1500	2000
Скорость	3,2	8,6	10,3
Расход	2,9	22,5	57,0
Миль/л	1,1	0,38	0,18
Дальность	1059	367	173
УРОВЕНЬ ШУМА, дБА			
Пост управления	48	58	67

Скорость в узлах, расстояние в морских милях с учетом 20-процентного резерва, расход в л/ч. Указанные величины основаны на показаниях бортовых приборов и могут отличаться от полученных вами данных. Загрузка: 100% топлива, воды нет, 4 человека на борту, спасательное снаряжение. Температура воздуха +17 °C, температура воды +12 °C, волна 1–1,5 м, сила ветра при скоростных заездах 2 балла.

ДЛИНА
45 Ф (13,96 М)

ШИРИНА
14 Ф (4,30 М)

ОСАДКА
3 Ф (1,05 М)

ВЫСОТА НАД ВАТЕРЛИНИЕЙ
17 Ф (5,35 М)

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
11,3 Т ПОРОЖНЕМ,
16 Т ПОЛНОЕ

ЗАПАС ТОПЛИВА
1200 Л

ЗАПАС ВОДЫ
520 Л

КАТЕГОРИЯ RCD
«В» (для 10 ЧЕЛОВЕК)

ДИЗАЙН
GARRONI DESIGN
JP CONCEPTS
PRESTIGE ENGINEERING

Под диваном в корме расположен вместительный рундук с доступом через люк в транце



У ПОДНОЖЬЯ ЧЕРНЫХ ГОР

В массе своей яхтенные стоянки, как те же автомобильные парковки, предельно функциональны и одинаково скучны. Но есть среди них такие, где хочется задержаться надолго.

Текст **Антон Черкасов** Фото **Porto Montenegro**

В 2006 году, когда Черногория отделилась от Сербии, этой маленькой и в прошлом дотационной страной всерьез заинтересовались крупные частные инвесторы, причем интерес их лежал не только в сфере металлургии. Многие, в первую очередь, географические факторы располагали к тому, чтобы одной из важных статей государственного дохода стал туризм. Соседняя Хорватия со своими бесчисленными островами подавала пример, поэтому, оправившись от югославских войн, Черногория принялась активно искать собственную нишу на этом рынке.

Короткая береговая линия страны не слишком изобилует естественными пляжами, но вместо них у Черногории есть не менее сильный козырь — Бока-Которская бухта, уникальный природный памятник и объект Всемирного наследия ЮНЕСКО. Века от века иллирийцы и венецианцы, французы и австрийцы, оттоманы и сербы стремились укрепить свое влияние в этом самом южном и величественном фьорде Европы, который во все времена оставался важной стратегической точкой на Адриатике. Глубокая, надежно закрытая от ветра и штормов акватория состоящая из четырех заливов бухты является, без преувеличения, идеальным местом для укрытия

Самый сильный козырь Черногории — уникальная Бока-Которская бухта

ДОСЬЕ

МЕСТО Тиват, Бока-Которская бухта, Черногория

АЭРОПОРТЫ Тиват (7 км), Дубровник (45 км),
Погорица (85 км); перелет из Москвы 3 часа;
вертолетная площадка на территории

ОБЩАЯ ПЛОЩАДЬ 89 га

ПРИЧАЛЬНЫЕ МЕСТА 245 в эксплуатации,
245 в процессе постройки, 850 по завершении
проекта (из них 150 для яхт длиной более 30 м)

СРЕДНЯЯ СТОИМОСТЬ ЖИЛЬЯ € 5563/м²

любого флота. В конце XIX века Австро-Венгрия основала в крошечном, расположенном в центре бухты городке Тиват Морской арсенал, позже ставший базой ВМФ Югославии.

Именно это место и облюбовал канадский «золотой» миллиардер Питер Манк, решивший создать здесь самую современную и роскошную яхтенную стоянку на Адриатическом море, достойную занять один ряд с маринами Монте-Карло, Портофино и Сен-Тропе. Его идея нашла поддержку у влиятельных бизнесменов, готовых вкладывать средства в Черногорию; среди них оказались Европейский Банк реконструкции и развития, члены семьи Ротшильдов и Олег Дерипаска, являвшийся на тот момент самым крупным частным работодателем в стране.

На первых этапах проект буксовал из-за противодействия муниципальных властей: люди не верили, что хваткие заморские дельцы действительно превратят мертвый судоремонтный завод в оазис и предоставят оставшемуся без ключевого предприятия городу новые рабочие места. К счастью, длилось это недолго — власти страны одобрили приобретение 24 га земли и 65 га акватории, за которые заплатили € 23 млн, и процесс становления Porto Montenegro пошел.

«Очистка территории и дна будущей яхтенной стоянки от ржавого металла и мусора потребовала колоссальных сил и средств, — рассказывает директор марины Тони Браун, пока мы прогуливаемся по широкому главному пирсу. — Однако часть «наследия» военных мы все же сохранили: из плавучего дока получился великолепный бассейн, а колченогий кран у оконечности причала стал своеобразным символом Porto Montenegro».

Проект подразумевал не только поэтапное строительство порта на 850 причальных мест для яхт любой длины, но и возведение целого городка, ставшего продолжением прибрежной части Тивата, с собственной инфраструктурой, жилыми комплексами, магазинами и развлекательными площадками.

«Я проработал капитаном 10 лет и знаю, как порой тяжело найти удачное место даже для кратковременной стоянки: зачастую пришедшей

Люди не сразу поверили, что мертвый Морской арсенал превратится в оазис



ИНВЕСТОРЫ

Инвесторы Porto Montenegro во главе с Питером Манком оказывают серьезную поддержку Тивату и всей Черногории, спонсируя талантливых студентов, национальную команду по водному поло, культурные центры, курсы английского языка, очистку акватории Которского порта и многое другое



Вверху:
Бока-Которская бухта состоит из четырех заливов, и Porto Montenegro находится в самом ее центре.

Вверху:
Строительство отеля Regent подходит к концу, и он станет еще одним центром жизни в окрестностях Тивата.

Набросок художника отражает истину: Porto Montenegro не пустующая территория за глухим забором, а живой городок, где рады всем.



яхтой просто никто не интересуется, и приходится хлопотать обо всем самостоятельно, — делится опытом Тони. — Здесь же мы высылаем навстречу впервые приходящим лодкам «лоцманский» катер, который сопровождает их к месту швартовки, а сотрудники проводят мини-экскурсию по всем ключевым точкам Porto Montenegro».

Проблема языкового барьера, актуальная для многих россиян в западных маринах, тут не стоит, поскольку значительную часть постояльцев составляют наши соотечественники, а персонал говорит на трех-четырех языках, включая русский.

За два проведенных в Porto Montenegro дня у меня сложилось впечатление, что это место даже в большей степени ориентировано на судовую команду, нежели на владельца. Такого разнообразия досуга для экипажа, как здесь, мне не доводилось встречать нигде. Помимо баров, фитнес-центра, футбольного поля, регби-клуба, боулинга, библиотеки и кинозала, заскучавшим матросам и капитанам предлагают сплав на каяках по горным ущельям, велосипедные и пешие походы, бесплатное пользование горным шале на горнолыжном курорте (по сравнению с Альпами, цены здесь весьма радуют), регаты

парусных динги и еще целый ряд интересных занятий. Подобно многим курортным городкам, зимой Тиват пустеет, но жизнь в марине не угасает — она становится центром всевозможных событий. В соседнем городке Будва находится один из лучших европейских дискотек Top Hill, где всегда ждут голодных до ночной жизни гуляк, а позитивно настроенные и жизнерадостные молодые сотрудники Porto Montenegro по изобретательности вполне могут составить конкуренцию аниматорам лучших пляжных отелей.

В сентябре марина станет ключевой точкой новой 300-мильной офшорной парусной регаты «1000 островов», которая стартует из хорватского города Риека в Тиват, и Porto Montenegro примет все яхты участников.

Другим удивительным открытием для меня стало полное отсутствие каких-либо сервисных площадок на территории. Как правило, эллинг и мастерские являются важным атрибутом яхтенной стоянки и неизменно подаются в качестве преимущества.

«Мы изначально не хотели, чтобы на территории нашей марины громоздились ангары и кильблоки с обсохшими лодками, а постояльцев беспокоил

ОСНОВНЫЕ НАЛОГИ

НДС 17%

КОРПОРАТИВНЫЙ НАЛОГ
НА ПРИБЫЛЬ 9%

НАЛОГ НА РЕНТУ 9%

НАЛОГ НА ПЕРЕДАЧУ
НЕДВИЖИМОСТИ 3%

НАЛОГ НА ПРИРОСТ
КАПИТАЛА ОТ
ПЕРЕПРОДАЖИ ИЛИ
ПЕРЕДАЧИ
НЕДВИЖИМОСТИ 9%

шум и другие побочные эффекты судоремонта, — поясняет Тони Браун. — Но это не значит, что столкнувшимся с техническими проблемами яхтсменам негде получить сервис. В паре километров от Porto Montenegro находится коммерческий порт со всей необходимой инфраструктурой; у нас с ними партнерские отношения, плюс договор с еще одной верфью, где можно чинить и обслуживать небольшие яхты».

Подобное распределение функций дает Porto Montenegro немалые преимущества: свободную территорию можно целиком отводить под жилые и коммерческие постройки, а жильцы, владельцы магазинов и гости отеля не будут страдать от соседства с ремонтными площадками.

А отель тут скоро откроется шикарный! Солидное здание Regent Hotel & Residences Porto Montenegro в венецианском стиле уже подведено под кровлю; оно насчитывает 83 «квартиры» с 1–4 спальнями, причем 34 из них будут функционировать как обычные гостиничные номера, а 49 апартаментов обретут постоянных владельцев, которые получают возможность сдавать их в аренду отелю, возвращая вложенные средства. Архитектурным дизайном и оформлением интерьеров отеля и апартаментов в других зданиях занималась студия ReardonSmith Architects и Тино Зервудачи. Кстати, каждое здание в Porto Montenegro носит имя вошедших

в историю страны женщин: иллирийской королевы Теуты, святой Осанны Которской, королевы Милены... А из каждой квартиры открывается вид либо на величественный горный массив, либо на завораживающую Бока-Которскую бухту.

Подход к благоустройству Porto Montenegro порой кажется просто идеалистическим: буквально на каждом шагу ощущаешь, что воплощающие проект люди наравне с материальной выгодой от продажи недвижимости и причальных мест имеют благородную по нынешним меркам цель — создать не обнесенный глухим забором приют для избранных, а открытый и живой яхтенный городок, где будет кипеть настоящая, а не только гламурная жизнь. Вечером, ужиная в отличном ресторанчике One, я с удивлением наблюдал, как променады на главном причале наполнялись прогуливающейся между пальмами и суперяхтами публикой. Многие люди просто пришли из Тивата с детьми, чтобы отведать вкуснейшего домашнего мороженого Moritz Eis с местными фруктами или выпить бокал вина

*Черногория — спокойная
безопасная страна, и за яхту
не придется переживать*



МУЗЕЙ

На восстановление югославской субмарины P-821 *Hero*, которая стала главным экспонатом Музея морского наследия Черногории, инвесторы потратили более € 100 000



На странице слева: Бассейн Lido Mar с пресной водой сделан в бывшем доке для субмарин и пользуется неизменной популярностью.

Вверху: Porto Montenegro владеет 65 гектарами акватории и 24 гектарами земли, и места для развития проекта остаются еще с запасом.

По мере заполнения марины общее количество причальных мест планируется довести до 850.

Porto Montenegro стремится стать культурным и досуговым центром, который сможет поспорить с главными маринами Средиземноморья.

на закате. Здесь рады всем, и это невозможно не почувствовать.

А как же внутренняя безопасность «объекта» и дорогих яхт, спросите вы? Разве марина не должна быть под семью замками и круглосуточным надзором? Дело в том, что в Черногории уровень преступности среди самых низких в Европе, и подобные меры предосторожности здесь просто не актуальны. Разумеется, охрана есть, но ее присутствие незаметно, и основную работу выполняют системы видеонаблюдения.

А еще в Porto Montenegro есть Музей морского наследия Черногории. Да-да, в марине есть еще и музей, главный экспонат которого — югославская субмарина R821 *Hero*, которую восстанавливали служившие на ней офицеры и моряки. Понятно, что каждый день в музей ходить не будешь, но зато так не скажешь про «бескрайний» бассейн Lido Mar. С виду не догадаться, что прежде это был док для подъема подводных лодок. Сегодня это уникальное сооружение длиной 64 метра, созданное британским архитектором Ричардом Эвансом, находится под управлением всемирно известного оператора Rurobeach, и заставить его пустующим практически невозможно.

Рассказывая о Porto Montenegro, я намеренно не стал акцентировать внимание на технических возможностях яхтенной стоянки — обустроена она по самым современным стандартам и отвечает всем

запросам большинства судовладельцев. Станция бункеровки обеспечивает подачу топлива со скоростью 300 л/мин, и в ближайшее время планируется установить насосы с подачей до тонн в минуту, чтобы максимально ускорить заправку суперяхт. Замечу, что проблем с осадкой при подходе здесь нет, поскольку бухта глубокая, и не так давно тут швартовалась *Eclipse*. Марину нельзя назвать чрезвычайно дружелюбной в отношении катамаранов, поскольку за стоянку с них берут двойную плату, но если есть место в торце причала, то двухкорпусное судно с удовольствием поставят за полторы цены.

Еще лет пять будет сложно сказать, осуществятся ли амбициозные планы тройки Манк–Ротшильд–Дерипаска по превращению Porto Montenegro в адриатическое Монако, но одно ясно уже сейчас: дело они начали полезное и делают его на совесть. С одной стороны, у проекта нет проблем с финансированием и в него уже вложено € 165 млн, а с другой — в нем используется модель, при которой возведение новых объектов начинается только после того, как получены гарантии их окупаемости. В итоге апартаменты и причальные места уже полностью распроданы к завершению очередного этапа строительства, но Porto Montenegro продолжает активно расти, и возможность задержаться здесь надолго не стоит упускать. МВУ



ВЫИГРЫШНАЯ КОМБИНАЦИЯ

Большинство среднеразмерных круизеров выпускают крупными сериями. Но если в случае с автомобилем легко смириться с тем, что одинаковых машин великое множество, то яхту, в силу особого к ней отношения со стороны владельца, хочется видеть уникальной. Присмотритесь к новому Galeon 430 Skydeck, а потом попробуйте найти лодку близких размеров с таким же потенциалом индивидуализации.

Текст Ольга Селезнева Фото Galeon Yachts





Преимущества объединения элементов лодок типа hardtop и флайбридных в одной «упаковке» очевидны, и сегодня такие конструкции часто встречаются на яхтах длиной от 60 футов. А вот среди более компактных судов такую комбинацию редко увидишь. Один из немногих примеров — 12-метровый Galeon 430 Skydeck. Это представитель уже третьего поколения яхт польской верфи Galeon Yachts, одна из новейших моделей линейки, обосновавшаяся между 420 Fly и еще одной новинкой — Galeon 430 HTC с прозрачным хардтопом. При этом лодка вовсе не выглядит так, будто популярное на рынке решение здесь постарались реализовать любой ценой. Тони Кастро, который последние годы занимается дизайном яхт Galeon, еще ни разу не принес эстетику в жертву функциональности (и наоборот!), поэтому новый Galeon 430 Skydeck выглядит ничуть не менее спортивно, чем 430 HTC.

КОКПИТ И ФЛАЙБРИДЖ

Одна из интересных особенностей Galeon 430 Skydeck — кормовой кокпит, выполненный в одном уровне с купальной платформой. Платформу можно увеличить до 1,05 м и оснастить гидроприводом; эта опция заметно увеличивает длину судна (12,2 м против 13,25 м). При ширине корпуса 4,16 м легко представить себе габариты этой «площадки», удобство которой вы оцените, когда дело дойдет до купания или размещения тендера. У кокпита масса вариантов трансформации. Подвижные модульные элементы позволяют получить обеденную зону, лежак или

шезлонги — в зависимости от потребностей текущего момента. Для экономии места в кокпите было решено отказаться от стационарного трапа на флайбридж: вместо него автоматически опускается трап, спрятанный в свесе флайбриджа. Это не только оптимизация пространства, но и решение проблемы безопасности: если вы, например, опасаетесь, что дети примутся бесконтрольно лазать наверх, просто уберите трап — и дело с концом. Впрочем, флайбридж и так изолирован посредством прозрачного люка: находясь наверху, его можно закрыть, чтобы случайно не оступиться.

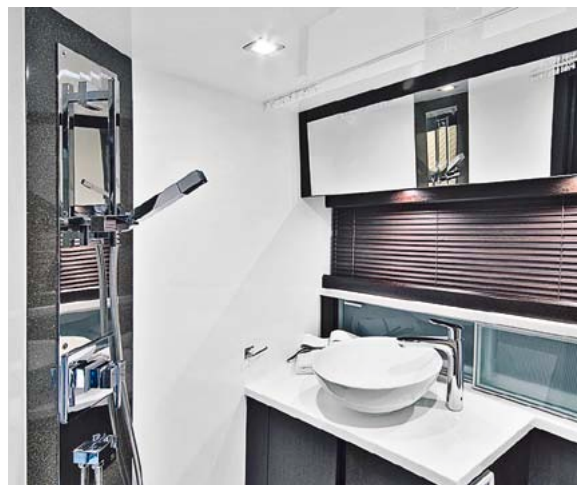
Обычно флайбриджи спортивного типа не отличаются большой площадью даже на довольно крупных яхтах. Однако, с учетом габаритов 430 Skydeck, здесь открытый мостик вполне можно назвать просторным. Пара лежаков по бортам снабжены перекидными спинками, позволяющими получить сиденья или шезлонги. Пост управления в диаметральной плоскости судна оснащен поворотным креслом с откидным боксером для удобства рулевого. Логично скомпонованная приборная панель, отличный обзор, солнце и ветер позволяют предположить, что для управления судном это место будет использоваться чаще, чем основной пост управления в салоне. Стоит обратить внимание на достаточно высокое остекление по периметру кокпита — на ходу вы оцените защиту от ветра.

Galeon 430 Skydeck можно с полным правом назвать яхтой категории semi-custom



ХОЛЛ

Над трапом, ведущим на нижнюю палубу, сделан достаточно большой «вырез», чтобы дневной свет через лобовое стекло и прозрачный хардтоп попадал и в небольшой холл, куда выходят двери кают и одного из санузлов



На странице слева:
Салон главной палубы.
Отделка — интерьерный пакет
«темный орех».

Сверху вниз, слева направо:
Пост управления приподнят для
лучшего обзора.

Один из двух санузлов нижней
палубы.

Камбуз в салоне расположен
по левому борту. Если наверху
требуется больше пространства,
можно выбрать вариант
с камбузом на нижней палубе.

В носовой мастер-каюте есть
не только бортовые
иллюминаторы, но и верхний
открывающийся люк, что
обеспечивает хорошее
естественное освещение.

Одна из гостевых кают при
трехкаютной планировке
нижней палубы.

САЛОН

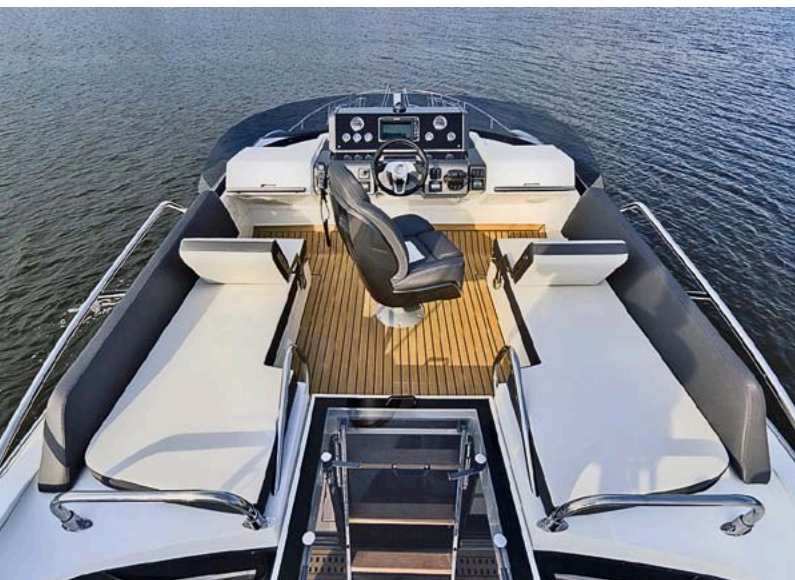
Верфь Galeon Yachts даже более компактные яхты оснащает кормовыми дверями, чтобы изолировать салон на случай плохой погоды. Естественно, на 430 Skydeck они тоже есть — это легко складывающаяся трехстворчатая конструкция из стекла и нержавеющей стали. В салоне — обеденная зона при входе, с диваном и столом на телескопической ножке. Напротив — еще один диван, за спинкой которого скрыта ниша с выезжающим из нее телевизором. Что касается медиаоборудования, то верфь предлагает массу вариантов, начиная от стандартного радио/CD с четырьмя динамиками в салоне и заканчивая спутниковым ТВ и аудиосистемой Bose. Все это, естественно, касается не только салона, но и кают, кокпита и флайбриджа. П-образный камбуз расположен в салоне по левому борту. В его стандартное оснащение входят плита, микроволновая печь и холодильник на 130 л. Если же выбран вариант планировки с двумя каютами, то камбуз может переехать на нижнюю палубу: дополнительное пространство позволит установить там холодильник/морозильник на 180 л, а также духовку (гриль/СВЧ) и комбинированную дизель-электрическую плиту.

Основной пост управления по правому борту оснащен двухместным диваном, а список дополнительного оборудования и навигационных пакетов просто огромен. И если уж даже в хорошую погоду вы предпочтете управлять лодкой отсюда, нет никакой необходимости сидеть «в четырех стенах»: просто откройте прозрачный верхний люк и кормовые двери и наслаждайтесь прогулкой в «кабриолете».

Двухъярусное бортовое остекление надстройки и открывающийся прозрачный хардтоп делают салон очень светлым



Трап на флайбридж убирается вверх, что позволяет экономить место в кокпите



Панель управления:
открытие
окон, освещение,
стеклоочистители, горн,
фара-искатель и пр.

Опционально Galeon 430
Skydeck можно оснастить
увеличенной купальной
платформой
с гидравлическим
приводом



КАЮТЫ

На нижнюю палубу ведет трап, начинающийся между камбузом и постом управления. Над ним сделан достаточно большой «вырез», чтобы дневной свет через лобовое стекло и прозрачный хардтоп попадал и в небольшой холл, куда выходят двери кают и одного из санузлов. Одна из версий планировки 430 Skydeck предусматривает три каюты: носовую и пару почти идентичных кормовых. Однако, если вам нужно больше места в салоне — каюту левого борта можно превратить в камбуз. Наконец, еще один вариант позволяет сохранить три каюты, одновременно увеличивая высоту потолка в той, что находится по левому борту. Расположенный «этажом выше» камбуз чуть отъедет в сторону кормы, а над каютой будет размещен диван, полый внутри. Санузлов на борту два: один изолирован от холла и примыкает к носовой каюте, другой имеет дополнительную дверь в холл и может использоваться в качестве дневного. Что касается отделки, то верфь уже выпустила эту модель в четырех версиях интерьера: темный орех, светлый дуб, венге и орех/серебро. Однако вариантов гораздо больше: одних только видов дерева — 12, в лакированном или матовом

430 Skydeck оснащается как валами, так и колонками

варианте, не говоря уже о текстиле и других материалах. Кстати, по желанию клиента верфь готова реализовать и абсолютно индивидуальный интерьер.

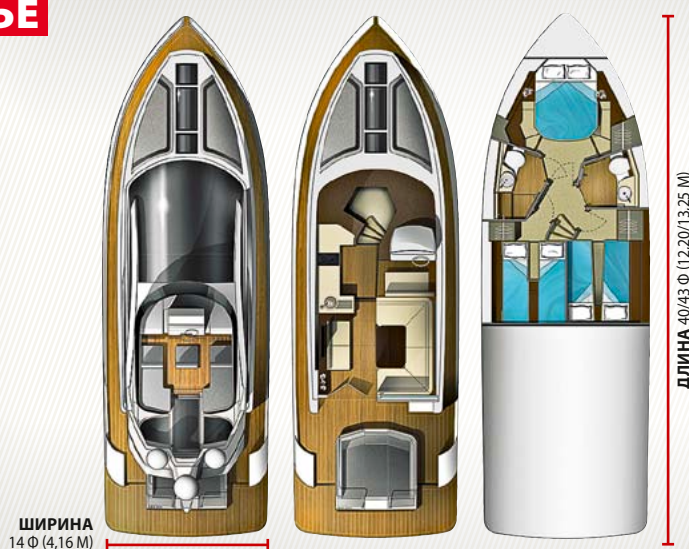
ДВИГАТЕЛИ И ПРИВОДЫ

Из всего сказанного должно быть понятно, что эта достаточно компактная лодка обладает большим потенциалом индивидуализации. Однако в моторном отсеке разнообразия предложений тоже хватает. Выбор двигателей включает варианты спаренных дизельных Volvo Penta и Cummins мощностью от 220 до 435 л. Приводы — стандартные гребные валы, поворотные-откидные колонки (Aquadrive и Axius) и днищевые колонки (IPS). Что касается максимальной скорости, то на испытаниях 430 Skydeck, оснащенный двумя Cummins по 380 л.с. и вальным приводом, показал 31 узел. С колонками скорость наверняка будет выше и, поскольку лодку уже начали выпускать серийно, данные с другими пропульсивными установками скоро станут известны. **МВУ**

Слева:
Лежаки флайбриджа снабжены
перекидными спинками,
позволяющими получать кресла
или шезлонги.

Прозрачный люк-хардтоп
из тонированного стекла
открывается над постом
управления и частью салона.

ДОСЬЕ



ДЛИНА
40/43 Ф (12,20/13,25 М)
ШИРИНА
14 Ф (4,16 М)
ОСАДКА (КОРПУСОМ)
0,80 М
**ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
ПОРОЖНЕМ**
12 Т
ЗАПАС ТОПЛИВА
2 × 550 Л
ЗАПАС ВОДЫ
450 Л
ДВИГАТЕЛИ
2 × VOLVO PENTA/
CUMMINS (220–435 Л.С.)
ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ
2600 КГ
КАТЕГОРИЯ RCD
«В» (12 ЧЕЛ.)
СТОИМОСТЬ В ЕВРОПЕ
ОТ € 321 300

СЕГОДНЯ И ВСЕГДА

Британцы во многом снобы. Это заметно, к примеру, по отношению к чужим, не английским лодкам, вызванному, думается, генетической памятью о господстве Британии на морях. Но уж если англичанин о какой-то лодке с континента отзывается положительно, она того точно заслуживает.

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



Когда мой давний знакомый, главный редактор русского MBY, после жаркой дискуссии об отношении англичан к американским и европейским лодкам предложил мне написать о какой-нибудь «небританской» модели, я размышлял недолго. Среди моих приятелей есть Николас Бейкер, живущий на Краю Земли, и у него есть лодка.

КРАЙ ЗЕМЛИ

Лендс-Энд (Lend's End, Край Земли) — это мыс на юго-западе британского острова, самая западная его точка (графство Корнуолл). Он находится в 13 км от Пензанса, где обитает Николас. Еще западнее, в Кельтском море, расположен небольшой архипелаг Силли, до которого примерно 25 миль. Силли — это полсотни островов; из них только пять обитаемы,

а самые большие — Сент-Марис, Сент-Мартинс, Треско и Сент-Агнес. Вот на эти острова и любят выезжать в хорошую погоду на лодках обитатели «края света». А погода здесь хорошая не всегда. Летом не теплее +20 °С, зимой средняя температура +6–8 °С. Ветра в основном умеренные, бывают и сильные — западные и северные. Но коли задуют западные, разгонят огромные океанские волны — тогда берегись!

Когда ветра нет, острова обычно затянуты туманом. Недаром воды вокруг островов Силли считают опасными, а весь район из-за многочисленных кораблекрушений, в основном прошлых, наградили зловещим титулом «кладбище кораблей».

Я рассказал все это, чтобы было понятно, для каких условий Николас искал себе лодку и почему он выбрал именно норвежскую Marex 350 Scandinavia.

ТРЕБУЕТСЯ ЗАЩИТА

Чем же эта лодка так приглянулась Николасу Бейкеру? Во-первых, Marex 350 Scandinavia — круизер типа sedan, имеющий закрытую рубку-салон. Слово «умеренный» в отношении нашего климата очень неточное; описанные выше условия вряд ли соответствуют этому определению, и все аргументы неоспоримо говорят в пользу такой лодки. Главная выгода очевидна — защита от неблагоприятных погодных условий и... от палящего солнца, что бывает несколько дней в году. Помимо того, не надо постоянно возиться с тентом (не самое приятное занятие, хотя стояночный тент на кокпит имеется).

Проход на транцевую платформу сделан через сдвижную (не на петлях!) дверь по левому борту. Платформа вполне функциональная, есть даже трап для купания под крышкой и душ,



и Николас говорил, что они там у себя купаются, хотя в это верится с трудом. Из оборудования отмечу надежные швартовные утки и якорное устройство со шпилем (полезная опция). В тиковой палубе кокпита две крышки люка на газовых амортизаторах открывают доступ в моторный отсек, где стоят два двигателя Volvo Penta D4-260 по 260 л.с. С одним мотором здесь было бы просторнее, но и так обслуживание (ежедневные проверки, замена фильтров и т. п.) сложностей не вызывает. Электрическая проводка хорошо собрана и промаркирована, что упрощает поиск неисправностей (я из любопытства поинтересовался и этим). Дизельные отопитель и водонагреватель также легко доступны, а вот освещение моторного отсека мне показалось слабым.

Двигаться в нос приходится по узким (до 200 мм) бортовым потопчинам, но это неудобство компенсируют поручни

Норвежцы умеют строить лодки — этот факт не требует доказательств

и релинг. В носу есть место для мягкого матраса, чтобы загорать (о чем вы, сэр!) и действительно полезная бушпритная площадка с глубоким якорным ящиком (носовая якорная лебедка — тоже опция).

В КРУГУ СЕМЬИ

Marex 350 Scandinavia — лодка семейная, и организация пространства рубки-салона подчинена максимальному комфорту на борту, разумеется, в пределах габаритов лодки. Традиционную динетту (левый борт) составляет U-образный диван и стол. Напротив устроен камбузный блок, о котором скажу подробнее. По размерам он не маленький, но не создает тесноты в рубке благодаря рациональному устройству. Оборудование — газовая

плита с духовкой, холодильник 85 л (под креслом рулевого) и морозильник, мойка, много полезных ящиков для посуды и припасов.

Если компоновку рубки можно признать обычной, то рулевая консоль выглядит довольно оригинально. Приборная панель не обременена мониторами, циферблатами и переключателями, хотя все необходимое имеется. По центру расположен экран комбинированного картплоттера, под ним — линия клавишей включения оборудования, по бокам — комбинированные приборы состояния двигателей, слева — манипулятор подруливающего устройства и музыка. Еще надо сказать, что Николас приобрел лодку прямо

Организация пространства на борту этой семейной лодки подчинена идее максимального обеспечения комфорта

на выставке в Саутгемптоне несколько лет назад и дополнительно установил РЛС, АИС и эхолот, что очень важно в условиях интенсивного судоходства и нередкого в его краях тумана.

Очень удобная штука — широкий подлокотник под правой рукой. На нем находится управление двигателями и транцевыми плитами, и на ходу локоть имеет опору, а не висит в воздухе. Это действительно комфортно. Да и само кресло довольно удобное. Если кому-то остекление рубки снаружи покажется недостаточным, то могу заверить: изнутри обзор превосходный.

Скажу еще о двух деталях: спинка передней части дивана перекидывается, и рядом с капитаном могут присесть двое, чтобы вместе наблюдать за горизонтом по курсу. А второе (или первое!) — большой сдвижной люк в крыше рубки: он открывается электроприводом и при распахнутой двери в кокпит практически «меняет» тип лодки — из sedan она превращается в hardtop или даже в open.

На лодке две двухместные каюты — «мастер» (в носу) и на левом борту, под динеттой. В носовой каюте с высотой подволока 1,75 м стоит довольно просторное ложе (1,90 × 1,75 м); свет дают верхний люк и бортовые иллюминаторы. На носовой переборке Николас установил ТВ-экран, хотя изначально там находилось зеркало. Платяной шкаф, шкафчики и полки вдоль бортов вмещают достаточно вещей.

Вторая каюта по левому борту с койкой 2,15 × 1,50 м вовсе не тесная, хотя и расположена под палубой рубки. Там тоже есть место для вещей и свое освещение. У Николаса дети взрослые, живут отдельно, он выходит в море с женой или друзьями, так что переночевать есть где. Готовя эту статью, на сайте Marex я прочел, что стол в рубке может быть опускающийся, чтобы из динетты организовать еще одно спальное место, но это для любителей «трансформаторов».

Рядом с дверью в носовую каюту, по правому борту, устроен весьма просторный (высота 1,87 м) и хорошо оборудованный галльон с душем.

ПОПЕРЕК ВОЛНЫ

Сегодня все обращают особенное внимание на комфорт в лодке. Однако комфорт — это не только удобная компоновка, красивая отделка и обилие оборудования: для лодки, на которой часто ходят в море, комфорт прежде всего обеспечивают ее мореходные качества — мореходность как таковая, скорость, управляемость.

Николас приобрел эту лодку с двумя Volvo Penta D4–260 EVC и колонками DPH. Для «просто семейного» круизера

хватило бы и одного D6–370 или даже D4–300 — особенно из соображений экономичности (экономия на агрегате, на топливе и обслуживании). Но Николас во главу угла ставит надежность, и здесь с ним трудно спорить. Мы несколько раз измеряли скорость по бортовым приборам и ручным GPS с разной нагрузкой и неизменно получали уверенные 40 узлов. Такая скорость позволяет ему быстро добираться до заветных островов архипелага Силли, а в случае резкого изменения погоды — успеть вернуться, чтобы укрыться в родной гавани городка Пензанс.

Лодка довольно быстро выходит на глиссирование даже без помощи транцевых плит: работают форма корпуса, оптимальная продольная центровка и высокая удельная мощность. Устойчивость на курсе, реакция на перекладку штурвала, остойчивость в циркуляции вопросов не вызывают: по сравнению с некоторыми моделями ореп лодка лучше «прилипает» к воде, хотя повышение ЦТ из-за надстройки сказывается на крене в крутых поворотах.

Предельную мореходность Marex 350 Scandinavia, к счастью, испытать не довелось: кто без особой нужды станет тягаться с морем? Но потенциал в ней чувствуется: нам доводилось ходить по приличным волнам, и тут неизменно проявлялись возможности лодки идти по волне и против. Правда, это требует навыков управления оборотами и положением транцевых плит, но все приходит с опытом. Важно, что категория «В» (Offshore) для этой лодки себя оправдывает полностью.

Что касается расхода топлива, то разными способами мы с Николасом определили: даже на полной скорости запаса топлива хватит примерно на 250 миль хода (правда, без резерва), а на круизной скорости этот показатель, несомненно, вырастет. Измерить уровень шума мы как-то не сподобились, да и незачем: обычно на ходу мы разговариваем спокойно, не напрягая голос.

САЛЮТ, СКАНДИНАВИЯ!

Норвежцы умеют строить лодки — этот факт не требует доказательств. Николас ни разу не пожалел, что стал владельцем Marex 350 Scandinavia, ни раньше, ни теперь. На мой вопрос о его следующей лодке он только улыбается и сам коротко вопрошает: «Зачем?» Его все устраивает — и на сегодня, и в обозримом будущем.

А что касается англичан в целом... Лодки бренда Marex побеждали в нашем конкурсе Motor Boat of the Year, а это тоже значимый показатель. И пусть теперь кто-нибудь мне скажет, что англичане признают только свои лодки! MBV





На странице слева, внизу:

Удобный, хорошо оборудованный камбуз даже на небольшом круизере — вещь архиважная.

В отделке интерьера широко применены алькантара с четкой строчкой и древесина тика.

Штурвал можно регулировать по углу наклона, а узкие стойки лобового стекла не препятствуют обзору.

Зеркало на носовой переборке раздвигает пространство и без того немаленькой каюты.

В хорошую погоду кокпит — самое приятное место на лодке.

ДОСЬЕ



ДЛИНА

35 Ф (10,78 М)

ШИРИНА

11 Ф (3,31 М)

ОСАДКА

4 Ф (1,13 М)

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ

5250 КГ

ЗАПАС ТОПЛИВА

670 Л

ЗАПАС ВОДЫ

220 Л

МОЩНОСТЬ

300–600 Л.С.

СПАЛЬНЫХ МЕСТ

4 + 2

КАТЕГОРИЯ RCD

«В» (10 ЧЕЛ.)

МАКСИМАЛЬНАЯ

СКОРОСТЬ 44 УЗЛА

СТОИМОСТЬ В ЕВРОПЕ

€ 194 000



РЕЗВАЯ КАРТИНКА

Эта лодка ведет себя на воде так, что у некоторых просто
отвисает челюсть.

Текст **Джек Хейнс** Фото **Chris-Craft**



Вверху:
Глубокий и очень просто спланированный кокпит обеспечивает комфорт и безопасность.

Слева:
Обзор с места рулевого великолепен на любой скорости.



Какой писатель или журналист порадует, если читателя что-то отвлекает от выверенных фраз его текста? Но сейчас, пожалуйста, на мгновение отвлекитесь и переведите взгляд на фотографии Chris-Craft Carina 21. Ну разве это не самый потрясающий образчик джентльменской лодки, который когда-либо попался вам на глаза? Тотальное увлечение ретростилем в последнее время грозит тем, что он превратится в чистую банальность, но когда лодка выполнена столь безукоризненно, это возвращает мне веру в модный тренд. Все как надо: вертикальный форштевень, развал бортов, чуть зауженная корма, классические аналоговые приборы и тонкий, изящный штурвал, кажется, позаимствованный у Corvette Stingray 1960-х годов. Слишком много ретро? Нет, вовсе нет! Вживую эта лодка выглядит настолько потрясающе, что вызывает неодолимое желание ее погладить. Все ретроакценты на своем месте, ничто не выглядит вымученным,

планировка кокпита гениальная, и невозможно устоять перед искушением сесть в низкое кресло и запустить двигатель.

ВЗРЫВНАЯ МОЩЬ

Наша тестовая Carina была оснащена 5-литровым двигателем Mercury V8 мощностью 260 л.с. — более чем достаточно для такой изящной лодки весом около 1,3 т. Но Carina родом из тех краев, где избыток чего угодно считается скорее достоинством, чем недостатком, поэтому можно поставить опциональный 320-сильный Volvo Penta V8, который позволяет лодке развивать скорость более 50 узлов. И наоборот, есть менее мощный и куда более спокойный дизельный вариант: Volvo Penta D3 (200 л.с.) — специально для тех, кого нервируют цены на топливо. Во время теста, когда в просторной акватории порта Майами стоял полный штиль, мощности в 260 л.с. нам вполне хватило. После многих лет тестирования куда более крупных судов с дизельными движками было очень приятно ощущать мгновенный прилив мощи этого



рычащего бензинового Mercury V8. Едва переводишь рукоятки газа вперед, как винт вспарывает воду, и лодка срывается с места, будто резвый щенок, которому бросили мячик. Полностью положив ручку, мы достигли скорости 43 узла — не супербыстро, однако разгон у Carina впечатляющий. Набор скорости с холостых оборотов до 20 узлов занимает всего 9 секунд, еще пять секунд — и вот уже 30 узлов. В общем, чтобы разогнаться со «стопа» до 40 узлов, требуется менее 22 секунд. Такое ускорение, ощущающееся на любых оборотах, вызывает бурный восторг, и, сидя за штурвалом этой лодки, вы точно будете улыбаться чаще обычного.

Идеально переводящая мощность в движение угловая колонка Alpha обеспечивает столь потрясающую маневренность, что сердце уходит в пятки. Малейшая перекладка уже упомянутого тонкого штурвала мгновенно находит отклик. А если вы слишком сильно крутанете штурвал, лодка отреагирует поразительно резко и войдет в поворот, не теряя контакта с водой. В какой-то момент, пока мы нарезали восьмерки на тест-драйве, к нам подлетела быстроходная лодка

аж с тремя подвесниками. Это была портовая полиция: их пистолеты на бедрах, густые усы и зеркальные очки-авиаторы не свидетельствовали ни о малейшем дружелюбии. Я уже было подумал, что сейчас меня подвергнут допросу, поэтому сразу начал что-то лепетать со своим британским акцентом. Выяснилось, что на самом деле полицейские просто заинтересовались необычной лодкой и подъехали лишь для того, чтобы сделать нам комплимент.

МАГНИТ ДЛЯ УЛЫБОК

Такую реакцию мы наблюдали на протяжении всего тест-драйва. Небольшая по меркам Майами Carina 21 получала столько одобрительных кивков и взмахов рук, что я даже устал их считать. Эта лодка заставляет любого расплыться в улыбке. Про того, кто сидит за штурвалом, я уже говорил.

Carina хорошо подходит для подобных поездок: можно рвануть в какое-нибудь из значных мест вокруг Майами или даже на Флорида Кис. Загружайте в кокпит друзей, включайте музыку... Не успеете оглянуться, как вы уже на острове Айламорада. Конечно, это боурайдер, поэтому

Слева направо:

На борту Carina масса места для хранения всего необходимого, включая длинный рундук для водных лыж под пайолами кокпита.

Отделочный материал Silvertex на вид и на ощупь неотличим от натуральной кожи, но при этом он куда более стойкий к загрязнению, истиранию и выгоранию на солнце.

На странице справа:

Кормовой диван выглядит так, будто его позаимствовали у Bentley. То же самое можно сказать о поручнях и держателях для напитков.

Часть подушек кормового лежака снимается — так освобождается проход в кокпит.

Доступ к двигателю отличный: по сторонам много места для хранения кранцев и нужных инструментов.





на большой волне вас, естественно, немножко растрясет, но, прошу заметить: нарезая круги во время тест-драйва, мы оставались абсолютно сухими. Даже когда штормовали волны, оставленные большими грузовыми судами, бороздящими эти воды.

Carina — одна из двух самых компактных моделей Chris-Craft, но по сравнению с более крупными лодками, вы не найдете никакой разницы в качестве и тщательности отделки. Стеклопластиковый корпус отформован в трех отдельных матрицах: мягкие линии, глянцевая поверхность от носа до кормы, каждый рундук и ящичек сделаны идеально. Каждая мелочь, будь то ручка или утка, демонстрирует мастерство дизайнера. Поручни из дерева и стали возле кормового лежака можно закрепить дома на стене как арт-объект, а отделка кокпита — образец новой технологии Silvertex от компании Spradling. Винил на вид и на ощупь неотличим от кожи; покрытие Permablok 3 обеспечивает ему потрясающую защиту от выгорания на солнце, истирания и брызг. В качестве доказательства могу рассказать, что при тестировании материала его поливали кетчупом, горчицей и кремом для загара; давали всему этому как следует высохнуть на солнце, а потом просто смывали пресной водой. Никаких следов...

ВЕРДИКТ

Выгодное приобретение? Несомненно. Не лодка, а картинка. Если, конечно, вы готовы заплатить за такой уровень качества и ретрошика. А если вы посещали сайт Chris-Craft, то наверняка наткнулись на страничку «Построй свою лодку» —



тут можно выбрать абсолютно любую индивидуальную опцию. Цена, конечно, кусается: \$ 120 000, или \$ 5714 за фут длины. С другой стороны, если выбрать не самый мощный двигатель и махнуть рукой на тик, можно заметно снизить стоимость и все же приковывать к себе завистливые взгляды в марине. И, честно говоря, если вы раздумываете над покупкой Chris-Craft, цена вопроса едва ли будет в приоритете. Спасибо, что прочитали эту историю от начала до конца (если прочитали). На этом я, пожалуй, закончу. Ну а вы еще посмотрите картинки. **МВУ**



ДОСЬЕ

ДЛИНА	21 Ф (6,46 М)
ШИРИНА	8 Ф (2,16 М)
ОСАДКА	3 Ф (0,86 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ ПОРОЖНЕМ	1,3 Т
ЗАПАС ТОПЛИВА	129 Л
ВМЕСТИМОСТЬ	7 ЧЕЛ.
МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ НА ТЕСТ-ДРАЙВЕ	43 УЗЛА
ДВИГАТЕЛЬ НА ТЕСТ-ДРАЙВЕ	1 × MERCURY (260 Л.С.)
СТОИМОСТЬ	ОТ £ 54 688
СТОИМОСТЬ ТЕСТОВОЙ МОДЕЛИ	£ 70 405



СМЕНА НАСТРОЕНИЯ

Это один из вариантов перевода слова Moody — названия в прошлом британского бренда, ныне принадлежащего группе Hanse Yachts AG. Название подходящее: если ты не в духе, то на борту такого парусника все будет выглядеть несколько иначе.



Глядя на яхты Moody, не подумаешь, что бренду уже 150 лет. Да, компания отлично помнит историю, но отнюдь не консервирует свои представления о том, как должна выглядеть «правильная» парусная яхта. Дело даже не в том, что смотрятся лодки этого бренда абсолютно в духе дня нынешнего, — все-таки рассчитаны они не на узкую нишу любителей «классических» очертаний, а на современного яхтсмена, который между романтикой и комфортом скорее выберет последний. И вот в этой части Moody и ее неизменный дизайнер-конструктор Билл Диксон продвинулись куда дальше многих конкурентов, предложив рынку собственную концепцию deck saloon.

Термин этот не новый, вот только смысл каждая верфь вкладывает в него свой. Обычно под deck saloon подразумевают высокую, «надутую» надстройку, обильно остекленную по периметру, чтобы в салоне нижней палубы было больше света. У Moody концепция совершенно иная: кокпит

и салон выполнены в одном уровне, как на моторных яхтах, а нижнюю палубу целиком занимают каюты. Нужно ли говорить, что внутреннего пространства в этом случае получается куда больше? Об этом конструктивном решении мы писали в статье про Moody 45 DS (см. МВУ №5, 2011). Кроме этой модели, у верфи есть более крупная флагманская Moody 62 DS. Промежуток между ними был слишком большим и явно ждал заполнения.

Новинку — Moody 54 DS — анонсировали еще в январе, представив на боат-шоу в Дюссельдорфе ее концепт-модель. Весной верфь сообщила, что первые два корпуса уже строятся для австралийских заказчиков, а значит, есть шанс вскоре увидеть Moody 54 DS живьем. Предлагаю познакомиться с лодкой поближе, чтобы понять, чем она так привлекает «антиподов» и чего можем от нее ожидать мы.

В этой яхте салон устроен на главной палубе, а не внизу



Начнем, как обычно, с кокпита. Он выглядит открытым с транца, но это только видимость. В корме — большая приподнятая площадка, под которой находится гараж для тендера, чем может похвастаться не всякая лодка таких размеров. И это странно: удобство кормового гаража настолько очевидно, что не требует пояснений. Если вам когда-нибудь доводилось извлекать тендер из воды, крепить перед мачтой, а потом продельвать операцию в обратном порядке, вы меня поймете. Не говоря уже о том, что тендер на палубе портит внешний вид лодки и перекрывает люк в носовой каюте. Кстати, если вас смущает отсутствие купальной платформы, поясню: ею служит дверь гаража; она откидывается вручную или гидравликой (опция). Благодаря этой площадке сам кокпит, где поставлены стол и сиденья, оказывается в углублении, а это — безопасность в свежую погоду. Кроме всего, оба штурвала находятся на возвышении, что улучшает рулевому обзор.

Продолжением крыши рубки служит длинный козырек, накрывающий кокпит вплоть до штурвалов. Чтобы эта деталь не сильно сказывалась на весе лодки, его открывающаяся часть выполнена из ткани, собирающейся в гармошку. Естественно, открывать люк нужно не только для того, чтобы загорать в кокпите, но и для контроля за гротом. Как и на всех парусниках с объемной рубкой (обычно это катамараны), гик расположен высоко, поэтому

*Купальной платформой
служит откидывающаяся
дверь кормового гаража*

в некотором смысле вы теряете «контакт» с гротом. Погон гика-шкота находится на крыше рубки, и тем, кто привык ходить на обычных парусниках, первое время сложно отделаться от мысли, что грот «где-то там наверху» живет сам по себе. Когда погон гика-шкота не прямо перед глазами, сразу пропадает желание заниматься тонкой настройкой паруса, ибо скованный стереотипами мозг услужливо подсказывает, что для этого нужно куда-то лезть и вообще причинять себе всяческие неудобства.

Между тем, здесь все шкоты выведены прямо перед лебедками у штурвалов, и, раз попробовав, вы поймете: для управления этой лодкой вполне достаточно одного знающего свое дело яхтсмена. Единственное, что вызывает вопрос в кокпите, — модные сиденья у штурвалов. Да, поставленные на ножки, они выглядят изящно и кажутся парящими в воздухе, но, на мой взгляд, под ними не помешали бы рундуки, которых, как известно, на борту много не бывает.

Дополнительные 9 футов длины (по сравнению с 45 DS) положительно сказались на объеме помещений обеих палуб. И не только в смысле квадратных метров, но и в смысле возможности ими распорядиться. Камбуз, например, можно поместить как в салоне, так и внизу. В первом случае он будет чуть меньше, зато такая планировка предпочтительнее для путешествий большой компанией — с семьей или друзьями, когда хочется, чтобы все были на виду и не выпадали из общения; да и за детьми так легче уследить. При этом останется достаточно места для четырех кают (не считая опциональной шкиперской в носу). Во втором варианте кают три, зато кухня получается ресторанного уровня, а салон — просторнее.



ЗАКРУТКА

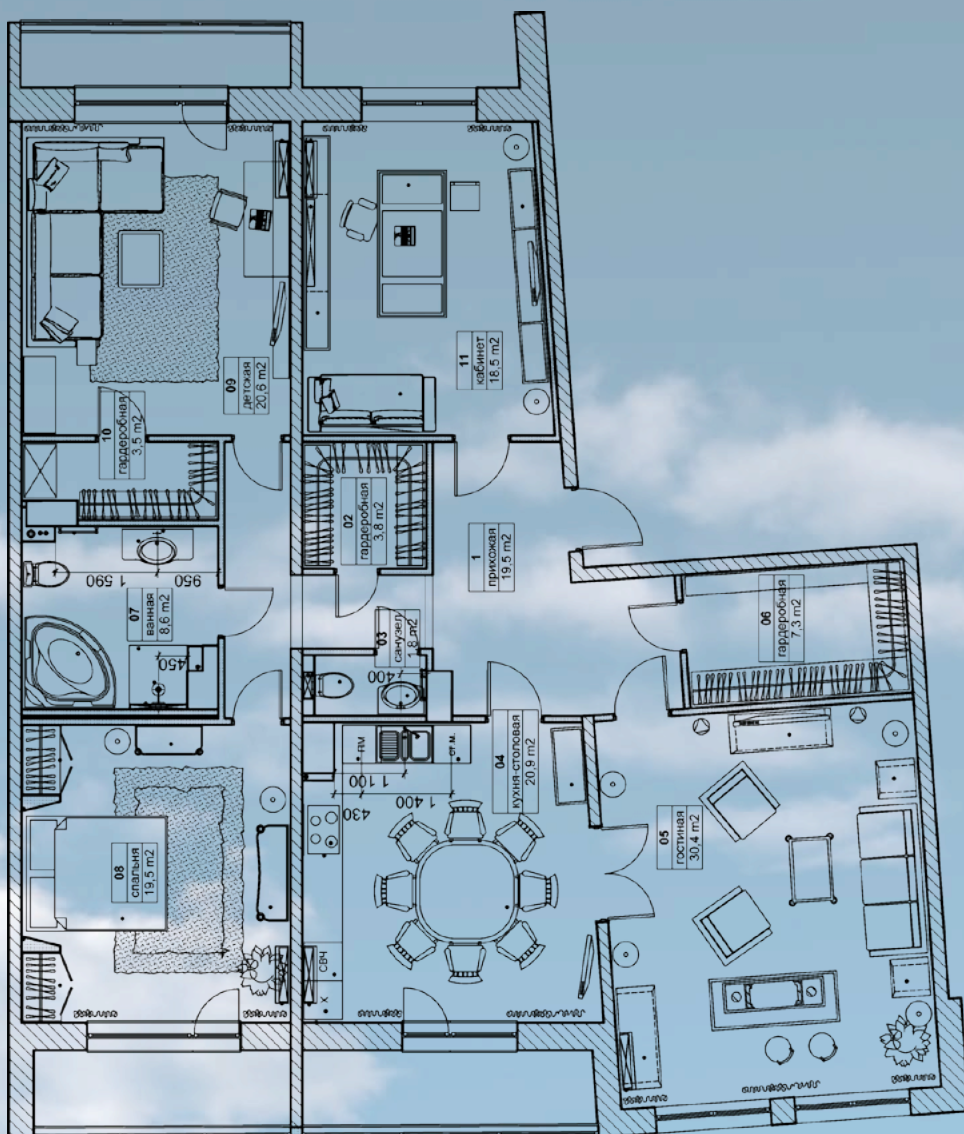
Электрическая закрутка стакселя устанавливается опционально, но в данном случае вы едва ли пожалеете о потраченных деньгах. Это одна из тех полезных вещей, которые с легкостью позволяют справиться с яхтой при небольшой команде или вовсе без нее



Жилой комплекс бизнес-класса на Свердловской наб., 54-58,
Квартиры с видом на Неву, Смольный собор и мост Петра Великого.

777-9-220
platinum-ru.ru





СПЕЦПРЕДЛОЖЕНИЕ!

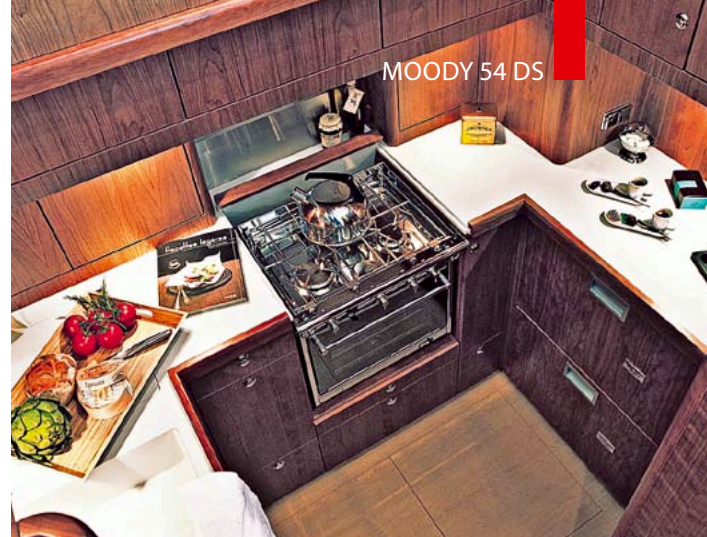
Видовая 4.к.кв 155,9 м² —
23 500 000 рублей*

* Предложение действительно до 30.09.2013

- Разнообразные планировки
- подземный отапливаемый паркинг
- собственный детский сад
- система контроля доступа и видеонаблюдение
- благоустроенный внутренний двор
- закрытый от автомобильного движения.

Проект «Платинум» — это ультрасовременный жилой комплекс на Свердловской набережной, строящийся для тех, кто ярко чувствует пульс времени и хочет жить в центре событий.

Мы строим «Платинум» для тех, кто привык к качеству жизни европейского уровня, для тех, кто способен оценить по достоинству все преимущества жизни в современном доме современного мегаполиса.



MOODY 54 DS



ДОСЬЕ



ДЛИНА
56 Ф (17,50 М)
ШИРИНА
17 Ф (5,20 М)
ОСАДКА
2,25/2,85 М
ПЛОЩАДЬ ГРОТА
81,5 М²
ПЛОЩАДЬ ГЕНУИ
79,0 М²
ПЛОЩАДЬ ГЕННАКЕРА
200 М²
ДВИГАТЕЛЬ
VOLVO PENTA D3 (150 Л.С.)
ЗАПАС ВОДЫ
810 Л
ЗАПАС ТОПЛИВА
1000 Л
КАТЕГОРИЯ СЕ
«А» (ОКЕАН)
ДИЗАЙН
DIXON YACHT DESIGN
СТОИМОСТЬ В ЕВРОПЕ
ОТ € 549 000

На странице слева:
Очень удобная планировка кокпита: стол и сиденья — в заглубленной зоне для большей безопасности; рулевые колонки — на приподнятой кормовой площадке.

Сверху вниз, слева направо:
Салон, устроенный на главной палубе, а не внизу, — одно из неоспоримых преимуществ яхт Moody (тип deck saloon).

Камбуз можно разместить на любой из палуб в зависимости от потребностей и числа кают.

Носовая мастер-каюта.

Впрочем, в любом случае в салоне будет и обеденная зона, и гостиная с диваном, и удобное, хорошо оборудованное штурманское место. Помимо обычных GPS/картплоттера, VHF, других приборов, там есть управление двигателем и подрульками (удобно, когда рукоятки не только у штурвалов).

Варианты планировки нижней палубы радуют разнообразием. Про камбуз уже сказано, а с каютами можно пофантазировать тоже. Мастер-каютой в любом случае выступает носовая с длинным палубным иллюминатором на подволоке. На миделе располагается VIP-каюта или пара идентичных гостевых (при отсутствии камбуза). Еще одну двухместную каюту можно устроить в корме, а по соседству с ней — кладовку-мастерскую. Санузлов на борту три, не считая того, что находится в носовой каюте. Кормовой санузел используется в качестве дневного, к нему прилагается специальный шкаф для непромоканцев.

Интерьерами Moody 54 DS будет во многом напоминать старшую модель Moody 62 DS, чьи фотографии здесь и помещены.

Список стандартного оборудования достаточно щедр: при нынешних ценах не придется тратиться на тик в кокпите и на палубе — он уже есть в базе. То же касается закрутки грота и электрических лебедок. Перечень опций также впечатляет: несколько навигационных и медиапакетов; варианты деревянной и текстильной отделки и, конечно, масса оборудования для комфорта на борту — от опреснителя до винного холодильника и кофемашины. Если лодка планируется для акваторий с ограниченными глубинами, есть смысл выбрать опциональный короткий киль, осадка с которым составит 2,25 м против 2,85 м (стандарт).

Говорить о ходовых качествах яхты пока рано, но, надеюсь, новая Moody 54 DS не подмочит репутацию других лодок линейки, которые проявили себя достойно. Например, на тестах Moody 45 DS при 20-узловом ветре в бакштаг выдавала до 11 узлов, а на острых курсах с полной генуей и половиной грота при ветре 20–25 узлов — 6–7 узлов.

Надеемся новинку скоро опробовать, о чем вам непременно сообщим. **MBY**



БОРИС ЛАШКОВ, Nord Star Yachting

Первые два корпуса Moody 54 DS не случайно заказаны на край света, в Австралию. За последние четыре года туда и в Новую Зеландию ушло более 20 яхт Moody, из них 12 — именно модели deck saloon.

Дело в том, что они идеально подходят для местных условий и долгих океанских переходов. Глубокий, безопасный кокпит; высокий фальшборт; закрытый теплый салон с удобным штурманским местом, откуда легко можно наблюдать за происходящим без необходимости полные сутки и в любую погоду находиться в кокпите. Полезные опции — электрические закрутка стакселя и закрутка грота в мачту. «Крыша» над кокпитом — это защита от агрессивного ультрафиолета. Последнему австралийцы уделяют особое внимание, но я уверен, что все перечисленные качества пригодятся в любой акватории, а не только в Южном полушарии. Плюс, конечно, высокий уровень качества постройки.

РЫБАК — РЫБАКУ

Лодки бывают универсальные и специальные. Если лодку позиционируют как рыболовную, да еще называют именем птицы-рыболова, значит ее создавали для рыбалки и оценивать ее надо с позиций рыболова. Поэтому, когда нас попросили высказаться в отношении канадской KingFisher 2725, мы применили именно такой подход.

Текст **Алексей Максимов, Дмитрий Матвеев** Фото **Harbercraft**





Лодки KingFisher прежде были известны под именем выпускающей их компании Harbercraft (Канада). После ребрендинга лодкам дали название KingFisher (в переводе — «зимородок»). Птица эта питается мелкой рыбешкой, за которой ныряет под воду с небывалой ловкостью, и даже пугливую, осторожную форель ловит похлеще дядьки с нахлыстовым удилищем.

ТИП И РАЗМЕРЫ

KingFisher 2725 — лодка немаленькая, мобильной ее не назовешь: исходя из опыта, корпус длиной более 8 м и весом более 2 т, несмотря на заверения производителей, сложно активно перемещать от водоема к водоему в поисках «рыбы своей мечты». Но его можно перевезти на трейлере за внедорожником и держать у причала на большом озере или реке, лучше — с выходом в море.

Большую лодку иметь заманчиво, но накладно, и вот вопрос: а насколько большой она должна быть для рыбалки в компании? Оптимальное число рыбаков на борту — трое или четверо (сопровождающие дамы не в счет). Рыбачьте хоть на озере, хоть в море, добывайте лосося, судака или форель — даже при интенсивном клеве с учетом того, что троллинг не предполагает персональных снастей, чем больше людей на борту, тем скучнее остальным. И чем просторнее кокпит, тем удобнее в нем работать.

У KingFisher 2725 самоосушаемый кокпит, не тесный (2,62 × 2,13 м), не загроможденный — как раз для троих-четверых. В палубе устроены два рыбных ящика с насосом для циркуляции воды (400 л), ящик в транце (114 л, он же сиденье), вдоль бортов оставлены ниши для удилищ (специальные крепления есть и на подволоке рубки). Но главный плюс — внешняя рулевая консоль, на которую вынесены основные функции управления маршевыми моторами и вспомогательным двигателем.

Ахиллесова пята многих катеров для троллинга — тарга: стремясь обеспечить в рубке достаточную высоту, производители вынуждены поднимать ее. А во время проводки и тем более после поклевки нагрузка на удилище приличная, и снять его с высокой тарги непросто. Такую ситуацию я предвижу на KingFisher 2725, однако это нестрашно. Здесь можно применять легкие спиннинги, а вместо тарги для установки планерной системы целесообразнее использовать «стаканы» в кокпите — на рубке и по бортам (как на открытых лодках). Помимо спиннингов, здесь можно использовать пару бортовых даунриггеров,

Народная мудрость: рыбак рыбаку плохо не посоветует!



KINGFISHER 2725

ДЛИНА
28 ф (8,66 м)
ШИРИНА
10 ф (2,59 м)
ВЫСОТА БОРТА
4 ф (1,07 м)
ВЫСОТА ТРАНЦА
0,64 м
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
ПОРОЖНЕМ
2050 кг
ЗАПАС ТОПЛИВА
530 л
ЗАПАС ВОДЫ
150 л
МОЩНОСТЬ ПМ (МАКС.)
300 л.с.
СТОИМОСТЬ В РОССИИ
\$164 156 (без ПМ)

опуская «гирю» не за корму (как на катерах со стационарным мотором), а вдоль бортов. Троллинг — не единственный способ рыбалки, но если у вас в отношении рыбы намерения самые серьезные, то купите другую модель KingFisher, с водометом, где вам уж точно ничего не помешает.

В РУБКЕ

Она высокая (1,97 м) и просторная; обустройство в целом абсолютно логичное, хотя ближе к спартанскому. Левый борт — диваны-«визави» и столик, из которых можно образовать спальное место. На правом располагается санузел за дверью (важная позиция для лодки, претендующей на приличную автономность). В носовой части — простая по дизайну, но толковая рулевая консоль с удобным расположением ключевых органов управления и приборов, перед ней — кресло с амортизатором и регулировками (штука нужная, а по волне, может стать, даже жизненно необходимая). Еще полезное устройство — гидропривод рулевого управления.

Удивило расположение картплоттера: он под потолком, словно телевизор, хотя на рыбалке задействован по полной и обычно находится в зоне прямого обзора. Зато есть довольно просторная носовая каюта за шторой с верхним люком и бортовыми иллюминаторами; длина спального места 1,82 м.

Камбуз — плита, мойка, холодильник, шкафчики с ящиками, а музыка — приятное дополнение во время долгих переходов или на стоянке. В рубке и в каюте несколько рундуков, расположенных во всевозможных нишах: их всегда найдется чем заполнить. Все доступные

внутренние поверхности корпуса покрыты серым ковриком; он выглядит лучше, чем голый или окрашенный металл, легко чистится и дает ощущение тепла. Хотя гораздо больше тепла от обогревателя (опция).

МАТЕРИАЛ И ПРОЧНОСТЬ КОРПУСА

Многие предпочитают стеклопластиковые лодки: по их ощущениям, алюминиевый катер той же формы и массы на резкой озерной волне идет более жестко по сравнению с пластиковым. Но нельзя не признать очевидные преимущества легкого сплава (в первую очередь прочность, особенно на прибрежных камнях). С прочностью цельносварной KingFisher 2725 никаких проблем нет. Местную обеспечивает толщина (днище 6,4 мм, борт 3,2 мм); общую прочность конструкции придают стрингеры и технология Pre-Flex (предварительное напряжение участков корпуса). Дополнительная защита корпуса по килю — накладка толщиной 11 мм. И еще — отменное качество сварки.

Для непотопляемости в конструкции (межкорпусное пространство) применен пенополиуретан и стоят три электрические помпы с автоматическим включением; с коррозией металла призваны бороться приваренные аноды из сплава цинка.

ГОРСТЬ «ИЗЮМА»

Почти у каждой лодки есть свои «изюминки», а в KingFisher 2725 их полно. Это и обратный скос лобовых окон рубки (не заливает дождем, нет бликов), и мощные «дворники» (обзорность



На странице слева:
Такая рубка, располагающая
массой полезного
оборудования, существенно
продлевает навигационный
период лодки.

Сверху вниз:
Вариант трансформации
обеденной зоны с диваном
и столом в дополнительное
спальное место.

Простая, но информативная
и эргономичная приборная
панель главного (внутреннего)
поста управления.

Наружная рулевая консоль
в кокпите с рукояткой
управления вспомогательным
подвесным мотором (наверху).

На фото хорошо виден борт
лодки с приваренным
привальником, бортовой
даунриггер и тент над дверью
в рубку (троллинговая тарга
не задействована).

Плита позволяет рассчитывать
в путешествии не только
на бутерброды, а обилие
ящичков поможет держать
столовые приборы, посуду
и припасы в порядке.

на рыбалке — дело важное особенно в сумерках, в туман и при дожде), и непроницаемая дверь в рубку. Носовая палуба небольшая, зато есть полезная опция носового якоря с электрическим шпилем на прочной бушпритной площадке и самоосушаемый якорный отсек с крышкой. Вдоль бортовых проходов наклеены пятна нескользящего покрытия; высокий носовой релинг из нержавеющей стали (0,6 м, диаметр 25 мм), стальные поручни на рубке и подволоке рубки (все это — безопасность). Электропроводка с водонепроницаемыми соединениями и маркировкой, система берегового питания, а в кокпите — освещение, система подачи воды под давлением для уборки и... съемный козырек над дверью в рубку: он закрывает доступ к тарге со спиннингами, но полезен на прогулке — защищает от солнца.

СКОРОСТЬ, ОБВОДЫ

Верфь разрешает на транце KingFisher 2725 два подвесных мотора общей мощностью до 300 л.с.; расчетная скорость 65–70 км/ч, но есть ли в такой нужда? Обычно вполне достаточно хода в 50 км/ч при волне до метра и с меньшей скоростью — при более высокой волне. Редко броски от стоянки до мест ловли превышают 50 км; разве что, когда погода резко портится, хочется быстрее оказаться дома. Да и топливо... АЗС на воде встречаются не так часто, как на автотрассе. Тем не менее с подвесным мотором Yamaha 300 л.с. (примерный расход 48 л/ч на 4500 об/мин) запаса топлива 530 л должно хватить, чтобы на скорости 55 км/ч пройти около 600 км. С двумя моторами по 150 л.с. общий расход будет больше (запас хода меньше), но два двигателя всегда лучше чем один...

«Двухрежимная» лодка — рыбалка плюс прогулка

Дополнительный подвесник в 10 л.с. для морского троллинга слаб, но на реке или озере вполне сгодится для «дорожки» вдоль тростника. При одном маршевом моторе его также можно рассматривать как резервный.

Если с мощностью все более или менее ясно, то к конструктивным секретам KingFisher 2725 стоит приглядеться: от них мореходные качества зависят не меньше. Особенности формы корпуса лодки проявлены в таких вещах, как скула с отгибом, гасящим брызгообразование, две пары продольных реданов и протяженная гидролыжа, при килеватом корпусе (18° на транце) повышающая его гидродинамическое качество. Важный параметр — ширина корпуса. Напомним, что немало времени рыбак проводит на режиме «самый малый», и потому остойчивость на волнах на таком ходу тоже следует принять во внимание.

ПРОСТО ВОЗЬМИ ДРУЗЕЙ!

Just add friends! К этому призывают маркетологи компании Harbercraft, представляя модель KingFisher 2725. И действительно: отправиться на такой лодке за рыбой одному столь же нелепо, как и отдыхать в одиночестве на океанском лайнере. Надо отметить, что у этих слегка угловатых внешне лодок больше сторонников, чем критиков вроде нас. Их охотно покупают и для рыбалки, и для отдыха: у KingFisher 2725 немалый прогулочный потенциал, и в этом проявляется его универсальность. **МВУ**



ЦАРЬ ГОРЫ

Прошлой зимой в России стартовал уникальный проект SkiDooKing — школа обучения езде на горных снегоходах, не имеющая аналогов в стране.

Текст **Антон Черкасов** Фото **Александр Кузьмичев** и **Павел Суслов**

ВИДЕО



goo.gl/y8cYps



Первую свою поездку на снегоходе я помню хорошо: выдавший виды «тягач» BRP тащил в прибрежном камыше ладожских шхер груженные, в человеческий рост сани, которые то и дело норовили зарыться в глубокий снег. Потом были тесты машин разных моделей и марок — от массивных утилитарных супервайдтраков (гусеница шириной 600 мм) до шустрых бундокеров (машина для рыхлого снега) и спортивных аппаратов фрирайд. С каждым новым снегоходом приходили опыт управления и понимание того, что эти норовистые машины требуют от райдера навыков и изрядных затрат энергии. Со временем появилось чувство уверенности при езде по набитым трассам, и казалось, что этот вид транспорта практически освоен. Но так было до тех пор, пока я не выбрался из лесов и равнин в предгорья Хибин, где сразу стало очевидно: в горах нужны особые машины и, главное, особенная техника езды.

*Здесь учат не только ездить,
но думать и возвращаться
домой невредимым*

Возник логичный вопрос: купить «горник» несложно, но как освоить управление на серьезных склонах, где неопытного райдера поджидают невидимые ловушки и смертельно опасные лавины? До недавнего времени в России не существовало ни одной снегоходной школы, и у людей был нехитрый выбор: ехать учиться в США, Канаду или Финляндию, где занятия, разумеется, проходят на иностранных языках, или набивать шишки самостоятельно. А шишки, скажу честно, в горах у неопытного райдера появляются очень быстро. Вот и получалось, что развитие снегоходного спорта и культуры катания шло у нас крайне медленно, пока этой проблемой не занялась компания Rosan, официальный дистрибьютор техники BRP. Зимой 2013 года на базе нескольких дилерских центров Rosan стартовал с не имеющим аналогов проектом SkiDooKing — настоящей школой профессионального катания на горных снегоходах, где любого желающего научат безопасно и эффективно использовать технику в условиях сложного рельефа.

В марте мне посчастливилось на три дня стать студентом SkiDooKing и ощутить на себе, как вроде бы уверенный равнинный райдер на крутых хибинских склонах вмиг оказывается беспомощным новичком, а опытные инструкторы терпеливо лепят из него пусть не сразу «горного

Вверху:

Катание в горах требует дисциплины от всех участников, поэтому каждому этапу обучения предшествует развернутый брифинг с детальным объяснением задачи.

На странице справа:

На первом этапе важно понять, как технично справиться с массивным снегоходом, не выбываясь из сил.

Тренировочный поиск закопанного рюкзака с лавинным датчиком.

Когда точка найдена, нужно копать, причем очень быстро!

После активации лавинного рюкзака за спиной надувается «пузырь», который, подобно спасательному кругу, поднимает человека на поверхность в движущейся массе мягкого снега.



ТЕОРИЯ

Каждый учебный день в школе SkiDooKing начинается с коротких, но емких лекционных занятий, на которых инструкторы освещают принципы безопасного катания, а также рассказывают об особенностях снегоходов и оборудования

В режиме ЕСО электроника позволяет экономить до 50% топлива

мастера», но вполне самостоятельного подмастерья. Сразу оговорюсь: для участия в SkiDooKing у вас уже должен быть определенный накат на любом снегоходе, чтобы ценное учебное время не уходило на усвоение базовых навыков, которые легко получить самостоятельно в любом поле. Второе — приготовьтесь слушать и слушаться: во время неумтомительных, но очень содержательных теоретических занятий в вас будут вкладывать массу полезной информации касательно технических аспектов горных снегоходов, свойств снега и лавинной безопасности, планирования автономных выездов и разработки аварийного плана действий. Иными словами, в школе SkiDooKing учат не только ездить, но думать — как, куда и зачем ехать, а главное — как вернуться домой невредимыми и с целой техникой. И забудьте про скорость! Во время полевой практики от вас будут добиваться как можно более медленного, техничного прохождения траверсов с заваленным на одну лыжу снегоходом — задача эта лишь с виду кажется простой! Будь в вас центнер веса или его





половина, придется одинаково попотеть, чтобы вогнать в рефлекторную мышечную память схему постановки и перемещения ног на подножках, контрруление и приемы эффективного торможения на склонах. Неожиданно самым сложным упражнением горной школы оказалась обычная равнинная «восьмерка», которую требовалось проезжать, обязательно завалив снегоход на одну из лыж. А сколько у вас будет поводов потренироваться в выкапывании снегохода! Самостоятельное освобождение машины весом в четверть тонны из снежного плена на крутом склоне быстро заставляет задуматься о постановке правильной техники, которая позволит вам управлять снегоходом, а не ему — вами. Кстати, в нашей журналистской группе обучались две девушки: своим примером они наглядно показали, как норовистый горный снегоход становится послушным и в женских руках, если найти к нему верный подход.

В качестве учебных машин в школе SkiDooKing на базе мурманского дилерского центра «Газ до отказа» используют снегоходы Ski-Doo Summit

*В умелых руках снегоход
дает свободу в зимних горах*

X 154800R E-TEC (модельный ряд 2013 года) на платформе REV-ХМ с новой горной подвеской tMotion. Последняя обладает разделенным рычагом, который позволяет ей работать на качание-скручивание и вместе с гусеницей Powder Max II с мягкими заламывающимися краями облегчает маневрирование на склоне. «Саммиты» зарекомендовали себя надежными, неприхотливыми машинами и великолепно работали на километровой высоте, придавая уверенности райдерам.

Отдельная, крайне важная и интересная тема занятий — индивидуальная и групповая лавинная безопасность. Любой человек, попавший в горы зимой, просто обязан нести на себе лавинный датчик, специализированный лавинный рюкзак, зонд и лопату, а также уметь всем этим пользоваться, чтобы помочь оказавшимся под толщей снега товарищам. Обращаться со всем этим снаряжением студентов учил заслуженный спасатель МЧС РФ Андрей Селянин, под руководством которого мы искали и спасали закопанный на склоне учебный объект. Вообще разбор экипировки райдера занимает немало времени в программе курса, и студенты, приехавшие в Кировск с собственной туристической снегоходной одеждой, на второй

Вверху:

Помимо техники индивидуального катания, инструкторы учат командной работе на склонах, где необходимо помнить не только о собственной безопасности.

На странице справа:

От подошвы любой склон всегда выглядит более высоким и страшным, чем с вершины.

Ветки деревьев легко выдергивают аварийную чеку, глуша снегоход на скорости и отправляя райдера в полет.

Прежде чем уйти на крутой склон, отработку основных навыков проводят на равнинных участках.

Когда все получается — удержаться от восторга невозможно!

Команда журналистов и организаторы школы SkiDooKing.



ХИБИНЫ

Расположенные на Кольском полуострове Хибинские горы являются одним из самых удобных и доступных полигонов для серьезного горного катания в западной части России, и опыт первой школы SkiDooKing это подтвердил

день меняли мягкие ботинки и толстые флисовые кофты на более подходящее для активного горного катания обмундирование.

«Мы самостоятельно разработали программу SkiDooKing, поскольку подобных образовательных проектов в мире очень мало, и в основном это частные школы одного инструктора, — комментирует опытный райдер Андрей Красилов. — Я сам заядлый любитель снегоходов, постоянно езжу кататься в горные районы США и Канады и понимаю, насколько важно правильно обучать людей, которые покупают серьезные машины и собираются в горы. Курс SkiDooKing позволяет освоить принципиально иную, отличную от равнинной технику езды, а также по-новому взглянуть на обеспечение собственной и групповой безопасности. От этого во многом зависит удовольствие, которое человек получает в горах».

Горы зимой — величественное царство замерзшей воды и камня, путешествие по которому запоминается на всю жизнь. Первокласный специализированный снегоход вроде Ski-Doo Summit X дает возможность увидеть красоту заснеженных вершин, а полученные в школе SkiDooKing навыки позволяют делать это уверенно и безопасно. **IMBY**



LIFESTYLEMBY

Образ жизни на берегу и в море



Ключ от неба

Часы прежде всего должны быть стильными, необычными, дорогими и редкими, считал гениальный дизайнер Рене Баннварт, основавший вместе со своим дядей и спонсором Гастоном Ри в 1955 году в Ла-Шо-де-Фоне компанию Corum.

Текст Тимур Бараев Фото Corum



МЕХАНИЗМ

Знаменитый механизм Golden Bridge Corum CO 313 теперь оснащен линейным автоподзаводом. Платина и мосты из розового или белого золота декорированы вертикальным гильоше.

Название Corum происходит от латинского *quorum* — минимально допустимое число участников собрания или заседания, достаточное для его правомочности. А эмблемой Corum стал ключ, направленный в небо: по мнению Баннварта, это символизировало разгадку смысла существования, тайн мира и покорение новых высот. Таким образом, концепция компании была определена сразу же: элитные часы для избранных мира сего.

Производить такие часы мечтает каждая компания, но мало у кого это получается. У Баннварта получилось: компания прославилась, по меркам индустрии, практически мгновенно. Самой знаменитой моделью стала Corum Coin Watch, которую изготавливали из золотой монеты Golden Eagle номиналом 20 долларов. Успех был столь оглушительным, что вскоре компании пришлось вести переговоры с казначейством США по поводу дополнительного выпуска «золотых орлов» исключительно для нужд Corum.

А Баннварт продолжал фонтанировать идеями. Законодателями не только модных течений, но целых направлений стали легендарные модели: Longchamps (первые мужские часы практически без часовой разметки циферблата), спортивные Admiral's Cup, Buckingham в изящном квадратном корпусе с анатомическим изгибом, Romulus (с разметкой, выгравированной на циферблате), Rolls-Royce (корпус и циферблат копировали радиаторную решетку знаменитого лимузина), дамские Golden Tube и «Китайская шляпка»...

Все эти модели столь необычны и вызывающи, что поклонников у Corum было лишь чуточку больше, чем ненавистников — к этим часам просто невозможно относиться индифферентно. Однако и те и другие признавали высочайшее техническое

мастерство создателей часов Corum. Ибо это была единственная компания в мире, которая «танцевала» не от имеющегося в распоряжении механизма, а от дизайна и формы, порой всем законам физики и механики назло.

Взять, к примеру, Coin Watch. Распилить монету и выбрать в половинках полости не так уж трудно. А вот создать и уместить между ними тончайший и при этом надежный механизм — колоссальной сложности задача. То же можно сказать и о модели Golden Tube — тонкой трубочке длиной 4 см и диаметром менее сантиметра. Для этих часов мастерам Corum пришлось создавать крошечный механизм в форме багета.

Однако именно элитарность и ограниченность моделей помогли Corum относительно спокойно пережить «кварцевый кризис». Corum никогда не гнался за производственными объемами, а во время кризиса на его лимитированные оригинальные часы ну разве что очередь чуть уменьшилась. После кризиса компания выпустила еще одну историческую модель — Golden Bridge (1980 г.) в прозрачном сапфировом корпусе с уникальным механизмом, заводной барабан, колесная передача и спуск которого размещаются на тонкой несущей балке в форме моста. А в 1983 году сын основателя бренда Жан-Рене Баннварт разработал для модели Admiral's Cup, изначально имевшей корпус прямоугольной формы, новый дизайн. После этого модель стала бестселлером. Часы в 12-гранном герметичном корпусе с выгравированным на задней крышке парусником, а также цифрами часовой разметки

**Девиз бренда Corum —
Unlock & Conquer!
(«Открывай и покоряй!»)**

На странице слева:
Corum Admiral's Cup Tourbillon в корпусе из розового золота, инкрустированным алмазами огранки «багет».

в виде символов морского международного кода знают и любят во всем мире.

Регату Admiral's Cup задумали в Великобритании в 1957 году. Заядлые яхтсмены сэр Майлз Уайэтт (председатель совета директоров British Airways) и сэр Питер Грин (глава Lloyds of London) пришли к выводу, что бывшей повелительнице морей стыдно не иметь престижных регат. Так появилось соревнование парусных яхт океанского класса. Сэр Уайэтт возглавил Royal Ocean Racing Club и получил чин адмирала, поэтому друзья и назвали регату Admiral's Cup. Уровень участников и организации Admiral's Cup, которую решили проводить раз в два года, были настолько высоки, что мероприятие сразу же получило статус неофициального чемпионата мира.

Одноименных часов регата удостоилась лишь в 1960 году, когда Corum выпустил модель Admiral's Cup в прямоугольном водонепроницаемом корпусе. Обладать этими часами мечтал каждый уважающий себя яхтсмен. Модель пользовалась оглушительным успехом, просуществовала без особых изменений почти 20 лет и самым бесцеремонным образом подделывалась всеми, кому не лень.

Современный облик она обрела по поводу 20-летия. В первую очередь изменился корпус, — обрел нынешний вид. 12-гранная форма Admiral's Cup не оригинальна — она заимствована у весьма успешной спортивной модели Corum Lion Heart. Но именно у Admiral's Cup она получила столь мощное дизайнерское обоснование: часовую разметку, обозначенную цифрами — символами морского международного кода. Ныне цифры от 1 до 12 в виде флажков — одна из самых узнаваемых фирменных черт Admiral's Cup. Теперь их можно отыскать и на роторе автоподзавода, где они обозначают год выпуска часов.

Корпус значительно увеличился (до 44 мм в диаметре) и обзавелся стильными и мощными ушками для браслета, которые сбоку напоминают силуэт яхты, а также защищенной заводной головкой в форме кнехта. Об оригинале в этой модели напоминал лишь по-прежнему плывущий по задней крышке парусник. Но самой интересной модернизации подвергся механизм. Corum заказал



Corum Golden Bridge Automatic в корпусе из розового золота и сапфирового стекла (51,8 x 37,2 мм).

Corum Golden Bridge с классическим механизмом и ручным заводом в корпусе из титана и сапфирового стекла.

Corum Ti-Bridge Automatic Dual Winder в корпусе из розового золота (52 x 42 мм) и инновационным модулем автоподзавода с двумя роторами.

компании Dubois-Depraz разработку уникального модуля, который позволил бы владельцу часов следить за временем и силой приливов и отливов в конкретной точке земного шара. Так родилась модель Admiral's Cup Tides — единственные механические часы с индикатором времени и силы приливов.

К 2000 году 85-летний Рене Баннварт почувствовал, что творческие силы оставляют его, и задумался о преемнике. Самым достойным кандидатом оказался гениальный дизайнер и бизнесмен Северин Вундерман. Он прославился тем, что создал чрезвычайно успешную компанию Gucci Watches, которую концерн Gucci Group выкупил у него в 2000 году за колоссальную сумму с условием, что Вундерман в течение двух лет не будет выпускать других часов. Вундерман приобрел контрольный пакет Corum и два года спокойно готовился к премьере. В 2002 году он представил

в Базеле 12 новых моделей, одна удивительнее другой. Часы Rocket, Trapeze, Sugar Cube, Bubble и Potpourri вызвали фурор и немедленно вернули Corum в ряды лучших часовых брендов. Новые модели отличали обезоруживающе простые четкие линии, не сложная, но предельно концептуальная символичность и безупречное чувство меры. «Мода должна следовать за стилем», — любил повторять кумир Вундермана художник Жан Кокто. Сам Вундерман создавал стильные часы, мода на которые возникала сама собой.

Удивительнее всего, что он возродил Corum, уже будучи смертельно больным: в 2000 году, по прогнозам врачей, ему оставалось жить от силы два-три месяца. Но драйв, который придала ему работа с Corum, продлил жизнь на целых 8 лет.

Перед смертью Северин Вундерман привел в компанию и отдал бразды правления профессионалу высочайшего класса Антонио Кальче, который до этого работал на руководящих постах в Piaget и Panerai. Ныне 47-летнему Кальче удалось не только сохранить позиции и репутацию Corum, но и произвести масштабную реконструкцию производства, подняв бренд на новый уровень.





Коллекция Corum стоит на трех «кулах»: Admiral's Cup, Golden Bridge и Ti-Bridge

А начал он с того, что... снял с производства почти все модели Вундермана — тот не проронил ни слова. Кальче убедил его: так надо. Своей главной задачей Кальче назвал построение долгосрочного бизнеса. Это 10–15 лет тому назад необычного дизайна было вполне достаточно, чтобы привлечь внимание покупателей. Нынешние клиенты хотят быть уверены в том, что тратят деньги на вещь, достойную во всех отношениях. Сейчас коллекция Corum основывается на трех китах: Admiral's Cup, Golden Bridge и Ti-Bridge. Часы линии Admiral's Cup Legend выглядят более классическими, изящными и тонкими, нежели чисто спортивный оригинал. Возрождена коллекция ювелирных часов класса Haute Joaillerie, а уникальные модели выходят в серии Artisan Pièces.

Недавно контрольный пакет акций Corum приобрел крупнейший китайский дистрибьютор роскоши China Haidian — компания, которая уже владеет известной швейцарской мануфактурой Eterna из Гренхена. Владелец China Haidian Хон Квоклюнь обмолвился при заключении сделки: «Я покупаю не Corum, а ум и профессионализм Антонио Кальче». После чего назначил его главой нового часового концерна. China Haidian вложила огромные средства в модернизацию мануфактуры Corum, которая теперь имеет самое современное оборудование и технологии. Все это нашло отражение в новейшей коллекции Corum, представленной на выставке в Базеле.

Одной из главных новинок можно назвать Corum Ti-Bridge Automatic Dual Winder с интереснейшим модулем автоподзавода. У системы Dual Winder два ротора автоподзавода, которые соединены между собой осью. Вращаясь параллельно в обе стороны, они заводят часы в два раза эффективнее. Заводной барабан имеет

72-часовой запас хода. Механизм CO 207 поддерживается в центре корпуса четырьмя балками. Прозрачный сапфировый корпус часов создает впечатление, что механизм парит в воздухе. Первая партия часов выйдет ограниченной серией 25 экземпляров в корпусе 42 × 52 мм из розового золота.

Культовая коллекция Admiral's Cup пополнилась ярким хронографом Corum AC One 45 Chronograph. Его титановый корпус имеет очень высокую для хронографов герметичность — 300 м. А в модели Admiral's Cup Legend 38 Haute Joaillerie дебютировала самая передовая технология инкрустации. Разновеликие алмазы семи огранок зафиксированы на циферблате с помощью секретного ноу-хау. Перед «инкрустацией» циферблат заливается жидким серебром, затем аппаратура фиксирует момент, когда серебро еще не застыло, но уже не грозит сжечь алмазы. В это мгновение пресс навечно впечатывает камни в металл... MBV



Corum Golden Bridge с классическим механизмом с ручным заводом в корпусе из керамики и сапфирового стекла

Classical Billionaire Tourbillon — эксклюзивные турбийоны, механизмы которых имеют прозрачные платины и мосты из сапфирового стекла (выходят в линии Artisans).

Corum AC One 45 Chronograph; у этой модели в титановом корпусе герметичность 300 м большое и светлое будущее.

ЛЕТО В ГОРОДЕ

Традиционное развлечение лета — разумеется, поездка в отпуск. Как здорово на неделю-две улететь или уехать подальше от городской духоты! На море, в горы... да все равно куда, лишь бы подальше от офиса и мегаполиса.

Текст **Игорь Ерошенко** Фото **Андрей Данилов**

Даже по самым скромным подсчетам лето у нас длится не меньше трех месяцев, а вот выкроить на отпуск больше двух недель удается редко. И единственная возможность хоть как-то скоротать остальное время — регулярные вылазки за город по выходным.

Традиционалисты, как обычно, выбирают на дачу, занимая места в пробках еще с вечера пятницы. Мы же предпочли активный отдых и отправились в спортивно-стрелковый комплекс «Лисья нора». На чем ехать, сомнений не было: мы погрузились в пикап Volkswagen Amarok в самой удобной для горожанина комплектации,

с просторной двухрядной кабиной и мощным турбодизелем с 8-ступенчатым «автоматом». Это отличное сочетание для тех, кто любит и комфорт, и динамику.

На трассе «автомат» проявил себя во всей красе. С новым двигателем Amarok по праву является одним из самых динамичных пикапов на рынке и одновременно самым экономичным. Отличное сочетание, не правда ли?

*Кто куда — а мы поехали
на Volkswagen Amarok прямо
в «Лисью Нору»*







Двухлитровый мотор в своей самой мощной версии оснащен двойным турбонаддувом. Маленький нагнетатель обеспечивает максимальный крутящий момент в 420 Нм уже с 1750 об/мин, а более мощная турбина подхватывает эстафету на средних оборотах и позволяет раскрутить двигатель до 4000 об/мин, обеспечивая мощностью в 183 л.с. Большой выбор передаточных чисел и минимальная скорость переключения придают Volkswagen Amarok с автоматом даже лучшую динамику, чем у версии с механической коробкой. Например, максимальная скорость у версии с АКПП 179 км/ч против 174 км/ч с МКП, да и разгон до «сотни» занимает всего 10,9 с (на 0,4 с быстрее «механики»). При этом средний расход топлива у Amarok с автоматической КПП составляет всего 8,3 л на 100 км, что при объеме топливного бака в 80 л обеспечивает пробег почти 1000 км без дозаправки.

Кроме того, у новой трансмиссии есть возможность ручного переключения, а также спортивный режим! Чтобы не было проблем с въездом в центр, например, Москвы, у дилеров на выбор есть версии разной грузоподъемности — до 1 тонны и выше. А учитывая запас прочности, заложенный в конструкцию этого пикапа, в его надежности можно не сомневаться. К тому же

***Мощный дизель плюс
8-ступенчатый «автомат» —
это идеальная пара***

он единственный, у кого есть постоянный полный привод — оптимальное решение для каждодневной езды по самым разным дорогам.

Для Volkswagen Amarok можно выбрать подходящие варианты внешнего и внутреннего оформления. Снаружи они различаются, в том числе, формой переднего бампера. Есть вздернутые, которые улучшают геометрическую проходимость, или более аэродинамичные, с дополнительной вставкой внизу. Причем в случае острой необходимости нижнюю часть можно снять.

Мы же изначально выбрали более внедорожный вариант, так что о штурме городских бордюров и даже серьезных косогоров можно было не волноваться — Amarok с ними справится без труда. А чтобы пикап чувствовал себя ловчее на скоростной трассе, оптимальными стали крупные 19-дюймовые колеса с покрышками шириной 255 мм. На таких «катках» Volkswagen Amarok, несмотря на внушительный дорожный просвет, отлично прописывает даже крутые повороты и совершенно не реагирует на дорожные колеи.

Возвращаясь в город, не обязательно заботиться об особо тщательном мытье снаряжения. Изнутри кузов надежно защищен от возможных царапин прочным пластиковым вкладышем, а при необходимости его всегда можно помыть прямо из шланга — сливные отверстия по углам кузова предусмотрены. Наш пикап оказался закрытым крышкой на уровне кузова, а для более громоздкого снаряжения есть версии с надстройкой на уровне крыши салона. Если что-то в кузов Amarok все-таки



На странице слева:

С традиционными пикапами Amarok роднят только грузовые возможности.

По уровню комфорта и обилию дополнительного оборудования Amarok опережает иные внедорожники, а на заднем сиденье трое пассажиров размещаются почти как в лимузине.

Пикап оснащен постоянным полным приводом и широкими 19-дюймовыми колесами; остается только выбрать жесткость подвески — для комфортной ежедневной езды, сложного рельефа или перевозки груза.

Несмотря на внушительные габариты и полный привод, средний расход дизельного топлива у версии с «автоматом» составляет 8,3 л на 100 км.

не вместились или есть желание прихватить с собой квадроцикл, моторную лодку или пару лошадей, — Amarok готов буксировать прицеп массой до 3,2 тонны. Причем мощности 180-сильного турбодизеля хватит для того, чтобы тянуть груженный пикап с прицепом, в том числе и на подъемах с уклоном до 12%. А без прицепа, но с тонной груза в кузове Amarok способен взобраться на склон крутизной 45°.

Уделив столько внимания динамическим и грузовым способностям Volkswagen Amarok, мы едва не забыли про салон — место, где водителю и пассажирам придется проводить довольно много времени. По запасу пространства как спереди, так и сзади Amarok по-прежнему остается лидером среди пикапов, а выбор вариантов оснащения по-немецки роскошный. Сиденья можно обшить тканью, удобным кожаменителем или приятной на ощупь натуральной кожей.

Чтобы не отвлекаться за рулем, пригодится система hands free с Bluetooth. Также в дальних поездках полезной станет навигационная система и отдельный климат-контроль для водителя и пассажира. Однако даже в базовой комплектации Amarok привлекает, в первую очередь, продуманной эргономикой и удобством всех основных органов управления.

Так что, каким бы ни был Volkswagen Amarok, и какое бы направление движения мы ни избрали на ближайшие выходные или будни, этот надежный пикап, как верный друг, гарантированно доставит нас хоть в офис, хоть в «Лисью Нору». **MBY**





Полеты на яву

Мы уже писали о Eurocopter EC175. Теперь производитель представил VIP-вариант с салоном, разработанным в известной авиационно-яхтенной дизайн-студии Pegasus Design. С ним EC175 VIP станет новым символом роскоши среди машин вертикального взлета.

Текст **Иван Веретенников** Фото **Eurocopter Vostok**

На странице слева:
Готовые к старту вертолеты EC175; обратите внимание на крупное лобовое остекление машин.

Вверху:
Дизайнер вертолетов и яхт Педер Эйдсгаард за разработкой компьютерного дизайна интерьера.

ЕС175 — новый флагман концерна Eurocopter, вертолет с максимальным взлетным весом 7,5 т. Его поставки должны начаться в этом году, и одним из стартовых заказчиков выступила российская компания «ЮТэйр» — на машины, оборудованные для офшорных работ. Но VIP-вариант был просто обязан рано или поздно появиться.

История Eurocopter богата удачными вертолетами для частного владения. Среди них особняком стоит хищный EC155, одним своим видом заявляющий о готовности к спринтерским скоростям, а по части комфорта он любому даст фору. Грех было не использовать накопленный опыт для создания винтокрылой машины бизнес-класса на базе столь передовой модели.

Руководствуясь этой логикой, было нетрудно угадать, что же именно представит Eurocopter на ключевой для Старого Света выставке бизнес-авиации EBACE 2013 в Женеве. И действительно, в ходе торжественной церемонии представители

компании сорвали покрывало, под которым до времени таился полноразмерный макет нового эталона для вертолетов бизнес-класса.

Впечатлились даже те, кто заранее разгадал интригу. Одно дело — смотреть фотографии или наблюдать, как летный прототип выписывает пируэты на авиасалоне «где-то там». Другое — подойти и самому потрогать.

Первое, что бросается в глаза, — габариты. EC175 по-настоящему большой, с «сидячим» салоном длиной 3,81 м и высотой 1,4 м. До яхтенных стандартов обитаемости здесь далеко, но вот для летающей машины места очень много. Бывает и больше, например, у VIP-версии отечественных «Ми-8», однако в отношении эксплуатационных расходов, да и просто

EC175 может развить 305 км/ч и пролететь без дозаправки до 1146 км



эстетики они проигрывают этому современному вертолету, созданному в ключе тенденций XXI века.

Снаружи новый Eurocopter не выглядит громоздким. Выверенные пропорции, изящный нос, большие ветровые стекла, плавный «горб» формируют гармоничный силуэт, разве что увесистая хвостовая балка немного нарушает общую легкость образа. Хотя какая там легкость: 7,5 тонны — это далеко не пустяк.

Помимо привлечения собственных специалистов, Eurocopter для создания впечатляющих интерьеров взял за правило сотрудничать с ведущими дизайнерскими бюро. Например, специальные версии вертолетов Eurocopter создавались вместе с Hermès и Mercedes-Benz. На этот раз авиастроитель решил пригласить профильного партнера, и выбор пал на Педера Эйдсгаарда, чья студия Pegasus Design специализируется на интерьере суперяхт и самолетов.

В полной мере оценить мастерство художника нам еще предстоит, когда появится именно VIP-салон. Дело в том, что на выставке EBACE макет показали в конфигурации Executive на 9–12 пассажиров. При просторной кабине вертолета это, конечно, довольно много для обеспечения каждому пассажиру максимального личного пространства. Тем не менее эргономичные кресла, разноцветная атмосферная подсветка, удачный

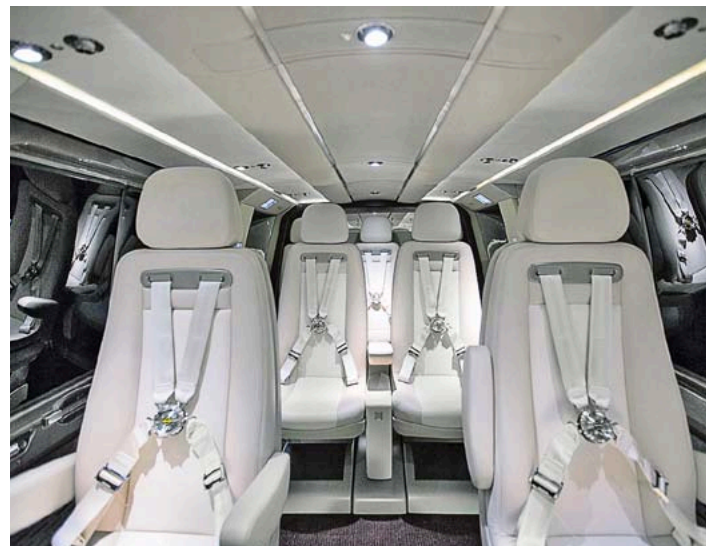
выбор материалов и удобно размещенные функциональные элементы подтвердили вкус и опыт дизайнеров Pegasus Design в создании авиационных интерьеров. EC175 VIP будет особенной машиной. В действительно роскошном, а не просто представительском салоне разместятся 6–8 пассажиров: меньше кресел — больше личного пространства и свободы.

Существует три варианта отделки: «авангард», вдохновленный передовыми спорткарами; «французский шик», навеянный дизайном современных пентхаусов; и «классика», в которой легко угадываются интерьеры роскошных европейских вилл. Имен собственных эти опции пока не удостоились, хотя, возможно, они и не понадобятся — из описания предельно ясно, чего именно стоит ожидать.

VIP-салон EC175 разделен на два помещения. Спереди так называемым «клубом» располагаются четыре кресла. Нам ними — необычная для вертолета деталь, пожалуй, представленная впервые: «купольная крыша». Потолок здесь будет не плоским, а с небольшим изгибом, что добавит пространства над головой. Этакая «гостиная», в которой можно пообщаться, перекусить или посмотреть телевизор во время путешествия. Сзади поставлен трехместный диван, который, судя по опыту полетов на различной технике, будет еще удобнее, если его ни с кем не делить. Отличное место для главного пассажира, если ему требуется отдых, или для детей, когда в путешествие отправляется семья.

В списке предлагаемых для EC175 опций обнаруживаются электрохромные окна — изящное решение извечной проблемы со шторами и занавесками. При нажатии кнопки крупные

**При взлетном весе 7,5 тонны
новая машина совсем
не выглядит громоздкой**



На странице слева:
Презентация EC175 на выставке
бизнес-авиации EBACE 2013
(Женева); от желающих
посмотреть вертолет не было
отбоя.

Сверху вниз, слева направо:
Olivier Michalon, вице-президент
Eurocopter (развитие бизнеса
и сервис), Frédéric Lemos,
ведущий менеджер Eurocopter
по продажам, и Педер
Эйдсгаард.

Просторный салон новой
машины.

Два варианта конфигурации
салона EC175: VIP (слева)
и Executive.

стекла кабины вертолета затемняются, позволяя заснуть днем или просто спасая от солнца. На борту, конечно же, найдется место и системе развлечений с аудио- и видеоинтерфейсами. Можно также установить оборудование для беспроводного подключения к спутниковой связи.

Современная система климат-контроля работает, даже когда несущий винт не вращается, то есть поддерживать комфортную температуру можно постоянно, не сжигая при этом тонны топлива. Это будет наиболее актуально в странах с особенно жарким и холодным климатом. Для эксплуатации в России важным является и наличие системы антиобледенения, которая заявлена в перечне оборудования.

Вообще EC175 по праву называют вертолетом нового поколения. Мощные турбовальные двигатели Pratt & Whitney Canada PT6C-67E (каждый по 1775 л.с.) подключены к двухканальной цифровой системе управления (FADEC), которая сама выбирает оптимальный режим работы для экономии топлива и снижения риска ошибки пилота. В помощь летчикам — и новый четырехосевой автопилот, а также интуитивный интерфейс передового комплекса бортового радиоэлектронного оборудования, чтобы летать и днем, и ночью, и в любую погоду. А так как EC175 изначально «заточен» под офшорные перевозки, стандарты безопасности в нем заложены самые высокие.

Фирменный несущий винт с бесшарнирным креплением лопастей и втулкой типа Spheriflex славится низким уровнем вибрации даже на малых оборотах. В ходе недавнего тура EC175 по тегаским нефтегазовым компаниям производитель получил отзывы следующего

содержания: «EC175 — как ковер-самолет: летает плавно и практически бесшумно»; «Бортовая радиоэлектроника не знает равных»; «Летные качества выше всяких похвал: очень быстро разгоняется и замедляется»; «Отличная обзорность» и «На сегодня EC175 — самый передовой и безопасный вертолет в мире».

К слову, о летно-технических характеристиках. EC175 может развить скорость до 305 км/ч и пролететь без дозаправки до 1146 км. Практический «потолок» составляет 6000 м. При полных баках EC175 может поднять до 2 тонн груза.

Особое внимание при разработке уделили полетам в условиях экстремальных температур и на большой высоте. То есть, скажем, на Ближнем Востоке или где-нибудь на Урале у EC175 будут некоторые преимущества перед другой техникой — он сможет поднимать больше груза, быстрее набирать высоту, безопаснее приземляться. Кстати, убираемое колесное шасси — не только способ улучшить эстетический облик машины, оставив лишь плавные обводы кузова, но и функциональная деталь: взлетая и садясь «по-самолетному» (с пробегом), EC175 будет экономить топливо и щадить двигатели, которым иначе пришлось бы работать на предельных режимах.

В качестве VIP-вертолета EC175 сочетает все плюсы просторного дизайнерского салона с эффективностью, безопасностью и удобством эксплуатации машины нового поколения. Блестящие характеристики, стильный внешний вид, низкий уровень шума и вибрации, современные технологии — хороший набор качеств. Пожалуй, это новая звезда на небосклоне бизнес-авиации вертикального взлета. MBY



Справа:

Чарующий вид на Стрелку
Васильевского острова
с ростральными колоннами
и другими архитектурными
доминантами.

Корюшка в панировке
из грецких орехов, поданная
с соусом из огурцов, кинзы
и мяты.

Один из залов ресторана
«Корюшка».

«Корюшка»

В этом ресторане есть все, что ожидаешь от холдинга Ginza Project: красивые хостес на входе, стильная обстановка, вкусная еда, приятная публика.

Ресторан «Корюшка» находится там, откуда открывается шикарная панорама города — вид на Стрелку Васильевского острова. Гладь Невы словно отделяет вас от суеты мегаполиса, и ничто не мешает любоваться архитектурными красотами Петербурга.

А хит ресторанного меню — корюшка, главный петербургский специалитет. Легендарную «огуречную» рыбку возят сюда с Белого моря круглый год.

«Я родился на Белом море и обожаю вкус беломорской корюшки, — говорит бренд-шеф «Корюшки» Александр Белькович, который также возглавляет кухню ресторанов Terrassa, «Волга-Волга», «Москва», «Рибай». — Утром рыбу ловят, а вечером она уже у нас на кухне, как и полагается: свежая, с розовыми жабрами».

Корюшку в ресторане готовят в трех вариациях. Маленькую рыбку жарят

в панировке из грецких орехов и подают в стеклянных баночках с освежающим соусом из огурцов, кинзы и мяты. Корюшку среднего размера обжаривают до золотистой корочки в муке и приносят в ведерке с домашним соусом ткемали. А крупную коптят — исключительно на отборных ольховых стружках.

Последний вариант, с восточным колоритом, неслучаен. Ведь над меню ресторана Александр Белькович трудился не один, а в паре с другим заслуженным бренд-шефом холдинга — Изо Дзандзава, курирующей рестораны кавказской кухни. В результате в меню соседствуют чилийский сибас с базиликовым пюре и соусом карри и люля-кебаб из барашка, стейк рибай и чахохбили, харчо и гаспачо, оливье и сациви. Понятная, вкусная и здоровая еда — концепция ресторана чрезвычайно проста.

Ее дополняет множество приятных мелочей. Так, гости избавлены от проблем с парковкой автомобиля.

Подъехав к ресторану, можно передать ключи сотруднику паркинга, который отгонит машину на парковку Петропавловской крепости, а потом подаст ее прямо к входу. А можно припарковать машину самому и до ресторана добраться на гольф-каре.

Развлекательная программа «Корюшки» в лучших традициях Ginza Project — насыщенная и разнообразная. Здесь регулярно играют модные ди-джеи, выступают звезды эстрады, а современные художники устраивают выставки.

Впрочем, и для семейного визита созданы все условия: есть и детская комната, и специальное меню для малышей.

В общем, «Корюшка» исполняет самые разные желания. И в буквальном смысле тоже — в зале растет Дерево Желаний, на листьях которого каждый может написать свою мечту. Говорят, работает исправно. В качестве бонуса авторы самых красноречивых посланий получают от ресторана приятные призы. **МВУ**





Абсолютный отдых

Каждый испытывал желание побыстрее оказаться у моря и... ни о чем больше не заботиться. В Турции такое возможно.

Текст Арина Качалина



Чтобы на отдыхе никуда не выходить за ворота вашего временного пристанища и не испытывать при этом какого бы то ни было дискомфорта, отправляйтесь в один из лучших отелей

Турции — Rixos Premium Belek. Здесь вас порадует парк, где растут фисташковые деревья и сосны, километровой песчаный пляж, отличный спа, доведенная до абсолюта система All Inclusive, поле для гольфа и не просто мини-клуб для детей, а целый мир развлечений.

Курортная зона Турции у большинства людей ассоциируется с этакой «здравницей на все случаи жизни»: сюда просто добраться, здесь теплое море, хорошая еда и дружелюбный сервис. Все это уже

является неплохими исходными данными для курорта. Но Rixos не были бы отелями мирового уровня, если бы не возвели все отмеченные выше привлекательные возможности в превосходную степень. И начать решили с доставки гостей на курорт.

Если вы спланировали отдых спонтанно, проще всего будет купить билет до аэропорта Анталии. А если вы решили путешествовать по морю и Белек значится пунктом остановки в вашем турне вдоль турецких берегов, подобрать яхту вам поможет чартерное отделение компании Rixos. Для размещения гостям Rixos Premium Belek предлагается выбрать сюиты — от стандартных до королевского, отдельно стоящие виллы или роскошные резиденции в саду с услугами персонального дворецкого.



Убежать от суеты в Rixos Premium Belek имеет смысл вместе с детьми. Если вам это утверждение кажется абсурдным, все же не спешите бронировать билеты только для взрослых. Даже самое беспокойное и требующее постоянного к себе внимания чадо ждет здесь с расprostертыми объятиями и тщательно готовят номера к приезду семей с детьми, оборудуя ванную комнату и мини-бар интересными и полезными для детей атрибутами. В Rixy Club работает отдельный детский ресепшен, где каждому маленькому гостю выдается «паспорт», позволяющий посещать клуб. Детям в возрасте от 4 до 12 лет здесь обеспечены не только стандартные бассейн и игровая площадка, но и отдельный бар и ресторан, дискотека, на которую взрослым вход закрыт, танцевальные шоу, выступления фокусника, детский кинотеатр. В образовательную программу включены детская ферма и лодка, на которой во время круиза дают представление, музыкальная академия, школа карикатуры, театр и луна-парк. Чтобы маленькие гости Rixos Premium Belek

успевали по своим многочисленным и неотложным делам, по территории отеля курсирует детский поезд. Те же, кто уже перерос развлечения подобного рода, обычно часами пропадают в аквапарке и дельфинарии.

Чем заняться взрослым, уже привыкшим к мысли, что дети не скучают и находятся в надежных руках? В первую очередь, конечно, стоит посетить Rixos Belek Royal Spa. Традиционный турецкий массаж в хамаме здесь можно сочетать с индийскими и тайскими оздоравливающими процедурами и большим выбором различных парных — от финской сауны до русской бани.

«Родившись заново», в Rixos Premium Belek можно заняться спортом, освоить гольф или поддержать форму на 18-луночном поле отеля, пуститься в гастрономическое турне по ресторанам с французской, итальянской, восточной и турецкой кухней. В конце концов, безмятежно пролежать весь день на пляже или у бассейна — это тоже очень приятно. Когда захочется иных удовольствий, сверьтесь с афишей отеля: в сезон в клубе проходят концерты российских поп-звезд и зарубежных артистов. Или пройдитесь по бутикам отеля. А если поймаете себя на мысли, что вам чего-то не хватает... Это значит, что вы прекрасно отдохнули! **IMBY**

Вверху:

Частный бассейн одной из резиденций Rixos Premium Belek.

На странице справа, вверху:

Executive Villas имеют отдельный бассейн.

Резиденции располагают гостиной с полностью оборудованной кухней.

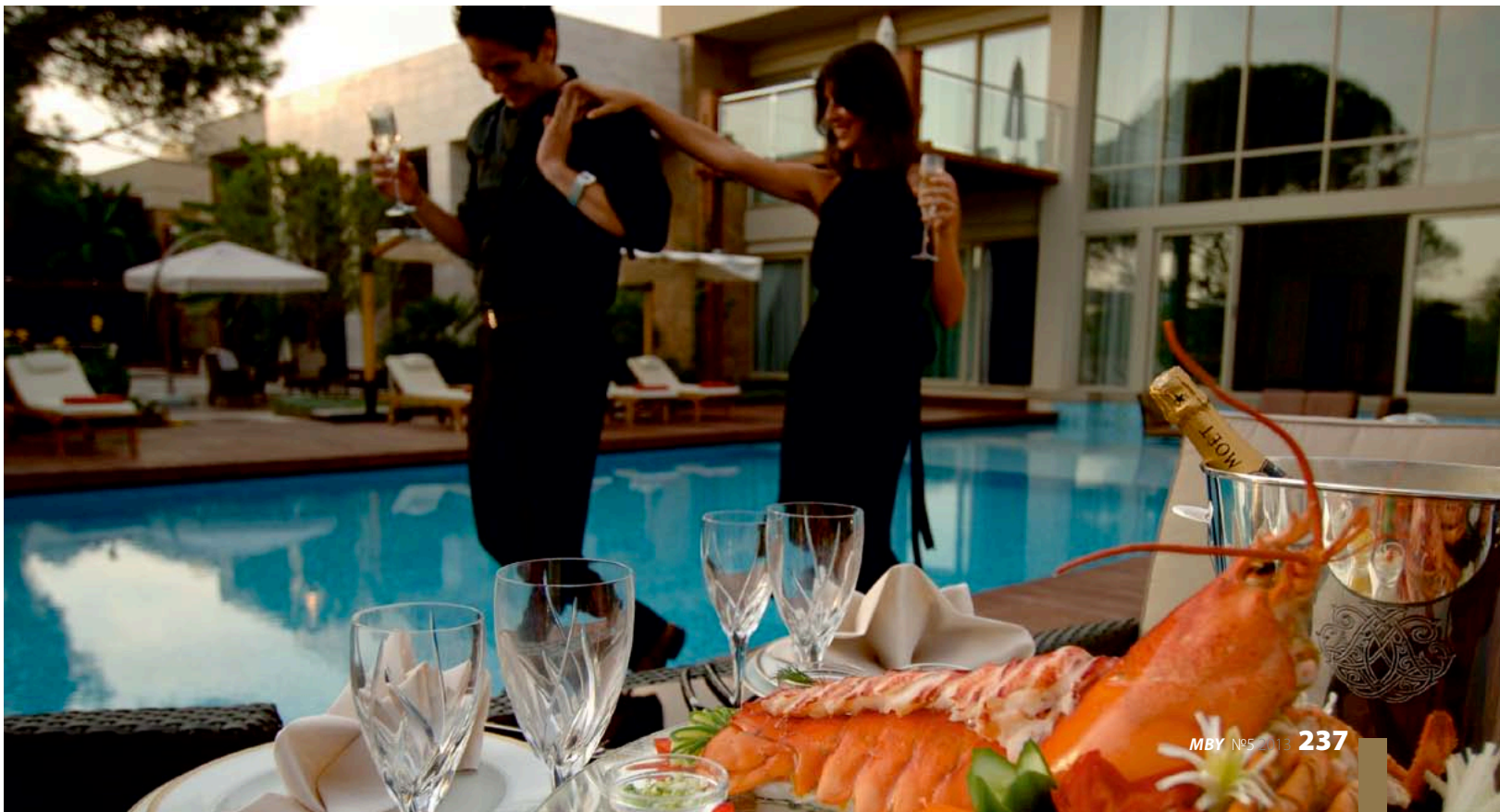
Основа спа-комплекса отеля — традиционный турецкий хамам.

Rixos Belek Royal Spa.

Справа:

Бронируя виллу, вы получаете в свое распоряжение дворецкого и круглосуточный All Inclusive в ресторане Millionaire Club.

В Rixos привлекательность курорта возведена в превосходную степень





Сшить — это дело!

Тот, кто хоть однажды воспользовался услугами частного портного, едва ли станет присматриваться к готовому костюму. Даже обладатели «стандартной» фигуры поймут: если такой костюм и сидит идеально, то рассчитывать на разнообразие тканей всяко не приходится.

Текст **Мария Мошкина** Фото **Uomo Collezioni**

Вместе с мастерами компании Uomo Collezioni мы попытались разобраться во всех деталях и тонкостях такого увлекательного и ответственного мероприятия, как индивидуальный заказ костюма, пальто или сорочки.

Итак, первое, что стоит сделать, — свериться с расписанием сессий Su Misura итальянских портных, которые и будут работать над вашим заказом. Портные Uomo Collezioni посещают Москву и Санкт-Петербург довольно часто, небольшим коллективом, так что вы сможете не только пожать руку, причастную к созданию вашего гардероба, но и расспросить каждого мастера о его взглядах на мужскую моду и новые ткани.

Познакомившись с портным, обязательно расскажите ему о деталях своей деловой жизни. Часто ли вы летаете на переговоры? Возможно, ваш ритм жизни таков, что в день приходится бывать на нескольких встречах? Пусть деловой этикет этого не приемлет, но вспомните: может быть, вы привыкли держать руки в карманах брюк? Или костюм вам нужен всего пару раз в неделю? Чем больше мастер будет знать о вас, тем легче ему будет подобрать ткань.

Например, мужчинам, вынужденным совершать частые деловые поездки, советуют более мягкие, менее мнущиеся ткани и мягкий же приклад костюма, а также ткани с высокотехнологичной обработкой, способные отталкивать влагу и противостоять мелким неприятностям, которые могут приключиться в любом путешествии. Также рекомендуют уделить особое

внимание сорочкам: они должны быть достаточно длинными и не выбиваться из брюк при каждой вашей попытке закинуть кейс на багажную полку.

Выбирая вместе с портным материал, помните: чем выше «номер» ткани, тем она тоньше. А если вы заказываете костюм для особого случая, присмотритесь к достижениям последних лет — шерсти с микроскопической алмазной или сапфировой крошкой! Артистичные итальянские портные, как правило, предлагают клиентам немного похулиганить и подобрать контрастную подкладку для пиджака. Делается это не только для улады глаз. Все-таки основная масса костюмов, даже пошитых на заказ, синие или серые — большее себе могут позволить разве что очень экстравагантные мужчины. А вот неожиданная подкладка добавит образу вольности в уместной степени. Если вы следите за модой, спросите у мастера о тенденциях последнего сезона — они есть и в сфере персонального пошива. Портные Uomo Collezioni рассказали нам, что в этом сезоне актуальны зауженные лацканы и укороченные пиджаки.

Определившись с тканью, подкладкой, пуговицами, монограммой, обработкой петлиц и пройдя процедуру снятия мерок, вам остается только ждать. Спустя 4–6 недель вы сможете примерить обновки и, если это будет необходимо, внести коррективы уже с помощью портных из бутика, в котором заказывали костюм. И, конечно же, записаться на следующую встречу с итальянскими мастерами. **МВУ**

Ближайший визит итальянских портных в московские бутики Uomo Collezioni состоится с 12 по 28 сентября.

В России большинство мужчин предпочитают неаполитанскую школу пошива

ПОКАТИЛИСЬ!

Представляем новый Volvo V40 Cross Country — автомобиль с интересным дизайном и целым арсеналом технических инноваций.

Текст Александр Вильский Фото Volvo





Происхождение названия Volvo шведского автопроизводителя имеет несколько версий. На латыни Volvo означает «катить», а первой продукцией компании были подшипники качения — устройства, без которых сложно представить современное машиностроение. Кроме того, толерантные шведы старались выбрать такое название, чтобы оно легко читалось на любом языке и даже у людей с дефектами речи не было проблем с его произношением. Думать о человеке — в этом политика марки Volvo.

Машины со щитом Марса на капоте прославились прежде всего своей безопасностью. Шведы в числе первых придумали ремни безопасности и жесткую силовую конструкцию кузова, которая уверенно противостояла фронтальным и боковым ударам.

Легкий кроссовер — идеальный городской автомобиль

Да и внешний вид этих автомобилей, их ходовые качества подчинены не в последнюю очередь безопасности. Зато интерьер сделан с большим вкусом и даже лоском. При словах «шведский дизайн» многие сразу же вспоминают аскетичную мебель из «Икеи». Однако, кроме доступных предметов интерьера из неокрашенного дерева, шведам прекрасно удается создавать домашний уют и окружать водителя и пассажиров ненавязчивой заботой. Только усадьтесь в эти кресла — и в них захочется проехать тысячи километров. При этом диапазон регулировок превосходит самые смелые ожидания, а обилие опций позволит почувствовать себя действительно в премиальном автомобиле. Таком, который уже стоит на одном уровне с «немецкой тройкой», а не только стремится приобщиться к элите.

А теперь представьте себе, что все эти достижения сложены воедино не в большом внедорожнике или представительском седане, а в компактном полноприводном кроссовере с весьма зажигательной динамикой. Речь идет о новом Volvo V40 Cross Country. Расшифровать его индекс несложно: V указывает на кузов-универсал, 40 — говорит о компактных размерах, а Cross Country намекает на возможность съезда с асфальта. Получается, что все свои традиционные ценности на этот раз шведы

Большая площадь фронтального и бокового остекления вкупе с панорамным стеклом крыши, идеально вписанные в дизайн автомобиля, дают не только обилие света в салоне, но и ощущение полного визуального контроля над дорожной ситуацией.

Вверх:

Система HDC (Hill Descent Control), контролирующая скорость при спуске по крутому склону, позволяет уверенно двигаться в сложной ситуации.



упаковали в небольшой кузов, который оптимально подойдет представителям молодого поколения, еще не успевшим обрести семейством, или тем, у кого дети еще довольно маленькие.

Нам на тест-драйв досталась самая новая версия со 180-сильным бензиновым турбомотором, «автоматом» и полным приводом — отличное сочетание для любого времени года. Новый двигатель имеет весьма серьезный объем 2 л, а благодаря непосредственному впрыску топлива и турбонагнетателю удалось получить не только высокую мощность, но немалый крутящий момент в широком диапазоне оборотов. Запас тяги есть просто всегда: какой бы смелый маневр ни задумал водитель, мотор и расторопный шестиступенчатый «автомат» с готовностью его поддержат и рванут вперед по первой команде. А если задуматься об ускорении заранее и перевести автомобиль в спортивный режим Performance, то панель приборов полностью «пересмотрит» свой алгоритм действий. Центральное место займет не привычный спидометр, но более уместный тахометр: показания скорости будут выводиться на экран в цифровом виде, а вся разметка на шкалах окрасится в красный цвет. В спокойных режимах Eco и Elegance расцветка более мягкая и приятная для глаз. Кроме того, водитель может выбрать один из семи цветов подсветки

интерьера — прямо не автомобиль, а палитра художника.

Но еще больше, чем салон и возможности мотора, меня удивила подвеска. В эпоху, когда каждое новое поколение автомобилей становится все жестче и требовательнее к качеству асфальта, шведы нашли свой путь и сделали автомобиль специально для России. С какой легкостью Volvo справляется с нашим несовершенным асфальтом!

Подвеска без труда «переваривает» любые выбоины, трещины и даже откровенные ямы — без намека на пробой и раскачку. Просто задайте направление, куда хотите катиться, и Volvo это сделает. Вот только не стоит обольщаться на тему дорожного просвета: он не так уж велик, поэтому штурмовать на Cross Country бездорожье надо аккуратно. Бамперы хотя и имеют стильные хромированные вставки, не рассчитаны на жесткий контакт с кособоком.

Поэтому, определяя главное назначение V40 Cross Country, акцент стоит сделать именно на поездки по дорогам, а какого качества на них будет асфальт, совершенно не важно. Будь то ежедневные городские поездки или дальние путешествия, Volvo всегда позаботится о комфорте и безопасности водителя и пассажиров. Причем, несмотря на скромные габариты и цену, уровень оснащения впечатляет. Активный круиз-контроль



ПРИБОРЫ

Крупный циферблат по центру может выступать как спидометром, так и тахометром



На странице слева:
На большой цифровой дисплей, который может менять цвет, выводится информация о навигации, аудиосистеме, климат-контроле и множество других параметров.

Вверху:
Интерьер по-шведски солиден и уютен: качественные материалы и крупные кнопки с ясной индикацией. Обилие вариантов отделки салона — контрастные или монохромные, из кожи или ткани.

При скромных габаритах и городском статусе Volvo V40 может похвастаться активным круиз-контролем (работает уже с 0 км/ч), системами распознавания разметки, дорожных знаков и пешеходов. При аварии над капотом надувается подушка безопасности.

Дизайнерские акценты — черное обрамление и «слом» заднего стекла, большие зеркала, снабженные светодиодами системы контроля слепых зон, оригинальная форма фонарей.

Городской кроссовер V40 получил не только стильный обвес, но и полный привод

работает уже с нуля километров: в пробках автомобиль может сам останавливаться, а затем сам разогнаться до скорости потока. А если случится несчастье и вам под колеса бросится незадачливый пешеход, на капоте раскроются внешние подушки безопасности, предохраняющие людей от травм. Ну а чтобы максимально снизить сам факт столкновения с пешеходом, V40 оснащен системой распознавания людей в темноте. Про функции контроля «мертвых зон» и дорожной разметки можно было бы и не упоминать — в таком безопасном автомобиле, как Volvo, они присутствуют по умолчанию.

Так что, несмотря на скромные габариты, перед нами настоящий шведский автомобиль — комфортный, безопасный, а теперь еще и весьма быстрый, что должно быть особенно приятно для молодых людей, которые еще только открывают для себя мир Volvo.

Кстати, слово volvo можно еще перевести с латыни как «ветер». Так что, получается, покатались с ветерком! **МВУ**





Хорошего много не бывает

Paul Picot — одна из самых необычных швейцарских компаний, и необычность эта касается ее истории и, естественно, выпускаемых ею часов.

Текст **Тимур Бараев** Фото **Paul Picot**



Начнем с того, что компания родилась в 1976 году, в разгар кварцевого кризиса, когда сотни часовых фирм закрывались, а в знаменитую Школу часового искусства в Ла-Шо-де-Фоне поступил один-единственный ученик по имени Джулио Папи. В те времена только этот Папи (будущий король турбийонов и основатель мануфактуры APRP) да еще Марио Боиокки верили, что у механических часов есть будущее.

Итальянцы — от природы неисправимые оптимисты. Впрочем, основывая собственную компанию, Марио Боиокки вовсе не преследовал коммерческий успех. Он выступал в роли мецената, жертвующего средства во имя спасения часового искусства. Просто видя, как тысячи вчерашних превосходных часовщиков

Бренд Paul Picot родился во имя спасения часового искусства

из разбросанных по Юрским горам деревушек сносят в кладовки станки и уникальный инструмент и переключаются на животноводство, начинают гнать «вильямс» (грушевый самогон) или варить шоколад, он утвердился в решении, что часовое искусство здесь не должно умереть. Боиокки хотел не дать прерваться хотя бы нескольким часовым династиям. Ну а повезло жителям деревушки Ле-Нуармон, где меценат решил зарегистрировать свою компанию.

Сначала Боиокки придумал дизайн классического корпуса из золота, разработал

тонкий механизм и распределил заказы на изготовление деталей среди местных жителей. Он хотел, чтобы его часы производились как в старину: минимум механизации, максимум ручного труда. Даже циферблаты первых моделей были изготовлены из добываемых по соседству отделочных камней. Затем, конечно же, появились циферблаты из золота и серебра, украшенные различными традиционными гильоше.

Когда несколько экземпляров часов были готовы, встал вопрос: как их назвать? Перебрав пару десятков старинных карманных часов, которые когда-то производились в Ле-Нуармоне, Боиокки выбрал понравившееся имя Paul Picot — короткое, простое, запоминающееся и звучащее одинаково почти на всех языках мира.

Когда часы созданы вручную и с любовью, это всегда чувствуется и особенно ценится коллекционерами. Поэтому у Paul Picot тут же сформировалась состоятельная клиентура с самым взыскательным вкусом. Эти люди уважали Марио Боиокки не только за мастерство: они прекрасно понимали, сколь важна социальная и культурная миссия его компании для региона. Знали они и о полностью ручном цикле производства часов, и поэтому были готовы годами терпеливо ждать выполнения заказа.

Кстати, по абсолютно такому же рецепту до сих пор изготавливают сложные часы из коллекции Atelier, будь то минутный репетир, турбийон, вечный календарь со сплит-хронографом или скелетон. Лозунгом этой коллекции могла бы стать фраза: «Запредельная сложность в штучном исполнении».

С каждым годом поклонников Paul Picot становилось все больше, а когда люди во всем мире вновь полюбили механику, перед Боиокки возникла дилемма: оставить бренд элитным, нишевым или же превратиться в солидного производителя с многотысячным выпуском. К счастью, он решил ничего кардинально не менять. И не только потому, что в Ле-Нуармоне невозможно наладить мощное производство. Просто все эти современные 5-координатные чудо-станки, безупречно точные фотомануфактурные реакторы, автоматизированные конвейеры ему неинтересны. Он был и остался поклонником традиционного часового искусства.

Нет, компания, конечно же, росла и развивалась, но постепенно и главным образом за счет создания новых коллекций. Но здесь необходимо сказать, что ни одна из новых коллекций не родилась просто так, как говорится, «до кучи». За каждой стоит реализация какой-нибудь интересной идеи.

Например, Technicum появился, когда Боиокки решил попробовать свои силы в создании сплит-хронографа (сложные часы класса Grande Complication, способные измерять длительность двух одновременно происходящих событий). Но под маркой Paul Picot вышел не просто сплит-хронограф с двумя центральными секундными стрелками. Он был дополнен еще и календарем с указателями чисел, дней недели и месяцев, а также индикатором запаса хода. При этом все многочисленные указатели размещены по циферблату настолько гармонично, что он абсолютно не кажется перегруженным.

Девизом Paul Picot могла бы стать фраза: «Запредельная сложность в штучном исполнении»



Ставшая уже одной из визитных карточек компании модель Technograph славится необычной индикацией времени. В центре главного циферблата сконцентрированы три дополнительных: с часовой и минутной стрелками посередине и выглядывающими из-за него полумесяцами счетчиков секунд и минут. Наиболее эффектно и логично такая конструкция смотрится с дисковыми индикаторами секунд и 30-минутного счетчика хронографа.

Коллекция Megarotor — результат экспериментов по повышению эффективности узла автоматического завода. Новый ротор автоподзавода действительно заслуживает приставки «мега». Его диаметр чуть превышает калибр механизма. Сделанный из тяжелого вольфрама и розового золота, он чутко отзывается на каждое движение запястья и на 20% сокращает время завода барабана.

Многие клиенты Paul Picot владеют яхтами; по их просьбам Paul Picot выпустила две спортивные модели: C-Tуре — мощные часы в стиле sport de luxe в удивительно комфортном корпусе из титана и каучука, а также Yachtman. Последние отличаются весьма необычным безелем. Сделан он из сапфира и хрусталя, и поэтому цифры его разметки видны в любое время суток, никогда не потускнеют и не выцветут. При создании спортивных моделей Боиокки, конечно же, пришлось отказаться от традиционных материалов. В отделке часов использованы такие актуальные материалы, как углепластик, титан и каучук.

Но даже спортивные модели выпускаются ограниченными сериями, как, например, C-Tуре



MEGAROTOR

Фирменная система автоподзавода Megarotor с ротором из вольфрама и розового золота значительно эффективнее стандартных



На странице слева:
Technicum — автоматический
сплит-хронограф с полным
календарем и индикатором
запаса хода; диаметр корпуса
42 мм, механизм декорирован
вручную.

Paul Picot Technograph
с оригинальной индикацией
времени и автоматическим
механизмом с хронографом
PP 1360; диаметр корпуса 44 мм.

Paul Picot Yachtman: главное
достоинство модели —
фирменный брезент из сапфира
и хрусталя, великолепно
читаемый и долговечный.

Классическая модель
Paul Picot Megarotor
Moon-Phase
выпускается
ограниченным
тиражом
(до 200 экземпляров)
в корпусе 42 мм из золота
и стали.

Коллекции часов Paul Picot рождаются в результате изобретений или по заказу клиентов

Primatist by Pininfarina. Часы, посвященные гонке моторных яхт Primatist Trophy и удивительной лодке B62 Pininfarina, вышли тиражом всего 100 экземпляров.

Сегодня для часов Paul Picot уже не хватает собственных, собранных вручную механизмов. Но если уж компания закупает что-то на стороне, то у самых престижных производителей. К примеру, механизмы хронографов ей поставляет знаменитая Lemania, которая продает свои калибры также Patek Philippe, Breguet и Blancpain. Но до сих пор каждый механизм на Paul Picot проходит этап самой тщательной ручной обработки и украшения.

Необыкновенная нынешняя актуальность часов винтажного стиля и с арт-циферблатами, представляющими собой шедевры ювелирного и эмальерного искусства, весьма порадовала Марио Боиокки. Paul Picot откликнулась на эти тренды элегантными и безупречно классическими часами Gentleman, а в коллекции Atelier тут же возникла линия Flinque. В этой линии выпускаются часы с циферблатами, украшенными эмальерными миниатюрами или узорами в традиционной технике перегородчатой эмали. Опять же, в очень малом количестве — не более 30 штук. Вот уж точно по поговорке: хорошенького понемногу! MBY



Скоро осень...

В сезоне осень-зима – 2013 GANT представляет первую коллекцию мужской и женской одежды, созданную под руководством известного дизайнера Кристофера Бастина.

Коллекции нового сезона — это дань историческим корням бренда и стилю «Лиги Плюща» с добавлением скандинавской непринужденности. В них раскрыты темы, каждая из которых имеет свой неповторимый дух, но остается при этом неотъемлемой частью общего настроения бренда GANT. Знакомьтесь — этой осенью нас ждут New York Stories, Collegiate, White Label и Luxury.

NEW YORK STORIES

Женщинам предлагается осенняя палитра цветов: темный коричневый, песочный, приглушенный зеленый, синий, бордовый и нежные материалы — эффектный вельвет, уютная фланель, мягкий трикотаж и кашемир. Силуэты становятся все более вытянутыми и подчеркивающими талию, а элегантность оттеняет спортивный шик.

В основе мужской коллекции лежат контраст и многослойность. Палитра — темно-зеленый, гранатовый, желтый и оранжевый, а осенние коричневый, синий, серый, белый и черный цвета эффектно ее дополняют. Для прогулок идеально подойдут бордовые шерстяные брюки, белая рубашка с серым галстуком и синим джемпером, дополненные паркой и теплым шарфом в тон брюк.

COLLEGIATE

Элегантный классический университетский стиль. Дизайнеры GANT приготовили для женщин узкие укороченные оранжевые брюки с однотонной оксфордской рубашкой и коричневой классической паркой или темно-синим дафлкотом. А настоящую университетскую куртку с монограммой GNH можно носить как с юбкой, так и с брюками.

Строгое воплощение мужского варианта стиля — бежевый шерстяной пиджак, который

Collegiate для мужчин — потертые джинсы, светло-розовая рубашка, бордовая толстовка с монограммой GNH (GANT New Haven) и серый клубный пиджак



Женщину от осенней хандры могут уберечь новая любовь или новый гардероб

носят с тяжелым полосатым свитером, синими вельветовыми брюками и оксфордской рубашкой в голубом цвете. Образ дополняет бабочка или вязанный шарф цвета слоновой кости.

WHITE LABEL

Это новое название популярной женской линии GANT Collection, соответствующей образу современной аристократичности, без примеси фальши и с долей оправданного высокомерия. Четкие, плавные силуэты White Label подчеркивают изгибы фигуры. Цветовая палитра включает насыщенный синий и небесно-голубой цвета, холодный черный, классический белый, нежные кремовый и сливочный, шоколадный и розовый, светлый гранит и бронзу. Предметы коллекции шьют на лучших фабриках Европы из изысканных материалов.

LUXURY

Самая элегантная версия мужского стиля GANT для самых взыскательных клиентов. Одежда на каждый день выполнена из кашемира и тонкой шерсти высочайшего качества. Цвета — темно-синий, бежевый, кремовый, коричневый, темно-зеленый и светло-серый — создают теплое настроение даже зимой. В коллекции изысканно все: пальто и куртки, джемперы и тончайшие кардиганы, рубашки, пиджаки и брюки. **MBY**

Collegiate для женщин — узкие укороченные джинсы, белая рубашка, синяя толстовка с монограммой и приталенный шерстяной серый пиджак. Строго, но в то же время игриво и соблазнительно



ПОРШЕ ЦЕНТР ПУЛКОВО ОТКРЫТ!

В июле открылся Порше Центр Пулково — официальный дилер Porsche в Северной столице. Центр предлагает полный спектр услуг по продаже и техническому обслуживанию автомобилей Porsche, а также широчайший выбор запчастей и аксессуаров.



Слева:
Экспозиция автомобилей
в салоне.

Каждому покупателю
выдаются ключи в цвет
кузова автомобиля.

Справа:
Зона комплектования
автомобиля.





В день официального открытия центра состоялась пресс-конференция, на которой выступили генеральный директор компании ООО «Порше Руссланд» д-р Томас Штерцель, генеральный директор Порше Центр Пулковое Вадим Войтенков и председатель совета директоров группы компаний «ОЛИМП» Евгений Войтенков. Общение с прессой проходило в ремонтной зоне автоцентра — как объяснил Вадим Войтенков, именно для того, чтобы журналисты могли увидеть жизнь автоцентра изнутри. Финалом торжественного мероприятия стал концерт группы Tesla Boy.

«Никаких технических открытий и времени на вход в рабочий ритм», — рассказал Вадим Войтенков. Первые покупатели посетили центр всего за несколько дней до официального открытия — в то время в салоне еще шли работы. Тем не менее даже под звук работающих инструментов менеджеры отдела продаж заключили контракты на продажу трех автомобилей.

Порше Центр Пулковое пришел на смену зданию дилерского центра Porsche на пр. Маршала Блюхера. Как пояснил Евгений Войтенков, старое здание не отвечало духу премиального немецкого бренда, и в компании воспринимали его как временное решение.

Новый центр имеет удобное территориальное расположение, находясь в прямом доступе к основным транспортным артериям города. Строгий и высокотехнологичный стиль дизайна

В России самые молодые покупатели автомобилей Porsche

Порше Центра Пулковое соответствует мировым стандартам оформления дилерских центров Porsche.

В новом центре использованы последние достижения техники, позволяющие поддерживать самый высокий уровень обслуживания клиентов. Общая площадь центра составляет почти 10 тыс. м², включая подземную часть здания; площадь наземной части — более 3 тыс. м². Выставочный зал площадью 733 м² позволяет разместить до десяти автомобилей и представить полный модельный ряд Porsche. В сервисной зоне площадью 894 м² оборудованы восемь постов обслуживания автомобилей.

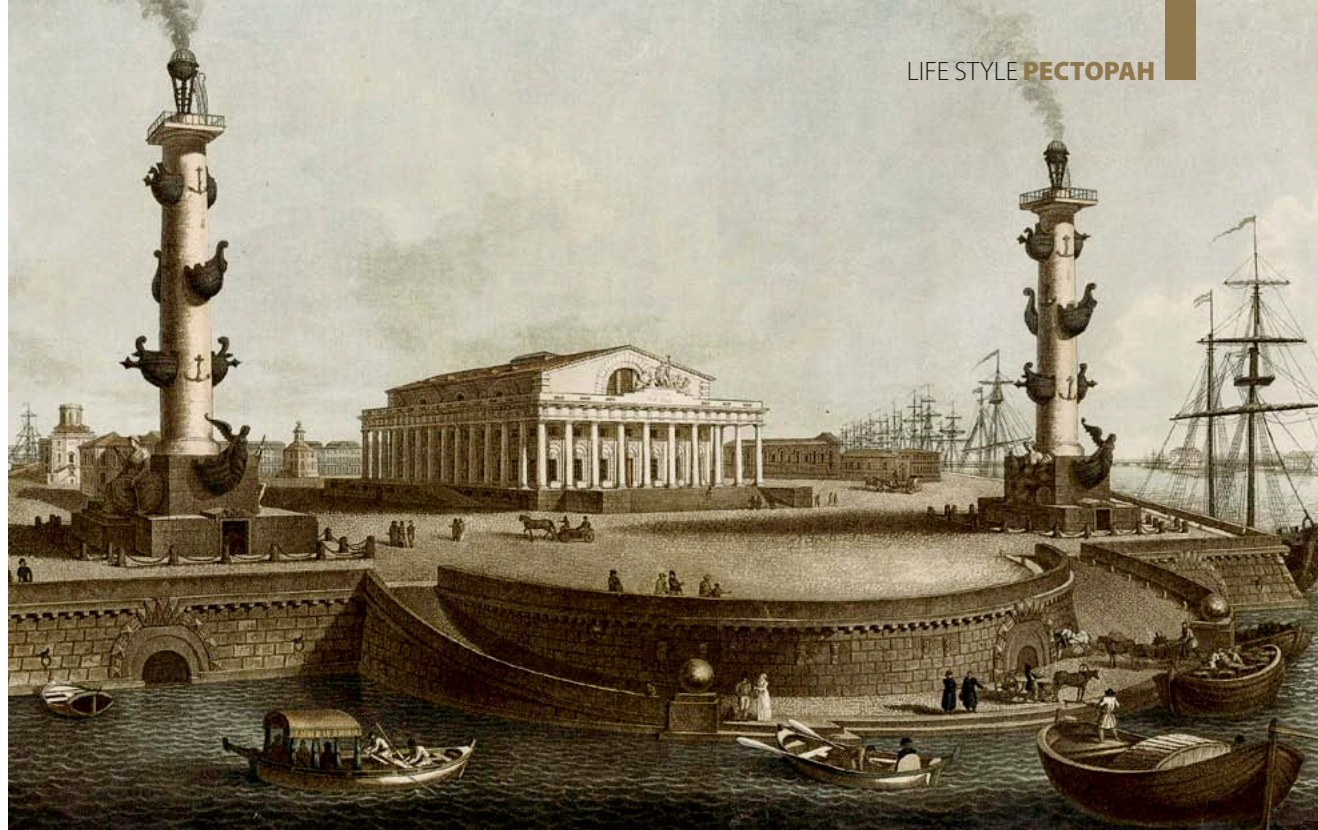
Для компании ООО «Порше Руссланд» новый центр — уже 21-й по счету на территории России. По словам д-ра Штерцеля, в настоящее время компания акцентирует свое внимание на усилении присутствия Porsche не только в Москве, но и в Санкт-Петербурге — втором по значимости для Porsche рынке в России, а также других городах.

«В этой стране самые молодые наши покупатели», — добавил он.

Согласно стратегии развития компании к 2018 году в России будут работать 36 центров. Уверенный взгляд в будущее объясняется фактами: только в 2012 году прибыль компании выросла на 64%.

«Porsche — это автомобили мечты, и они всегда будут популярны», — прокомментировал д-р Штерцель. **МВУ**





Кораблям быть?

Сколько людей — столько мнений, и способность воспринять чужое мнение есть великое искусство.

Вопрос, вынесенный в заголовок, не праздный. Нередко возникают споры по поводу соответствия новых архитектурных объектов историческому облику Петербурга, высоты доминант, уместности современных сооружений в существующих ансамблях. Идут споры и на тему эстетики и целесообразности «исторических» кораблей-ресторанов на Неве, в самом центре города. Их там несколько, в том числе *«Летучий Голландец»* — реплика голландского флейта *«Амстердам»* (1748 г.).

Для начала задумаемся над исторической сутью места — акватории у Стрелки Васильевского острова. Решение Петра I создать крепость на острове Луст-Эланд (ныне Заячий) и построить батареи на Хирвисаари (Васильевский) для контроля невыхода фавватеров возымело ряд последствий. Со временем под защитой Петропавловской крепости началось создание биржи и таможни, сопровождавшее перевод внешней торговли России с беломорского

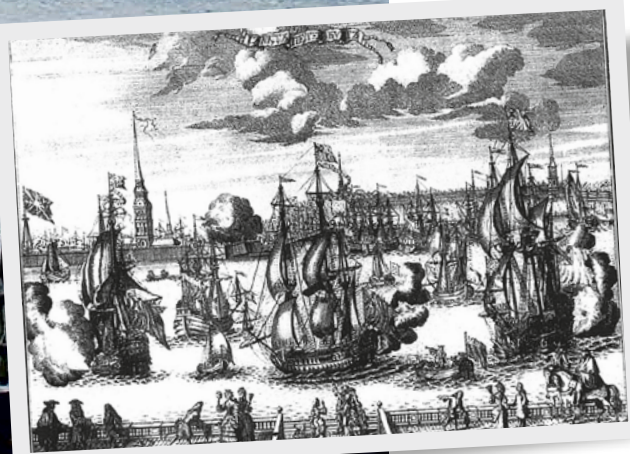
на балтийский путь: к 1724 г. число ежегодно заходящих сюда заморских судов превысило 240. Первый петербургский порт, Троицкая пристань, возник на нынешней Петроградской стороне, и экономическое значение соседних территорий возрастало с каждым годом. На старинных планах на берегу Малой Невы виден каменный Гостиный двор и пристань с кораблями, склады и пакгаузы. Дальнейшее расширение торговой деятельности

потребовало возведения здесь здания биржи; спуски к Неве в виде полукруглых пандусов упрощали разгрузку кораблей — для их швартовки предназначались металлические кольца в граните набережной; ростральные колонны-маяки освещали путь идущим по Неве кораблям...

Корабли иногда меняют свое назначение: наливные становятся сухогрузами, военные — музеями. Вот появились и корабли-рестораны у набережных — в Торонто, Хельсинки, Гётеборге, Лондоне и Филадельфии. Только те в основном раньше бороздили моря, а у нас стоят «новodelы», и в том же *«Летучем Голландце»* историк судостроения вдруг углядит архитектурные цитаты разных времен: в обводах, в носовой фигуре, рисунке кормы и форме надстройки. Что с того? Ну нет у нас раритетов, не уберегли, даже царские яхты поставили мишенями под торпеды и снаряды.

Сегодня на Неве днем судов немного, парусные яхты — только по праздникам пару раз в году и во время особенных регат. А эти корабли-рестораны, пусть обездвиженные, своим обликом символизируют тонкую связь времен. И человек, чувствующий море, глядя на них, хоть на мгновенье, но перенесется мыслью в эпоху господства парусного флота, когда создавали град Петра и позже. А то и зайдет на борт *«Летучего Голландца»* отобедать в одном из залов или даже причалит к борту на своем катере — такое возможно.

Чего больше от таких кораблей? Пользы, как считают одни (туристический и ресторанный потенциал, да и просто красиво), или, по мнению других, они нарушают вид архитектурных объектов исторического центра? Здесь надо все аккуратно взвесить. И одинаково бережно относиться ко всем историческим зданиям, оберегать от необдуманного сноса, нелепых мансард и странного соседства с «новостройками». Все ратуют за сохранность исторического наследия, хотя мнения у всех разные. Так давайте договариваться! **МВУ**



ЗНАНИЯМ ВУ

Мы знаем ответы на все вопросы



ИХ ЕДЯТ, ОНИ ПИЩАТ

*О вкусе устриц спорят с теми, кто их ел.
Но как попадают эти неаппетитные на первый
взгляд животные к нам на стол?*

Текст Вячеслав Халаман Фото Библиотека Конгресса США

Люди питались моллюсками с незапамятных времен. По мнению некоторых специалистов, наш биологический вид формировался на побережье Восточной Африки, где основной пищей служили добываемые на мелководье моллюски. Расселившись по планете, люди не изменили привычке: среди пищевых отходов на стоянках первобытного человека археологи находят немало раковин моллюсков. В Японии, Корее и Южном Приморье следы трапез времен неолита представляют собой насыпи раковин, простирающиеся на сотни метров. Именно двусторчатый моллюск человек обязан изобретением таких предметов, как тарелка, ложка, лопата, а много позже — и раковины как сантехнического устройства. Гурманы античной Греции и Древнего Рима с удовольствием употребляли мидий и особенно ценили устриц, причем если римлянин не мог по вкусу определить сорт устриц, то его считали дурно воспитанным. До наших дней дошли любопытные факты о гедонисте императоре Виктории, который однажды проглотил тысячу устриц, а некий Вителлий остался в истории лишь потому, что четырежды в день потреблял их по сто дюжин.

Раковины моллюсков издревле являлись атрибутами общественной и культурной жизни людей: в Греции устричные ракушки использовали в качестве бюллетеней для голосования — на них писали имя политика, против которого подавался голос, а затем результаты подсчитывали. С тех пор в языке живет термин «остракизм», дословно означающий «изгнание посредством устрицы». Раковина морского гребешка в античной культуре служила символом женского водного начала, порождающего все живое, а в христианском мире она стала эмблемой апостола Иакова. Усыпальница этого святого в испанском городе Сантьяго-де-Компостела до сих пор остается центром притяжения паломников, а раковина служит символом паломничества и охранной грамотой путешествующих по некогда беспокойным дорогам феодальной Европы.

В наше время люди используют в пищу более сотни видов двусторчатых моллюсков: каллист, корбикул, мерценарий, мий, саксидомусов, сердцевидок, спизул, тридактн, церастодерм и многих, многих других, но в Старом Свете наибольшим спросом традиционно пользуются мидии, устрицы и гребешки.

Люди питались моллюсками с незапамятных времен и сегодня используют в пищу более сотни их видов



Как и для растений, для устриц не каждый год бывает урожайным

ЧТО МЫ ЕДИМ?

Зоологи описали около 50 биологических видов устриц. Из них в гастрономическом смысле наиболее известны европейская плоская, португальская, японская, гигантская, американская атлантическая, мангровая кубинская и сиднейская. Благодаря интенсивному искусственному переселению живых организмов в новые регионы обитания (интродукции) самое широкое распространение получила гигантская устрица, которую сейчас можно встретить не только на ее родине — в морях Юго-Восточной Азии, но и у берегов Франции, Великобритании, Австралии, на тихоокеанском и атлантическом побережьях Америки. Бывало и так, что переселение моллюсков было

делом случая и имело серьезные последствия. Например, в мае 1868 г. небольшое каботажное судно *Morlaisien* следовало из Лиссабона в Бордо с грузом португальской устрицы. Из-за плохой погоды рейс затянулся, и капитан приказал сбросить груз за борт, поскольку тот, по его мнению, испортился. Однако устрицы не только выжили, но сумели полностью колонизировать южное побережье Франции, вытеснив исконного обитателя этих мест — плоскую устрицу.

Интересно, что кулинарная классификация устриц не совпадает с биологической: один и тот же вид, выросший в разных условиях, может иметь разные потребительские свойства и называться по-разному. Например, огромной популярностью пользуются так называемые голубые

устрицы, которых отличает особый вкус и цвет мяса, обусловленный микроскопическими зелеными водорослями в тканях.

Такими они вырастают только в районе Марен-д'Олерон у берегов Франции, а стоит перенести их в другое место — и они ничем не будут отличаться от остальных. Кулинары также классифицируют устриц по форме раковин: вогнутые «крёз» и плоские; по размерам, плотности мяса и по условиям обитания — существуют устрицы полного моря (жившие только в открытом море) и аффинированные (облагороженные), которые хотя бы часть жизни провели в «клерах», то есть бассейнах с регулируемым условиями содержания.

Среди известных видов мидий наибольшее гастрономическое значение имеет атлантическая съедобная, или голубая мидия, тихоокеанская (разновидность съедобной), средиземноморская, зеленая, чилийская и новозеландская.

КАДРЫ НА ВЫРОСТ

Неизвестно, что заставило людей не просто собирать, но начать культивировать моллюсков. Возможной причиной было истощение естественных запасов, а также стремление наладить гарантированное снабжение деликатесом. Основоположником разведения устриц считается древнеримский гражданин Сергей Ората, который еще за 500 лет до нашей эры построил устричный парк — остеарий. В средние века европейцы потеряли к ним интерес, а в Японии, наоборот, набирало обороты весьма продуктивное разведение устриц. Мода на них возродилась с легкой руки «короля-солнце» Людовика XIV, и уже к середине XIX в. их естественная популяция основательно сократилась. С тех пор культивирование стало острой необходимостью, и сегодня 95% всех потребляемых устриц — около 770 тысяч тонн в год — выращивается на фермах почти

Мода на устриц в Европе возродилась с легкой руки Людовика XIV, а их популяция начала стремительно сокращаться

BELGIAN WOMEN IN OYSTER BEDS

3574-9



Бельгийские женщины на устричной ферме



За сотни лет технология выращивания и сбора двустворок изменилась незначительно

Устрицы теплолюбивы и капризны, а мидии неприхотливы и переживают вмерзание в лед

в 80 странах мира. Основной вклад в производство вносит Юго-Восточная Азия, а главным культивируемым видом (60%) является гигантская устрица.

Первенство в разведении мидий приписывают ирландскому мореплавателю Уолтеру. В 1235 г. в бухте Л'Эгийон на побережье Франции потерпел крушение корабль, с которого спасся только сам Уолтер. Место оказалось пустынным, охота удачи не принесла. Однако на сетях и кольях, которые Уолтер вбивал в грунт, соорудая причал, он обнаружил мидий, которыми и стал питаться. Моллюски помогли мореходу дожидаться спасения, когда его подобрал проходящий мимо корабль. Так отважный ирландец стал родоначальником метода культивирования мидий на сваях, который и по сей день практикуется в некоторых районах и во Франции

называется «бушо». Сегодня годовой объем производства мидий примерно на 1,5 млн тонн больше, чем устриц, и обходятся они дешевле, отчего до недавнего времени французы называли их «устрицами для бедняков». Устрицы теплолюбивы и капризны, а мидии неприхотливы, менее чувствительны к перепадам солености и температуры воды. Например, для европейской плоской устрицы температура ниже +4 °C является смертельной, а съедобная мидия может существовать и при отрицательных температурах, переживая даже кратковременное вмерзание в лед.

ТЕХНОЛОГИЯ

Существует множество способов культивирования устриц и мидий, но все они основаны на одном и том же свойстве — прикрепленном образе жизни этих моллюсков. Если

СТВОРКИ РАКОВИН



В отличие от многих морепродуктов, после употребления двустворчатых моллюсков в пищу от них остаются массивные отходы — створки раковин. Люди придумали десятки вариантов использования устричных ракушек: из них делают солонки и подсвечники, украшения и панно, выкладывают вокруг садовых растений для защиты от слизней, перемалывают и добавляют в пищу домашним животным в качестве источника кальция, для красоты добавляют в цемент в ландшафтном дизайне или используют в качестве природного удобрения.

Однако постоянная выемка раковин из воды крайне негативно сказывается на численности

популяции устриц, поскольку личинки лишаются естественного субстрата для оседания, что особо критично на заиленных грунтах. В связи с этим в некоторых странах действуют государственные программы по утилизации раковин. Рестораны и пищевые производства обязаны сдавать пустые створки специальным службам, плюс любой желающий может отвезти накопленный запас ракушек в установленные на побережье контейнеры. Собранные раковины полгода выдерживают на воздухе в эпидемиологических целях, после чего создают из них искусственные банки, на которых активно начинает оседать молодь.

мидия во взрослом состоянии еще способна «переползти» с одного места на другое, то устрицы прикрепляются к субстрату навсегда. И те и другие прикрепляются с помощью весьма прочных биссусных нитей, которые по своей природе близки к шелку.

Первоочередной задачей при выращивании моллюсков является получение молоди. В период размножения личинки в огромном количестве плавают в толще воды в поисках подходящего субстрата, и задача человека — им его предоставить. Для устриц на дно водоемов помещают специальные коллекторы — керамическую черепицу, которую держат в воде несколько месяцев. За это время молодь оседает на черепицу и подрастает, а затем молодых устриц отделяют от субстрата и перекладывают на грунт, где они растут до товарных размеров. Товарной считается европейская устрица величиной не менее 6–7 см,

а тихоокеанская гигантская должна дорости до 11–15 см. Таким способом устриц выращивают во Франции на мелководьях Бретани и на побережье США, однако он предъявляет высокие требования к качеству дна, которое должно быть ровным, не заиленным, с интенсивной циркуляцией обогащенной кислородом воды.

В последнее время набирает популярность японская технология, в которой коллекторы (керамические или пластиковые пластины, пустые створки раковин, ветки, сетные нейлоновые мешки) с молодью устриц подвешивают в толще воды, используя при этом плоты, растянутые канаты или сваи. Такой метод позволяет эксплуатировать любые пригодные акватории независимо от качества дна. Развиваясь в толще воды, моллюски растут почти в три раза быстрее, чем на дне, а урожай увеличивается в 10 раз, к тому же приподнятые над дном моллюски становятся недоступными для

Прежде устриц доставали со дна специальными «граблями»



Промысел моллюсков всегда являлся тяжелой однообразной работой

хищников — сверлящих улиток и морских звезд, плюс меньше подвержены заболеваниям. В некоторых хозяйствах акватории для разведения устриц ограждают от волнового воздействия дамбами и делят на бассейны-«клеры», в которых циркуляция воды при отливах и приливах регулируется специальными шлюзами. Продолжительность выращивания устриц в зависимости от биологического вида, способа и условий культивирования составляет от нескольких месяцев до трех лет.

Культивирование мидий производится тремя основными способами: голландским, французским («бушо») и подвесным. Голландский, или донный метод состоит в том, что молодь мидий собирают с естественных мидиевых поселений (банок) и размещают для подращивания на грунте в пределах приливо-отливной зоны. До товарных размеров (5,5–6,5 см) мидии растут от полутора до двух

с половиной лет, в зависимости от того, как долго тот или иной участок находится под водой в ходе приливо-отливного цикла. Во время осушки мидии не питаются, что отражается на темпах их роста. Товарных мидий собирают драгами и складывают слоями в местах с незначительным приливом, оставляя их на 48 часов, чтобы моллюски освободились от тины и песка. Подобный метод применяют не только в Голландии, богатой обширными мелководьями, но и в некоторых районах Франции и Англии.

Большинство мидиевых ферм во Франции представляют собой прибрежные участки, утыканные деревянными сваями, ряды которых уходят в море перпендикулярно береговой линии. Метод «бушо» позволяет выращивать моллюсков до товарных размеров (4–5 см) за 10 месяцев и со времен ирландца Уолтера изменился не сильно. Сваи обматывают веревками и канатами, на которые личинки оседают охотнее, чем на древесину. Над самым дном

часто натягивают сети, которые не дают осыпавшимся моллюскам попасть на грунт и стать жертвами морских звезд. В последнее время все чаще используют длинные сетные капроновые мешки: их набивают молодью и обматывают вокруг свай. По мере роста моллюсков мешки растягиваются, а мидии из них не выпадают.

Подвесной способ впервые был применен в Галисии (Испания) и является самым эффективным. В море на бетонных якорях устанавливают огромные плоты катамаранного типа, которые несут от 500 до 1000 коллекторов с мидиями. Каждый коллектор представляет собой вертикально подвешенный девятиметровый канат, в который вплетены деревянные или пластиковые перекладины, не позволяющие друзьям мидий соскальзывать с субстрата. Молодь мидий сама оседает на коллекторы, или ее предварительно размещают на них. За 15 месяцев выращивания мидии в испанских водах достигают в длину 9–12 см, а урожай с одного плота превышает 90 тонн. Этот способ широко применяется во многих странах мира и имеет массу модификаций, однако суть

не меняется: коллекторы с мидиями висят в верхнем, наиболее богатом пищей слое воды с интенсивной гидрологией, не имеют контакта с грунтом, не страдают от периодической осушки, паразитов и донных хищников.

Характер дна

При определенных обстоятельствах моллюски превращаются из деликатеса в смертельно опасное блюдо



Чтобы открыть створки крупной устрицы, нужен специальный нож и сильные руки



Перегрузка добычи с лодок на повозки в порту

Вам доводилось слышать писк устриц? Это всего лишь шутка из рассказа А.П. Чехова «Устрицы»

для размещения такого хозяйства не имеет решающего значения, а при необходимости глубину погружения коллекторов можно регулировать.

ОПАСНОСТЬ МЕЖДУ СТОРОК

Моллюски — вкусный и весьма полезный деликатес, однако при определенных обстоятельствах эта пища может быть смертельно опасной, и люди хорошо об этом знали. Например, североамериканские индейцы избегали мяса двусторчатых ракушек во время свечения моря и еще две недели после его окончания. Дело в том, что время от времени в океане в огромных количествах размножаются микроскопические водоросли, вызывая цветение воды и так называемые «красные приливы». Среди прочих водорослей присутствуют динофлагелляты, синтезирующие смертельный нейрорепаралитический яд — сакситоксин. В армии США сакситоксин имеет маркировку «TZ» и рассматривается как возможное

химическое оружие, поскольку в зависимости от дозы в краткие сроки вызывает смерть теплокровных животных от паралича дыхательной мускулатуры. К двусторчатым моллюскам токсин попадает вместе с пищей — они фильтраторы и питаются тем, что отцедают из окружающей воды, включая опасные водоросли. Сами двусторчки устойчивы к действию сакситоксина, но накапливают его в тканях во время красных приливов, невольно становясь отравленным блюдом.

Помимо токсинов, моллюски способны аккумулировать тяжелые металлы, в особенности кадмий, поэтому на фермах проводят строгий контроль чистоты воды. Не менее опасны бактерии рода *Vibrio*, которые часто становятся спутниками устриц и вызывают тяжелые заболевания. Сырые или недостаточно обработанные моллюски могут стать источником заражения, поэтому людям с ослабленным иммунитетом стоит воздержаться от употребления их в пищу. **МВУ**

Опытные «чистильщики» набирали до 20 литров устричного мяса в день





Эксперт МВУ
Григорий Коноп
E-mail: editor@mby.ru



Дизельные подвесники

Гонка производителей легких и мощных подвесных дизельных моторов набирает обороты.

Легкие, но мощные подвесники для 20–30-футовых катеров-RIB уже долгое время остаются «Святым Граалем» — заветной целью для производителей моторов. Владельцы прогулочных лодок постоянно требуют повышения экономичности двигателей и расширения сети заправок дизельным топливом. Также подвесные дизели нужны военным и владельцам суперяхт, поскольку с ними упрощается обеспечение безопасности, а для тендеров достигается унификация по топливу с судном-носителем.

Теперь появился реальный шанс, что эта мечта будет воплощена, поскольку сразу три компании включились в гонку по созданию серийного дизельного подвесника.

НЕМЕЦКИЙ ДВИГАТЕЛЬ В 2014 ГОДУ?

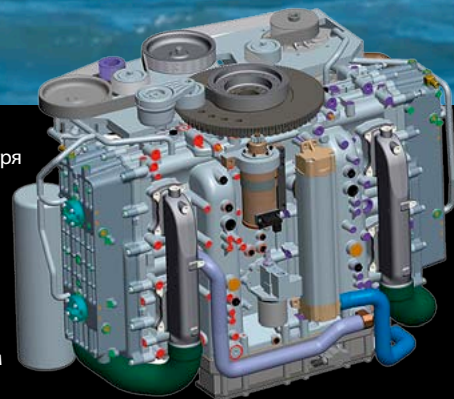
Ближе всех к производству серийного мотора подошла немецкая компания Neander Shark, представившая 55-сильный прототип, созданный на базе двухцилиндрового мотоциклетного агрегата. Каждый поршень снабжен двумя штоками, соединенными с коленвалами, которые вращаются в разных направлениях, но соединены зубчатой передачей. По словам производителей, такая конструкция, пусть более сложная, обеспечивает плавную работу мотора, поскольку все разнонаправленные силы скомпенсированы. Турбированный 4-тактный мотоциклетный блок объемом 800 см³ имеет тот же диаметр и ход поршней и максимально

развивает 4500 об/мин. Несмотря на умеренную мощность 55 л.с., производители заявляют, что благодаря повышенному крутящему моменту на низких оборотах двигатель будет эквивалентен своим 70-сильным бензиновым аналогам.

Инженеры Neander Shark совместили блок с «ногой» Selva, и мотор в сборе весит 155 кг, что делает его идеальным для крупных тендеров и небольших RIB'ов. В настоящее время три прототипа проходят ходовые испытания. Если все пройдет гладко, то первые серийные образцы поступят в продажу в следующем году. По словам производителей, потребление топлива у нового мотора будет в два раза меньше того, что потребляет 70-сильный бензиновый подвесник.

ОТВЕТ ИЗ АНглиИ

Немцы — не единственные среди тех, кто разрабатывает дизельные



Если двигатели от Cox Powertrain с шотландским механизмом окажутся успешными, они могут составить серьезную конкуренцию 4-тактным подвесным моторам

подвесники. Британская компания Cox Powertrain работает над новыми концептами двигателей мощностью 200 и более сил. Они основаны на «заряженном» двухцилиндровом оппозитном блоке с необычным «шотландским» коленвалом и центральным расположением инжектора, что обеспечивает отличное соотношение веса и мощности. Обещают, что мотор будет весить в два раза меньше их 4-цилиндрового дизельного двигателя. Шотландский механизм (треугольный шатун) заменяет

МНЕНИЕ: Многие люди давно ждут массового пришествия надежных и экономичных дизельных подвесных моторов. Кому нужен 50-узловой RIB, который тарыхтит и коптит, как старый трактор? **Хьюго Андреа**



МИНУТА НА РАЗМЫШЛЕНИЕ

ДВУХТАКТНЫЕ ДИЗЕЛЬНЫЕ ДВИГАТЕЛИ

обычные скользящие шатуны и подшипники коленвала узлом овальной формы, который соединен с обоими поршнями посредством коротких неподвижных шатунов. Коленвал сдвигает вилку вверх-вниз, и энергия движения поршней переходит в энергию вращения. Подобная конструкция отличается компактностью, меньшим числом подвижных деталей и хорошим соотношением веса и мощности. Основной ее недостаток, скорее всего, будет заключаться в повышенном износе, плюс также непонятна ситуация с вибрацией и шумом.

Основной модуль двигателя разрабатывался с учетом того, чтобы можно было совмещать несколько модулей для увеличения мощности. Первые образцы, вероятнее всего, будут по 200 и 300 л.с., но потенциально можно будет делать моторы по 700 и более сил. Cox Powertrain недавно получила финансирование от Министерства обороны на разработку концепта и начала сотрудничество с инженерным консультационным бюро Ricardo на предмет тестирования.

ИТАЛЬЯНСКАЯ РАБОТА

Конструкторы с Апеннинского полуострова тоже не сидят без дела, однако скрывают свою работу за ширмой секретности. Ходят слухи, что они перерабатывают 6-цилиндровый турбодизель, изначально создававшийся для автомобилей. Скорее всего, в качестве «донора» используется компактный трехлитровый VM с четырьмя клапанами на цилиндр и двойными



Не слишком мощный мотор Neander Shark на малых оборотах обладает высоким крутящим моментом



Внешним дизайном прототип Cox Powertrain не отличается от большинства подвесных моторов

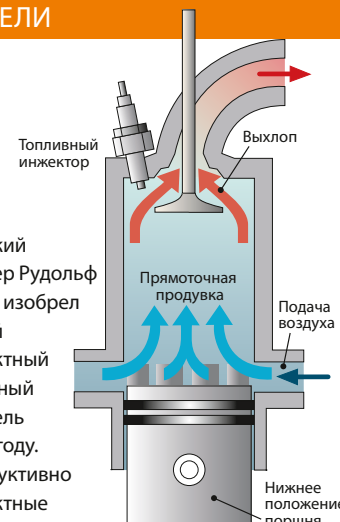
верхними коленвалами, выдающий 250 л.с. при 4000 об/мин. Итальянцам будет непросто подобрать подходящую колонку, способную принять высокую мощность турбодизеля, и модифицировать блок для работы в вертикальном положении. В настоящее время этот

мотор ставят на разные машины, включая Chrysler Jeep Grand Cherokee.

ПЕРВЫЙ НА ПРИЛАВКАХ?

Главный вопрос — кто из этих трех производителей сможет справиться с сопутствующими трудностями и вывести дизельные подвесники на рынок. Двигатель должен быть достаточно легким, мощным и отлаженным, чтобы удовлетворять требованиям владельцев яхт, а по цене — конкурентным бензиновым аналогам. Если им удастся все это сделать, то рынок подвесных моторов может встать с ног на голову. Интересно, что в процесс напрямую не вовлечен ни один из крупных производителей вроде Yamaha, Mercury и Honda, если только они не работают над собственными проектами в полном секрете.

На сегодня Neander Shark подошла ближе всего к запуску не слишком мощного дизеля серийного производства, но момент появления 200-сильного агрегата неуклонно приближается. **МВУ**

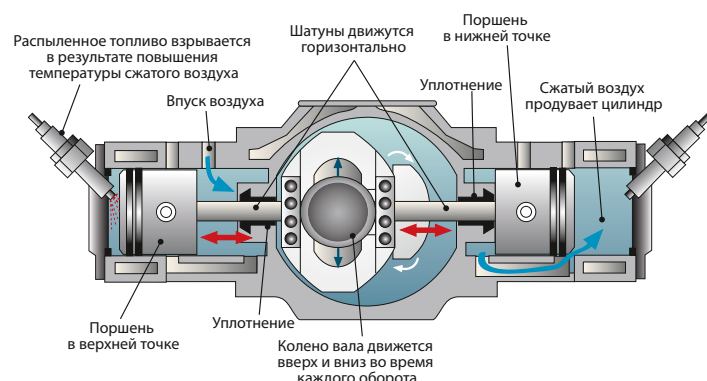


Немецкий инженер Рудольф Дизель изобрел первый двухтактный дизельный двигатель в 1892 году. Конструктивно двухтактные двигатели проще

четырехтактных и до недавнего времени теряли больше энергии в виде тепла, а также были неэкологичными. Впрыск, сжатие, воспламенение и выпуск в двухтактном двигателе происходят за один оборот коленвала и два такта поршня. Каждый поршень передает энергию от сгорания топлива каждый второй, а не четвертый такт, за счет чего обеспечивает почти в два раза больше мощности по сравнению с четырехтактником того же объема. Впрыск топлива происходит через отверстия в стенке цилиндра, когда поршень почти дошел до НМТ (нижняя мертвая точка). Впрыскивается только сжатый воздух, а не смесь воздуха и горючего, как в бензиновых двухтактниках, за счет чего происходит продувка цилиндра и удаление выхлопных газов через клапан в центре головки цилиндра. Выпускной клапан закрывается, когда поршень прошел около четверти пути верхнего такта, сжав содержимое цилиндра до соотношения 16:1. Перед достижением поршнем верхней мертвой точки в камеру сгорания впрыскивается солярка. Атомизированное топливо самовозгорается из-за высокой температуры, возвращая поршень в нижнее положение, а затем цикл повторяется. Механизм впрыска постоянно совершенствуется, и многие прежние недостатки двухтактных двигателей уходят в прошлое.

ШОТЛАНДСКИЙ МЕХАНИЗМ

Конструкция двухтактного двухцилиндрового дизельного подвесника Cox Powertrain подразумевает наличие необычного коленвала



Аварийная чека

Альтернатива привычному варианту на витом проводе

В мае в Корнуэлле произошел трагический случай: двое получили тяжелые травмы, а еще два человека погибли, выпав за борт под винты своей же лодки. Мы решили выяснить, существует ли лучшее решение по сравнению с привычной механической чекой для аварийной остановки двигателя. Ближе всего к оптимальному варианту устройство Autotether, состоящее из радиопередатчика, который крепится на поясной ремень или спасжилет, и приемника на рулевой консоли, соединенного с аварийным выключателем обычной проводной чекой. Пока сигнал от брелока доходит до приемника, двигатель работает, но как только человек выпадает за борт или удаляется на заданное расстояние, сигнал пропадает, и вместе со звуковой сигнализацией активируется соленоид, выдергивая чеку. Прелесть этой системы в том, что вы можете свободно перемещаться по судну, работать



С помощью карабина передатчик легко крепится к одежде или спасжилету

с кранцами или концами без необходимости постоянно отстегивать провод или глушить мотор. Таким образом устраняется главная негативная особенность обычной чеки, когда люди попросту забывают пристегнуть ее или вообще отказываются от использования из-за дискомфорта. Помимо основного трансмиттера, который контролирует чеку, к приемнику можно подключить дополнительные передатчики для пассажиров, и если кто-то из них падает за борт, то включается сирена, но двигатель не глохнет, чтобы рулевой мог начать операцию спасения незамедлительно.



Как только приемник перестает получать сигнал от брелока, срабатывает соленоид, выдергивая чеку, и двигатель глохнет

На каждом брелоке также есть кнопка аварийной остановки двигателя. Приемник крепится с помощью двустороннего скотча 3М, при необходимости его легко переставить на другую лодку. Кроме того, Autotether подходит для любого судна с обычными чеками, поскольку в комплекте идут адаптеры для

двигателей всех распространенных марок, кроме Suzuki (адаптер можно заказать бесплатно). В качестве питания используются батарейки типоразмера AAA; с ними система стоит £ 249, а вариант с возможностью подключения к бортовой сети чуть дороже (£ 299).

ИНТЕРНЕТ: www.fastnetmarine.com



Продвинутой модель взаимодействует с датчиками в других помещениях

Защита от угара

Компактная сигнализация угарного газа

Моноксид углерода — газ без вкуса и запаха, выделяющийся при неполном сгорании органического топлива, становится коварным убийцей в закрытых помещениях, включая яхты. Портативные датчики угарного газа со звуковой сигнализацией Aico созданы для небольших помещений и снижают вероятность фатального отравления. Приборы работают от литиевых батарей, не зависят от внешнего питания и легко крепятся на потолок или стены. Они стоят от £ 25 до £ 55 — цена зависит от модели:

выпускаются стандартная, премиум- и RadioLINK-версии. Каждая при обнаружении СО включает звуковую и визуальную (красный свет) сигнализацию, старшие модели также показывают концентрацию газа и соответствующую рекомендацию «Проветривание» или «Эвакуация». Кроме того, RadioLINK умеет связываться по беспроводному каналу с сигнализацией на посту управления, где капитан сразу узнает о превышении ПДК по угарному газу в каютах или моторном отсеке.

ИНТЕРНЕТ: www.safelincs.co.uk

Смартфон лечит морскую болезнь

Приложение для тех, кого укачивает в море

Производители смартфонов и планшетов постоянно декларируют, что сегодня существуют приложения для любых нужд, и новая программа для «лечения» морской болезни подтверждает это заявление. Это похоже на первоапрельскую шутку, но британская компания Daval весьма серьезно отзывается о потенциале Nevasic устранять самые серьезные симптомы, которые для многих людей являются главным препятствием для выхода в море. Давно известно, что морская болезнь связана с вестибулярным аппаратом, головным мозгом и желудком. Приложение воспроизводит определенные приглушенные звуки на фоне отвлекающей музыки, которые подавляют симптомы. Поскольку контролирует тошноту мозг, воздействовать на него через аудиосигналы вполне разумно, и эта идея

не нова. Элен МакАртур предложила похожее решение под маркой TravelWell на основе клинических опытов с участием 24 испытуемых, у которых вызывали приступы морской болезни. В большинстве случаев наблюдалась положительная динамика, хотя полностью симптомы исчезали не всегда. Приложение Nevasic доступно для iOS и Android по цене 575 рублей, и мы надеемся опробовать его в деле в ближайшем будущем.

ИНТЕРНЕТ: www.nevasic.com



СТРАННОВЕДЕНИЕ

СУДНО МЕСЯЦА
ALLIANCE 9**Что это такое?**

Скоростная и эффектная модульная лодка, разработанная известным дизайнером Адамом Янгером с расчетом на мягкое, экономичное и комфортное движение.

Что по поводу моторов?

Предлагаются варианты от одного 350-сильного подвесника до стационарных бензиновых или дизельных двигателей (750 л.с.) с транцевыми колонками.

Как быстро она идет?

Если не экономить на двигателях и топливе — максимальная скорость составит 87 узлов.

Каковы особенности корпуса?

Узкий, килеватый, легкий и прочный корпус с тремя поперечными реданами выполнен из кевлара, карбона и стеклопластика. Особая геометрия позволяет ему быстро и без дифферента проходить высокие

волны; два аутригера обеспечивают остойчивость и «сцепление» с поверхностью воды. Горизонтальные «плавники» в носовой части создают подъемную силу при протыкании волн. Лодку также предлагают в модификации без аутригеров или с катамаранным корпусом.

Основные характеристики

Длина составляет 9,5 м, ширина 2,8 м, но основная часть корпуса имеет

ширину всего 1,2 м, а весит судно около полутора тонн.

Какие еще сюрпризы?

Их достаточно! Модульность позволяет отстегивать аутригеры или соединять два центральных корпуса в скоростной двухмоторный катамаран. Существует и армейская версия с пуленепробиваемыми экранами и крупнокалиберным пулеметом на баке.

Какова автономность по топливу?

С дизелем (380 л.с.) и транцевой колонкой топливного бака емкостью 300 л хватит на 240 миль (с учетом 20% резерва).

Почем удовольствие?

Цена такого судна составляет от £ 75 000 за однокорпусный вариант с бензиновым двигателем и от £ 200 000 за двухмоторный дизельный катамаран.



Комфортная езда на 87 узлах: возможно ли?!



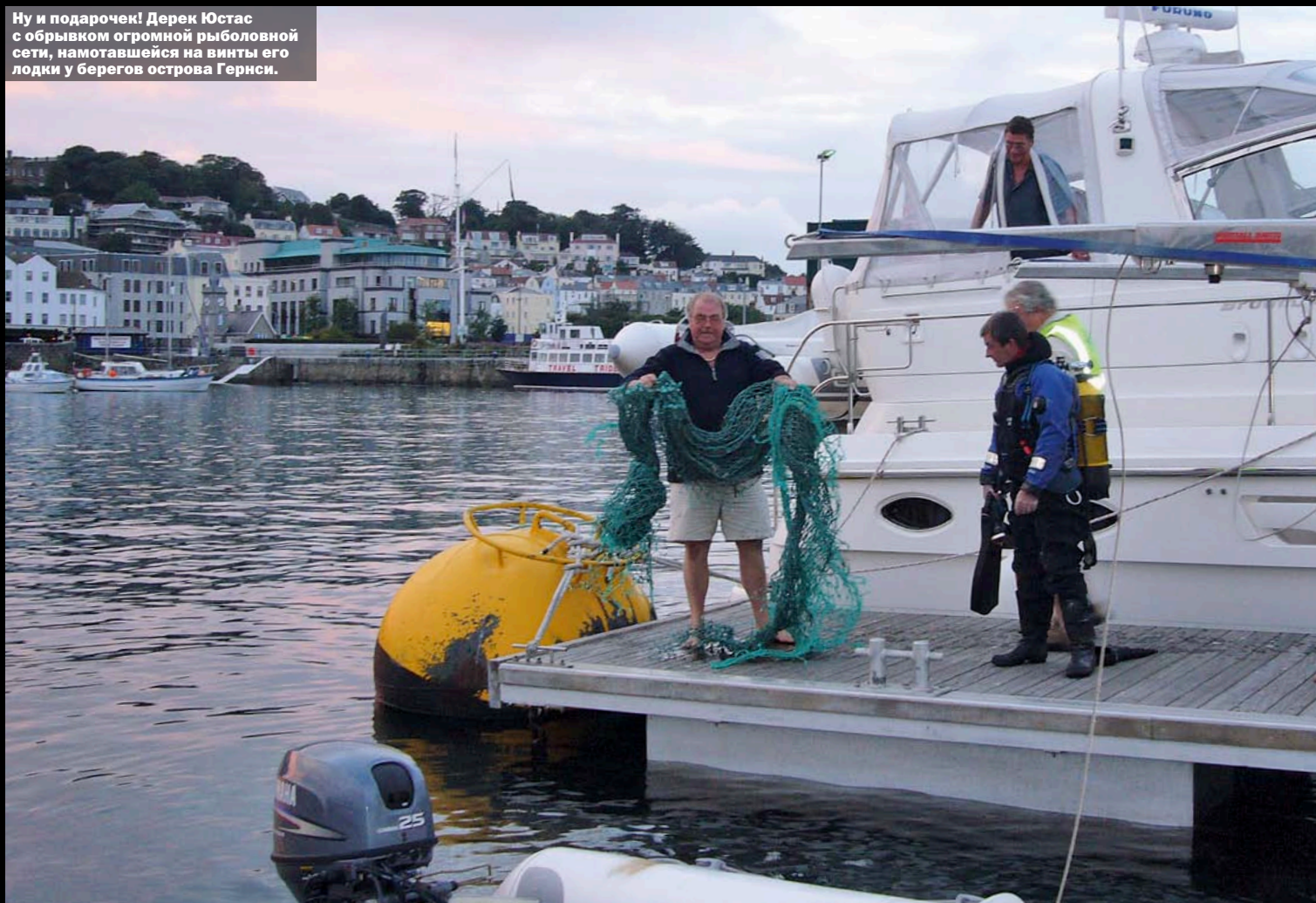
MARITIM

—финский торговый дом со столетней историей, поставляющий любое лодочное оборудование и аксессуары.



По вопросу приобретения оборудования в России, обращайтесь к дилерам Маритима на странице www.maritim.fi и www.maritim.ru в разделе «Посредники».

Ну и подарок! Дерек Юстас с обрывком огромной рыболовной сети, намотавшейся на винты его лодки у берегов острова Гернси.



Намотали на винт?

«Поймать» винтами посторонний предмет — ситуация не из приятных. Вот вам несколько историй из жизни



ДЖЕК ХЕЙНС

К счастью, мы ни разу ничего не наматывали на винт, но однажды, много лет назад, нам все же довелось «поймать» нечто, сильно превзошедшее наши ожидания. Тогда мы с отцом — еще неопытные яхтсмены — убедили себя, что нужно как следует познакомиться с окрестной акваторией, и отправились на нашем первом спортивном круизере Targa 40 к Стадленд Бэй. День был прекрасный, бухта Стадленд забита лодками, поэтому пришлось изрядно покрутиться, чтобы найти место для якорной стоянки. Вскоре я заметил отличное местечко прямо посередине бухты — даже удивительно, что его не успели занять другие!

Я немедленно устремился туда, и... у меня чуть сердце не остановилось от ужасного скрежета, пришедшего откуда-то снизу. Нашу Targa как следует трянуло, я быстро перешел на нейтраль, а отец кинулся к борту посмотреть, что случилось. Мы просто не могли поверить в то, что сели прямо на подводную скалу, никак и ничем не обозначенную. Бросились в моторный отсек и — слава Богу! — не обнаружили там зияющих дыр и хлещущей внутрь воды. Ветер был приличный, и пока мы судорожно соображали, что делать, очередной шквал все-таки стащил нас с этой каменюки. С красными от стыда лицами (большинство местных яхтсменов злорадно кивали в нашу сторону) мы поспешили убраться оттуда. Встав на якорь, я нырнул

за борт посмотреть, не поврежден ли корпус. Удивительно, но мы легко отделались; скала к тому же напрочь сняла с корпуса налет водорослей (хотя я не могу сказать, что такой способ очистки обросшего днища мне нравится). Мораль сей истории такова: даже в знакомом месте не ленитесь лишний раз взглянуть на карту!



ЛОРИ КРЭНФИЛД

Однажды мы медленно шли в мутных и мелких водах эстуария, поблизости от места впадения в море реки, когда двигатель нашего 23-футового катера внезапно заглох. Подняв колонку, мы обнаружили, что на винт наматалась проволоочная ловушка для лобстеров и застопорила двигатель. Поставив запасной подвесной мотор, мы смогли развернуть лодку кормой к отлогому берегу, где на мелководье уже можно было стоять в воде. Пришлось потратить немало времени, чтобы срезать эту проволоочную сеть

при помощи кусачек (для того мы и возим их с собой). Хорошо, что колонка осталась цела! Я, как и многие владельцы лодок, определенно считаю: те, кто устанавливает все эти ловушки и сети, не утруждают себя установкой опознавательных знаков!



ДЕРЕК ЮСТАС

Несколько лет назад по пути к островам в Ла-Манше мы «поймали» рыболовную сеть. Я сразу же дал обоим двигателям задний ход в надежде быстренько размотать все обратно, но стало только хуже — оба двигателя заглохли. Нас притащили на буксире в порт и вызвали водолазов, которые в итоге сняли с винтов два гигантских мотка сети. Это заняло у них полтора часа — я просто не мог поверить, что бывают такие огромные сети. Компания Archer Divers отлично сделала свою работу, но мне бы не хотелось вызывать их еще раз! МВУ

Я сразу дал задний ход в надежде, что сеть размотается обратно, но стало только хуже — оба двигателя заглохли



КРУИЗЫ ИЗ ПЕТЕРБУРГА



Хельсинки – Стокгольм – Таллин

ST. PETER  LINE | 337 2060 | www.stpeterline.com

НАВИГАЦИЯ

Техника, советы, мнения



Эксперт MBY
Тим Бартлет
E-mail: editor@mby.ru



Garmin заподлицо

Новая линейка плоских низкопрофильных картоплоттеров облегчает замену МФД на старых яхтах

Garmin представила новый ряд моделей многофункциональных дисплеев с сенсорным экраном с диагональю до 19 дюймов, а также

пульт дистанционного управления с джойстиком, поворотными ручками и кнопками, рассчитанный на установку в подлокотник кресла рулевого. Модели GPSMAP 8008, 8012, 8015 (8, 12 и 15 дюймов соответственно) можно смонтировать на рамке с низким профилем или

вовсе установить заподлицо. Корпуса устройств стали на треть тоньше, а их процессорная мощность возросла на 40% по сравнению с МФД прошлого поколения.

Новые процессоры обеспечивают более шустрое обновление изображения и дополнительные возможности, а улучшенный

пользовательский интерфейс дает быстрый доступ к важным и часто используемым функциям. Хотя

разработчики постоянно улучшают интерфейс, популярность новым моделям, скорее всего, обеспечит возможность установки на место устаревших МФД того же производителя или, что важно для некоторых, монтажа заподлицо на приборной консоли.

Стоимость приборов составит £ 3199 за GPSMAP 8008 и £ 4899 за 15-дюймовую модель. «Черный ящик» GPSMAP 8500 тоже обойдется в £ 4899, а дисплеи будут стоить от £ 5999 за GMM 150 (15 дюймов) до £ 8799 за GMM 190 (19 дюймов).

ИНТЕРНЕТ: www.garmin.com



Взгляд в темноту за \$ 240 000

Сверхчувствительная охлаждаемая камера из будущего

Компания Flir описывает свой новый продукт MU-602CLW как «наиболее совершенную в техническом плане тепловизионную систему, доступную на рынке». Рассчитана она на владельцев суперяхт и специальные службы, о чем говорит внушительная цена, но со временем технологии будут дешеветь и станут доступными простым яхтсменам. Помимо набора всевозможных камер, поворотная «головка» оборудована «охлаждаемым» средневолновым инфракрасным регистратором, главная особенность которого именно в охлаждении. Инфракрасные камеры

регистрируют тепло, а не видимый свет, и если захваченное излучение «охлаждать» в приборе, то можно повысить контраст картинки и распознавать холодные объекты. В качестве аналогии можно привести проектор проведения презентаций: если выключить в помещении свет, то мелкие детали на экране станут более различимыми. Для наивысшей эффективности ИК-датчик нужно охлаждать на 150 °F (65 °C) или более ниже точки замерзания. Это дорогая технология, но одним из ее преимуществ является возможность использования длиннофокусных

телеобъективов. Помимо ИК-регистратора, в системе установлена обычная цветная камера с 28-кратным увеличением, а также черно-белая камера для работы в сумерках или неохлаждаемая ИК-камера.

ИНТЕРНЕТ: www.flir.com



Сегодня у этой дорогой для яхтсменов камеры нет аналогов. Но в будущем такие системы станут стандартным оборудованием

СОФТ

MARINE WEATHER и MARINE WEATHER PLUS



Marine Weather предоставляет прогноз погоды, ее текущее состояние, простой график приливов

на неделю, время восхода/захода Солнца и наступления сумерек. Информация поступает из надежных источников, включая Met Office и POL (Proudman Oceanographic Laboratory). Интерфейс, в основе которого карта, прост и понятен: нужно выбрать тип данных, найти и кликнуть на карте нужную точку.

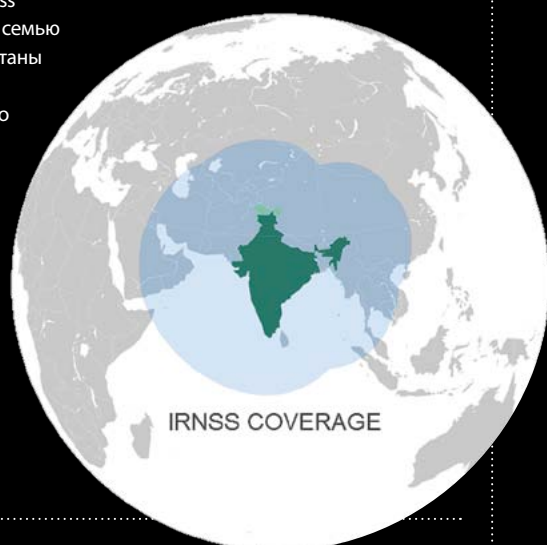
Стоимость — бесплатно (с рекламой); £ 1,99 (iOS)/£ 1,86 (Android) за версию Plus.

Четвертый пошел!

Индийская система геопозиционирования

Первый спутник индийской региональной спутниковой системы (IRNSS) должны были вывести на орбиту 12 июня, но предстартовые тесты выявили неполадки у ракеты-носителя. Запуск был перенесен на 26 июня, а затем на 1 июля, когда спутник удачно вывели в космос. IRNSS использует тот же принцип, что GPS, Glonass и Galileo, но ограничится лишь семью спутниками. Их орбиты рассчитаны таким образом, чтобы круглосуточно покрывать всего 5% земной поверхности: овальное пятно протяженностью 2000 миль с запада на восток — от Саудовской Аравии и почти весь Китай. Старт эксплуатации намечен на начало 2015 года, а точность

и 20 м у границ покрытия. Как и в случае с GPS, военные будут иметь возможность получать более точные координаты. Интересно, что стоимость системы оценивается в 16 млрд рупий (около £ 200 млн), тогда как Евросоюз уже потратил на Galileo £ 4,3 млрд.



позиционирования для гражданских приборов составит около 10 м на территории Индии

УКВ против GPS

Функциональная портативная радиостанция с большим экраном

Lowrance выпустила в продажу «заряженную» функциями портативную радиацию Link-2, которая заключена в водонепроницаемый корпус и обладает положительной плавучестью.

Рация работает на 55 международных каналах, снабжена часами с двумя поясами, функцией сканирования и кнопкой быстрого перехода на 16-й канал. Кроме того, имеется передатчик мощностью 5 Вт и Li-Pol-аккумулятор, обеспечивающий радиостанции непрерывную работу в течение 13 часов. К этому списку стоит добавить DSC (цифровой избирательный вызов, класс «В»), встроенный приемник GPS и необычно мощный аудиовыход. Помимо предоставления координат для DSC, приемник GPS обеспечивает ряд навигационных возможностей, не уступающих карманным топографическим навигаторам, а размеры дисплея, по заявлению производителя, превосходят таковые у остальных карманных раций на рынке.

Этот вывод представляется поспешным, так как недавняя модель Simrad HN36 оснащена таким же экраном, но учитывая, что обе компании принадлежат одному владельцу, понять маркетологов Lowrance можно вполне.

Стоимость Link-2 на £ 20 ниже идентичной Simrad HN36 и составляет £ 246.

ИНТЕРНЕТ: www.lowrance.com



Радует жизнь

Прогрессивный эхолот Raymarine

В начале года на Miami Boat Show Raymarine представила «новый вид эхолотов», которые тут же получили награду NMMA за инновации. Система под названием «Стрекоза» (Dragonfly) была презентована в духе Apple с тонким корпусом и простой панелью управления, а яркий и четкий дисплей имеет диагональ 5,7 дюйма и отлично читается на солнце.

С первого взгляда сложно понять, что в этих приборах особенного: внешне они ничем не отличаются от других портативных рыбацких эхолотов. Изюминкой устройств стала технология двухканальной внутриимпульсной линейной частотной модуляции (chirp).

На североамериканском рынке «чирп»-эхолоты представлены уже несколько лет, но в Европе они пока редкие гости. Их принцип действия во многом напоминает работу широкополосного радара. Вместо испускания коротких, но мощных импульсов, происходит подача гораздо более длинных «чирпов», распределенных по ряду частот. При этом здесь вычисляется не время

между уходом импульса и возвращением отраженного сигнала, а частотная разница между сигналом и его эхом.

Результаты впечатляют: «чирп»-эхолот способен различать объекты, отстоящие друг от друга на 25 мм. Двухканальность означает, что Dragonfly умеет выдавать как чистую типичную картинку рыбопоискового эхолота с использованием 25-градусного конического пучка, так и результаты «чирпов» на частоте 200 кГц, которая наилучшим образом подходит для определения дна в глубоком водоеме и рыбы.

Но наиболее интересные картинки для рыбаков и дайверов эхолот выдает при частоте 350 кГц в режиме DownVision. Они больше напоминают реальные фотографии морского дна, чем непонятные изображения с других эхолотов.

Стоимость прибора с сигаровидным трансдьюсером, который крепится на днище, начинается от £ 582 и составляет £ 714 за флагманскую модель с картографией Navionics Gold.

ИНТЕРНЕТ: www.raymarine.com



УРОК №18

MBY продолжает публиковать серию материалов для тех, кто хочет улучшить свои шкиперские навыки и быть готовым к встрече с морем.

Yachtmaster: Штормование

Природа может преподнести неприятные сюрпризы. Зная, что делать в любой ситуации, вы в состоянии превратить суровое испытание в бодрящую прогулку при свежей погоде.

Текст Джон Мендес Фото Лестер МакКарти



ВИДЕО



mby.com/rou

Рано или поздно любого яхтсмана в море может настичь непогода. Не успеешь глазом моргнуть, как увеселительная прогулка оборачивается изнурительной борьбой со стихией. И если уж избежать этого не удастся, главное — знать, что делать в столь непростой ситуации.

ПОГОДА

Не забывайте, что прогноз погоды — всего лишь прогноз: в реальности все может пойти по-другому. Поэтому, вне зависимости от предсказаний синоптиков, стоит заранее прикинуть, что вас ждет в случае ухудшения метеоусловий. Часто зона, для которой сообщают прогноз, весьма обширна, поэтому конкретные условия могут отличаться в ту или другую сторону минимум на балл по шкале Бофорта. Постоянно отмечайте любое ухудшение погодных условий. Тренируйте глаз, используйте все средства, которые есть в вашем распоряжении, чтобы следить

за развитием ситуации. И всегда оставляйте запас времени, чтобы просто сбежать: лучший способ бороться со штормом — не попадать в него.

ИЗУЧАЕМ МАРШРУТ

При планировании используйте карту с большим охватом территории. Проверьте наличие потенциальных опасностей на планируемом маршруте, которые могут усугубиться плохой погодой. Наветренные побережья и объекты могут представлять риск, поскольку есть вероятность, что вас туда снесет, если откажет двигатель. В такой ситуации «первой линией обороны» является якорь. Отдайте его, чтобы зацепиться или хотя бы уменьшить дрейф. Если вы часто ходите в море, запаситесь также плавучим якорем.

Опасность представляют районы, где есть мысы, мели, банки или большие перепады глубин, — там меняется высота и крутизна волны. Если ваш маршрут проходит через такие участки, смените курс и пройдите мористее.

Течение тоже сильно влияет на ситуацию, особенно в сизигию, когда его скорость может удвоиться. А если еще против течения дует ветер, то свежая погода 4–5 баллов может преподнести вам бурлящий котел, где даже опытному яхтсмену мало не покажется. Планируйте переход так, чтобы проходить участки с приливными течениями без сильной волны или когда ветер и течение направлены в одну сторону.

Читая лоцию, не ограничивайтесь информацией только о пункте назначения. У вас всегда должен быть альтернативный план, включающий запасные порты и бухты, если выяснится, что до пункта назначения идти слишком долго и далеко в сложившихся условиях или в порт сложно зайти при плохой погоде. К примеру, отправляясь с Южного побережья Англии на острова Ла-Манша, можно выбрать в качестве альтернативного порта захода Шербур: он открыт 24 часа в сутки, здесь

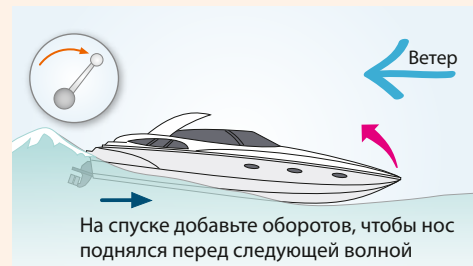
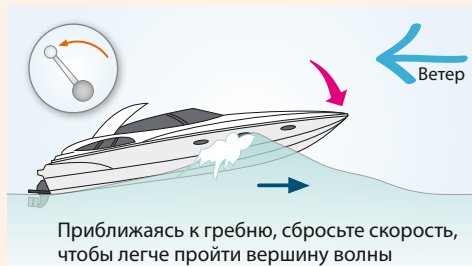
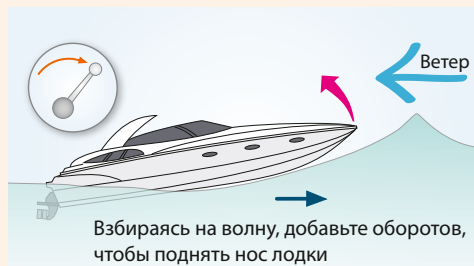
широкий и удобный вход, так что зайти сюда просто даже в плохую погоду. Прежде чем выйти в море, почитайте лоцию или альманах для интересующей вас зоны и наметьте несколько альтернативных маршрутов. Там много хороших советов, которые при случае даже могут спасти вам жизнь. Кроме того, у вас в голове выстроится картинка: чего ожидать и как сильно внезапная смена погоды может все изменить.

ВЫДЕРЖИТ ЛИ ЛОДКА?

В штормовую погоду чем длиннее корпус, тем лучше: почти всегда с увеличением длины повышается и мореходность судна. Но обводы корпуса также важны. Например, у компактных RIB'ов и спорткрузеров с большим углом килеватости днища мореходные качества куда выше, чем многие себе представляют.

В такой ситуации преимуществом может стать и их маневренность — если вы готовы поработать со штурвалом и рукоятками газа. Такие лодки

ГАЗУЕМ ВОВРЕМЯ

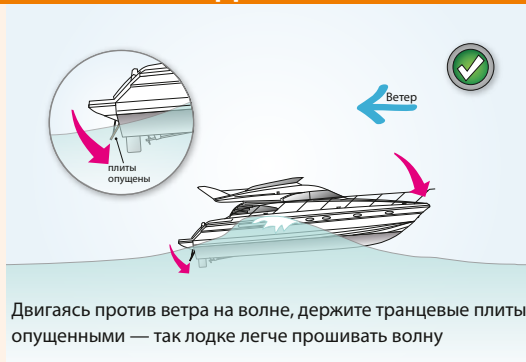


отзывчиво реагируют на увеличение оборотов, и это можно использовать, чтобы поднимать нос лодки над более крупными волнами и опускать его между гребнями, чтобы лодка не срывалась «в пропасть». Возможность по-разному «атаковать» волну иногда доставляет потрясающее удовольствие, но в долгом путешествии это может обернуться неприятностью для лодки и для вас. Не стоит двигаться полным ходом: в этом случае у вас есть только один выбор — снизить скорость. Тогда как двигаясь на средних оборотах, вы можете ускоряться и замедляться, чтобы подстроиться к каждой волне.

УПРАВЛЕНИЕ ПРОТИВ ВЕТРА

Оказавшись в море в шторм, вы, скорее всего, столкнетесь с одной из трех сложных ситуаций: движение против ветра, по ветру и при боковой волне. У каждой ситуации свои тонкости. Движение против ветра наиболее утомительно на лодках глиссирующих, хотя, если поработать транцевыми плитами и опустить нос судна, идти не слишком трудно. При умеренном волнении можно даже подобрать такую скорость, чтобы взбираться на волны и спускаться с них, а не пробиваться форштевнем сквозь волну. По возможности держите лодку в глиссирующем режиме — это сохранит динамическую остойчивость, и до ближайшего порта-укрытия вы доберетесь быстрее. Старайтесь «читать» волну и подбирать скорость так, чтобы избежать сильных ударов днищем при спуске с гребня. Постоянно держите руку на рукоятках газа, чтобы успеть вовремя отреагировать. Лучшая техника — набирать скорость, взбираясь на волну, и сбрасывать прямо перед прохождением гребня. Перевалив его, снова добавляйте газу — нос лодки опять поднимется перед следующей волной. Если лодка все-таки бьется днищем слишком сильно, сбавьте скорость до переходного режима. Прижовк станет существенно меньше, что делает ход даже небольших лодок вполне комфортным, правда, ценой увеличения расхода топлива и времени перехода.

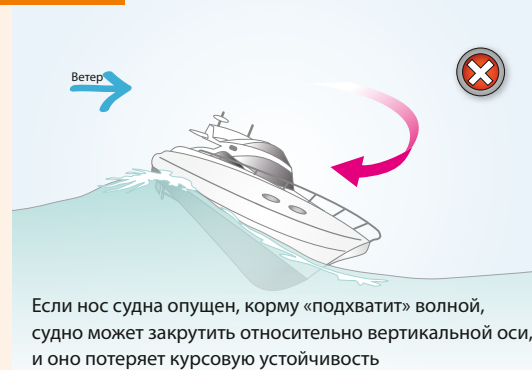
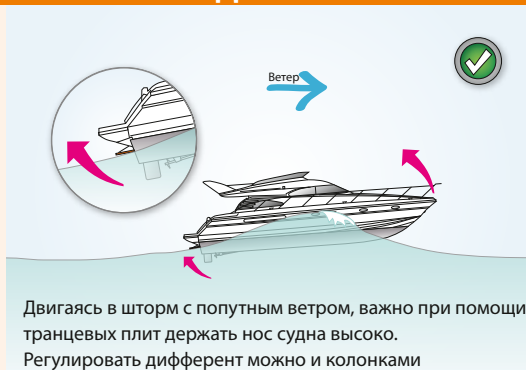
УПРАВЛЕНИЕ ДИФФЕРЕНТОМ (ПРОТИВ ВЕТРА)



ПРОТИВ ВЕТРА

Правильное управление дифферентом заметно влияет на комфорт и безопасность при движении против ветра, особенно на глиссирующих судах с корпусом переменной килеватости. Задача — держать нос как можно ниже, чтобы встречать волну острыми носовыми секциями, а не более плоскими участками днища ближе к корме. Это существенно уменьшит удары волны о корпус. На маленьких лодках этого можно достичь, переместив на нос часть команды или тяжелые вещи. На более крупных судах, оборудованных транцевыми плитами, опускание этих плит помогает поднять корму и опустить нос, чтобы достичь того же эффекта.

УПРАВЛЕНИЕ ДИФФЕРЕНТОМ (ПО ВЕТРУ)



ПО ВЕТРУ

При движении по ветру все происходит ровно наоборот. Держа поднятыми транцевые плиты, спускаясь по склону волны с дифферентом на корму, вы снижаете риск притопить нос. Старайтесь идти медленнее волны или быстрее, но только не на полных оборотах, чтобы сохранить возможность обогнать волну или замедлиться, позволив ей пройти мимо вас. Правильнее всего двигаться на склоне до гребня, затем ускориться, прошить волну и соскользнуть по другому склону.

ДВИЖЕНИЕ ПО ВЕТРУ

С движением по ветру (когда он дует вам в корму) глиссирующие лодки обычно справляются неплохо, если сравнивать с ходом против ветра в тех же погодных условиях. Все может выглядеть настолько неплохо, что легко недооценить силу ветра. Если в какой-то момент вам нужно будет повернуть обратно или изменить курс, вы можете сильно удивиться. Попробуйте для начала

пройти немного против ветра, чтобы понять, сможете ли вы справляться в таких условиях, если придется поворачивать назад. На глиссирующей лодке вам, скорее всего, придется поработать транцевыми плитами и поднять нос, чтобы он не зарывался при спуске с волны. Для судов водоизмещающего и переходного режимов проблема в другом. Если вы не можете идти быстрее скорости

движения волн, нужно тщательно следить за тем, что происходит позади вас. Сильная волна, обрушившаяся на корму, может лишить вас управления, поскольку винты потеряют упор в пене, состоящей из воды и пузырьков воздуха. Худшее, что может случиться дальше, — если вас накроет следующая волна, которая может положить судно на борт и даже опрокинуть.

Следите за тем, что происходит позади судна: если волна обрушится на корму, можно лишиться хода и управления

БОКОВАЯ ВОЛНА

Когда судно идет параллельно волновому фронту, обязательно нужно отслеживать самые большие, опасные волны. На быстрой глиссирующей лодке вы можете обойти наиболее серьезные гребни, но если нет — у вас есть три варианта на выбор: развернуться к волне и встретить ее носом; слегка повернуть на ветер, чтобы волна разбилась под корпусом, или, развернувшись к волне кормой, обогнать ее.

В водоизмещающем режиме нужна особая осторожность, потому что лодка может начать зарыскивать, а это очень утомительно и дискомфортно. В таких условиях лучше сменить курс и пойти в лавировку так, чтобы постоянно находиться к ветру и волне под углом 45°. Продвижение такими зигзагами минимизирует время нахождения между гребнями волн и лагом к волне.

ПРОСТЫЕ ПРЕДОСТОРОЖНОСТИ

Если вы знаете, что вам предстоит переход в штормовую погоду, стоит



Располагайте центр тяжести тела как можно ниже, а если используете «сбрую», сложите ее вдвое

заранее позаботиться о некоторых вещах.

- Закройте все иллюминаторы и люки; уберите или надежно закрепите вещи и оборудование.
- Оденьтесь соответственно погоде, не забудьте про спасжилет.
- Закрепите скотчем все неплотно закрывающиеся дверцы шкафов и все, что плохо держится.
- Положите поближе аптечку, инструменты и важные запчасти (позаботьтесь, чтобы все это не улетело при качке).
- Убедитесь, что команда сможет подать сигнал бедствия по VHF и знает, где лежат фальшфейеры и сигнальные ракеты.
- Проверьте, чтобы топлива хватило на переход с приличным запасом (в штормовых условиях расход выше).
- Если якорь не закреплен по-штормовому, привяжите его веревкой.

КОМАНДА

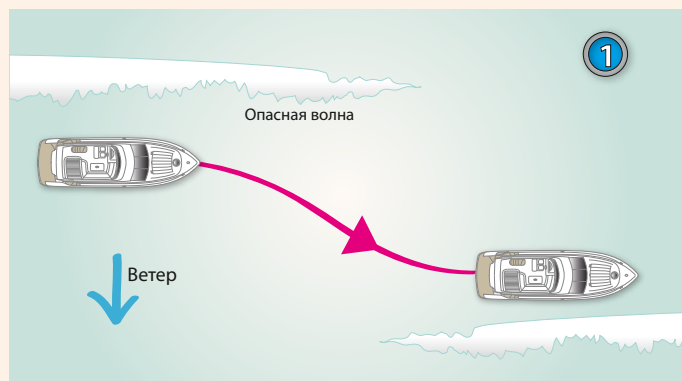
Следите, чтобы все на борту были в спасжилетах и одеты по погоде. Даже летняя прогулка может обернуться кошмаром, когда погода меняется. Промокнуть можно очень быстро и на флайбридже. А когда человек мерзнет, то соображает гораздо медленнее, поэтому наденьте непромоканцы, пока не поздно. В плохую погоду команду желательно чем-нибудь занять. Дайте поручить кому-нибудь другому (оставив штурвал, возможно, вы даже лучше справитесь с ситуацией), поручите отмечать местоположение на карте, следить за картплоттером или радаром, чтобы

видеть другие суда, слушать VHF или подыскивать запасной порт, если планы придется менять. В общем, займите их любой полезной работой, лишь бы это помогло им держать в голове картинку ситуации.

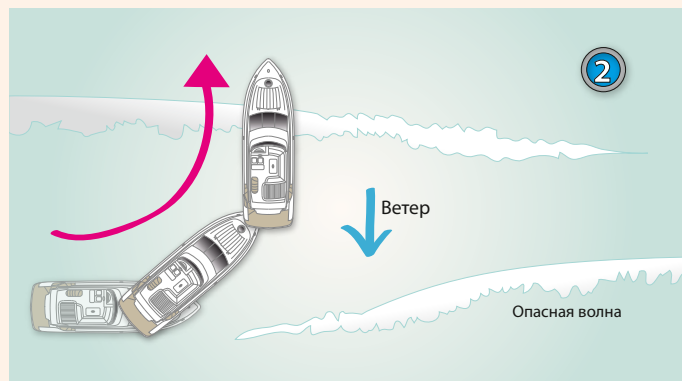
Два ключевых момента при работе на палубе: держать центр тяжести низко и использовать «сбрую». Только не пристегивайтесь к релингу — если упадете за борт, вас потащит за лодкой. Я обычно завожу петлю за что-нибудь прочное на борту и только потом пристегиваюсь — это позволяет укоротить «сбрую» вдвое. Либо можно завести ее на утку, если длины стропа достаточно, чтобы не стеснять ваши действия. MBV



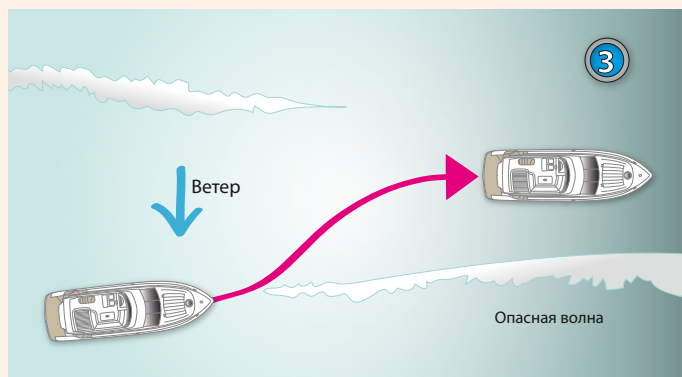
Закрепите скотчем створки шкафчиков, если есть опасение, что во время шторма фиксаторы не выдержат



ВАРИАНТ 1: Поверните чуть к ветру, обгоните опасный участок волны и вернитесь на курс

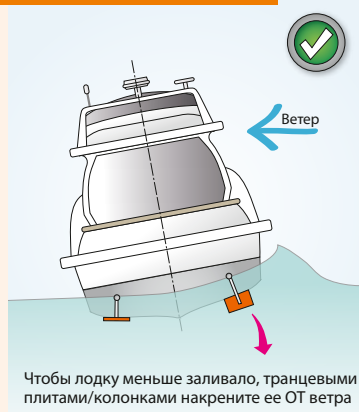


ВАРИАНТ 2: Если вы не успеваете обогнать волну, лучше развернуться к ней и встретить ее носом



ВАРИАНТ 3: На скоростной маневренной лодке можно проскочить между опасными участками, минув волну под углом

БОКОВАЯ ВОЛНА



Чтобы лодку меньше заливало, транцевыми планками/колонками наклоните ее ОТ ветра



Стараясь удерживать курс, рулевой провоцирует приведение лодки к ветру

В этой ситуации транцевые плиты нужны для баланса. Многие думают, что яхта с высокой надстройкой должна уваливаться от ветра, но в реальности происходит противоположное. Нос сносит ветром, а рулевой пытается это скомпенсировать, провоцируя крен в сторону ветра. Лодка будет управляться лучше, если чуть наклонить ее от ветра — так ее будет меньше заливать. Работайте транцевыми планками или попросите команду переместиться на соответствующий борт.



ООО "Дометик РУС" является российским представительством шведского концерна Dometic Group и занимается поставкой, технической поддержкой и гарантийным обслуживанием профессионального климатического, санитарного, камбузного и холодильного оборудования для судов.

Концерн Dometic Group является лидером на рынке и имеет более чем 50-летний опыт в разработке инновационных судовых климатических, холодильных и санитарных решений морского и речного класса и изготавливается на собственных современных заводах - Dometic WAECO, SMEV, SeaLand, MarineAir, Cruisair, Condaria.

Наиболее известные зарубежные верфи, являющиеся OEM-клиентами Dometic Group:
Azimut, Bavaria, Beneteau, Fairline, Four Winns, Hanse, Oyster, Pershing, Princess, Sea Ray, Sunseeker, Wellcraft.

На данный момент мы обеспечиваем минимальные сроки поставок на российский рынок оборудования и запчастей со складов, расположенных за рубежом и оперативную отгрузку со склада в г.Москве.

Мы регулярно расширяем клиентскую базу, проводим плодотворную работу с каждым клиентом и готовы предложить высокое качество продукции, обслуживания и конкурентоспособные цены.

Российское представительство ООО "Дометик РУС" открыто для сотрудничества с судостроительными компаниями, техническими сервисами, дилерами по дополнительному оборудованию и частными судовладельцами.

Партнерство с Dometic Group - это партнерство с серьезным поставщиком и производителем надежного и востребованного оборудования в более чем 100 странах мира!

Топаем по палубе

Хорошая пара яхтенных туфель служит годами, обеспечивая безопасность на палубе и дополняя ваш стиль

Dubarry Yacht

£ 115. www.dubarryboats.com

З а туфлями без шнурков будущее: их легко надевать, ничего не развязывается, а значит, вам комфортно. Я с радостью взял их на «полевые испытания», и результаты не разочаровали. Как и у модели Regatta, здесь сделаны красные и зеленые вставки на левом и правом туфле соответственно: это лишь элемент дизайна, но реализованный очень

качественно. На берцах предусмотрены вентиляционные отверстия, а подошва настолько прочно сцепляется с палубным покрытием, что в них можно было бы бегать по тонущему с дифферентом «Титанику». Туфли немного дороже аналогов, однако не забывайте об износостойкой подошве и о том, что вы платите за будущее.

Стюарт Кэмпбелл

Dubarry Regatta

£ 115. www.dubarryboats.com

Т ем, кто, как и я, не получил по наследству «ген моды», эти туфли, которые предлагают в разных цветах, включая синий, покажутся верхом уместного на яхте обувного дизайна. Мне пришлось потрудиться, чтобы кожа немного растянулась, а шнурки на правой ноге по каким-то причинам постоянно норовили развязаться. Несмотря на все это, топсайдеры

мне очень понравились. Все детали качественно проработаны, и примером могут служить металлические люверсы с названием бренда. Красная и зеленая вставки в берцах на левой и правой ноге помогают не забывать цвета фарватерных буев. Если вы не боитесь кому-то показаться яхтенным хипстером, то эти цепкие туфли не подведут.

Стюарт Кэмпбелл

Sperry Audrey Slip-On

£ 75. www.sperrytopsider.co.uk

Э тот бренд ближе всех подошел к созданию «кастомных» туфель: огромный выбор цветов, типов подошвы, высоты язычка и берцов (боковин) способен удовлетворить любого яхтсмена. Новая модель Audrey из черной и коричневой кожи выполнена на крепкой нескользящей подошве. Мне понравилась эта обувь с коротким язычком и кожаными шнурками, плотно фиксирующими туфли на ноге. Мягкая стелька прилегает

к стопе, как родная, и единственным минусом можно назвать выступ задника, который немного натирал. Туфли легкие и позволяют долго ходить.

Чантал Борчиани



MOTORBOAT РЕЙТИНГ



Clarks Navis Sun

£ 50. www.clarks.co.uk

М ало кому известно, что Clarks делает самые удобные топсайдеры на планете. Туфли модели Orson Laces настолько удобны, будто носишь на ногах два облачка, и насчет новых Navis Sun у меня были такие же ожидания. Мягкий замшевый верх не менее комфортен, чем материнский карман для детеныша кенгуру,

но тонкая подошва не обеспечивает такого же демпфирующего эффекта, как у Orson. Туфли отлично подойдут для прогулок по южным городкам на Средиземном море, однако в дождливых и сырых регионах будут не лучшим выбором. Туфли доступны в желто-коричневом, голубом и красном (для смелых) цветах и недорого стоят.

Хьюго Андреа



MOTORBOAT РЕЙТИНГ



Sebago Triton Three Eye

£ 115. www.sebago.com

Название этих туфель более подходит какому-нибудь мифическому греческому монстру, нежели яхтенной обуви, но пошиты они чрезвычайно крепко. Даже слишком крепко, судя по большой мозоли на моей левой ноге. Возможно, это из-за рубцов от давнего разрыва ахиллова сухожилия, поскольку правая нога так сильно не пострадала. Если

туфли получится разносить, то прослужат они несколько сезонов. Более того, благодаря мягкому язычку, цельной теплой подкладке, цепкости и прочности подошвы их можно носить и в холодное время. Туфли производятся в разных цветах, включая белый, болотный и три оттенка коричневого, а их цена соответствует качеству.

Хьюго Андреа

MOTORBOAT РЕЙТИНГ



Sperry Boat Lite 2-Eye

£ 80. www.sperrytopsider.co.uk

Недавняя попытка Sperry создать гибрид традиционных коричневых палубных топсайдеров и более модных уличных туфель. Их коричневый верх из отличной кожи намекает на яхт-клуб, а бело-оранжевые подошвы тянут провести ночь в городе. Впервые увидев их, я не был полностью уверен, что

они мне пойдут, но вскоре не только проникся к ним, но и оценил особый шарм. Их вес соответствует названию — туфли на треть легче аналогичной оригинальной модели, и потеря веса явственно ощущается при ходьбе. В них очень удобно быстро передвигаться по палубе, и ноги не устают даже спустя долгое время. **Джек Хейнс**

MOTORBOAT РЕЙТИНГ



Chatham Marine Schooner Pro

£ 99. www.chatham-marine.co.uk

Обычно мои палубные туфли приходят в негодность из-за ситуаций, не связанных с яхтингом, но эта пара выдержала гораздо дольше других. Жестковатая кожа причинила некоторые неудобства при разношивании, я смягчил ее специальным спреем, и теперь, после 18 месяцев использования, туфли ощущаются домашними тапочками. Не могу вспомнить,

чтобы у них хоть раз развязались шнурки или разошелся стежок в строчке. Ближе к подошве предусмотрены тканевые вставки, через которые может попасть вода, зато они обеспечивают адекватную вентиляцию. Крепкие и качественные туфли с надежной подошвой стоят своих денег и продаются с двухлетней гарантией.

Стьюарт Кэмпбелл

MOTORBOAT РЕЙТИНГ



MOTORBOAT РЕЙТИНГ

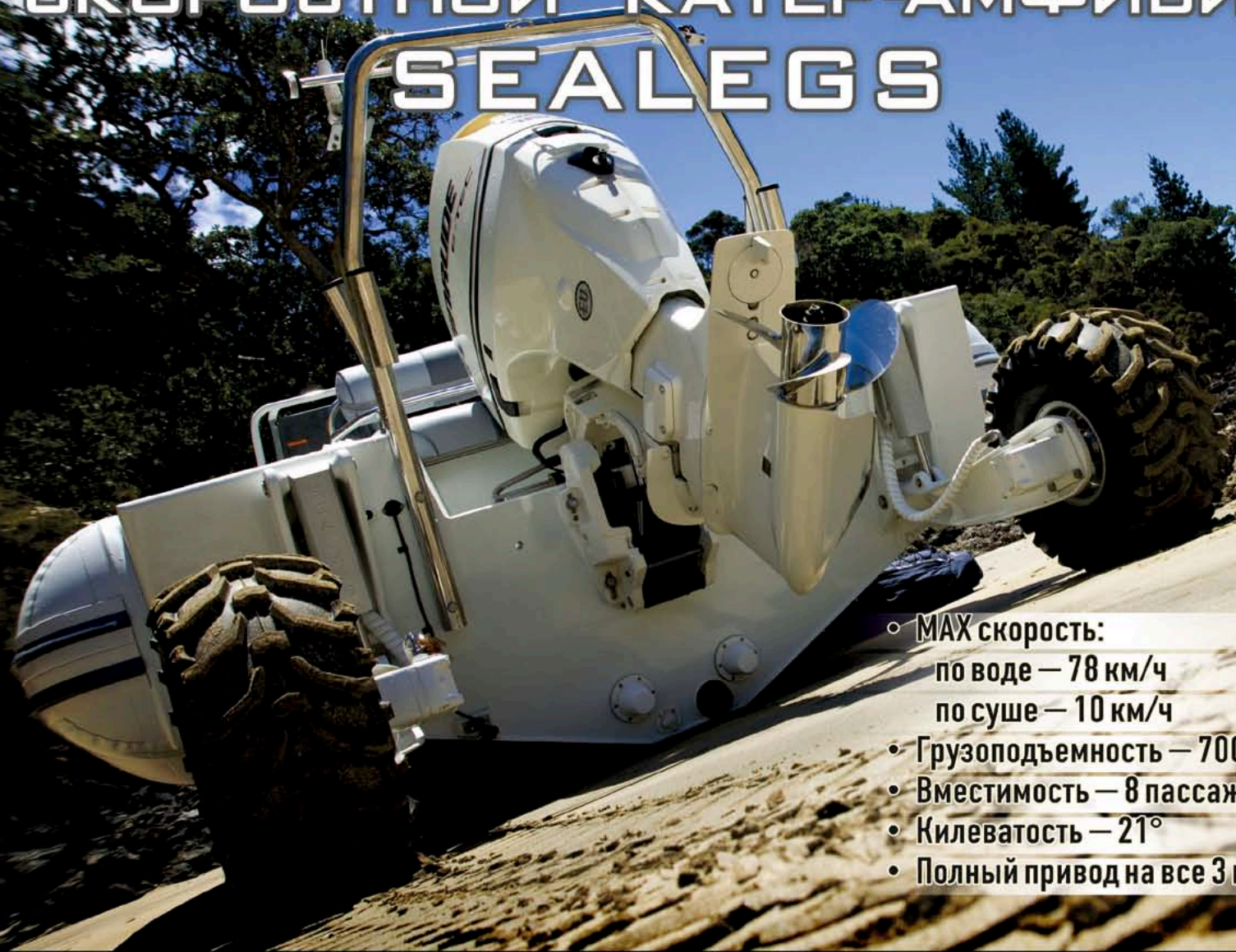


SEALEGS®
PATENTED AMPHIBIOUS TECHNOLOGY



ЛОГОПРОМ
официальный дилер

СКОРОСТНОЙ КАТЕР-АМФИБИЯ SEALEGS



- МАХ скорость:
по воде — 78 км/ч
по суше — 10 км/ч
- Грузоподъемность — 700 кг
- Вместимость — 8 пассажиров
- Килеватость — 21°
- Полный привод на все 3 колеса

НОВАЯ СТЕПЕНЬ СВОБОДЫ!

скорость • комфорт • безопасность

Полная свобода движения в воде и прибрежной зоне. Причалы, швартовка и кранцы не нужны.



8-800-550-52-77

WWW.SEALEGS.SU





МЫ УСТАНАВЛИВАЕМ СТАНДАРТЫ



www.grizzly-marine.ru

Санкт-Петербург: Октябрьская набережная, д. 15;
пр-т Энгельса, д. 33, ТМ «Светлановский».

Москва, Сколковское шоссе, д 31, ТК «Спорт-Хит».

7 (812) 955-49-54 +7 (812) 407-74-45

TRIDENT SOLO 900 — О СЕБЕ



Мы много говорим о лодках между собой и на страницах журналов. А что лодки могут сказать о себе и о нас?

Я — Solo 900 из династии Trident. У нас большая морская семья. Я — глава семейства, самый старший и, соответственно, самый большой и сильный.

Со старших всегда особый спрос, поэтому всех волнует, насколько мощный у меня двигатель, какой запас топлива и воды, прочный ли корпус, большая ли рубка и каюта, достаточно ли я маневренный, быстрый и безопасный. Не постесняюсь похвалиться: все в полном порядке, и не один капитан может подтвердить, что я чертовски надежен!

Светит солнце, на моем алюминиевом корпусе «кафедрал» играют, отражаясь от воды, его блики; крышу приятно греет солнечная батарея, и я нежусь на волнах,

поглядывая на причал, где капитан беседует с неизвестной мне публикой. Кормой чую: сегодня будут гости, а значит, есть шанс порезвиться.

А вот и мой капитан. Кого привел? Семью: великан в очках (наверное, умный), с ним дама — красивая, но много говорит и сильно беспокоится. Зачем волноваться? Безопасность — мое кредо! Посмотри, какой я сильный и мощный, борта мои заполнены пеной, есть и подруливающее устройство — хоть лагом ходи!

С ними, конечно, дети. Младшего в каюту — там есть где развернуться: мягкий диван, столик, полочки-кармашки, огромный обзорный люк над головой. Любознательный малыш уже открыл

люк и с удивлением разглядывает лодку оттуда. А палубу в носу исследует старший: свесившись через высокий релинг, он старается высмотреть мой якорь. Да, много интересного можно найти у меня на борту.

Отец семейства не отстает от детишек. Он обошел рубку по широким нескользящим потопчинам, заглянул в каюту, оценил ее габариты и исключительное преимущество для высоких — специальную нишу для ног, посидел в комфортном кресле капитана и теперь вальяжно расселся в кормовом кокпите, воображая себя на отдыхе в море. Только, боюсь, стаканы под спиннинги на кормовом срезе рубки не увидел — не рыбак! А стаканов там


 aluminium boats

в достатке: троллинг — это серьезная мужская тема, и я к нему готов всегда. Помню: удилища воткнуты в стаканы, разматываются катушки с планерами, курс — на рыбу, а улов такой... Но не в этот раз. Сегодня у нас семейная прогулка, а рыбалка в дружной мужской компании еще впереди.

А даму, конечно, привлёк камбузный уголок и санузел, кстати сказать, отдельный. Ей страсть как интересно открывать вместительные ящики, проверить, как течет вода в мойку, заглянуть в холодильник, и она уже принялась варить кофе на плитке. Детишки с мороженым уселись на диване в рубке, бутылочка стоит в специальном гнезде в столике... Мама довольна всем: и каютой, и камбузом, и всем семейством — все под контролем.

Капитан сел в кресло, сыто заурчали два подвесных двигателя — 600

«лошадей» готовы помчать меня по воде, приборы-индикаторы ожили на панели, на мониторе появилась карта — не заблудимся. Поехали! Выхожу на глиссирование легко, ровно, без раскачивания — спасибо гидролыжам и интерцепторам. Не успеваю насладиться полетом, как капитан закладывает вираж, за ним другой... А сам, улыбаясь, наверняка гордо посматривает на обмерших пассажиров. Он-то знает, на что я способен, а у гостей глаза, должно быть, размером с мои фары-искатели. И чего бояться? Мы и не такое можем!

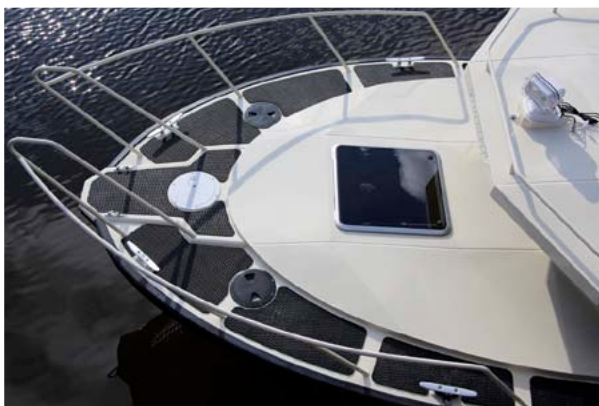
Берег далеко. Отец семейства донимает капитана вопросами — ему все интересно, дама мечтательно смотрит вдаль: мои панорамные стекла дают прекрасный обзор и располагают к раздумьям, детишки верещат от восторга, магнитола бодрит

децибелами... Мы летим по воде, и нам не важны капризы природы — ветер, волна, дождь: стеклоочиститель надежный, справится, да еще жидкостной отопитель с круговым обдувом стекол...

Время прогулки пролетело незаметно. Я бы и дольше их катал — запасы топлива и воды позволяют, но пора к причалу. Впечатлений у гостей море, они, не сдерживаясь, сыпят благодарности капитану и комплименты в мой адрес. Интересно, получились ли у них фото? А я с чувством выполненного долга снова тихо покачиваюсь на волнах. Здорово, что кто-то благодаря мне получил столько удовольствия...

Люди все чаще задумываются, чем разнообразить свой досуг, где черпнуть новых впечатлений, драйва, адреналина, и с веселой прогулкой на катере мало что может сравниться. Уж я-то знаю!

Длина (м)
9,60
Ширина (м)
3,00
Сухой вес (кг)
2700
Пассажироместимость (чел.)
10
Грузоподъемность (кг)
1730
Запас топлива (л)
600
Запас пресной воды (л)
130
Рекомендуемая мощность (л.с.)
Два подвесных мотора
по 250–300 л.с.,
возможен стационарный
двигатель



WWW.TRIDENTBOATS.RU

Санкт-Петербург г. Ломоносов Транспортный переулок, 9

(812) 423-32-23, 423-42-24



ТАКЕЛАЖ И ОСНАСТКА ДЛЯ ЯХТ ИЗ НЕРЖАВЕЮЩЕЙ СТАЛИ



www.rigging.ru

тел.: +7 (495) 228-14-72

Усовершенствованные финишные покрытия

Прочные и долговечные
одно и двухкомпонентные
эмали и лаки с отличной
цветостойкостью



Высококачественные необрастающие краски

Проверенные технологии "самополировки"
для всех типов корпусов и любых
водных условий



Pellerclean

Покрытие "для удаления наростов"
на основе силикона для гребных
винтов и забортных приводов



seajet

Для превосходной защиты
выше и ниже ватерлинии

Seajet - seeing is believing!

Продажи в России:

г. Н. Новгород, наб. Гребного канала-11

e-mail: seajet@bk.ru

т.: (831) 230 30 93



ТехноМакс
торгово-сервисный центр

www.seajetpaint.ru



ВСЕ ПО-НАСТОЯЩЕМУ



RESPECT OK



	1300	1400	1500
Длина	12,65	13,65	14,65
Ширина	4,25	4,50	4,75
Осадка	1,15	1,20	1,25
Водоизмещение	15	17	19
Мощность (л.с./кВт)	114/84	140/103	170/125
Категория СЕ	C/B	B	B
Запас топлива	600	800	1000
Запас пресной воды	500	600	800
Производитель	RealShips	RealShips	RealShips

RESPECT AK



	1300	1400	1500
Длина	12,65	13,65	14,65
Ширина	4,25	4,50	4,75
Осадка	1,15	1,20	1,25
Водоизмещение	15,8	18,1	20,3
Мощность (л.с./кВт)	114/84	140/103	170/125
Категория СЕ	C/B	B	B
Запас топлива	600	800	1000
Запас пресной воды	500	600	800
Производитель	RealShips	RealShips	RealShips

RESPECT Fly



	1300	1400	1500
Длина	12,65	13,65	14,65
Ширина	4,25	4,50	4,75
Осадка	1,15	1,20	1,25
Водоизмещение	15,7	17,8	19,9
Мощность (л.с./кВт)	114/84	140/103	170/125
Категория СЕ	C/B	B	B
Запас топлива	600	800	1000
Запас пресной воды	500	600	800
Производитель	RealShips	RealShips	RealShips

TRIDENTE



	1500	1625	1750
Длина	14,95	16,25	17,50
Ширина	4,90	5,10	5,30
Осадка	1,35	1,40	1,45
Водоизмещение	25	28	32
Мощность (л.с./кВт)	210/155	2x170/125	2x210/155
Категория СЕ	B	B	B/A
Запас топлива	2000	2500	3000
Запас пресной воды	800	1000	1000
Производитель	RealShips	RealShips	RealShips

RUBICON Trawler



	1700	1800
Длина	16,70	17,70
Ширина	5,20	5,35
Осадка	1,40	1,50
Водоизмещение	36	48
Мощность (л.с./кВт)	2x210/155	2x231/170
Категория СЕ	B/A	B/A
Запас топлива	4000	5000
Запас пресной воды	1200	1600
Производитель	RealShips	RealShips

Проектировщик **Jan Visser (NL)**; материал **сталь**; мотор **Vetus Deutz**; тип топлива **дизель**; пропульсивная система **гребной вал**; рулевое управление **гидравлика**.

ВЕРФЬ «НАСТОЯЩИЕ КОРАБЛИ»

производство стальных водоизмещающих яхт в РФ

Калининградская область п.Ушаково

Web: www.real-ships.ru

E-mail: info@real-ships.ru

Tel.: +7 (4012) 311-567

Tel: +7 (963) 350-7528

Tel: +7 (927) 226-1926

AVENTO

Сделано в Германии



АМОРТИЗИРОВАННЫЕ КРЕСЛА ДЛЯ КАТЕРОВ ОТ МИРОВОГО ЛИДЕРА

- > сокращение вибраций на 50%
- > индивидуальный подбор цвета
- > более 50 лет опыта в производстве кресел



Авторизованный дистрибьютор и сервисный центр Grammer в России

ЭДЕЛЬВЕЙС

Grammer.russia@gmail.com +7 (812) 372 - 52 - 85
www.grammer.com



МЕТАЛСЕРВИС

www.metalservis.ru

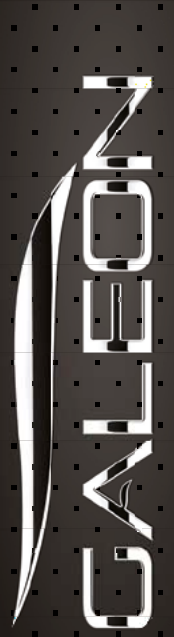
Заправочные станции для яхт и катеров



ЗАО "МеталСервис", Россия, 630126, г. Новосибирск, ул. Ключ-Камышенское плато, 28
тел./факс: +7 (383) 344-98-49, metalservis@mail.ru, www.metalservis.ru



290 Fly	от € 124 119	350 Ht	от € 188 338	390 Ht	от € 251 087	445 Ht	от € 306 018	700 Raptor	от € 1 402 650
325 Open/Ht	от € 134 892	380 Fly	от € 254 731	430 Ht/Skydeck	от € 306 018	550 Fly	от € 662 850	700 Skydeck	от € 1 424 250
340 Fly	от € 195 264	385 Open/Ht	от € 211 127	420 Fly	от € 309 312	640 Fly	от € 1 281 150	780 Crystal	от € 2 358 450



www.galeon-russia.ru



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

Год выпуска: 2008

Двигатели: 2 X D4-260
(Volvo Penta 470Kw)

Моточасы: 268

Максимальная скорость:
42 узла

Навигация: Raymarine

Отделка: Тик — палуба,
салон: ламинат+ковёр

Webasto; RIB лодка
с подвесным мотором;
Кормовой тент (полный)

Цена 190000 евро

Местонахождение/флаг:
Таллинн, Эстония

Тел: +372-56-602-878



NORD STAR PATROL 31



Innovation. Design. Quality.

€2500-000
Уникальное предложение!
Только сейчас цена
€1 950 000

Характеристики яхты Riva Venere 75:

- Верфь: RIVA
- Находится во Франции
- Статус: коммерческий
- Материал корпуса: стеклопластик
- Год выпуска: 2007
- Длина: 23 м (75 ф)
- Ширина: 5,72 м
- Осадка: 2,6 м
- Скорость: 23–29 узлов
- Двигатель: MTU 2 x 1524 л.с.
- Расход топлива: 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

Рара Joe

- Стальная парусная яхта •
- Верфь: Mastori Yachts, Бодрум, Турция •
- Классификация: R.I.N.A. • Год постройки: июль 2007 •
- Место стоянки: Бодрум, Турция • Длина: 34 метра •
- Скорость: крейсерская 12 узлов, макс. 13 узлов •
- Каюты: 5 кают для 10-12 гостей •
- Команда: капитан + 5 членов экипажа •

Флаг: Турция (международный регистр Турции предоставляет владельцу яхты ряд преимуществ, в том числе освобождает от уплаты налогов с доходов и прочих институциональных платежей и сборов).

Яхта имеет превосходную историю в качестве чартерного судна в турецких и греческих водах и может быть продана с сохранением текущего чартерного и операционного менеджмента, осуществляемого русскоговорящим брокером, работающим в Бодруме.

Потенциальный покупатель может рассматривать судно как для эксплуатации в чартере, так и полностью для частного использования, либо выбрать оба вида эксплуатации.

Использование яхты в чартере позволяет полностью компенсировать операционные и ежегодные расходы на содержание. Вся финансовая отчетность может быть предоставлена потенциальному покупателю.



Аренда — € 25 000 в неделю
специальное предложение на сентябрь-октябрь

ПО ВОПРОСАМ
ПРИОБРЕТЕНИЯ
ИЛИ ЧАРТЕРА:

Оксана Зотова

офис: +90 (252) 316-9556, факс: +90 (252) 316-9557,

моб.: +90 (541) 340-1340, e-mail: oksana@bluepointyachting.com

€3300000
€2800000





Длина, м: 9,45 Топливо, л: 473
 Ширина, м: 3,05 Спальных мест: 6
 Двигатель: Twin MerCruiser 5,0
 MPI DTS B3 (2x260 л.с.)

Длина, м: 5,59 Топливо, л: 95
 Ширина, м: 2,29 Вместимость: 8 чел.
 Двигатель:
 MerCruiser 3,0 TKS Alpha (135 л.с.)

Длина, м: 6,81 Топливо, л: 189
 Ширина, м: 2,59 Вместимость: 12 чел.
 Двигатель: MerCruiser 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



Длина, м: 11,37 Вместимость: 9 чел.
 Ширина, м: 3,50 Топливо, л: 650
 Двигатель: Volvo Penta 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: 5,81 Вместимость: 8 чел.
 Ширина, м: 2,33 м Топливо, л: 94
 Двигатель: MerCruiser 4,3 L MPI Alpha
 (220 л.с.)

Парусно-моторная яхта SILVER MOON



*Обладать тем, что есть лишь у некоторых
Делать то, что делают лишь немногие*

www.kulachyachts.com



Парусно-моторная яхта Silver Moon

Год постройки 2010

Длина 36 м

Ширина 7,75 м

Осадка 3,70 м

Водоизмещение 170 т

Классификация Lloyd

Каюты 4 роскошные гостевые каюты со встроенными санузлами (мастер-каюта, VIP апартаменты, две каюты для гостей) + каюты капитана и команды

Материал корпуса Древесина акажу и стеклопластик

Покрывте палубы тик

Интерьер древесины вишни, натуральная кожа и Алькантара

Мачты алюминий

Двигатели 2xCaterpillar (550 л.с.)

Скорость крейсерская 11,5 узла, максимальная 13,5 узла

Генераторы 2xOnan (22,5 л.с.)

Электроника Навигационная и бортовая система Simrad, спутниковая связь, интернет

Площадь парусов 600 кв.м.

Тендеры 5,8 м (115 л.с.), 3 м (15 л.с.)

Специальное предложение по чартеру: в сентябре € 2000 в сутки, в октябре € 1500 в сутки

Продажа: стоимость в конце сезона € 2 000 000

Köybaşı Caddesi No: 48/1 Yeniköy 34464 İstanbul Turkey

Tel: +90(212) 299 24 44 Fax: +90(212) 299 24 48

ahmet@gentaship.com



WORLDMARINE

yachts — ships — jets

+7 967 283 73 20 • +38 098 225 44 04
www.worldmarine.ru • office@worldmarine.ru



HEESEN 47 M, 2014

ЦЕНА - ПО ЗАПРОСУ

Длина: 46,70 м
Осадка: 8,83 м
Ширина: 3,07 м
Скорость: 12-15 уз
Число кают: 5+crew
Двигатель: 2 x MTU 8V 4000 M63
Местонахождение: Европа

Стальная водоизмещающая тридек яхта. 20-метровая овальная солнечная палуба со спа, джакузи и солярием, столовой. Увеличенный гараж для 6-м тендера. Стабилизаторы качки. 4 тыс морских миль без дозаправки. Предоставляется финансирование



BANDIDO 90, 2009

4.500.000€

Длина: 27,90 м
Ширина: 7,70 м
Осадка: 2,40 м
Кают: 4+crew
Двигатель: 2 x по 1100 л.с. MAN
Скорость: 31-35 уз
Местонахождение: Европа

Один из лучших экземпляров серии, яхта в отличном состоянии. Яхта одного владельца, в чартере не была, в очень хорошем состоянии, ухоженная. Находится в Европе. VAT уплачен.



FAIRLINE 78, 2008

1.550.000€

1.190.000€

Длина: 24,37 м
Ширина: 5,7 м
Осадка: 1,61 м
Кают: 4+2 crew
Двигатель: 2 x CAT по 1570 л.с.
Скорость: 31-33 уз
Местонахождение: Европа

Специальное предложение по цене. Богато специфицированная и очень ухоженная яхта одного владельца. В чартере не была



CMN SCORPIO 44 M, 2014

ЦЕНА - ПО ЗАПРОСУ

Длина: 44 м
Ширина: 8,6 м
Осадка: 2,7 м
Кают: 5+crew
Материал корпуса: сталь
Местонахождение: Европа

Стальная тридек яхта, формами напоминающая скорпиона - плод английской дизайн-студии Bannenberg & Rowell с французским производителем мега-яхт. Предоставляется финансирование.



FERRETTI 690 ALTURA, 2007

990.000€

860.000€

Длина: 21 м
Ширина: 5,5 м
Осадка: 1,73 м
Кают: 3+crew
Двигатель: 2 x MTU 1360 л.с.
Скорость: 29-33 уз
Местонахождение: Европа

Несмотря на год постройки, состояние новой лодки. Всего 400 моточасов. Самая низкая цена на рынке.



MONDO MARINE 41M, 2009

11.500.000€

8.900.000€

Длина: 41,1 м
Ширина: 8,48 м
Осадка: 2,2 м
Кают: 6
Двигатель: 2x MTU 12V396TE94
Скорость: 17-19 уз
Местонахождение: Европа

Роскошная полуводоизмещающая четырехпалубная яхта с корпусом из алюминия. Дальность хода - 3 тыс. морских миль. Во внутренней отделке преобладает натуральное дерево и кожа, мрамор, мозаика. 400 м/ч



FAIRLINE SQUADRON 68, 2007

1.100.000€

960.000€

Длина: 20,9 м
Ширина: 5,4 м
Осадка: 1,44 м
Кают: 4+crew
Двигатель: 2 x Man 1360 л.с.
Скорость: 17-19 уз
Местонахождение: Европа

400 м/ч, в отличном состоянии. Продаётся вместе с тендером Williams 325, двумя Seabob Cayago F7. На яхте - гараж для водного мотоцикла.



MAJESTY 125, 2010

8.300.000€

7.100.000€

Длина: 38,4 м
Ширина: 7,55 м
Осадка: 2 м
Кают: 5+4 crew
Двигатель: 2 x MTU 1790 л.с.
Скорость: 20-23 уз
Местонахождение: Европа

Тридек-яхта с джакузи и множеством зон для отдыха. Частные апартаменты владельца оформлены в изысканном стиле. Яхта может сдаваться в чартер.



SUNSEEKER 47 PORTOFINO, 2008

370.000€

265.000€

Длина: 14,95 м
Ширина: 4,3 м
Осадка: 1,2 м
Кают: 3
Двигатель: 2x CAT 565 л.с.
Скорость: 22-34 уз
Местонахождение: Европа

В отличном состоянии. В срочной продаже в связи с покупкой владельцем новой яхты. Пройдены все сервисные работы в июле 2013.

WWW.WORLDMARINE.RU

- сайт о моторных яхтах, бизнес джетах и стиле жизни.

Мы предложим для вас лучшие цены на брокерские яхты и лучшие условия на новые.

Совместная акция RotateMarine.com и журнала «Motor Boat & Yachting»

Включите турбо-режим по продаже яхты или катера – разместите свое объявление на сайте в блоке «Яхты месяца» всего за 2900 рублей и оно будет **БЕСПЛАТНО** опубликовано в разделе «Брокераж» в ближайшем номере журнала «Motor Boat & Yachting». Ваше предложение увидят 30 000 посетителей сайта и 35 000 читателей журнала.



158 054 800 RUR

Manuscript 86

26.82 м., 2014 г.в. (Под заказ)
Продавец: Яхт-клуб Зеленый остров
Тел. +7-495-973-43-47



26 600 000 RUR

Trawler.Su Моторная яхта BeechCraft

20.00 м., 2010г.в. (Новый)
Продавец: Виктор
Тел. +7-952-382-24-77



9 900 000 RUR

Ярославский катер Моторная яхта из стали

15.00 м., 2012 г.в. (Новый)
Продавец: Михаил Александрович
Тел. +7-927-277-10-34



5 500 000 RUR

Индивидуальный проект Альбатрос

25.00 м., 2009 г.в. (Б/у)
Продавец: Александр
Тел. +7-903-343-26-56



4 970 500 RUR

Velvette Cruiser 33 INTELLIGENT

10.12 м., 2013 г.в. (Новый)
Продавец: Мурат
Тел. +7-927-436-66-84



2 950 000 RUR

Saburov Design Bravoure V-700

7.00 м., 2013 г.в. (Новый)
Продавец: Дмитрий Владимирович
Тел. +7-911-929-23-56



1 689 000 RUR

Velvette 25 Euphoria

7.70 м., 2013 г.в. (Новый)
Продавец: Мурат
Тел. +7-927-436-66-84



1 297 499 RUR

Velvette 23 Active Sedan

7.09 м., 2013 г.в. (Новый)
Продавец: Мурат
Тел. +7-927-436-66-84



1 297 000 RUR

Velvette 22 Imag

6.85 м., 2013 г.в. (Новый)
Продавец: Мурат
Тел. +7-927-436-66-84

Более подробную информацию об этих и других предложениях смотрите на www.rotatemarine.com

rotatemarine.com
Собрание объявлений. Тема: **водная техника**



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 В 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

БРОКЕРАЖНЫЕ ЯХТЫ ИЗ ГОЛЛАНДИИ



ОТ КОМПАНИИ «ADVENTOR YACHTS»



VIPERACK 2000

2009 г.в. Цена: € 1 100 000. Спецпредложение по уникальной цене!

Океанское экспедиционное стальное судно (еврокатегория мореходности — «А» (Ocean) дизайнерской студии Viperack, построенное по спецпроекту на известной верфи Altena Yachting. Практически новая яхта (наработка 360 часов) в идеальном состоянии. Стабилизаторы качки (Vetus stefan 07. Multisea II Najad). Два поста управления. Носовое и кормовое гидравлические подруливающие устройства. Прекрасный флайбридж с краном и скоростным рибом. Три каюты (6 спальных мест + салон + отдельная четвертая каюта шкипера). Отделка всех жилых помещений полированным тиком. Палуба — тик.

Расход топлива: **25 л/час при скорости ок. 8,5 узлов.**

Размерения: **19,99 x 6,00 x 1,50 м**

Двигатели: **2 x Volvo D6 по 280 л.с.**

Топливный бак: **8000 л (4 бака по 2000 л)**

Генератор: **Mastervolt Whisper 12 ULTRA 12 kW.**

Якорные лебедки: **2 гидравлические.**

Центральное отопление + кондиционирование всех помещений. ТВ, видео, аудио.

Хорошо оборудованный камбуз: керамическая плита 4 к., 3 холодильника, 2 морозильника, стиральная машина, посудомоечная машина и т.д. Навигационное оборудование Raymarine, включая радар, автопилот, эхолот, картплоттер и т.д.

Водоизмещение: **ок. 58 т**

Максимальная скорость: **10 узлов.**

Бак пресной воды: **1500 л**

Инвертор: **Mastervolt Sine 24/2500 W.**

Душевые/туалеты: **2/3.**



ELLING E4 ULTIMATE

2008 г.в. Цена: € 398 000

Уникальное предложение с завода Neptune Marine (Нидерланды)

Демонстрационный образец Е4 (выставлялся в Норвегии и Швеции) 2008 года постройки в идеальном состоянии за 60% от стоимости новой лодки!!! Верфь дает 1 год гарантии, бесплатное базирование на верфи в течение 1 года! Нарботка 600 часов. Предпродажная подготовка на верфи-строителе с полной ревизией и техобслуживанием механизмов, систем и устройств, новые анноды, нанесено новое необрастающее покрытие!

Дизель: **Cummins 425 л.с., 17 узлов**

Генератор: **5,5 кВт**

Запас топлива: **1500 л**

Запас воды: **900 л**

Сточная цистерна: **150 л**

Инвертор: **24 В/1500 Вт**

Электропитание: **220/24/12 В**

Носовое и кормовое подрул. устройства

Навигационное оборудование: картплоттер GPS; радар; автопилот; эхолот; анеометр; УКВ-радиостанция; прожектор с ДУ.

Отделка интерьера: массив вишни с глянцем. Телевизор в рубке и мастер-каюте, аудиосистема объемного звучания. Камбуз: керамическая варочная панель; СВЧ-печь; холодильник; посудомоечная машина; стиральная машина. Центральная система отопления. Термоленты в санузлах. Якорное устройство: якорь 20 кг; цепь 50 м. Электролебедка с ДУ. Сдвижная крыша с э/приводом. Кормовой Тент Бимини. 3 каюты, 2 салона, 2 санузла с отдельными душевыми кабинами.



ELEGANCE 74 NEW LINE

2003 г.в. Цена снижена до € 980 000.

Два поста управления. Просторный салон. 4 каюты. Тиковая палуба. Климат контроль. Евро категория мореходности: А — Океан (неограниченный район плавания). Эксклюзивная отделка салона — полированная вишня + белая кожа. Гидравлика: трап и подруливающие устройства. Просторный флайбридж с кран-балкой для тендера.

Размерения: **22,60 x 5,70 x 1,75 м**

Верфь/ дизайн: **Drettmann Yachtbau**

Каюты: **4**

Спальные места: **7**

Туалеты/душевые: **4/4**

Корпус/надстройка: **стеклопластик**

Палуба: **Стеклопластик/Тик**

Скорость: **max. ок. 27 узлов**

Водоизмещение: **ок. 50 т**

Двигатели: **2x MAN D2842LE по 1300 л.с.**

Нарботка: **500 ч**

Генератор: **Onan + Fischer Panda**

Зарядка батарей: **Mastervolt**

Инвертор: **Mastervolt**

Топливный бак: **ок. 7.000 л**

Бак пресной воды: **ок. 1.600 л**

Бак для черных вод

Носовое/ Кормовое подрул устройство: **гидравлика.**

Стабилизаторы качки. Якорная лебедка. Интерьер: полированная вишня + кожа. Отопление: **Webasto**. Плита, холодильник, морозильник, посудомоечная и стиральная машины. ТВ, видео, аудио. Электросеть: **12/24/220 V**. Полный комплект навигации Raymarine, включая: GPS картплоттер, радар, автопилот, радиостанция, эхолот, лаг, компас. Индикатор поворота руля.

Подробнее об этих и других интересных предложениях со вторичного рынка Голландии читайте на нашем сайте:

Компания «Адвентор Яхтс»
тел.: +7 (495) 998-38-34,
+7 (906) 039-77-34



www.elling-yachting.ru (раздел «Брокераж из NL»)
e-mail: elling345@mail.ru
elling-info@yandex.ru

Не все моторные яхты одинаковы...



**ТРАДИЦИОННЫЕ
ОСЕННИЕ СКИДКИ**
при заказе на 2014 год



Ждем Вас на Hanseboot -
Hamburg International Boat Show
2013 с 26 октября по 3 ноября



Легендарный голландский бренд ELLING – это:

- Категория мореходности Евросоюза - "А" Ocean (неограниченный район плавания)
- Остойчивость спасательного судна
- Запас хода 1400 морских миль на скорости 7,5 узлов (опционально - до 2400 морских миль)
- Максимальная скорость – до 18 узлов
- Корпус – полностью армированный твароном (аналог кевлара) стеклопластик, что значительно повышает общую и местную прочность, а главное ударостойкость конструкции
- Один главный, 1–2 вспомогательных, полностью автономных ходовых дизеля
- Хорошо защищенный килем винто-рулевой комплекс
- Расход топлива: ок. 1,8 л/милю - на 9 узлах, 4 л/милю - на 15 узлах
- Высота над ватерлинией 3,5 м. (позволяет пройти от Северного моря до Средиземного по внутренним водным путям)
- Исключительно низкий уровень шума (менее 70 дБА.)
- Простота в управлении, высокие маневренность и устойчивость на курсе
- При длине 14,9 метра, обитаемость как 60-футовой экспедиционной яхты - 3 каюты, 2 салона, 2 санузла с отдельными душевыми

Посетите виртуальный тур по яхте ELLING –

www.elling-yachting.ru



**Также яхты известных Голландских производителей В НАЛИЧИИ –
см. раздел “Брокераж из NL” на сайте www.elling-yachting.ru**



Компания «ADVENTOR YACHTS» эксклюзивный дилер моторных яхт «Elling» в России и СНГ.
г. Москва, 119571, пр. Вернадского, 92, секц. А3 - 220,
Тел.: +7 (495) 998-38-34, +7 (906) 039-77-34
Тел./факс/автоответчик +7 (495) 780-80-27
E-mail: elling345@mail.ru, elling-info@yandex.ru
www.elling-yachting.ru



Marquis 690 FLY **Возможен тест-драйв**

Длина	21,3 м
Ширина	5,5 м
Вместимость топливного бака	4542 л
Количество кают	4+1
Цена	1 930 000 €



Marquis 630 Sport Yacht **Возможен тест-драйв**

Длина	20 м
Ширина	5,2 м
Вместимость топливного бака	3899 л
Количество кают	4+1
Цена	1 953 000 €



Dominator 640 **Возможен тест-драйв**

Длина	19,75 м
Ширина	5,15 м
Вместимость топливного бака	3700 л
Количество кают	3+1
Цена	3 470 000 \$



Marquis 500 SportCoupe **Возможен тест-драйв**

Длина	15,54 м
Ширина	4,7 м
Вместимость топливного бака	1915 л
Количество спальных мест	6/8
Цена	869 500 €



Marquis 420 SportBridge **Возможен тест-драйв**

Длина	12,9 м
Ширина	4,2 м
Вместимость топливного бака	1136 л
Количество спальных мест	4/6
Цена	850 000 €



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 **Возможен тест-драйв**

Длина	15,94 м
Ширина	4,35 м
Вместимость топливного бака	1700 л
Количество спальных мест	4/6
Цена	580 000 €



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	350 000 €



Atlantis Verve 36

Длина	11,93 м
Ширина	3,84 м
Вместимость топливного бака	800 л
Количество спальных мест	4
Цена	340 000 €



Grand Soleil 46' **Возможен тест-драйв**

Длина	14,08 м
Ширина	2,55 м
Вместимость топливного бака	2x1200 л
Количество спальных мест	3/6
Цена	450 000 €

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 €

Возможен тест-драйв

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 €

Возможен тест-драйв



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 \$

Возможен тест-драйв



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 140 000 \$

Возможен тест-драйв



SeaRay 335 Sundancer

Длина 10,16 м
Ширина 3,18 м
Вместимость топливного бака 757 л
Количество спальных мест 6
Цена 5 400 000 руб.

Возможен тест-драйв



Cobalt 230

Длина 7,32 м
Ширина 2,59 м
Вместимость топливного бака 189 л
Пассажировместимость 12
Цена 138 000 \$

Возможен тест-драйв



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 2 650 000 руб.

Возможен тест-драйв

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!



Hallberg-Rassy 54

Год постройки 2012 Полная комплектация Длина 16,74 м Ширина 4,70 м Двигатель Volvo Penta 132 kW (179 л. с.)
Категория А, океан Количество кают 3 Полная комплектация
Место стоянки Одесса, Черное море Цена €1'250'000



Hallberg-Rassy 64

Год постройки 2012 Длина 19.85 м Ширина 5.20 м Двигатель Volvo Penta D6-280 Категория А, океан
Количество кают 3 Яхта полностью укомплектована для океанского плавания
Место стоянки Словения, Адриатическое море Цена \$ 3'000'000.



Fairline Squadron 74

Год постройки 2002 Длина 22,68 м Ширина 5,69 м
Осадка 1,61 м Новые двигатели и редуктора 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



Princess 21

Год постройки 2006 Длина 21.5 м Ширина 5.5 м
Двигатель MAN 2x1360 л.с.
Место стоянки Санкт-Петербург Цена € 1'090'000



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 € 530'000



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 € 1'150'000



Les
Верфь - Mangusta (Overmarine)
33 м | 2007
6 500 000 евро



Cockwells Tender
Верфь - Cockwells
9,5 м | 2013
550 000 фунтов стерлингов



Crazy Too
Верфь - Mangusta (Overmarine)
33,2 м | 2005
4 950 000 евро



Quid Pro Quo
Верфь - Benetti
30 м | 2007
6 900 000 евро



Nassima
Верфь - Acico Yachts
49 м | 2012
27 900 000 евро



Sea Breeze
Верфь - Kaiserwerft
31 м | 2005
2 900 000 евро

РЕКЛАМА



Maestro

Верфь - Mondo Marine
40 м | 2009 год
Цена: 7 900 000 евро



Москва, Рождественский бульвар 13/1
+7 985 765 62 81
+33 620 16 40 56
russia@bluewateryachting.com
www.bluewateryacht ing.com

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



MANIFIQ

145 000 ЕВРО*

ДЛИНА 41м

ВЕРФЬ Mondo Marine

ГОД 2010

СКОРОСТЬ 17 узлов

КАЮТЫ 5

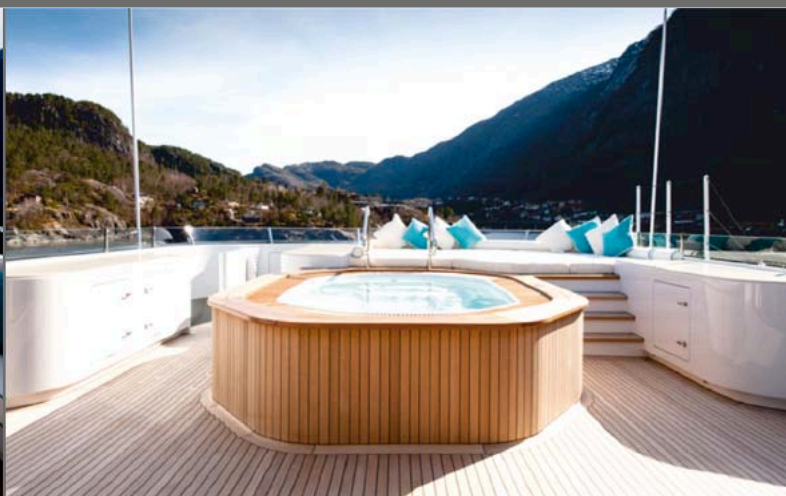
ГОСТИ 10

КОМАНДА 7

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АГЕНТ



IMPERIAL



* Стоимость чартера в неделю (MYBA).

Ermanno Palace, 27 Boulevard Albert 1er, Monaco
www.imperial-yachts.com · charter@imperial-yachts.com

МОСКАТО +377 97 98 38 80
 МОСКВА +7 985 997 73 00

ISA 37M (ref. 005), 2005**4.997.000 EUR**

Длина	36.60 м	Двигатель	MTU 16V 2000 M91 (3 x 2000 л.с.)
Ширина	7.30 м	Наработка	1279 / 900 / 1281 м/ч
Осадка	1.28 м	Каюты	4

Яхта в отличном состоянии. Флаг Каймановых островов.

Mangusta 108 (ref. 011), 2011**6.700.000 EUR**

Длина	33.5 м	Двигатель	MTU 16V2000 M94 (2 x 2600 л.с.)
Ширина	7.12 м	Наработка	350 м/ч
Осадка	1.3 м	Каюты	4 + 2

Яхта в отличном состоянии. Находится во Франции.

Princess 64 (ref. 135), 2012**1.290.000 GBP**

Длина	19.70 м	Двигатель	Caterpillar C18A (2 x 1150 л.с.)
Ширина	5.03 м	Наработка	470 м/ч
Осадка	1.45 м	Каюты	4 + 1

Яхта в отличном состоянии. Находится в Санкт-Петербурге, Регистрация — Джерси.

Princess V62 (ref. 052), 2010**925.000 GBP**

Длина	19.39 м	Двигатель	Caterpillar C18 (2 x 1050 л.с.)
Ширина	4.99 м	Наработка	250 м/ч
Осадка	1.13 м	Каюты	3 + 1

Яхта в отличном состоянии. Находится в Санкт-Петербурге, Регистрация — Джерси.

AZIMUT 50 (ref. 005), 2005**18.200.000 RUB**

Длина	16.02 м	Двигатель	Caterpillar (2 x 609 л.с.)
Ширина	4.76 м	Наработка	1300 м/ч
Осадка	1.21 м	Каюты	4

Отличное состояние. Яхта растаможена. Находится в Москве.

Fairline Targa 47 (ref. 008), 2008**690.000 USD**

Длина	14.78 м	Двигатель	2 x Volvo Penta D9-575 EVC S, Diesel
Ширина	4.01 м	Наработка	80 м/ч
Осадка	1.05 м	Каюты	2

Яхта в отличном состоянии. 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

Sunseeker Predator 72 (ref. 008), 2008 1.350.000 GBP

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****СПЕЦПРЕДЛОЖЕНИЕ**

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 60 (ref. 064), 2013**950.000 GBP**

Длина	18,61 м	Двигатель	Volvo D13-900 (2 x 900 л.с.)
Ширина	4,83 м	Наработка	400 м/ч
Осадка	1,27 м	Каюты	3+1 crew

Состояние новой яхты. Находится в Санкт-Петербурге. Регистрация Delaware USA.

Princess 57 (ref. 019), 2004**790.000 USD**

Длина	17,68 м	Двигатель	Volvo D12 (2 x 715 л.с.)
Ширина	4,83 м	Наработка	2500 м/ч
Осадка	1,27 м	Каюты	3 + 1

Цвет корпуса: белый. Яхта 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 Англии.

Rinker 400 EC (ref. 010), 2010**250.000 EUR**

Длина	12,64 м	Двигатель	2 x Volvo D6-370
Ширина	3,96 м	Наработка	300 м/ч
Осадка	0,96 м	Каюты	3

Состояние новой яхты. ГИМС. Находится в Москве.



На грани взрыва

ФИЛ ХАРДСТАФ: Бестолковая команда, наводнение во Франции, утечка топлива, пожар в моторном отсеке... Не пора ли вручать призы за самое неудачное путешествие?

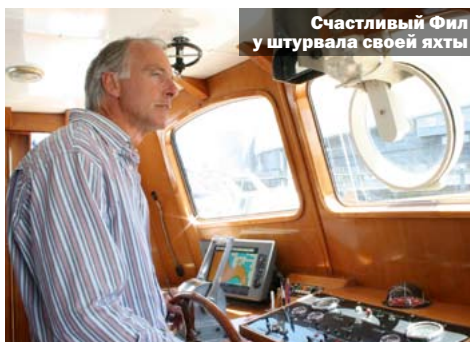
Когда я приобрел *Caramba* в 2000 году, яхта стояла в марине Пор де ла Раг, неподалеку от Канн. Предыдущий владелец сообщил мне, что лодку проектировали для каналов Франции, и предложил мне идти домой, в Англию, по внутренним водным путям, что должно было занять около трех недель. На тот момент идея выглядела заманчивой, но путешествие обернулось абсолютным кошмаром.

Я мог бы рассказать про задержки перед выходом из-за отсутствующего или неисправного оборудования. Или про оплошности одного из матросов, постоянно забывавшего надежно крепить швартовы, что приводило к мелким повреждениям. Или про другого, который повел лодку под низкий мост и снес все, что стояло на крыше рубки. К тому же тот ноябрь оказался самым дождливым за всю историю; часть каналов закрыли, реки превратились в озера, и невнятным обозначением фарватера служили только торчащие из воды деревья. Но это все прелюдия.

Два самых крупных бедствия случились спустя несколько дней после начала путешествия. Мы неспешно вкушали обед, когда один из матросов внезапно вскочил и испарился. Решив, что причиной тому стал неотвратимый зов природы, мы продолжили беседу, но вскоре тот вернулся с багровым лицом и рассказал о содеянном. Перед едой он решил перекачать часть топлива из главных цистерн танков в расходную, но позабыл выключить насос, у которого не было аварийного отключения. В итоге половина дизеля, который мы приняли на борт накануне, плескалась в трюме. И дело было даже не в пропавших деньгах, а в том, что через несколько часов запах от 600 литров солярки пропитал яхту насквозь.

На этом наши злоключения не кончились: днем позже произошло событие, последствия которого могли бы быть куда более печальными. В 6.30 первый проснувшийся, как обычно, запустил генератор. Меня разбудил внезапный грохот; подбежав к моторному отсеку, я увидел команду, плотно

Полностью восстановленная после всех злоключений *Caramba*



Счастливый Фил у штурвала своей яхты

прижимающую дверь в отсек, чтобы не допустить притока воздуха к бушующему внутри пожару.

Оказалось, что кабельный лоток закусил плюсовой провод аккумулятора, произошло короткое замыкание, кабель накалился и начал плавиться. Поначалу мне удалось довольно быстро сбить пламя, но как только огнетушитель опустел, огонь снова полыхнул. Капли расплавленного металла падали в трюм (догадаетесь, что было в нем), где с шипением остывали. Когда иссяк последний огнетушитель, кабель наконец

Капли расплавленного металла падали в трюм, где с шипением остывали

оплавился настолько, что цепь разомкнулась, и пожар постепенно прекратился. К счастью, дизельное топливо воспламеняется не так легко, как бензин! Менять аккумуляторные провода нам не пришлось, поскольку вскоре генератор перешел в режим саморазрушения и мы остались без кондиционера, холодильника и помпы, с помощью которой планировали перекачать солярку в бутылки. Разумеется, ее запах преследовал нас всю дорогу.

Путь только до Парижа занял у нас четыре недели; к этому времени я наконец улетел домой, оставив *Caramba* на попечение профессионального капитана, продолжившего перегон. Однако столь несчастливое начало не отразилось на моей привязанности к лодке, и после добротного ремонта она доставляет мне удовольствие и минимум проблем. **IMBY**

Targa®

The 4x4 of the sea

Уверенность в превосходстве



Престижные международные премии

лондон

лондон

лондон

СТОКГОЛЬМ

СТОКГОЛЬМ



HARDTOP MARINE
St. Petersburg Russia 1999

Официальный дистрибьютор в России и странах СНГ.
Санкт-Петербург, тел. (901) 315-4578, (911) 743-4181,
(921) 771-1779, факс (812) 421-1225
www.targaboats.ru www.targa.fi

Модельный ряд

23'

25'

27'

31'

32'

35'

37'

42/44'

RS SEX.*

Новый Audi RS 6 Avant quattro®
с двигателем V8 TFSI® мощностью 560 л. с.

Со скоростью разгона до 100 км/ч за 3,9 секунды и расходом топлива 9,8 л/100 км он создан впечатлять.
Ощутите всю мощь суперкара. Каждый день.



реклама

www.audi.ru

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

* Секс

Vorsprung durch Technik

