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

НОЯБРЬ–ДЕКАБРЬ 2013

MOTOR BOAT & YACHTING

ЯХТА НОМЕРА: FERRETTI 960

МАГИЯ ЧИСЕЛ
ФЛАГМАН ПЕРЕМЕННОЙ ДЛИНЫ



ОБЗОРЫ И ТЕСТЫ

AZIMUT MAGELLANO 53
ABSOLUTE 52 FLY
CONTEST 52 MC
MONTE CARLO 5
PRINCESS V48
PARKER BALTIC CRUISER
TRIDENT PITON 720

ТЕМЫ НОМЕРА

RIB НА ВЫЕЗДЕ:
СИЛА НАДУВНОГО БОРТА

ПАРУСА
НАД ВОЛНАМИ

КИТЫ
У КАЙКОУРЫ

ISSN 2077-8236
13011
9 772077 823783 >>



RADIOMIR 1940 3 DAYS (REF. 514)
ПРЕДСТАВЛЕНЫ В СТАЛИ И КРАСНОМ ЗОЛОТЕ

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



PANERAI

LABORATORIO DI IDEE.

Реклама.

ДОБРО ПОЖАЛОВАТЬ НА НОВУЮ ВЫСОТУ. ПРИВЕТСТВУЙТЕ INFINITI QX80.

Располагайтесь, пристегните ремни, запустите двигатель и почувствуйте, как невероятная сила словно поднимает Вас над землей.

Условия за бортом больше не имеют значения. Запас мощности не ограничен. Системы безопасности, комфорта и развлечений активированы. Вас ждет исключительно приятное путешествие.
Наслаждайтесь.



от 25 000 рублей в месяц**

** Кредитование по программе INFINITI FINANCE осуществляется ЗАО ЮниКредит Банк. Услуги страхования по программе «Защищенный кредит» предоставляются ЗАО «АЛИКО». Сумма ежемесячного платежа 25 000 руб. получена исходя из следующих условий (пример для а/м Infiniti QX, базовая комплектация): сумма кредита – 1 652 854 руб., первоначальный взнос – 49,17%, остаточный платеж – 45%, срок кредита – 2 года, ставка Банка в кредитном договоре – 14%, валюта кредита – рубли РФ. Неустойка за несвоевременное погашение задолженности по кредиту – 0,5% за каждый календарный день от суммы просроченной задолженности. Обязательно страхование автомобиля на весь срок кредита не ниже стоимости автомобиля по договору КАСКО в страховых компаниях, соответствующих требованиям Банка, по тарифам соответствующих организаций. Предложение не является офертой, действительно до 31.12.2013 для автомобилей Infiniti QX 2013 года выпуска. Условия и тарифы могут быть изменены в одностороннем порядке. Дополнительная информация: 8 800 700 5282 (звонок по РФ бесплатный) или www.infiniti.ru.

УЗНАЙТЕ О СПЕЦИАЛЬНЫХ УСЛОВИЯХ У ОФИЦИАЛЬНЫХ ДИЛЕРОВ INFINITI



- **Двигатель V8 5,6 л – 405 л. с.**
- **Инновационная система плавного вхождения в повороты**
- **Усовершенствованная система полного привода All Mode 4WD®**

8 800 200 7077 www.infiniti.ru

Следуйте за нами:
facebook.com/InfinitiRussia
vk.com/InfinitiRussia

INFINITI
INSPIRED PERFORMANCE*

*** Сила вдохновения.**



MOTOR YACHT

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

NORDMARINE

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

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ: Норд-Стар + 7 812 325 55 32
ВОЛГОГРАД: H2O + 7 8442 98 97 02
КРАСНОДАРСКИЙ КРАЙ: Наутика + 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



A member of the Moët Hennessy Louis Vuitton family

*Устанавливая высокие стандарты

PRINCESS

www.princessyachts.com

Обновленный Land Cruiser Prado
Превосходство очевидно*

* По сравнению с предыдущим поколением Land Cruiser Prado.
Автомобиль поставляется без прицепа.



Селектор активации Multi-terrain Select и Crawl Control*****
(для комплектаций «Престиж», «Люкс» и «Спорт»)



Индикация углов поворота колес и наклона кузова
(кроме комплектации «Стандарт»)



Светодиодные фары с дневными ходовыми огнями
(кроме комплектаций «Стандарт» и «Комфорт»)



Реклама

Превосходство обновленного Land Cruiser Prado очевидно в любой ситуации. Благодаря уникальному сочетанию рамной конструкции кузова и передовых внедорожных технологий он решительно преодолевает любые преграды. Система Multi-terrain Select** позволяет одним нажатием кнопки настроить автомобиль под различные условия бездорожья. А на городских улицах его выразительный облик, создаваемый новой дерзкой решеткой радиатора и мощными светодиодными фарами, излучает абсолютную уверенность. Почувствуйте впечатляющую силу превосходства с обновленным Land Cruiser Prado.

** Система выбора режима движения. *** Система помощи при езде по бездорожью.

Facebook.com/ToyotaRussia
Toyota.ru
Служба клиентской поддержки Toyota: 8-800-200-57-75

TOYOTA Trade-In
Обмен автомобилей
В лучших традициях



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



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

MONTECARLO YACHTS
Future, Classic.

SONY

make.believe

Feel the Beauty
BE MOVED

Реалистичность и четкость

Революция в разрешении!
Качество изображения нового поколения в телевизорах BRAVIA X9 с разрешением 4K Ultra HD (3840 × 2160 пикселей), что в четыре раза больше, чем в формате Full HD. Впечатляющая детализация делает все объекты на экране максимально реалистичными, превращая каждый просмотр в незабываемое событие. Доступные размеры экрана телевизоров — 55 и 65 дюймов.

BRAVIA TRILUMINOS DISPLAY 4K X-Reality PRO

4K Ultra HD TV*



KD-65X9005A

sony.ru / store.sony.ru

По сравнению с телевизорами Sony BRAVIA 2012 модельного года. Качество изображения может изменяться в зависимости от качества сигнала. Почувствуй красоту. Проникнись эмоциями. Четыре Ка Икс риэлити-ПРО. Трилюминос. Sony, make.believe и BRAVIA являются товарными знаками или зарегистрированными товарными знаками Sony Corporation. Остальные торговые знаки являются собственностью соответствующих правообладателей. Реклама.

* Телевизор ультравысокой четкости с разрешением 3840 × 2160 пикселей.



Индивидуальность и роскошь в каждой детали



CASTANGIA

dal 1850

Ленинский проспект, 11 +7 (495) 933 6277

www.CASTANGIA1850.com

К ЧИТАТЕЛЮ

Колонка главного редактора

Привет всем!

В этом году, оказывается, отмечают 50-летие с момента создания первой жестко-надувной лодки. Возникновение нового типа лодок — событие редкое для лодочной индустрии. Обычно такое связано с появлением нового оборудования или технологии, или когда какой-то пытливый ум вдруг выдаст плодотворную идею. Вот с RIB'ом как раз так и вышло. Сначала, желая повысить мореходность надувной лодки, англичане приделали к баллонам лист фанеры, потом придали днищу килеватую форму… И поехало: по сравнению с надувными лодками RIB'ы утратили только компактность в разобранном виде, зато сколько преимуществ!

Любопытна и ситуация с самим термином RIB (Rigid Inflatable Boat). Он прижился в нашем языке и даже обрел русскую транслитерацию (РИБ). Такая аббревиатура расшифровке вряд ли подлежит, зато прописанное в «Википедии» обозначение «ЖНЛ» (жестко-надувная лодка) не востребовано совершенно.

Но это уже не так важно. Главное — лодки-RIB прочно вошли в нашу жизнь. Прогулочные, рыболовные, рабочие, лоцманские и спасательные, полицейские, спортивные, лодки-такси и тендеры для яхт… Из пластика и легкого сплава, открытые и закрытые, с реданами, продольными и поперечными, с колесами (чтобы ездить по суше) или крылом-дельтапланом (чтобы летать). Малыши и гиганты: самые маленькие — длиной около 2,5 м, самая крупная — итальянская Heaven 80 Open (24 м), развивающая до 58 узлов. И вроде бы строят судно еще большей длины.

Так что поздравляю проектировщиков жестко-надувных лодок, их строителей, продавцов и владельцев с полувековым юбилеем возникновения типа. А для термина RIB предлагаю новое толкование — Revolution In Boating, поскольку появление таких лодок считаю одним из ярких примеров непрекращающейся технической революции.

До встречи!



Главный редактор
Зарий Черняк



Лодки-RIB — яркий пример технической революции, меняющей качество нашей жизни



Читайте приложение к журналу MBY!

НАВИГАЦИЯ ПО НОМЕРУ



Катера-RIB и разнообразные тендеры — главная тема выпуска
с. 150



Одни любят моторы, другие предпочитают паруса, но грандиозные регаты по нраву всем
с. 206



Зачем нужна яхта? Конечно, чтобы наблюдать за китами
с. 124



Финальные аккорды сезона — тесты самых «вкусных» новинок осени
с. 138

>>>



ЗАЧЕМ БЫТЬ ТОЧНЫМ, ЕСЛИ МОЖНО БЫТЬ САМЫМ ТОЧНЫМ



Товар сертифицирован

реклама

MASTER TOURBILLON DUALTIME. Калибр Jaeger-LeCoultre 978B с указателем даты мгновенного переключения запатентованной конструкции. Победитель первого международного конкурса хронометров XXI века, проводившегося при содействии Женевской обсерватории. Прецизионный Калибр Jaeger-LeCoultre 978 установлен в корпус диаметра 41,5 мм нового дизайна, изготовленный из розового золота. Ротор турбийона собран из 71 детали, его каретка изготовлена из титана марки 5, а большой баланс с настраиваемой инерцией работает на частоте 28800 полуколебаний в час.

ВЫ ЗАСЛУЖИВАЕТЕ НАСТОЯЩИХ ЧАСОВ.

JAEGER-LECOULTRE

www.jaeger-lecoultre.com

МАГАЗИНЫ **LOUVRE** В МОСКВЕ: Бутик **LOUVRE** (The RITZ-CARLTON, Moscow), ул. Тверская, д.3, т. +7(495) 981 42 82,
КРОКУС СИТИ МОЛЛ, 65-66 км МКАД, т. +7(495) 727 19 68, ТЦ ВРЕМЕНА ГОДА, ул. Кутузовский просп., д.48, +7(495) 642 81 90

ЭКСКЛЮЗИВНО В МАГАЗИНАХ **LOUVRE**: т. +7(495) 725 44 77
WWW LOUVRE RU

LOUVRE

СОДЕРЖАНИЕ

Ноябрь–декабрь 2013



СУПЕРЯХТЫ

34



26



40



82

26 СОСТАПЕЛЯ
Grandezza 40 Fly, Fairline Targa 75, **Crestliner Sportfish,** Axopar 28 T-top, **Regal 32 Express,** Sunseeker 80 Sport Yacht, **Sunseeker 55 Manhattan**

34 СУПЕРЯХТЫ
Prinsess 35M, ISA *Aziza*, **Discovery 92**

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

68 ВЫСТАВКИ
Впечатления от крупнейших европейских боат-шоу в Каннах и Монако

>>>

реклама









* - Коллекция Флайбридж ** - Безупречное качество *** - Азимут Яхтс Россия

—80—

FLYBRIDGE COLLECTION*

AZIMUT YACHTS

FINO ALL'ULTIMO DETTAGLIO**

Бренд группы компаний
AZIMUT | BENETTI

www.azimutyachts.ru

Azimut Yachts Russia***

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



130

МОТОРНЫЕ ЯХТЫ



90



124

82 ПЛАВАЛИ, ЗНАЕМ
Истории от наших постоянных и приглашенных экспертов

90 СЕЗОН ЗАКРЫТ
Яхтенные вечеринки с журналом MBY

96 FERRETTI 960
Большая «маленькая» яхта

106 AZIMUT MAGELLANO 53
Traveller — не траулер и не эксплорер

112 ABSOLUTE 52 FLY
Невероятно тихая и светлая флайбриджная яхта

118 CONTEST 52 MC
Впечатления от теста нового моторного круизера на Неве

130 BENETEAU MONTE CARLO 5
Полный тест: яхта «гладит море» в Каннах

138 PRINCESS V48
Первая яхта Princess, созданная исключительно под днищевые колонки Volvo Penta IPS

146 «НАСТОЯЩИЕ КОРАБЛИ»
Путь развития молодой калининградской верфи

>>>

Jeep® и

EXPO MILANO 2015

НОВЫЙ GRAND CHEROKEE 2014
СОЗДАН ИЗ ИННОВАЦИЙ



РЕКЛАМА

* ТЕРРИТОРИЯ JEEP
** JEEP – ТОЛЬКО ОДИН.

JEEP ЯВЛЯЕТСЯ ЗАРЕГИСТРИРОВАННОЙ ТОРГОВОЙ МАРКОЙ CHRYSLER GROUP LLC.

18 НОЯБРЯ — ОТКРЫТИЕ УНИКАЛЬНОЙ ТЕРРИТОРИИ ВНЕДОРОЖНОГО ТЕСТ-ДРАЙВА, JEEP TERRITORY.

Москва, Крокус Сити, 65-66 км МКАД, Мякинино

Узнайте больше:

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

Jeep®

THERE'S ONLY ONE**



КАТЕРА

170



162



158



150

150 ПОЛВЕКА ЗА ПЛЕЧАМИ
Катера-RIB: происхождение и эволюция вида

158 ИНТЕРВЬЮ MBY
Известный дизайнер Кен Фрейвох о тендерах для суперяхт

162 ПРАВИЛЬНЫЙ RIB
Мнение конструктора известного проектного бюро Vripack

166 RIB'Ы В РОССИИ
Как создать спрос на лодки с жестко-надувным корпусом

170 СУПЕРТЕСТ
11 первоклассных RIB'ов сошлись в грандиозном тесте MBY

192 СОЦИАЛЬНЫЙ ЯХТ-КЛУБ
Яхтенная демократия на финский манер

198 PARKER BALTIC CRUISER
50 узлов с подвесником и «стационаром»

202 TRIDENT PITON 720
Гонка Liquid Quarter Mile: пришел, увидел, победил!

206 ПАРУСНЫЕ РЕГАТЫ
Panerai Classic Week и Кубок «Америки» — разбор полетов

>>>



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 брэнда варажается 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. Ferretti@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

ferretti-world.com

LIFE STYLE



220



234



224

214



214 LIFESTYLEMBY
Автомобили, отели, рестораны и другие радости жизни

242 МЕХАНИКАMBY
«Горячие» новинки для яхтенной индустрии от Volvo Penta

246 НАВИГАЦИЯ
Обзор предложений на рынке бортового оборудования

248 ШКОЛАMBY
Учимся управлять лодкой в условиях ограниченной видимости

280 ДЕНЬ ИЗ ЖИЗНИ
Воля к победе в гонке приносит желанный результат


3RD PRINCIPLE OF PERSHING
A
POWERFUL
IDEA
IS
ALWAYS
RESTLESS
INTRODUCING THE NEW P62*
*3-ИЙ ПРИНЦИП PERSHING: ЯРКАЯ ИДЕЯ ВСЕГДА БЕЗГРАНИЧНА. ПРЕДСТАВЛЯЕМ НОВЫЙ P62.
TBWA\ITALIA
PERSHING
ИНСТРУМЕНТ ДЛЯ ВАШИХ ИДЕЙ
PREMIUM YACHTS - ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ ДИЛЕР В РОССИИ
T +7 495 741 00 03
INFO@PREMIUMYACHTS.RU
PERSHING 115' 108' 92' 82' 74' 64' 62' NEW 50'.1
PERSHING-YACHT.COM
A FERRETTI GROUP BRAND

MOTOR BOAT & YACHTING

№6 (24) Ноябрь–декабрь 2013

Published since 1904

MBY Россия
Motor Boat & Yachting Русское издание
Учредитель и издатель ООО «Мотор Боат Медиа»
Офис в Москве
Royal Yacht Club, 125212, Ленинградское шоссе, 39, стр. 7
Тел./факс +7 (495) 225-62-03
E-mail: info@mby.ru
Редакция и офис в Санкт-Петербурге
197110, Петровский пр., д. 14, корпус 4
Тел./факс +7 (812) 244-24-07

Веб-сайт www.mby.ru
Twitter mby_russia
Электронная версия www.zinio.com

2010–2013 Copyright of IPC Media Limited. Все права защищены.
Журнал зарегистрирован в Федеральной службе по надзору
в сфере связи и массовых коммуникаций.
Свидетельство о регистрации СМИ
ПИ № ФС77-38759 от 28.01.2010

Редакция
Генеральный директор Сергей Артемов
Тел. +7 (921) 945-64-32, e-mail: director@mby.ru
Главный редактор Зарий Черняк
e-mail: editor@mby.ru
Арт-директор Михаил Смотров
e-mail: ms@mby.ru
Выпускающий редактор Антон Черкасов
e-mail: ac@mby.ru
Редактор Ольга Селезнева
e-mail: olga.selezneva@mby.ru
Корректор Виктория Голуб

Над номером работали
Авторы Хьюго Андреа, Евгения Бакунова, Соня Белявская, Тимур Бараев, Тим Бартлет, Ирина Иванова, Грег Копп, Алексей Максимов, Дмитрий Матвеев, Джон Мендес, Мария Мошкина, Даг Пайк, Игорь Сирин, Феликс Скакун, Илья Соколов, Александр Тараненко, Джереми Уотс, Алан Харпер, Джек Хейнс

Колумнисты Борис Лашков, Дэвид Марш, Валентин Уваркин

Фотографы Евгения Бакунова, Ричард Лэнгдон, Лестер МакКарти, Дмитрий Матвеев, Евгений Филатов, Ари Хелкапало

16+

Отдел рекламы
Директор по рекламе
Андрей Аханьков
Тел. +7 (495) 729-97-40, e-mail: akhankov@mby.ru
Директор по работе с ключевыми партнерами
Дмитрий Голышев, e-mail: dg@mby.ru
Представительство журнала в Италии
Ediconsult Internazionale, Piazza Fontana
Marose 3 – 16123, Генуя, Италия.
Тел. +39 010 583-684 Факс +39 010 566-578
Представительство журнала в Турции
Исмаил Чифджи (İsmail Çifci), e-mail: ismail@mby.ru
Тел. +90 (532) 748-94-70, +7 (964) 326-19-46
Распространение и развитие
Директор по развитию
Дмитрий Макаров, e-mail: dm@mby.ru
Тел. +7 (921) 973-87-12
Исполнительный директор
Дмитрий Иванов, e-mail: ivanov@mby.ru
Тел. +7 (911) 256-00-11

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

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.

Rivarama Super

RIVA – ЭТО RIVA. ВСЕГДА.

propaganda3.it

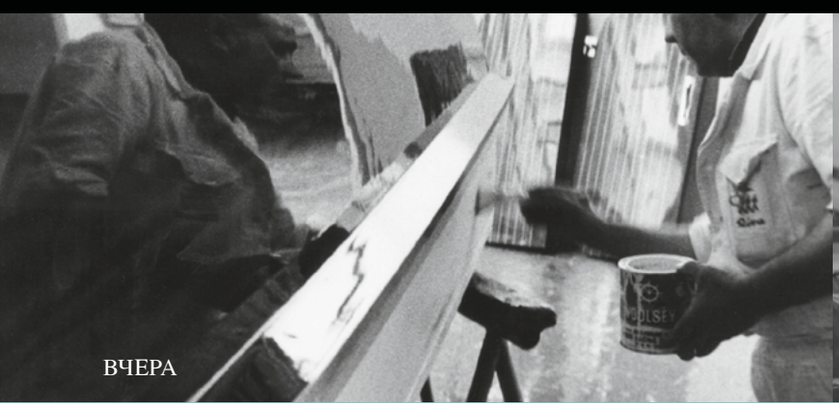


Riva

A Ferretti Group brand

www.riva-yacht.com

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



ВЧЕРА



СЕГОДНЯ

PREMIUM YACHTS

T +7 (495) 741 00 03

ЛЕНИНГРАДСКОЕ ШОССЕ, 39 СТР.7 - 125212 МОСКВА - РОССИЯ

INFO@PREMIUMYACHTS.RU - WWW.PREMIUMYACHTS.RU

MOTOR BOAT & YACHTING

№6 (24) Ноябрь–декабрь 2013 Published since 1904

MBY UK
Motor Boat & Yachting, IPC Media, Blue Fin Building,
110 Southwark Street, London SE1 0SU
ISSN: 770027 178204
Tel: +44 (0)20 3148 4651
Fax: +44 (0)20 3148 8127
E-mail: mby@ipcmedia.com

Website www.mby.com
Twitter mbyipc

Editorial
Editor Hugo Andreae
Deputy Editor Stewart Campbell
Art Editor Neil Singleton
Production Editor Chantal Borciani
Boat Test Editor Jack Haines
Technical Writer Greg Copp
Technical Contributor David Marsh
Custom Yacht Cuntributor Alan Harper
Chief Photographer Lester McCarthy
Photographer Graham Snook
Editorial Artist Maggie Nelson
Website Editor Natalie Davies

Publishing Team
Publishing Director Simon Owen
Publisher Nick Hopkinson
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
Senior Sales Executive Bess Cullis
Senior Sales Executive Ben Leek
Sales Executive Robert Hudson
Production Supervisor Paul Quieros
Production Manager Becky Singleton

Обложка: Ferretti 960

Журнал опубликован и вышел в свет 06.11.2013
Отпечатано в Финляндии.
Типография Puna Musta Oy.
P.O.Box 99, Kosti Aaltosen tie 9,
Joensuu, 80140, Finland
www.punamusta.com

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



Реклама. Лицензия Банка России №30

Видеть суть вещей

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

www.private-bank.ru

УРАЛСИБ | Private Bank

СОСТАПЕЛЯ

Новости с верфей всего мира





ТОЛЬКО ФАКТЫ
Длина 40 ф (12,30 м) **Ширина** 13 ф (3,95 м)
Двигатели 2 × Volvo Penta D4/D6 (300/370 л.с.)
Максимальная скорость 35 узлов

Grandezza 40 Fly

В 2014 году финская верфь Grandezza пополнит модельный ряд новинкой Grandezza 40 Fly, мировая премьера которой состоится в феврале на боат-шоу в Хельсинки.

Построенная на базе спортивной яхты 39 CA с хардтопом, новая лодка станет первой флайбриджной моделью верфи. Преимущества очевидны: второй пост управления наверху; там же — обеденная зона, большой лежак и еще один ветбар, который опционально можно оборудовать барбекю и дополнительным холодильником.

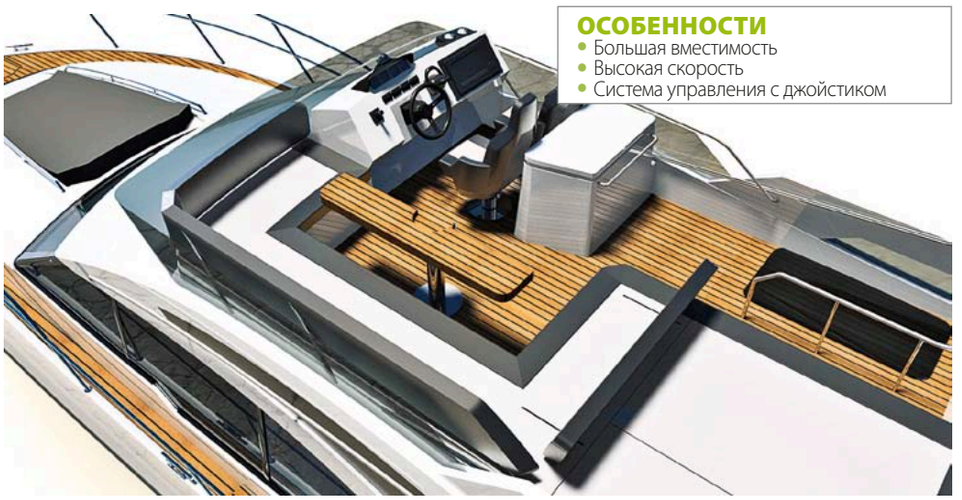
Дизайн и планировка позволяют безошибочно угадать в Grandezza 40 Fly семейное судно, каким его обычно представляют себе в Северной и Центральной Европе: достаточно изящное, но функциональное; скоростное, но безопасное. Яхта отличается большой для своих габаритов кормовой платформой; над ней, в рундуке — отсек для кранцев и концов. Но лодку удобно швартовать и носом: специально сделанный разрыв в релинге облегчает сход на берег. Для рулевого предусмотрен отдельный выход на палубу с поста управления (правый борт).

Судя по объему надстройки и ее мощному остеклению, внутри достаточно просторный салон. По описанию верфи, с левого борта U-образная динетта, напротив — секция шкафов для посуды, приборов и прочего. Там же спрятана ниша, откуда на электроприводе поднимается телевизор. Опционально можно заказать трансформацию обеденной зоны в дополнительную двуспальную кровать; в этом случае салон на ночь превращается в третью каюту.

На нижней палубе, под постом управления размещен большой и хорошо оснащенный камбуз: здесь много шкафов, внушительная рабочая поверхность, двойная мойка, керамическая плита и многофункциональная духовка (СВЧ-печь и гриль). Носовая каюта предназначена для гостей, а та, что на миделе,— для владельца. Последняя занимает всю ширину корпуса яхты и щеголяет крупными иллюминаторами по обоим бортам. Помимо большой двуспальной кровати здесь предусмотрена полноразмерная койка: многие семьи с детьми находят это удобным. В носовой каюте кровать оснащена механизмом «ножницы», что позволяет получить раздельные спальные места.

В интерьере использованы полированный орех и материал Silvertex, но по желанию заказчика диваны можно обить кожей.

Остроскулый килеватый корпус обещает хорошие мореходные качества и легкое прохождение волны. Grandezza 40 Fly оборудуется двумя двигателями Volvo Penta D4–300 (300 л.с.) или D6–370 (370 л.с.) с поворотно-угловыми колонками DPH EVC-EC. Возможна установка системы управления джойстиком: с ней маневрировать в ограниченном пространстве становится намного проще, а при швартовке рулевой может справиться в одиночку.



ОСОБЕННОСТИ
- Большая вместимость
- Высокая скорость
- Система управления с джойстиком

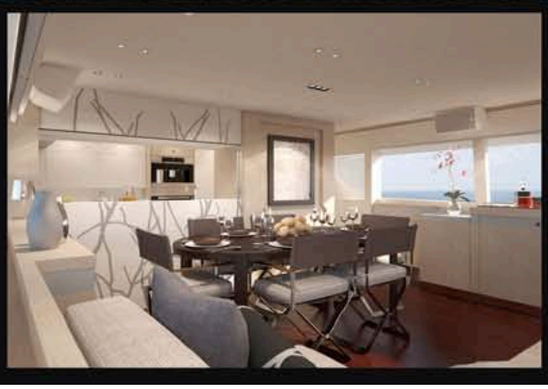
Wim van der Valk
CONTINENTAL YACHTS

ПРИГЛАШАЕМ ВАС НА МИРОВУЮ ПРЕМЬЕРУ НАШЕЙ ПЕРВОЙ СУПЕРЯХТЫ
CONTINENTAL III 26.00
НА ЯХТЕННОЙ ВЫСТАВКЕ DÜSSELDORF BOAT SHOW 2014

Continental III 26.00 Алюминий Raised Pilothouse

boot Düsseldorf
18 - 26.1.2014
www.boot.de








Continental 20m 23m **26m** 28m 30m 35m


Trawler 20m 23m 26m 28m 30m 36m

TRIUMPH YACHTS
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
+7812 940 21 78
info@yachtshop.ru

ARCON YACHTS
МОСКВА
+7495 937 90 00
info@arconyachts.com

Или свяжитесь с нами напрямую:
+31 6 51 703 199
info@wimvandervalk.com
Мы говорим по-русски

wimvandervalk.com

Fairline Targa 75



ТОЛЬКО ФАКТЫ
Длина 78 ф (24,00 м) **Ширина** 18 ф (5,70 м)
Двигатели 2 × Caterpillar C32 (1622–1925 л.с.)
Максимальная скорость 40 узлов
Стоимость в Европе от £ 1 995 000

ОСОБЕННОСТИ
- Варианты планировки
- Джакузи на палубе

Британская верфь Fairline объявила о разработке проекта Targa 75 Gran Turismo. Строительство яхты будет завершено во второй половине 2014 года, а мировая премьера состоится в начале 2015 года.

Targa 75GT станет флагманом спортивной линейки верфи и, как все модели серии, обещает отличные скоростные и мореходные качества. Но не только. Среди конкурентов в своем классе лодка выглядит не просто комфортабельной, но по-настоящему роскошной. Например, джакузи всегда считалась привилегией флайбриджных яхт, но на Targa 75 такая опция тоже возможна — в открытой носовой зоне отдыха. Отсутствие флайбриджа компенсировано огромным кормовым кокпитом, где помещены динетта, лежак для загара и бар. Основной салон также не выглядит маленьким: там находятся еще одна столовая, обширная диванная зона и трехместный пост управления. При этом щедрое боковое остекление надстройки дополнено полностью прозрачным открывающимся хардтопом: света и воздуха внутри предостаточно.

Нижняя палуба предусматривает варианты планировки: три или четыре каюты, каждая — с собственным санузлом. По первому варианту все три каюты оснащаются двуспальными кроватями, а размещенный на нижней палубе камбуз представляет собой кухню ресторанного уровня со столом-островком в центре. Во втором варианте камбуз компактнее, зато к мастер- и VIP-каютам добавятся две идентичные гостевые. Мастер-каюта в любом случае не пострадает: она размещается на миделе, от борта до борта и располагает отдельной гардеробной комнатой.

Отсек экипажа на двоих находится на транце по соседству с гаражом для тендера. Последний вмещает водометный Williams 445 (4,50 м). Targa 75 оснащается парой двигателей Caterpillar C32 мощностью по 1622, 1825 или 1925 л.с. В зависимости от выбора максимальная скорость будет варьироваться от 32 до 40 узлов.

Crestliner Sportfish

Американская верфь Crestliner провела инженерную доработку и рестайлинг катеров серии Sportfish. В линейке по-прежнему три модели: Sportfish 1850, 1950 и 2150, однако первая и вторая увеличились в длину на 22 см и 5 см соответственно. Все лодки получили новый дизайн интерьера и графики корпуса, а цветовая гамма дополнилась комбинацией «серебряный/серый». В носовом кокпите появились три съемных сиденья. В отделке обоих кокпитов применены виниловые материалы нового поколения с прошивкой. Пространство под аккумуляторы троллингового мотора увеличено; больше стала и емкость для рыбы (68 л) с аэрацией. В корме теперь можно установить раскладное сиденье улучшенной конструкции с комфортной спинкой и набором подушек (входит в стандартную комплектацию с фирменным транцем SST) либо отдельные кресла. Кроме того, для комплектации SST в стандартное оснащение входит гидравлическое рулевое управление. Все модели получили съемный пилон для буксировки воднолыжника и новую конструкцию купальной платформы с трапом. Из опций заслуживает внимания синяя диодная подсветка столика в кокпите и носовой части палубы.

ОСОБЕННОСТИ
- Функциональные дополнения
- Улучшенная отделка
- 6 аудиоколонок в кокпите



ТОЛЬКО ФАКТЫ
Длина 18/20/22 ф (5,50/6,00/6,70 м)
Ширина 8,0/8,3/8,5 ф (2,44/2,54/2,59 м)
Двигатель 1 × ПМ (до 200/225/300 л.с.)
Стоимость в России от $ 40 280/ $ 46 030/$ 49 962

РЕКЛАМА

Paul Picot

Artisan - Horloger - Suisse

WWW.PAULPICOT.CH



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

Axopar 28 T-top



ОСОБЕННОСТИ
- Кормовая каюта
- Трансформируемый кокпит
- Высокая скорость

ТОЛЬКО ФАКТЫ
Длина 28 ф (8,60 м) **Ширина** 9 ф (2,85 м)
Двигатели 1 × (150–300 л.с.); 2 × (150–200 л.с.)
Максимальная скорость 45 узлов
Стоимость в Европе от € 38 571

Это первая модель недавно созданной финской верфи Axopar Boats. За новым брендом стоят создатели таких известных марок, как Aquador, Paragon и XO. К началу сезона 2014 года верфь представит публике три 28-футовые быстроходные модели, разработанные на базе одного корпуса: версии Open (открытая планировка), T-top (с хардтопом) и Cabin (с рубкой).

Дебютная модель Axopar 28 T-top — это агрессивного вида круизер с корпусом килеватостью 22° и двумя поперечными реданами, кормовой каютой и расположенным поверх нее лежаком для загара. Названием T-top лодка обязана Т-образной стойке, на которой крепится тканевый тент над постом управления. По планировке лодка похожа на боурайдер, только в носу у нее не дополнительный, а основной кокпит с сиденьями на шесть человек и раскладным столом (вся эта конструкция может трансформироваться в лежак). Под расположенным в центре палубы постом управления находится санузел, а также место для хранения снаряжения для рыбалки, катания на водных лыжах и т.д. Кроме того, верфь предлагает эту лодку в варианте Business Edition — с дополнительным оборудованием.

Axopar 28 T-top может оснащаться одним подвесным двигателем мощностью 150–300 л.с. либо двумя по 150–200 л.с. В зависимости от выбранного варианта максимальная скорость составит 35–45 узлов. С одним 250-сильным мотором на круизной скорости 24 узла расход топлива составляет 1,1 л/милю. Таким образом, при запасе топлива в 300 л эта чрезвычайно легкая лодка (вес всего 1790 кг) способна пройти без дозаправки примерно 270 миль.

Regal 32 Express

Компания Regal (США) выпустила новый круизер 32 Express, который демонстрирует измененный подход верфи к общему дизайну и к планировке внутреннего пространства.

Что касается первого, то в лодке явно просматривается итальянский стиль, а виртуозное использование каждого сантиметра внутреннего пространства позволило получить одновременно и просторные каюты, и большой кокпит. Последний спланирован в одном уровне и отличается трансформацией сидений: центральное снабжено перекидной спинкой, а кормовое может сдвигаться на электроприводе за транец, увеличивая свободное пространство кокпита. Под аккуратной крышкой ветбара спрятаны мойка, гриль и даже… LED-телевизор, ниже находится холодильник.

Эффектное внешне и эффективное в плане освещенности бортовое остекление делает помещения нижней палубы очень светлыми. В носовой части устроен салон-каюта, кровать в котором удлиняется за счет откидной спинки стоящего перед ней дивана. Спальные места в корме могут состоять из двух раздельных продольных коек или двухместной, ориентированной поперек корпуса. В салоне также обустроены камбузный модуль и достаточно просторный санузел.

Варианты моторной установки — два бензиновых двигателя MerCruiser (5.0 MPI или 350 Mag) или Volvo Penta V8 суммарной мощностью от 520 до 600 л.с. или два дизельных Volvo Penta D3-220 (440 л.с.) с угловыми колонками. Для некоторых вариантов возможен джойстик. Такая мощность с килеватым корпусом (21°) должны обеспечить катеру высокую мореходность и скорость.

ТОЛЬКО ФАКТЫ
Длина 32 ф (9,80 м) **Ширина** 10 ф (3,20 м)
Двигатели бензин/дизель 270–300/220 л.с.
Стоимость не объявлена

ОСОБЕННОСТИ
- Большие каюты
- Трансформация кокпита
- Крупная платформа



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

Реклама



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

Наша верфь, имеющая полувековой опыт строительства яхт, применяет самые передовые и дорогостоящие технологии для изготовления корпусов методом вакуумной инжекционной формовки сверхпрочного композиционного материала.

Голландское качество высочайшего уровня, первоклассный интерьер и отличная управляемость — главные черты наших яхт, которые мы создаем для тех, кто выбирает только лучшее.

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

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

Санкт-Петербург
Петровская коса, 9, офис 19
Центральный яхт-клуб
тел. +7(812)947 93 33
infospb@contest-boats.ru
www.contest-boats.ru

Contest
YACHTS RUSSIA



ТОЛЬКО ФАКТЫ
Длина 81 ф (24,90 м) **Ширина** 19 ф (6,10 м)
Двигатели 2 × MTU (1550–2640 л.с.)
Максимальная скорость 44 узла
Стоимость в Европе от £ 2 899 000

ОСОБЕННОСТИ
- Обширная зона отдыха на носу
- Интересный дизайн
- Высокая скорость

Sunseeker 80 Sport Yacht

Эта новинка британской верфи Sunseeker по планировке палуб идентична модели Sunseeker 80 Predator, но у 80 Sport Yacht есть еще и флайбридж. Взглянуть на эту лодку повнимательнее стоит хотя бы потому, что в мае этого года 80 Predator тестировали наши британские коллеги, оставшиеся под впечатлением от скоростных качеств, дизайна и объема внутреннего пространства этой яхты. В этом смысле версия 80 Sport Yacht будет точно не хуже, а, скорее всего, даже лучше модели Predator: во всяком случае, дополнительный верхний пост управления еще никому не мешал. У штурвала — два кресла с поддержкой, кроме того, на флайбридже разместились обширная диванная секция с тиковыми столиками и барная стойка.

На нижней палубе — три или четыре каюты на выбор, плюс двухместный отсек экипажа.

С двигателями, как обычно, возможны варианты, но если оборудовать Sunseeker 80 Sport Yacht дизелями максимально допустимой мощности — двумя MTU по 2640 л.с. каждый, то эта 57-тонная яхта сможет разогнаться до 44 узлов.

ТОЛЬКО ФАКТЫ
Длина 60 ф (18,40 м) **Ширина** 15 ф (4,70 м)
Двигатели 2 × MAN (800 л.с.)
Максимальная скорость не объявлена
Стоимость в Европе от £ 868 000

ОСОБЕННОСТИ
- Огромные иллюминаторы
- Три комфортабельные каюты
- Каюта шкипера на транце



Sunseeker 55 Manhattan

Sunseeker 55 Manhattan — новая версия уходящей 53-футовой модели. Что сразу бросается в глаза, так это остекление надстройки и бортов. Долгое время яхты Sunseeker отличались сдержанными классическими линиями, но, похоже, придется привыкать к их новому облику: прозрачные стеклянные фрагменты корпуса большой площади в форме молнии, впервые появившиеся в серии Predator, теперь станут отличительной особенностью всего модельного ряда верфи. Даже спокойных «семейных» Manhattan, которые сейчас выглядят очень необычно среди флайбриджных яхт такого класса. Глядя снаружи на эти «окна», можно допустить, что в солнечный день темные очки придется носить даже в салоне и каютах.

Планировкой Manhattan 55 во многом напоминает предыдущую 53-футовую модель. В салоне главной палубы — диванная секция при входе и чуть приподнятая динетта слева от двухместного поста управления. Внизу — камбуз и три каюты: все они очень просторные и, как уже упоминалось, светлые благодаря масштабным иллюминаторам. На транце — дополнительная шкиперская каюта.

Данных ходовых испытаний пока нет, но, судя по всему, двигатели и скорость будут такими же, как у Manhattan 53, который разгонялся до 32 узлов.

БАНК
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

PRIVATE BANKING



8 /812/ 677 5050

vip.bspb.ru

ОАО «Банк «Санкт-Петербург»: генеральная лицензия Банка России № 436 от 19.09.1997. Реклама.

СУПЕРЯХТЫ

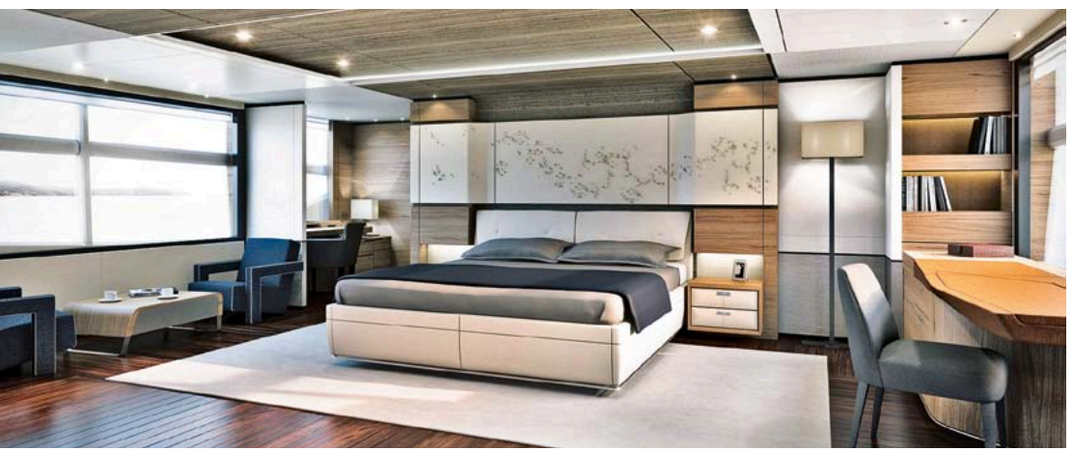
Новости о моторных яхтах длиной более 100 футов

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



Princess 35M

ТОЛЬКО ФАКТЫ
Длина 115 ф (35,15 м) **Ширина** 23 ф (7,30 м)
Двигатели 2 × Caterpillar/MTU (1925–2640 л.с.)
Максимальная скорость 27 узлов





Проект новой суперяхты М-класса Princess 35M был разработан после успеха трехпалубной яхты 40M, лауреата международной премии World Superyacht, и закрепил присутствие бренда в сегменте яхт, строящихся по индивидуальному заказу. В основе дизайн-концепции лежит идея максимального использования владельцем и его гостями палубных пространств: просторного флайбриджа, интересно оформленной палубы в носу, кокпита с инновационным дизайном Beach Club для неформального приятного общения, а также зоны купальной платформы. Салон главной палубы с большими окнами во всю его высоту сопровождают «балконы» по правому и левому бортам. Мастер-каюта с панорамными окнами расположена во всю ширину корпуса на той же палубе. Стандартная планировка нижней палубы предусматривает три светлых и просторных гостевых каюты, однако возможно увеличение числа кают до четырех. Оборудованный в корме гараж вмещает тендер длиной 5,7 м, аквабайки и прочие водные игрушки.

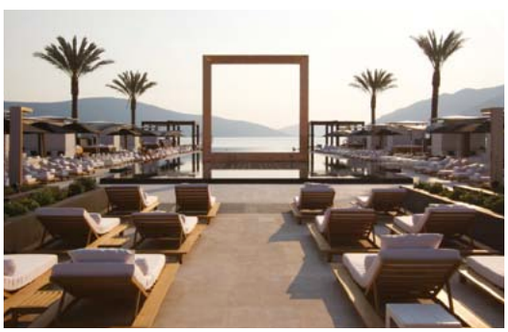
Яхта строится на производственных мощностях South Yard по самым передовым технологиям и в соответствии с требованиями LY3 (Large Commercial Yacht Code, 3-я редакция), вступившими в силу в августе этого года и распространяющимися на яхты длиной свыше 24 м. Новые требования более жесткие в части обеспечения конструктивной и навигационной безопасности судов. Водоизмещение Princess 35M превышает 130 т. Варианты двигателей — Caterpillar C32 A (2 × 1925 л.с.), MTU 16V 2000 M84 (2 × 2217 л.с.) или MTU 16V 2000 M94 (2 × 2640 л.с.). Максимальная скорость с энергетической установкой наибольшей мощности достигает 27 узлов. Ожидается, что Princess 35M будет готова и представлена публике в 2014 г.

>>>

PORTO MONTENEGRO









РАСПОЛОЖЕННЫЙ НА БЕЗМЯТЕЖНОМ ПОБЕРЕЖЬЕ В ОБРАМЛЕНИИ НЕИЗВЕДАННЫХ БУХТ И ИЗУМИТЕЛЬНЫХ ЛАНДШАФТОВ, PORTO MONTENEGRO ПРЕДСТАВЛЯЕТ СОБОЙ ВЕДУЩИЙ ЯХТЕННЫЙ КОМПЛЕКС НА СРЕДИЗЕМНОМОРЬЕ, СОСТОЯЩИЙ ИЗ ЯХТЕННОГО ПОРТА И ПОСЕЛКА ЯХТСМЕНОВ

Законодательство, благоприятствующее яхтингу, предлагает самые выгодные условия в Европе, а специалисты нашей круглосуточной службы Yacht Assist окажут Вам любую помощь: от доставки Вашего любимого шампанского до решения технических проблем.

- Причалы для яхт длиной от 12 до 150 м
- Беспошлинное и не облагаемое налоговым сбором топливо
- Вне зоны действия налогового режима и регулирования импорта ЕС
- Таможенный и иммиграционный контроль на территории
- Круглосуточная служба Yacht Assist и охрана
- 7 % НДС на предметы судового обихода и услуги в сфере яхтинга
- В 2,5 часах полета от крупнейших европейских городов
- Богатая инфраструктура поселка яхтсменов: международные бутики и рестораны
- Студии, роскошные резиденции с 1-4 спальнями, двухэтажные апартаменты и пентхаусы
- Апарт-отель Regent Hotel & Residences, предлагающий 34 номера и 54 апартаментов: открытие летом 2014 г.
- Яхт-клуб, спортивный клуб и 64-метровый бассейн
- Международная детская школа на территории яхтенного комплекса

Бизнес-клуб Porto Montenegro в Москве
Соймоновский проезд д.7, стр.1
тел.: +7495 695 29 17

info@portomontenegro.com
www.portomontenegro.com

ISA *Aziza*

ТОЛЬКО ФАКТЫ
Длина 134 ф (40,90 м) **Ширина** 27 ф (8,40 м)
Двигатели 2 × Caterpillar C18 Acert (873 л.с.)
Максимальная скорость 14,3 узла





Проект ISA 41M Classic итальянская верфь из Анконы разрабатывала совместно с дизайнером Андреа Валличелли, который создавал внешний облик этой современной суперяхты с классическими чертами. Алюминиевый корпус *Aziza* водоизмещением 370 тонн (яхта имеет сертификаты RINA и MCA) инженеры ISA проектировали самостоятельно, а штатные дизайнеры работали над оформлением интерьеров в тесном контакте с заказчиком. Одной из визуальных отличительных особенностей яхты является полукруглый транец, где за стеклянными сдвижными дверями расположен «пляжный клуб» с душевыми и доступом в гараж (там хранятся водные игрушки).

Спокойные и комфортабельные интерьеры салонов и кают исполнены в светлых тонах (белый и беж), а в материалах отделки доминируют различные сорта древесины, тисненая кожа и мрамор.

Особую атмосферу спокойствия и гармонии создает стоящая при входе в мастер-апартаменты статуя медитирующего Будды, а в четырех гостевых каютах на нижней палубе восточное настроение навевают жалюзи в японском стиле.

Весь цикл постройки судна до спуска его на воду занял всего 20 месяцев, и оно стало 28-й суперяхтой, созданной ISA за 12 лет ее истории. Максимальная скорость *Aziza*, оборудованной не самыми мощными, но очень экономичными двигателями Caterpillar, составляет 14,3 узла; благодаря внушительному запасу топлива (53 000 л) в крейсерском режиме на 11 узлах она обладает запасом хода 4400 миль.

Реклама

SO ALIVE.*
JAGUAR XF ЛЮБИТ РУССКУЮ ЗИМУ



Jaguar XF с интуитивной системой полного привода — Ваш идеальный спутник на зимних российских дорогах. Непрерывно отслеживая состояние поверхности, он инстинктивно отзывается на любые изменения, предотвращая пробуксовку колес и обеспечивая надежное сцепление на снегу и на льду. При этом Вы по-прежнему наслаждаетесь плавной маневренностью, которой столь знамениты автомобили Jaguar. XF всегда готов к новым свершениям. А Вы?

Узнайте больше о том, как Технология Alive** делает каждый автомобиль Jaguar таким живым.

JAGUAR.RU

HOW ALIVE ARE YOU?***

JAGUAR

* Такой живой.
** Alive (от англ. «живой»).
*** Живешь ли ты по-настоящему?

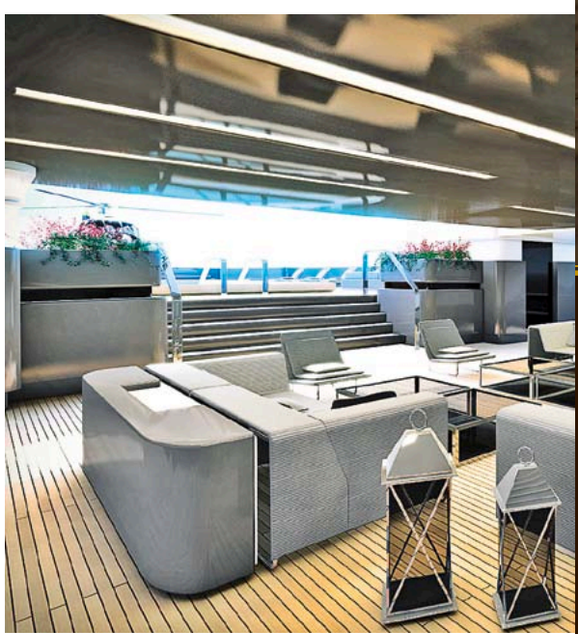
ОМЕГА-ПРЕМИУМ. ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР
Санкт-Петербург, ул. Школьная, 75, тел.: +7 (812) 334-16-16, JAGUAR-CENTRE.RU



Discovery 92

ТОЛЬКО ФАКТЫ
Длина 301 ф (92,00 м) **Ширина** 44 ф (13,50 м)





Дизайнерское бюро Zuccon Superyacht Design (ZSD), дочерняя компания Zuccon International Project, представило проект 92-метровой экспедиционной яхты, организация пространства на борту которой оказалась не вполне привычной.

Создатели Discovery (нередкое название в индустрии суперяхт) заявляют, что это инновационное судно со стальным корпусом и алюминиевой надстройкой пребывает не в стадии концепта, а является полноценным, готовым к строительству проектом. Внешне яхта отчасти напоминает боевой корабль; не последнюю роль в этом играют вертикальный форштевень и форма надстройки.

Вертолетная площадка, бассейн, пляж и зоны отдыха обустроены на Discovery на носовой палубе для обеспечения большей приватности, а в корме сосредоточена «техническая» зона, где хранятся тендеры и другая водная техника. Такая рокировка сказалась и на компоновке всех шести палуб, и основные зоны для общения гостей во главе с главным салоном сосредоточились на верхних уровнях. Восемь гостевых кают, две из которых являются VIP-апартаментами, разместили вместе с кинотеатром на главной палубе, а владельцу целиком отвели верхнюю палубу под ходовой рубкой, где, помимо гигантской каюты, в его распоряжении персональная терраса с джакузи.

Дизайнеры ZSD особо отмечают тот факт, что на этот проект их вдохновили работы известных архитекторов Питера Айзенмана и Стивена Холла, которые очень удачно реализуют идею связи открытых и закрытых пространств. Как и предыдущий проект ZSD длиной 90 м, Discovery 92 рассчитана на тех людей, которые ищут новый подход к организации жизни на борту без потери живой связи с морем.

ГРАНДМАРИНА
СОЧИ



УНИКАЛЬНАЯ МАРИНА
КЛАССА ПРЕМИУМ

на 209 стояночных мест в самом центре Сочи






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

РЕКЛАМА







Istanbul Boat Show

В сентябре в центральной марине, в азиатской части Стамбула, прошла 32-я яхтенная выставка Istanbul Boat Show. Пока любители яхтинга в России спешно готовили лодки к зиме, приветливая и теплая погода на побережье Мраморного моря как нельзя лучше способствовала проведению выставки. По информации организаторов, в этом году выставку посетили более 33 000 гостей из 40 стран мира. Общая площадь экспозиции в павильонах и под открытым небом составила 45 000 кв. м, на которых около 300 участников представили более 650 брендов и свыше 380 судов общей стоимостью порядка $ 1 млрд.

«Стамбульское шоу стартует всего через несколько дней после окончания выставки в Каннах и частично пересекается с выставкой в Монако. Тем не менее люди и компании проявляют большой интерес к этому лидирующему в регионе мероприятию,— говорит Шерхан Тиглиоглу, директор NTSR Exhibitions.— Происходит этот потому, что турецкий яхтенный рынок растет год от года и люди испытывают потребность в лодках».

В Istanbul Boat Show участвуют много европейских производителей, но и группировка местных верфей весьма сильная: в этом году страну представили 22 судостроительные компании. Одна из них показала новый 33-метровый катамаран *Quaranta* с уникальным дизайном, построенный на стамбульской верфи Logos.

Приехать в турецкую столицу на выставку стоит не только за яхтой, но и просто ради того, чтобы насладиться чудесной атмосферой этого места, пройти по Босфору, заглянуть на удивительные Принцевы острова и окунуться в многовековые традиции местного судостроения, где качество и современные технологии сочетаются с невысокой стоимостью.





boatmarket
MOTOR BOATS & YACHTS

Официальный дилер BENETEAU в России - компания БОАТМАРКЕТ
Москва, Ленинградское шоссе, д.39 стр.7 “Роял-Яхт-Клуб”
тел. +7 (495) 649-6925 e-mail: info@boatmarket.ru

www.boatmarket.ru





Точное «кругосветное» время

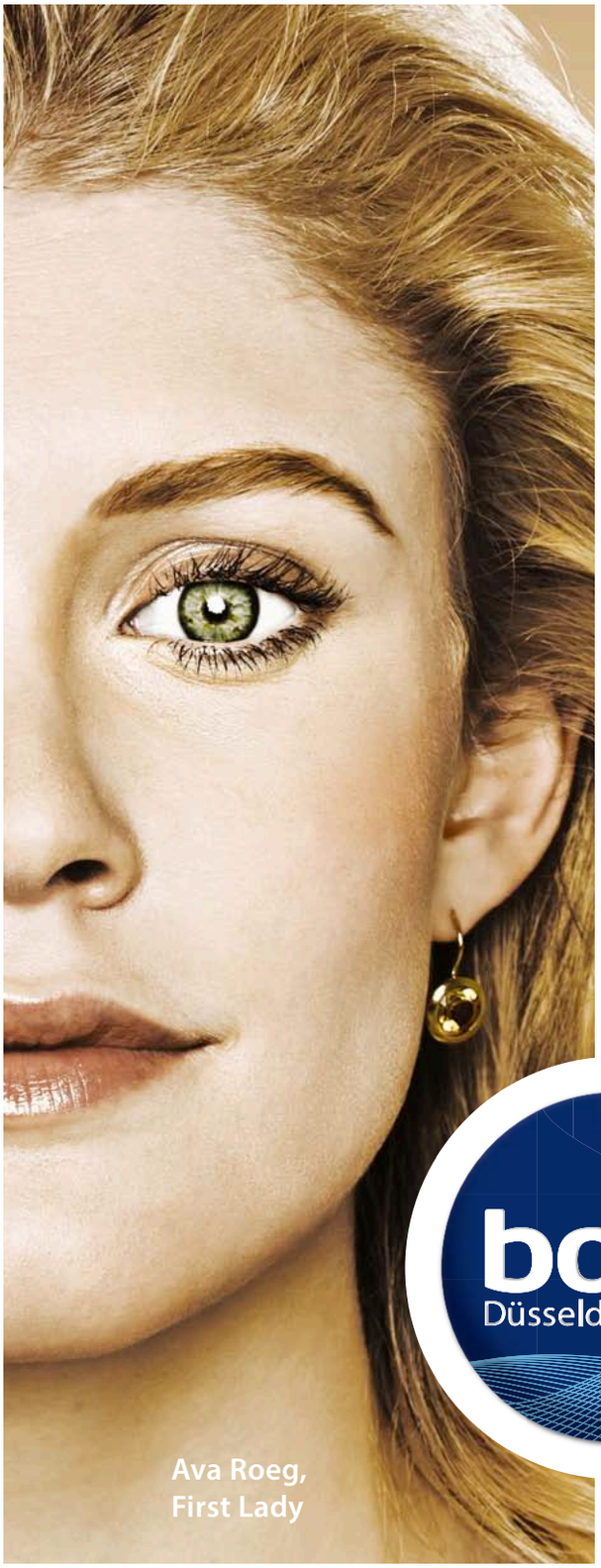
Страсть к путешествиям всегда была неотъемлемой составляющей философии братьев Луи-Виктора и Пьера-Жозефа Селестена Бом, открывших 183 года назад (продолжая дело прадеда, часовых дел мастера) часовой магазин. С XIX века компания «Братья Бом» известна в Британской империи и Соединенных Штатах, а позже их продукция завоевала признание во всем мире.

Храня память о богатом прошлом, Baume & Mercier создала Capeland Worldtimer — часы с легко узнаваемым винтажным дизайном в круглом корпусе диаметром 44 мм из сатинированной и полированной стали. Новая модель оснащена швейцарским автоматическим механизмом, функциями индикации часов, минут, секунд (центральные стрелки из золота или вороненой стали), даты и мирового времени. Внутренняя круглая вращающаяся 24-часовая шкала с указателем «день/ночь», а также названия 24 городов на периферии циферблата позволят путешественникам и бизнесменам, ведущим дела в разных уголках мира, жить по местному времени. Capeland Worldtimer предлагаются на ремешке из кожи аллигатора с раскладной застежкой из нержавеющей стали или из 18-каратного розового золота под цвет корпуса.

Черный «огонь»

В линии плит Château компании La Cornue появилась новая модель Black Inox, которая будет выпущена всего в 15 экземплярах. История ее появления связана с именем известного французского кондитера, человека-легенды хлебопечения Лионеля Пойлана. Владелец нескольких булочных и пекарен в Париже и Лондоне, Лионель стал создателем знаменитого хлеба Poilane, который и сегодня выпекается по авторскому рецепту в печах на дубовых досках. Будучи близким другом Сальвадора Дали, он однажды «испек» для него целый спальный гарнитур. На пике своей карьеры в 1990-х годах, когда Лионель вместе с супругой Ирэн готовились к открытию новых кондитерских в Азии, пара обратились в компанию La Cornue с необычной просьбой: создать для них абсолютно черную плиту. Черную, как уголек или сгоревшая хлебная корочка! Компания пошла навстречу и выполнила заказ.

В память об этом компания La Cornue выпустила ограниченную серию плит в линии Château 150, сделав акцент на эффектную черную матовую отделку и стальные фасады. Это сочетание придает классической модели графичность и позволяет идеально вписаться в современный интерьер. Весь ассортимент плит линии Château оснащен знаменитыми сводчатыми газовыми и электрическими духовыми шкафами, массивной дверцей, варочной поверхностью из нержавеющей стали, модулем с чугунными кругами и латунными конфорками.



Feel something special

360° elegance live.



boot Düsseldorf

18.–26.1.2014
www.boot.de

Enjoy the exclusivity of the moment, enjoy time together, live your dreams and cross the seas in style – you can expect spectacular super yachts and maritime lifestyle to perfection at boot Düsseldorf from 18th – 26th January 2014.

ООО «Мессе Дюссельдорф Москва»
119021 Москва_ ул. Тимура Фрунзе, д.3, стр.1
Тел.: +7 (495) 955 91 99 _ Факс: +7 (499) 246 92 77
PikulevaE@messedi.ru
www.messe-duesseldorf.ru

Messe Düsseldorf



Приглашение на юбилей

Малайзийский отель The Datai Langkawi отмечает юбилей — 20 лет со дня открытия, и по этому случаю до 20 декабря гости получают 20% скидку на размещение, еду, напитки, включая алкоголь и спа-процедуры. Акция распространяется на гостей, которые проведут в отеле минимум трое суток, а еще лучше 20 дней — в честь юбиляра. Кроме того, в стоимость проживания включены трансфер из аэропорта, приветственные напитки, корзина с фруктами и безалкогольный мини-бар в номере, завтраки, водно-спортивные развлечения и поздний check-out для гостей при вечернем вылете. Столь щедрый подарок от именинника оценят поклонники азиатской роскоши и буйной, нетронутой природы. The Datai Langkawi расположен на белом песчаном берегу Адаманского моря и окружен густым тропическим лесом, а пляж Datai входит в десятку лучших в Азии. Именно на этом пляже меньше года назад были построены шикарные виллы с собственным выходом к морю.

Приезжайте в The Datai Langkawi и отдыхайте с удовольствием!

Победят лучшие





Сразу две яхты Contest: парусная Contest 42CS и моторная Contest 52MC — отобраны международным жюри для участия в престижном конкурсе European Yacht of the Year 2014. Ежегодно в конкурсе участвуют 40 парусных и моторных судов, а главные редакторы и эксперты авторитетных европейских отраслевых журналов рассматривают претендентов по критерию «цена/качество», оценивают ходовые характеристики, комфорт, тщательность постройки, дизайн и новаторские технические решения.

В конкурсе предусмотрены пять номинаций: Family Cruiser, Luxury Cruiser, Performance Cruiser, Yachts и Special Yachts. Прошедшие предварительный отбор парусник Contest 42CS и моторная яхта Contest 52MC номинированы в категории Luxury Cruiser. Участие в конкурсе сразу двух яхт одной верфи — событие нерядовое: за всю историю конкурса European Yacht of the Year прежде такого не бывало!

Победители конкурса будут объявлены в январе на выставке boot Duesseldorf 2014.

Поздравляем голландскую верфь Contest с отбором в число номинантов и желаем ей достойной победы в конкурсе. О яхте Contest 52MC вы сможете прочитать статью-тест на с. 118.

ΡΕΚΠΑΜΑ



ARTIOLI
HAND MADE IN ITALY

Фокус внимания



Исторически основным продуктом компании Helveco являются часы. Выбор их огромен, но все модели объединяет главное — оригинальный дизайн в сочетании с умеренной ценой за столь любимый многими Swiss Made. В часовой линейке Helveco есть несколько основных коллекций, которые призваны удовлетворить запросы самых разных ценителей швейцарских часов.

Огромное разнообразие вариаций корпуса, ремешка и циферблата позволят каждому найти именно ту модель, которая подчеркнет индивидуальность владельца. Дамы наверняка оценят модели, украшенные кристаллами Swarovski и растительным орнаментом, а мужчины предпочтут варианты спортивного стиля. Несколько лет назад коллекцию часов Helveco стали дополнять аксессуарами, и сегодня идея объединения «трех преимуществ в одном» работает на пользу бренда, который предлагает своим клиентам при покупке часов приобрести еще и ручку или запонки. При этом аксессуары не являются дешевым промо-приложением: это отдельные товары, обладающие таким же высоким качеством, как и основной продукт. Поскольку, в отличие от часов, для этих товаров маркировка Swiss Made не важна, они выпускаются в Германии. Для производства используются только высококачественная сталь, кристаллы Swarovski, эмаль и гравировка, поэтому все эти предметы объединены общими мотивами в дизайне и прекрасно дополняют друг друга.

Кусочек Черногории в Москве



Porto Montenegro, ведущий яхтенный комплекс на Средиземноморье, состоящий из яхтенного порта и поселка яхтсменов, с радостью сообщает об открытии в Москве первого представительства за пределами Черногории. Цель открытия российского офиса в том, чтобы предоставить владельцам недвижимости Porto Montenegro помещения для организации и проведения неофициальных встреч и совещаний. Кроме того, представительство в Москве будет способствовать продвижению бренда по ключевому направлению.

В отношении выбора Москвы для открытия первого офиса за рубежом у Porto Montenegro сомнений не возникало. Такой подход прямо отражает приверженность Porto Montenegro российскому рынку на момент перехода всего проекта в активную фазу развития, состоящую в строительстве нового пятизвездочного отеля, комплекса апартаментов и свыше 500 причальных мест.

«Одними из наших основных инвесторов являются россияне, поэтому мы взаимодействуем с этим рынком на постоянной основе,— говорит Мэттью Морли, старший менеджер по маркетингу и продвижению бренда Porto Montenegro.— Мы намерены проводить встречи в московском офисе для наглядного представления Porto Montenegro новым клиентам, чтобы перед визитом в Черногорию они уже хорошо знали наши возможности».

Эффектный дизайн помещения разработал Тино Зервудачи, представляющий компанию MHZ. На эту работу его вдохновил фирменный морской стиль строящегося в Porto Montenegro пятизвездочного отеля Regent. Макет генерального плана развития проекта занимает центральное место в офисе, а морскую тему подчеркивает цветовая палитра интерьера из оттенков синего, белого и бежевого. В основе замысла дизайнера — создание атмосферы комфорта и спокойствия.

«Имея честь работать с Porto Montenegro в качестве дизайнера-консультанта на протяжении уже нескольких лет, я не мог не вдохновиться изумительной обстановкой и мощной энергией проекта,— рассказывает Тино Зервудачи.— Элементы из высококлассной древесины и натуральные ткани, лен и хлопок призваны создать в офисе компании настроение свежести и отразить элегантный, ненавязчивый и комфортный стиль апартаментов Porto Montenegro, а также окунуть вас в атмосферу роскошного отдыха, моря, солнца и яхтинга в самом сердце Москвы».

РЕКЛАМА

HORIZON RP110' NEW







Define your Horizon 110'

- Инновационный дизайн
- Непревзойденные мореходные качества
- Гармония красоты и надежности

* 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).

HORIZON



T Series | PC Series | V Series | EP Series | E Series | RP Series | P Series

Jonacor marine

197022, Санкт-Петербург,
Песочная наб., 18, литер А, пом. 5Н,
+7 (812) 702 47 70, +7 (921) 961 98 24
info@jonacor-marine.ru
www.jonacor-marine.ru



В парадном строю



Эта выставка — особое для россиян боат-шоу: до Хельсинки из Санкт-Петербурга всего 3,5 часа на поезде. Я приехал туда посмотреть новинки, поговорить с людьми и нисколько не удивился, увидев «старых знакомых» — лодки Targa и Aquador, без которых уже трудно себе представить подобную выставку не только в Финляндии, но и в других странах Европы.

Стайка стоящих у причала лодок Targa включала модели 25.1, 27.1, 32, 35, 37 и 44. Их близкая к идеальной архитектура и обусловливает удивительное внешнее сходство (как и полагается членам одной семьи) «боевых единиц» модельного ряда. Компания меняет модели очень осторожно, поэтому премьерой сезона можно считать Targa 32 CFC (Comfort Fore Cabin). В таком исполнении старшие модели выпускают давно, а теперь и 32-я доступна с носовой каютой увеличенного объема. Новая опция для Targa 32 — хардтоп над кормовым кокпитом. Он может быть коротким или длинным, накрывающим весь кокпит. В опциях есть даже кран спуска динги с транца.

Но главное достоинство лодок Targa — предельная функциональность. Это понятие включает максимально высокую (для своей длины) мореходность, выраженную в способности идти быстро и комфортно на солидном волнении, эргономику компоновки и высокое качество на уровне деталей, с большим объемом ручной работы.

Разница между моделями Targa 35 и Targa 37 заметна не каждому. У них одинаковая ширина корпуса и компоновка, а дополнительные 0,6 м длины у старшей модели дают чуть больше внутреннего объема, хотя при той же мощности она тяжелее. Но обе неизменно пользуются спросом.

В промежуток между стоящими рядом Targa 37 и Targa 44 вроде бы просится еще одна модель, но ее нет, и это оправданно. Индекс в названии — условность: по размерениям Targa 37 эквивалентна 40-футовикам других брендов. Но если измерять «дистанцию» между моделями линейки в категориях обитаемости, ходкости и мореходности, то все вполне логично. И хотя компания продолжение верхнего конца линейки пока не планирует — в условиях низкой активности рынка риск слишком велик, при наличии реального спроса, уверен, отреагирует тут же.

Выставочный флот Aquador включал 8 моделей длиной от 21 до 35 футов всех типов: открытые (walk around и day cruiser), с открытой в корму рубкой (hard top), закрытые (cabin). Самая свежая модель — Aquador 35 ST. Концепцию «софт топ» подсказали клиенты, желающие еще больше удобства. На крупной лодке установка тента требует времени и сил, вот и появился мягкий верх, который позволяет открыть кокпит солнцу или закрыть от дождя буквально за секунды. Модель предназначена в первую очередь для теплых акваторий, впрочем, скандинавы, которые ценят каждый лучик солнца, приняли Aquador 35 ST неплохо. Обвесы с бортов и кормы позволяют полностью изолировать рубку. Конечно, прогреть ее в холодных широтах сложно, а вот для центра и юга России, где весна и осень мягче, это удачная конструкция.

И здесь стояли рядом похожие Aquador 32 C и 35 C. Компоновка первой, принятая также на 35 C, признана очень удачной, производство 32 C загружено до предела. Поэтому обилие запросов на такое же судно, но большей мощности и с колонками вместо валов, верфь решила удовлетворить новой моделью, построив для нее сборочную линию. Судя по спросу, угадали.

Что же по поводу движения компании в сторону увеличения длины, то планы такие есть. Раньше или позже появится новый флагманский Aquador, а пока все модели бренда стабильно продаются (кстати, россияне заказывают 32 C больше других), и верфь активно продолжает их совершенствовать.

>>>



Реклама

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



С днем рождения, Meat Head!

День рождения — это праздник, когда именинник принимает подарки и поздравления. Поздравить ресторан Meat Head пришли его близкие друзья и дорогие гости. Эксклюзивно для гостей Meat Head выступила Лариса Долина — королева джаза, обладательница голоса, который знает вся страна. Ее потрясающая энергетика, невероятная харизма и чарующий тембр закружили всех в урагане эмоций! Расшитые золотом роскошные костюмы Долиной и ее балета придавали шик каждому движению артистов. Для гостей певица исполнила отечественные и зарубежные хиты, и наибольший восторг присутствующих вызвал любимый многими хит «Гадалка» — его припев зрители исполнили вместе с певицей. В знак признательности ресторан Meat Head презентовал Ларисе Александровне шикарный букет, а гости не скупились на комплименты и бурно аплодировали. Звезда, в свою очередь, поблагодарила публику и, поздравляя Meat Head с днем рождения, пожелала ресторану долголетия и процветания.

В этот вечер ресторан Meat Head не только принимал поздравления, но и сам дарил подарки! Присутствующих ожидал сюрприз: розыгрыш призов от Дома шампанских вин Moet & Chandon, тест-драйвы от официального дилера Jaguar и Land Rover — компании «Омега-Премиум», бриллианты от ювелирного салона JW и подарочные сертификаты от компании Royal Sound.

Гости разошлись поздним вечером, перед самой разводкой мостов. Довольными остались все: и те, для кого джаз Ларисы Долиной не стал музыкальным откровением, и те, кто впервые слушал эту музыку в стенах ресторана Meat Head.

Открытие «Галактики»

Строительство небывалого по масштабам и формату комплекса на территории горно-туристического центра «Газпром», в живописной долине на высоте 540 м над уровнем моря, близится к финалу. В Красной Поляне практически завершены наружные работы, идет отделка помещений и настройка оборудования. И хотя до сдачи объекта в эксплуатацию в декабре еще предстоит поработать, уже сейчас видно, что центр «Галактика» станет беспрецедентным для России сооружением.

Чтобы понять его масштабы, достаточно нескольких цифр. Площадь комплекса — около 50 тыс. кв. м, общая вместимость — до 4000 человек, число мест в конгресс-холле — более тысячи. Предусмотрена трансформация ледовой арены в концертный зал (вместимость до 1500 зрителей).

По словам руководителя «Галактики» Олега Цветкова, аналогов этому комплексу нет ни в России, ни за рубежом. В «Галактике» всё наоборот по отношению к обычным центрам: приоритетными стали развлекательные направления, а торговая зона — лишь приложение к ним.

Действительно, спектр развлечений в новом комплексе под стать названию. Цокольный этаж — настоящее царство воды: здесь разместятся аквапарк с открытой зоной, волновым бассейном и комплексом горок; мир восточной сказки с турецким хамамом, сауны на любой вкус, фитобар, где после живительных процедур гостям предложат травяные чаи, кислородные коктейли и свежие натуральные соки.

Отличным дополнением к аквапарку станут боулинг на восемь дорожек, ледовая арена, двухуровневый ресторан и торговые площади (первый этаж). Ледовая арена — это не просто каток; ее легко трансформировать в площадку для игры в керлинг или концертный зал.

Второй этаж комплекса с конгресс-холлом станет развлекательно-деловым. Уникальность зала-трансформера — в его многофункциональности: мобильные стены и раздвижные трибуны позволяют изменять пространство, делать из одного зала два, приспосабливать площадь под боксерский ринг или fashion-подиум. Приятным дополнением станут бар, бутики известных брендов и детская игровая зона, где родители смогут оставить детей под присмотром воспитателей.

Третий уровень «Галактики» — настоящий синема-парк. Помимо двух 3D-кинотеатров, здесь построен кинозал в формате 5D с бесподобными спецэффектами, включая мощные воздушные потоки, водяные брызги и даже запахи! Здесь же будет детская игровая зона — не столько для забав, сколько для обучения в игровой форме. А четвертый этаж — это терраса с открытыми летними кафе, бильярдным залом и ночным клубом с рестораном.

Впечатляющие спецэффекты, фонтан с управляемыми струями, световые нюансы и невероятная ночная подсветка комплекса, космический дизайн интерьеров, заставляющий поверить в близость к звездам…

Посетителям центра останется лишь пристегнуть ремни и отправиться прямым курсом в Галактику удовольствий. Вылет скоро!




TROY
S / Y TROY - 50m / 164' PERFORMANCE CRUISER
ESENYACHT
INFO@ESENYACHT.COM / WWW.ESENYACHT.COM
EXTERIOR & INTERIOR DESIGN BY TIM SAUNDERS







Princess на подиуме

В сентябре компания Nordmarine приняла участие в трех крупнейших европейских яхтенных выставках и представила новинки верфи Princess International 2013 года.

В Каннах, где традиционно все верфи с мировой известностью презентуют свои главные новинки, за шесть дней «Фестиваля удовольствий» (Le Festival de la Plaisance de Cannes) состоялись 150 мировых премьер. Здесь прошел и дебют Princess V48 Open — долгожданного круизера, на котором верфь впервые безальтернативно применила передовую систему Volvo Penta IPS600 с двумя двигателями мощностью по 435 л.с. (смотри статью-тест на с. 138). Там же были показаны моторные яхты Princess 52, Princess 82 и Princess 98. Их мировые премьеры прошли еще в начале года, но в Каннах они вызвали большой интерес у посетителей: при всем многообразии представленных яхтенных брендов (580 яхт от 34 верфей), чтобы попасть на борт любой из Princess, нужно было отстоять очередь.

Один из главных плюсов боат-шоу в Каннах — проведение тестов, и в этом году у клиентов Nordmarine была уникальная возможность поучаствовать в тест-драйве топовых моделей Princess.

Параллельно с фестивалем в Каннах проходила главная выставка британских судостроителей — PSP Southampton International Boat Show 2013, на которой состоялось сразу три премьеры от Princess: Princess 43, Princess V48 и Princess 88 MY.

Princess 43 — очередная удача британской верфи — яхта, в которой удивительно гармонично уживаются высокая скорость, управляемость и мореходность, современный дизайн и продуманная до мелочей организация ограниченного размерами пространства.

У Princess 88 MY — другой премьерной яхты — немало выигрышных черт. В их числе, помимо отменных мореходных качеств и привлекательной архитектуры, прекрасная организация обитаемого пространства: просторный салон с опцией «управляемый балкон», огромная мастер-каюта, варианты планировки с 4 или 5 каютами нижней палубы. Вдобавок при постройке применены самые современные технологии, реализованные на флагманской модели Princess 40M, удостоенной победы в престижном международном конкурсе World Superyacht Awards.

Наконец, завершающим аккордом осеннего турне Princess стало Monaco Yacht Show, где собираются самые крупные и роскошные яхты планеты. И хотя яхты Princess на этом боат-шоу не демонстрировались, любой желающий легко мог найти стенд компании Nordmarine и получить экспертную информацию и консультации специалистов. Но в 2014 году на выставке в Монако непременно будет красоваться флагман бренда Princess 40M.

>>>

КРОССОВЕР СКАНДИНАВСКОГО СТАНДАРТА

МОЩНОСТЬ. ПРОХОДИМОСТЬ. УПРАВЛЯЕМОСТЬ.



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.

Авторизованный дистрибьютор BRP Inc. в России ROSAN

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

Информация о дилерах на сайте **www.rosan.com**

Река сапфиров и бриллиантов



Новые часы, пополнившие коллекцию Corum Bridges, представляют собой идеальный образец слияния часового и ювелирного искусств. В них сочетаются изысканная линейная механика и эффектная инкрустация, выполненная виртуозными мастерами-ювелирами. Новые часы Golden Bridge и Miss Golden Bridge — это результат кропотливой работы мастеров высокого класса, их терпения, внимания и точности. Драгоценные камни подчеркивают циферблат, безель, ушки и корпус, создают потрясающий волнообразный рисунок, который плавно переходит на запястье у модели, оснащенной браслетом с сапфирово-бриллиантовым паве.

Golden Bridge — это 546 синих сапфиров и 478 бриллиантов багетной огранки или 360 сапфиров и 10 бриллиантов у более сдержанной модели. Все камни идеальных размеров и высочайшей чистоты. Браслет и корпус из белого или розового золота 750-й пробы инкрустированы в традиционной технике невидимой фиксации камней, но для создания драгоценных паве для циферблатов такой способ не подходил, и мастера Corum интерпретировали технику на свой манер.

В часах установлен калибр CO 113, который в 2010 году привел к победе модель Miss Golden Bridge на конкурсе «Часы года», проводимом швейцарским журналом Montres Passion. Корпус часов с сапфировым стеклом позволяет увидеть «танец» этого изящного механизма с балансовой частотой 4 Гц (28 800 полуколебаний в час) и запасом хода 40 часов.



Впервые в России



В этом году впервые в России была произведена установка системы MerCruiser Axius на лодку отечественного производства. Солидные бренды активно используют Axius, позволяющую синхронизировать двигатели, приводы и подруливающие устройства для облегчения маневрирования лодки на малом ходу, но наши немногочисленные верфи до сих пор опасались системы по техническим и экономическим соображениям. Пионером в этом направлении стала казанская верфь Velvette Marine: ее открытая яхта Intelligent 33, оборудованная двумя бензиновыми моторами MerCruiser по 430 л.с., этим летом первой в стране получила Axius.

«Мы обучаем систему для каждой новой лодки и специально под нее дорабатываем программное обеспечение,— комментирует Александр Алексеенко, генеральный директор компаний Trade & Management и M–Cruiser Motors, которые занимаются дистрибуцией и техническим обслуживанием продукции Mercury в России.— У Intelligent 33 весьма специфические обводы корпуса, так называемые «сани Фокса», которые устраняют рысканье на скорости, но при этом затрудняют движение лагом за счет повышенного сопротивления. Наши инженеры просчитали эффективность Axius и взялись за этот заказ, внеся в микропрограмму необходимые коррективы».

В итоге владелец лодки получил именно то, что хотел, и теперь активно использует джойстик для швартовки и маневрирования на малых ходах, а верфь Velvette Marine в очередной раз продемонстрировала высокий технический уровень своего бренда.

Читайте полный тест-драйв с впечатлениями от работы Axius на Velvette 33 Intelligent в следующем выпуске MBY.



Foxland предлагает

В этом сезоне магазины Foxland предлагают свежие идеи и представляют новый бренд в своей линейке. Познакомьтесь с новой коллекцией итальянской марки Bomboogie. Название бренда заимствовано у военного самолета U.S. B-17, который ВВС США использовали во время Второй мировой войны. В моделях курток и пуховиков сочетаются как передовые высокотехнологичные материалы, так и традиционные, например, гусиный пух и натуральный мех. Все модели выполнены из характерных тканей — с эффектом лакового блеска либо матового «металла».
Детали одежды в разнообразной цветовой гамме продуманы до мелочей, максимально функциональны и придают изделиям безупречный вид. Изысканность и уют в любую погоду предлагает бренд Emporio Armani EA7. Удлиненные пальто или короткие куртки, отделанные мехом кролика, подчеркнут ваш стиль, обеспечат тепло и комфорт. Все это вы найдете в новом магазине Foxland в ТРК «Павлово Подворье», а также в ТВЦ «Спортхит», ССК «Лисья Нора» или в интернет-магазине www.mustofox.ru.



КЛУБНЫЙ ДОМ
BRILLIANT HOUSE

Элитный клубный дом
Крестовский остров

Продажа квартир
от 180 000 руб./кв.м

FG FORTGROUP | 923 92 92
www.brilliant-house.ru

ООО «ТЕТРА-ИНВЕСТ». Проектная декларация размещена на сайте www.brilliant-house.ru

РЕКЛАМА



Муранское стекло

С XIII столетия на острове Мурано, недалеко от Венеции, существует всемирно известное стекольное производство. Сочетание инновационных технологий и вековых традиций делает муранское стекло уникальным. Теперь, чтобы украсить интерьер изделиями из муранского стекла и подобрать подарок — к любому событию и на самый разный вкус,— не обязательно лететь в Италию. В сентябре компания Galleria Murano открыла в Санкт-Петербурге, на улице Марата, 49 маленький уголок Венеции. В салоне Galleria Murano представлены самые интересные коллекции изделий из стекла с острова Мурано. Сегодня, как и раньше, эти изделия являют собой не просто символы Венеции — это пример трепетного сохранения традиций и таинства ремесла, передаваемого из поколения в поколение. А присутствие этих великолепных изделий в интерьерах помещения характеризует владельца как человека с отменным стилем и чутким восприятием истинной красоты. И это неоспоримый факт: любое изделие из муранского стекла — один из лучших вариантов подарка, который действительно запомнится.

Сезон с Raschini

В новом сезоне модный дом Raschini представляет модели мужской и женской линий одежды и аксессуаров. Главные ставки коллекции сезона «Осень-зима – 2013/2014» дизайнеры марки делают на фирменный бордовый цвет, возвращаясь к истокам и традиционным цветам.

В Raschini вы откроете для себя неповторимое разнообразие предметов гардероба и аксессуаров, выполненных из роскошных тканей и меха, столь популярных в царской России. При этом вся коллекция — от первой до последней вещи — несет в себе неповторимый почерк Raschini, опережая время и определяя лидерство Модного дома на рынке.

В этом сезоне марка Raschini продолжает привлекать внимание клиентов разнообразием представленных в бутиках вещей. Яркие краски сменили гамму на более темную, благородных и спокойных оттенков. Raschini сохраняет верность себе и одевает мужчин в невероятные по качеству и комфорту кашемировые куртки со вставками ярких цветов из страуса и контрастной строчкой, куртки из норки черного цвета с фирменными бордовыми вставками на застежках и карманах, а также дубленки из овчины с норкой и вставками из кожи аллигатора. Традиционные замшевые куртки с кашемировыми рукавами песочных цветов — от светло-коричневого до темно-коричневого — представлены с приятным дополнением в виде брюк из 100% кашемира с отделкой из замши осенне-зимних тонов.



Дамам Raschini предлагает немного отойти от строгого соблюдения делового дресс-кода и дополнить образ успешной женщины уникальными по качеству и дизайну вещами. В этом сезоне Модный дом предлагает создавать самые яркие образы не только в офисе, но и в любой обстановке мегаполиса. Ставшая как никогда актуальной кожа крокодила прочно закрепилась в гардеробе «Осень-зима–2013/2014». Черное крокодиловое пальто идеального кроя, подчеркивающего природное благородство материала,— несомненный хит этой осени.



>>>



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

Реклама



Все в ГУМ!

В этом году ГУМ празднует двойной юбилей: исполняется 120 лет с открытия нового здания Верхних торговых рядов архитектора Александра Померанцева и 60 лет с даты нового открытия Главного универсального магазина в 1953 году.

Исходя из исторической важности и ответственности самого места расположения Главного универсального магазина на Красной площади, а также в связи с его юбилеем многие компании выпустили лимитированные коллекции. Швейцарская мануфактура Vacheron Constantin стала главным часовым партнером юбилея, представив великолепные часы Metiers D'Art Vacheron Constantin GUM120.

Циферблаты трех уникальных моделей, представленных в платине, желтом и розовом золоте, несут изображения интерьеров ГУМа в миниатюре. На циферблат диаметром 40 мм нанесен тонкий слой перламутра, который в центре покрыт гравированным сапфировым стеклом, повторяющим орнамент знаменитых витражей магазина. Вокруг перламутра — гравированное золотое кольцо, символизирующее лепнину в интерьерах, а по краю — ажурное кольцо голубого или черного оттенка, олицетворяющее перила. Калибр часов 2460 SC с автоматическим заводом и запасом хода 40 часов произведен на мануфактуре Vacheron Constantin, а сами юбилейные часы отмечены Женевским клеймом.

Часы Vacheron Constantin GUM120 эксклюзивно представлены в ГУМе, в бутике Sublime by BOSCO.

Красивые вещи

Новый концептуальный магазин Williams Interiors на Смоленской — это модное пространство на площади в 522 кв. м, объединяющее большой мебельный экспозиционный зал, студию текстиля и света, художественный салон и проектное бюро. Под одной крышей собрано все необходимое для создания актуального образа дома — от тканей и обоев до мебели и аксессуаров.

Ирина Вильямс, хозяйка Williams Interiors, специалист в области интерьеров, собрала уникальную коллекцию объектов, иллюстрирующих самые яркие на сегодня тенденции в дизайне. Здесь нет «случайных» вещей! Если это краски, то ведущей британской марки Sanderson, являющейся законодателем моды в области колористки.



Если ткани, то от передовых американцев Robert Allen и итальянцев Dedar. Особая гордость коллекции — мебель марки Curations Limited с каркасами из массива дерева и изящными силуэтами в духе классических бельгийских и голландских интерьеров. Эти объекты с равным успехом украсят как лаконичные нью-йоркские апартаменты в стиле лофт, так и московский пентхаус, старую дачу или современный загородной дом. Если вы готовы на радикальный шаг, декораторы Williams Interiors помогут воплотить ваши смелые идеи в жизнь и создадут для вас проект с нуля! Хотите лишь освежить интерьер — воспользуйтесь услугой реставрации и замены обивки старой мебели. Williams Interiors Concept Store — это площадка для дизайнерских экспериментов тех, кто знает толк в красивых вещах.



CLASS, FIRST

Powered by VOLVO PENTA



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

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



PEKLAMA

Спортивные катера 1900 2000 2100 2250 2300 24FD 2500 2550 27FD 2700 3200 3550
Круизеры 28EX 30EX 32EX
Яхты 35SC 38EX 42SC 46SC 53SC

35 SPORT COUPE

REGAL®

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

HONKA 15 лет в Москве



В 2013 году московский филиал компании «Росса Ракенне СПб», эксклюзивного дистрибьютора концерна HONKA (Финляндия), отмечает 15-летие работы на российском рынке. HONKA — мировой лидер деревянного домостроения, чьи дома поставляются более чем в 50 стран, включая Россию.

С 1995 года эксклюзивным дистрибьютором HONKA является компания «Росса Ракенне СПб», построившая за эти годы более 2000 объектов в разных регионах страны. Слаженная работа головного офиса компании, ее московского представительства и филиалов в Екатеринбурге, Казани и Перми позволили реализовать амбициозные планы по решению комплексных задач в сфере коттеджного и индивидуального строительства.

Среди построенных загородных комплексов — гольф-клуб Le Meridian Moscow Country Club (Московская область), поселки «Русская Швейцария», «Хонка-Парк» и «Медное озеро» (Ленинградская область), «Деревня Демидково» (Пермский край). В Ленинградской области возводятся поселок Honka Family Club и комплекс «Медное озеро – 2», в Московской — поселок «Honka №1» на Истринском водохранилище, «Дачи HONKA» и «Берег HONKA» в Истринской долине и Honka Club на Дмитровском шоссе.

Четкое выполнение обязательств и жесткий контроль качества создали «Росса Ракенне СПб» высокую репутацию и позволили занять первое место по импорту в Россию финских деревянных домов. Ее достижения по достоинству оценили не только клиенты, но и профессионалы отрасли. Три года подряд «Росса Ракенне СПб» становится фаворитом национальной премии «Поселок года»: высших наград этого престижного конкурса удостоились сразу несколько проектов. А поселок Honka Club стал обладателем IV российской премии в области жилой недвижимости RREF AWARDS (номинация «Экологическое строительство»).

Помимо основной деятельности, компания развивает тему экологически чистого деревянного домостроения и деревянной архитектуры в целом. В рамках этого направления в 2010 году была учреждена общероссийская премия АРХИWOOD за лучшее сооружение из дерева. Даже в юбилейный год компания, верная принципу «никогда не останавливаться на достигнутом», не сбавляет темпов. А в честь 15-летия, следуя традиции любое радостное событие превращать в праздник для своих клиентов, московское представительство «Росса Ракенне СПб» дарит клиентам подарки и скидки.

Выгодная осень

За свою 20-летнюю историю «Группа ЛСР», одна из ведущих строительных компаний России, возвела в Петербурге 65 элитных объектов. Многие из них открыли новую страницу в истории центра города, и каждый из недавно сданных жилых комплексов становится городской достопримечательностью. Именно в этих готовых объектах строительная корпорация «Возрождение Санкт-Петербурга» (предприятие бизнес-единицы «ЛСР. Недвижимость — Северо-Запад») предлагает квартиры на специальных условиях.

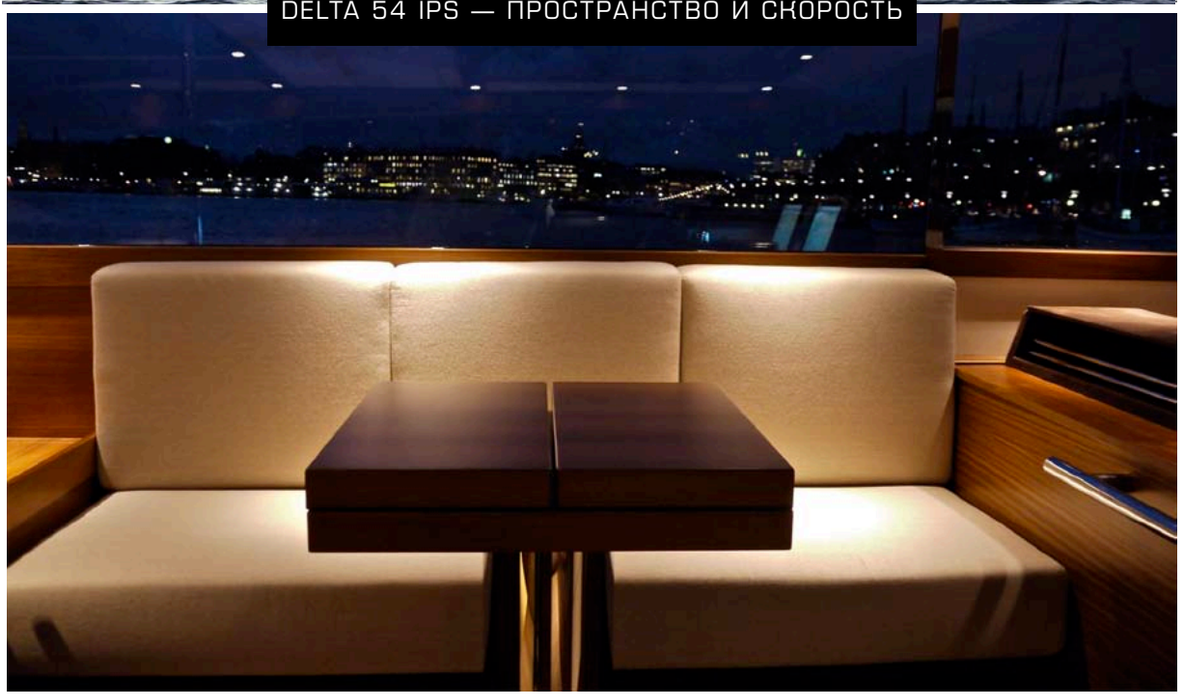
Ценители высококлассной недвижимости смогут приобрести жилье своей мечты на особо выгодных условиях — со скидкой 15% при полной оплате до конца ноября. Также действует спецпредложение на оформление рассрочки от застройщика. Бонусы распространяются на покупку элитных квартир и офисных помещений в готовых объектах компании: в первой очереди премиального жилого комплекса «Смольный парк», в двух домах второй очереди «Парадного квартала».

Особое предложение — три квартиры в элитарном доме «Венеция» на Крестовском острове и пентхаус в ЖК «Каменноостровская коллекция». Для любителей жизни у воды интерес представляют прежде всего «Венеция» с ее выгодным расположением на берегу Средней Невки и «Смольный парк», вторая очередь которого находится в старинном парке на берегу Невы.

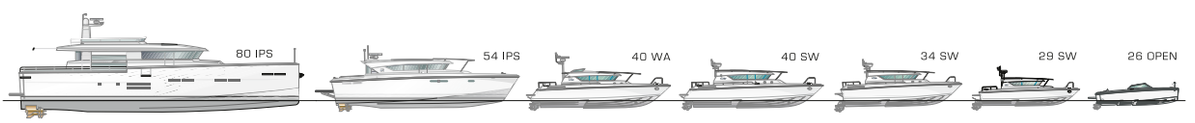




DELTA 54 IPS — ПРОСТРАНСТВО И СКОРОСТЬ



DELTA 54 IPS, ALL CARBON FIBRE



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

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

DELTAPOWERBOATS.SE

В самое «Сердце»



Донстрой объявляет открытие продаж в новом проекте компании «Сердце Столицы», расположенном в районе Шелепихинской набережной, рядом с деловым центром «Москва-Сити».

«Сердце Столицы» — масштабный проект комплексной застройки территории площадью 14 га на берегу Москвы-реки. Суммарная наземная площадь комплекса составляет более 635 000 кв. м: помимо жилых объектов предусмотрено и значительное число объектов инфраструктуры. В первую очередь на продажу выводятся элегантные сьюты в комплексе апартаментов, расположенном на первой линии квартала, откуда открываются прекрасные виды на Москву-реку. Площади сьютов начинаются от 32 кв. м, цены стартуют с 5 328 000 руб. Кроме того, в этом проекте компания вводит понятие гарантированной доходности для клиентов. «Цены на столичную недвижимость ежегодно растут, поэтому покупка по стартовой цене станет выгодной инвестицией,— отмечает заместитель генерального директора ЗАО «Дон-Строй Инвест» Ирина Постовалова.— Но даже если покупатель примет решение досрочно выйти из проекта, компания «Донстрой» через три года вернет вложенные деньги плюс 4,5% годовых».

«Сердце Столицы» — самый масштабный проект в истории компании «Донстрой». Это квартал нового поколения с общественными пространствами самого разного формата. Здесь предусмотрены детские сады и школа, фитнес-центры, бассейн, кафе и рестораны, магазины и медицинские центры, отдельные площадки для выгула и дрессировки собак, а также роллердромы и велоплощадки, открытые площадки для спортивных игр, творческие студии, йога-центры, танцевальные школы, парки, скверы и многое другое.

S-класс на форуме

В июне в Санкт-Петербурге прошел ежегодный Петербургский международный экономический форум, который стал местом обсуждения наиболее важных вопросов мировой политики, экономики и социального развития. В эти дни Северная столица России уже в который раз превратилась в центр политической и экономической жизни России и всего мира.

По уже установившейся традиции ЗАО «Мерседес-Бенц РУС» в пятый раз выступило в качестве эксклюзивного автомобильного партнера столь значимого мероприятия, а марка Mercedes-Benz стала официальным автомобилем экономического форума.

В рамках партнерства с форумом 350 автомобилей Mercedes-Benz S- и E-класса и Viano осуществляли транспортное обслуживание участников и гостей этого знаково важного международного мероприятия, предоставляя самое комфортное передвижение по городу во все дни работы форума.

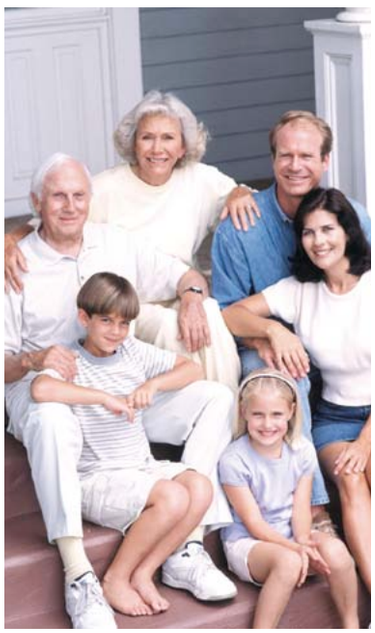
Как и всегда, Петербургский международный экономический форум вновь стал площадкой для объявления о важнейших событиях для Mercedes-Benz в России и знакомства с новинками модельного ряда этой популярной и престижной марки. Компания подчеркнула значение данного события и сделала форум местом презентации в России своего флагмана – нового автомобиля S-Класса.

Гости и участники форума первыми увидели одну из самых знаменательных премьер года. По словам Яна К. Мадея, генерального директора ЗАО «Мерседес-Бенц РУС», ни один другой автомобиль не ожидали с таким нетерпением, как новый S-класс. Кроме того, по традиции в «Мерседес-Бенц СтарБаре» прошли различные мероприятия, посвященные темам развития бизнеса и общества, а сам «СтарБар» превратится в место встречи участников и гостей форума.



Скрининг и раннее выявление рака

MEDEM



Все мы хотим жить долго и счастливо и готовы многое отдать, чтобы не болеть и быть в хорошей форме. Но, к сожалению, ни один человек не застрахован от появления злокачественных новообразований, частота которых во всем мире неуклонно растет. Наследственность, неблагоприятные факторы внешней среды, химическое загрязнение воздуха и воды, радиация, избыточный вес, курение, постоянные стрессы – это только основные факторы риска развития онкологических заболеваний человека.

Специалисты Международной клиники MEDEM разработали несколько скрининг-программ общего и онкологического обследования специально для тех, кто заботится о своем здоровье. Задачей скрининга является выявление заболевания на более ранней стадии, когда жалоб еще нет, что позволяет своевременно начать лечение и достичь лучших результатов. Фактически онкологический скрининг относят к мерам профилактики раковых заболеваний. Ведется непрерывное усовершенствование методов скрининга, которые позволят диагностировать заболевание максимально рано. Скрининг-программы рекомендовано ежегодно проходить всем, а особенно это важно для возрастной группы после 40 лет. Безусловно, рак «молодеет», кроме того, есть виды онкологических заболеваний, характерных именно для возрастной группы младше 40 лет.

Позаботьтесь о себе и будьте здоровы.

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

О ВОЗМОЖНЫХ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯХ ПРОКОНСУЛЬТИРУЙТЕСЬ СО СПЕЦИАЛИСТОМ

СТОМАТОЛОГИЯ

MEDEM

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

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

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



Лицензия № 78-01-002890 от 24.07.2012г.

ООО "Международная клиника MEDEM"

Восемь дней без остановки



Швейцарская часовая мануфактура IWC Schaffhausen, производитель часовых механизмов класса люкс, расширила технологически продвинутый модельный ряд Portuguese впечатляющей новинкой. Модель Portuguese Hand-Wound Eight Days в корпусе из розового золота и нержавеющей стали является третьей по счету новинкой коллекции этого года и логичным продолжением ее дизайнерской линии.

Portuguese принадлежит одному из старейших и самых именитых часовых семейств IWC Schaffhausen. Отличительные черты этой коллекции часов — чистота и элегантность форм, инновационный подход, точность и совершенная механика. Одновременно с этим часы Portuguese являются символом эпохи Великих географических открытий, напоминая об ушедших временах, когда отважные португальские мореплаватели покидали домашние гавани, бесстрашно уходя навстречу стихии.

Новая конструкция корпуса Portuguese Hand-Wound Eight Days, наделенная стеклом циферблата с изогнутыми краями, удачно подчеркивает классический образ часов. Ярко-красные цифры «60», расположенные внутри секундной шкалы, — небольшая, но оригинальная деталь, на которой останавливается взгляд.

Часы также доступны в корпусе из нержавеющей стали с черным или серебристым циферблатом, родиевым покрытием цифр и стрелок. Современный механизм часов калибра семейства 59000 имеет запас хода 192 часа, что составляет восемь дней бесперебойной работы. Обладатель часов в любой момент может получить информацию о запасе энергии механизма: для этого нужно всего лишь перевернуть часы и взглянуть на индикатор, находящийся на задней крышке из сапфирового стекла.

Кожаные ремешки от известного итальянского производителя обуви Santoni удачно подчеркивают особенный характер новых часов Portuguese Hand-Wound Eight Days.



Лодки в Арктике

На архипелаге Земля Франца-Иосифа завершились испытания катера-амфибии Sealegs 7.1 RIB. Испытания проходили в рамках международной научной экспедиции, организованной национальным парком «Русская Арктика».

Катер изготовила новозеландская компания Sealegs International — известный мировой производитель амфибийных лодок. Уникальная запатентованная технология раскладывающегося шасси позволяют катерам Sealegs передвигаться не только по воде, но выезжать на берег и двигаться по суше.Основной задачей эксперимента стала проверка работоспособности амфибийного судна с жестким корпусом и надувным бортом в экстремальных климатических условиях. В ходе ряда тестов катер доказал свои возможности, в том числе надежность. Было подтверждено, что судно в состоянии свободно перемещаться между островами Северного Ледовитого океана, перевозить груз и людей, выходить из воды на участки каменистых берегов и далее передвигаться по характерной для данных территорий пересеченной местности. Кроме того, специалисты проверили ход судна на волне и в условиях наката при выходе на берег.

Согласно заключению специалистов национального парка «Русская Арктика», со всеми поставленными задачами амфибийный катер Sealegs 7.1 RIB справился успешно. Сейчас решается вопрос о возможном использовании этих судов на архипелаге Земля Франца-Иосифа в качестве транспорта для перевозки туристов. Фото- и видеорепортажи по итогам прошедших испытаний катера-амфибии Sealegs 7.1 RIB в Арктике см. на сайте www.sealegs.su.

Kotka
YACHT STORE
www.kotkayachtstore.fi







САМЫЙ СОВРЕМЕННЫЙ И ОСНАЩЕННЫЙ ЭЛЛИНГ ЯХТ НА БАЛТИКЕ

Зимнее хранение

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

Сервис от простого ремонта до полного рефита
Новейшее оборудование

Международная марина



OY KOTKA YACHT STORE LTD | **Sahankatu 1, FI-48200**
Kotka, FINLAND | **тел.:** +358 5 225 0044
факс: +358 5 225 0066 | **эл. почта:** office@kotkayachtstore.fi
www.kotkayachtstore.fi

Toyota Hilux: продолжение легенды



Добравшийся в 2010 году и до России пикап Hilux из линейки внедорожников Toyota был хорошо принят любителями активного отдыха и корпоративными клиентами. Им пришелся по вкусу мужественный дизайн пикапа последнего поколения с новыми формами переднего бампера, решетки радиатора, капота, передних крыльев, расширителей колесных арок и ламп головного света.
В отношении салона, стильного, удобного и функционального, внедорожник не уступает пассажирскому автомобилю. Привлекательности интерьеру Hilux добавляют дизайн приборной панели с регулируемой подсветкой и форма приборов на центральной консоли, серебристые вставки на рулевом колесе, рычаге переключения передач, подлокотниках и аудиосистеме.

Среди полезных опций пикапа — камера заднего вида и климат-контроль, а в сложных дорожных условиях водитель оценит мультифункциональный дисплей. Также отметим аудиосистему с дисплеем 6,1" и шестью динамиками, поддерживающую CD/WMA/MP3, USB/AUX-разъем с возможностью подключения iPod и встроенную систему беспроводной связи Bluetooth.
В России Toyota Hilux представлена с двумя 4-цилиндровыми 16-клапанными дизельными двигателями мощностью 144 л.с. (2,5 л) и 170 л.с. (3,0 л) с турбонаддувом и системой Common Rail. У обеих версий подключаемый полный привод, система отключения переднего дифференциала (ADD) и 5-ступенчатая механическая механическая (2,5 л) или автоматическая (3,0 л) коробка передач. Стоит также отметить большой дорожный просвет (212 мм для 2,5 л и 222 мм для 3,0 л), надежную подвеску и грузоподъемность свыше 800 кг.

Toyota Hilux оснащается широким набором средств активной и пассивной безопасности водителя и пассажиров: антиблокировочной системой тормозов (ABS), системой распределения тормозного усилия (EBD), усилителем экстренного торможения (BAS), системой курсовой устойчивости (VSC), фронтальными и боковыми подушками, а также шторками безопасности (в зависимости от комплектации). Пикап Hilux поставляется в пяти комплектациях: «Стандарт», «Комфорт», «Элеганс», «Престиж» и «Престиж Плюс».

И этих тоже!

По историческим меркам еще совсем недавно могучая колониальная Великобритания глубоко запустила цепкие щупальца своей интенсивно растущей экономики в страны Азии, то сегодня, похоже, процесс протекает в обратном направлении. Sunseeker, одна из крупнейших верфей Англии, отныне принадлежит китайскому конгломерату Dalian Wanda. В конце августа стороны объявили о завершении сделки, сумма которой составила £ 320 млн.

Первые слухи о переходе большей части Sunseeker к китайцам появились еще в самом начале лета, а 19 июня Dalian Wanda официально объявила о намерениях приобрести британскую судостроительную компанию, одну из крупнейших в секторе прогулочных яхт.

Основная деятельность Dalian Wanda связана с коммерческой недвижимостью и туризмом, а возглавляет ее Ванг Джанлин, который сам является владельцем Sunseeker Predator 108. В заявлении, опубликованном по окончании сделки, он сказал:

«Мы с нетерпением готовы принять участие в очередном этапе развития верфи и продолжим укреплять безупречную репутацию компании. У Dalian Wanda есть все возможности и средства для капитализации Sunseeker в течение ближайших лет с учетом текущих экономических тенденций в Китае и на других растущих рынках, чтобы сделать весомый вклад в расширение индустрии роскошных прогулочных яхт».

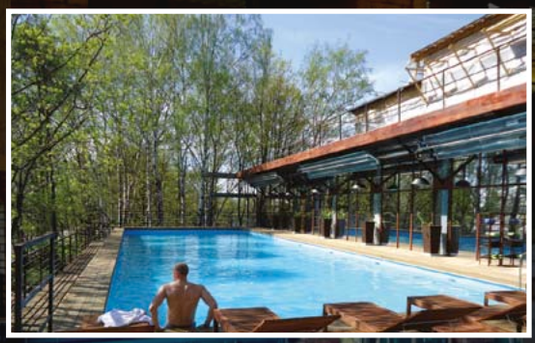
Китайский конгломерат приобрел 91,81% британской компании, тогда как 8,19% остались у ее руководства. Сразу после того как эта информация проникла в массы, в Sunseeker постарались быстро развеять опасения в отношении того, что производственные мощности будут перенесены в Азию. Позже и Dalian Wanda заявила о том, что все производство и менеджмент верфи останутся в Пуле.

Если прогнозы относительно китайского рынка сбудутся (эксперты прогнозируют огромный скачок спроса — от 3000 до 100 000 корпусов к 2020 году), то у Sunseeker есть все шансы стать одним из самых продаваемых брендов в Китае.



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 25х8 м
Спортивный панорамный бассейн 18х25 м
Бассейн для аквааэробики 14х6 м
Тренажерный зал, отдельная школа йоги
Теннисные корты и гольф-симуляторы

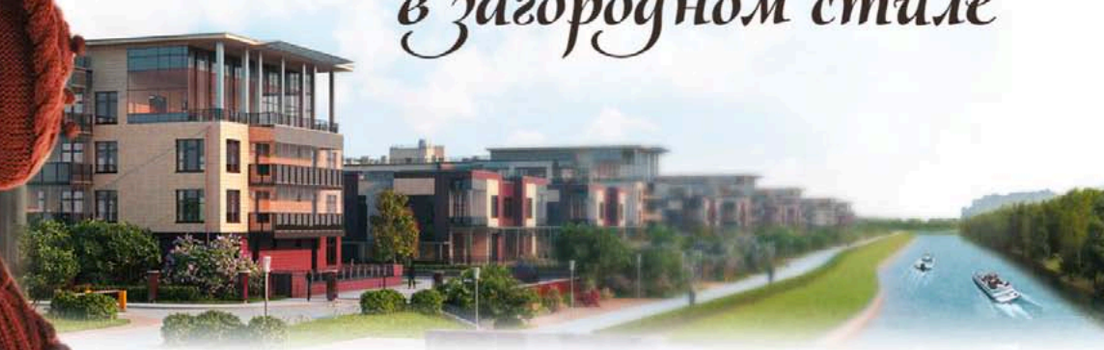
СПОРТИВНЫЙ КЛУБ НЕ ТАКОЙ, КАК ВСЕ

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

DUDERHOF CLUB
МАЛОЭТАЖНЫЙ КВАРТАЛ
ПРЕМИУМ-КЛАССА

Городская жизнь
в загородном стиле





ВЫСОЧАЙШИЙ
СТАНДАРТ
СТРОИТЕЛЬСТВА

Балтийская жемчужина

457-1-777
www.bpearl.net





ВИВАТ, ФЕСТИВАЛЬ!

Яхтенная выставка в Каннах закончилась, и ее итоги дают повод для оптимизма.

Текст **Антон Черкасов**

В этом году яхтенная индустрия «отмечает» пятилетие с момента начала экономического кризиса, который заставил затянуть пояса всех участников рынка. С 2008 года по настоящее время сегмент прогулочных судов «просел» на 53%, и снижение активности некоторых компаний еще продолжается. По оценкам экспертов, рынок достигнет «дна» в следующие несколько месяцев, а к концу 2014 года начнется постепенный рост — 3–4% в год. «Конечно, для производителей это не рай, но какой-никакой рост все же лучше постоянного падения, да и рынок в этих условиях становится устойчивым в плане финансов»,— комментирует Бруно Бельмонт, член комитета стратегического развития Beneteau Group.

За компанию с Европой в «экономической яме» оказались и Соединенные Штаты, поэтому глаза и уши производителей направлены в сторону «свежих», перспективных регионов, лидирующую тройку которых составляют Китай, Бразилия и Россия. Крупные верфи активно финансируют организацию и маркетинговые действия своих представительств в Азии, четко осознавая, что эта стратегия не приведет к моментальному, взрывному росту продаж, но является единственно верным средством создать задел на будущее. Грамотные игроки понимают: как только яхтенная «прививка» еще недавно слабо приобщенных к теме стран подействует, наибольшую выгоду получат те компании, которые к тому моменту уже прочно закрепились на местном рынке.

Различается и стратегия поведения. Пока финансово слабые верфи с традиционным менеджментом сокращают расходы и единственной целью ставят выживание в нелегкий период, их более мощные соперники стремятся расти и расширяться, вкладывая в инновации и развитие немалые средства. Расчет последних объясним: едва экономика опомнится, люди придут за яхтами и предпочтут тех производителей, которые смогут предложить самые современные в отношении техники и дизайна лодки

КОМПАНИЯ ГОДА 2012

PONY EXPRESS

ЭКСПРЕСС-ПОЧТА | ДОСТАВКА ГРУЗОВ | ЛОГИСТИКА



Зелёный свет на вашем пути!

8-800-100-76-69 | www.ponyexpress.ru

Реклама







по адекватной цене. Для достижения этой цели, помимо финансовых ресурсов и желания, верфям нужны талантливые сотрудники и собственные ноу-хау, поэтому спрос на квалифицированный персонал из числа конструкторов и дизайнеров в индустрии по-прежнему сохраняется.

«Мир состоит не только из консерваторов-традиционалистов,— обратился к журналистам Дитер Густ, отвечающий в Beneteau Group за межбрендовую политику,— и мы делаем большую ставку на инновации, включая гибридные технологии». «Инновации — вот что отличает лидера от последователей»,— вторит ему президент Monte Carlo Yachts Карла Демария, цитируя Стива Джобса.

Действительно, группа компаний Beneteau чувствует себя в нынешней сложной ситуации на удивление комфортно. Французы могут позволить себе ежегодно инвестировать в разработки € 35 млн, вводить в эксплуатацию новые производственные мощности и неустанно расширяют модельный ряд своих многочисленных брендов. В 2014 году марка Beneteau отпразднует 130-летний юбилей. За это время в конструкторских бюро компании создано более 500 моделей, а на 15 верфях построено более 100 000 судов. Если вдуматься, цифры колоссальные, и с продажами на домашнем «поле» французам всегда везет. В этом плане широко шагает Monte Carlo Yachts: в Каннах были проданы три яхты, включая MCY 65 и новую MCY 86. Интересно, что производство представленной в Дюссельдорфе MC5 и недавней премьерной MC4 еще не началось — компания достраивает для них новую верфь, где будет самый настоящий конвейер: к следующему сезону планируется выпустить порядка 40 корпусов.

Не отстают от французов и англичане с итальянцами: в Каннах они выступили традиционно сильно. Новые яхты мощного флота Princess Yachts и Sunseeker красовались на фестивале, заполняя брешь от «павшей в боях» Sealine, а Ferretti Group и Azimut сомкнулись в едином строю, заняв «оборону» напротив главного входа на выставку. Все они, не выказав и намека на упадок, представили ряд премьер, в числе которых фигурировал флагман Ferretti 690, Princess V48 и Sunseeker Predator 68. Не менее убедительно показала себя

Как только яхтенная «прививка» подействует, в лидеры выйдут те, кто не замешкался

НОВЫЙ ГОД ПО–КОНАКОВСКИ

Каждый из нас уже задумывается о выборе места, где встречать Новый 2014 Год. Встреча Нового года обязательно должна быть яркой, веселой и незабываемой!

Встретить Новый год в загородном отеле **Конаково Ривер Клаб** - это самый подходящий вариант для выбора праздника по Вашему вкусу: повеселиться в шумной компании друзей, отпраздновать в семейном кругу, уединиться с любимым человеком в доме-дебаркадере или устроить свой собственный Новый год в доме на острове среди многовековых сосен!

ОСОБЕННОСТИ КОМПЛЕКСА КОНАКОВО РИВЕР КЛАБ

- Огромная обустроенная территория 200 га
- Удаленность от Москвы 120 км по Ленинградскому шоссе
- Расположен на берегу Московского моря
- Комфортабельное размещение в номерах и коттеджах
- Широкие возможности для семейного, молодежного отдыха и отдыха с детьми
- Активный отдых, охота, рыбалка, яхтинг, фитнес и экотуризм

ДЛЯ АКТИВНОГО ЗИМНЕГО ОТДЫХА НА ОГРОМНОЙ ТЕРРИТОРИИ КОМПЛЕКСА К УСЛУГАМ ГОСТЕЙ МАССА РАЗНООБРАЗНЫХ РАЗВЛЕЧЕНИЙ:

- Лыжные забеги и пируэты на коньках
- Катания на собачьих упряжках
- Походы на снегоходах
- Залихватские спуски с горок на санках и тюбингах
- Зимняя рыбалка на Волге для профессионалов и любителей
- Анимационная команда с ежедневными мероприятиями для детей и взрослых
- Вечерние шоу-программы с выступлением музыкальных коллективов и фокусников
- Хороводы вокруг новогодней елки
- Русская баня с купанием в проруби
- Спа-процедуры и массаж
- Фестиваль советских фильмов в кинозале и бильярдные турниры
- Детская елка и спектакль для детей
- Подарки от деда Мороза
- Барбекю на свежем воздухе, конкурсы и розыгрыши
- Игра в пейнтбол



КОНАКОВО
РиверКлаб

171256, Россия, Тверская область,
г. Конаково, ул. Пригородная
+7 (495) **62-62-333**
info@konakovo.com; **www.konakovo.com**







Absolute Yachts: на стенде компании стояли девять яхт, пять из которых — новинки. Те, кто постоянно ездит в Канны, могли заметить ротацию более скромных производителей: например, стенд норвежской Windy «сдулся» и переехал ближе к парусникам, зато впервые на фестивале поучаствовали голландцы из Privateer, прежде не признававшие выставок на Лазурном Берегу, но искавшие удачу на британских боат-шоу.

Оказавшись на понтонах в дальней части порта, можно было увидеть доказательство того, о чем давно говорят эксперты: пришло время катамаранов! В этом году в Каннах выставили на 20% больше многокорпусных судов, и ясно видно, что этот сегмент переживает многообещающий рост: повышение интереса к этим судам в Европе и, в частности, в России дилеры подтверждают. Как грибы после дождя, появляются новые бренды, а лидеры рынка вроде польской Sunreef уходят в «космос», затеяв активную экспансию в сегмент суперяхт.

А вот яхтенного оборудования в этом году оказалось значительно меньше: большую часть белых шатров на берегу занимали продавцы сопутствующих товаров, одежды, обуви и аксессуаров. Видимо, поставщики оборудования окончательно переориентировались на голландскую METS, поняв, что в Канны люди едут только за лодками, причем не за маленькими. Выставляющиеся на «задворках» экспозиции производители небольших катеров из стеклопластика и RIB'ов жаловались на недостаток клиентов и дефицит внимания. И неудивительно, ведь выставка целевая, по большей части ориентированная на стеклопластиковые яхты длиной от 30 до 100 футов.

Подводя итоги, можно сказать, что 36-й Каннский яхтенный фестиваль прошел ровно и успешно. Мероприятие посетили почти 50 000 человек (на 7% больше, чем в прошлом году), и активность публики была высока — не только благодаря прекрасной погоде без обычной в эти дни изнуряющей жары. Половина посетителей приехала во Францию из других стран, подтвердив тем самым статус выставки как самой интернациональной на воде. Экспоненты из 35 стран, верфи и брокеры показали 550 лодок, включая 150 мировых премьер, причем 80% флота также прибыло из-за границы.

Те, кто посетил выставку в первый день, могли видеть, как ночью на пляж у Дворца фестивалей выбросило маленькую парусную яхту: ее сорвало с якоря, пока незадачливые владельцы занимались своими делами на берегу. Почти сутки она лежала на борту у набережной Круазет, покачиваясь в волнах прибоя, и было в том зрелище что-то символическое. Чудилось, будто вся яхтенная индустрия оказалась вместе с ней на мели — избежавшая серьезных повреждений, но временно обездвиженная, пребывающая в ожидании помощи тех, кто сможет вернуть ее на глубокую воду. Помощь обязательно придет, дайте срок! MBY

Время катамаранов пришло: в этом году нам показали на 20% больше многокорпусных судов



NORD STAR
TRAWLER

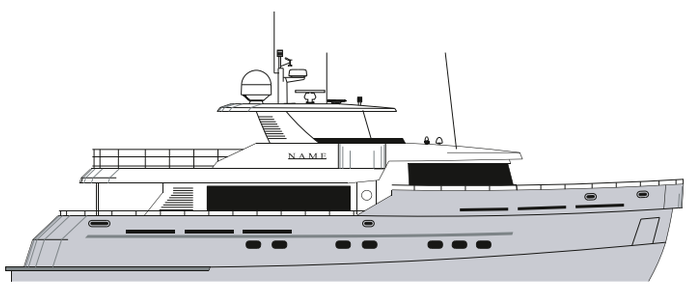
SELENE







ПРОЕКТИРОВАНИЕ



СОПРОВОЖДЕНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВА

Nord Star Yachting Санкт-Петербург, Петровский пр.14/2 | тел.+7 (812) 32 555 32 | mail: galko@nord-star.com



РОСКОШЬ ЭПОХИ КРИЗИСА

Чтобы понять тенденции рынка суперяхт, нужно непременно поехать на выставку в Монако. Там, в порту Эркюль, собираются — прямо как мировые знаменитости на свой раут — самые большие и красивые яхты. Именно там выпадает редкая возможность увидеть всех их сразу и попытаться понять происходящее в этом важном сегменте рынка.

Текст **Ирина Иванова** Фото **Антон Черкасов**





Luerssen *Quattroelle* — главная премьера выставки

Монако. Осень, конец сентября. Странные разноплановые ощущения вызывает вечерний пейзаж акватории выставки. На горных склонах теснятся неяркие городские постройки, а на воде, на фоне гор — роскошные многометровые и многомилионные мегаяхты с их фундаментальностью и техническим совершенством. И все это накрыто низким осенним небом с темными, набежавшими неизвестно откуда и, к счастью, не сплошными тучами.

На воде полно шедевров европейского судостроения. Вот роскошная *Quattroelle* от Luerssen — шестипалубный «плавучий дом» длиной 88 метров и шириной 14 метров, самая большая и самая дорогая яхта боат-шоу. Внутри — апартаменты владельца, занимающие половину палубы, каюты для взрослых и детей, библиотека, офис, кинотеатр, салон с пианино, пляж в корме… Все для отдыха небедной семьи и ее гостей. Обеспечением судна занимается команда из 28 человек — им отданы 15 кают на нижних палубах. Да, недаром Luerssen удостоилась в конце прошлого года звания «Бренд века».

J'Ade (CRN) хвастает оригинальным техническим решением. На 60-метровой яхте из стали (корпус) и легкого сплава (надстройка), помимо итальянских интерьеров, пляжа с хамамом и зоны отдыха с развлекательными системами, есть необычный гараж для тендера (27-футовой Riva Iseo). Гараж заполняется водой, часть борта яхты поднимается, отворяя гараж, и Riva самостоятельно выходит оттуда и заходит внутрь. После закрытия двери гараж осушается за несколько минут.

60-метровая новинка *Event* от голландской верфи Amels и английского дизайнера Тима Хейвуда щеголяет авангардным дизайном, вертолетной площадкой в носу и форштевнем-«секирой». (Есть основания полагать, что ею владеет наш соотечественник.) Наверное, известность проекта «А» не дает людям покоя. Этот тренд последних лет напоминает хип-хоп в музыке: одним нравится, другие терпят. Но такие фас и профиль гарантированно выделяют яхту среди прочих «супер» и «мега».

Верфь Heesen демонстрировала 65-метровую водоизмещающую яхту



Показательные выступления британских ВВС



60-метровая суперяхта CRN *J'Ade*



Оживление на причале с тендерами не прекращалось



Benetti *Ocean Paradise* длиной 55 м

Galactica Star (владелец Вагит Алекперов). У судна скорость более 28 узлов, снижен расход топлива и, соответственно, увеличена дальность плавания. Это достигнуто не только за счет высокой мощности: проектировщики, инженерное бюро Van Oossanen Naval Architects, реализовали на яхте немало своих инноваций. К сведению, им принадлежит изобретение — корпус FDHF (Fast Displacement Hull Form) с подводным крылом особой конструкции в корме.

Марк Кавендиш, директор Heesen по продажам, оценил это боат-шоу как «предельно вдохновляющее», отметив повышенный интерес клиентов к техническим новшествам и их эффективности.

В том же направлении работает и итальянская Benetti: в Монако представили водоизмещающие Benetti F-125 и F-140 новой линейки Fast Displacement, развивающие по максимуму 21–22 узла, но в экономическом режиме (12 узлов) имеющие запас хода более 1250 миль.

Винченцо Поэрьо, директор верфи Benetti, также отметил два новых тренда в индустрии: растущую эффективность навигационного оборудования и защиту окружающей среды, над чем, собственно, они трудились и за что получили награду. Построенная в этом году 55-метровая трехпалубная *Ocean Paradise* заслужила приз RINA Green Plus за внедрение технических решений и технологий постройки, экологичных и обеспечивающих безопасность. Технические новшества коснулись также применения особого антифоулингового покрытия, позволяющего снизить расход топлива, системы, ограничивающей выброс парниковых газов и их дисперсию в морской среде, светодиодных приборов последнего поколения. Кстати, в этом году верфи исполнилось 140 лет, и она уже шестой раз подряд по объему заказов оказалась номер один в рейтинге верфей мира (по версии Global Order Book 2013).

Самой обсуждаемой темой стало известие о выставленной на продажу яхте «Анастасия»

Но самой обсуждаемой темой стали не новые яхты и призы, полученные из рук Принца Альбера II, а известие о выставленной на продажу яхте *«Анастасия»* (владелец Владимир Потанин). 75-метровая *«Анастасия»*, на которой реализовано немало интересных дизайнерских и технических решений, завершила рефит (верфь Oceanco, € 10 млн) и стала украшением выставки. К слову сказать, *Nirvana* (89 м) — вторая яхта того же владельца и той же верфи, звезда прошлогодней выставки в Монако, также продается.

На вопрос, как они оценивают в этом году выставку, Мишель Фландин, директор по маркетингу верфи Oceanco, ответила не задумываясь. «Monaco Yacht Show — конечно, самое важное событие в мире суперяхт. Многие судовладельцы посылают сюда своих представителей, чтобы прощупать рынок; а некоторых

>>>

РЕКЛАМА


sagafurs.
Дом Моды
Exclusive-M®
Москва, ул. Винокурова 22
тел.: 8 (499) 124-76-88
тел.: 8 (499) 129-19-71
www.exclusive-m.com

ЕЩЕ О ТРЕНДАХ

1. Яхтенная индустрия продолжает расти «в длину». Это заметно по яхте *Azzam* (180 м), обогнавшей *Eclipse* (162 м), и по линейкам ведущих верфей, «подсевших на витамин роста». Sunseeker строит яхты длиной 47 м, Sanlorenzo представила в Монако *Achilles* (46 м), у Azimut появилась линейка Grande с моделями от 100 до 120 футов, новинка Ferretti Group — Ferretti 960.

2. Тиражируются обводы с вертикальным форштевнем. *Event* (Amels), *Cacos V Admiral* (Tecnomar), Columbus Sport Hybrid 40M Yacht (Columbus Yachts) — обладательницы «axe bow» (секира). Тенденция затронула и катамараны (пример — Air 77, Oxygene Yachts), и тендеры: в Монако между суперяхтами сновало немало «прямоносых» лодок.

3. В противовес художественному образу «белой яхты» многие заказчики видят свое судно в сером корпусе: Baglietto *Monokini*, *J'Ade* (CRN), Sanlorenzo 40 Alloy и 46 Steel *Achilles*.

4. Все чаще клиенты хотят расширить внутреннее пространство яхты путем его слияния с внешним. Для этого создают «пляжные клубы» площадью до 100 кв. м (*Chopi Chopi*, CRN), модные откидные балконы и террасы, продумывают механизмы опускных секций фальшборта — для полноты панорамы (*Quattroelle*, CRN).

5. В интерьерах дизайнеры разнообразят привычные цветовые схемы венге – беж – орех, добавляя яркие акценты: синий (*Nameless*), бордовый, голубой и желтый (элементы декора *Ocean Paradise*, Benetti) и нефритовый зеленый (главный цвет в интерьерах *J'Ade*. В отделке чаще стали использовать кожу тончайшей выделки.

6. Интерьерами яхт теперь занимаются именитые парфюмеры и кутюрье. *Nameless* (Mondo Marine) хранит дух итальянского дизайнера мужской одежды Стефано Риччи: все — от текстиля до сервиза — помечено геральдической вязью дорогого бренда. Ну а подушки и коврики от Fendi и Armani Casa — просто must-have любой дорогой итальянской яхты.

7. На многих яхтах прослеживается «зеленый след». За Long Range (Mochi Craft) с гибридной силовой установкой, в 2009 году получившей в Каннах Trophée de l'Innovation, последовали другие, и присутствие электромотора наряду с дизелем, а также других экологичных систем уже перестало удивлять даже на небольших судах.



Принц Монако вручил Benetti награду за экологичность

мы видели прогуливающимися по марине. Но от момента, когда клиент увидит яхту, до подписания многомиллионного контракта долгий путь. Мы замечаем, что выставка действительно развивается, что с каждым годом растет интерес не просто к яхтам, но к сегменту мегаяхт и увеличению их длины. Есть все основания полагать, что этот рынок поднимается».

Согласно статистике 2013 года, по сравнению с прошлым годом число проектов яхт длиной более 45 метров возросло на 3,9%, свыше 75 метров — на 44,4%. Однако директор верфи Benetti отмечает, что тренд не просто в росте длины, а в появлении новых качеств яхт. В то же время есть и обратная тенденция: некоторые владельцы мегаяхт интересуются уже не столько крупными судами, но такими, в которых собраны все технические новшества, функциональность и комфорт большой яхты реализованы в полной мере и при этом с меньшими начальными и эксплуатационными расходами.

Верфь Feadship это подтверждает. «Рост размеров яхт — тенденция на рынке,— считает маркетинговый и бренд-директор верфи Фарук Нефзи.— Мы видим высокий спрос в сегменте длин более 70 метров. Во время Monaco Yacht Show Feadship ощутила огромный интерес к нашим новым яхтам и к представленным верфью концептам будущего. Но коммерческий результат выставки мы сможем оценить только через несколько месяцев».

Среди дебютов этого года на яхтенных шоу стоит отметить верфь Gulf Craft (ОАЭ). Компания только что успешно выступила в Каннах и привезла в Монако яхту Majesty 105, что вызвало на Лазурном Берегу заметный всплеск интереса. У верфи есть все шансы забрать часть рынка, потеснив европейских конкурентов более низкой ценой, не уступая при этом в качестве исполнения и технологиях.

Еще один тренд отмечают практически все крупные верфи: увеличение доли покупателей из России, Среднего

Коммерческий результат выставки верфи смогут оценить только через несколько месяцев



***Galactica Star* построена Heesen для Вагита Алекперова**

What do you expect from your next Superyacht?

All guest cabins on the main deck

Each stateroom boasts incredibly large picture windows from which to enjoy the view.

Totally flexible accommodation

Three VIP/owner suites or change in a few hours to six doubles ...or any of over twenty configurations

Outstanding fuel efficiency

Over 30% more efficient with transatlantic range at 8 knots. Maximum speed 21 knots.

Award winning design

Multi purpose transom lift platform. Tender launch - beach platform - or store your mini sub or SUV...

Highest European safety norms

Built to RINA as a commercial yacht with unrestricted range and MCA LY2 with separate engine rooms.

Best superyacht value on the market

Per gross tonnage; performance, guest experience, design, efficiency and build quality.

With the multiple award winning Curvelle quaranta, you can expect a lot more from your superyacht. With all these features and more, a fully equipped quaranta costs just €10,665,000.

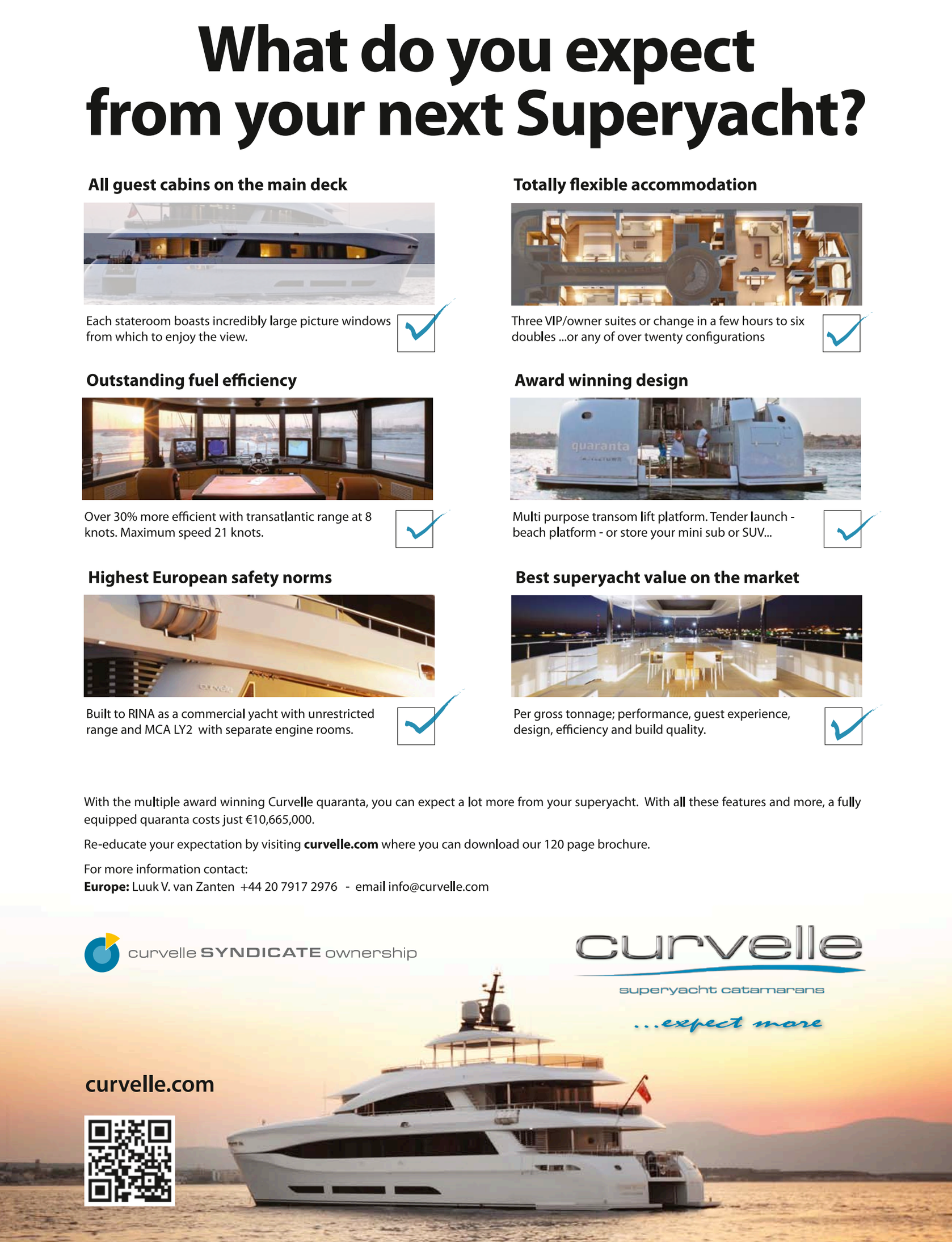
Re-educate your expectation by visiting **curvelle.com** where you can download our 120 page brochure.

For more information contact:
Europe: Luuk V. van Zanten +44 20 7917 2976 - email info@curvelle.com

curvelle **SYNDICATE** ownership

curvelle
superyacht catamarans
...expect more

curvelle.com





С наступлением сумерек на яхтах начинается яркая ночная жизнь



Во время выставки рейд забит до предела

Востока, Азии, США. Роберт Тан, директор Oceanco по продажам, в разговоре о предпочтениях клиентов упомянул нетерпеливость русских. Яхта, пусть даже очень большая, им нужна «прямо сейчас», и к этому на верфи привыкли. Арабские же заказчики более степенны, обстоятельны и готовы подождать. Однако к обсуждению расходов практически все подходят более внимательно, нежели раньше.

«В отношении дизайна интерьеров,— говорит Винченцо Поэрьо,— русские прежде были особенно консервативны: им требовались яхты с классическим, богато отделанным интерьером. За последние несколько лет стали заметны некоторые изменения во вкусах. Владельцы яхт из России, даже молодые, становятся более сдержанными, с европейской манерой поведения, и дизайн интерьера им теперь нужен более современный, пусть даже это хай-тек».

По-прежнему актуальной является тема регистрации яхт. «Британский регистр судов у владельцев яхт длиной более 45 метров остается наиболее привлекательным,— отмечает Дункан Суонсон, юрист компании Oceanskies, специализирующейся на регистрации яхт.— Из флагов самый популярный у Каймановых островов: там зарегистрировано более 20% мирового флота яхт длиной свыше 130 футов. Много таких судов зарегистрировано в Великобритании и на острове Мэн. Другие популярные флаги мегаяхт, к которым растет интерес,— Мальта и Маршалловы острова».

На выставке в Монте-Карло было, как обычно, многолюдно и многонационально: люди из разных стран, потенциальные покупатели или их разведчики, специалисты яхтенной индустрии и просто любопытствующие — все приехали сюда посмотреть и оценить роскошные яхты. Встречались целые группы экскурсантов, в том числе из далекой Страны восходящего солнца. На яхтах хотелось побывать всем, но не всем это удавалось: визиты следовало согласовывать, абы кого на борт не пустят — технологии нынче дороги…

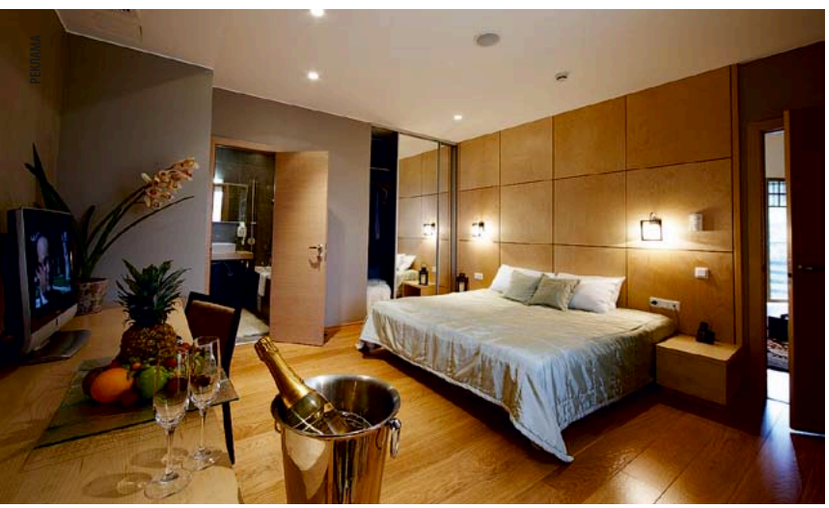
Незадолго до выставки в одной из марин Французской Ривьеры я увидела приличную толпу праздно гуляющих, удивленно разглядывающих 147-метровую яхту *Topaz* с вертолетом на борту. «Это русская яхта,— наперебой тарахтели зеваки-французы,— только русские могут себе позволить в кризис строить такие яхты». Они, конечно, не знали, что этой яхтой владеет шейх Мансур бен Заид аль Нахайян из Арабских Эмиратов. Хотя в общем тренде ошибки не было: теперь на Лазурном Берегу тон задают не только французы. MBY

Заказчики из России становятся более сдержанными и выбирают современный дизайн

TERIJOKI









НОВЫЙ ГОД В ЗАГОРОДНОМ КЛУБЕ ТЕРИЙОКИ!

ALL-INCLUSIVE ..... ALL-WISHES & ALL-DREAMS

Развлекательная программа. Уличные гуляния. Дерево желаний.
Новогодняя почта. Программа на 1-е и 2-е января.
Эксклюзивное предложение на проживание.

Мечты будут сбываться!

Санкт-Петербург, г. Зеленогорск, ул. Гаванная, д.1
www.yct.ru
611-03-00

Ричард Вуджет, капитан Cutty Sark, *переживал нечто подобное, ступая на палубу своей «ведьмы»*



НЕПРЕРЫВНОСТЬ ОЩУЩЕНИЙ

АНТОН ЧЕРКАСОВ: *Новые технологии обладают побочным эффектом — созданные с их помощью вещи зачастую холодны и пусты. Но исключения бывают, в том числе и среди яхт.*

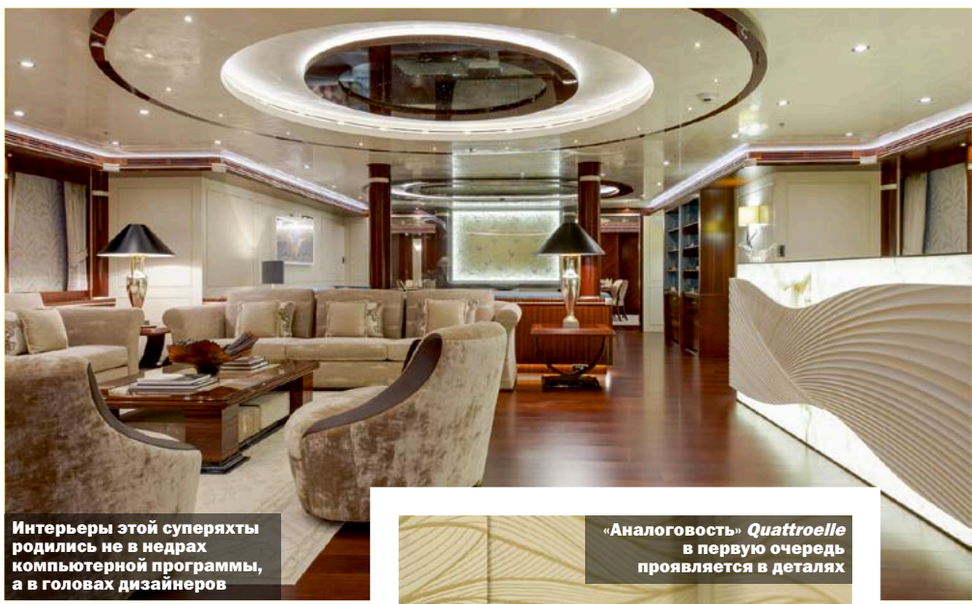
Отрицать действенность прогресса глупо, но способен ли он полностью удовлетворить чувственные потребности человека? Ошеломляющая квантовая эра началась в нашей истории лишь секунду назад, но она вмиг изменила массовое сознание и восприятие. Современные цифровые технологии открыли доступ к доселе невиданным возможностям, а мир по-прежнему остается аналоговым и другим уже не станет. Лишь немногие из нас, невзирая на прогресс, продолжают фотографировать на пленку, ощущая разницу между правильным набором пикселей на экране и негативом, где изображение складывается из хаотически замерших кристаллов серебра. Других завораживает «теплый ламповый» звук, который снимает игла с винилового диска, хотя отличить его от качественной «цифры» нелегко. Тут все дело в непрерывности аналогового сигнала.

«Но какое отношение ко всему этому имеют яхты?» — спросите вы. Отвечу: прямое.

Пока индустрия осваивает все более сложные программы компьютерного моделирования (читайте колонку Дэвида Марша) и манипулирует сознанием клиентов с помощью 3D-изображений, которые с трудом отличишь от фотографий, некоторые компании предпочитают идти другим путем. Пример тому — суперяхта Luerssen *Quattroelle*, о которой мы рассказывали в прошлом выпуске (см. MBY №23, с. 93). При всем своем техническом совершенстве по восприятию она является исключительно аналоговой лодкой, рожденной не в утробах компьютеров, а на бумаге, под карандашом дизайнера.

«Эту яхту создавали люди, а не машины,— за бокалом венецианского просекко меня горячо убеждает Дэн Ленард, один из руководителей итальянской студии Nuvolari & Lenard.— Мы не применяли 3D-моделирование, поэтому она получилась живой! Идите, почувствуйте сами!»

С этим трудно спорить — сама яхта является лучшим доказательством. Босые ноги ощущают тепло натурального дерева и ковров с замысловатым рисунком, руки тянутся к оплетающим перила металлическим косичкам, а сознание до последнего не отличает вырастающие из стен диковинные лампы. Дело не только в использованных материалах; подобные ощущения трудно передать словами, но их легко сравнить с эмоциями, которые возникают на органном концерте в чреве готического собора, где разум растворяется в музыке и камне, уступая место чувствам. Уверен, Ричард Вуджет, капитан *Cutty Sark*, переживал что-то подобное, ступая на палубу своей «ведьмы». Кстати, особенно тонко ощущают «аналоговость» *Quattroelle* женщины, природой наделенные большей способностью видеть и ценить эстетику, нежели представители сильного пола.



Интерьеры этой суперяхты родились не в недрах компьютерной программы, а в головах дизайнеров



«Аналоговость» *Quattroelle* в первую очередь проявляется в деталях

Упиваясь технологиями, которые придают человечеству только видимость могущества, но не реальную силу, порой мы забываем о былой близости к основам мира и этим сильно ограничиваем себя. Наши предки пересекали океаны на неказистых суденышках, живя в них и сливаясь с ними в единое целое. А многие ли из нас сегодня могут сказать подобное про себя и свою яхту? И еще: удовольствие от *Quattroelle* и подобных яхт напрямую не зависит от вложенных в нее средств; ведь не зря повсеместно образуются сообщества любителей самых разных классических «аналоговых» судов. MBY

>>>

Специальные цены до Нового года

от 6 870 000 р.



Velvette **41 Evolution**

Длина 12.5 м
Ширина 3.5 м
Пассажиров 12

от 4 970 500 р.



Velvette **33 Intelligent**

Длина 10.12 м
Ширина 3.2 м
Пассажиров 10

от 2 779 500 р.



Velvette **29 Envy**

Длина 8.9 м
Ширина 2.7 м
Пассажиров 10

от 1 689 000 р.



Velvette **25 Euphoria**

Длина 7.7 м
Ширина 2.55 м
Пассажиров 8

от 897 500 р.



Velvette **24 Euphoria**

Длина 7.4 м
Ширина 2.55 м
Пассажиров 8

от 1 297 500 р.



Velvette **23 Active Sedan**

Длина 7.09 м
Ширина 2.55 м
Пассажиров 8

от 1 297 000 р.



Velvette **22 Image**

Длина 6.85 м
Ширина 2.36 м
Пассажиров 6

от 479 500 р.



Velvette **20 Image**

Длина 6.06 м
Ширина 2.36 м
Пассажиров 5

Гарантия 3 года

ЧУВСТВОВАТЬ ПРЕВОСХОДСТВО

Производство.Гарантии.Качество.

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

VELVETTE® MARINE

Ни в одном из международных классов с большими экипажами и бюджетами не выступает столько российских команд, как в RC44



ЗАКОНЫ ПОПУЛЯРНОСТИ

ВАЛЕНТИН УВАРКИН, *яхтенный капитан, чемпион России: «Почему класс-монотип RC44 так популярен среди российских яхтсменов? Давайте разберемся...»*

Класс RC44 разработал Расселл Куттс, трехкратный обладатель Кубка «Америки» (аббревиатура в названии класса — это первые буквы его имени и фамилии), в содружестве с дизайнером Андреем Джастином. Яхта длиной 13,35 м является монотипом; на борту нет никаких круизных «удобств», а кокпит открыт с кормы, поэтому для долгих переходов яхта не приспособлена. Зато она может обеспечить массу ярких эмоций благодаря мощному парусному вооружению и способности выдерживать крепкий ветер.

Одновременно с яхтой разрабатывали и программу гонок, куда вошли мировой тур и чемпионат мира. Последний проводится как отдельное соревнование, но его результаты идут в общий зачет тура. География соревнований включает лучшие парусные акватории Европы, США, Ближнего Востока, Карибского бассейна, с гарантированным ветром и развитой инфраструктурой.

Запущенный в 2007 году мировой тур RC44 быстро привлек внимание крупных бизнесменов и профессионалов паруса. В туре выступают обладатели Кубка «Америки», чемпионы мира и Европы, победители самых престижных регат: Эд Берд, Джеймс Спитилл, Пол Кайярд, Дин Баркер, Маркус Визор. Да и сам Расселл Куттс частенько гоняется в своем классе.

Концепция тура выглядит так. В гонках флота (на дистанцию выходят все лодки) за штурвалом обязан стоять владелец яхты, а число профессионалов в экипаже строго ограничено. Для матчевых гонок (лодка против лодки) лимитов по рулевому нет, а численность команды ограничена общим весом. Формат тура интересен как профессионалам в дуэлях матч-рейса, так и владельцам, которые не всегда имеют достаточно опыта, чтобы бороться с профессионалами на равных.

Для защиты концепции монотипа и снижения расходов команд выполнение правил класса, а также конструкцию судна жестко контролируют. Например, ограничено количество парусов за сезон для гонок флота.



Гонка матч-рейса между *Synergy* (RUS 13) и *Team Italy* (ITA 7) в шведском Марстранде (2013 г.)

RC44 — большая серьезная яхта, и ни в одном из множества международных гоночных классов лодок такой длины не выступает столько российских команд, как в RC44. Из 15 лодок, участвующих в мировом туре, пять несут флаг России: *Synergy*, *«Ника»*, *«Броненосец»*, *«Газпром-2»* и *«Катюша»*.

«Катюша» (владелец — Геннадий Тимченко) первой в 2009 году пришла в класс. В интернациональном экипаже — яхтсмены из США, Новой Зеландии, Дании, Австралии, Южной Африки. Команда достигла больших успехов и на разных этапах тура не раз взбиралась на вершину пьедестала. В прошлом году *«Катюша»* заняла 2-е место в общем зачете в гонках флота, в 2011 году была второй в матч-рейсе, а в этом году выиграла этап в Омане.

В 2010 году к RC44 присоединилась *Synergy* Валентина Завадникова. Команда перешла сюда из класса TP52, где достойно выступала. Экипаж почти полностью состоит из россиян, единственное исключение — тактик и рулевой в матчевых гонках американец Эд Берд. В прошлом году *Synergy* стала чемпионом мира в матч-рейсе и заняла 1-е место в туре.

Команда Кирилла Подольского *«Газпром-2»* также перешла в RC44 из TP52 в 2010 году. Уверенно соревнуется и *«Ника»* Владимира Просихина. Наконец, в 2012 году к соотечественникам со своей командой *«Броненосец»* присоединился Владимир Любомиров — чемпион мира в классе Swan 60.

В ноябре участников тура ждет чемпионат мира на острове Лансароте, и у российских команд есть хорошие шансы на победу. Как видите, ответить на поставленный в начале статьи вопрос несложно. Популярность RC44 среди российских яхтсменов объясняется совокупностью факторов: относительно небольшие расходы на яхту, ее содержание и транспортировку (яхта со сложенной мачтой помещается в контейнере); отличный менеджмент соревнований; техническое равенство команд; высокий уровень участников и возможность достигать хороших результатов в довольно сжатые сроки. MBY

>>>

parabola group
Building&Development

+7 (812) 640-60-04
www.parabola-group.ru

клубный коттеджный поселок

«ОЗЕРО ОТРАДНОЕ»

МЕСТО ВСТРЕЧИ ЕДИНОМЫШЛЕННИКОВ!



*«Естественное место для жизни человека — лес.
Естественный противник для мужчины — стихия».*

ЛЕНИНГРАДСКАЯ ОБЛАСТЬ, ПРИОЗЕРСКИЙ РАЙОН, ПЕРВАЯ ЛИНИЯ ОЗЕРА ОТРАДНОЕ, 100 КМ ОТ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА ПО ПРИОЗЕРСКОМУ ШОССЕ

«Озеро Отрадное» — это идеальный клубный поселок для активного отдыха и истинно мужских развлечений.

Здесь интересуются и знают, как ветер давит на парус, как может рвануть с места кайт и как устоять на водных лыжах. Здесь есть с кем поговорить и с кем помериться силами: рыбалка, охота, яхтинг, дайвинг, активный спорт... И в то же время — тихие вечера у камина, бесподобные закаты и рассветы и первозданность северной природы...

ДЛЯ НАСТОЯЩИХ МУЖЧИН И ИХ ВЕРНЫХ ПОДРУГ В «ОЗЕРЕ ОТРАДНОМ»:

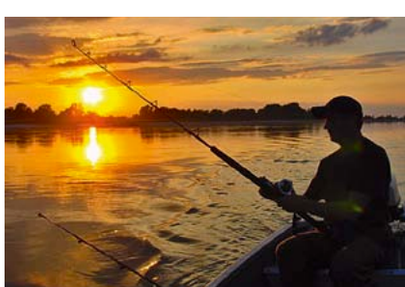
- причалы для катеров;
- вертолетная площадка;
- подводная зона для дайвинга с затопленным кораблем;
- поле для мини-гольфа;
- спортивная зона и теннисный корт;
- детская площадка;
- песочный обустроенный пляж;
- русская дровяная баня;
- яхт-клуб с каминным залом и видовыми террасами.

БУДЬ СОБОЙ СРЕДИ СВОИХ!









Новые рынки демонстрируют новые концепции. Так, китайцам не понять тех, кто ночует на борту яхты



УГАДАТЬ И УГОДИТЬ

ДЭВИД МАРШ: *Растущие азиатские рынки предъявляют к дизайну яхт иные требования, и верфям приходится искать способы угодить всем и сразу.*

Прогуливаясь по яхтенным выставкам, подумайте о несчастных дизайнерах интерьеров: в последнее время их жизнь стала намного сложнее. Возможно, вы считаете иначе — тенденция к дорогому оформлению серийных моторных яхт означает легкие деньги,— но времена меняются.

В условиях продолжающегося спада продаж лодок в Европе производителям любого калибра не остается ничего другого, как «ловить рыбу» на развивающихся рынках, поскольку вектор финансовых потоков пока по-прежнему ориентирован на Азию. Но с ними есть определенные трудности. Некоторые из этих рынков пребывают в столь младенческом состоянии, что никто не осознает, какие яхты там нужны. Но даже там, где есть какой-то рекреационный флот, демонстрируют совершенно иные ожидания, нежели европейцы. Например, я слышал от двух крупных производителей, что если они станут продавать в одной из стран лодки без двигателей, этого просто никто не заметит!

Для некоторых владельцев яхт из Китая непостижимо, зачем кому-то нужно оставаться ночевать на борту. Посмотрите на новую MCY 65, где просто взяли и выкинули сакральную для европейцев каюту владельца во всю ширину корпуса, устроив вместо нее салон для игры в маджонг!

Ах да, в некоторых культурах караоке становится почти религией, и тогда салоны яхт превращают в сцены. Кстати, еще припоминаю яхту с пилоном для танцев, но, возможно, мне это просто приснилось…

Десятки таких нюансов представляют для дизайнеров сложность по двум причинам. Во-первых, на некоторых рынках вообще непонятно, чего хотят люди. Когда это выясняется, возникает другая проблема: как строить одни и те же модели для разных рынков? Во время депрессии большинство верфей



В некоторых культурах караоке становится почти религией, и тогда салоны яхт превращают в сцены

тратит силы на оптимизацию производства, но не на выдумывание разнообразия экстравагантных моделей, а открыть в регионах новые производства могут себе позволить лишь единицы.

Так что же дальше? Эти сложности могут привести к запуску процесса смены парадигмы, что в некотором смысле и к лучшему. Верфи станут разрабатывать разные интерьеры для разных рынков, в чем помогут современные технологии. Сегодня даже начинающие дизайнеры и небольшие верфи используют новейшие версии программного обеспечения CAD/CAM. С момента, когда для дизайна интерьеров стали применять CAD (Computer Aided Design, система автоматизированного проектирования), внести в проект корректировки, заменив, скажем, диваны в салоне, труда не составляет. В то же время высокая степень автоматизации, предоставляемая CAM (Computer Aided Manufacturing, программные комплексы подготовки производства) существенно упрощает сами технологические процессы.

Подобные возможности обеспечивают два преимущества. Первое — надеюсь, что, освоив быструю модификацию интерьеров, производители начнут предлагать определенную индивидуализацию для некрупных серийных яхт, пусть не бесплатно и в ограниченных конструкцией внутреннего корпуса пределах (со временем технические сложности отойдут на второй план). Помимо того, разнообразие интерьеров заставит задуматься и европейцев: а чего мы хотим от лодки? Когда вы в последний раз видели коттедж с четырьмя спальнями, в котором были бы четыре ванные комнаты? Мы редко ночуем на борту с большой компанией гостей, так, может, не стоит наделять каждую кают встроенным санузлом? А сколько из нас никогда не готовят на яхте? Не лучше ли заменить камбуз гигантским баром? Между прочим, я не встречал людей, которые не пили бы на лодке. MBY

>>>

REAL SHIPS

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 CE	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 CE	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 CE	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 CE	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 CE	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

Как гласит народная мудрость, «тяжело в учении — легко в бою». Даже если это «бой» со спасательным плотом



ПОКИНУТЬ СУДНО!

БОРИС ЛАШКОВ: *Мало иметь на судне исправное спасательное оборудование — важно еще уметь им пользоваться.*

Большинство владельцев яхт, моторных и парусных, внимательны к оснащению своих судов спасательным оборудованием. Гораздо меньше их занимают характеристики этого оборудования, а к ежегодной его проверке многие относятся просто наплевательски. А до чего руки у них не доходят совсем — так это до обучения пользованию этим оборудованием. И если с пиротехникой еще худо-бедно «баловались» все, то познания по части спасательных жилетов и плотов даже не теоретические, а на уровне слухов!

Когда у меня случайно оказались четырехместный плот и шесть спасательных жилетов, все пятилетней давности и без единой проверки, я решил использовать их «в мирных целях» и объявил учения по теме «Экстренное покидание судна». Цель — проверить готовность экипажей яхт к аварийной ситуации в условиях, близких к реальной обстановке, без предварительного инструктажа и распределения обязанностей. Для усиления эффекта было решено дождаться непогоды в виде ветра, волны и желательно дождя. Из трех плановых составляющих: погода, яхта с добровольцами и бригада спасателей на RIB'е — в наличии оказались только две последние. Стоял октябрь, я решил не рисковать и провести учения при «любой погоде». Этой «любой» оказалась идеальная для прогулки погода без ветра и волны.

Добровольцам предстояло покидать 60-футовую Princess с тендером Williams 320 (важная деталь) на кормовой платформе. Жилеты я разложил, как положено, по каютам в шкафчики, плот поместил на флайбридж рядом со штатным плотом, привязанным к релингу насмерть. На борту находились 8 человек, следом шел RIB со спасателями (на всякий случай!)

Прибыв в район учений, я заглушил двигатели и подал команде звуковой сигнал покинуть судно. Как водится, никто команду всерьез не принял, и мне пришлось подать сигнал еще раз. Жилеты были найдены на удивление быстро, но вот их надевание… Первый доброволец облачился в него за 30 секунд, последнему потребовались минуты три. Один, прежде чем напялить жилет на себя, решил его надуть ртом: о наличии баллончика со сжатым воздухом, надувающим жилет за две секунды, он не знал. Другой был уверен, что жилет надуется только в воде...



Тренировочная отработка задачи аварийной высадки на спасательный плот

Пока разбирались с жилетами, один из добровольцев, недолго думая, выкинул спасательный плот за борт и упустил вытяжной линь! Плот, не надувшись, в полупогруженном состоянии тихо дрейфовал от яхты. Пока его вылавливали, все успели подогнать под себя жилеты и немного успокоиться. Новая попытка с плотом оказалась удачней, и все смогли воочию, а не в Youtube наблюдать, как он приводится в рабочее состояние.

На плот высаживались с кормовой платформы, и первый «десантник» его чудом не перевернул. Вот неожиданность — плот маленький! Когда туда залезал четвертый доброволец, места уже почти не было. А спасатели тем временем, как могли, имитировали штормовые условия, обливая плот волной от RIB'а и струей воды от приподнятого мотора. Для усиления эффекта спасатели взяли плот на буксир (за вытяжной линь) и потаскали его кругами на приличной скорости.

После возвращения на борт яхты в демонстрационных целях в действие был приведен один жилет; просроченный, он сработал штатно. А отработка подачи светодымовых сигналов оказалась самой легкой на этих учениях задачей.

Итог: несмотря на идеальные условия, результат учений далек от идеала. Судно люди покидали хаотично, капитан не руководил процессом, и каждый делал то, что считал нужным. Плот бездумно выкинули за борт, посадка на него шла с толкотней и криками. А учитывая, что RIB на платформе занимал немало места, следовало обеспечить управление процессом. Чем бы закончилась такая высадка в штормовых условиях, несложно представить. На плоту никто не подумал, как отвязаться от яхты. Линь был заложен на кнехт на борту (не на платформе), нож в снабжении плота нашли только после учений и… сильно удивились ему.

Четырехместный плот на большой яхте — фикция! Два шестиместных — тот минимум, с которого только начинается хоть какая-нибудь безопасность. А главный результат учений в том, что и владельцы, и капитаны поняли: мало иметь на борту все, что положено по правилам,— надо еще уметь этим пользоваться, и это, пожалуй, важнее всего! MBY

БАНКЕТЫ И КОРПОРАТИВНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ

MEAT HEAD
RESTAURANT



ЧТО ПОДАРИТЬ?
ПОДАРОЧНЫЕ СЕРТИФИКАТЫ MEAT HEAD!

- **ИНДИВИДУАЛЬНЫЙ ПОДХОД К КАЖДОМУ ГОСТЮ**
- **ВНИМАНИЕ К ДЕТАЛЯМ**
- **ЕВРОПЕЙСКИЙ УРОВЕНЬ СЕРВИСА**
- **БЕЗУПРЕЧНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ И ПРОВЕДЕНИЕ МЕРОПРИЯТИЙ ВЫСОКОГО КЛАССА**

Санкт-Петербург, Конюшенная площадь, дом 2, литера Д,
напротив храма Спаса на Крови
(812) 923 00 44
www.meat-head.ru

СЕЗОН ЗАКРЫТ, ГОСПОДА!

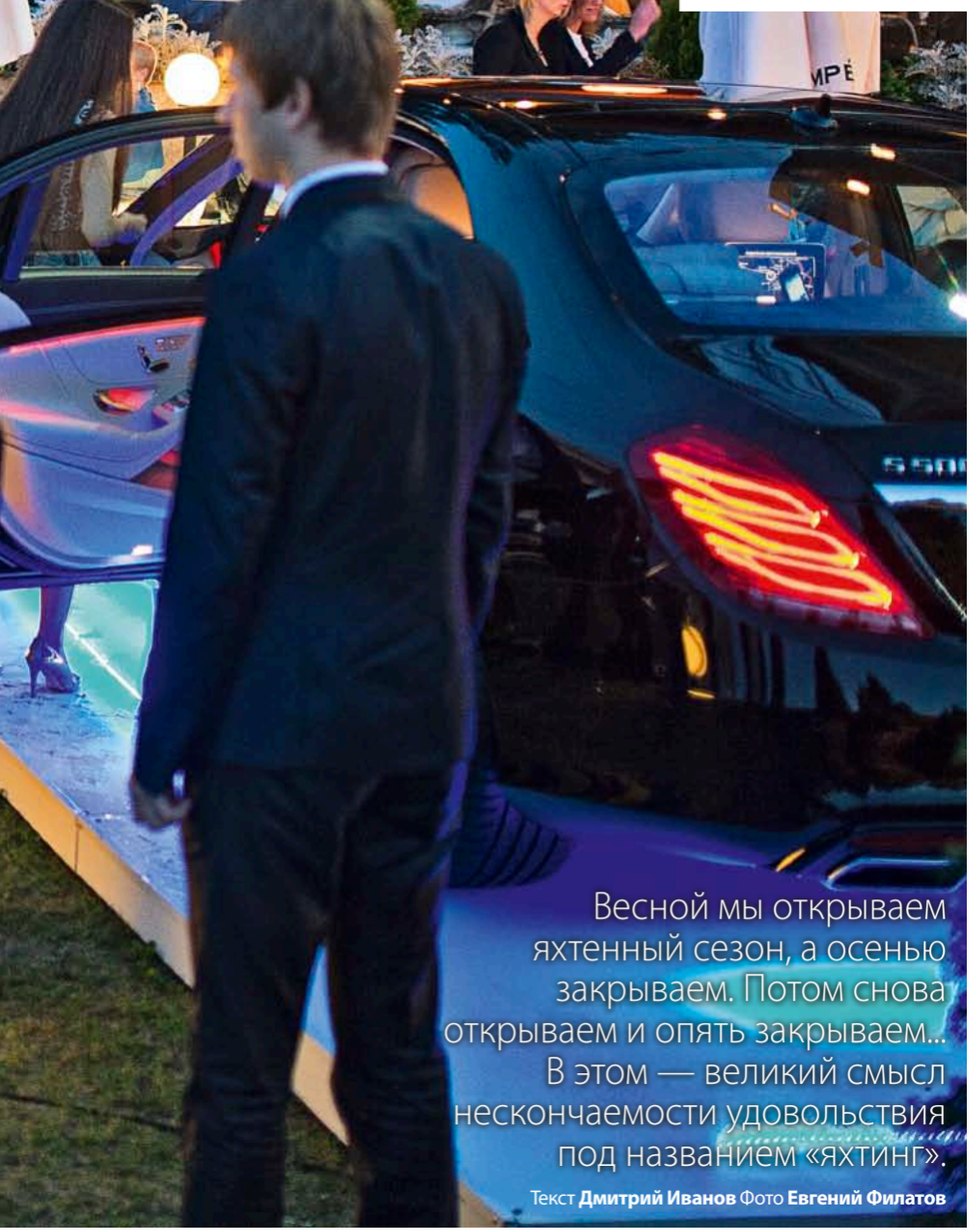


На лужайке ресторана, оформленной ландшафтными дизайнерами из Oasis, гости могли посмотреть фотовыставку MBY и оценить достоинства нового флагмана Mercedes-Benz





Скоро зима и время покорять на яхтах другие части света.



Весной мы открываем яхтенный сезон, а осенью закрываем. Потом снова открываем и опять закрываем... В этом — великий смысл нескончаемости удовольствия под названием «яхтинг».

Текст **Дмитрий Иванов** Фото **Евгений Филатов**

Завершение яхтенного сезона, которое в этом году прошло с особенным размахом, сопровождала целая серия приемов, организованных при участии Motor Boat & Yachting в ресторанах у воды и в яхт-клубах. Мероприятия почтили присутствием как заядлые яхтсмены, так и избранная публика, только примеривающаяся к благородной теме яхтинга.

В начале сентября, когда яхты еще бороздили воды Финского залива и другие акватории, но их владельцы уже начали подумывать о «зимних квартирах» для своих судов, Motor Boat & Yachting провел в ресторане «Паруса» (Речной яхт-клуб) презентацию нового, осеннего выпуска журнала. Несмотря на царившее среди гостей летнее настроение и свежие яркие впечатления от недавних походов и регат, яхтсмены в числе прочих тем обсуждали планы на предстоящую зиму и обменивались мнениями, где лучше держать лодку зимой, в какие теплые моря податься на своем судне, чтобы там его на время оставить.

Спустя пару недель друзья, партнеры и подписчики Motor Boat & Yachting собрались на тематическую вечеринку «С корабля на бал Алисы», где представилась возможность окунуться в волшебный мир Льюиса Кэрролла. Она весело прошла в ресторане «На речке» (холдинг Ginza Project) на Крестовском острове.

А финальным мероприятием сезона стал вечер в ресторане Le Cristal в Морском яхт-клубе. Красная ковровая дорожка и коридор из зеленых туй подчеркивали каннскую стилистику мероприятия (в эти дни как раз проходило боат-шоу в Каннах с красноречивым названием Festival de la Plaisance). Часть гостей прибыла к месту события на своих яхтах, остальные приехали по суше, но могли осмотреть и протестировать яхты из модельного ряда Princess — у причала красовались, готовые принять гостей на борт, Princess 42, Princess V62 и Princess 64.

Очередной яхтенный сезон закрыт, но есть места, где он длится круглый год

На зеленой лужайке ресторана разместилась фотовыставка MBY — уникальные снимки с разных концов света, на которых запечатлены такие величественные яхты, как *Nirvana*, ставшая главной премьерой прошлого Monaco Yacht Show, или *Quattroelle* — недавнее достижение именитой верфи Luerssen, а также красочные моменты мировых регат.

И, словно разноцветные паруса, дизайнерские шляпки от Анны Михайловой сначала были представлены на подиуме, а потом упорхнули на свободу, красуясь на головах дефилировавших среди гостей моделей. А вот показ шикарных меховых изделий от Марины Морозовой, наоборот, словно напомнил о предстоящей зиме.

Отдельное внимание гости уделили роскошному Mercedes-Benz S-класса от автоцентра «АВАНГАРД» — флагману бренда, дарящему высочайший комфорт своему владельцу на суше.

По логике жизни, шикарному автомобилю и приметной лодке должен соответствовать уровень жилья. Отрадно, что ныне все больше жилых комплексов строят не только с автомобильным паркингом, но и стоянками для яхт. MBY знакомит читателей с такими проектами, и гости вечеринки проявляли живой интерес к возводимому в Санкт-Петербурге жилому комплексу «Леонтьевский мыс» и к апартаментам с яхтенной инфраструктурой проекта Limassol Marina (Кипр).

Партнером мероприятия также выступил «Банк Санкт-Петербург» (входит в топ-20 крупнейших российских банков), вице-президент которого Михаил Горба представил публике направление private banking. Ведь владельцы лодок — люди, хоть и не чуждые риска, все же ответственно подходящие к управлению и яхтой, и своим капиталом. Помимо прочего, клиенты private banking «Банка Санкт-Петербург» могут рассчитывать на персонализированные предложения, включающие полное информационное сопровождение, посещение международных боат-шоу, тест-драйвы, льготные условия приобретения, страхования, регистрацию и получение прав на управление судном.

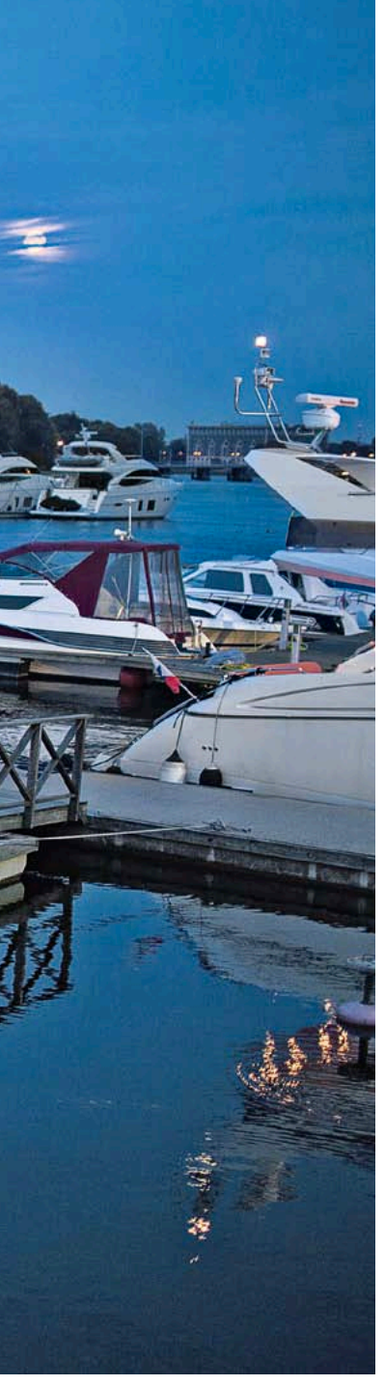
Пока мужчины изучали «взрослые игрушки», их спутницы тоже не скучали: помимо фэшн-

На вечеринках, проводимых MBY, всегда весело, многолюдно и яхтенно



МУРАНО

На заключительной вечеринке были представлены уникальные изделия из итальянского муранского стекла, призванные украсить интерьер. По странной случайности один из таких дизайнерских предметов выиграл главный редактор MBY













На странице слева:
Яхты Princess, готовые принять гостей на борт прямо с красной ковровой дорожки.

Сверху вниз, слева направо:
Вице-президент «Банка Санкт-Петербург» Михаил Горба приветствует гостей вечера.

Дмитрий Иванов (MBY) и Марина Петрик (Limassol Marina).

Максим Ефимов («Коммерсантъ»). Оформление пространства и красная дорожка подчеркивают каннский стиль мероприятия.

Новый Mercedes-Benz S-класса привлекал всеобщее внимание.

Праздничный торт для MBY от отеля Golden Garden.

Величественные яхты и яркие моменты мировых регат на фотовыставке MBY вызывали живой интерес публики.

показов одежды, для них была разыграна подвеска от ювелирной группы «Смоленские бриллианты». Действо вызвало особый ажиотаж, лишний раз подтвердив актуальность тезиса о «лучших друзьях девушек».

В завершение вечера коллектив Yana Fortep Band подарил гостям зажигательную музыкальную программу.

Очередной яхтенный сезон закрыт, но... Яхтинг — это сфера увлечений, зачастую выходящая за грани, привычные человеку разумному, то есть осторожному в обычных обстоятельствах. Лодки нередко ходят в шторм, когда коммерческие суда предпочитают отстаиваться в гаванях, быт на паруснике весьма аскетичен и далек от комфорта берегового, «плотность населения» на борту высока…

Зато перед вами открыт весь мир (или немалая его часть), вы становитесь полноправным членом морского братства яхтсменов, можете доказать всем — и в первую очередь самому себе! — на что способны. С точки зрения сухопутных граждан это противоречит разуму, с позиций яхтсмена — это норма. Так что…

Поднимем бокалы, содвинем их разом:

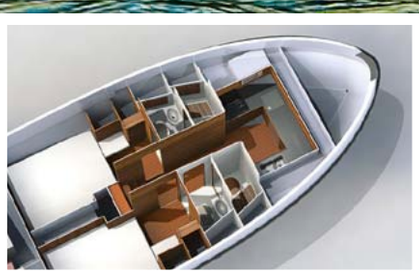
Да здравствует яхтинг, превысивший разум! MBY



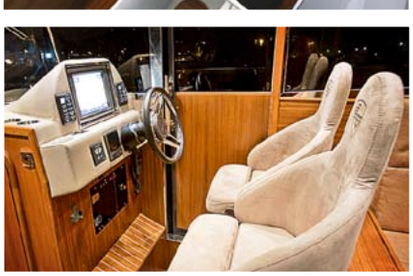
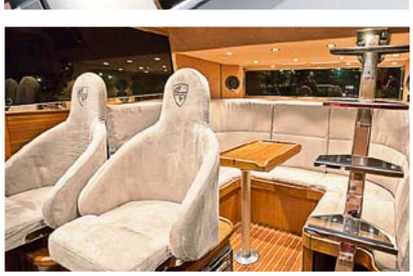
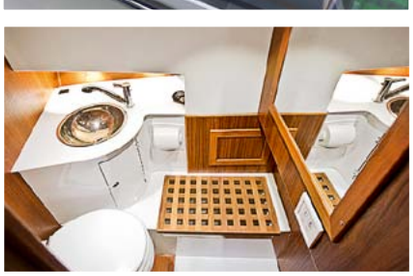
ЭКСКЛЮЗИВНЫЕ АЛЮМИНИЕВЫЕ ЯХТЫ КАТЕГОРИИ CUSTOM









Ab Magnusson & Stoor Oy Mestarintie 25, 06150 Porvoo Finland.
Tel. +358 407649411, Mob.: +7 921 918 02 52.
www.brizoyachts.fi info@brizoyachts.fi, alexey.iova@jonacor-marine.ru.











Brizo Yachts

Semicustom Luxury Aluminium Yachts

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

МАГИЯ ЦИФР



Ferretti 960 может похвастаться многим: роскошными каютами, просторным салоном и необычным кормовым гаражом. Но самое интересное заключается в том, что эта почти 30-метровая лодка попадает в категорию маломерных судов (длиной до 24 м). Как так вышло и чем это полезно владельцу яхты, узнаете из этой статьи.

Текст **Алан Харпер** Фото **Ferretti Yachts**

ВИДЕО
mby.com/f960





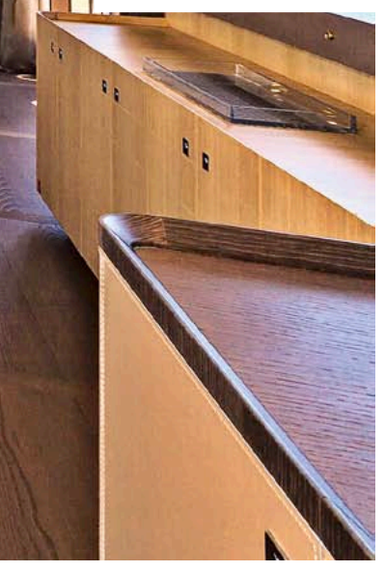
Вид лодки может казаться обманчивым, не соответствующим размерам. Об этом часто слышишь от менеджеров по продаже яхт: они настаивают, что внутри их лодки выглядят куда просторнее, чем кажутся снаружи. И действительно, грамотная работа дизайнеров по интерьеру сродни магии: выкроенные сантиметры иногда дают неожиданное ощущение объема. Но, похоже, продавцам яхт Ferretti после осенней презентации новой флагманской модели Ferretti 960 придется делать нечто совершенно противоположное.

«Не смотрите,— скажут они вам,— что лодка выглядит на сотню футов, а в спецификации написано «96». На самом деле это всего лишь 79-футовая яхта!» И, строго говоря, будут правы. Удивительно, но факт: это судно — самая крупная в мире яхта среди всех яхт… длиной до 24 м. При полной длине более 29 м заявленная официально длина корпуса составляет 23,98 м. Примененная технология постройки позволила использовать «навесные» элементы в корме и в носу — перед таранной переборкой. В результате к судну — что в частном, что в чартерном варианте — не применимы требования большинства регистров мира. По классификации MCA это «маломерное судно», по EU — «прогулочное». Как следствие, масса преимуществ в части управления судном и его освидетельствования. (Правда, по российскому законодательству, в отличие от европейского, в категорию маломерных попадают суда габаритной длиной до 20 м.— Прим. MBY.)

При создании Ferretti 960 за основу был взят корпус предыдущего флагмана — Ferretti 881 RPH. И хотя в наружном дизайне тоже отчетливо просматривается сходство, да и переборка моторного отсека осталась на прежнем месте, Ferretti 960 сильно изменилась внутри: и главная, и нижняя палубы полностью перепроектированы.

Новый флагман Ferretti 960 может похвастаться просторным салоном с панорамными окнами, крупным флайбриджем и планировкой, характерной для суперяхт







Вверху:
Стол в обеденной зоне главной палубы может быть увеличен за счет выдвижных «крыльев».

В центре:
Ferretti 960 унаследовала от своей предшественницы — Ferretti 881 RPH — гигантский флайбридж. На фото вариант с дополнительными диванами в корме, но по желанию заказчика здесь можно установить и джакузи.

Внизу:
Центральная часть хардтопа над флайбриджем, изготовленная из ткани, при открывании люка собирается в гармошку.

ПЛАВУЧИЙ ДВОРЕЦ

Планировка Ferretti 960 выполнена уже «по стандартам» суперяхт длиной от сотни футов. В салоне не только огромные иллюминаторы, но и секция сдвижных дверей по правому борту. Фальшборт напротив них имеет вырез, чтобы созерцанию морских пейзажей ничто не мешало. Камбуз находится уровнем ниже поста управления, а по правому борту спланирован коридор, ведущий из салона в дневной санузел и далее — в мастер-каюту: как и положено на суперяхтах, она занимает носовую часть главной палубы. Описывать ее можно долго, но главные плюсы — огромные панорамные окна, впечатляющая высота, ванная комната во всю ширину надстройки и отдельная гардеробная.

Нижняя палуба целиком отдана под каюты гостей. В этом смысле Ferretti 960 отличается весьма демократичной планировкой: пространство поделено на четыре одинаковые по размерам и оборудованию каюты. Каждая — с бортовым иллюминатором, большим телеэкраном, просторной туалетной комнатой и обилием шкафов. Все каюты оборудуются двуспальными трансформируемыми кроватями, которые можно разделить на два отдельных спальных места.



Интерьер просторной мастер-каюты выполнен в современном стиле, а крупное остекление и пастельные тона в отделке делают помещение очень светлым

Для эффективного использования пространства в кровати мастер-каюты устроены вместительные ящики

Отсек экипажа на пятерых расположен в носовой части нижней палубы: здесь три каюты и два санузла, а попасть туда можно через камбуз. Таким образом, все «рабочие» зоны сконцентрированы в носовой части корпуса, что минимизирует встречи гостей и команды.

В интерьере яхты — масса дизайнерских «арт-объектов»: диваны производства Poltrona Frau, обеденный стол Bonaldo на дюжину гостей, раковины Antonio Lupi… В отделке, как и положено на всех Ferretti,— самые высококачественные материалы.

Если коснуться экстерьера, то Ferretti 960 унаследовала от 881 RPH гигантский флайбридж, но здесь его пространством распорядились разумнее, в частности это касается размещения и компоновки поста управления. Барная стойка с грилем, холодильником и льдогенератором, сидячие места для всех гостей, дающий тень хардтоп; в корме — просторная площадка, где можно свободно расставить шезлонги. Хранить здесь тендер нет никакой необходимости, поскольку новый флагман обладает полноценным большим гаражом, и этот образец превосходного дизайна уже доставил конкурентам беспокойство на осенних выставках.

Нажимаем кнопку — и гидравлика поднимает огромную дверь в транце вместе с диваном-лежаком, открывая взглядам водометный тендер-RIB Williams 445. Следующий шаг — возможно, вам не раз захочется продемонстрировать это гостям — часть кормовой платформы погружается, и вода… втекает внутрь гаража. Снова нажимаем кнопку, стальная опора под тендером опускается; ослабляем натяжение фиксирующего ремня, и вот тендер на плаву, хотя еще внутри яхты-носителя! Остается только сойти на тендере с купальной платформы, завести двигатель, принять швартов — и вперед.

Поразительно: заполняемый водой гараж на 96-футовой яхте! И это вовсе не трюк для привлечения внимания — все отлично работает.

Заполняемый водой кормовой гараж — не просто эффектный трюк, привлекающий внимание, но и чрезвычайно простое, удобное и безопасное решение



ВИД НА МОРЕ

По правому борту в салоне установлена секция раздвижных дверей, создающих эффект «балкона». Чтобы не загораживать вид на море, в фальшборте сделан специальный вырез









Вверху:
На нижней палубе расположены четыре идентичные гостевые каюты с собственными санузлами.

В центре, слева направо:
Камбуз ресторанного уровня благодаря длинному иллюминатору также имеет «вид на море».

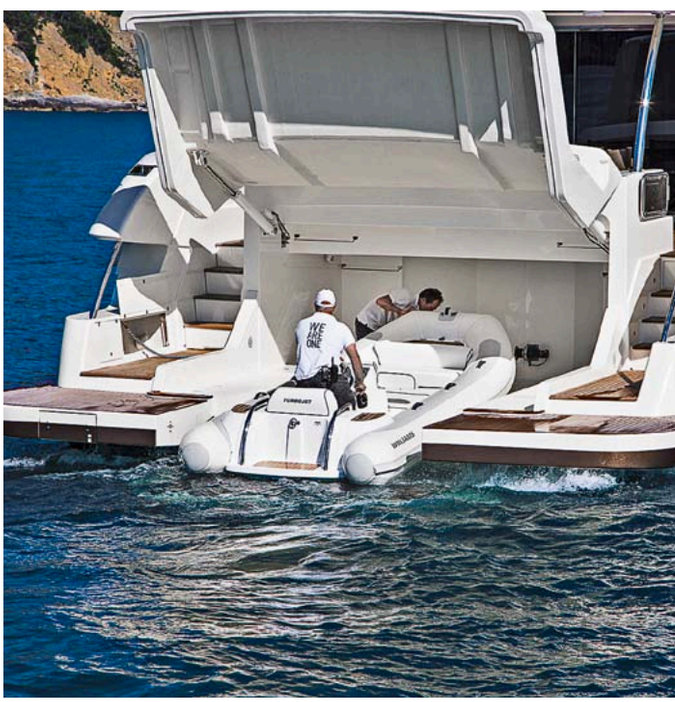
Ванная комната мастер-каюты выполнена во всю ширину надстройки.

Внизу:
Кормовой гараж, заполняемый водой, делает спуск на воду тендера простым и безопасным.

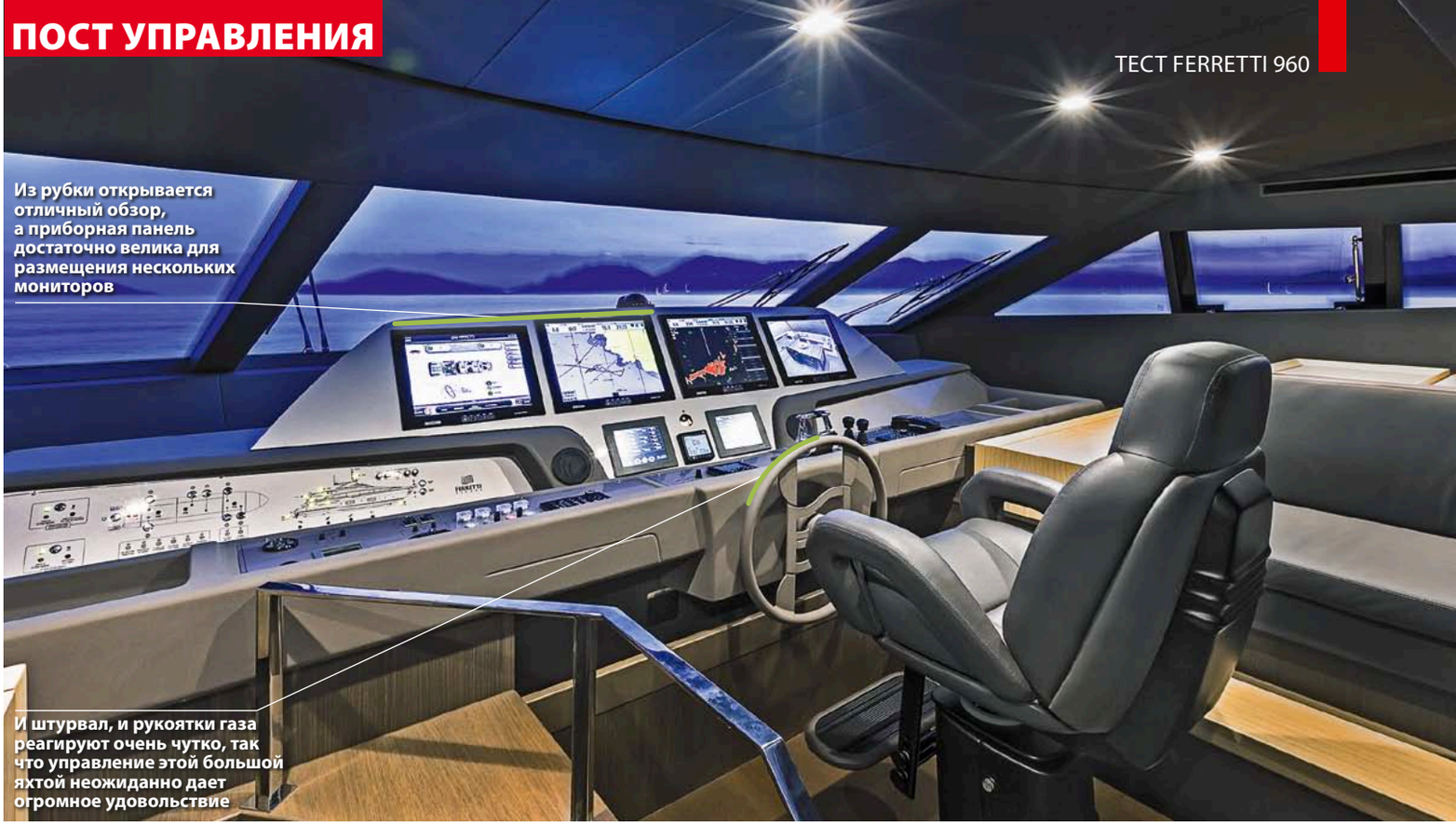
Спуск на воду и подъем тендера вместе с пассажирами становится занятием еще более безопасным и, главное, простым. Однако воплощение столь впечатляющей системы спуска/подъема тендера потребовало кое-чем пожертвовать в моторном отсеке. Даже беглый осмотр позволяет понять, насколько он просторный и высокий, с удобным доступом для обслуживания обоих двигателей; люк отсека расположен под люком в свесе флайбриджа, и если когда-нибудь потребуется извлечь двигатель, то резать стеклопластик не придется. Между самими моторами места тоже достаточно — более метра, что делает работу с генератором необременительной, а его замену столь же легкой. Впрочем, для Ferretti все это — типичная предусмотрительность, но… Как было отмечено во время нашего теста, в отсеке недостает инженерно-технической зоны, которую мы были вправе ожидать от Ferretti на яхте таких размеров. Верфи пришлось выбирать: либо эта самая зона, либо такой гараж. И, думаю, отдав предпочтение гаражу, верфь все-таки поступила правильно.

ДВИГАТЕЛИ И СКОРОСТЬ

По сравнению с предыдущим флагманом водоизмещение Ferretti 960 примерно на 6 тонн




Просторная носовая палуба удобна и безопасна для работы команды
Опционально в кормовой части флайбриджа можно установить джакузи
Высокий фальшборт делает передвижение по палубе максимально безопасным
Во всех гостевых каютах нижней палубы предусмотрены большие бортовые иллюминаторы
При наличии гаража освобождается много места на флайбридже: хранить наверху тендер нет никакой необходимости



Из рубки открывается отличный обзор, а приборная панель достаточно велика для размещения нескольких мониторов

И штурвал, и рукоятки газа реагируют очень чутко, так что управление этой большой яхтой неожиданно дает огромное удовольствие



НА НОСУ

Носовая зона отдыха хорошо подходит для случаев, когда хочется отделиться от компании. Лежак и кресла-шезлонги позволяют поваляться под солнышком или посидеть, мечтательно глядя на горизонт

больше. И хотя для нее предлагаются, как вариант, те же MTU V16, на нашей тестовой (она же первая) Ferretti 960 стояли два более мощных MTU M94 по 2638 л.с. Если вы хотите, чтобы 100-футовая яхта легко разгонялась до 30 узлов, такие моторы — то, что нужно. На тесте в заливе Ла Специя мы практически достигли 32 узлов, имея на борту более 5000 л топлива и воды!

Корпус килеватостью 12° показал себя легким в управлении, и даже в переходном режиме на скоростях 15–16 узлов ход устойчивый во всех отношениях. Круизная скорость, которую мы держали почти всю дорогу,— около 27 узлов. На скорости 10 узлов яхта потребляет всего 82 л/ч, и запас хода до 1000 миль в таком режиме крайне важен для многих. Штурвал и рукоятки газа реагируют чутко, так что эта большая яхта дарит неожиданное «драйверское» удовольствие. Это преимущество для решивших воспользоваться тем, что лодка (несмотря на реальную длину) попадает в категорию маломерных судов до 24 м. При желании можно отодвинуть от штурвала приглашенного капитана и управлять своей яхтой самому.

Корпус одинаково хорошо ведет себя и на полном ходу, и в переходном режиме

Верфи обычно стараются не сильно распространяться о том, что новая модель так или иначе базируется на предыдущей, — и это можно понять. Но в случае с новым флагманом маркетологам Ferretti, кажется, не стоит особенно беспокоиться. Потому что потенциальные покупатели явно обратят внимание на вещи поважнее. Например, скоростные качества, шикарную мастер-каюту, впечатляющий гараж с инновационной системой спуска/подъема тендера или крайне удачную планировку нижней палубы. Ну а самое главное преимущество — это все-таки принадлежность к категории судов длиной до 24 м. Всего этого вполне достаточно, чтобы без тени лукавства назвать Ferretti 960 абсолютно новой и самостоятельной моделью. Эта смелая стратегия верфи, похоже, просто обречена на успех. MBY

ДОСЬЕ



ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 2 × MTU 16V 2000 M94, 2638 л.с. при 2450 об/мин, 16 цилиндров, 35,7 л, дизель

РЕЖИМЫ	ECO				FAST		MAX
Об/мин	1000	1250	1500	1750	2000	2250	2450
Скорость	12,8	14,7	16,3	18,2	25,1	28,8	31,7
Расход	136	232	341	407	627	814	983
Миль/л	0,094	0,064	0,048	0,045	0,040	0,035	0,032
Дальность	677	462	344	321	288	255	233

Скорость в узлах, расстояние в морских милях с учетом 20-процентного резерва, расход в л/ч. Указанные величины основаны на показаниях бортовых приборов и могут отличаться от полученных вами данных. Загрузка: 50% топлива, 35% воды, 8 человек на борту. Температура воздуха +19 °С, волнение 2 балла, сила ветра при скоростных заездах 3–4 балла.

ДЛИНА (ГАБАРИТНАЯ) 96 Ф (29,20 М)

ШИРИНА 22 Ф (6,72 М)

ОСАДКА 7 Ф (2,20 М)

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ (ПОЛНОЕ) 99 Т

ЗАПАС ТОПЛИВА 9000 Л

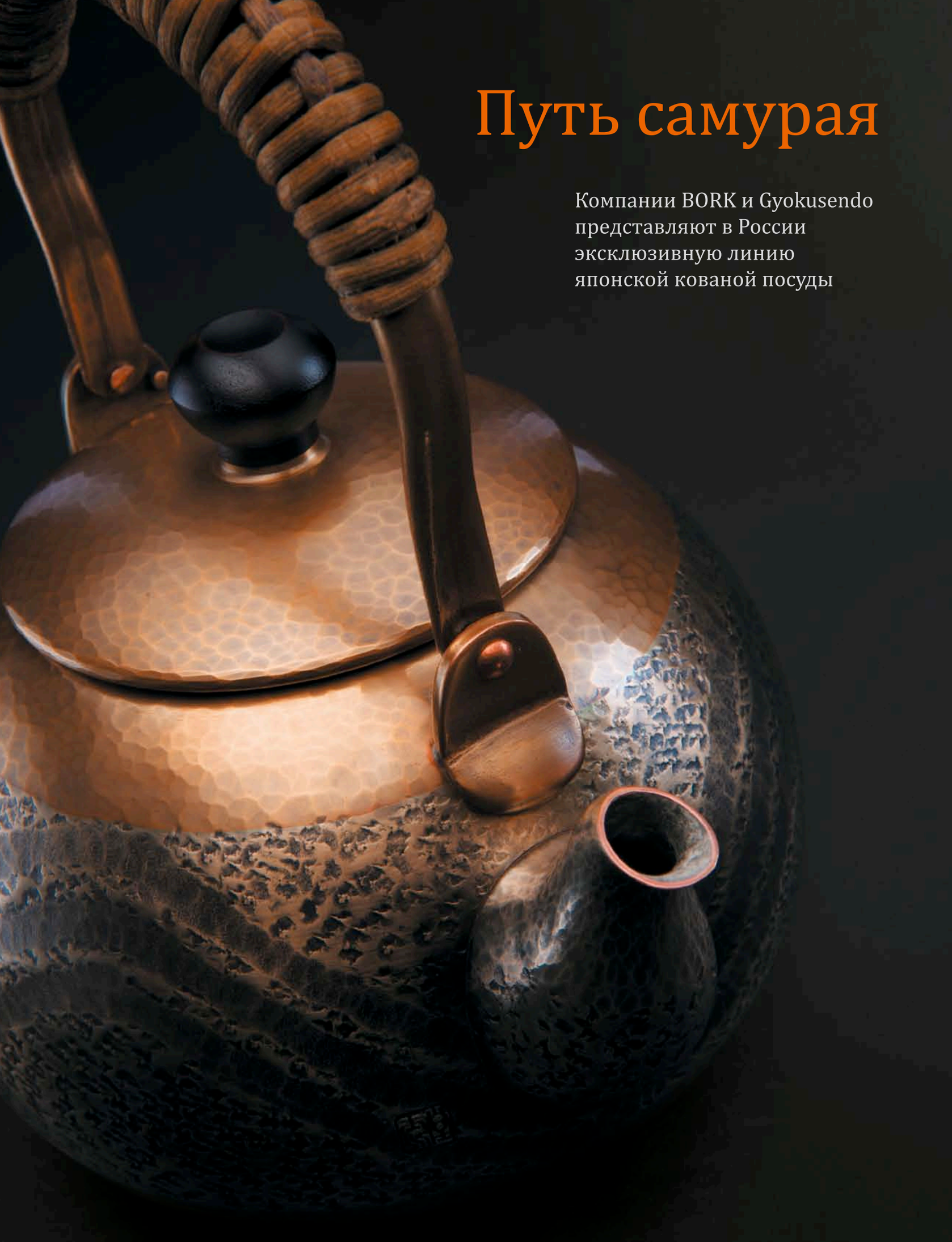
ЗАПАС ВОДЫ 1320 Л

ДВИГАТЕЛИ 2 × MTU (2218 — 2638 Л.С.)

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ 31,7 УЗЛА

КРУИЗНАЯ СКОРОСТЬ 19–27 УЗЛОВ

СТОИМОСТЬ ОТ € 7 000 000



Путь самурая

Компании BORK и Gyokusendo представляют в России эксклюзивную линию японской кованой посуды



200-летние традиции

Чайники Гёкусендо — это чудесные плоды творчества японских мастеров рода Тамагава. Изысканность, доведенная до абсолюта, столь характерная для искусства Японии, в полной мере отражается в этой посуде. Мастерские Гёкусендо расположены в небольшом городке Цубаме, неподалеку от которого с древних времен добывают медь. Более 200 лет непрерывно сохраняются традиции и преемственность секретов этого искусства. Изделия Гёкусендо наделены статусом национального культурного достояния Японии и традиционно преподносятся в дар членам императорской семьи.

100 000 ударов молотком

В традиционной Японии ремесла были высшим видом искусства и остаются таковыми в настоящее время. Примечательно, что клинки, сделанные современными мастерами, не уступают древним по качеству и часто стоят существенно дороже древних мечей. То же самое можно сказать и о посуде. Каждый чайник — произведение искусства, итог медитативного процесса. Мастер художественной ковки вырезает из большого листа меди овальный кусок, и поначалу изделие существует только в его воображении. Чтобы сделать один чайник, мастер должен произвести более 100 тысяч ударов разными молотками. Во время своей работы он не имеет никаких точных технических заданий или характеристик, а просто лепит пустоту, притягивая из небытия новую форму художественного изделия. Поэтому нет ни одного чайника, чашки или вазы в точности похожего на другой.

Каждый предмет уникален

Уникальный процесс изготовления предметов наделяет каждое изделие неповторимым характером и очарованием. Посуда изготавливается из меди и серебра, которые отличаются целебным воздействием на организм: эти металлы дезинфицируют и очищают воду, насыщая ее ионами.

Коллекция Гёкусендо в России

В России легендарная посуда Гёкусендо эксклюзивно представлена в фирменных бутиках BORK. Эти уникальные предметы займут достойное место в домах истинных ценителей прекрасного.

Дорóгой Magellano

Когда была представлена первая яхта серии Azimut Magellano, ее сразу записали в отдельный класс. Признавая очевидные достоинства, многие все же считали ее нишевым продуктом, едва ли способным потеснить с позиций глиссирующие яхты, развивающие высокие скорости. Время, как обычно, все расставило на свои места.

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





С тех пор как у итальянской компании Azimut появилась первая модель новой линейки Magellano, незаметно минуло четыре года. Начав с 74-футового флагмана (впоследствии слегка переделанного и названного Magellano 76), верфь последовательно выпустила три младшие модели: Magellano 50, Magellano 43, а также облегченную версию 43-футовика без флайбриджа, но с открывающимся люком в хардтопе. Четыре года на яхтенном рынке — срок по нынешним меркам немаленький. За это время достойное семейство яхт из стеклопластика с корпусом переходного типа и впечатляющей дальностью плавания на малых ходах успело завоевать все важнейшие для верфи регионы: яхты бренда Magellano бороздят воды США, Канады, Бразилии, Китая, Таиланда, Австралии и, конечно, почти родное для нас Средиземное море. Теперь пришло время второго поколения этих интересных яхт.

Спустя четыре года после премьеры появляется новое поколение яхт Magellano



Нынешней осенью на выставке в Каннах состоялась мировая премьера Magellano 53, которая заменит в модельном ряду 50-футовую модель. Концепция осталась прежней: корпус переходного режима движения, способный эффективно ходить при разных погодных условиях и на разных скоростях, высокая автономность и максимальный комфорт на борту. Под этим подразумевается не только удобство помещений судна, но также масса места для хранения всего необходимого в долгих круизах. И, наконец, бесконечное обаяние итальянского дизайна: при всех своих мореходных способностях внешне Magellano 53 весьма далек от привычного облика зачастую в чем-то брутальных «дальнобойных» яхт.

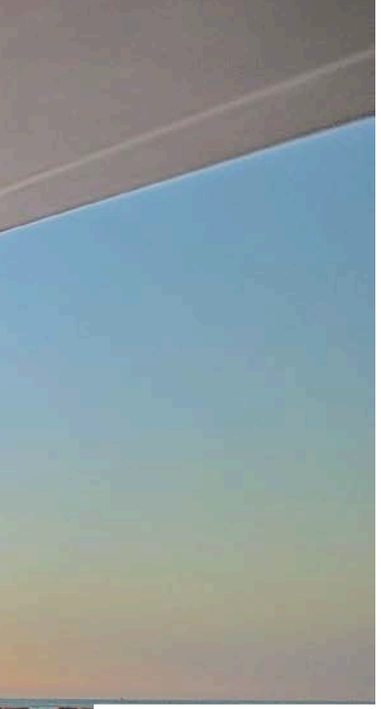
БОЛЬШЕ ПРОСТРАНСТВА

Увеличение длины корпуса на метр по сравнению с Magellano 50 дало 53-футовой новинке как минимум два заметных преимущества. В корме появилась каюта шкипера — вполне комфортная и с иллюминатором в транце. Больше стал и кормовой кокпит над ней — фактически это настоящая терраса площадью 13 кв. м. Попасть сюда можно двумя путями: по трапу с купальной платформы (правый борт) либо через дверцу

По сравнению с предыдущей моделью корпус Magellano 53 увеличился в длину на метр

в левом борту, что удобно, если лодка пришвартована к причалу лагом. К транцу примыкает обеденная зона с раскладывающимся вдвое столом и П-образным диваном, под которым спрятан люк в шкиперскую каюту. Напротив — внушительная барная стойка.

Аналогичный «набор возможностей» находится уровнем выше, на флайбридже, при этом в кормовой его части остается достаточно места для хранения тендера. В качестве альтернативы здесь можно расставить шезлонги, а тендер отправить вниз, на кормовую платформу, которая примет любое плавсредство длиной до 3 м. Хотя в принципе соблазняет возможность держать на борту не только тендер, но и аквабайк. Удивительно другое: едва ли найдется еще какая-то 53-футовая лодка, где будет третья столь полноценная зона отдыха. У Magellano 53 она расположена в носовой части палубы, и это не просто лежак для загара, а большая П-образная секция диванов с центральным проходом









На странице слева:
В кормовом кокпите размещены открытая обеденная зона и барная стойка. А под диваном — люк, ведущий в кормовую каюту шкипера.

Вверху:
Среди яхт аналогичных габаритов Azimut Magellano 53 выделяется огромной открытой зоной отдыха на носу.

В центре:
Обеденная зона и пост управления сконцентрированы в носовой части флайбриджа, тогда как кормовая оставлена свободной: там можно держать тендер или расставить шезлонги.

и рундуками под сиденьями. Причем все это легко трансформировать в «пляж».

СРЕДА ОБИТАНИЯ

К сожалению, чудеса на свете случаются редко, поэтому при больших открытых палубных зонах надстройка получилась довольно компактной. Впрочем, салон не выглядит тесным за счет грамотной планировки и невысокой мебели — последняя не загораживает свет, которого внутри очень много благодаря щедрому панорамному остеклению. Кормовые двери, отделяющие салон от кокпита, также прозрачны и могут сдвигаться полностью. Таким образом, расположенный прямо возле них камбуз легко «обслуживает» две обеденные зоны: в кокпите и в салоне. При этом занятый приготовлением пищи человек не оказывается оторванным от компании. Угловая планировка кухни позволяет на достаточно небольшом пространстве разместить всю необходимую бытовую технику (плита, духовка, холодильник, посудомоечная машина), и все находится на расстоянии вытянутой руки. Стол обеденной зоны раскладывается вдвое, так что за ним могут спокойно усесться восемь человек. Опционально его можно оснастить телескопической ножкой, чтобы, опустив, получить кофейный столик.

Одноместный пост управления по правому борту приподнят для лучшего обзора на подиум. Кстати, второй пост на флайбридже находится ровно над ним, так что рулевому в любом случае придется управлять лодкой только с правого борта.

Центрально расположенный трап ведет на нижнюю палубу. Помимо трех кают, здесь также нашлось место полноценной кладовой, что оценят любители дальних путешествий. Тут можно хранить припасы, оборудование и инструменты, постельное белье, чемоданы, одежду, обувь и массу других вещей, которых в любом случае набирается немало. Кроме того, здесь предусмотрена дополнительная койка. Кстати, если вы предпочитаете управлять яхтой самостоятельно (в случае 53-футовой яхты это вполне логично и не слишком сложно), то в качестве кладовой можно использовать еще и кормовую каюту шкипера.

Мастер-каюта, устроенная в самой широкой части корпуса — на миделе, простирается от борта до борта, правда, уже с учетом ванной комнаты. Диагонально расположенная кровать — всегда хорошее решение, когда нужно с максимальной выгодой использовать каждый квадратный сантиметр площади. Поэтому каюта выглядит совсем не тесной, а ванная вдоль левого борта и вовсе шикарная, тем более что ей достался



большой иллюминатор. Кровать поднимается, а под ней — огромный удобный рундук для всякой всячины, и чтобы забраться в него, не нужно разорять прибранное ложе. Кроме этого, есть еще немаленький шкаф для одежды.

Носовая VIP-каюта, помимо большой кровати, снабжена большим гардеробом. По левому борту — удобное кресло, а по правому — изящный… сундук, напоминающий о старых добрых временах и тогдашней мебели. Еще одна двухместная каюта с кроватями-полками находится по левому борту. Она не слишком велика, но потолок здесь высокий, а ширину спальных мест рассчитали достаточно щедро. Вход в санузел VIP-каюты предусмотрен как из самой каюты, так и из салона — для остальных на борту. В лобби нижней палубы также стоит шкаф со встроенной техникой (стиральная/сушильная машина), а под трапом из салона — еще один, с полками для белья.

Интерьер премьерной яхты Azimut Magellano 53 выполнен с использованием каналетто (полосатая древесина ореха) в сочетании с кожей и текстилем теплых тонов. Впрочем, как обычно, на выбор верфь предлагает богатую палитру отделочных материалов.

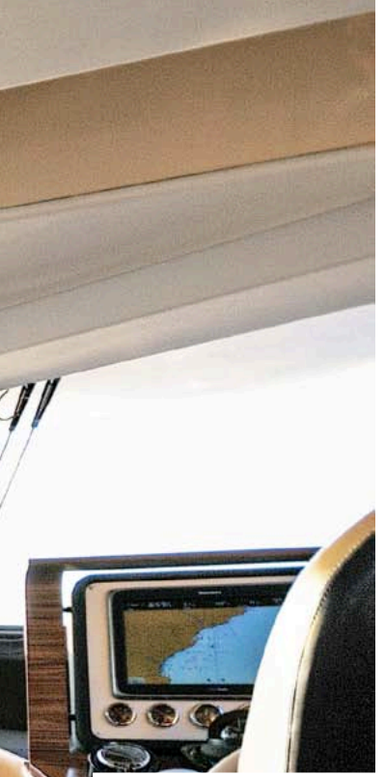
Комфорт и удовольствие от жизни в море — философия серии Magellano

ЯХТА В МОРЕ

В Каннах Magellano 53 вызывала настолько сильный интерес у публики, что яхту можно было частенько наблюдать выходящей из акватории выставки на очередной тест.

Философия, заложенная в концепцию яхт серии Magellano,— комфорт и удовольствие от жизни в море. Эта идея прослеживается в большинстве яхт, однако реализуется она по-разному. Как известно, комфорт и удовольствие доставляют не только удобные диваны или большие душевые кабины; прежде всего, это отсутствие неприятных ощущений на ходу.

Благодаря двухрежимному корпусу, разработанному Биллом Диксоном, у Magellano 53 мягкий комфортный ход даже в свежую погоду: удары метровой волны ощущаются минимально. Два 500-сильных двигателя Cummins QSC 8.3 (2600 об/мин, 6 цилиндров) обеспечивают максимальную скорость 21 узел, средняя круизная скорость — 16 узлов. Даже на полном ходу (переходный режим) дальность плавания не менее









На странице слева:
Невысокая мебель в салоне главной палубы не загораживает свет, льющийся через панорамное остекление надстройки.

Вверху:
Одноместный главный пост управления компактен, но хорошо скомпонован и приподнят на подиум для лучшего обзора.

В центре, слева направо:
Диагональное расположение кровати в мастер-каюте позволяет максимально эффективно использовать каждый квадратный сантиметр площади.

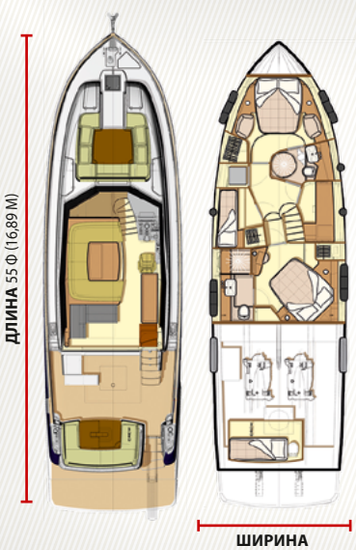
Носовая VIP-каюта для гостей почти столь же объемна и комфортабельна, как мастер-каюта владельца.

200 миль (с 10% запасом топлива). Минимальный расход топлива достижим в водоизмещающем режиме на скорости около 8 узлов (точные данные будут опубликованы позднее). Столь широкий диапазон комфортных круизных скоростей делает Magellano 53 универсальной лодкой, подходящей для эксплуатации в самых разных акваториях, от моря до внутренних вод, в том числе там, где действуют ограничения скорости.

Быстроходные яхты в подобных условиях не столь эффективны — долгие переходы на низких скоростях не слишком полезны для их двигателей. Во время продолжительных круизов нельзя сбрасывать со счетов вероятность того, что ухудшение погоды может застичь вас неожиданно и в самом неподходящем месте. На глиссирующей яхте решение единственное — сбежать и укрыться в ближайшем порту. На Magellano 53 такие климатические сюрпризы вполне можно переждать в море — лодка сертифицирована на категорию «А» (RCD).

Известно, что жизнь — штука полосатая, а искусство жить заключается как раз в том, чтобы каждую полосу воспринимать спокойно. Зачем бегать от жизни или, в данном случае,— от непогоды? Может быть, стоит просто встретить лицом к лицу вызов природы, оставаясь при этом в безопасности, тепле и уюте? MBY

ДОСЬЕ



ДЛИНА
55 Ф (16,89 М)

ШИРИНА
15 Ф (4,70 М)

ОСАДКА
5 Ф (1,44 М)

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
28,6 Т

ЗАПАС ТОПЛИВА
3200 Л

ЗАПАС ВОДЫ
700 Л

ПАССАЖИРОВ
6/7 + ШКИПЕР

ДВИГАТЕЛИ
2 × CUMMINS QSC 8.3 (500 Л.С.)

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ
21 УЗЕЛ

КРУИЗНАЯ СКОРОСТЬ
16 УЗЛОВ

КАТЕГОРИЯ RCD
«А»

ДИЗАЙН
AZIMUT YACHTS/ COR D. ROVER YACHT DESIGN

Мир тишины

Про эту моторную яхту, шумно представленную в Каннах, мало что известно широкой публике. На большинстве сайтов пара фотографий да кучка цифр. Мне же довелось провести на ее борту несколько часов и узнать кое-какие секреты.

Текст **Антон Черкасов** Фото **Absolute Yachts**





Когда я переводил колонку Дэвида Марша под названием «Прошу тишины!» для предыдущего выпуска MBY, то немного скептически отнесся к его выводу о том, что крупный глиссирующий флайбриджный спорткруизер может быть по-настоящему тихим. Мне не доводилось бывать на борту Princess V62, которую он ставит в пример, но 69 дБА, измеренные на посту управления при движении полным ходом (37 узлов), говорят сами за себя. Этот уровень шума соответствует не слишком громкому разговору и несколько выше нормы, принятой для офисных помещений.

В действительности на большинстве глиссирующих яхт длиной от 40 до 70 футов, на которых побывал редакционный шумомер, уровень шума на посту управления с закрытыми форточками и дверями редко опускается ниже 75 дБА. Включите кондиционер, добавьте легкую музыку и начните общаться с гостями — суммарное звуковое давление уже будет эквивалентно детскому плачу или загруженной улице в час пик. Повышенная шумовая нагрузка не сказывается на самочувствии во время краткой морской прогулки, но случись вам идти на «громком» судне 8–10 часов кряду, голова неминуемо начнет гудеть, а вы станете искать спасительной тишины и таблетку цитрамона.

Тем не менее тихие глиссирующие спортивные яхты все же существуют, и в их число попала новая Absolute 52 Fly. Тест этой элегантной итальянской лодки пришелся на раннее сентябрьское утро, когда муравейник каннской выставки еще не проснулся, и залитая восходящим солнцем бухта выглядела непривычно пустой. Обложившись приборами, я попросил капитана начать движение на разных скоростных режимах и стал регистрировать показания. Когда двигатели Volvo Penta IPS600 вышли на максимальный режим (3600 об/мин), я усомнился в исправности шумомера: он показывал всего 72 дБА.

Я отвлекся от дисплея, прислушался, взглянул на других пассажиров — их лица выказывали немое удивление тому, насколько тихо было в салоне. Во-первых, полностью отсутствовал какой-либо структурный шум от элементов конструкции и мебели: яхта упорно «хранила молчание», и даже при встрече с волной гулкие удары где-то далеко внизу не отзывались вибрациями, скрипами или потрескиванием

Яхта упорно хранила молчание при встрече с каждой волной



на главной палубе. Не дребезжали дверцы шкафчиков с магнитными замками, не грохотали пайолы в моторном отсеке… Словом, было тихо и хорошо. Великолепная изоляция моторного отсека с не слишком широким люком в кокпите изолирует большую часть шума двигателей, которые соединены с тихими днищевыми колонками напрямую, без промежуточных валов. При подобной композиции моторы отнесены максимально далеко в корму, и дополнительные пару метров пространства помогают еще больше снизить шум, однако возникает вопрос с балансом весов и местом для кормовой каюты.

Итальянцы изящно справились и с тем и с другим. Поместив топливные баки под салоном, конструкторы уравновесили судно, обеспечив стандартные 4° дифферента на корму при глиссировании. Не сказалось расположение двигателей, между которыми уместился еще и крупный генератор, и на размерах кормовой каюты: на Absolute 52 Fly это просторное и светлое помещение со своим санузлом, где можно стоять в полный рост и даже, не побоюсь этого утверждения, жить неделю или две. Вход в каюту устроен с купальной платформы через дверь нормальных размеров, а не маленький люк, как это часто бывает, поэтому там не зазорно поселить и неприхотливого гостя. В кокпите, прямо над каютой, раскинулся внушительный лежак, площадь которого ловко наращивается за счет сидений кормового дивана: их спинки выезжают вперед, а «сидушки» заполняют пустоты наверху.

Кокпит на Absolute 52 Fly вряд ли будет центром общения пассажиров, поскольку кроме простого дивана и лежаков, прикрытых длинным свесом флайбриджа на двух опорах, там нет ни стола, ни другой мебели, и это правильное решение. Дело в том, что яхта может похвастаться без преувеличения великолепным флайбриджем, поэтому другие места для отдыха на воздухе просто не нужны. Длина флайбриджа составляет едва ли не больше половины длины судна, и там, наверху, можно запросто провести чуть ли не встречу однокашников. Около трети площади флайбриджа занимает «поле» лежаков, а по левому борту оборудованы диваны, на которых гости могут составить компанию капитану и посидеть за широким массивным тиковым столом. Удобный пост управления и ветбар по правому борту завершают простую и понятную планировку верхней палубы, которую вполне можно счесть образцовым примером того, как должен выглядеть верхний мостик.

По правде говоря, статью про Absolute 52 Fly

Длина флайбриджа новой яхты составляет почти половину ее длины

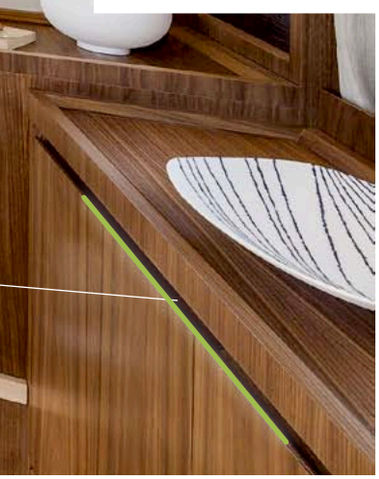


САНУЗЕЛ

В просторный и удобный санузел из мастер-каюты ведет не обычная, а сдвижная дверь. Это интересное функциональное решение позволяет экономить место, но может сбить с толку, если о нем не знать











На странице слева:
Двухуровневый салон разделен достаточно высокой ступенью.

Сверху вниз, слева направо:
Панорамные стекла в салоне Absolute 52 Fly не слишком высокие, но обеспечивают хороший круговой обзор пассажирам и капитану.

В кормовой каюте светло, удобно и можно жить не один день.

Высота потолка в мастер-каюте более чем достаточная на всех ее участках.

Носовая каюта — чемпион по освещенности дневным светом.

с не меньшим основанием можно было бы озаглавить «Мир света», и причина тому — панорамные иллюминаторы с фирменным дизайном в каютах нижней палубы. Блоки из трех вертикальных секций стекла всегда сопровождает дополнительный круглый классический (разве что не бронзовый) иллюминатор с барашком, который позволяет проветривать помещения. Лидером по освещенности на Absolute 52 Fly выступает носовая VIP-каюта, поскольку к «светосиле» иллюминаторов добавляется «осветляющее» действие широкого люка в потолке, зеркальных панелей на дверцах шкафов и выкрашенной в жемчужно-белый цвет натуральной древесины. Вообще я бы назвал это помещение самым уютным на борту, но этого звания все же больше заслуживает мастер-каюта, занимающая всю центральную часть нижней палубы.

Описать ее можно тремя словами: высоко, широко, просторно… Ах, да, светло! В этом классе яхт апартаменты владельца уже не ограничиваются минимально необходимыми рундуками, шкафами и тумбочками для хранения стандартного набора вещей и белья: большая площадь позволяет добавлять элементы вроде столиков для цветов, фотографий и приятных безделушек, которые не несут выраженной функциональной нагрузки. Вроде мелочь, а приятно! Еще одна интересная особенность мастер-каюты — сдвижная дверь санузла: если об этом не знать и пытаться открывать ее привычным движением, то можно подумать, будто она заперта.

А вот наградить салон Absolute 52 Fly эпитетом «невероятно светлый» после знакомства с младшей моделью — Absolute 45 Fly — уже не получится. Салону не откажешь в круговом панорамном остеклении, но сказывается большая площадь сплошного потолка без каких-либо люков (сверху огромный флайбридж). При этом находиться в салоне очень комфортно; не последнюю роль здесь играет живой и ненавязчивый интерьер, а основным минусом, пожалуй, является достаточно высокая ступень между камбузом и зоной отдыха, но это уже скорее дело вкуса и привычки. Сам камбуз заслуживает отдельного комплимента: его удобную открытую планировку дополняют первоклассная бытовая техника и высококачественная фурнитура, которая, кстати, присутствует на лодке повсюду.

Расположенный по правому борту пост управления порадует как эстетов, так и любителей технических штучек. Все приборы на отделанной коричневой кожей и карбоновыми накладками консоли пребывают на своем месте, а шикарное сиденье рулевого хитрым образом трансформируется для управления стоя. Его спинка перекидывается вперед, превращаясь в опорный валик для спины, а «сидушка»


Простая и удобная планировка флайбриджа делает его одним из лучших в классе
Кормовая каюта представляет собой полноценное помещение, а не одноместную «конуру»
Дизайн фирменных иллюминаторов не только выделяет Absolute среди прочих яхт, но и позволяет сделать нижнюю палубу очень светлой
Отличная изоляция моторного отсека обеспечивает тишину и комфорт на ходу



В отличие от флайбриджа, на главном посту управления картплоттеры расположены прямо перед глазами и под оптимальным углом

Дверь на палубу является несомненным плюсом, однако ее размеры устроят далеко не всех



ФЛАЙБРИДЖ

Пост управления на флайбридже удобен по всем параметрам, и единственным улушением мог бы стать расположенный чуть ближе к штурвалу картплоттер

отъезжает по направляющим назад. Стоя опираться на эту конструкцию очень удобно, а вот любители взгромоздиться на валик расстроятся — сидеть с прямой спиной не позволит потолок. Вообще управлять Absolute 52 Fly с главного поста управления лучше сидя: и обзор хороший, и расположиться можно с комфортом. Прямо рядом с рабочим местом капитана находится дверь для выхода на палубу, но я бы скорее назвал эту дань моде… большой форточкой, поскольку даже человеку среднего роста протискиваться в нее будет непросто.

В отношении ходовых качеств Absolute 52 Fly показала именно такие результаты, которых можно было ожидать от судна с грамотно спроектированным для установки днищевых колонок корпусом. При средней загрузке лодка не показывает рекордных результатов по скорости разгона. Для выхода на глиссирование ей требуется 16 секунд, для достижения максимальной скорости — около 40 секунд, а во время теста мы смогли разогнать яхту до 29,5 узлов (в спецификации обещаны 32 узла, и недобор скорости может быть связан с гидродинамически несбалансированными винтами на первой в серии лодке). Это тоже не рекорд в данном классе, но и мощности не сумасшедшие. И потом, разве кто-то собирается

Absolute 52 Fly запоминается общим дизайном, светлыми каютами и тишиной

предъявлять к флайбриджной яхте те же требования, что и к гоночному катеру? Тем более если она отлично управляется, хорошо справляется с волной, экономично расходует топливо и, главное, обеспечивает комфорт пассажирам.

В заключение скажу, что Absolute 52 Fly западает в память не только тишиной и уютными, светлыми каютами. Очень важная составляющая ее привлекательного имиджа приходится на внешний дизайн — динамичный, впечатляющий. Чтобы многочисленные флайбриджные круизеры хоть как-то различались издалека, производители пытаются придать деталям надстройки, ее остеклению, бортовым иллюминаторам характерные фирменные очертания. Итальянская верфь сделала ставку на острые углы, неправильные геометрические формы и разрывы формообразующих линий, которые позволяют легко выделить ее яхты из сонма подобных. Цель достигнута — Absolute 52 Fly безошибочно «считывается» на воде, и если вы привыкли выделяться, то вам как раз сюда. MBY

ДОСЬЕ



ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 2 × Volvo IPS600, 435 л.с. при 3500 об/мин, 6 цилиндров, 5,5 л, дизель

РЕЖИМЫ			ECO			FAST	MAX
Обороты	800	1000	1500	2000	2500	3000	3600
Скорость	5,0	5,9	8,3	10,3	12,9	20,0	29,5
Расход	4,8	6,0	20,0	43,0	84,0	121,0	170,0
Миль/л	1,04	0,98	0,42	0,24	0,15	0,16	0,17
Запас хода	1330	1254	538	306	192	205	218

Скорость в узлах, расстояние в морских милях с учетом 20% резерва, расход в л/ч. Указанные величины основаны на показаниях бортовых приборов и могут отличаться от полученных вами данных. Загрузка: 40% топлива, 100% воды, 9 человек на борту, спасательное оборудование. Температура воздуха +18 °C, сила ветра при скоростных заездах 1–2 балла, волна 1 балл.

ДЛИНА
52 Ф (14,39 М)

ШИРИНА
14 Ф (4,52 М)

ОСАДКА
4 Ф (1,38 М)

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
НЕТ ДАННЫХ

ЗАПАС ТОПЛИВА
1600 Л

ЗАПАС ВОДЫ
450 Л

КАТЕГОРИЯ RCD
«B»

ДИЗАЙН
ABSOLUTE YACHTS

СТОИМОСТЬ В ЕВРОПЕ
ОТ € 630 000



Тест Contest

Вот ведь стечение обстоятельств: едва мы завершили тест моторной яхты Contest 52 MC в Петербурге, как наши коллеги из британского MBY опубликовали аналогичный материал, опробовав лодку в Голландии. Не сговариваясь, мы сделали похожие выводы и теперь делимся впечатлениями с читателями.

Текст **Антон Черкасов** Фото **Антон Черкасов** и **Contest**



В конце лета в Петербург прибыл второй корпус Contest 52 MC — моторной яхты, построенной на известной голландской верфи, которая полвека выпускает парусные суда. Мы уже писали об этой модели после выставки в Дюссельдорфе, но без полноценного теста разговор о Contest 52 MC остался незавершенным.

Почувствовав интерес своих «парусных» клиентов к моторным яхтам, верфь рискнула сыграть на этом поле, что стало для всех неожиданностью. Риск оказался оправданным, а яхта — интересной. В отличие от первоначальной версии Contest 52 MC с полным хардтопом, которая досталась на испытаниях английским коллегам, в Россию пришел вариант Open Sport с широким люком на электроприводе. Сейчас верфь готовит третью модификацию, с флайбриджем, но она пока на стадии постройки.

ЖИЗНЬ НА БОРТУ

Contest 52 MC Open Sport производит приятное впечатление: при распахнутых дверях в кокпит и сдвинутом верхнем люке это практически открытая яхта, которая, тем не менее, вполне уместна в нашем умеренном климате, поскольку салон можно полностью изолировать и обогреть отопительной системой. На первый взгляд, салон Contest 52 MC ничем не выделяется: нет там ни мебели вычурной конфигурации, ни экзотических материалов отделки. Однако примененный минимализм моментально располагает к себе тем, что внутри полностью отсутствует голый пластик. Подволок, окантовка люка, средники и «подоконники» аккуратно зашиты дорогой древесиной или обтянутыми тканью панелями, отчего помещение воспринимается гораздо более уютным, чем типичные салоны серийных спортивных круизеров.

Голландцы предоставляют заказчику значительную степень свободы в принятии решений, и это касается не только материалов отделки, но и выбора планировки. На тестовой лодке были оборудованы три каюты: прекрасная мастер-каюта в носу, чуть менее просторная двухместная гостевая с собственным санузлом по левому борту и еще одна — напротив, под рулевой консолью. Именно ею и предлагают оперировать при выборе планировки: добавить третью койку или вовсе заменить помещение динеттой с уютным диваном.

Яхте для степенного отдыха бездумные гонки не к лицу

В тумбе за двухместным диваном ловко спрятаны ящики для посуды и винный бар

Вырез в столешнице камбузного блока расширяет проход в салоне и заметно добавляет помещению свободный объем

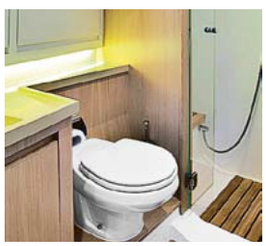
Вот так и следует поступить, если нет нужды в дополнительных спальных местах или еще одной кладовке, поскольку сейчас дверь в каюту слишком узкая и удобно там будет, пожалуй, только детям. Справедливости ради стоит отметить, что габариты остальных помещений и проходов более чем достаточны даже для крупных пассажиров — инженеры не стали экономить место в ключевых точках. Главное обстоятельство — относительно широкий корпус позволил достичь превосходной обитаемости. Экономии не чувствуется и в выбранной фурнитуре: качественные петли надежно держат массивные двери, дверные ручки прослужат не один десяток лет, а замки-фиксаторы дверок шкафчиков — деталь, но очень важная! — имеют оригинальную и надежную конструкцию, которую мне прежде не доводилось видеть.

Встречаются на борту и неоднозначные решения вроде медиацентра, спрятанного… в углу, под подушкой дивана, или ТВ-панели над холодильником — ее закрывает складная дверца без фиксатора, и на ходу смотреть телевизор не получится. Эти мелочи, которые легко и недорого исправить на стадии сборки интерьера, никоим образом не портят общее приятное впечатление от яхты.

Интерьер привлекает своим минимализмом и отсутствием пластика

Для отделки приборной панели, напоминающей пост управления парусной яхтой, использовано первосортное дерево, полированный металл и серый матовый пластик. Красиво, однако во время теста выявились некоторые недостатки в части эргономики рабочего места рулевого. Во-первых, расстояние между штурвалом и выступом консоли с рукоятками управления двигателями ограничивает свободу правой руки, что чувствуется при энергичной перекладке рулевого колеса. Наши британские коллеги не обратили на это внимания, хотя посчитали, что для картплоттера выбран не самый удачный угол наклона, провоцирующий блики от лобового стекла. Верфь в состоянии решить любую из этих проблем, расширив консоль и поменяв положение приборов, но, может статься, большинство покупателей даже не заметят эти нюансы.

Сложнее с выходом на палубу через дверь на правом борту. Сама дверь, расположенная чуть позади кресла рулевого, оборудована электроприводом и представляет собой маленькое чудо инженерной мысли. Даже кажется, что ее по ошибке принесли сюда с экспедиционной яхты, но расположили не слишком удачно. Чтобы выйти через нее на борт, нужно обойти кресло, развернуть его на 90 градусов и, втянув голову, бочком протиснуться наружу. На это мое



ГАЛЬЮН

Отлично оформленное помещение с выгороженной душевой кабиной, обилием дерева и оригинальной сантехникой











На странице слева:
Большая площадь остекления надстройки делает салон светлым фактически, а светлая мебель усиливает освещенность в ощущениях.

Слева направо, сверху вниз:
Вид салона с крупным диваном и столом в корму (хорошо заметны открывающиеся двери и организация пространства кокпита).

В такой двухместной гостевой каюте (левый борт) ночлег точно будет приятным.

Мастер-каюта в носу: вполне достойно — просто, красиво и удобно.

Одноместную каюту правого борта можно заменить на служебное помещение.

замечание представитель верфи Марсель Оффера ответил, что сиденье можно просто до упора придвинуть к штурвалу, однако для крупного человека много удобнее не становится.

Наконец, еще один нюанс касается кормового сектора обзора конкретной яхты: зеркальные вставки у бортовых окон, которые выгодно увеличивают объем и освещенность салона (и без того светлого за счет крупного панорамного остекления), создают негативный эффект, отвлекая оглядывающегося рулевого отражениями. Устранить это проще простого: всего-навсего стоит отказаться от зеркальных панелей при выборе интерьера.

ДЕЛО ТЕХНИКИ

Моторный отсек Contest MC 52, куда попадаешь через двустворчатый люк в палубе салона, претендует на звание одного из самых компактных в этом классе яхт. Помещение нельзя назвать зажатым, но крупные двигатели, гироскопический стабилизатор качки, генератор, опреснитель и кондиционер съедают изрядно места. Для ежедневных проверок пространства хватает, но любой другой сервис уже потребует разборки дивана для открытия второй створки люка. Кстати, для сочленения редукторов и гребных валов тут применено гибкое шарнирное соединение Python-Drive, среди преимуществ которого есть и такие: необязательность идеальной соосности валов и опорный подшипник, передающий упор гребного винта на корпус (не на двигатель) со всеми вытекающими отсюда плюсами. Шумоизоляция отсека выполнена с применением многослойных сэндвич-панелей из морской фанеры, резины и пенистых материалов, заключенных в металлическую оболочку, и шум на лодке вообще не доставляет беспокойства.

Не менее основательно подошли проектировщики и к выбору палубного оборудования и устройств. Чего стоят хотя бы складные утки Nomen непривычного, но весьма функционального дизайна, или еще более оригинальное якорное устройство — эта инновация стала одним из предметов гордости Contest. Когда якорь убран, на форштевне, бортах и палубе нет даже намека на его присутствие: вместе с цепью он хранится в носовом якорном рундуке. Для задействования якорного устройства применяется проводной пульт; при нажатии кнопки изогнутая стальная «рука» (специальная конструкция привода) выдвигается в нос на шарнире и в рабочем положении ложится на металлическую опору, после чего якорь отдают. Немаловажно, что верфь строит яхты под надзором классификационного общества Lloyd (таких верфей в Голландии всего две), и все инновационные элементы на борту гарантированно безопасны.

Два двигателя Cummins QSC8.3 мощностью по 500 л.с. выталкивают 17-тонное судно на глиссирование за 7 секунд — сказывается



Под массивной крышкой люка в палубе кокпита большое хозяйственное помещение, а люк моторного отсека находится в салоне

Мощная дверь для выхода на борт управляется приводом, но может герметично закрываться и вручную



Заходить на борт удобно через широкую кормовую платформу; дальше в нос ведут широкие бортовые проходы



Технически сложное якорное устройство в носу на практике работало безотказно





Два картплоттера на одной приборной панели не являются роскошью: это большое удобство

Консоль напоминает о парусной яхте; главное различие — в управлении яхтой на гораздо большей скорости

невысокий (до 10°) угол килеватости на транце; еще 10 секунд требуется для достижения 20 узлов, а всего на набор максимальной скорости уходит полминуты. Результаты более чем достойные, учитывая видимую двухсекундную задержку, которая требуется электронике для «осмысления» команды «Полный вперед!».

На узком кронштадтском фарватере в окружении опасных отмелей в полной мере оценить ходовые качества Contest 52 MC не удалось — от души разгуляться было негде, да и мелководье могло негативно влиять на скорость. По ощущениям, яхта с гребными валами не столь шустрая относительно спортивных круизеров с транцевыми или днищевыми колонками, но и рассматривать Contest 52 MC стоит в первую очередь как судно для степенного отдыха, а не бездумных гонок.
И уж вовсе не обязательно, памятуя о дифференте, эксплуатировать яхту в переходном режиме.

Можно не пожалеть денег и заказать самые мощные из предлагаемых двигателей (по 600 л.с.), однако, по данным английского теста, прирост скорости составит всего лишь 3 узла — стоит ли овчинка выделки? Во время крутой циркуляции на максимальных оборотах с полной и резкой перекладкой штурвала временами ощущалась низкочастотная вибрация (вероятно, из-за срыва потока на рулях). Но при маневре в спокойном темпе это явление отсутствует, и лодка спокойно продолжает резать водную гладь, давая понять, что в обычной жизни такие выкрутасы никому не нужны.

У заказчиков есть свобода в выборе планировки и материалов отделки

ВЕРДИКТ

Интерес яхтенных журналистов к новой моторной яхте Contest 52 MC был очень высок: всем не терпелось почувствовать судно, оценить дерзкую попытку верфи вырваться из «своего пастбища на чужой лужок», наконец, похвалить или покритиковать…

Теперь, когда яхта пошла в серию, можно уверенно сказать, что голландцы приняли верное и прагматичное решение, не отдав поклонников бренда конкурентам. Contest Yachts планирует развивать модельный ряд, и если верфи удастся сохранить и развить первоначальную концепцию моторной яхты с парусным духом, то мощности компании никогда не будут простаивать. А что касается первой открытой карты в сложной игре с сильными соперниками, то она оказалась козырной. Игра продолжается! MBY

ДОСЬЕ

ДЛИНА
47 Ф (14,60 М)

ШИРИНА
15 Ф (4,60 М)

ОСАДКА
2 Ф (0,85 М)

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
16,6 Т

ЗАПАС ТОПЛИВА
1800 Л

ЗАПАС ВОДЫ
700 Л

ВЫСОТА НАД ВЛ
9 Ф (2,88 М)

КАТЕГОРИЯ RCD
«А»

ДИЗАЙН
CONTEST YACHTS/VRIPACK



ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 2 × Cummins QSC8.3-500 HO, 493 л.с. при 2600 об/мин, 6 цилиндров, дизель, 8,3 л.

РЕЖИМЫ		ECO				FAST	MAX		
Об/мин	1000	1200	1400	1600	1800	2000	2200	2400	2600
Скорость	8,8	9,5	10,8	11,7	13,0	16,5	19,5	21,7	25,0
Расход	11,8	22,2	36,0	58,4	84,0	110,0	132,0	154,0	190,0
Миль/л	0,74	0,42	0,30	0,20	0,15	0,15	0,14	0,14	0,13
Дифферент	1,5	2,0	3,5	4,0	4,5	5,5	5,5	6,0	6,0
Дальность	1073	616	432	288	223	216	213	203	189
УРОВЕНЬ ШУМА, ДБА									
Салон	62	64	66	70	70	71	74	77	83

Скорость в узлах, расстояние в морских милях с учетом 20-процентного резерва, расход в л/ч. Указанные величины основаны на показаниях бортовых приборов и могут отличаться от полученных вами данных. Загрузка: 50% топлива, 57% воды, 7 человек на борту, спасательное оборудование. Температура воздуха +23 °С, температура воды +18 °С, сила ветра при скоростных заездах 1–2 балла, волны нет.



КИТЫ у Кайкауры

Не много в этом мире найдется мест, достойных ярких эпитетов в кругах людей самых разных — по возрасту, профессии, социальному положению, характеру увлечений. Одно из таких — Новая Зеландия, известная, наверное, всем живущим в цивилизованном мире, однако их представления об этой стране, как правило, весьма примитивные.

Текст **Дмитрий Матвеев** Фото **Corbis, GettyImages, Дмитрий Матвеев**

Это островное государство расположено в противоположной от Европы, южной части полушария, и там, как в Зазеркалье, многое выглядит иначе. Страна эта манит тысячи туристов со всего мира, немалую их долю составляют любители парусных путешествий. Причин тому достаточно, и подробно рассказать о них в одной статье невозможно. Упомяну лишь основные.

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ГЕОГРАФИЯ

Новая Зеландия — страна с развитой экономикой, бесспорный лидер в своем регионе, убедительный пример успешного взаимодействия политики и науки, технологии и экологии. Это место с благоприятным климатом, обширными и разнообразными территориями с богатейшей экосистемой — по большей части природными заповедниками и невероятно красивыми ландшафтами. Площадью Новая Зеландия вполне может соперничать с большинством европейских государств, но так ли это важно? Открытое в 1642 году Абелем Тасманом, получившее название в честь одной из провинций Нидерландов далекое государство своей значимостью со временем превзошло европейскую территорию-тезку.

СЕВЕР ПРОТИВ ЮГА

Новая Зеландия расположена на двух крупных островах, названных Северным и Южным, и более чем 700 прилегающих к ним мелких. На Северном, где климат благоприятнее, сконцентрирована основная жизнь страны. Здесь стоят главные города, наиболее известный и самый крупный из которых — Окленд — столица яхтенной культуры Новой Зеландии, место проведения большинства массовых мероприятий, главные воздушные ворота страны и основной ее туристический центр. Окленд находится в северной части острова, а в южной, на берегу пролива Кука, разделяющего два острова, обосновался Веллингтон — политическая столица государства, по численности населения уступающая Окленду почти вчетверо.

Хотя яхтенная жизнь страны сконцентрирована в Окленде, я и на этот раз снова окунулся в размеренную жизнь уютного Веллингтона. В прошлый мой визит сюда Новая Зеландия послужила



лишь отправной точкой дальнего путешествия; теперь все иначе: ближайшие несколько дней мне предстояло знакомиться с чудесами природы этого архипелага.

Надо сказать, Южный и Северный острова совершенно разные: Южный почти на 37 тыс. кв. км крупнее Северного. Разные они по природе: Северный изобилует равнинами; здесь протекает самая длинная река Уаикато. Кроме того, остров вулканически активный — из шести вулканических зон здесь их пять. Наивысшая точка острова — вулкан Руапеху. В ученых кругах бытует мнение, что незадолго до рождения Христа здесь случилось крупнейшее в истории человечества извержение, в результате которого появилось озеро Таупо с площадью водного зеркала более 600 кв. км, что делает его самым крупным не только в стране, но и в южной части Тихого океана.

А на Южном острове тянущийся с севера на юг горный хребет с «оригинальным» названием Южные Альпы отделяет равнинную сельскохозяйственную восточную часть острова от менее заселенной западной, изобилующей национальными парками, фьордами и ледниками, спускающимися с гор прямо в Тасманово море.

Мне предстояло путешествие на 36-футовой яхте *Lamaris* (Beneteau 343). Снова меня сопровождает Дэйв Кастельсе из Веллингтона, но теперь шкипер яхты — его земляк Роберт Стэхэм. Только у них международные сертификаты яхтенных шкиперов и, что более ценно, не одна тысяча океанских миль за кормой. Еще двое из экипажа — Тор Барни и Стивен Макманаман — новички в яхтинге. Нынешнее плавание обещало быть скорее прогулкой: никакого открытого океана, да и переход по местным меркам пустяковый — 100 миль вдоль восточного берега Южного острова к побережью у городка Кайкаура. Сам по себе этот городок с населением менее 4000 жителей ничем не примечателен. Интерес представляют киты, несколько раз в год водящие хороводы вблизи берега, благодаря чему эта географическая точка на окраине мира обрела популярность и манит туристов, помогающих пополнять казну.

В Южном полушарии лето является зимой



ПЕРЕХОД

Одним прекрасным утром в 07.30 наша *Lamaris* с заполненными всем необходимым трюмами и рундуками отдала швартовы и вышла из веллингтонского яхт-клуба Barton Marina. Кстати, если смотреть на крупномасштабную карту, кажется, что Веллингтон расположен прямо на берегу пролива. Это не совсем так: город рассредоточен вдоль побережья с обилием заливов, что, безусловно, привлекает яхтсменов, но увеличивает время в пути.

Выйдя из марины, мы оказались в водах залива Ориентал. Грот и стаксель белели над палубой, и, пройдя около двух миль на восток при встречном ветре, мы вышли в огромный залив — Гавань Веллингтона, откуда начинался основной маршрут. Оставив за кормой остров Матиу (он же Сомс), яхта повернула к югу и галсами начала сокращать расстояние до пролива Кука. Мы миновали заливы Маханга, Скорчинг и Уорзер, на берегах которых находятся самые привлекательные районы Веллингтона с пляжами и небольшими симпатичными домами. Далее пролив заворачивал к юго-западу, и мы прошли мимо скалистого мыса, прикрывающего залив Брейкер. Это одно из самых коварных мест на подходах к Веллингтону: здесь много подводных скал, и требуется хорошее знание лоции.

Почти при попутном ветре яхта вышла в залив Фицрой (фактически это уже пролив Кука), и после узких проливов он показался настоящим морем. Здесь основной фарватер поворачивает к западу, а паромы берут курс на Пиктон. Делаем поворот и курсом SW уверенно движемся к цели. Впереди сотня миль, ветер уверенно «тянет» со скоростью 7–8 м/с — для яхты этого класса такой можно считать оптимальным. При скорости 14–15 узлов расчетное время перехода до Кайкауры всего 6–7 часов.

Так, в общем-то, и случилось. По пути нас постоянно сопровождали стаи дельфинов: их концентрация в здешних водах едва ли не самая высокая в мире. Иногда вода по курсу просто вскипала от двух десятков выпрыгивающих из нее игривых млекопитающих. Пожалуй, это одно из самых необъяснимых и оттого еще более чарующих зрелищ. Ближе к вечеру мы достигли обширного серого пляжа вблизи северной части Кайкауры. Этот город вытянулся вдоль восточного берега Южного острова с севера на юг.

Яхтенная жизнь страны в основном протекает в Окленде

Здесь нет даже мало-мальски приличных причалов, а массивные волны обрушиваются прямо на берег. Город заканчивается у основания огромного скалистого мыса, напоминающего по форме руку с растопыренными пальцами. Топографически территория мыса, относящегося к заповеднику Синик,— это плато, покрытое ярко-зеленым травяным ковром. И вот в водах именно этого района собираются киты — цель нашего путешествия.

КИТЫ

Нам нужно было обойти мыс, чтобы оказаться в акватории его южной части, которую остроумцы назвали залив Юг. Здесь мы планировали провести ночь: движение в местах, где велика вероятность встречи с китами,— дело серьезное. Столкновение с исполином не просто доставит хлопот — оно может вовсе перечеркнуть все планы, если не хуже. А потому рисковать не хотелось.





На странице слева:
С высоты птичьего полета этот мыс напоминает длань великана.

Кит показал хвост и... был таков!

Только здесь обитают дельфины столь необычной окраски...

...и охотно позируют туристам, любителям фотографировать, приезжающим сюда со всего мира.



Береговой пейзаж здесь, надо сказать, фантастический. Песчаные атоллы, словно близнецы похожие один на другой, по которым я немало походил, не идут ни в какое сравнение. Прибрежная территория представляет собой зеленые склоны; берега в большинстве своем скалистые, но местами встречаются протяженные пляжи. Впрочем, они далеки от разрекламированных «баунти-релакс» и ближе к черноморским галечным, но гораздо более величественны и отстранены от мира. Безмолвные горы, наряженные в снежные шапки, с высоты наблюдают за происходящим где-то далеко, у их подножия. Бесспорно, место, обладающее магической силой…

Но оставим мистику. Едва мы оказались в водах заповедника, как первые представители китовой семейки тут же заявили о своем присутствии. Вид, который можно здесь встретить, носит название «кашалот». Я не специалист в этой области и потому не стану умничать с описанием особенностей обитания китов. Скажу лишь одно: каждый, без сомнения, видел слона — по-настоящему большое животное, один вид которого внушает уважение. А теперь представьте четырех таких слонов, словно парящих в холодных водах, то и дело показываясь на поверхности. Не знаю, какие у кого были чувства при первой встрече, лично я молил Бога, чтобы наши маршруты однажды не пересеклись: в сравнении с этим исполином яхта выглядела игрушечной. А дельфины все так же беззаботно купались в холодной воде. Здесь обитает очень красивый вид, с ярко-белым брюхом и темной спиной, окрасом напоминающий косатку.

Кроме кашалотов и дельфинов, хватает здесь и другой живности, пернатой и морской. Встречаются в этих водах и морские котики, а следовательно, и большие белые акулы. Словом, местечко что надо. И даже виднеющиеся на берегу признаки цивилизации кажутся такими же отстраненными от остального мира, как и вся природа.

Ночь мы провели под защитой мыса, но уже утром стало ясно, что защита была весьма условной: один из китов резвился метрах в трехстах от яхты. Постепенно наша команда пообвыклась с таким зрелищем, и в середине дня мы решились взглянуть на подводный мир. Для этого пришлось нарядиться в двойные неопреновые костюмы — лето ведь, а оно







в Южном полушарии является зимой.

Подводный мир столь же безмолвный, как и в других акваториях поблизости, но тоже изобилующий различными видами флоры и фауны, среди которых при нашей неожиданной встрече вызвал у меня большое удивление осьминог. Все отлично, только покоя не давала свербевшая мысль о присутствии рядом белой акулы. Ни одного представителя этого древнейшего вида я так и не увидел, и, по заверениям моих коллег, они здесь не питаются, предпочитая охотиться в прибрежных водах севернее и южнее этих мест. Только меня это не убедило.

А у кашалотов жизнь текла своим чередом. Сложно сказать, о чем они думают и как планируют свой день, но, без сомнения, одним своим видом эти морские гиганты доставляли массу положительных эмоций туристам, наблюдавшим с катера неподалеку от нашей яхты за их беспечными играми.

Планируя поездку, я где-то прочел, что кашалоты так близко подходят к берегу, что за ними можно наблюдать прямо из автомобиля. Не знаю, насколько это так. Лишь увиденный нами утром кит находился близко к берегу — на дистанции около полумили, основная же группа гигантов-млекопитающих не подплывала ближе нескольких миль. Тут беспрерывно кружат сафари-боты с туристами, киты постоянно находятся под прицелом фотокамер и, уверен, подобно кинозвездам, временами устают от такого внимания. Мы старались находиться поодаль от туристических ботов, за что, возможно, и поплатились.

ЕСТЬ КОНТАКТ!

Удар оказался настолько неожиданным, что едва ли кто-то успел понять, что произошло. Яхта вздрогнула и резко накренилась на правый борт. Все, что просто лежало, мигом оказалось на палубе или даже за бортом, один из фотоаппаратов быстро скрылся в темных водах, только нам было не до него. Адреналин буквально вспенил кровь, пульс участился, наверное, вдвое…

Что интересно, самого кита никто так и не увидел. Через пару секунд яхта приняла ровное положение. Беглый осмотр в каютах и низах не выявил пробоин, что, конечно, уже было хорошей новостью. Придя в себя, мы решили обследовать корпус снаружи, и снова пришлось облачаться в дайверское снаряжение. К счастью, все обошлось. Следы контакта на корпусе виднелись

Съемка китов на камеру привлекает сюда толпы любопытных туристов



На странице слева:
Ради таких кадров стоит пролететь полмира!

Новая Зеландия — одно из красивейших на земле мест, особенно при взгляде с воды или с высоты птичьего полета.

За повадками морских исполинов интересно наблюдать, только не стоит пренебрегать правилами безопасности.

«Над седой равниной моря гордо реет...» эта птичка.





отчетливо, но киль и перо руля не пострадали; удар пришелся ближе к борту — по всей видимости, кит не ударился в корпус, а как бы толкнул его. Досталось главным образом балянусам, мшанкам, морским уточкам и прочим обрастателям, облюбовавшим днище яхты.

Нам этого инцидента было достаточно, чтобы на голове появилось еще несколько седых волос. И вроде бы следует быть осмотрительнее, но… какая уж тут осмотрительность, когда под килем сотни метров, а эти зверюги вольготно перемещаются в толще воды, опускаясь на глубину свыше двух километров. Да еще любимая забава кашалотов выпрыгивать из воды! Описать этот трюк довольно сложно, поскольку сложно представить истинные размеры кита. Но вот что можно сказать точно: если такой маневр придется на яхту, последствия едва ли будут поправимы. Кроме прочего, кашалоты обладают дурным и непредсказуемым нравом, от которого пострадало в свое время немало китобоев. И хотя в наше время охота на китов запрещена, кто знает, что этому животному взбредет в голову, которая по размерам сопоставима с автомобилем?

Кашалоты, к слову, единственный вид китов, которые охотятся на крупных головоногих, преимущественно на огромных кальмаров, обитающих на больших глубинах и имеющих длину свыше 10 м. Таких иногда находили в желудках кашалотов. Кстати, самый крупный известный науке спрут был обнаружен именно у берегов Новой Зеландии. Его длина превысила 17 м!..

За этими разговорами мы стали собираться в обратный путь. Уже в полной темноте яхта малым ходом при все том же восточном ветре покинула воды заповедника. Ночь прошла в свободном дрейфе в отдалении от берега. А утром мы подняли паруса и взяли курс на Веллингтон. Для местных яхтсменов-шкиперов такие походы сопоставимы с прогулкой к кронштадтским фортам в Финском заливе, а для меня… Это было, без сомнения, настоящее путешествие к загадочным берегам острова Южный самой Новой Зеландии. MBY

РИСК СТОЛКНОВЕНИЯ С КИТОМ

В исследовании «Столкновения яхт с китами» (А. Н. Зинченко, 2012 г.) отмечено растущее беспокойство общества, связанное с такими коллизиями, иногда приводящими к травмам или смерти морских млекопитающих, повреждениям и даже гибели яхт и членов экипажей.

Согласно имеющейся статистике, только за период с 1966 по 2010 гг. зафиксированы 168 инцидентов (столкновение и угроза столкновения), и 75% всех случаев приходятся на 2002–2010 гг. Больше всего инцидентов отмечено в Северной Атлантике и Тихом океане, где движение парусных яхт более интенсивное и даже проводятся массовые регаты. Однако такие контакты вполне вероятны в любой точке Мирового океана, где обитают или мигрируют морские исполины.

Большинство инцидентов происходили с однокорпусными яхтами из стеклопластика длиной от 10 до 15 м (самый распространенный типоразмер). Довольно большая их часть имела место в дневное время, когда яхты двигались под парусом, и можно допустить, что киты по каким-то причинам сознательно шли на «полный контакт» или его провоцировали. Иначе следует признать таких китов слепыми и глухими (в природе больные особи могут встречаться) или даже пересмотреть постулаты теории вероятности.

Чистая «пятерка»

С виду просто конфетка, этот новый круизер от Beneteau Group производит сильное впечатление своим стилем и уверенным ходом.

Текст **Джек Хейнс** Фото **Monte Carlo**



ВИДЕО

mby.com/montc5









Через цельное ветровое стекло потоки света льются на ступени ведущего вниз трапа и тамбур на палубе кают



Большое помещение в корме можно использовать в качестве кубрика экипажа

Сверху крупно:
С высоких диванов открывается отличная панорама, опускающиеся бортовые окна позволяют хорошо проветривать помещение салона.

Сверху вниз:
Открытый пост управления выглядит классно, но хотелось бы больше защиты от ветра.

Обед, отдых, общение — большой флайбридж все это позволяет.

Правая секция двери открывается на петлях наружу и фиксируется на козырьке флайбриджа.

Справа:
Хранилища для продуктов и посуды, шкафы холодильника и морозильника в камбузе не только удобны, но и выглядят стильно.







Определенно, MC5 с ее свежим внешним видом и стильным интерьером просто великолепна

Канны за неделю до яхтенного фестиваля. Городок, где мужчины преисполнены важности и самодовольства, женщины щеголяют нарядами, а суперяхт больше, чем супермаркетов. Подходящее место для яхты Monte Carlo 5, которую мы здесь и подловили: в ней вполне сочетаются гламур и морская сущность. Здесь она как дома, наряду с Lamborghini и Ferrari, рядком стоящими вдоль набережной Круазет.

На вкус и цвет, как известно, товарищей нет, только по мне так MC5 — яхта просто чудная. Корпус телесного цвета сверкает, и если выбрать какой-либо другой окрас, очарование лодки тут же уполовинится. Присмотритесь, и вы увидите восхитительные круглые иллюминаторы в обрамлении нержавейки от итальянской компании Nemo — чистое ретро. Крупное круглое окно в корму от миделя — еще один стилистический штрих MC5 — снаружи выглядит круто и дает классный обзор изнутри.

СТИЛЬ И СУТЬ

MC5 построена на верфи Beneteau Group, но при производстве использованы материалы, технологии, дельные вещи и детали, дизайнерские «фишки», присущие яхтам Monte Carlo из верхнего сегмента рынка. Пытаясь это осмыслить, сравните Lexus и Toyota, и вы не сильно ошибетесь. Развал борта в носу, черное обрамление флайбриджа с кормы, круглые иллюминаторы — все это не просто намекает, но вопиет о близком родстве с Monte Carlo Yachts. Лодка выглядит мастерски сделанной, и это впечатление усиливает осознание того, что уже в следующем году верфь будет спускать на воду такие суда раз в четыре дня.

Наша тестовая яхта стояла в гавани выставки в тесном окружении других лодок — show must go on! Капитан запустил двигатели установок IPS600, и вода под опускаемой кормовой платформой забурлила. Я тут же воспользовался возможностью стать членом команды и принялся наблюдать, какие такие интересные идеи и практичные решения реализованы на яхте и скрываются за ее броской внешностью.

Пара крупных ступеней ведет из глубокого безопасного кокпита к бортовому проходу. Поднявшись по ним, видишь, что проход довольно широкий и защищен высоким релингом. На борту рука сама находит поручень на комингсе флайбриджа; еще один, уже внизу, я обнаружил, когда возвращался в кокпит. MC5 — лодка довольно высокая, стоять на борту не тесно, и если швартоваться к понтону лагом, отсюда легко скинуть наброшенный на кнехт понтона швартов, закрепленный на бортовой утке.

В якорных ящиках (рундуках) в носу с избытком места для кранцев и швартовов. Рундук левого борта настолько большой, что если туда уронишь, к примеру, телефон, черта с два достанешь. Если в этой «пещере» держать швартовы, для извлечения их на свет божий понадобится что-то вроде багра, если только вы не фокусник-акробат.

В кокпите места для хранения еще больше: под кормовым диваном находится обалденно вместительная кладовая. В этом объеме можно даже обустроить кубрик команды, хотя… В пайолы неизбежно придется врезать люки для обслуживания приводов IPS, и тогда койки экипажа будут только мешать.

В кокпите есть другой большой люк, через который можно попасть к собственно двигателям. Как только спустишься по узкому трапу, сразу видишь, как много места оставлено по обе стороны от двигателей, и ежедневные проверки затруднений не вызовут. Общий инжиниринг вполне приличный: опрятно проложенная и закрепленная проводка, трубопроводы... Но на лодках некоторых конкурентов освещение получше, и не обошлось без грубой формовки стеклопластика кое-где в углах.

Еще места для хранения обнаруживаются под трапом на флайбридж; он легко откидывается на газовых упорах, и там прекрасно можно держать спасательный плот или повесить мокрые непромоканцы (смешно звучит, не правда ли?). Невысокая дверь в салон состоит из трех секций; самая узкая, правая открывается на петлях наружу (как обычная дверь), и так гораздо удобнее, нежели воевать с большой и тяжелой сдвижной дверью.

ЖИЗНЬ ПРЕКРАСНА!

Угловой камбуз с фасадами из светлого дерева и бежеватой рабочей поверхностью выглядит свежим и чистым; смеситель мойки волшебным образом появляется из ниоткуда. Но, как и все остальное на MC5, эти элементы дизайна тщательно

Огромные круги иллюминаторов в мастер-каюте магически притягательны



продуманы. На камбузе полно места для утвари, включая раскладывающийся угловой шкаф с удобными полками, чтобы держать там кастрюли и сковороды. Расположенные напротив холодильник и морозильная камера — это два стоящих рядом ящика вместо обычных громоздких вертикальных блоков. Очень практично: можно забить их продуктами и легко достать упаковку любимого сыра бри, не воюя при этом со стоящими первым рядом коробками с молоком. Над ними шкафы для кружек и стаканов; пластмассовые ограничители в них снабжены автоматически включающимися светодиодами — чтобы видеть содержимое.

Далее в распростершемся перед вами салоне на левом борту устроена динетта с большим диваном, и еще один уютный диван стоит напротив; за ним тумба, из которой поднимается плоский ТВ-экран. В мягких подушках утопаешь, но высота диванов позволяет обозревать морские пейзажи через большие бортовые окна надстройки. Они опускаются электроприводом, и это отличная возможность проветрить помещение или, не выходя из салона, рявкнуть на экипаж (при наличии такового). Через цельное ветровое стекло потоки света льются на приборную панель, отделанную материалом под замшу, на ступени ведущего вниз трапа и тамбур на палубе кают. Слева от рулевой консоли есть четыре емкости с крышками и внутренней отделкой из той же «замши». Кому-то они покажутся бесполезными, но когда лодку начнут заполнять всевозможные вещи, станет ясно, что это лучшее место для бинокля, лоций и других важных мелочей, которым надлежит быть именно здесь: и не мешают, и всегда под рукой.

Спускаемся по трапу, держась за отделанный кожей поручень, и сразу на правом борту видим каюту-пульман с койками в два яруса. Они достаточно большие для взрослого, а сама каюта хорошо освещена: над каждой койкой есть большой открывающийся иллюминатор. В каюте есть ТВ и музыка, да и багажу найдется место.

Носовая VIP-каюта восхитительна. Просторная, высотой более 1,9 м и с двумя подвесными шкафами, в которых зажигается свет, как только вы откроете дверцы. Полоса остекления в носовой секции подволока вместе со скайлайтом открывает свету путь в каюту, а картину дополняют блестящие (во всех смыслах) иллюминаторы Nemo в бортах; когда они открыты, в каюте всегда свежо.

МАСТЕР-КАЮТА

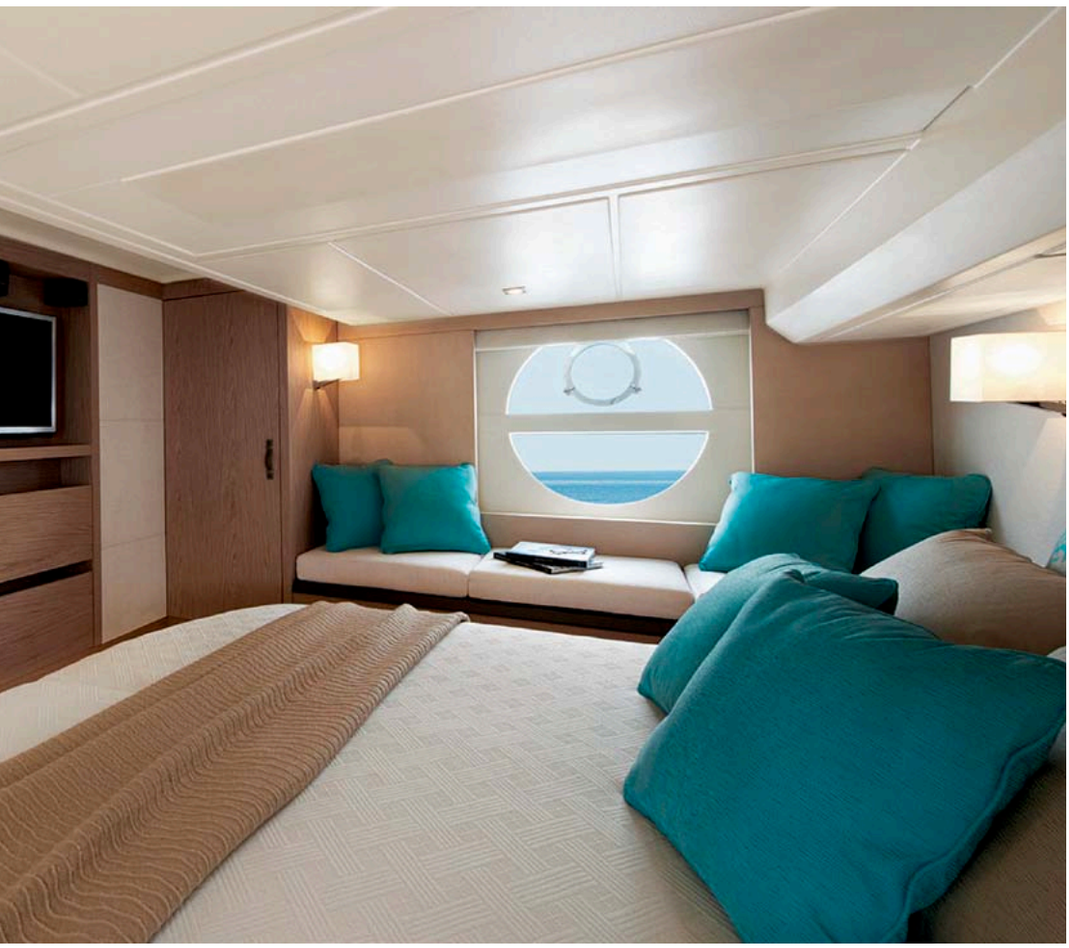
Для хозяйских апартаментов надо бы найти особые эпитеты. Еще снаружи в корпусе примечаешь нестандартно огромные круги иллюминаторов. Они как раз в этой каюте и магически притягивают к себе, побуждая часами сидеть на устроенном вдоль борта диване, не отрывая взгляда от моря. А какое, должно быть, удовольствие просыпаться в льющихся через них лучах солнца!
А теперь — проза быта. Места для вещей полно: три рундука под каждым бортовым диваном и два высоких глубоких шкафа. Есть еще шкафчик для обуви под ТВ-экраном, и это очень удобно, поскольку на лодке она вечно оказывается под ногами. Примыкающая к каюте туалетная комната с отдельной душевой и прекрасным в своей простоте оформлением: четкие линии, спокойные тона, приятные материалы (тик, кориан, стекло, натуральный лак) — это святилище чистоты и здоровья, прямо как в престижном спа-центре.

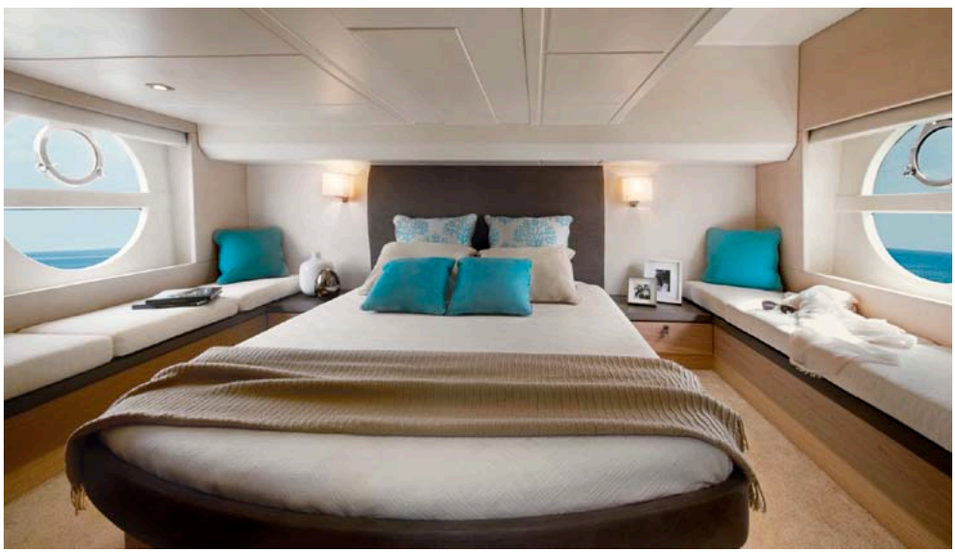
БЫСТРО И ПО-ТИХОМУ

Сначала я управлял MC5 с флайбриджа, который сам по себе заслуживает упоминания. Акцентирую внимание на важных деталях, обязательных для хорошего организованного открытого мостика: высокие спинки сидений (ощущение безопасности); посадочные места для всех на борту; большая площадь лежаков (чтобы загорать или просто праздно валяться); хранилища для припасов (еда, напитки) и стол для пиршества. Вот все это на флайбридже MC5 присутствует, включая рулевую консоль для управления судном и его системами, о которой я чуть не забыл сказать.

Главное впечатление от управления яхтой с верхнего поста — расслабленность. Двигателей почти не слышишь, а на комфортных круизных 22 узлах скорость практически не ощущается. Ход мягкий, ровный и, несмотря на приличную волну на рейде Канн, благодаря продольным реданам совершенно сухой; помимо реданов, с брызгами эффективно борется и мощная скула. Тяги винтов днищевых колонок IPS достаточно, чтобы управлять лодкой было не скучно.









Сверху крупно:
Мастер-каюта с великолепными стильными иллюминаторами.

Слева:
Отличный интерьер туалетной комнаты мастер-каюты: отдельная душевая, зеркальный шкафчик и дизайнерская сантехника.

Сверху вниз:
Под диванами вдоль борта находятся по три рундука.

Четыре иллюминатора и прозрачная вставка в подволоке VIP-каюты делают ее очень светлой.



ЕСЛИ ПРИГЛЯДЕТЬСЯ

ДЖЕК ХЕЙНС

ИЛЛЮМИНАТОРЫ
Часто бортовые иллюминаторы просто зрительно привлекают. Но эти (Nemo) и выглядят эффектно, и практичны: открытые, они наполняют помещение свежестью.



ЕМКОСТИ В ТОРПЕДО
На лодке нельзя сетовать на нехватку мест для хранения всяких вещей, и в этих удобных ящичках слева от рулевой консоли можно держать кучу гаджетов и разной мелочевки.



ГРИЛЬ НА ТРАНЦЕ
Новая, прежде не встречавшаяся опция. Но если вы увлекаетесь рыбалкой, наловите рыбы, почистите ее на кормовой платформе и тут же отправьте в раскаленный гриль…

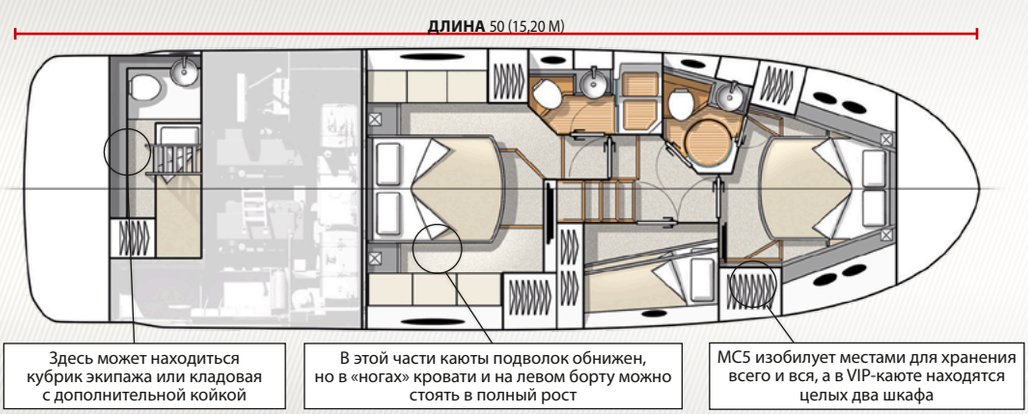


МОТОРНЫЙ ОТСЕК
Доступ туда не составляет никакого труда, пространства вокруг каждого двигателя для их регулярного обслуживания вполне достаточно. Немного смущает, что неудобно добираться к приводам IPS: придется снимать пайолы отсека экипажа/кладовой.



Лежак на левом борту великолепен на якорной стоянке, но вряд ли там будет комфортно на ходу

ДОСЬЕ



ДЛИНА
50 (15,20 М)

ШИРИНА
14 Ф (4,30 М)

ОСАДКА
3 Ф (1,15 М)

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ ПОРОЖНЕМ
14,7 Т

ПОЛНОЕ
16,6 Т

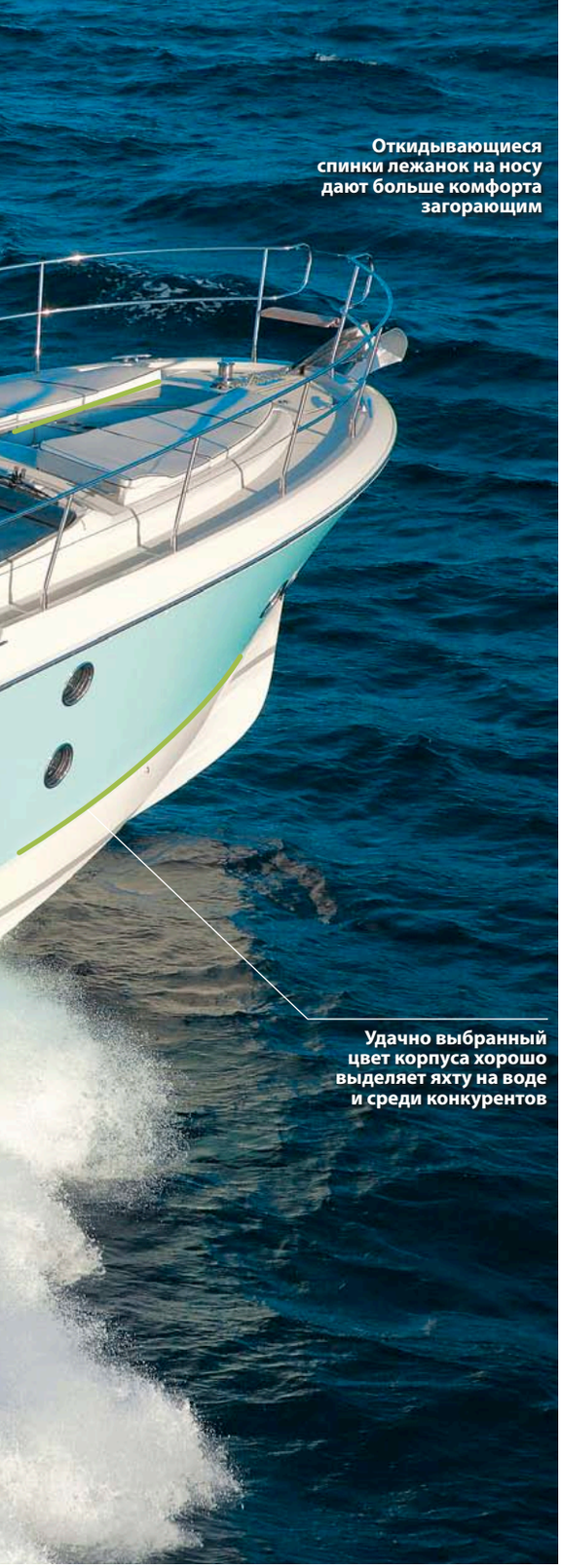
ЗАПАС ТОПЛИВА
1300 Л

ЗАПАС ВОДЫ
660 Л

КАТЕГОРИЯ RCD
«B» (12 ЧЕЛ.)

ДИЗАЙН
MONTE CARLO YACHTS

Ход яхты мягкий, ровный, несмотря на волну, но управлять судном совершенно не скучно


Откидывающиеся спинки лежанок на носу дают больше комфорта загорающим

Удачно выбранный цвет корпуса хорошо выделяет яхту на воде и среди конкурентов

Эргономикой верхний пост управления уступает нижнему. К рукояткам двигателей надо тянуться, и ветроотбойник мог бы работать эффективнее. В то же время свободная приборная панель выглядит превосходно, как и регулируемое кресло с карбоновыми подлокотниками, скорее красивое, чем удобное. Нижняя рулевая консоль мне более импонирует, хотя кресло тут без регулировок (есть откидывающийся больстер). Обзорность через цельное стекло отличная, а вот средники на боковом остеклении слегка мешают.

Найдутся такие, кто упрется в цифры максимальной скорости — не более 30 узлов — и фыркнет по этому поводу. Но вы лучше посмотрите, как классно MC5 гладит море на крейсерских 25 узлах! Нехватка прыти (на чей-то взгляд) с лихвой компенсирует ровный устойчивый ход, который MC5 демонстрирует без особого напряжения. На тестовой яхте были установки IPS600, но также могут стоять IPS500 мощностью по 370 л.с. Конечно, они выполнят свою задачу, но я предпочитаю IPS600, выдающие 435 л.с.

Ощущения от этой яхты даже слегка пьянящие. Свежий внешний вид, невероятно стильный интерьер — просто триумф ясного, разумного дизайна. И удивительное чувство меры, когда эстетика, наружная и интерьерная, совершенно не противоречит технической, морской сути сооружения.

И все это только начало. На подходе модель MC5 S с хардтопом, модели MC4 и MC6 в вариантах с хардтопом и флайбриджем. Что представляет собой 43-футовая MC4 по сравнению с другими яхтами этой длины, мы уже знаем. И если вы еще не обратили внимание на бренд Monte Carlo Yachts, самое время отметить высокий потенциал этих яхт, хорошо проявившийся в модели MC5. MBY

ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ


Приятное на ощупь покрытие мягких тонов и выглядит хорошо, и не бликует

Очень удобное при управлении взаимное расположение штурвала, рукояток двигателей и джойстика

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 2 × Volvo IPS600, 435 л.с. при 3500 об/мин, 6 цилиндров, дизель 5,5 л.

РЕЖИМЫ							FAST	MAX
Об/мин	1900	2100	2300	2500	2700	2900	3100	3500
Скорость	11,2	11,7	14,0	17,1	18,3	21,5	23,7	28,2
Расход	–	–	–	–	–	92	120	158
Дифферент	0°	1°	2°	2°	2,5°	2°	2°	3°
Дальность	–	–	–	–	–	273	230	210
УРОВЕНЬ ШУМА, дБА								
Пост управления	70	71	72	76	75	75	76	78
Кокпит	79	79	80	83	85	86	86	86

ЦЕНЫ И ОПЦИИ

Цена от	£ 503 220 с НДС (IPS500)
Цена тестовой лодки	£ 637 933 с НДС (IPS600)
Кубрик экипажа	£ 5526
Гриль на транце	£ 3659
Гидравлический трап-сходня	£ 20 635
Кресло у пульта на флайбридже (Besenzoni)	£ 2486
Носовое подруливающее устройство	£ 5898
Система кондиционирования	£ 26 716
Цвет корпуса Blue aqua cream	£ 5070
Дополнительный джойстик IPS (кокпит)	£ 3935
Съемный тент в кокпит	£ 4604
Стол в кокпите	£ 1610

= опции на протестированной лодке

КОНКУРЕНТЫ

FAIRLINE SQUADRON 48.
ЦЕНА ОТ £ 552 000.
Поставляется с двумя или тремя каютами, мастер-каюта на миделе во всю ширину корпуса. Построен в корпусе новой Targa 48 с установками Volvo Penta IPS600.



AZIMUT 48.
Цена от £ 537 695. Возможно, по сравнению с другими выглядит слегка старомодной, но с тремя хорошими каютами и скоростью в 32 узла (два Cummins по 600 л.с.) остается сильным игроком.



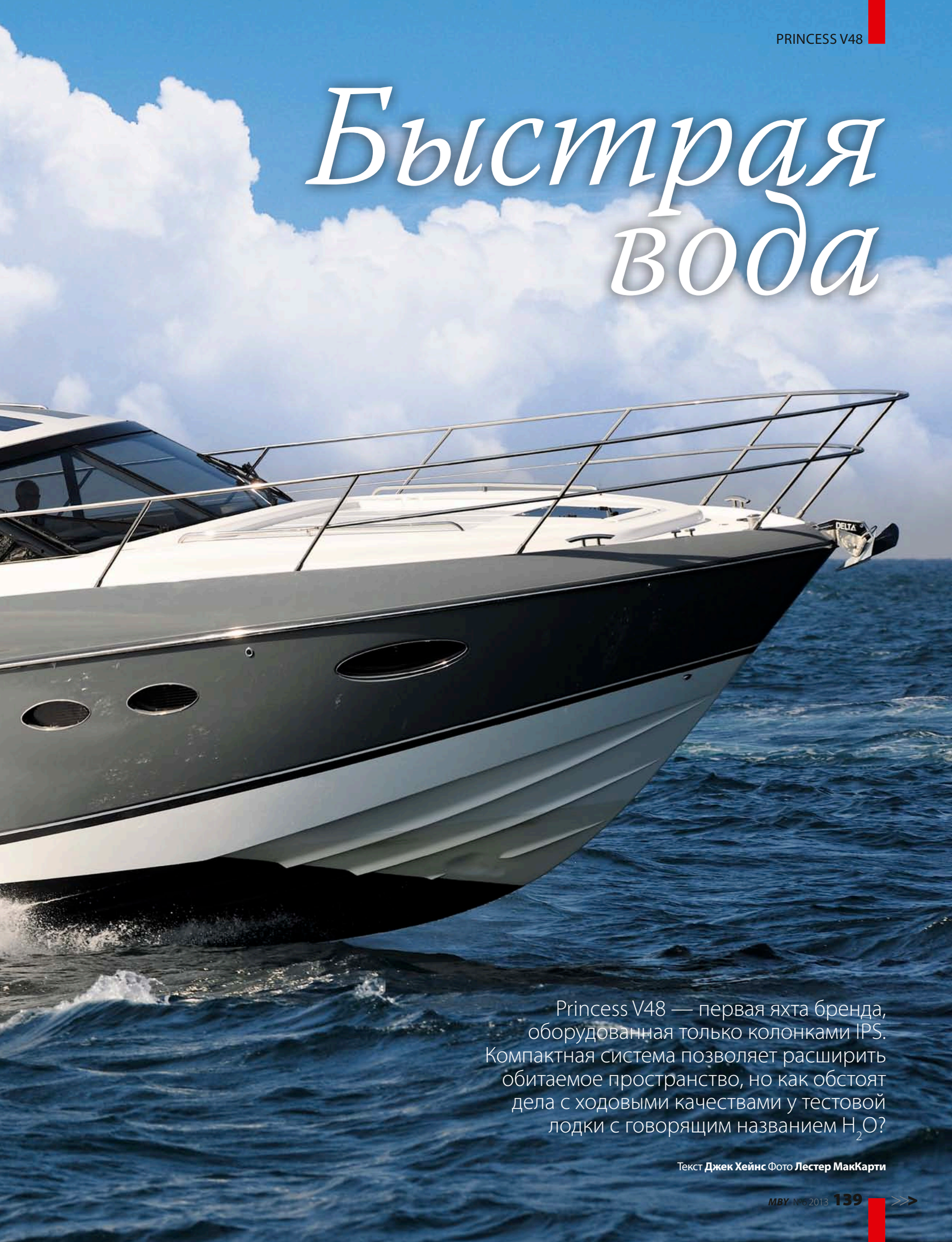
Скорость в узлах, расстояние в морских милях с учетом 10% резерва. Данные по расходу в верхнем диапазоне оборотов предоставлены верфью (л/ч). Указанные величины основаны на показаниях бортовых приборов и могут отличаться от полученных вами данных. Загрузка: 100% топлива, 75% воды, 4 человека на борту, спасательное оборудование, плот, тендера нет. Температура воздуха +23 °C, сила ветра при скоростных заездах 2–3 балла, волна 1–2 балла.



ВИДЕО

mby.com/v48

Быстрая вода



Princess V48 — первая яхта бренда, оборудованная только колонками IPS. Компактная система позволяет расширить обитаемое пространство, но как обстоят дела с ходовыми качествами у тестовой лодки с говорящим названием H_2O?

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


ЖК-экран со светодиодной подсветкой (диагональ 32 дюйма) поднимается из стойки электроприводом






Полноразмерный холодильник/ морозильник позволяет сделать большие запасы для долгого круиза



Остается только удивляться, насколько легко управлять этой яхтой! Рулевая консоль удобна, как хорошо сидящая на руке перчатка

Колонки Volvo Penta IPS доступны на яхтенном рынке около 10 лет, и можно смело заявить, что большинство верфей, выпускающих серийные яхты, так или иначе уже имели с ними дело. Но только не Princess. Верфь выждала приличное время, чтобы понять, действительно ли система IPS настолько революционна, как обещала Volvo Penta. Британцы вообще не склонны набрасываться на новинки: верфь Princess тщательно приглядывалась к плюсам и минусам и только сейчас решилась вывести на рынок новую модель, специально разработанную под установку IPS. Оговорюсь: некоторые модели Princess оснащались IPS и раньше, но это первая яхта, которая будет доступна только с днищевыми колонками IPS600 мощностью по 435 л.с.

МОТОРНЫЙ ОТСЕК

А был ли смысл так долго ждать? Прежде чем ответить на вопрос, давайте заглянем в моторный отсек и посмотрим, как там все устроено. Установка IPS привносит особенности в компоновку помещения. Например, трап, по которому спускаешься сюда из кокпита, пришлось поставить довольно круто. Правда, внизу об этом тут же забываешь, увлекшись созерцанием объемного пространства. Вокруг двигателей и приводов можно свободно перемещаться: места более чем достаточно для работы двух механиков. Над двигателями — удобное хранилище для имеющихся на борту и ненужных в данный момент подушек и лежаков; там же помещается и дополнительная закладная подушка дивана в кокпите.

На малых оборотах Princess V48 управляется столь же легко, как и любое другое судно с IPS, с которыми мне доводилось иметь дело на тест-драйве. Даже при сильном навальном ветре и приличной волне яхту было до смешного легко отводить от причала лагом. Чуть шевельнешь джойстиком — и лодка реагирует быстро и мягко, вне зависимости от того, разворачиваешься ли ты на месте, двигаешься вперед или назад или выполняешь любые другие маневры для демонстрации возможностей IPS. Отмечу, что джойстик все же удобнее на высоких оборотах: там реакция лодки на действия рулевого более ощутима, особенно в условиях сильного ветра, который был во время нашего теста.

ЗА ШТУРВАЛОМ — УДОВОЛЬСТВИЕ!

Набираем скорость… Остается только продолжать удивляться, насколько легко управлять этой V48! Ощущения от поста управления, как от хорошо сидящей на руке перчатки: ничего не жмет, не тянет, не сковывает движения. Штурвал, джойстик, рукоятки газа и клавиши регулировки транцевых плит находятся близко и сгруппированы удобно. А при моем росте 1,8 м посадка за штурвалом просто идеальная: ни разу за все время тест-драйва и фотосессии я не ощутил необходимости встать. В положении сидя обзор очень хороший, слепых зон практически нет, все основные приборы, картплоттер и переключатели легкодоступны. Что касается самой приборной панели, такая может быть только у Princess. Спортивный штурвал с тремя спицами доставляет прямо-таки тактильное удовольствие. Темный, мягкий на ощупь отделочный материал панели классно выглядит и поглощает блики. Есть пара держателей для напитков, несколько отформованных в панели ниш для телефонов, очков и всяких мелочей, а также небольшая поверхность для работы с бумажной картой перед штурманским сиденьем. Я, пожалуй, даже не вижу возможностей еще хоть как-то улучшить пост управления, разве что добавить поручень перед штурманским сиденьем.

Если погода не позволяет открыть люк хардтопа, можно опустить боковое окошко в надстройке (электропривод); это добавит свежего воздуха, а заодно даст возможность общаться с помощниками на швартовке. При этом света внутри достаточно даже при закрытом люке: три прозрачные вставки в хардтопе находятся как раз над постом управления.

ПРИШПОРИМ?

Ну что ж… Резко кладем рукоятки двигателей (транцевые плиты не трогаем), и Princess V48 мгновенно пускается в энергичный легкий галоп. Лодка почти не требует размышлений насчет управления; скорее, она сама заботится о вас, не наказывая за ошибки на виражах и в поворотах. По сравнению с некоторыми другими спорткруизерами, оборудованными IPS, управление у V48 в разумной степени спокойное. Яхта склонна крениться в поворотах, но едва ли позволит вам сделать какую-нибудь глупость, вне зависимости от того, насколько быстро вы идете или перекладываете штурвал.



Сверху вниз, слева направо:
Длинная линия остекления обеспечивает роскошные виды из уютного салона.

В стандартной комплектации стол кокпита фиксируется в одном положении, но на нашей тестовой лодке он стоял на телескопических опорах.

Небо над головой: люк хардтопа в передней части салона открывается за секунды.

Благодаря открытому пространству над трапом камбуз получился светлым.

Мастер-каюта этой яхты кажется заимствованной у куда более крупного судна

Похожая история и со скоростью: Princess V48 — яхта достаточно быстрая, хотя чисто спортивной ее не назовешь. Мы разогнались до 32,9 узла при небольшой нагрузке (четыре человека на борту и менее половины запаса топлива). Диапазон комфортных круизных скоростей достаточно широк — от 22 до 28 узлов. Установлено, что расход топлива на 12,5 и 27 узлах почти одинаков, поэтому лодку можно без ущерба для кошелька гонять на скорости, используя по прямому назначению — для быстрых переходов.

Единственный момент, когда при управлении есть некоторые проблемы с комфортом,— ход против волны. Признаю, день в море неподалеку от Плимута был чрезвычайно ветреный, с приличной зыбью, но мы все же решили не снижать скорость и посмотреть, что из этого получится. Удары волны в корпус были довольно сильными, но это связано с наличием IPS: двигатели и приводы расположены ближе к транцу, чем у лодки с валами. Из-за этого на ходу возникает добавочный дифферент, и удары волн приходятся ближе к миделю, в более широкую и плоскую часть днища, а не в острую носовую секцию. Именно поэтому на некоторых моделях с IPS между двигателями и приводами ставят промежуточные валы (jack shaft), позволяющие сместить двигатели в нос и оптимизировать центровку. Зато какие дополнительные объемы! Впрочем, возможны и другие причины, по которым звук удара корпуса о волну субъективно кажется достаточно громким.

Расположенный на нижней палубе камбуз с открытым пространством над ним — отличное решение, визуально расширяющее пространство. Но такая планировка может срабатывать и как резонатор, усиливая шум, передающийся через корпус. Но повторю, что это была проверка V48 в довольно серьезных условиях: едва ли вам придет в голову проделывать это с вашей яхтой по собственному желанию — разумным будет просто снизить скорость. Тем не менее Princess V48 весьма неплохо прошла и это испытание.

КОЗЫРИ ПЛАНИРОВКИ

Princess не скрывает, что в основе концепции этой модели лежат объем и комфорт помещений. Яхта солиднее своей предшественницы, и обитаемое пространство на борту превосходит все ожидания от судна такой длины. Мастер-каюта выглядит так, будто она позаимствована у куда более крупной яхты. В этом смысле Princess V48 — яркий пример эволюции 50-футовиков за последнее десятилетие. Потолок в этой каюте везде высокий; кроме кровати есть еще диван; масса места для вещей, включая двустворчатый шкаф от пола до потолка. А еще — пара больших бортовых иллюминаторов. Столь же тщательно выполнен и санузел: отличная отделка и линия голубой подсветки создают ощущение, будто вы в ванной комнате дизайнерского отеля.

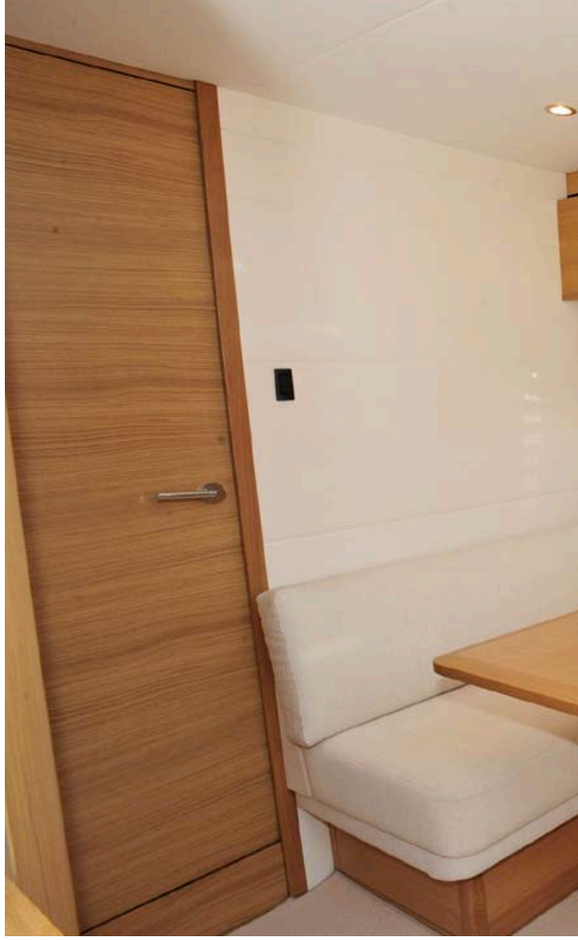
Высота потолков внушительна во всех помещениях нижней палубы, особенно в салоне и камбузе. Кстати, опционально можно заменить обеденную зону нижнего салона дополнительной каютой с двумя койками. Неплохо, если предстоит принимать на борту четверых гостей с ночевкой. Мне, правда, больше нравится вариант с нижним салоном, хотя кто-то может счесть его излишним, ведь салон на верхней палубе просто превосходен: отличный вид, открывающаяся «крыша»… Но мне кажется, что ненастным вечером в салоне внизу все же уютнее. Кроме того, обеденная зона в шаге от кухни, так что выполняющий обязанности кока имеет под рукой дополнительный стол для своих нужд. Кстати, эту динетту также можно трансформировать в приличных размеров ложе на двоих. Пусть нет «приватности» отдельной каюты, зато на борту всегда можно разместить шестерых, не жертвуя чудным салоном на нижней палубе.

Камбуз, хоть и помещенный внизу, светлый, просторный и хорошо оборудованный. Здесь не проблема готовить серьезную еду, а не перекусы на скорую руку. Самое важное, что есть «домашних» габаритов холодильник/морозильник (вдобавок к аналогичному компактному агрегату в верхнем салоне).

В носовой VIP-каюте тоже много приятных деталей: кровать, например, можно оснастить механизмом типа «ножницы», чтобы превращать ее в раздельные спальные места. Овальные иллюминаторы дают достаточно света. Санузел общий с третьей каютой (если выбрана эта опция), но почти таких же размеров, как и в мастер-каюте, и столь же хорошо оформлен.

НЕ ТОЛЬКО ДИВАНЫ

Главным достоинством спортивных яхт такого типа является возможность запросто объединить пространства салона и кормового кокпита. Выдвижной тент и опциональный гриль легко превращают кокпит в отличную площадку для пикника. А если погода испортилась, закройте сдвижные двери — и в вашем распоряжении теплый комфортабельный















Сверху вниз:
Обеденная зона трансформируется в ложе на двоих, но при желании вместо этого можно получить полноценную каюту.

Отличная мастер-каюта: каждый квадратный сантиметр площади использован грамотно.

Механизм типа «ножницы» превращает двуспальную кровать в VIP-каюте в пару раздельных.

Дизайнерские находки способны преобразить даже столь «прозаическое» помещение, как санузел.



ЕСЛИ ПРИГЛЯДЕТЬСЯ

ДЖЕК ХЕЙНС

КОРМОВОЙ РУНДУК
Когда нет нужды держать тендер на кормовой платформе (кстати, она опускается на гидравлическом приводе), можно сдуть его и спокойно хранить в рундуке на транце.



ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СИДЕНЬЯ
Эти удобные пуфы — обычное дело на борту яхт Princess. Они крепятся к ножке стола в кокпите, хотя пригодиться могут также в салоне или на нижней палубе.



САНУЗЛЫ
Сложно придумать в этих помещениях что-то особенное, но на Princess V48 это получилось. Стоит обратить внимание на стильную сантехнику бренда Perrin & Rowe и приятную голубую подсветку.



МОТОРНЫЙ ОТСЕК
Отсек настолько просторный, что даже кажется, будто голосу здесь вторит эхо. Все оборудование размещено предельно логично, доступ ко всем узлам и агрегатам для их обслуживания превосходный, а отличное освещение значительно облегчает работу.



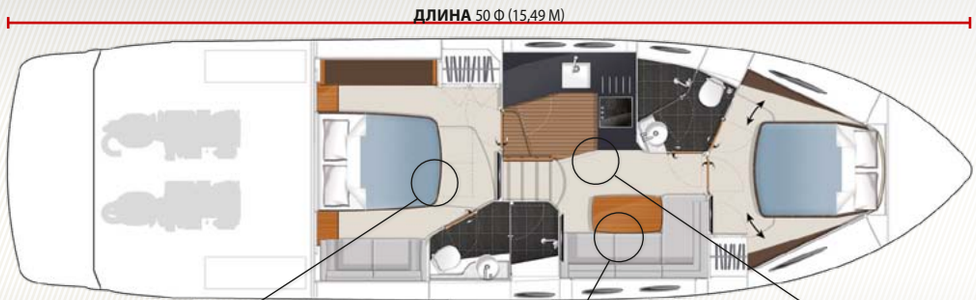


В кокпите никаких компромиссов: удобная обеденная зона с L-образным диваном, сверху выдвижной тент; при желании можно зачехлить весь кокпит

Эта Princess оборудована стеклопластиковым хардтопом, но есть и открытая версия (см. ниже) с мягкой складной «крышей»

Для пущей безопасности на палубе релинг стоит вдоль всего прохода, от носа до кормы. Кроме того, на крыше надстройки предусмотрен поручень

ДОСЬЕ



Просторная мастер-каюта с высоким потолком кажется заимствованной у более крупной яхты

Если вы планируете принимать на борту гостей с ночевкой, можно выбрать компоновку с третьей каютой (опция)

У открытой версии Princess V48 такая же планировка нижней палубы, но в этом случае на борту будет только один нижний салон

ДЛИНА
50 Ф (15,49 М)

ШИРИНА
13 Ф (4,11 М)

ОСАДКА
4 Ф (1,20 М)

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ (ПОЛНОЕ)
17,4 Т

ЗАПАС ТОПЛИВА
1200 Л

ЗАПАС ВОДЫ
364 Л

КАТЕГОРИЯ RCD
«B» (15 ЧЕЛ.)

ДИЗАЙН
PRINCESS

Для новичков установки IPS хороши тем, что позволяют быстро освоиться с яхтой и обрести уверенность в управлении


Если хочется погреться на солнышке, к вашим услугам внушительных размеров лежак на носу

Кокпит открытой версии Princess V48 — спортивного круизера с большим кормовым лежаком и гаражом для тендера



салон. В обеих зонах достаточно места для хранения всего необходимого: рундуки под L-образным диваном в кокпите, шкафы и ящики в салоне, многие с отделениями для посуды, приборов и бокалов. И это в дополнение к бездонным «недрам» камбуза и линии шкафчиков над динеттой нижнего салона. Если вам нравится V48 внешне, не забывайте, что яхта существует еще и в версии Open. Это классический спорткруизер с открытым кокпитом, мягкой складной крышей и гаражом для тендера. Он примерно на £ 5000 дешевле варианта с хардтопом, но планировка нижней палубы и двигатели те же.

ВЕРДИКТ

Говоря об оснащении Princess V48 днищевыми колонками, мне хотелось бы подчеркнуть преимущества, которые многие игнорируют, концентрируясь на плюсах IPS в плане топливной экономичности и легкости управления. Для новичков IPS хороши тем, что позволяют быстро освоиться с судном и обрести необходимую уверенность.

Princess V48 действительно очень проста в управлении — что на скорости в море, что в марине, когда можно легко подходить лагом к причалу. Жизнь на борту V48 настолько же удобна. Если светит солнце — открываете крышу, впуская внутрь свежий воздух, пошел дождь — закрываете, и вам снова тепло и сухо. Никакой возни с тентами в начале и конце дня, а если вас не смущают слегка намокшие сиденья в кормовом кокпите, можно и вовсе не утруждаться и оставить все как есть.

Да, ход против ветра и волны оказался не особенно комфортным, но и состояние акватории во время теста не слишком соответствовало спортивной яхте, тем более если гоняться на максимальной скорости. Чтобы избежать «прыжков», просто слегка сбросьте обороты: поверьте, это не слишком высокая цена за такой объем жилого пространства. И если для вас, помимо скорости, комфорт и удобная жизнь на борту тоже являются важными критериями при выборе яхты, то Princess V48 точно не заставит пожалеть о потраченных деньгах. MBY

ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ


Чтобы пост управления стал безукоризненным, здесь стоит добавить поручень

Столь удачная компоновка штурвала, рукояток и джойстика встречается нечасто

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 2 × Volvo IPS600, 435 л.с. при 3500 об/мин, 6 цилиндров, дизель 5,5 л.

РЕЖИМЫ						ECO	FAST	MAX
Об/мин	2100	2300	2500	2700	2900	3100	3300	3500
Скорость	12,6	14,9	17,9	21,3	23,6	27,7	30,1	32,9
Расход	58	72	90	106	112	130	144	169
Дальность	208	199	191	193	203	205	201	187
УРОВЕНЬ ШУМА, дБА								
Салон	67	69	73	70	71	71	71	72
Кокпит	76	77	77	78	77	77	79	80
Пост управления	67	71	74	71	70	72	71	74

Скорость в узлах. Дальность в морских милях с учетом 20% резерва, расход топлива в л/ч. Указанные величины основаны на показаниях бортовых приборов и могут отличаться от полученных вами данных. Загрузка: 43% топлива, 25% воды, 4 человека на борту. Температура воздуха +25 °C, волнение 2–3 балла, сила ветра при скоростных заездах 3–4 балла.

ЦЕНЫ И ОПЦИИ

Стоимость от	£ 430 000 (2 × IPS600)
Стоимость тестовой лодки	£ 497 616 (2 × IPS600)
Носовое подруливающее устройство	£ 4930
Серый цвет корпуса	£ 2850
Кровать с раздвижным механизмом в VIP-каюте	£ 2830
Генератор 7 кВт (стандарт)	базовая комплектация
Купальная платформа с гидроприводом	£ 14910
Картплоттер Raymarine e125	£ 3070
Кондиционер/обогреватель реверсивного цикла	£ 15 620
Подводная подсветка	£ 1885
Дополнительная третья каюта	£ 11 680
Трап	£ 12 630

= опции на протестированной лодке

КОНКУРЕНТЫ

FAIRLINE TARGA 48 OPEN
СТОИМОСТЬ ОТ £ 440 000
Эта яхта также оборудуется пропульсивными установками IPS600. Есть версии открытая и с хардтопом.



SUNSEEKER SAN REMO
СТОИМОСТЬ ОТ £ 557 000
Выглядит впечатляюще, а под большим лежаком на корме скрывается объемный гараж для тендера. Скоростные характеристики такие же, как у близких моделей.







Слева направо:
Канал, на берегу которого стоит верфь, долгое время оставался заросшим. Теперь он вычищен, и скоро там появится небольшая марина.

«Настоящие корабли» основаны в исторически значимом месте, рядом с устьем реки Прохладная.

Гравюра с изображением Бранденбургского замка на противоположном берегу реки.





Корабли из Бранденбурга

Кому может прийти в голову основать новую верфь на пике кризиса? Европейских гигантов с солидной «жировой прослойкой» вроде Beneteau Group еще можно понять, но если речь о начале бизнеса в «чистом поле», да еще в беспокойной России, то причины должны быть более чем веские.

Текст **Антон Черкасов**

У самого устья реки Прохладная, что впадает в Калининградский залив Балтийского моря, доживают свой век руины замка Бранденбург, заложенного в 1266 году в одноименном прусском городке рыцарями Тевтонского ордена. Время и войны давно изменили изначальный облик этих мест, и нынешний поселок Ушаково едва ли сохранил толику немецкого наследия, но сегодня здесь творятся интересные для яхтенной индустрии дела.

Прямо напротив замка, на другой стороне реки уже несколько лет растет и расширяется новая верфь. Ее имя «Настоящие корабли» может показаться громким, даже претенциозным, но то, что за ним скрывается, имеет на это право. Здесь действительно строят корабли с настоящим немецким подходом, не слишком большие, но стальные, крепкие и ладно скроенные.

«Мы начали работу над этим проектом в 2008 году: сами понимаете, какое это было время,— рассказывает владелец верфи Виктор Лидер.— К тому моменту мы с партнерами, увлеченными и азартными мореманами, уже несколько лет занимались брокеражем. За этот период я неплохо изучил психологию российского человека, начавшего хорошо зарабатывать: сначала он покупает дорогую машину, затем коттедж, а потом стеклопластиковый или алюминиевый скоростной катер. Несколько лет спустя, от души погоняв, он понимает, что спешить некуда, и задумывается: куда двигаться дальше? Одни уходят в парус, другие склоняются к тихоходным водоизмещающим судам, на которых комфортно жить и совершать длинные походы.

Я почувствовал, что в России прослойка людей, которым нужны такие лодки, уже сформировалась. Да, она невелика: их однозначно меньше, нежели тех, кто интересуется стеклопластиковыми глиссирующими яхтами. Но все же рынок испытывает потребность в классических стальных яхтах, особенно в регионах, где акватории не обустроены, нет заправок и оборудованных мест для зимнего хранения».

По большому счету, основатели Ушаковской верфи тонко уловили момент смещения интереса всей мировой яхтенной индустрии в сторону экономичности: эпоха гонок в прогулочном флоте постепенно сменяется «тихоходной» эрой, и все крупные производители откликаются на это созданием траулерных яхт. Для нашей страны такие суда особенно актуальны, поскольку далеко не везде можно реализовать весь потенциал больших глиссирующих лодок. Облеченные в стеклопластик и оборудованные навигацией для кругосветных путешествий, миллионы евро становятся «недвижимостью», прикованной к столичным причалам, и служат лишь плавучими апартаментами.

«К сожалению, если смотреть на вещи трезво, маломерное судостроение в этом сегменте рынка развито чрезвычайно слабо,— продолжает рассказ Виктор,— но это не значит, что спроса на водоизмещающие яхты нет. Люди зачастую просто не знают, чего хотят, и нужно им помочь, показать. Они приезжают в Голландию, смотрят на традиционные местные лодки и думают: вот бы мне такую на Волгу!»

Осматривая современные производственные мощности «Настоящих кораблей», я хотел услышать ответ

«Настоящие корабли» уловили момент смещения интереса индустрии в сторону траулерных яхт



на вопрос: зачем вкладывать немалые средства и затевать производство, да еще в такое опасное время, когда можно просто взять дилерство и просто заниматься продажами?

«До тех пор, пока Россия полностью не вступит в ВТО и не пройдет период адаптационных, сдерживающих налоговых ограничений, импортные лодки будут стоить почти на 50% больше своей европейской цены,— поясняет Виктор Лидер.— Вдумайтесь: это очень много. До того времени мы успеваем выстроить модельный ряд, вывести его на рынок и основательно подготовиться к конкуренции, а пока основным нашим преимуществом будет стоимость. Если наши затраты окупятся за 10 лет, я буду рад, если за 15 — тоже неплохо, ведь этот проект изначально долгосрочный».

Чтобы на российском рынке появились качественные стальные суда европейского уровня, за которые не пришлось бы выкладывать гигантские пошлины, в качестве дома «Настоящие корабли» выбрали именно Калининградскую область. Она расположена близко к Германии и Голландии, где находятся главные партнеры верфи, и является Особой экономической зоной (ОЭЗ), где действует специальный таможенный режим и серьезные налоговые преимущества. Местные законы позволяют верфи ввозить оборудование и все материалы без уплаты пошлин и НДС, что сказывается на стоимости конечной продукции. Не последнюю роль играет и уникальность Балтийского моря, по которому проходили исторические водные маршруты из Германии и Нидерландов на восток, через Прибалтику в Россию. Из-за обилия военных баз в советские годы большая часть прибрежных акваторий была закрыта для плавания, но сейчас запретов меньше. В связи с принятием новых законов открываются пограничные переходы для судов под иностранным флагом, и есть надежда, что спустя некоторое время рекреационный яхтинг в Калининграде выйдет на новый уровень.

При знакомстве с верфью у меня складывалась отчетливое ощущение, что это никак не российское, но полностью европейское предприятие. Все материалы и комплектующие, включая металл, поставляются преимущественно из Голландии. Раскроенные на лазерных станках, погнутые, отпескоструенные и пронумерованные детали уже готовы к сварке и не требуют «плясок с кувалдой», поэтому в готовом корпусе отсутствуют опасные концентраторы напряжения. Со всеми специалистами руководители верфи работают индивидуально.

«Любой сварщик, какого бы мы ни взяли на работу, никогда не варил такие корабли,— делится Виктор.— Из сотни человек мы выбрали троих и отправили их в Голландию на стажировку. Там они сварили два корпуса, потом еще два здесь и на 80% достигли мастерства голландцев; оставшиеся 20% придут с опытом».

Кстати, все «Настоящие корабли» строятся по нормам CE, и качество сварки проверяется в первую очередь. Верфь заключила договор с сертификационной компанией Dutch Marine Inspection, которая сопровождает строительство и осуществляет надзор. Инспектор из Нидерландов принимает каждое судно, проводит ходовые испытания и выдает соответствующий документ.

«Мы могли сертифицировать верфь целиком, но это слишком дорого и не дает никакого преимущества покупателям,— поясняет Виктор Лидер.— Людям ведь важно иметь сертифицированную лодку, чтобы без проблем «встать» под ГИМС, и мы нашли изящный вариант, когда проектная документация уже соответствует требованиям CE, а DMI инспектирует качество постройки каждой яхты».

Основатель верфи 23 года прожил в Германии и хорошо знает менталитет европейских предпринимателей, что позволяет ему работать с западными компаниями. «С улицы, например, в голландскую верфь не придешь,— рассказывает Виктор.— Голландцы вообще очень специфические, недоверчивые люди; они пять раз проверят твою репутацию, прежде чем начнут сотрудничать».

Именно благодаря доброму имени и хорошим контактам в Европе

Каждое построенное на Ушаковской верфи судно получает сертификат соответствия нормам CE



На странице слева:
Верфь планирует строить около 12 корпусов в год.

Сверху вниз, слева направо:
Предварительный раскрой и обработка металла ускоряет процесс постройки и позволяет повысить качество.

Это судно строится по проекту Vripack.

Цикл постройки яхты занимает от 6 до 12 месяцев.

Технология работы с готовыми деталями напоминает сборку конструктора — все четко, с минимальной погрешностью.







«Настоящие корабли» выстроили надежные партнерские отношения с западными компаниями и конструкторскими бюро. Первый проект (1300 АК), на котором происходила «обкатка» технологического процесса, был приобретен у известной голландской компании Vripack; вторая яхта родилась благодаря совместным усилиям дизайнерского ателье Bonito Boats и специалистов «Настоящих кораблей». А далее встала дилемма: либо дальше приобретать разовые лицензии и строить, что придется, либо серьезно вкладываться в проектирование собственного модельного ряда — разумеется, был избран второй путь. «Мы уже приступили к эскизным разработкам нашего флагмана с известным яхтенным конструктором Яном Виссером из компании Visser Yacht Design, к которому я уже два года присматривался, и работы которого мне нравились, — поясняет Виктор, — когда до меня дошла информация о банкротстве одной голландской судостроительной компании, на которую Ян работал целый год. Путем сложных переговоров с юристами, конкурсным управляющим, владельцами и налоговым консультантом мне удалось приобрести права на все разработки Яна Виссера для этой компании». Верфи удалось, доработав эти модели флайбриджными и промежуточными размерными версиями, в короткий срок создать линейку из девяти судов. Для «Настоящих кораблей» это была большая удача, и в знак уважения они даже назвали все модели этого ряда Respect.

Вдохновленная успехом верфь провела переговоры с компанией Babro Yachting и дополнила линейку пятью моделями проектов Tridente и Rubicon. «Клиенты в России стали более требовательными и хотят видеть красивый дизайн не только в интерьерах, но и в экстерьере,— делится соображениями Виктор.— Именно поэтому мы создали модельный ряд из 14 яхт с одним дизайнером, а не просто скупили разношерстные проекты, иначе это был бы салат». Связь «Настоящих кораблей» с западными компаниями давно приобрела обоюдный интерес: представители верфи Super Lauwersmeer недавно приехали к ним в Калининград с предложением совместно выпускать модель Discovery специально для российского рынка, а Vetus, известный голландский производитель морских моторов, заключил с компанией дилерский договор.

Завершая историю об этой интересной и необычной «бранденбургско-ушаковской» верфи, стоит сказать несколько слов и о самих яхтах. Все модели длиной от 12 до 18 м позиционируются как semi-custom, поэтому на стадии строительства заказчик волен вносить любые возможные и исполнимые изменения в экстерьер, выбрать двигатель другой марки, если Vetus-Deutz по каким-то причинам не подходит, поучаствовать в подборке оборудования, выбрать колеровку и, разумеется, в деталях проработать интерьер. Среди главных преимуществ Real Ships — мощный «железный» корпус, который при необходимости способен зимовать во льду (обшивка 5 мм, шпация 40 см); простые и надежные двигатели с низким расходом топлива, обеспечивающие высокую автономность; наконец, серьезный уровень надежности и безопасности на воде.

Производственный цикл для каждого судна в зависимости от длины составляет 6–12 месяцев, и к следующей навигации верфь обещает уже спустить на воду 3–4 яхты. «Настоящие корабли» планируют строить около 12 корпусов в год и налаживать партнерские отношения с представителями в регионах, которые также могут организовать производство этих яхт на условии франшизы.

На этом рассказ можно было бы и закончить, но хочу отметить еще вот какой факт. На старых фотографиях начала XX века в том месте, где сейчас стоит верфь, а в реку Прохладную впадает небольшой канал, роятся десятки разномастных суденышек. В те времена тут располагался «яхт-клуб», если так можно назвать стоянку рыбацких и прогулочных лодок, от которой не осталось и следа. Но «Настоящие корабли» не забыли об этом и включили в свой комплексный проект воссоздание марины на ее прежнем, историческом месте, где, помимо причальной стенки, обязательно появятся ресторан и небольшой отель. А нам остается пожелать им удачи в этом настоящем деле и надеяться, что еще спустя век наши потомки будут рассматривать фотографии не заросшего камышом берега, а оживленного яхтенного порта. MBY



10 RIB'ов, изменивших мир

Когда-то все начиналось со спасания на воде, но за прошедшие полвека эти лодки стали неимоверно популярными в разных сферах применения.

Текст **Даг Пайк**

В этом году исполнилось 50 лет с момента появления первого RIB'а — лодки с надувным бортом и жестким днищем. Сегодня эти быстрые и легкие суда в числе самых популярных, надежных и интересных в мире. Тем не менее потребовалось почти два десятилетия, чтобы RIB'ы (Rigid Inflatable Boats) заняли свое достойное место в индустрии отдыха на воде. В Европе это один из самых быстрорастущих сегментов рынка прогулочных судов: мировой флот RIB'ов каждый год пополняется почти на 100 000 единиц. Помимо того, эти лодки — выбор практически всех портовых и спасательных служб мира, вооруженных сил и полиции. Ну а в «частном секторе» они совершили огромный эволюционный скачок, превратившись из простых и дешевых спортивных лодок в серьезные, стильные суда с рядами сидений, впечатляющими «трубами» бортов и разнообразием моторных установок. Они проникли даже в сектор суперяхт, где не обойтись без custom-тендеров.

Существуют амфибийные RIB'ы, способные выехать прямо на пляж или парить над водой. Развитие этого типа судов продолжается, и кто знает, к чему придут эти некогда скромные лодки? Здесь мы представляем основные вехи их большого пути.

Сегодня RIB'ы видишь на любой акватории, в море и на реке

НЕВЕРОЯТНЫЙ БОЛИД

После 15 неудачных конструкций команда Атлантического колледжа наконец добилась желаемого. Именно тогда, за полтора месяца до старта гонки вокруг Британии 1969 года, гонщик Джон Кулкатт готовил один из этих первых RIB'ов для соревнования. Его лодка длиной 21 фут на тот момент являлась самым крупным судном такого типа, но среди участников гонки была самой маленькой, маломощной и выступала в классе Open Pleasure. Комментаторы соревнования отмечали, что удовольствия от управления такой малюткой на сложной гоночной дистанции мало, тем не менее Кулкатт со своей командой финишировал на 19-м месте, и его встречали как героя. Эта гоночная лодка стала первым RIB'ом, оборудованным двумя подвесными двигателями Mercury по 50 л.с. И хотя это была частная инициатива, результаты гонки помогли убедить RNLI в том, что RIB — жизнеспособный проект. Впоследствии лодка стала прототипом, по которому был сконструирован Atlantic 21.



Ранняя версия спасательной лодки RNLI Atlantic 21

ATLANTIC 21

Успех Кулкатта помог доказать RNLI, что RIB — передовая концепция спасательной лодки для прибрежных акваторий. Выпущенный в 1972 году Atlantic стал улучшенным образцом той гоночной лодки. Длина и ширина остались прежними, но дизайн корпуса основательно пересмотрели.

Эти выносливые RIB'ы демонстрировали хорошую мореходность, сброс их на воду был легким и быстрым — ключевые факторы для спасательных операций. Вместо протяженного участка V-образного корпуса с углом килеватости 20° выпущенная для RNLI лодка имела уплощенное днище в виде срезанной снизу буквы V. Это было сделано для снижения осадки при подходе к берегу, но привело к некоторому ухудшению управляемости.

Жесткие днищевые секции первых моделей Atlantic 21 изготавливали из фанеры, которую позже заменил стеклопластик. Сиденья на борту имели форму мотоциклетных: еще студенты Атлантического колледжа в ходе тестов обнаружили, что посадка верхом удобнее для управления и безопаснее для пассажиров. Этот дизайн практически не менялся последующие 30 лет и стал концептуальной основой конструкции судов прибрежного спасательного флота RNLI.

САМЫЙ ПЕРВЫЙ

Полвека назад британская организация RNLI (Royal National Lifeboat Institution) уже имела в своем распоряжении флот из более чем сотни надувных спасательных шлюпок. Единственная проблема заключалась в том, что их корпуса быстро изнашивались, когда лодки вытаскивали на берег. За решением RNLI обратилась в Атлантический колледж Южного Уэльса, инженеры которого решили приделать к лодкам фанерное днище. Результат превзошел все ожидания: лодки летели над водой, как птицы, но ровно до тех пор, пока не встречали большую волну и не разваливались. Тесты продолжались, но можно сказать, что именно в этот момент концепция родилась. А мне даже удалось порулить этой лодкой.


Даг Пайк управляет самым первым RIB'ом



Force 4 от Flatacraft: эта компания вывела RIB'ы на рынок судов для отдыха

FLATACRAFT

RNLI оказалась не единственной организацией, которая проявила интерес к развитию концепции RIB. Как только спасательные RIB'ы получили распространение, на эти легкие, быстроходные и прочные суда обратил внимание и яхтенный рынок.

Тони Ли Эллиотт и его брат Эдвард затеяли постройку своего первого RIB'а осенью 1966 года. Проект был основан на дизайне парусной надувной лодки Tinker Tramp, которую им как-то довелось взять напрокат на южном побережье Англии. Их первый RIB был 11,5 фута длиной, имел параллельные баллоны и подобие рубки для защиты от брызг. На транце стоял подвесной Evinrude в 33 л.с. А в 1969 году братья построили RIB длиной 14,5 фута с Evinrude мощностью 50 л.с.

Эта лодка оказалась первой, на которой был совершен переход по Британским островам: в 1972 году Королевская морская пехота позаимствовала ее, чтобы опробовать ходовые качества. В том же году братья основали компанию Flatacraft и за четыре десятилетия в Пуле, на южном побережье Англии, выпустили тысячи RIB'ов.

Flatacraft стала одной из первых компаний, производящих RIB'ы для отдыха, и позже спроектировала множество «стартовых» моделей для начинающих.



Avon Searider буквально перевернул рынок RIB'ов для отдыха

ВПЕРВЫЕ ЧЕРЕЗ АТЛАНТИКУ

Энда О'Койнин не считал, что его отношения с Атлантикой завершены. В 1977 году он попытался пересечь океан на надувной лодке Zodiac, но дело кончилось тем, что он перевернулся и был спасен в нескольких сотнях миль от островов Силли. Восемь лет спустя он вернулся в Атлантику на 16-футовом Humber (RIB).

Теперь лодка была оборудована системой самовосстановления (на случай, если снова опрокинется) и двумя подвесниками мощностью 50 и 10 л.с. Но, учитывая ограниченный запас топлива, О'Койнин планировал большую часть пути пройти под парусом, выбрав в качестве стартовой точки Галифакс (Новая Шотландия). Двигатель он запускал в начале пути и потом ненадолго каждый день, чтобы поддерживать его в рабочем состоянии.

Путешествие в целом прошло удачно, хотя лодка все же один раз перевернулась, а у О'Койнина едва хватило запасов еды и топлива. В финале горючего оставалось ровно столько, чтобы зайти в порт. Энда ступил на южное побережье Ирландии после 28 дней, проведенных в море. Он пришел в Данмор-Ист на рассвете, завершив то, что можно назвать первым пересечением Атлантики на RIB'е.


Энда О'Койнин первым пересекает Атлантику на RIB'е в 1977 году

AVON SEARIDER

Пока О'Койнин бороздил Атлантику, братья Галт на острове Уайт работали над конструкцией лодки с использованием баллонов производства Avon. В то время компания Avon выпускала надувные модели Redstart и Redcrest, которые совершили переворот на рынке яхтенных тендеров — их можно было сдутыми компактно хранить на борту.

Avon объединилась с братьями Галт, и результатом сотрудничества стала знаменитая серия Searider — первые RIB'ы массового производства для семейного отдыха: доступные по цене, простые в использовании, с жестким корпусом, отформованным из стеклопластика. Первый RIB Avon Searider длиной 4 м был показан на лондонском боат-шоу в 1969 году; за ним последовала модель длиной 5,4 м. Сегодня, почти 45 лет спустя, Avon по-прежнему выпускает серию Searider.

pimex
phuket international boat show

Phuket - the region's finest sailing grounds; the heart of S.E. Asia; and a world renowned luxury lifestyle destination. Experience all that it has to offer at the Phuket International Boat Show — Asia's favourite boat show.

9th to 12th January 2014

at The Royal Phuket Marina



Supporting Authorities

Host Venue Sponsor

Official Co-sponsor

Marketing Support by Paul Poole (South East Asia) Co., Ltd - The Sponsorship Experts

www.phuketboatshow.com **info@phuketboatshow.com**

КАЮТНЫЙ RIB SCORPION

Жестконадувные лодки процветали на рекреационном рынке и к началу 1990-х годов уже превратились в серьезные мореходные суда, которые использовали и в круизных целях, и для рискованных путешествий в открытом море. Это навело компанию Scorpion — одного из ведущих британских производителей RIB'ов, на мысль: почему бы не устроить на RIB'е спальные места?

Так появились RIB'ы с каютами. На первой такой лодке, представленной Scorpion в 1997 году, под приподнятой носовой частью палубы находились два спальных места V-образной конфигурации, мини-камбуз и санузел. Все это еще больше увеличило круизный потенциал RIB'ов и дало старт новому витку популярности: отныне RIB'ы заявили о себе как о привлекательных, быстроходных и доступных лодках для семейного плавания.

Компания Scorpion активно работала над расширением обитаемого пространства на борту, но не в ущерб ходовым качествам. Первый каютный RIB оснащался подвесными моторами, а в 2002 году Scorpion представила модель Sting — со стационарными дизельными двигателями. В стандартной комплектации лодка оборудовалась двумя Yanmar по 315 л.с. с поворотно-откидными колонками MerCruiser. Эта модель производится до сих пор, построено 19 корпусов — для гонок и круизного плавания.



Первый RIB с каютами от компании Scorpion: теперь на борту можно и заночевать

REVENGER 27

Эта модель перевернула все представления о дизайне RIB'ов. В основу Revenger 27 легла спортивная лодка проекта Дона Шеда, которую когда-то выпускала британская компания Revenger. На рынок RIB'ов компания вышла в 1994 году, модифицировав корпус этой спортивной лодки таким образом, чтобы его можно было оснастить надувными баллонами. Результатом стал самый скоростной и внешне привлекательный RIB на рынке. В 1995 году Revenger 27 был номинирован на премию Motor Boat of the Year и стал первым RIB'ом, который получил этот желанный титул.

Помимо гоночных кондиций корпуса, секретом Revenger 27 стало использование конических законцовок баллонов, усиливших привлекательность лодки, плюс покупатели получили массу опций на выбор. Первые корпуса этой модели имели подвесные моторы, но затем появилась версия со стационарными двигателями. Возможность выбирать мощность моторов, обилие пространства на борту, отличная управляемость — все это обеспечило Revenger 27 невероятную популярность на рынке.



Гоночный корпус с коническими на транце баллонами сделал Revenger 27 одним из самых скоростных RIB'ов

У нас всегда есть выход к морю



АЗБУКА ВКУСА

Мир, который нам нравится!

Реклама

HEAVEN 80

Всего три года назад эта модель была самым большим RIB'ом в мире. С тех пор жестконадувные лодки еще подросли, а шведская компания Rupert Marine даже планирует построить 80-футовый RIB с флайбриджем. Но на момент своего появления Heaven 80 стал первым мегаRIB'ом. При этом лодка управляется так же легко, как и более компактные аналоги, хотя надувные баллоны Heaven 80 имеют чуть ли не метр в диаметре. С двумя дизельными двигателями Yanmar мощностью по 720 л.с. и приводами Jolly с полупогружными винтами Heaven 80 разгоняется до 46 узлов. На нижней палубе три каюты, каждая с собственным санузлом. Только представьте себе RIB с тремя ванными комнатами!

Стандартное оборудование включает холодильник, льдогенератор, трап для купания с электроприводом, спутниковое ТВ и систему кондиционирования. Топливный танк вмещает 3500 л. Heaven 80 продемонстрировал, что сегодня RIB'ы могут предложить уровень комфорта, который раньше можно было ожидать лишь на океанских круизерах и больших моторных яхтах. Построенная итальянской компанией Heaven Gommoni, эта 80-футовая лодка стоит около £ 2 000 000. Она способна взять на борт до 30 пассажиров и по сей день остается если уже не самым большим, то точно самым комфортабельным RIB'ом.



Heaven 80 был в свое время крупнейшим прогулочным RIB'ом

ТЕНДЕРЫ WILLIAMS PERFORMANCE

В 2004 году братья Мэтью и Джон Хорнсби обнаружили на яхтенном рынке пустующую нишу и совместно с партнером по бизнесу Роем Паркером приступили к разработке специализированных тендеров для яхт.

Главные требования к подобным судам — небольшой вес, высокая скорость вне зависимости от загрузки, а также способность доставлять пассажиров с яхты на берег и обратно сухими. Этим качествам и было уделено основное внимание.

Разработка заняла полтора года, включая создание собственных водометов, прежде чем появились чертежи и началось серийное производство. Стартовав с нуля, имея только некое представление о яхтенных тендерах, сегодня Williams Performance доминирует на рынке тендеров. За 9 лет, прошедших с основания компании, она превратилась в огромную корпорацию, которая выпускает более 600 лодок в год и сейчас является основным поставщиком тендеров для большинства производителей яхт по всему миру.



Тендерами Williams комплектуют суперяхты самых известных верфей

TRIDENT®
aluminium boats





TRIDENT Piton 900



TRIDENT Piton 720

СКОРО!

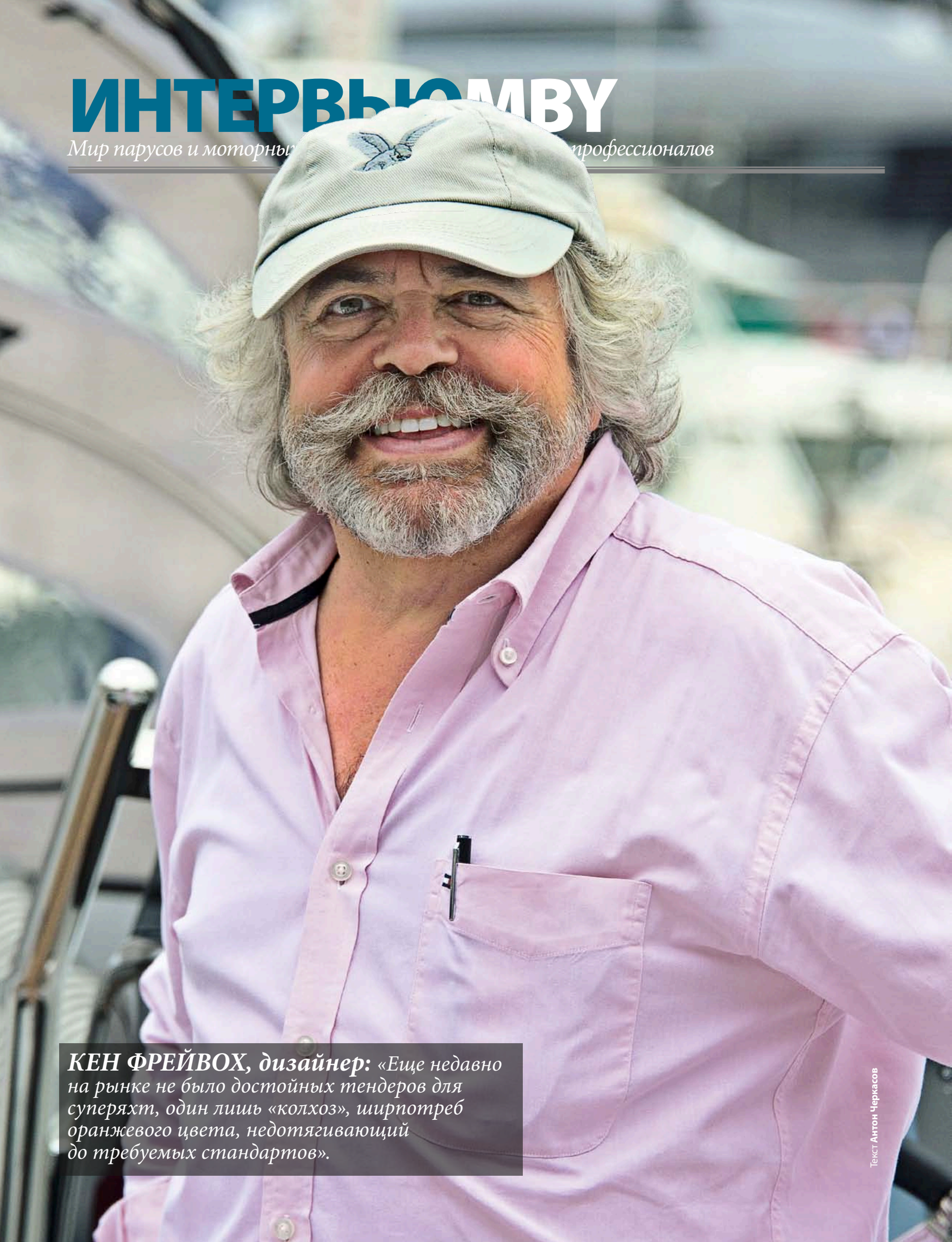


TRIDENT Piton 520

г. Санкт-Петербург, Транспортный пер., д. 9,
тел. +7 (812) 423-32-23, +7 (812) 423-42-24.
WWW.TRIDENTBOATS.RU

ИНТЕРВЬЮ MBY

Мир парусов и моторных [illegible] профессионалов



КЕН ФРЕЙВОХ, дизайнер: *«Еще недавно на рынке не было достойных тендеров для суперяхт, один лишь «колхоз», ширпотреб оранжевого цвета, недотягивающий до требуемых стандартов».*

Текст **Антон Черкасов**



Для тех, кто не желает прыгать в воду со скользкого надувного борта, существуют тендеры с аппарелью.



В яхтенном мире есть свои приметы. Например, если где-то на рейде стоит «Мальтийский сокол», то поблизости наверняка окажется именитый дизайнер Кен Фрейвох. На выставке в Монако это правило сработало четко, и мы встретились с Кеном. Только разговор пошел не о суперяхтах, как можно было бы предположить, а о тендерах, которым он уделяет большое внимание.

Почему вы, азартный яхтсмен и специалист по суперяхтам, занялись тендерами?

Я считаю, что тендеры — незаслуженно забытый сегмент индустрии суперяхт. Когда мы работали над Maltese Falcon, я искал для нее пару 10-метровых тендеров, но не преуспел. Все просмотренные модели были обычными катерами, рассчитанными на отдых по выходным, недостаточно надежными и недостаточно красивыми. На суперяхтах тендеры работают по 18 часов в сутки: на них возят продукты и мусор, чистят корпус, развлекают гостей и выполняют еще сотню функций, которые не под силу обычным лодкам.

В итоге проявилась цель сделать «неубиваемый» тендер, который в то же время был бы элегантным и по качеству отделки не уступал яхте-носителю. Тогда я встретился с Марком Паско, у которого уже был гигантский опыт в этой области, и мы вместе принялись за создание этих двух тендеров. С того момента прошло девять лет, и обе лодки до сих пор в прекрасном техническом и косметическом состоянии. В этом и заключается главное отличие настоящего, качественного тендера.

Затем мы внимательно осмотрелись и поняли: на рынке не было достойных продуктов для суперяхт, один лишь «колхоз»: ширпотреб оранжевого цвета, недотягивающий до требуемых стандартов. Например, спасательные тендеры, которые по требованиям SOLAS необходимо иметь на борту яхт, были абсолютно бесполезны — просто стояли на палубах, а когда возникала чрезвычайная ситуация, никто не мог эффективно ими воспользоваться. Словом, ниша оказалась свободной, я даже решил принять финансовое участие в компании Pascoe, и мы начали разрабатывать линейку лодок длиной от 5,5 м, включая многофункциональные сертифицированные (SOLAS) тендеры, на которых удобно не только спасать людей, но возить их на пляж или катать на водных лыжах.

Работать над дизайном тендеров RIB сложнее по сравнению с обычными катерами?

В линейке Pascoe есть несколько моделей с надувными бортами. У младших моделей длинные баллоны, у средних и крупных более короткая «подкова»; она обеспечивает должную защиту и плавучесть, но при этом в корме остается много места для стационарного двигателя, сидений и рундуков. Главная задача при создании RIB-тендера — сделать так, чтобы люди чувствовали себя не НА лодке, а В лодке.

Тендеры на суперяхтах работают по 18 часов в сутки

КЕН ФРЕЙВОХ родился в Лос-Анджелесе, изучал инженерные специальности и архитектуру в Чили, а профессию промышленного дизайнера получил в лондонском Королевском колледже Искусств. В портфолио Кена значатся десятки отмеченных наградами парусных и моторных суперяхт, но наибольшую известность ему принесла бесподобная *Maltese Falcon*. Будучи азартным яхтсменом, он участвует в парусных регатах и создал дизайн интерьера для 100-футовой макси-яхты *Leopard*, которая выиграла гонку Rolex Fastnet Race.



При разработке проектов вы сотрудничаете с конструкторами, которые рассчитывают корпус?

Да, для нас очень важно, чтобы корпус был максимально эффективен. Если речь идет о быстроходных моделях, которые развивают до 85 узлов, то мы работаем с Оке Маннерфельтом — лучшим специалистом в этой области, а Патрик Банфилд создает корпуса для более спокойных лимо-тендеров; в его портфолио дюжина успешных проектов, включая тендер Wally. Важно понимать, что мы придерживаемся той же философии, что и производители автомобилей: создаем платформу, на основе которой выпускаем разные модели. Мы не хотим клепать и продавать штучные лодки с разными корпусами, не убедившись в их полной безопасности и надежности. Платформу для нашего лимо-тендера мы разрабатывали три года, досконально изучив ее и максимально подготовив для индивидуализации, поэтому заказчик легко может получить кастомный катер. Не последнюю роль играет и цена: при использовании единой платформы мы можем снижать стоимость почти вдвое против того, сколько пришлось бы платить за уникальную лодку.

Какая философия лежит в основе нового лимо-тендера Pascoe Landau?

Пожалуй, главное в нем — это универсальность и максимальное использование палубного пространства, где есть подковообразный диван с тентом-бимини в носовой части, пост управления, центральный пассажирский кокпит и лежаки на корме, где также можно перевозить багаж или держать водные игрушки. Landau берет на борт 16–18 человек, и все они смогут безопасно разместиться, хотя длина лодки всего 9,5 м! Если вы взглянете на любой лимо-тендер с закрытым центральным кокпитом, то увидите, что доступного места там гораздо меньше, да и сидеть в погожий день в помещении не очень правильно. Landau вобрал в себя все преимущества платформы, включая легкий доступ к двигателям и возможность переоборудования в дайв-бот.

Для успеха на рынке тендеров необходимо создать единую платформу

Как вы решаете проблему совместимости тендеров с различными погрузочными системами в гаражах суперяхт?

Здесь на первый план опять выступают преимущества единой платформы. Мы изучили все распространенные на рынке системы, которым отдают предпочтение крупные верфи, и для каждой разработали свою модификацию конструкции. У Pascoe есть собственный инженерный отдел, где просчитывают все технические моменты, связанные с весом и грузоподъемностью, поэтому заказчик получает готовый тендер, полностью совместимый с его яхтой.

Кто, по вашему опыту, обычно выбирает тендер на суперяхту: владелец или капитан?

В 80% случаев наши тендеры выбирает команда: они настаивают и убеждают владельца, что нужно брать именно Pascoe. Почему? Им не нужны лишние проблемы — объяснять владельцу где-нибудь





Тендеры Pascoe занимают лидирующие позиции в своем секторе индустрии



на Галапагосских островах, почему тендер сломался, ведь за это могут и уволить. Конечно, заказчики тоже уделяют внимание общему дизайну, качеству отделки и цветам, и, как правило, тендеры повторяют цветовую схему «материнского» судна. Чем больше лодка, тем больше заинтересованность покупателя, но на окончательное решение все равно во многом влияет команда.

Создавая дизайн суперяхты *Quattroelle*, Дэн Ленард и Карло Нуволари приложили руку к тендерам Colombo, приведя их внешний вид и отделку в гармонию с «материнской» яхтой. Беретесь ли вы за подобные проекты?

Конечно, мы видоизменяем платформу, чтобы тендер максимально соответствовал своей яхте, но не переходим определенную границу в этих модификациях. Если кто-то захочет получить совершенно уникальный катер, что вполне нормально, мы трижды подумаем, браться за этот заказ или нет, поскольку здесь слишком многое будет зависеть от бюджета и времени. В любом случае, мое имя или логотип Pascoe никогда не появятся на продукте, в котором мы не уверены на 100%.

Насколько сильна сейчас конкуренция в сегменте тендеров для суперяхт?

Наша компания находится в другой нише относительно прочих производителей и не чувствует сильной конкуренции; даже несмотря на кризис в индустрии, каждый год мы растем в два раза. Буквально на днях я краем уха слышал разговор Ричарда Уотсона, исполнительного директора Pascoe. Он беседовал по телефону с капитаном, который интересовался ценой на наш



6-метровый тендер. Ричард назвал сумму и в ответ услышал, что на эти деньги можно купить два катера другой марки. «В этом и заключается проблема»,— ответил он капитану. «Что вы имеете в виду?» — переспросил тот. «Вам, скорее всего, понадобится три тендера»,— ответил Ричард. Хотел бы я посмотреть на состояние этих более дешевых лодок после девяти лет тяжелой службы!

Каково будущее тендеров? Какие лодки нас ждут через 5–10 лет?

Думаю, будущее мы сейчас создаем себе сами, в том числе используя «платформенный» подход. Тут можно привести аналогию с частными самолетами: если вы захотите купить себе джет, для вас вряд ли станут придумывать новый фюзеляж и крылья, но с удовольствием изменят планировку салона и допустимую техническую начинку по вашему желанию. Клиенту просто будет предложено «меню», из которого он выберет понравившиеся позиции. С тендерами так же.

Что нам стоит RIB построить!

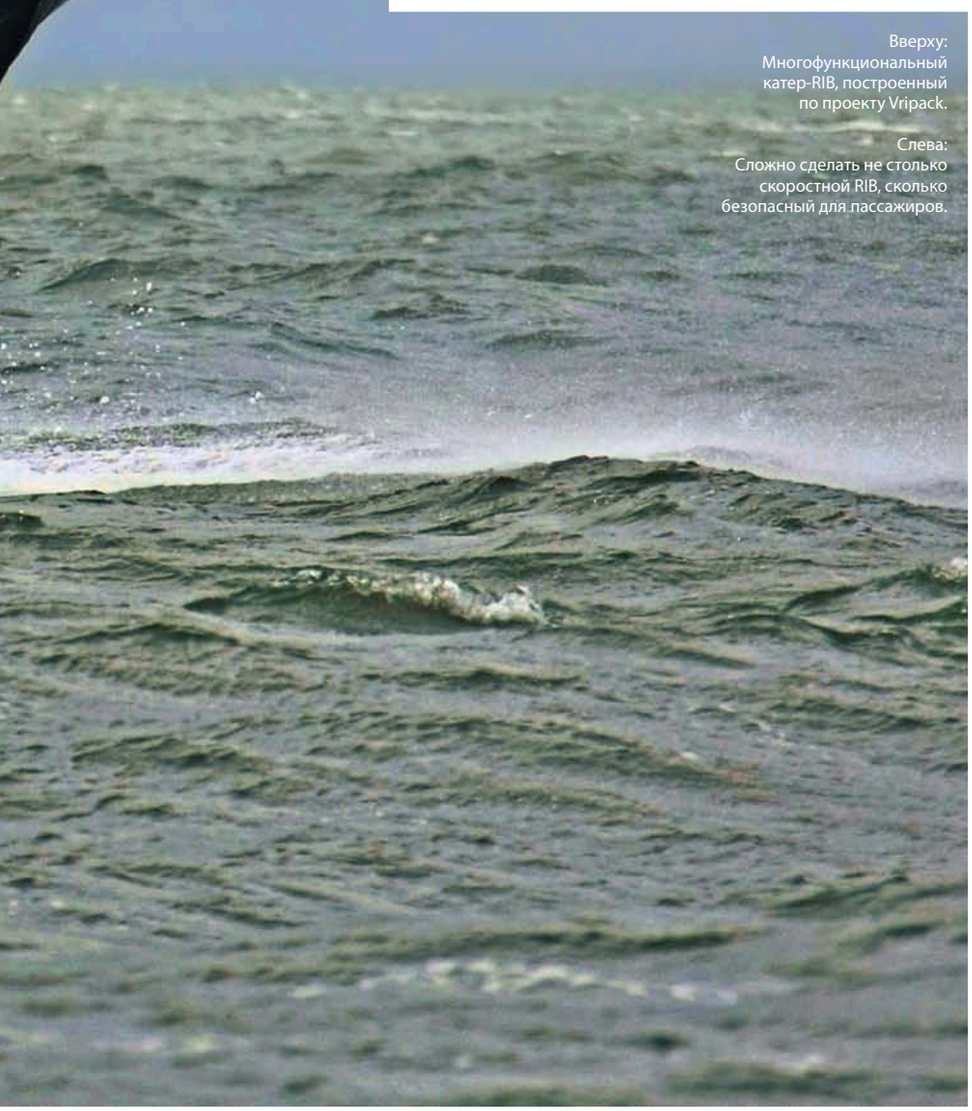


Пим Дайкмэн, конструктор голландского проектного бюро Vripack, рассказывает о тех нюансах, на которые стоит обращать внимание при создании и использовании катеров с надувными бортами.

Текст **Антон Черкасов** Фото **Vripack**







Вверху:
Многофункциональный катер-RIB, построенный по проекту Vripack.

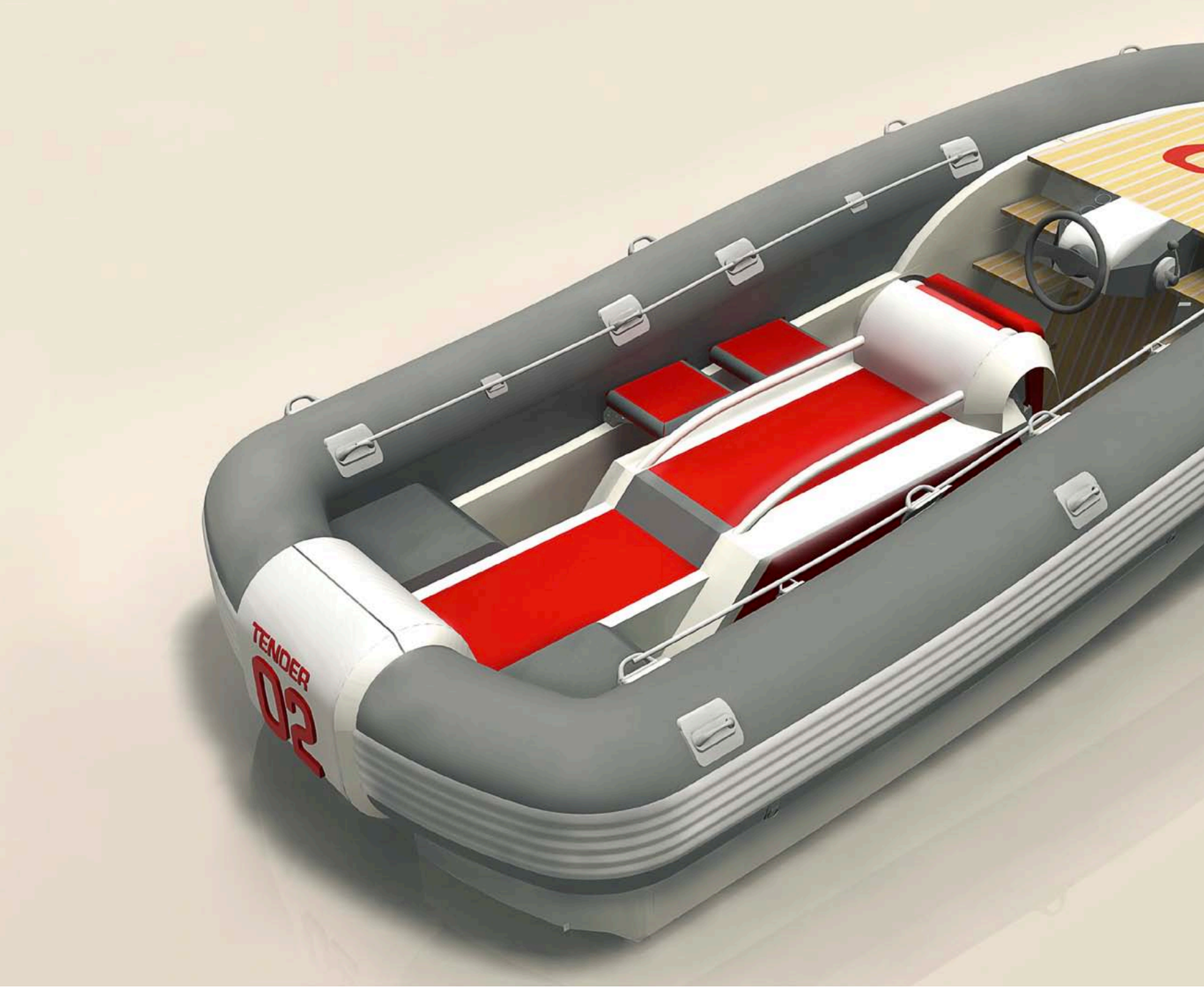
Слева:
Сложно сделать не столько скоростной RIB, сколько безопасный для пассажиров.

Надувной борт — это конструктивная особенность, которой наделяют судно, если от него требуется выполнение специфической работы. Обычно область применения RIB'ов подразумевает высокую скорость, причем не только скорость движения как таковую, но и быстроту решения поставленной задачи, иначе в таких катерах нет смысла. Баллон по сути представляет собой цельный большой кранец и привальный брус одновременно, выступая в некоторых случаях средством обеспечения дополнительной плавучести.

Если речь идет о проектировании RIB'а с чистого листа, то прежде всего необходимо четко понимать, для чего делается лодка, как и где ее будут использовать. В зависимости от этого определяется геометрия корпуса и, в частности, угол килеватости на транце. Обычно за основу берется форма «глубокое V» с килеватостью 18°, а дальше это значение немного уменьшают для скоростных лодок, чтобы развить поверхность глиссирования, а для уверенного хода на волнении угол, наоборот, увеличивают.

Что касается соотношения длины и ширины корпуса, для легких RIB'ов оно не имеет столь решающего значения, как, например, для гоночных парусных яхт, где длинный узкий корпус обеспечивает более высокую скорость, поэтому, опять же, нужно отталкиваться от функции. Не стоит забывать, что обычно RIB'ы перевозят на трейлерах и габариты лодок ограничены. Отсюда вытекает еще один из плюсов надувного борта: для транспортировки баллоны можно

Прежде всего необходимо четко понимать предназначение катера



сдувать, что позволяет повышать эффективную ширину корпуса при сохранении транспортного габарита.

Находясь на катере-RIB, люди по большей части открыты стихии, поэтому их необходимо по возможности защитить. Если речь идет о серьезных задачах, то борт должен быть максимально высоким, особенно на спасательных катерах. В обычном случае баллон доходит до колена, но на профессиональных лодках его поднимают до пояса, чтобы снизить риск выпадения за борт пассажира. Желательно избегать большой кривизны изгиба баллона, а сам он должен быть уложен снаружи от изогнутого по его форме фальшборта, обеспечивающего дополнительную жесткость и безопасность.

Кроме того, сейчас для увеличения внутреннего пространства кокпита все большее распространение получают баллоны не круглой в сечении, а D-образной формы. Если речь идет о спасательных судах, то надувной «воротник» обычно делают максимальной длины, а при использовании стационарного мотора он вообще может идти по всему периметру корпуса, что предотвращает заливание воды на заднем ходу и позволяет швартоваться любым бортом.

На прогулочных же катерах баллон может опоясывать лишь часть корпуса, чтобы место на палубе и в кокпите оставалось свободным для отдыха. В самых экстремальных случаях на RIB'ы даже ставят конструкции из труб (как на багги) для защиты кокпита и подвесных моторов при жесткой эксплуатации.

Что касается двигателей — будь моя воля, на средние и крупные лодки я бы ставил только стационарные моторы, особенно если они используются в качестве тендеров и хранятся на яхтах в гаражах. С бензиновыми подвесниками постоянно приходится думать о безопасности: горючее испаряется, его пары взрывоопасны, поэтому хранить моторы и топливо нужно на открытом воздухе или в хорошо вентилируемом помещении. Так на палубах яхт появляются бочки с бензином для тендеров и гидроциклов, что опасно и выглядит неэстетично; с дизельным топливом такой проблемы нет.

RIB — это высокая скорость, мореходность и непотопляемость

Вверху:
SOLAS Res-Q-Tender спроектирован Vripack с учетом всех требований, предъявляемых к спасательному тендеру.

На странице справа, сверху вниз:
Британский путешественник Беар Гриллс создал собственную линейку катеров для сверхэкстремальных условий.

Стремительная Ribbon 45 SC оснащена двумя водометами Rolls-Royce и развивает 43 узла.

Амфибийный спасательный катер CTruk Avenger.







Если речь идет не о штучном производстве, то имеет смысл создавать единую платформу, особенно для алюминиевых катеров, которую можно легко модифицировать под специфические нужды и разные типы двигателей. При этом нельзя забывать о центровке: рассчитывать веса и пытаться оптимально их распределить следует заранее, поскольку корректировать дифферент перемещением топливных баков, аккумуляторов, багажа, тем более людей не слишком правильно, а транцевые плиты выручают не всегда.

Наконец, «мебель» на RIB'е должна быть «воздушной и прозрачной». На многих серийных моделях из стеклопластика сиденья установлены на глухих «тумбах», которые съедают и без того дефицитное палубное пространство и не обеспечивают амортизации. К тому же люди всегда должны сидеть лицом по ходу движения, чтобы быть готовыми к прыжкам на волнах с последующим приводнением.

В заключение могу дать еще один небольшой совет тем, кто собирается строить или покупать собственный RIB. Прежде всего четко определите функции и задачи лодки, ибо позже, после покупки, добавить что-то новое в готовый катер гораздо труднее! MBY



RIB в России



Автор статьи размышляет о причинах невысокой популярности на российских акваториях частных лодок типа RIB, которые получили невероятно широкое распространение во многих странах.

Текст **Александр Тараненко**



Появившийся полвека назад симбиоз надувной лодки и катера, изначально названный RHIB (Rigid Hull Inflatable Boat), настолько легко занял широченную нишу на рынке маломерных плавсредств, что многие всерьез полагают, будто обычные складные надувные лодки — это упрощенная версия жесткonадувных, а не наоборот. Поначалу придуманные как мореходные спасательные лодки для работы в неспокойных водах Атлантики, RIB'ы, благодаря своим уникальным качествам, заметно потеснили моторные суда классических типов из большинства сфер профессионального применения и все больше проникают в сегмент pleasure. Но только не в России. На мой взгляд, к тому есть несколько причин, и я попробую в них разобраться.

ПРИЧИНА ИСТОРИЧЕСКАЯ

На российском рынке RIB'ы начали появляться более 20 лет назад в виде импортных изделий и практически одновременно — как местные их реплики. Зарубежные лодки были редкими экземплярами сугубо профессиональных «кровей», к тому же приобретенные за валюту, и поэтому редко попадали в «частный сектор». Лодки отечественного производства представляли собой либо бледные их копии, либо спроектированные народными умельцами моторные лодки с приделанными к бортам баллонами. Серьезные отечественные судостроительные фирмы RIB'ами не занимались. Не проводился научный анализ факторов, критериев и технических решений, лежащих в основе концепции RIB'ов, не было НИР и ОКР со сравнительными испытаниями в целях повышения эксплуатационных качеств лодок. А на Западе над усовершенствованием RIB'ов уже не первое десятилетие трудились известные британские, французские и итальянские компании, некоторые из которых начинали с производства лодок надувных.

RIB'ы легко заняли широченную нишу на рынке маломерных плавсредств

Тем не менее спрос на RIB'ы в государственных структурах проявился, но не более чем в тренде — чтобы не отстать от того же Запада. Этот спрос стал удовлетворяться лодками, зачастую спроектированными «на глазок» и построенными полукустарным способом. К чему это привело, известно: несмотря на централизованные массовые закупки RIB'ов для ВМФ, МЧС и других ведомств, на местах для каждодневной работы люди предпочитают использовать лодки обычной конструкции. А ведь хороший, или, как говорят англичане, «честный» RIB — серьезный конкурент большинству классических лодок в части мореходности, экономичности, безопасности,



надежности, начальной стоимости и эксплуатационных расходов. То есть известный в России разрекламированный механизм конверсии (из «оборонки» — в народ) не заработал.

ПРИЧИНА КОНЪЮНКТУРНАЯ

Большинство морей в России холодные. В таких акваториях чаще встречаются лодки, на борту которых есть хотя бы рубка-убежище. Но самые массовые «гражданские» RIB'ы на нашем рынке — это удачные или не очень копии французских или итальянских лодок для Средиземного моря, для солнечного уикенда. Помимо морей, у нас тысячи и тысячи километров рек и более двух миллионов озер, больших и маленьких. На многие из этих акваторий народ выходит порыбачить и погулять, и оказывается, что у большинства высокие мореходные качества лодки-RIB'а остаются невостребованными. Ну не нужно массовому потребителю «быстро и далеко по волнам». И волн особых на речках они не встречают, и до берега рукой подать… и вообще, сгодится чудом выжившая деревянная плоскодонка или неубиваемая «Казанка» времен СССР. Хотя на наших внутренних водных путях достаточно акваторий, на которых волны случаются не хуже, чем в ином море. Но когда начинаешь говорить про мореходность, например, с сибиряками, они тебя просто не понимают. И здесь есть пересечение с экономической сферой…

ПРИЧИНА ЭКОНОМИЧЕСКАЯ

Состоятельные потенциальные покупатели лодок, коих немного, видя российские RIB'ы (кстати, весьма недешевые) на службе в государственных структурах, вряд ли захотят приобрести себе такие. Они предпочтут, если уж так приспичило иметь RIB, импортную модель, пусть втридорога, но с брендом, чтобы было не стыдно подойти к приличному причалу. Но таких желающих крайне мало, потому что в массовом сознании RIB пока еще остается «непрестижной резинкой». Вот и получается, что «честный» RIB в России большинству не по карману, да и не очень нужен, а недорогие лодки местного производства до настоящих RIB'ов по своим кондициям не дотягивают. Это, по сути, просто «моторки», в которых баллон отнимает место в кокпите; их вполне заменяют обычные надувные лодки, какие в России делать уже научились, хоть и не без опыта Кореи и Китая.

Кстати, про Китай. В Европе многие RIB'ы в сегменте до 6 м — китайские и на рынке воспринимаются как «расходный материал» с непродолжительным жизненным циклом.

Хороший RIB — серьезный конкурент большинству классических лодок









На первом развороте: Мореходный рейдовый катер БЛ-820. Активно используется МЧС. Длина 8,5 м, мощность до 640 л.с.

На странице слева: Российские гоночные RIB'ы на чемпионате мира Endurance Pneumatics (С.-Петербург, 2011 г.).

Сверху вниз, слева направо: Одна из «рабочих лошадок» ВМФ — быстроходный бортовой катер БЛ-680. Длина 6,8 м, мощность до 400 л.с.

RIB Sprut Sn 56hlc. Типичный пример катера, просто дооборудованного надувным баллоном. Длина 5,6 м, мощность до 90 л.с.

HITEK 75 — прекрасный аппарат для принятия солнечных ванн на воде. Длина 7,5 м, мощность до 250 л.с.

Прогресса Поднебесной в производстве моделей большей длины пока не заметно, и европейские компании удерживают эту нишу за собой. Может быть, только пока. Посмотрим.

В ИТОГЕ…

Все происходящее вполне закономерно. Нельзя сказать, что RIB'ы в России строить не научились. Взять хотя бы спортивные лодки в классе Pneumatic Endurance U.I.M., что гоняются на чемпионатах Европы и мира в речках вокруг буев. Но это единичные экземпляры, как космические аппараты. А в массе своей российские RIB'ы — это «жигули» по цене «мерседесов» с соответствующими возможностями и репутацией. Простое копирование западных моделей не сделало RIB, это замечательное творение человеческого разума и рук, особенно популярным на наших акваториях. Но «честный RIB» при тех же размерениях имеет решительные преимущества перед лодками обычной конструкции. Так что же вкладывают изобретатели-англичане в понятие «честный RIB»?

Прежде всего, это лодка, у которой при высокой скорости движения по волнам баллон амортизирует удары в корпус, являя собой подобие «мягкой скулы», поглощающей энергию удара. Некоторой аналогией являются амортизаторы подвески автомобиля. Поэтому RIB даже при меньшей массе мореходнее обычной лодки.

Далее, у правильного RIB'а баллон является элементом корпуса, создающим повышенную поперечную остойчивость, делая лодку практически непереворачиваемой даже при резких маневрах на развитом волнении. Помимо того, баллоны дают значительный запас плавучести. Хороший RIB можно полностью залить водой и даже загнать под воду; спустя некоторое время он всплывет и сам осушит кокпит. Кстати, нормы сертификации Евросоюза и стандарты ISO этот отрезок времени регламентируют.

RIB, благодаря своим баллонам и другим конструктивным особенностям (палуба участвует в общей прочности, позволяя экономить на наборе), легче аналогичной лодки с жестким бортом. Поэтому у RIB'а при меньшей осадке палуба кокпита выше уровня ватерлинии, что автоматически обеспечивает его самоосушение. Помимо того, у легкой лодки с той же моторной установкой скорость будет выше и меньше расход топлива.

Мне представляется, что столь классная техническая идея достойна у нас лучшего воплощения. Нужно только отойти от слепого следования западным стереотипам и предложить разумную адаптацию достоинств данных аппаратов к нашим реалиям. Тогда люди к ним потянутся, ибо они — и люди, и лодки — того заслуживают. MBY

RIB'ы: СУПЕРТЕСТ

11 лодок, 17 двигателей суммарной мощностью более 5000 л.с. и два незабываемых дня тест-драйва.

Текст **Джек Хейнс, Хьюго Андреа, Джереми Уотс** Фото **Ричард Лэнгдон**



ВИДЕО

mby.com/rib



Полувековой юбилей у класса лодок случается нечасто, а посему праздник должен быть с размахом. Наша идея — пригласить лучших британских производителей и импортеров RIB'ов для участия в организованном MBY ралли вокруг острова Уайт за день до проведения знаменитой регаты Round the Island Race (гонка, положившая начало Кубку «Америки». — Прим. MBY). Ожидалось, что из дюжины тех, кого мы обзвонили, откликнутся хотя бы пять-шесть, а по факту в нашем распоряжении оказалось 11 лодок (одну разграбили на обратном пути с Гран-при Монако), и это отлично демонстрирует сплоченность и энтузиазм «рибстерского» братства.

Даже если у вас никогда не было RIB'а, вам наверняка понравится на нем погонять. Сколь бы крупной яхтой вы ни владели, сложно не испытать удовольствие от управления этими мощными, маневренными и мореходными лодками. Многие владельцы больших круизных судов часто держат RIB в качестве второй лодки — на случай, когда просто хочется выйти на воду поразмяться.

Организуя этот масштабный тест, мы планировали не «дуэли» между тщательно выбранными соперниками, но демонстрацию разнообразия RIB'ов в диапазоне от 7,4 до 10 м с попыткой уловить уникальный характер и возможности каждого. А для этого нужно нечто большее, нежели просто прокатиться. Чтобы проверить, как лодки выдержат «типичный» день на воде, как они поведут себя в разных условиях, мы решили устроить заезд вокруг острова Уайт. На второй день была намечена серия тестов на скорость и управляемость, в которой предстояло выявить разницу в корпусах и двигателях. Мы пригласили Джереми Уотса — обладателя рекорда в гонке вокруг Британии и управляющего директора компании Ice Marine, производящей катера Bladerunner, чтобы погонять эти серьезные и быстрые лодки на предельных скоростях. Управление RIB'ами таких размеров на скорости свыше 50 узлов — занятие не для слабонервных и неопытных. Скажем сразу: результаты оказались просто потрясающими, надеемся, они действительно продемонстрируют, что разнообразие украшает жизнь, даже если речь идет о лодках с надувными бортами.

Ballistic 7.8

Стоимость £ 72 995. Максимальная скорость 51,3 узла. Разгон 0–40 узлов за 8,8 с



Учитывая, как много на нашем тесте собралось чудных лодок, можно было ожидать, что достаточно скромный с виду Ballistic затеряется в этой яркой толпе. Ничего подобного! Да это и невозможно, учитывая пару 175-сильных двигателей Evinrude E-Tec, рычащих за транцем. Каждый раз, уже сидя за штурвалом другой лодки, я улыбался, наблюдая, как Ballistic нагоняет нас, уверенно прыгая с одного гребня волны на другой.

Ballistic был единственным RIB'ом, оснащенным двухтактными моторами Evinrude с электронным управлением, и никто другой не демонстрировал столь мягкий ход. Механические рукоятки довольно тугие, так что левую руку приходится изрядно напрягать, когда нужно изменить обороты. На старте моторы энергично выстреливают лодку вперед, пока вы не отрегулируете их откидку и не выровняете обороты (электронная синхронизация отсутствует). А вот штурвал на нашей тестовой лодке был непривычно тяжелым, потому что компания-дилер решила поэкспериментировать с новой тягой, соединяющей моторы. Но на последующих лодках с двухмоторной установкой в стандарте будет применено раздельное управление.

Верфь также предлагает в качестве опции гидроусилитель штурвала. В данном случае, без гидроусилителя и с тугими рукоятками газа, держать лодку в узде оказалось непростым занятием. Но как только удастся ее приручить, вам обязательно понравится кидать корпус в крутые повороты, и мы получили массу удовольствия от прыжков по невысоким волнам в проливе Солент. Корпус

Винты подвесников бодро вспарывали волны, когда лодка неслась по их гребням



Честный и хорошо сделанный RIB гарантирует уверенный ход и сухой кокпит.

Классическая для RIB'а планировка и оборудование кокпита с удобными на волне «жокейскими» сиденьями.



приличной килеватости, продольные реданы с отгибом книзу и брызгоотбойники не просто обеспечивают лодке ровный ход, но и гарантируют, что пассажиры останутся сухими. Если присмотреться, обгоняя лодку, нетрудно заметить, как водяная пелена из-под баллонов улетает вниз.

По планировке это классический RIB с четырьмя «жокейскими» (мотоциклетными) креслами позади поста управления, со скамьей на транце (за ней — рундук); в носу — V-образное сиденье, рундук и гнездо для установки съемного столика (складывается внутрь рулевой консоли).

Ballistic 7.8 представляет собой гибрид серьезного коммерческого RIB'а типа Redbay и лодки для отдыха вроде Ribeye или Cobra. Это сочетание обеспечивает уверенность на воде в свежую погоду, достаточно высокий уровень комфорта и возможность разместить много вещей и снаряжения для дневного выхода на воду с семьей. Лодка построена на совесть, хотя и без излишеств, вполне способна переносить касание о причал или выбег прямо на пляжный песок для высадки семьи. В целом — хороший, честный RIB, оставляющий впечатление лодки, которая легко впишется в любую задачу, акваторию и ситуацию. Помимо функциональности, благодаря двигателям E-Tec она способна доставить и немалое удовольствие от управления. Достойная лодка для больших мальчишек.

ДОСЬЕ

ДЛИНА 25 Ф (7,8 М)
ШИРИНА 7 Ф (2,3 М)
ОСАДКА 2 Ф (0,55 М)
ВЕС 2300 КГ
ЗАПАС ТОПЛИВА 400 Л
ДВИГАТЕЛИ
2 × EVINRUDE E-TEC (175 Л.С.)
МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ 51,3 УЗЛА
РАЗГОН
0–30 УЗЛОВ ЗА 4,0 С
0–40 УЗЛОВ ЗА 8,8 С
СТОИМОСТЬ ОТ £ 54 995
(С НДС, EVINRUDE E-TEC)
СТОИМОСТЬ ПРОТЕСТИРОВАННОГО ОБРАЗЦА £ 72 995 (С НДС)

ПОЛУЧИТЕ КОНСУЛЬТАЦИЮ СПЕЦИАЛИСТА ПО ОКАЗЫВАЕМЫМ УСЛУГАМ И ВОЗМОЖНЫМ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯМ

WWW.MAN.LANTANCLINIC.RU

Лантан

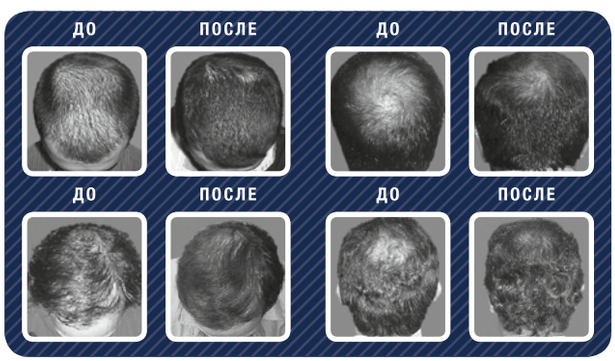
О КЛИНИКЕ | НОВОСТИ | НАПРАВЛЕНИЯ | СПЕЦИАЛИСТЫ | НАГРАДЫ | ФОТО ДО И ПОСЛЕ | ВОПРОС-ОТВЕТ | РАССРОЧКА | КОНТАКТЫ

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.

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.



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.

ЛО-77-001-004576 от 01.02.2012, ЛО-01-005512 от 10.12.2012

РЕКЛАМА

НА УСЛУГИ КЛИНИКИ ПРЕДОСТАВЛЯЕТСЯ РАССРОЧКА 0%*

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

АДРЕС КЛИНИКИ НА БАРКЛАЯ:
Москва, ул. Барклая, д.6, строение 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

Redbay Stormforce 7.4

Стоимость £ 62 000. Максимальная скорость 48,7 узла. Разгон 0–40 узлов за 9,0 с



Redbay длиной 7,4 м оказался одним из самых маленьких RIB'ов нашего тестового флота, но этот легкий компактный аппарат способен на многое. Построенный на заводе в Антриме (Северная Ирландия), Redbay рассчитан на местные, весьма непростые, условия, и в более спокойном Соленте чувствовал себя, как в бассейне. В последнее время компания Redbay старается, чтобы внешне их модели больше походили на лодки для отдыха. Тем не менее в этом Redbay безошибочно узнается серьезный «служебный» RIB. Об этом говорят и солидные баллоны (560 мм в диаметре), и резиновые вставки Treadmaster в палубе, и Samson post (буксирное устройство) в носу. Когда море начнет проявлять свой норов, вы оцените этот RIB по достоинству. Мягкая обивка сидений, кормовая скамья и куча сухих рундуков намекают на лодку для отдыха, но задранный нос и высокая посадка в креслах позволяют угадать в Stormforce «рабочую лошадку» для любой погоды и акватории.

Я управлял Redbay на самом сложном по условиям участке маршрута, когда мы огибали восточную оконечность острова Уайт. Redbay — достаточно широкая лодка, шире, чем Ballistic или Piranha, хотя короче обеих. Поэтому она скорее не прорезает волну, а пытается ее подмять; но, учитывая крепкую конструкцию, а также классные амортизированные сиденья Scotseats (£ 2850 — немало, но они стоят этих денег, если вам дорог ваш позвоночник), вы будете уверенно чувствовать себя в море. В этом смысле Redbay нисколько не уступал более крупным и мощным лодкам на нашем тест-драйве.

И нельзя сказать, что этот RIB выглядел неуклюжим,— как раз наоборот. Он отлично

На этой крутой зверюге не страшно оказаться в самом горниле шторма



Плавный набор мощности, аккуратные детали, удобные сиденья и обилие сухих рундуков.

Толстые баллоны и резиновые вставки в палубе формируют стиль утилитарной лодки.



сочетается с четырехтактным подвесным мотором Suzuki DF300 (300 л.с.), который, кажется, обладает неистощимым запасом утробного рыка и мчит лодку со скоростью почти 50 узлов. Этот Suzuki — просто фантастика: тихий, удивительно мощный на низких оборотах и с плавным набором этой мощности при повышении оборотов. Единственное замечание — слишком легкий ход рукоятки газа: когда вы сбавляете обороты, легко промахнуться мимо нейтрали и включить задний ход. Столь легкий ход рукоятки — неоценимое качество при маневрировании в марине, но не когда вы пытаетесь подобрать обороты, двигаясь по волнам. Кроме того, поскольку рукоятка расположена слева от штурвала, кнопка тримма попадает вам под мизинец, а не под большой палец.

Хотя это не сугубо спортивный RIB, Stormforce доставляет удовольствие от пируэтов. Приличная высота борта и массивные баллоны внушают чувство безопасности даже с одним рулевым на борту. И когда вы бросаете лодку с борта на борт, выписывая восьмерки, есть понимание, что между вами и водой надежная защита — надувной борт. Возможно, Stormforce и выглядит как кувалда, по сравнению с более тонкими инструментами, но это впечатляющая лодка для моря. Если мне придется отправиться на RIB'е таких размеров в самое горнило шторма, я возьму ключи именно от этой крутой зверюги.

ДОСЬЕ

ДЛИНА 24 Ф (7,6 М)
ШИРИНА 9 Ф (2,7 М)
ОСАДКА 3 Ф (0,8 М)
ВЕС 1000 КГ
ЗАПАС ТОПЛИВА 315 Л
ДВИГАТЕЛЬ 1 × SUZUKI DF300 (300 Л.С.)
МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ 48,7 УЗЛА
РАЗГОН
0–30 УЗЛОВ ЗА 2,3 С
0–40 УЗЛОВ ЗА 9,0 С
СТОИМОСТЬ ОТ £ 48 650 (С НДС, SUZUKI DF300)
СТОИМОСТЬ ПРОТЕСТИРОВАННОГО ОБРАЗЦА £ 62 000 (С НДС)


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

Ribeye 740 SX

Стоимость £ 63 995. Максимальная скорость 43,6 узла. Разгон 0–40 узлов за 7,2 с





С поста управления отличный обзор, а ветровое стекло можно поставить и побольше (опция).

Удобный и красивый RIB для разнообразного отдыха на воде.

В той комплектации, в какой нам достался на тест 740 SX,— это, возможно, самая простая и самая привлекательная лодка из всех, что участвовали в испытаниях. После большинства других мощных RIB'ов со спаренными моторами было приятно запрыгнуть на борт Ribeye с одним 225-сильным Yamaha V6. Усаживаюсь в кресло перед рулевой консолью, поворачиваю ключ, рукоятка газа легко пошла вперед… Поехали!

Планировка проста, но это и к лучшему: кормовая скамья, два «жокейских» кресла у рулевой консоли и сиденья по периметру носового кокпита. Баллоны из Hypalon матово-серого цвета приятны глазу и на ощупь, хотя не помешало бы добавить еще парочку «держалок». Уместно выглядит и Tek-Dek (искусственный тик) с серым заполнителем в швах. Им же отделан и транец, который визуально хорошо гармонирует с невысокой металлической рамой. Удобные сиденья у поста управления установлены на мощных стальных опорах. Жаль, что ветровое слабо защищает от брызг; впрочем, в компании Ribeye нас уверили, что нет никаких проблем установить более крупное стекло.

В носовой части лодки — красивый и устойчивый тиковый столик, который можно опустить и при помощи закладной подушки соорудить здесь приличных размеров лежак. Лодка отлично подходит для выходов на воду с семьей: аккуратный дизайн, умные решения по части хранения вещей, обилие удобных посадочных мест и легкое управление. Действительно, рулить скоростным 740 SX — просто удовольствие, правда, невысокий надводный борт оставляет ощущение, что вы сидите не в лодке, а на ней, в некоторой степени подставляясь волнам. А вот на небольшой волне я в самом деле наслаждался ездой и фантастическим обзором по курсу, позволяющим вести лодку, читая и угадывая поведение волн.

Пожалуй, самая приятная лодка среди всех: стильная и простая в управлении

При весе лодки чуть менее двух тонн скорость не вопрос даже с достаточно скромным по мощности 225-сильным подвесником. Но Ribeye настолько быстро и легко набирал обороты, что даже показался одной из самых ходких лодок. Чтобы разогнать 740 SX с нуля до 30 узлов, требуется всего 3,3 с. По максимуму мы выжали из этой лодки 43,6 узла в двух контрольных заездах, хотя шкипер Ribeye клялся, что на спокойной воде возле Саутгемптона он как-то разогнался до 46 узлов, подобрав оптимальный угол откидки мотора.

Этот RIB хорош для полноценного отдыха: будь то занятия водным спортом, поездка на пляж или пикник на борту — тут на все есть ответ. Когда на второй день тест-драйва мне потребовалось отвезти фотографов с кучей оборудования на съемки других лодок, я, не задумываясь, выбрал именно Ribeye. Это говорит о том, что, когда вам нужна стильная, функциональная, простая и резвая лодка, 740 SX — отличный выбор.



ДОСЬЕ

ДЛИНА 24 Ф (7,4 М)
ШИРИНА 7 Ф (2,3 М)
ВЕС 1797 КГ
ОСАДКА 3 Ф (0,85 М)
ЗАПАС ТОПЛИВА 200 Л
ДВИГАТЕЛЬ
1 × YAMAHA F225 (225 Л.С.)
МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ 43,6 УЗЛА
РАЗГОН
0–30 УЗЛОВ ЗА 3,3 С
0–40 УЗЛОВ ЗА 7,2 С
СТОИМОСТЬ ОТ £ 60 995
(С НДС, YAMAHA F225)
СТОИМОСТЬ ПРОТЕСТИРОВАННОГО ОБРАЗЦА £ 63 995 (С НДС)



Privateer Flybridge 49 (2014)



Privateer Trawler 54 (2014)



Privateer Trawler 65

PRIVATEER SILVERLINE

YACHTS

Leyesleatswei 2 - 8624 HW Uitwellingerga, The Netherlands - Tel: +31 515 559044 - fax: +31 515 559410

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

---

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

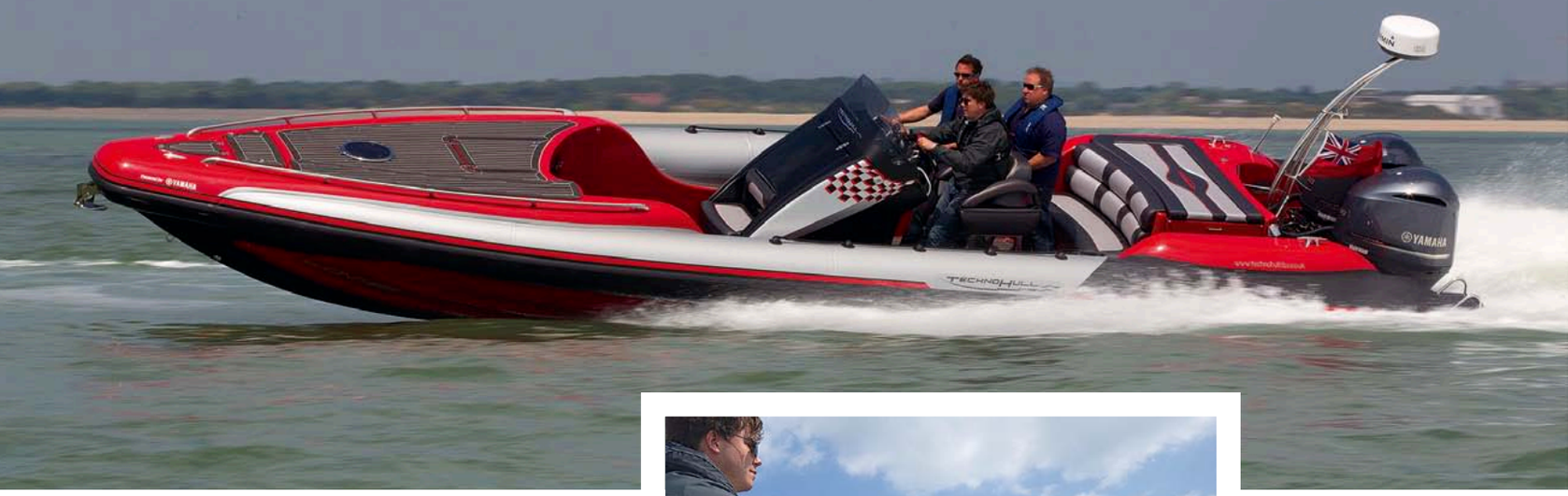
187340, РОССИЯ, ЛЕНИНГРАДСКАЯ ОБЛ. КИРОВСК, НАБЕРЕЖНАЯ УЛ., 20 Б

+7 (812) 96-390-96, +7 (812) 318-14-50, +7 (812) 430-25-02

РЕКЛАМА

Technohull SeaDNA 999

Стоимость £ 206 000. Максимальная скорость 60 узлов. Разгон 0–40 узлов за 6,7 с



Если вы скромны и застенчивы, проходите мимо, потому что на флагмане линейки Technohull вам предстоит постоянно быть на виду. Этот черный RIB (неважно, что он приобрел красный, как у Ferrari, корпус) с контрастным искусственным тиком, серо-красно-черной обивкой и клетчатым флагом на боковине рулевой консоли привлечет внимание всегда и везде.

Не меньше впечатляет и скорость, которую обеспечивают два подвесных мотора Yamaha V6 мощностью по 300 л.с. Мы разогнались до скорости 60 узлов, причем разгон от 30 до 40 узлов занял всего 3 с. В этом смысле Technohull SeaDNA 999 заткнет за пояс большинство конкурентов. Ход у лодки весьма «цивилизованный», возможно, не такой спокойный, как у Scorpion или Hydromax, но довольно мягкий, и утюжить даже приличную зыбь на скорости 40 узлов у нее получается хорошо. Корпус с двумя поперечными реданами разработан дизайнером Адамом Янгером не просто для пожирания миль: в ходе нашего теста Technohull показал себя одной из самых маневренных лодок. На малых и средних ходах полный контроль над лодкой не сильно удивляет, хотя на высоких скоростях (более 55 узлов) при ходе по прямой проявляется тенденция уклоняться от курса. Впрочем, причина, вероятнее всего, в специфике конкретной тестовой лодки, а не в форме ее корпуса.

Интересно, что кричащий экстерьер этого RIB'а сопровождает множество практичных деталей. Самая, пожалуй, примечательная — пристойный морской туалет, спрятанный под рулевой консолью. Его сумели так низко разместить под палубу, что стоять там можно почти в полный рост.

До предельных 60 узлов лодка разгоняется быстро, на малом ходу управляется идеально



Настоящая «зажигалка»: невероятно быстрая и при этом самая маневренная лодка из всех на тест-драйве.

Небольшая носовая каюта подойдет для ночлега и хранения вещей.



Под приподнятой носовой частью палубы есть спальное место. Чтобы решиться переночевать тут, нужно быть либо очень уставшим, либо крепко выпить, но это место для ночлега может оказаться полезным в экстренных ситуациях. Тем более что днем сухое и объемное пространство отведено для хранения вещей.

Несмотря на впечатляющий внешний вид, Technohull SeaDNA 999 — точно не та лодка, где функциональность принесена в жертву красоте. Вдоль обоих баллонов протянут веревочный леер, на носовой палубе — удобные поручни. Пара надежных уток из нержавейки установлены в корме, а пост управления этим RIB'ом — один из самых удобных и защищенных среди всех, что мы опробовали на тесте.

Но если и это вас не впечатляет, примите к сведению следующее: компания Technohull UK строит версию Technohull SeaDNA 999 с ярко-оранжевым корпусом и двумя подвесными Mercury Verado по 350 л.с., скорость с которыми достигнет… 71 узла! Да, кстати: полезный в море туалет там тоже будет.

ДОСЬЕ

ДЛИНА 33 Ф (10,3 М)

ШИРИНА 9 Ф (2,8 М)

ВЕС 2720 КГ

ЗАПАС ТОПЛИВА 490 Л

ДВИГАТЕЛИ 2 × YAMAHA F300 (300 Л.С.)

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ 60 УЗЛОВ

РАЗГОН
0–30 УЗЛОВ ЗА 3,7 С
0–40 УЗЛОВ ЗА 6,7 С

СТОИМОСТЬ ОТ £ 174 000 (С НДС, YAMAHA F300)

СТОИМОСТЬ ПРОТЕСТИРОВАННОГО ОБРАЗЦА £ 206 000 (С НДС)

Миражи зимы

Новогодний праздник в Гранд Отеле Эмеральд

Дамы и господа!

Петербургский новогодний вечер – это изысканность белой зимы, смешение стилей и эпох, волшебные перевоплощения.

Специально для Вас в новогоднюю ночь:

- *Праздничный welcome-коктейль*
- *Царский ужин в дворцовых интерьерах*
- *Офицерские истории, розыгрыши и шарады в духе имперской столицы*
- *Живой вокал: хиты ро ссийской и зарубежной эстрады*
- *Популярные оперные арии и романсы*
- *Танцевальные и цирковые номера*
- *Зажигательная дискотека*

Санкт-Петербург,
Суворовский пр. 18
Тел: +78 12 740 50 00
www.grandhotelemerald.com

31 декабря 2013 года в 21:00

В программе принимают участие:

Популярные артисты Санкт-Петербургских театров, танцевальные коллективы, мимы, циркачи, и, конечно, Дед Мороз и Снегурочка!

Вас ожидают масса призов, подарки для маленьких гостей и НОВОГОДНЯЯ ЛОТЕРЕЯ от Гранд Отеля Эмеральд! Приглашаем Вас окунуться в незабываемую атмосферу зимнего праздника!

Организатор оставляет за собой право внести изменения в развлекательную программу и рассадку гостей новогодней ночи

Pascoe SY 10

Стоимость £ 378 534. Максимальная скорость 61 узел. Разгон 0–40 узлов за 8,2 с



Что можно успеть за 30 секунд? Запулить e-mail? Протереть очки? Заменить перегоревшую лампочку? Столько же требуется, чтобы поутру надеть рубашку и… разогнать RIB Pascoe SY 10 со стопа до скорости 61 узел! Поразительно быстрая лодка, и хотя на тесте у нас были и другие скоростные машины, эта — самая впечатляющая гоночная игрушка, до скрежета зубов и потных ладоней. Если вы уже идете со скоростью 30 узлов и «положите ручки» до упора, то разгон до сорока займет всего 2,3 секунды. Это уже прилично, а ведь еще 20 узлов остаются в запасе!

Лодка живо реагирует на малейшее движение штурвала, а вы как будто сливаетесь с этой машиной: близкая к приборной панели посадка, штурвал почти упирается в грудь, рукоятки двигателей расположены довольно высоко на пульте — и тем не менее все на своих местах, чтобы обеспечить полный контроль над лодкой и ситуацией. Внутри вас все трепещет, вы буквально чувствуете позвоночником каждую «выбоину» на воде, а вода с шелестом обтекает гоночный корпус работы Оке Маннерфельта и улетает за корму, когда резко вспахиваешь ее, причем вне зависимости от высоты волны. Марк Паско — легенда водно-моторного спорта и основатель компании, производящей эти RIB'ы, высказался так: «Некоторыми скоростными лодками управляешь, как быстрым Bentley: чувствуешь себя в безопасности, но не ощущаешь скорости. А здесь, как на Ferrari, нужно знать, что делаешь, чтобы получить максимум удовольствия».

Когда лодка на 60 узлах начала переваливаться с одной скулы на другую, я осознал, что он имел в виду. Тут начинаешь понимать, насколько огромна разница в управлении лодкой на скорости 40 или 60 узлов. Лодка настолько мощная, что круизная скорость в 50 узлов легко достижима и, пожалуй, наиболее приемлема. Стоимость неприлично высока, но представьте, сколько всего потребовал этот RIB! Матрицы — просто шедевр, роскошная отделка кокпита Silvertex, а каждая «выстреливающая» из палубы утка стоит £ 400. Правда, в эту запредельную цену уже заложены такие атрибуты «суперяхтенного» тендера, как складывающаяся арка (электропривод), способная выдержать целый куст антенн.

Разгон с 30 до 40 узлов всего за 2,3 с, а до максимума в запасе еще 20 узлов



Пример правильной компоновки приборной панели: ручки газа размещены просто идеально.



Эта адреналиновая лодка еще и безукоризненно отделана.

Для маниакальных любителей скорости, жаждущих настоящий гоночный RIB, этот «жеребец» — отличный выбор. Лодку надо не «приручать», а самому учиться работать с ней, тогда есть шанс получить полный набор ощущений на воде, включая адреналиновое сердцебиение. Очевидно, что эта гламурная в каждом дюйме, от носа до кормы, и удивительно быстрая лодка может не только доставлять кайф, но и служить тендером на суперяхте.

Pascoe SY 10 демонстрирует, как далеко могут продвинуться некогда скромные RIB'ы. Сумасшедшие деньги, сумасшедшие скорости, абсолютно избыточная лодка… И все же она — совершеннейший бриллиант!

ДОСЬЕ

ДЛИНА 32 Ф (10,00 М)

ШИРИНА 9 Ф (2,85 М)

ОСАДКА 3 Ф (1,00М)

ВЕС 2750 КГ

ЗАПАС ТОПЛИВА 480 Л

ДВИГАТЕЛИ 2 × MERCURY VERADO SCi (350 Л.С.)

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ 61 УЗЕЛ

РАЗГОН
0–30 УЗЛОВ ЗА 5,9 С
0–40 УЗЛОВ ЗА 8,2 С

СТОИМОСТЬ ОТ £ 336 600 (С НДС, MERCURY VERADO SCi)

СТОИМОСТЬ ПРОТЕСТИРОВАННОГО ОБРАЗЦА £ 378 534 (С НДС)

ресторан
паруса

БАНКЕТЫ
И КОРПОРАТИВНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ

СТОИМОСТЬ: ОТ 3000 РУБ НА ПЕРСОНУ

ВМЕСТИМОСТЬ: ДО 70-80 ЧЕЛ

МЫ ЖДЕМ ВАШЕГО ЗВОНКА: 922-52-63; 923-63-99

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, ПЕТРОВСКАЯ КОСА, ДОМ 9; ТЕЛ. : 929-928-3
WWW.PARUSA-SPB.RU

Hydromax 10.5

Стоимость £ 198 000. Максимальная скорость 53 узла. Разгон 0–40 узлов за 10,9 с



Hydromax — возможно, один из лучших строителей RIB'ов, о котором вы еще не слышали. Базирующаяся в бизнес-парке Хайт (Саутгемптон) компания выпускает почти гоночные RIB'ы и шикарные тендеры для суперяхт. Компания была основана в 2011 году, когда ее владелец Ронни Холл решил, что пары лет, проведенных им в спортивной лодке, вполне достаточно. И вместо того чтобы купить лодку побольше, основал целую компанию, достучался до известного дизайнера гоночных лодок Адама Янгера, попросил его спроектировать корпус — и… понеслось. Матрица у них со съемным транцем, что позволяет использовать один корпус для целой линейки моделей длиной до 10,5 м. Вся начинка — на выбор заказчика, и речь не только о цвете баллонов и подушек кокпита. Тебе говорят: вот корпус, вот палуба, а теперь скажите, что вы хотите установить? Можно практически все!

На тест нам дали демонстрационную лодку компании длиной 10,5 м, с исключительно удачным корпусом, построенную для скоростных офшорных бросков. Эта лодка восхитит любого, поскольку легко управляется на высокой скорости. Она плавно разгоняется со стопа, корпус внушает чувство уверенности и безопасности, а срываясь с гребня волны, лодка приводняется ровно и мягко, вне зависимости от ваших действий. Управление простое и отзывчивое, крен достаточный, чтобы вызвать улыбку удовольствия, и, что самое важное, этот RIB не наказывает вас за слегка безрассудное поведение у штурвала.

Впрочем, все это не означает, что Hyrdromax — лодка слишком степенная и спокойная.

Можно заказать особенный RIB: вот корпус, вот палуба, а дальше — на ваш вкус



Весьма достойная лодка: гибрид гоночной машины и удобного RIB'а для комфортного цивилизованного отдыха.

Четыре основных сиденья с хорошей поддержкой.

С мощностью 700 «лошадей» этот аппарат просто летает по воде и до круизной скорости в 40 узлов разгоняется без особых усилий. Максимальная скорость и время разгона могут слегка разочаровать, но примите во внимание, что во время теста на борту было пять человек. Кроме того, по словам представителей верфи, бимини-топ снижает скорость на 20–30%.

Даже при всей свободе компоновки этих RIB'ов гармоничность и баланс тестовой лодки оставили действительно хорошее впечатление. Четыре основных сиденья просто шикарные: с хорошей поддержкой, на них удобно сидеть и опираться, когда стоишь. Стальная Т-образная опора бимини-топа сделана красиво и на совесть. Помимо защиты от солнца, конструкция позволяет держаться за нее на ходу. В носу, перед рулевой консолью устроены обычные на RIB'ах сиденья для энтузиастов скорости, которые иногда называют «местами для тех, кому жить надоело», и приличный треугольный в плане плацдарм для загара.

Для столь молодой компании, какой является Hydromax, лодка на удивление достойная. Это хорошо сбалансированный гибрид гоночной машины и прогулочного судна. На ходу она быстра и комфортна, так что по этой части с ней тоже не многие могут сравниться.



ДОСЬЕ

ДЛИНА 34 Ф (10,5 М)

ШИРИНА 9 Ф (2,8 М)

ОСАДКА 3,9 (1,2 М)

ВЕС 2845 КГ

ЗАПАС ТОПЛИВА 760 Л

ДВИГАТЕЛИ 2 × MERCURY VERADO SCi (350 Л.С.)

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ 53 УЗЛА

РАЗГОН
0–30 УЗЛОВ ЗА 5,0 С
0–40 УЗЛОВ ЗА 10,9 С

СТОИМОСТЬ ОТ £ 180 000 (С НДС, MERCURY VERADO SCi)

СТОИМОСТЬ ПРОТЕСТИРОВАННОГО ОБРАЗЦА £ 198 000 I(С НДС)

EAT2FIT

ПРОГРАММЫ СТРОЙНОЙ ЖИЗНИ

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



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

РЕКЛАМА

Shearwater Venture

Стоимость £ 151 447. Максимальная скорость 38 узлов. Разгон 0–40 узлов (данных нет)



Если Pascoe SY10 — экстремально быстрый, вызывающе броский и дьявольски дорогой аппарат — находится на одном конце линейки 10-метровых RIB'ов, то Shearwater Venture — очень комфортабельный, уютно-семейный и относительно доступный RIB — на противоположном. Среди наших тестовых скоростных машин Shearwater можно легко недооценить, сочтя скучной рабочей лодкой, но это было бы ужасно несправедливо. Конечно, при 315 л.с. Shearwater выдает «всего» 38 узлов, однако по общепринятым стандартам это быстроходная лодка, к тому же существуют более мощные двигатели, позволяющие развивать существенно больше 40 узлов.

Наш тестовый RIB был построен по заказу тренировочного центра в Бембридже как лодка для обучения и чартера, и неудивительно, что скорость была не так важна, как комфорт и умеренный расход топлива. Шестицилиндровый дизельный двигатель Yanmar мощностью 315 л.с.— удивительно мягкий и приемистый, готовый день напролет гнать лодку на полных 4000 об/мин. Корпус с высокой (24°) килеватостью на транце отлично ведет себя в разных условиях; высокий надводный борт и сильно поднятый нос обеспечивают мягкий ход и отсутствие брызг практически при любом состоянии моря. Даже если вы случайно зарыли лодку носом в волну, мощная носовая секция воспримет нагрузку куда лучше, чем более уязвимый надувной баллон.

Shearwater, заметно более тяжелая лодка по сравнению с остальными на нашем тест-драйве, управляется на удивление легко, давая восхитительное ощущение остойчивости

Комфортабельный, практичный RIB с отличной защитой от ветра и брызг



Высокая приборная консоль обеспечивает отличную защиту от ветра и капризов погоды.

Каюта достаточно большая для ночлега двоих или троих.



и безопасности. Также планировка кокпита весьма практична: масса посадочных мест в носу и корме, рундуков больше, чем шкафчиков в раздевалке футбольной команды, а в носу — пристойная каютка на двоих с надлежащим туалетом. Есть и другие удобные штуки: спрятанная в носу электрическая якорная лебедка и кормовая купальная платформа с трапом для схода в воду, душем и якорным ящиком. Высокая палубная конструкция, куда встроена рулевая консоль и под которой находится каюта, смещена к правому борту, а по левому остается широкий удобный проход в нос. Но это не означает, что вдоль правого борта не пройти и придется прыгать по баллону. Такое решение обеспечивает высокую защиту у штурвала и непревзойденное чувство безопасности в любую погоду.

Пока мы бороздили пролив Солент, радовало, что за штурвалом этого RIB'а можно не бояться ни ветра, ни волн, ни дождевой мороси — того, что отравляет жизнь на быстроходных лодках, когда брызги впиваются в лицо сотней иголок. Неудивительно, что оба наших фотографа полюбили эту лодку больше прочих и старались попасть именно на нее. Стоит задуматься: кому нужны лодки, развивающие 50–60 узлов, когда в реальности большинству из нас вполне достаточно сорока?

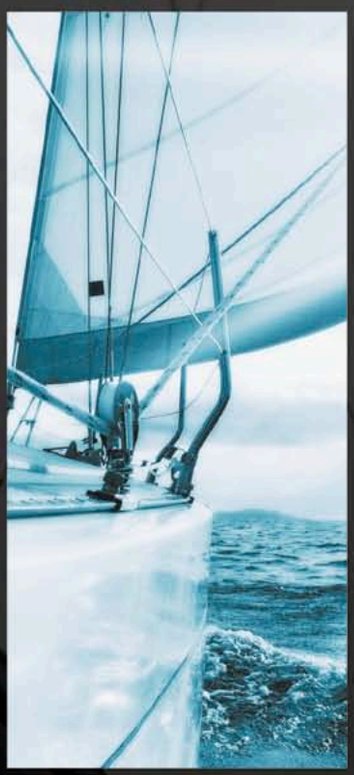
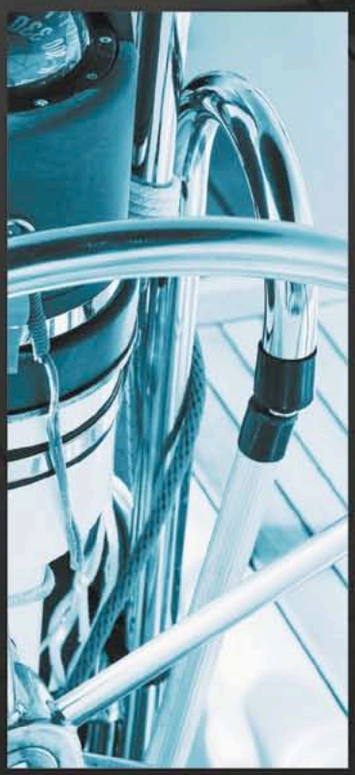
ДОСЬЕ

ДЛИНА 33 Ф (10,0 М)
ШИРИНА 9 Ф (2,8 М)
ВЕС 2500–3100 КГ
ЗАПАС ТОПЛИВА 480 Л
ДВИГАТЕЛЬ 1 × YANMAR 6LPA (315 Л.С.)
МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ 38 УЗЛОВ
РАЗГОН 0–30 УЗЛОВ 12,5 С
СТОИМОСТЬ ОТ £ 133 200 (С НДС)
СТОИМОСТЬ ПРОТЕСТИРОВАННОГО ОБРАЗЦА £ 151 447 I(С НДС)

Moscow Boat Show

VII международная
выставка катеров и яхт
Московское Боут Шоу

11-16 марта 2014 года
МВЦ «Крокус Экспо», III павильон



РЕКЛАМА

VII International Exhibition of Boats and Yachts
Moscow Boat Show

March 11-16, 2014, Crocus Expo IEC, Pavilion 3

ufi Approved Event

Expo Rating

Организатор / Organizer Крокус Экспо Международный выставочный центр

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

12+

Goldfish 29

Стоимость £ 202 650. Максимальная скорость 57 узлов. Разгон 0–40 узлов за 16,5 с



Компания Goldfish формулирует свою миссию так: выпуск «абсолютного инструмента на воде». Скупое описание вполне дизайнерской лодки, хотя и точное. В 29-футовом тендере все нацелено на достижение максимальной скорости, и дизайн следует идее функциональности. Внешне лодка выглядит довольно привлекательно, особенно эта тестовая, окрашенная в стиле «милитари». Примечательно, что на ней стоял дизель Yanmar, как и на самом медленном из списка RIB'ов нашего тест-драйва — Shearwater, выдающем 38 узлов. Однако Goldfish показала себя… одной из самых шустрых: у Саутгемптона на спокойной воде она разогналась до 57 узлов! Следует признать, что вместо стандартного Yanmar 315 л.с. здесь был D-Max (380 л.с.), но другим лодкам для таких скоростей недоставало 220–280 л.с. Причина — эффективный корпус с тремя поперечными реданами.

К лодке нужно приноровиться: и ее скорость, и рулевая консоль существенно отличаются от того, что мы видели на большинстве других RIB'ов. Небольшой угол дифферента при невысоком надводном борте создает ощущение, что вы не в лодке, а на ней — будто стоите на плоту. И когда я сел за штурвал на отрезке маршрута у южного побережья острова Уайт, то понял, что всех заботило. Конечно, пост управления здесь специфический: брутальные кресла с посадкой верхом, с боковой поддержкой и тесные, как на патрульном катере; раздельные рукоятки газа и реверса, привычные на гоночных лодках… Но разгоняться лодка с турбированным двигателем начала на удивление вяло. Затем жестко зазвучал выхлоп, засвистела турбина, и резко возросший крутящий момент подхватил нас, как цунами — доску серфера. Поражает, конечно, не динамика разгона, а способность лодки без малейших усилий улететь за горизонт. Стандартная модель Goldfish 29 одержала победу в своем классе в гонке вокруг Британии 2008 года, а в общем зачете оказалась седьмой. И все это благодаря способности пожирать мили и поглощать удары волн без особого напряга для корпуса, пилота и хозяйского кошелька.

Засвистела турбина, и мотор подхватил нас, как цунами — доску серфера



50% гоночной лодки, 50% патрульного катера и 100% удовольствия.

Раздельные рукоятки газа и реверса.

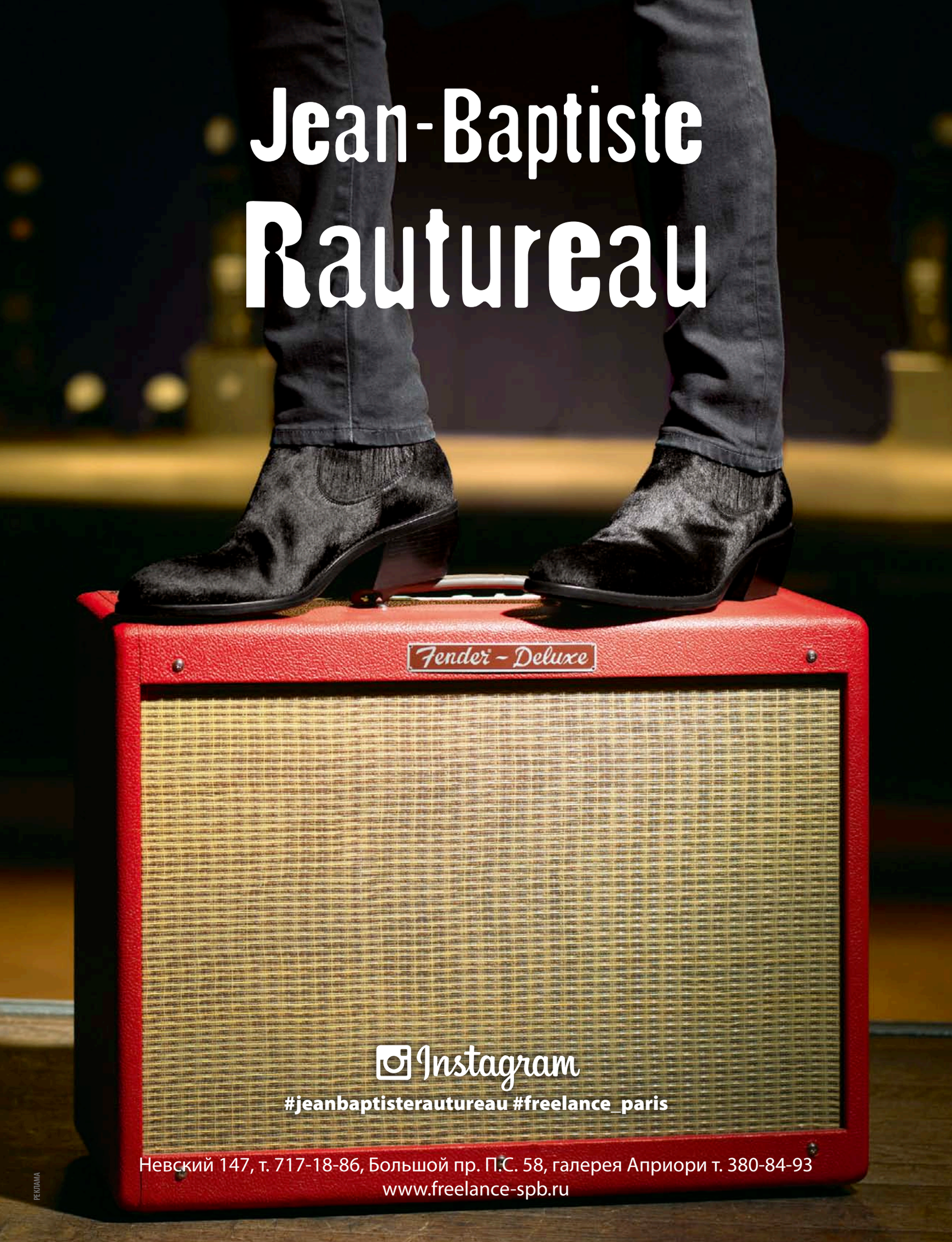


Если сравнивать с машинами, то эта модель — как Porsche 911: быстрая, маневренная, хорошо построенная и красивая. Настоящая суперлодка на каждый день! Но, как и старый добрый 911-й, она требует уважительного отношения. Если на полном ходу резко заложить циркуляцию с поднятой колонкой, есть опасность провалить корму, а при высокой скорости на попутной волне узкий вертикальный нос непременно воткнется в склон волны.

Как и в случае с любой быстроходной лодкой, этой нужно научиться управлять так, чтобы использовать весь ее потенциал. Впрочем, прелесть Goldfish в том, что даже если ваши драйверские навыки тянут всего на 8 баллов из 10, вы сможете добраться из Пула до Солента за 40 минут, и даже ладони не вспотеют. Совершенный инструмент на воде? Излишне скромно: я бы назвал Goldfish 29 совершенным оружием.

ДОСЬЕ

ДЛИНА 29 Ф (9,10 М)
ШИРИНА 9 Ф (2,73 М)
ОСАДКА 3 Ф (0,92 М)
ВЕС 1,6 Т
ЗАПАС ТОПЛИВА 440 Л
ДВИГАТЕЛЬ 1 × YANMAR D-MAX (380 Л.С.)
МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ 57 УЗЛОВ
РАЗГОН
0–30 УЗЛОВ ЗА 11,0 С
0–40 УЗЛОВ ЗА 16,5 С
СТОИМОСТЬ ОТ £ 188 200 (С НДС)
СТОИМОСТЬ ПРОТЕСТИРОВАННОГО ОБРАЗЦА £ 202 650 (С НДС)


Jean-Baptiste
Rautureau
Fender - Deluxe
Instagram
#jeanbaptisterautureau #freelance_paris
Невский 147, т. 717-18-86, Большой пр. П.С. 58, галерея Априори т. 380-84-93
www.freelance-spb.ru

РЕКЛАМА

Cobra Nautique 9.5m

Стоимость £ 135 000. Максимальная скорость 53 узла. Разгон 0–40 узлов за 5,7 с



Как уже говорилось, если гоночный Pascoe — одна крайность в сегменте RIB'ов, а спокойный комфортный Shearwater — другая, то Cobra расположилась между ними. Этот RIB — быстрая (скорость более 50 узлов), с достаточной мощностью для хорошей разгонной динамики на средних оборотах, чертовски удобная спортивная лодка, не без комфорта и даже с намеком на роскошь.

Корпус Cobra Nautique — эволюция оригинальной модели Picton Cobra: ее удлинили, а «глубокое V» на транце в 23° еще увеличили до угла килеватости 26°. Результат — комфортный на ходу, практичный корпус, с достаточным пространством в кокпите для сидений и рундуков, которые ожидаешь увидеть на лодке, предназначенной для семейного отдыха.

Пересадка с Goldfish на Cobra вызывает в некоторой степени культурный шок — не в последнюю очередь из-за характеристик двигателей. Если турбина стационарного дизеля у Goldfish делает паузу, прежде чем выдать взрывную реакцию, то два 300-сильных подвесника Yamaha отвечают сразу, как только вы сдвинете рукоятки. Другой сюрприз по отношению к лодкам, которыми мне доводилось управлять,— расположение рукояток по центру панели, слева от штурвала (хотя, если вы предпочитаете иметь рукоятки под правой рукой, можно установить штурвал слева). Уверен, к такой конфигурации тоже можно привыкнуть, однако за время теста лодки она не показалась мне столь же естественной: при управлении оборотами в неспокойном море устает запястье.

Ну а корпус прекрасно идет практически в любых условиях: ход мягкий, что создает ощущение безопасности. Отрезок пути от Вентнора до Сент-Кэтринз-Пойнт был, пожалуй, самым приятным: мы шли на 40–45 узлах, подлетая на склоне волны,

Быстрая универсальная лодка для разных целей



Ручки газа находятся по центру, а вот штурвал можно расположить с любой стороны.

Цвет баллонов можно выбрать любой.

и только по звуку выхлопа можно было понять, что лодка на мгновение превращается в самолет. Возможно, корпуса с поперечными реданами поменьше и легче окажутся быстрее, но 53 узла, как ни считай,— более чем достаточно для большинства ситуаций, а разгон до 40 узлов оказался рекордно коротким среди флота.

Важно и то, что у этой лодки хорошо проработанный кокпит с обилием рундуков и комфортабельными креслами, которые хорошо подходят для управления сидя или стоя. Отмечу и хороший дизайн поста управления, удобного и стильного одновременно. Не скажу, что мне понравились рыже-коричневые баллоны (опция), но, во всяком случае, это демонстрирует возможности верфи по индивидуализации модели. Кстати, наша тестовая лодка была оснащена 400-литровым топливным баком, что сильно увеличило дальность хода.

В качестве скоростного и универсального RIB'а Cobra Nautique 9.5m проявила себя великолепно. Лодка отлично подходит для занятий водным спортом, для быстрых марш-бросков и долгих переходов и при этом выдерживает высокие стандарты в дизайне и качестве отделки. Отличный промежуточный вариант между небольшой семейной спортивной лодкой и серьезной скоростной машиной.



ДОСЬЕ

ДЛИНА 31Ф (9,6 М)

ШИРИНА 8 Ф (2,6 М)

ОСАДКА 2 Ф (0,6 М)

ВЕС 2700 КГ

ЗАПАС ТОПЛИВА 400 Л

ДВИГАТЕЛИ
2 × YAMAHA (300 Л.С.)

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ НА ТЕСТЕ 53 УЗЛА

РАЗГОН
0–30 УЗЛОВ ЗА 2,6 С
0–40 УЗЛОВ ЗА 5,7 С

СТОИМОСТЬ ОТ
£ 105 000 (С НДС)

СТОИМОСТЬ ПРОТЕСТИРОВАННОГО ОБРАЗЦА £ 135 000 (С НДС)

Scorpion Serket 9.8

Стоимость £ 157 200. Максимальная скорость 58 узлов. Разгон 0–40 узлов за 6,2 с



У этой лодки, которой так приятно управлять, есть налет изощренности. Все приборы размещены идеально, управление легкое, но точное. Электронные рукоятки Smartcraft двигаются мягко и плавно, и даже подвесные Verado по 300 л.с. работают тише и четче, нежели почти гоночные 350-сильные агрегаты, которые мы видели на Pascoe.

Опасно сравнивать лодки с автомобилями, но если Goldfish — это Porsche 911, то Scorpion — Mercedes SL55. Лодка оставляет впечатление, что у нее все на своих местах; это достигается многолетним опытом и мастерством при сборе воедино корпуса с отточенными формами, баллонов, рулевой консоли и двигателей, чтобы все работало, как хорошо смазанный механизм. Верфь в Лимингтоне, строят Scorpion,— производстве полного цикла, так что в лодке нет случайных деталей: это красивая, инженерно безупречная и целесообразная машина с первоклассной отделкой.

На ходу она столь же классная. Корпус без реданов наделен изрядным надводным бортом и самым большим в группе углом килеватости. Баллоны умеренного диаметра касаются воды нечасто, и лодку можно сильно накренить в вираже, не опасаясь от нее фортелей. Большой запас мощности и безопасный корпус позволяют полностью использовать его возможности; при этом не надо все время давить кнопку тримма для корректировки дифферента. Компания Scorpion признает, что жертвует предельной скоростью в пользу высоких и безопасных средних скоростей. Но 58 узлов, по любым меркам, — совсем немало, а разгон с нуля до 40 узлов за 6,2 с показывает, насколько эффективно мощность моторов реализована.

Эта инженерно безупречная машина шикарно выглядит и отлично управляется



У лодки плавный ход рукояток, первоклассный дизайн и отделка.

Кресла Ullman с амортизацией едва ли необходимы для столь комфортного на воде корпуса.



Наш тестовый экземпляр — это лодка сопровождения для огромного парусного катамарана AC45 британского яхтсмена Бена Эйнсли. Кстати, на следующий день после нашего теста он на своем катамаране поставил рекорд скорости в гонке вокруг острова Уайт. RIB Scorpion прибыл поздно, и мы не смогли пройти на нем полную тестовую дистанцию; но, оказавшись за его штурвалом после нескольких часов управления разными лодками, я ощутил облегчение. Электронная синхронизация оборотов двигателей позволяет оперировать одной рукояткой без напряжения, меняя скорость, проносясь по волнам, буквально движением пальца. Сиденья Ullman с амортизацией (опция) едва ли так необходимы, учитывая ходовые качества лодки. Впрочем, почувствовав, как в них расслаблены бедренные мышцы, вы едва ли от таких откажетесь.

Это одна из немногих лодок, на которых я легко соглашусь отправиться в многочасовой переход нон-стоп на скорости 40 узлов: RIB больше похож на быстроходный морской внедорожник, нежели на чисто гоночную машину. Поручни на борту в правильных местах — всегда есть за что ухватиться, полно рундуков в носу и корме. Правда, в отличие от конкурентов, здесь нет носовых сидений. Но кто будет на это жаловаться, когда лодка так прекрасно выглядит, а управляется еще лучше? После всего скажу: это Mercedes SL, а вовсе не Renault Espace!

ДОСЬЕ

ДЛИНА 32 Ф (9,85 М)
ШИРИНА 9 Ф (2,75 М)
ОСАДКА 2 Ф (0,50 М)
ВЕС 1950 КГ
ЗАПАС ТОПЛИВА 450 Л
ДВИГАТЕЛИ 2 × MERCURY VERADO (300 Л.С.)
МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ НА ТЕСТЕ 58 УЗЛОВ
РАЗГОН
0–30 УЗЛОВ ЗА 3,7 С
0–40 УЗЛОВ ЗА 6,2 С
СТОИМОСТЬ ОТ £ 153 000 (С НДС)
СТОИМОСТЬ ПРОТЕСТИРОВАННОГО ОБРАЗЦА £ 157 200 (С НДС)

Piranha 8m

Стоимость £ 58 456. Максимальная скорость 43 узла. Разгон 0–40 узлов за 13,2 с



Когда вы ищете неубиваемую лодку, способную выдержать жесткую эксплуатацию, есть смысл обратиться к военной технике. В основе всех RIB'ов Piranha лежат конструкции, создававшиеся для BMC, и строят лодки на том же самом заводе в Польше; возможно, поэтому они в состоянии отлично справиться с легкой волной в Соленте. Во всяком случае, я это сразу почувствовал, когда на второй день нашего теста ступил на борт этой лодки, чтобы побороться с ветром и течением.

По сравнению с другими лодками тестового флота, оснащенными одним мотором, эта выглядит и ощущается весьма крепкой. У нее сильно приподнятый нос, приличный надводный борт в корме и баллоны большого диаметра, которые у причала воды не касаются. Пост управления оформлен не столь изощренно, как на некоторых других лодках: не сдавливающая боковая поддержка опор (сидений у рулевой консоли нет), простая, хотя и логичная компоновка приборной панели. Штурвал и рукоятка газа здесь потуже, чем на Scorpion, хотя, так или иначе, это сочетается с серьезным характером аппарата. Корпус на тесте показал себя не самым проворным, но в поворотах вел себя достойно, чутко реагируя на перекладку штурвала и движение рукоятки газа.

Учитывая, что лодка оборудована одним мотором Yamaha в 250 л.с., неудивительно, что по динамике разгона лодка уступала «чемпионам» нашего теста, однако максимальная скорость 43 узла выглядит вполне приличной, и нет ощущения, что лодке недостает мощности. Кстати, на этой скорости лодка словно становится легче, как будто баллоны и тент от солнца придают корпусу дополнительную подъемную силу. И нужно совершить уж очень неудачный маневр, чтобы зарыться высоким носом в склон волны.

Этот RIB может похвастаться множеством практичных деталей



Пост управления не назовешь изысканным, но ведь это простая и мореходная лодка.

Сиденья в носу и корме, плюс объемный рундук.



Несмотря на «рабочие» корни, лодка может похвастаться всем необходимым для семейного судна. Большой рундук под носовым лежаком, стальной релинг по периметру носовой секции, якорная площадка в носу, аккуратный складной столик позади поста управления... Вы удивитесь, как много эта открытая лодка может предложить, когда станете бездельничать на якоре. На корме — три сиденья, приподнятые для лучшего обзора по курсу: сидя поверх баллонов, испытываешь странное ощущение, когда от воды тебя отделяет лишь маленький больстер сбоку. Впрочем, при сильном волнении всегда есть возможность уцепиться за поручень в спинке стойки рулевого.

Кроме всего, из флота RIB'ов на тесте этот выделялся привлекательной ценой, что при современном состоянии рынка — явное преимущество.

ДОСЬЕ

ДЛИНА 26 Ф (8,00 М)

ШИРИНА 9 Ф (2,75 М)

ОСАДКА 1 Ф (0,47 М)

ВЕС 1200 КГ

ЗАПАС ТОПЛИВА 200 Л

ДВИГАТЕЛЬ 1 × YAMAHA (250 Л.С.)

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ 43 УЗЛА

РАЗГОН
0–30 УЗЛОВ ЗА 4,6 С
0–40 УЗЛОВ ЗА 13,2 С

СТОИМОСТЬ ОТ £ 54 995 (С НДС)

СТОИМОСТЬ ПРОТЕСТИРОВАННОГО ОБРАЗЦА £ 58 456 (С НДС)

ВПЕЧАТЛЕНИЯ

После двух дней на воде, полного круга вокруг острова Уайт и 22 тестовых заездов на скорость и управляемость, проведенных тремя опытными испытателями, вы можете подумать, что мы хотим предъявить вам что-то вроде списка, где каждый из 11 испытанных RIB'ов займет свое место в зависимости от характеристик. Однако в реальности все попытки расставить лодки в каком-то иерархическом порядке были бы безнадежны и к тому же несправедливы по отношению к самым компактным и доступным моделям. Одни готовы душу продать за скорость, другим важнее комфорт на ходу, и все так или иначе ограничены в бюджете. Так что, в конце концов, мы решили просто поделиться личными впечатлениями и для этого попросили участников теста назвать наиболее понравившиеся лодки.

МНЕНИЕ ХЬЮГО



Мой выбор — впечатляюще быстрый и удобный Scorpion. Лодка отлично выглядит, очень мощная и прощает тебе ошибки. Cobra — еще один мой фаворит. Универсальная, хотя и достаточно компактная лодка, доставляющая море удовольствия за меньшие деньги. Понравился также Shearwater — хороший семейный многофункциональный RIB, особенно если вы собираетесь предпринимать достаточно длительные переходы: экономичный двигатель, да еще отличная каюта. И, наконец, если бы у меня уже была лодка побольше для долгих плаваний и лишние деньги, я бы не устоял перед Goldfish в качестве второй лодки — просто для удовольствия.

МНЕНИЕ ДЖЕРЕМИ



Для меня тут не оказалось явного лидера; мой выбор будет меняться в зависимости от настроения и характера путешествия. Больше всех приглянулся Pascoe SY 10 — мне нравятся лодки, при управлении которыми для полного удовольствия надо суметь раскрыть их возможности. Плюс безукоризненное исполнение вплоть до мельчайших деталей. Я также с глубочайшим почтением отношусь к Goldfish — за ее поведение на волне и остойчивость при качке; это отличная платформа для гоночной лодки.

У Scorpion высокие ходовые характеристики и великолепное качество постройки. Technohull впечатляет в поворотах. Но сюрпризом стал Hydromax — не самый драйверский RIB, конечно, но очень стильный, быстрый и дружелюбный. Отличная семейная лодка.

МНЕНИЕ ДЖЕКА



Если «выбирать сердцем», то невероятная и даже пугающая мощь Pascoe SY 10 впечатлила меня больше всего. Да, на то чтобы приручить эту лодку, требуется время, но как только у вас это получится, она вознаградит стократно.

Еще хочу отметить Ribeye — приятная лодка, у которой есть все, что нужно для семейного RIB'а, плюс отличный пост управления. Если бы я выбирал лодку для себя, это был бы Hydromax. Он, как и многие другие модели, хорошо подходит для отдыха на воде, но при этом очень быстрый. К тому же он самый простой в управлении и ведет себя в море просто прекрасно.









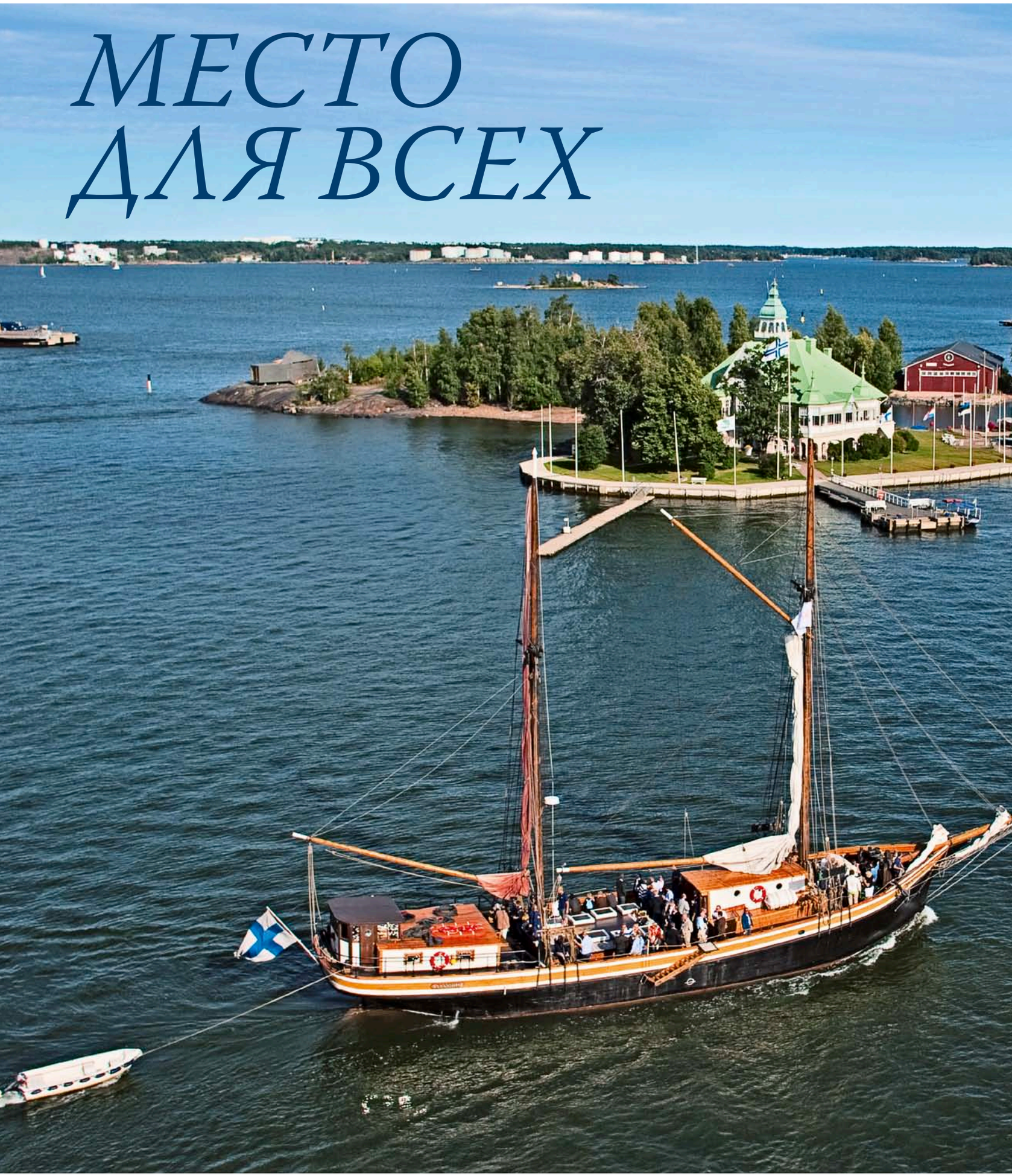
Сверху вниз, слева направо: Лодки собираются вместе к югу от острова Нидлз для тестов на управляемость.

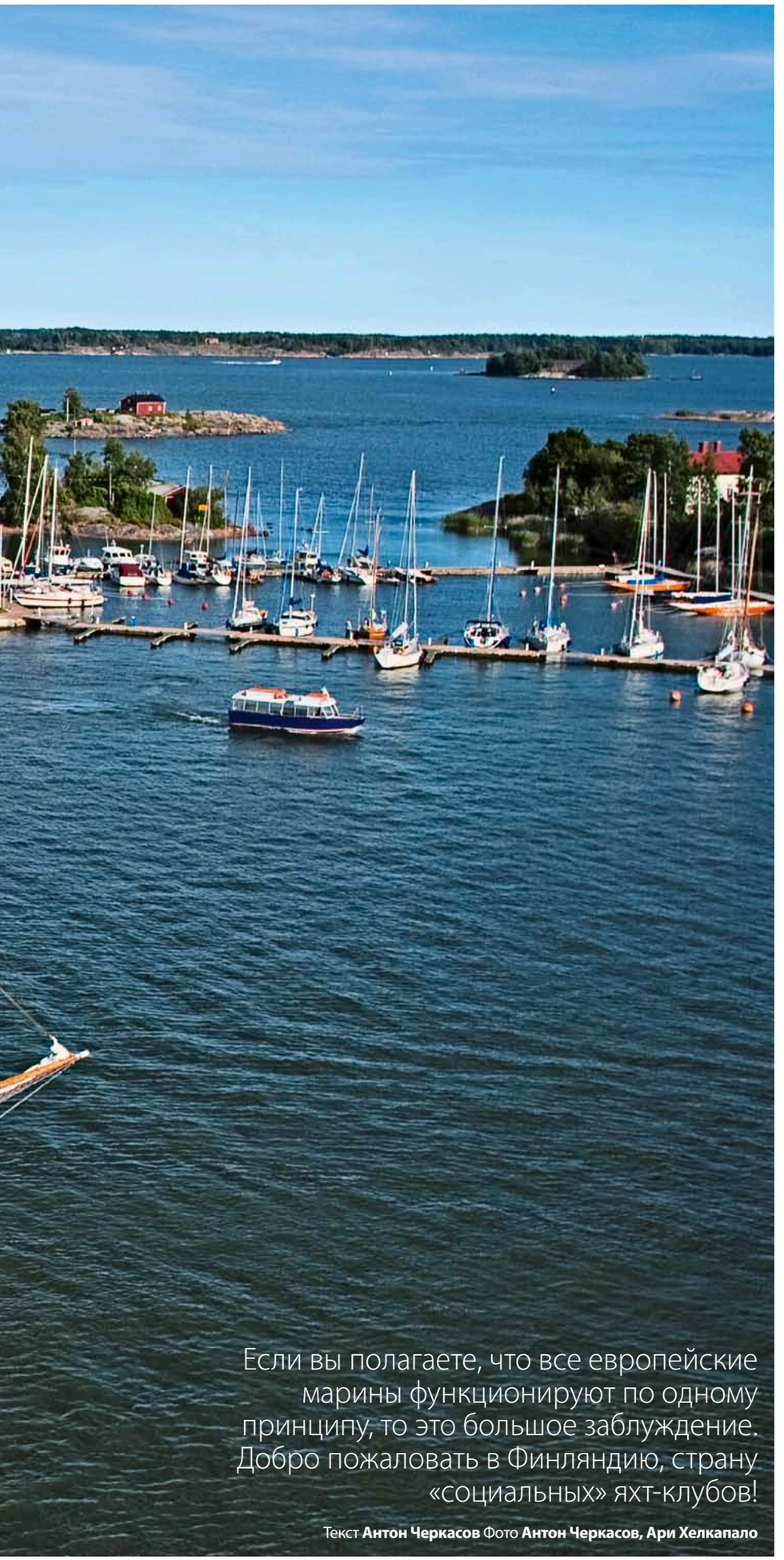
Пристегните ремни: впереди два дня на скоростях более 40 узлов!

Ballistic с мощными двигателями E-Tec на волне в заливе Скратчелс.

Пролив Солент встретил флот из 11 RIB'ов мрачным серым небом. Так начиналась тестовая гонка вокруг острова Уайт.

МЕСТО ДЛЯ ВСЕХ





Если вы полагаете, что все европейские марины функционируют по одному принципу, то это большое заблуждение. Добро пожаловать в Финляндию, страну «социальных» яхт-клубов!

Текст **Антон Черкасов** Фото **Антон Черкасов, Ари Хелкапало**

Уже второй час мы ездим по яхт-клубам Хельсинки, а меня не оставляет ощущение, что Пекка Липпенен, мой финский «проводник» из Kotka Yacht Store, просто колесит вокруг одной бесконечной марины. «Здесь целых три яхт-клуба, а между ними еще десяток швартовных мест, которые город сам сдает в аренду!» — воскликнул Пекка, прочитав удивление на моем лице. Настоящий лес яхтенных мачт с полянками моторных лодок, и кажется, что конца и края здешним яхтенным стоянкам просто нет. Восемьсот тысяч прогулочных судов на страну с населением в пять миллионов — представить невозможно! Лодка есть почти в каждой семье, и ею активно пользуются в те короткие месяцы, пока природа этого северного края спешно пытается переделать все дела до следующей зимней спячки.

«В нашем клубе 250 яхт и около 700 членов, а в том, куда мы сейчас поедем, числятся 1600 лодок и 2500 человек; четверо из них гоняются за олимпийскую сборную и недавно привезли из Лондона серебряную и бронзовые медали,— возбужденно продолжает Пекка.— В Финляндии сотни яхт-клубов, но лишь малая толика их работает на коммерческой основе».

Заезжаем в один из частных клубов сети New Port, который расположился в закрытой бухточке рядом со штаб-квартирами Nokia, Kone и Neste. Место, по нашим меркам, престижное, но, вопреки этому, не популярное: парусников нет из-за низкого моста, и половина понтонов пустует, никакой особой инфраструктуры — стоянка как стоянка.

«Финны не жалуют такие места, поскольку они противоречат традиционному укладу, да и стоимость услуг высока,— поясняет Пекка.— Если у нас ввести обычные для Средиземного моря цены, то половина людей, включая меня, не сможет позволить себе держать лодку в марине». При всем этом частные яхтенные стоянки пользуются спросом у иностранных яхтсменов, включая россиян, благодаря наличию выделенных гостевых причалов и более привычной схеме работы. Но именно в том, как функционируют общественные яхт-клубы, заключается одно из основных отличий яхтенной инфраструктуры Финляндии от других европейских стран.

КАК ЭТО РАБОТАЕТ?

Демократия, социальная справедливость, свобода и равенство — вот на чем базируется деятельность финских яхт-клубов. Еще десятки лет назад общество и государство приняли такие правила,

Частные стоянки пользуются спросом лишь у иностранных яхтсменов



при которых яхт-клубы будут приносить одинаковую пользу всем участникам без возможности одностороннего обогащения руководства или отдельных членов. Яхт-клуб представляет собой некоммерческую организацию, сообщество единомышленников, объединенных желанием заниматься любимым делом. Государство поощряет их деятельность и оказывает поддержку по нескольким направлениям. Во-первых, клубы получают в долгосрочную аренду участки береговой линии (нередко целые острова) и прилегающую акваторию, причем стоимость аренды невелика и покрывается за счет членских взносов. Во-вторых, муниципалитеты за свой счет строят и поддерживают в рабочем состоянии понтоны и другие причальные сооружения. Наконец, такие яхтенные сообщества освобождены от каких-либо налогов взамен на запрет осуществления любой коммерческой деятельности. Руководит организацией избираемый на срок четыре года комитет из нечетного числа активистов (проще голосовать!), которые действуют в интересах членов клуба. Вся работа по функционированию яхт-клуба строится исключительно на добровольной основе — ни один человек не получает за это материальной компенсации. Исключение составляют секретари и тренеры по парусному спорту в крупных клубах, но для них действует обычное трудовое законодательство с соответствующим налогообложением.

Яхтенные сообщества в Финляндии являют собой лучший пример социализма

«Мы не хотим быть простой парковкой для яхт,— твердо заявляет Тимо Нурмилаукас, командор «олимпийского» клуба HSK.— Мы — сообщество болеющих яхтингом людей!»

ДЕНЕЖНЫЙ ВОПРОС

«Недавно мне довелось побывать в одном из яхт-клубов Флориды, где ежегодный членский взнос составляет $ 35 000,— Тимо недоумевает,— и только за вступление в него желающие должны выложить $ 300 000! Финляндия — небедная страна, но такое у нас представить просто невозможно!»

Вступительный взнос в большинство яхт-клубов Хельсинки не превышает тысячи евро (обычно € 700–800, которые платит владелец яхты), а ежегодный платеж равняется 10% от этой







На странице слева:
Все побережье финской столицы напоминает одну гигантскую марину.

Сверху вниз:
Флот общественных финских яхт-клубов по большей части состоит из маленьких и недорогих лодок, но их очень много!

Здание HooVeeKoo было построено вскладчину и является собственностью клуба.

суммы, поэтому люди вступают в клубы целыми семьями, и количество членов зачастую в несколько раз превышает число судов. Многие клубы со временем выкупают территорию у государства, чтобы не платить ежегодную аренду, но даже тогда лакомые кусочки живописной территории не имеют шансов оказаться в руках отдельных личностей.

«В 1979 году наш клуб задумался о приобретении части острова в соседнем архипелаге,— рассказывает Пекка Липпенен, входящий в руководство клуба Hummalahden Venekerho (HooVeeKoo).— Внутри коллектива шли острые дебаты, так как требовался кредит. По итогам голосования приняли положительное решение, вложили более 100 000 финских марок и в течение 15 лет гасили задолженность за счет членских взносов. Сегодня эта земля стоит несколько миллионов евро и принадлежит клубу».

«Можно ли продать ее и поделить прибыль между членами HooVeeKoo?» — осторожно спрашиваю, предвидя вопрос читателей. «Да, продать можно, но закон и наш устав запрещают присваивать деньги участникам общественной организации,— смеется Пекка.— Если по решению членов клуб перестанет существовать, всю его собственность следует передать в пользу местного подразделения спасателей, и никто не сможет на этом обогатиться! В том и заключается основная идея системы: блага принадлежат всем членам клуба, они пользуются ими на равных основаниях и не могут извлекать материальную выгоду».

Финским общественным яхт-клубам не запрещается зарабатывать деньги, однако все вырученные средства должны расходоваться только на прямые нужды организации. Например, члены клуба не могут вскладчину купить и поставить в своей марине чартерный флот, а затем получать прибыль от его аренды — для этого нужна отдельная компания, которая будет платить налоги. А вот выставку провести на своей территории можно, что и делает уже не первый год клуб HSK, где ассоциация Finnboat устраивает в августе яхтенную экспозицию на воде.

«На время выставки мы распределяем все наши суда по другим клубам, помогаем организовать мероприятие и в сумме зарабатываем около € 50 000,— делится командор Тимо.— Для нас это большие деньги, и тратим мы их на строительство, на приобретение тренировочных лодок, словом, на все, что обеспечит процветание клуба в будущем».

В некоторых крупных маринах есть рестораны, без которых не представить яхт-клуб в России;



финны сдают их в аренду, а доход идет на развитие инфраструктуры, например, на замену стареющих городских причалов собственными новыми.

Разумеется, у российского гражданина, наблюдающего бизнес-процессы в своей стране, в том числе с участием общественных организаций, возникают резонные вопросы: как контролируется движение средств, кто следит за выполнением законов?

«Во-первых, национальный менталитет, природная склонность к порядку не позволяют нам обманывать кого бы то ни было,— улыбается Тимо Нурмилаукас.— Во-вторых, в любом яхт-клубе найдутся юристы и бухгалтеры, которые не только помогают нам составлять договоры и улаживать формальности, но и зорко следят, чтобы где-то не потерялся нолик. Мы все друг у друга на виду и стремимся держать карты открытыми».

В ЧЕМ ПОДВОХ?

У любой, даже самой успешной, организационной структуры обязательно есть слабые стороны. Я задавал этот вопрос Пекке, Тимо, представителям других клубов, и ответ их всегда был одинаковым: больше всего мешает переизбыток демократии. Иногда на ежемесячных собраниях клуба невозможно прийти к единому решению даже по пустяшным вопросам. Финны не только трудолюбивы, но и весьма щепетильны в вопросах расходования своих средств, и когда речь идет о серьезных тратах в клубе, нередко возникают конфликты интересов, приводящие даже к выходу людей из сообщества.

«После выставки у нас появились свободные средства, и я предложил облагородить территорию клуба, которая местами больше походила на промышленную площадку, чем на яхтенную стоянку,— вспоминает командор Тимо.— Многие тогда меня поддержали, но часть коллектива возражала, аргументируя свою позицию тем, что в первую очередь нам нужно заботиться об эффективности работы клуба, а внешний вид вторичен. В таких ситуациях иногда приходится долго искать компромисс, сохраняя терпение и конструктивную дискуссию».

Первый командорский срок Тимо скоро заканчивается; в свое время его как нейтрального человека выбрали, чтобы уладить противоречия между двумя «кланами», и для сохранения места в управляющем комитете ему приходится изрядно лавировать, проявляя искусство политика.

Государство приветствует развитие яхт-клубов и активно помогает им









На странице слева:
На время боат-шоу на воде, которое ежегодно организует Finnboat, клуб HSK превращается в оживленную выставочную площадку.

Сверху вниз, слева направо:
Командор HooVeeKoo Антти Тамминен (слева) с активистами яхт-клуба Лори Сеппаненом и Юхой Тинеллом получают памятные знаки.

Журнал MBY поздравляет Hummalahden Venekerho с юбилеем.

Торжественное празднование 60-летия HooVeeKoo.

На заработанные средства яхт-клуб HSK покупает лодки для обучения молодежи и тренировок спортсменов.

ТЕХНИКА ДЕЛА

Большинству яхт-клубов Хельсинки уже не один десяток лет, но ежегодно появляются два-три новых. Техническая сторона устройства общественных яхт-клубов в Финляндии ничем особенным не отличается: простые, надежные понтоны с подводом воды и электричества, компактные клубные здания без особого шика, где проходят заседания и встречи участников, непритязательные рестораны и кафе — все предельно функционально и лишено излишней роскоши. Разумеется, в маринах, где стоят крупные и дорогие моторные яхты (например, в Ханко), уровень сервиса выше, но таких мест единицы. Лишь немногие финны держат лодки на теплых морях за границей, да и эксплуатируют их, как правило, несколько семей вскладчину, так как вся страна упорно работает и у людей нет избытка свободного времени.

Помимо недорогой швартовки, в общественных яхт-клубах есть масса других приятных мелочей вроде мастерских, где любой может выполнить ремонт своего судна, яхтенных курсов и «техосмотра». Последний по закону все лодки должны проходить ежегодно: в клубе эта процедура стоит € 15 и проводится на месте, тогда как на частных стоянках такой услуги нет.

Несмотря на низкий уровень преступности, в разгар сезона члены клуба поочередно несут ночную вахту (дежурство выпадает всего лишь раз в год), следя за порядком и помогая швартоваться припозднившимся яхтам. Из-за крайне строгих требований по охране окружающей среды не многие клубы могут позволить себе держать собственные заправки, но, учитывая хорошо развитую их сеть, проблем с топливом на воде нет.

ЭПИЛОГ

Кроме Финляндии, по сходной схеме существуют яхт-клубы Швеции, а дальше, на запад, идею «социального» яхтинга сменяет хорошо знакомый нам коммерческий подход. Но возможны ли подобные некоммерческие яхт-клубы в России?

Как массовое явление — пока, к великому сожалению многих, нет! При всей привлекательности таких организаций ни у наших властных структур, ни у яхтсменов нет к этому экономической базы, социальной и моральной готовности. Тем не менее всем нам есть чему поучиться у финнов и чем деликатно воспользоваться: они с радостью принимают в свои клубы яхтсменов из России без какого бы то ни было ограничения в правах. И если вам по душе финская демократия клубного яхтинга в сопровождении — что немаловажно! — бюджетного подхода, Финляндия ждет вас. MBY

Совершенно серьёзно



Simply better — слоган норвежского бренда Askeladden. У польского Parker такого нет, хотя и он имеет все права: польский Baltic Cruiser RIB и норвежский Commuter 10 RIB — практически одна и та же классная лодка.

Текст **Алексей Максимов** Фото **Askeladden, Parker**





Главное — спокойствие: никто ни у кого ничего не крал: польская верфь Parker Poland и норвежская Askeladden давно и плодотворно сотрудничают, о чем MBY уже рассказывал. Опустим тему распределения ролей в этой успешной кооперации, но заметим, что Parker Baltic Cruiser стал еще одним ее примером. Я встречал эту лодку-RIB неоднократно, хотя тестировать пока не довелось. Поэтому, делясь своими впечатлениями, буду ссылаться на результаты тестов наших норвежских коллег, которые испытали Askeladden Commuter 10 (он же Parker Baltic Cruiser) с разными вариантами моторной установки.

Взглянем на лодку с точки зрения того, каким должен быть настоящий RIB.

ЭКСТЕРЬЕР И КОНСТРУКЦИЯ

Внешне лодка выглядит достойно — внушительная, серьезная композитная конструкция из кевлара и стеклопластика с динамичным экстерьером. Относительно высокий борт с приподнятым носом и мощной, доходящей до форштевня, скулой, пропорциональная вполне обтекаемая рубка с обратным наклоном лобового стекла и выходом в корму — не громоздкая, но и не субтильная. Свободная палуба в носу, где стоит устройство с английским названием Samson Post (по-нашему — просто высокий битенг) для буксировки катера (на всякий, понимаю так, случай). Вот кокпит действительно большой — свободный, защищенный с бортов; его палуба, по сути, — это крышка люка моторного отсека. В корме устроена вполне широкая платформа и еще один битенг — на этот раз для буксировки чего-либо (к примеру, воднолыжника).

Если рассматривать лодку как рабочую машину, такая компоновка палубы, включая довольно свободные бортовые проходы, удобна для проведения спасательных работ, дайвинга, обслуживания навигационной обстановки и соревнований (доставка буев).

Соперников этой лодке по части мореходных качеств еще надо поискать

Еще надо сказать про пост управления в кокпите, который наверняка задействуют при операциях по спасению, и о главной конструктивной особенности этого Baltic Cruiser — надувном бортебаллоне. Он изготовлен из хайпалона, имеет в диаметре 0,58 м и состоит из 7 отдельных секций. Баллон не только выполняет функции кранцев, но служит для обеспечения непотопляемости и остойчивости.

ВНУТРИ

Для Baltic Cruiser RIB изначально допускается согласование с заказчиком спецификации по ряду изменений в проекте. А в базовом варианте…

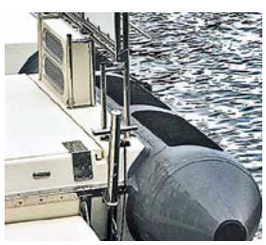
Внутри сразу обращаешь внимание на кресла Cobra фирмы Recaro — профессиональные, с отличной амортизацией, ремнями безопасности и обилием регулировок. По словам одного испытателя, в таком кресле ему было комфортнее, чем на других лодках даже на скорости 50 узлов. Приборная панель из темного пластика (возможны варианты ее компоновки) не дает бликов, приборы читаются легко, все управление под рукой, обзор ничего не перекрывает. В консоль перед креслом пассажира вмонтированы газовая плита и мойка, позади, у сдвижных дверей в кокпит, есть сиденья, разложив которые, можно организовать приличных размеров лежанку. В рубке недостает бортовых дверей, к которым мы уже привыкли на мореходных рубочных лодках даже меньшей длины, а вот носовая каютка на двоих и скромный в размерах, но отдельный гальюн имеются.

Этот RIB создали для того, чтобы ходить по морям — гламур ему просто не к лицу

НА ХОДУ

Модель Baltic Cruiser выпускают с одним или двумя дизельными двигателями Volvo Penta D6 мощностью до 400 л.с. или с двумя подвесными моторами по 300 л.с. С двухмоторной установкой D6-370 скорость превышает 52 узла, с подвесниками близка к 50 узлам, с одним D6-370 вышло 36 улов. Не так уж плохо, если принять еще во внимание невысокий расход топлива одного двигателя (1,6 л/милю) на круизных 30 узлах (2800 об/мин); при топливном баке в 600 л это дает более 360 миль запаса хода (правда, без резерва, но возможен бак на 900 л). Уровень шума на этой скорости не более 76 дБА.

Скорость с двумя «стационарами» выше, только при этом растет расход топлива: на 42 узлах



КОРМА

На снимке хорошо виден установленный в корме высокий битенг для буксировки аварийной лодки, спасательного плота или даже воднолыжника. Накладки на баллон из нескользящего материала также весьма функциональны





PARKER BALTIC CRUISER

ДЛИНА	30 ф (9,70 м)
ШИРИНА	10 ф (3,16 м)
ОСАДКА	3 ф (0,80 м)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ	5000 кг
ЗАПАС ТОПЛИВА (БЕНЗИН/ДИЗЕЛЬ)	600/900 л
ЗАПАС ВОДЫ	500 л
ДВИГАТЕЛИ	1 × 370 л.с. 2 × 400 л.с.
КАТЕГОРИЯ RCD	«B»
СТОИМОСТЬ В РОССИИ	от € 139 000











На странице слева:
Большой свободный кокпит можно использовать в разных целях, а поручни вдоль борта идут как опция.

Сверху вниз, слева направо:
На панели перед креслом пассажира устроен мини-камбуз (плитка и мойка).

Рулевая консоль; слева от нее находится вход в носовую каюту.

На переднем плане — профессиональные кресла Cobra компании Recaro (Германия).

Разложенные сиденья в кормовой части рубки.

Открытый пост управления, удобный при швартовке, буксировке и спасательных операциях.

В моторном отсеке удобно обслуживать и один двигатель, и два (при двухмоторной установке).

(3000 об/мин) дальность плавания уже 250 миль. Шум чуть сильнее, хотя не донимает: изоляция моторного отсека отличная.

Мощность — фактор, конечно, важный, но многое определяют и обводы. Проектировщики Baltic Cruiser разработали корпус с довольно высокой килеватостью (21°) и двумя парами продольных реданов, не сильно заморачиваясь с реданами поперечными и другими техническими «примочками». Просто и гарантированно хорошо работает. Лодка мягко, без заметных ударов проходит волну, в рубке спокойно, брызги не беспокоят…

Маневренность тоже на высоте: хотел было сказать, что в крутых поворотах даже при волне лодка сидит на воде, как приклеенная, только вот движется она, причем быстро. Не тащит за собой воду, управление точное и никакой кавитации, дрейфа или других иногда случающихся ненужных явлений. Баллоны стоят правильно: на ходу не замываются и не тормозят, зато в резких поворотах, когда угол крена превышает угол входа скулы в воду (на глазок более 25°), начинают работать как вторая, «мягкая скула», гарантируя остойчивость.

На малых оборотах управляемость модели с одним двигателем даже выше, чем с двумя. Зато джойстик Volvo Penta позволяет управлять двухмоторным судном с колонками почти так же, как и с IPS.

Проект предусматривает установку двух подвесных моторов, но если подумать об экономии... Раз уж лодка вполне хороша с одним стационарным дизелем, почему бы не рассмотреть вариант с одним подвесником мощностью 300–350 л.с.? Правда, тогда корпус придется балластировать: снижение веса в корме неизбежно приведет к ее всплытию с возможными негативными последствиями. Но это в случае, если скорость для вас не так уж важна…

Эту многоцелевую мореходную лодку создавали для профессионалов: спасателей, полиции и т. п. Ее активно эксплуатируют силовые структуры Польши, Германии, Швеции, ОАЭ, в Норвегии служат даже такие катера с водометами. Но почему бы не использовать быстроходный Baltic Cruiser «в мирных целях» для удовольствия небольшой семьи? В этом плане у лодки есть все.

Где я вижу такие круизеры у нас? Не обязательно на Балтике, как подразумевает название Baltic Cruiser. Но также на Ладоге или Онеге, на Байкале или Сахалине, на Черном или Белом морях, в частных руках или на службе у морских спецподразделений различных министерств и ведомств. То есть везде, где есть серьезная акватория и серьезные люди, желающие эксплуатировать серьезные лодки для решения серьезных задач. Кстати, отдых на воде — это тоже совершенно серьезно. MBY

Прийти и победить

Команда Trident была единственным российским экипажем в гонке Liquid Quarter Mile, в которой их алюминиевый катер-RIB Piton 720 совершенно неожиданно отобрал победу у маститых соперников и завоевал симпатии публики.

Текст **Антон Черкасов** Фото **Trident**





В спорте известны случаи, когда никому не известные новички, случайно попавшие на соревнования, внезапно без труда вырывают победу у профессионалов, обескураживая спортсменов и публику. Вспомните хотя бы Клиффа Янга, 61-летнего австралийского фермера, который в 1983 году выиграл супермарафон длиной в 875 км. Клифф бежал пять с половиной дней, не зная, что атлеты имеют право на шестичасовой отдых каждые сутки. Он просто представлял, будто делает свою повседневную работу — ловит разбежавшихся по бескрайним пастбищам овец.

Этот факт всплыл в памяти, когда я слушал рассказ Дмитрия Тучина, исполнительного директора верфи Trident, о том, как их экипаж участвовал в гонке Liquid Quarter Mile на Боденском озере. Это ежегодное событие уникально хотя бы тем, что в обычное время на озере действуют строжайшие ограничения по максимальной скорости (40 км/ч) и мощности двигателей (100 л.с.), которые снимают на период соревнований. Гонка проходит во время традиционной выставки Interboot в немецком Фридрихсхафене, а участники — профессиональные водномоторники — заранее готовятся к скоростным заездам на дистанции в четверть мили.

Trident Piton 720 стал фаворитом гонки Liquid Quarter Mile в Германии





«Это был не первый гоночный опыт, мне и раньше доводилось принимать участие в небольших соревнованиях, но я не профессионал и специально не тренируюсь,— рассказывает Дмитрий.— Мы просто привезли Trident Piton 720 на выставку, даже не подозревая, что будем гоняться, поэтому лодку специально не готовили. Нам предложили поучаствовать, а мы понятия не имели, с кем придется соревноваться. Катеру присвоили 34-й номер и в последний момент вписали в таблицу заездов, где значились серьезные соперники».

С одной стороны, может показаться, что «пульнуть» по прямой на 402 метра (четверть сухопутной мили) без каких-либо маневров — дело нехитрое: всего-то уложить рукоятки до передела да держать курс, однако и здесь существует определенная тактика, которую капитан выбирает под свое судно. Кто-то на старте аж выпрыгивает из воды, кто-то плавно выходит на глиссирование — все зависит от специфики корпуса. Кроме того, нужно помнить, что при движении на высоких скоростях, когда площадь смоченной поверхности минимальна, возникает опасность подлета и потери продольной остойчивости…

Претендентов распределяли по классам, исходя из длины лодок и мощности двигателей, однако тип судна при этом не учитывался — соревновались даже участники на гидроциклах.

«Мы числились в третьем классе, где и победили во всех шести гонках, а вообще смогли погоняться с катерами мощностью от 100 до 1000 л.с.,— продолжает рассказ Дмитрий.— В первом заезде нас поставили с «крутой» лодкой из первого класса, у которой было два турбированных стационарных двигателя по 400 л.с. (на нашем RIB'е стояли подвесники Mercury по 250 л.с.), и она опередила нас всего на корпус. Интересно, что внимание публики после финиша было обращено не к победителю, а к нам: люди смотрели на Trident Piton 720, не веря своим глазам и аплодируя. Не только зрители, но и немецкие журналисты были удивлены скоростными характеристиками и маневренностью катера, без малейшего крена входящего на скорости 80 км/ч в резкую циркуляцию диаметром полтора корпуса. Все пытались понять, в чем секрет, рассматривали корпус, фотографировали, выспрашивали».

Экипаж Trident для гонки не изменил стандартную комплектацию катера, хотя в первую очередь следовало бы снять массивную радарную арку с громоздкими антеннами, увеличивающую парусность, и уж точно выходить на дистанцию

«Пульнуть» по прямой на дистанции 402 метра не так просто, как кажется

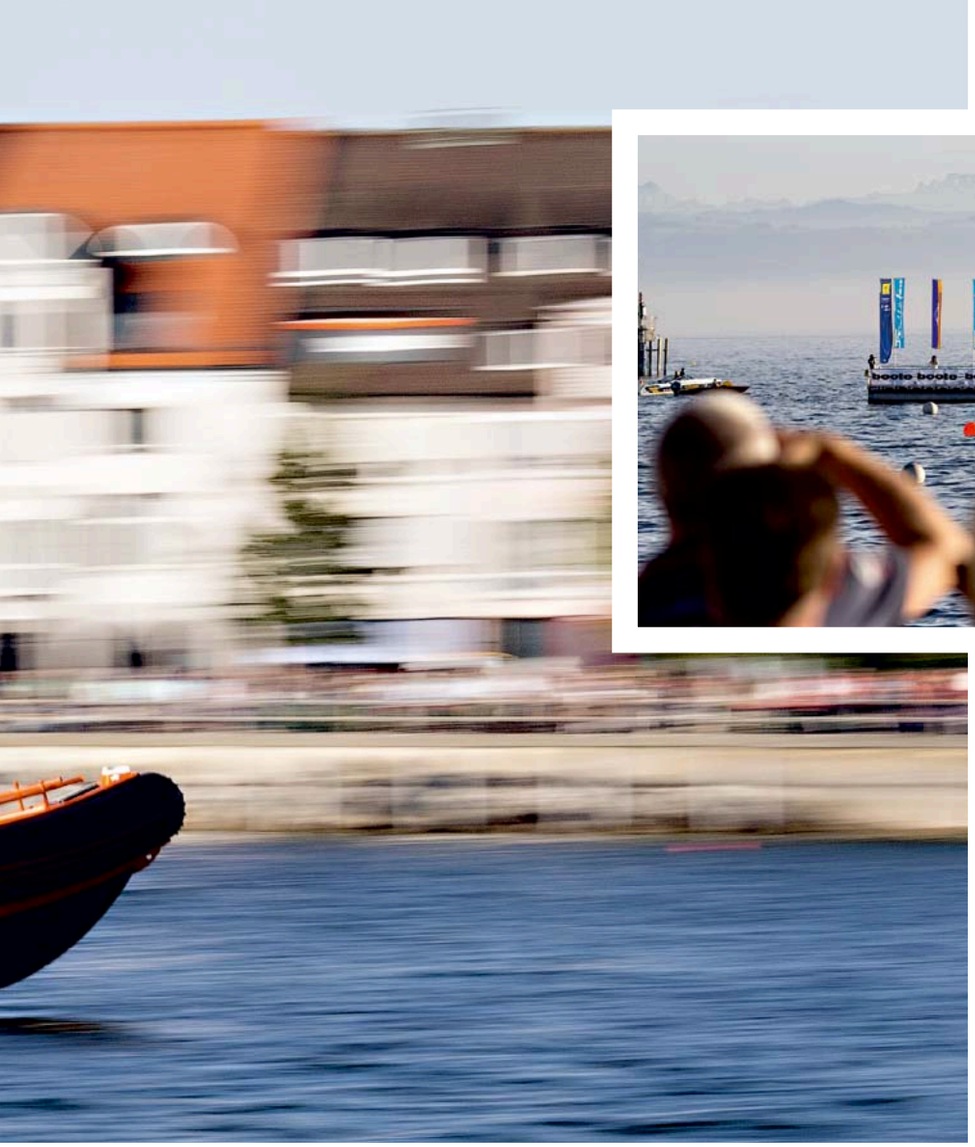
Вверху:
Trident Piton 720 неожиданно стал фаворитом гонки, выиграв все заезды в своем классе.

Слева:
Обводы корпуса позволяют катеру совершать крутую циркуляцию на высокой скорости без срыва и заноса.

На странице справа, сверху вниз:
Команду Trident опередили лишь дважды в общих заездах, но у конкурентов было преимущество по мощности в 1,5–2 раза.

Килеватый корпус позволяет использовать катер в условиях сильного волнения.

Релинги и бортовые проходы у катеров этого типа встречаются не так уж часто.









ГОНКА

Гонка Liquid Quarter Mile проводится с 2005 года и стала водным аналогом соревнований для автомобилей и мотоциклов. Быстрота реакции пилота, крутящий момент, тяга у винтов и сцепление колес с поверхностью — главные факторы, влияющие на победу

с минимумом топлива. «Лучшее время мы показали в последний день, когда в баке поубавилось горючего,— смеется Дмитрий.— Мы не занимались сливом-доливом бензина, поскольку с заправками на озере большая проблема из-за строгих экологических норм, поэтому скоростные показатели улучшались по мере опустошения бака».

Рекордное время прохождения дистанции у Trident Piton 720 —18,53 с, а лучшее время гонки (15,66 с) в общем зачете показал легкий тюнингованный стоячий гидроцикл из восьмого класса. У Trident Piton 720 очень прочный и жесткий транец, куда можно повесить 300-сильные моторы, но Дмитрий считает такую мощность избыточной. «Я уже много походил на этом катере в разных условиях,— поясняет он,— и уверяю, что даже с 500 л.с. у него сохраняется колоссальный запас мощности. На полном ходу люди, не защищенные ветровым стеклом, даже не могут открыть глаза из-за воздушного напора. Для обычного человека хватит и двух моторов по 150 л.с. со стандартными винтами: с ними Trident Piton 720 легко развивает 80 км/ч — скорость достаточно серьезная, а экономия по деньгам получается существенная».

Вот так верфь, которая просто делает свое дело, не нацеливаясь на рекорды, создала, по сути, утилитарную лодку, способную без специальной подготовки одержать победу в известной гонке, заткнув за пояс спортсменов-профессионалов. В офисе компании целый шкаф с кубками и призами, которые завоевали их катера на различных соревнованиях. Ими гордятся, но не кичатся, поскольку самая главная награда для Trident — это признание и любовь увлеченных водномоторников. MBY



ЯХТЫ ВНЕ ВРЕМЕНИ

В августе на испанском острове Менорка прошел один из этапов средиземноморского цикла регат классических и винтажных яхт Panerai Classic Yachts Challenge.

Текст **Ольга Селезнева** Фото **Officine Panerai**





ПОБЕДИТЕЛИ В КЛАССАХ:

«БОЛЬШИЕ ЛОДКИ»
MARIETTE (1915 Г.)

«КЛАССИЧЕСКИЕ ЯХТЫ»
ALBA (1956 Г.)

«15 МЕТРОВ»
LADY ANNE (1912 Г.)

«ГАФЕЛЬНЫЕ»
CHINOOK (1916 Г.)

«БЕРМУДСКИЕ»
HORIZONTE (1942 Г.)

«ДУХ ТРАДИЦИЙ»
CHARISMA (1970 Г.)









ГАФЕЛЬНЫЙ КУТТЕР
ГОД ПОСТРОЙКИ
1909
ДЛИНА
23,18 М
ВЕРФЬ
WILLIAM FIFE & SON (ШОТЛАНДИЯ)
КЛАСС
15 М

HISPANIA
Одна из немногих сохранившихся яхт международного 15-метрового класса (в данном случае 15 метров означают длину по ватерлинии), который создавался для Олимпиады 1908 года. Всего было построено 19 таких яхт, и почти все — для гонок сиятельных особ, желающих соревноваться друг с другом на равных. *Hispania* заказал Альфонсо XIII, король Испании. По ее образу и подобию в том же году была построена и знаменитая *Tuiga* для близкого друга короля — герцога Мединачелли. *Hispania* завоевала множество трофеев, хотя злые языки поговаривают, что произошло это исключительно потому, что герцог по каким-то своим соображениям так и не решился обогнать венценосного соперника.
Первая мировая война положила конец гонкам в этом классе, и с тех пор *Hispania* сменила множество владельцев из разных стран, которые обращались с ней не всегда бережно. Как и большинство некогда знаменитых винтажных яхт, ее обнаружили в весьма плачевном состоянии: в начале 1990-х годов яхта служила в качестве хаусбота на юге Англии. До 2005 года ее реставрировали на верфи Fairlie Restorations в Саутгемптоне, а в 2006 перевезли на верфь Astilleros Shipyard в Пальма-де-Майорке для завершения работ с интерьером и такелажем. В 2011 году *Hispania* впервые приняла участие в регате Monaco Classic Week, где после многолетнего перерыва вновь встретилась с другими яхтами 15-метрового класса: *Tuiga*, *Lady Anne* и *Mariska*.

Регата Copa del Rey of Classic and Vintage Boats под эгидой знаменитой часовой марки Panerai прошла на Балеарских островах уже в десятый раз. В порт Маон из 12 стран пришли 50 «немолодых», но потрясающе красивых яхт разного возраста — от 1903 до 1981 годов постройки. Самых старых яхт мирового классического флота вроде *Marigold* (1894 г.) на этот раз не было, зато удалось увидеть много лодок, которых мы прежде не встречали на других регатах Panerai (в основном под испанским флагом). Помимо этого, впервые в Panerai Classic Yachts Challenge принимала участие российская команда на яхте *Tichiy Don*. Естественно, не пропустили регату в Маоне и завсегдатаи гонок — *Cambria* (1928 г.), *Mariska* (1908 г.), *Tuiga* (1909 г.) и др.

На этот раз погода порадовала участников хорошим ветром, а зрителей и фотографов — ярким зрелищем и впечатляющими кадрами. В последний день природа даже перестаралась: финальную гонку пришлось отменить, поскольку раздуло до 30 узлов, а высота волн на выходе из бухты достигала 2,5 м. Для яхт, большинство которых представляют собой антикварную ценность, это уже чересчур.

Интересно, что на испанском этапе можно было наблюдать смену поколений в экипажах. Дедушки и бабушки с *Marigold* и многие другие «возрастные» команды, видимо, зажигали где-то

На регате Panerai в Маоне были яхты, построенные для королей и герцогов





На странице слева и вверху: Салон и детали палубного оборудования яхты *Eilean*. Интерьер судна пришлось создавать заново, но корпус и большинство деталей экстерьера сохранились. Реставрация этой яхты, найденной в 2006 году в зарослях на острове Антигуа, заняла более трех лет.



в отдельном месте, пока новое поколение paneristi (так называют поклонников марки Panerai) успешно превращали тихую и респектабельную Менорку в соседнюю Ибицу: главная вечеринка регаты прошла на ура, и рискну предположить, что отмена гонки в последний день расстроила не всех. Впрочем, уже с раннего утра все команды были на своих местах и в ожидании «погодного» вердикта судейской коллегии готовили лодки к выходу.

После этапа в Маоне большинство яхт отправятся в Канны для участия в сентябрьской гонке Regates Royales de Cannes — завершающем этапе европейской серии регат Panerai Classic Yachts Challenge. Среди них — одна из красивейших яхт винтажного флота — бермудский кеч *Eilean* (1936 г.), найденный и отреставрированный самой Officine Panerai и ее генеральным директором Анджело Бонати. Яхта знаменита тем, что совершила 36 переходов через Атлантику, из Европы к Антигуа, а увидеть, как она выглядела прежде, можно, пересмотрев знаменитый клип 1982 года на песню Rio группы Duran Duran.

В этот раз мне довелось побывать на борту *Eilean* и оценить не только впечатляющий экстерьер, но и тщательно воссозданный интерьер яхты, детали которого вы видите на этих снимках. В отличие от сохранившихся корпуса и палубного оборудования, интерьер пришлось создавать заново по имеющимся изображениям. Планировка помещений в основном была оставлена прежней, небольшие изменения коснулись лишь носовой части и салона: он стал чуть больше. По современным меркам быт на борту *Eilean* далек от роскошного, но, если верить Анджело Бонати, роскошь — это прежде всего аутентичность, ощущение, что перед тобой правильный «продукт», будь то часы или яхта. MBY



ГАФЕЛЬНЫЙ КУТТЕР
ГОД ПОСТРОЙКИ 1909
ДЛИНА 23,18 М
ВЕРФЬ WILLIAM FIFE & SON (ШОТЛАНДИЯ)
КЛАСС 15 М

TUIGA

Как уже говорилось, *Tuiga* стала точной копией королевской яхты *Hispania*. Ее построили в том же 1909 году, и судьбы обеих лодок оказались весьма схожими. Разве что на регатах начала XX века *Tuiga* по указанным ранее причинам неизменно занимала вторые места: ее владелец герцог Мединачелли, по слухам, так и не осмелился занять первое. Впрочем, в 1935 году яхта выиграла знаменитую гонку Fastnet Race, хотя уже и под именем *Kismet III*. Другие имена, которые ей пришлось носить за свою долгую жизнь, — *Dorina* и *Nevada*.

Новая жизнь для *Tuiga* наступила в начале 1990-х годов: ее начали реставрировать раньше, чем *Hispania*, но на той же верфи Fairlie Restorations. В 1995 году яхту приобрел князь Монако Альберт, и сейчас она — флагман яхт-клуба Монте-Карло.



БЕРМУДСКИЙ КЕЧ
ГОД ПОСТРОЙКИ 1981
ДЛИНА 13,79 М
ВЕРФЬ GDANZK
КЛАСС «ДУХ ТРАДИЦИЙ»

TICHIY DON

Построенная в 1981 году на верфи в польском городе Гданьске, эта яхта предназначалась для Азовского яхт-клуба и изначально получила патриотическое имя «*Родина*». Впрочем, учитывая популярность названия (на тот момент в Советском Союзе таких одноименных яхт было более двадцати), лодку вскоре переименовали в «*Тихий Дон*».

Интересно, что всю свою жизнь яхта находится в одних руках: ее владелец Евгений Паневин является бессменным капитаном судна с момента постройки. После распада СССР Евгений выкупил судно и ушел на нем в Средиземное море. Сейчас «*Тихий Дон*» базируется в Пальма-де-Майорке и ходит под испанским флагом, хотя в нынешнюю гонку в Маоне яхта вышла с полностью российским экипажем.

За более чем 30 лет своей жизни яхта изменилась совсем немного и разве что внешне. Деревянный, когда-то покрытый лаком корпус перекрасили в светло-бирюзовый цвет — лак просто не выживал в морской воде. Алюминиевые мачты остались прежними, равно как и двигатель Volvo Penta. Впрочем, по большей части яхта сохранила изначальный облик, хотя у владельца большие планы по ее реставрации.



Полмиллиарда за победу

В главном матче четырехлетнего цикла Кубка «Америки» команда Oracle Team USA в борьбе с Emirates Team New Zealand защитила свое право на старейший спортивный трофей. Кубок «Америки» остался в США, а мы подводим итоги 34-го розыгрыша и пытаемся заглянуть в недалекое будущее America's Cup.

Текст и фото **Евгения Бакунова**



Кубок «Америки» — уникальное, не похожее ни на какое другое, состязание. Посему и оценивать его, исходя из общих спортивных правил и традиций, не стоит. Нельзя сбрасывать со счетов даже негативный опыт и ошибки: в конечном итоге все, что происходит вокруг America's Cup, всегда имеет стратегическое значение для паруса в целом. А технологические прорывы, обусловленные желанием заполучить трофей, и вовсе бесценны.

С этой «глобальной» точки зрения и благодаря счастливому стечению обстоятельств последний розыгрыш Кубка в целом получился. Вместе с тем, говорить о безоговорочном успехе мероприятия больших оснований нет. Признаюсь, я была в рядах многочисленных скептиков, которые считали, что матч-рейс на «летающих» катамаранах AC72, мягко говоря, нонсенс. Однако то, что мне довелось увидеть в Сан-Франциско в сентябре, изменило отношение к происходящему. Состязания оказались настолько динамичными и зрелищными, что даже самые ярые противники нового формата America's Cup готовы были признать его. Жаль, что настоящие гонки мы увидели лишь в самом финале, а Кубок Louis Vuitton прошел в состоянии, близком к анабиозу, вызвав раздражение и у зрителей, и у спонсоров. Три с половиной года работы сотен людей, почти миллиард долларов совокупных затрат — и все это ради всего лишь 19 гонок!

Впечатление от захватывающих дух полетов портит и тот факт, что в реальности AC72 оказались сильно ограничены по ветрам как сверху, так и снизу. Сверху — из соображений безопасности, снизу — в угоду организаторам и телевидению. Нелепое ограничение времени гонки в 40 минут практически ликвидировало саму возможность гоняться при ветрах менее 10 узлов. Но устроители 34-го Кубка уверяли, что

Участие Team New Zealand в следующем America's Cup пока под вопросом



America's Cup ждет неминуемый телеуспех, и время эфира было спланировано строго под трансляцию двух гонок в день. (А ведь Расселл Куттс, великий «архитектор» нового формата America's Cup, обещал нам, что эти лодки будут круто гоняться при любых ветрах — от 3 и до 33 узлов!)

Справедливости ради надо отметить высочайший уровень технологий, примененных при трансляциях America's Cup: такой информационной насыщенности, по меньшей мере в парусном спорте, еще не было. Но парус и Кубок «Америки» — не футбол, и даже новейшие технологии, как видим, не в состоянии радикально расширить аудиторию. Статистика в Интернете красноречиво свидетельствует об этом: ни одна из гонок не дотянула и до 700 000 просмотров. Между тем официальные лица America's Cup продолжают рапортовать о феноменальном росте числа зрителей. Непонятно, на чем основаны такие заявления: цены на право телепоказа гонок America's Cup настолько задрали, что национальные телекомпании многих стран были вынуждены отказаться от трансляций. Так произошло с Италией, чья команда была одним из трех челленджеров в Кубке.

Эмоциональный накал и обилие скандалов в единицу времени — еще один характерный показатель для Кубка «Америки». По этому критерию 34-й розыгрыш, на мой взгляд, побил бы все рекорды, если бы таковые фиксировались. Капсайз катамарана *Artemis* и гибель олимпийского чемпиона Эндрю Симпсона, изменение правил перед самым стартом соревнований, протест Luna Rossa и ее отказ от гонок, затем случайно вскрывшийся обман Oracle и, наконец, загадочная история с феноменальным отыгрышем последней — вот чем запомнится это соревнование. Действительно ли американцы применили на своем катамаране автоматическую «систему контроля стабильности хода» от Boeing? Или дело в тонкой настройке оборудования, благодаря чему Oracle скачкообразно улучшила показатели? Или причиной столь внезапного успеха стали якобы новые тактические приемы британского гения Бена Эйнсли? Думаю, мы никогда не узнаем истинных причин эпохального «возвращения» Oracle, но, уверена, споры вокруг этого утихнут нескоро. Тем более что после того, как Oracle уже уличили в обмане, доверие к словам ее представителей оказалось подорванным.

Зато мы знаем наверняка, что без денег Ларри Эллисона никаких чудес не случилось бы. Деньги — основная «технология» в America's Cup, и так было всегда. Это обратная сторона технического прогресса, который наблюдался в парусном спорте во многом благодаря Кубку «Америки».

Следующий розыгрыш Кубка мы увидим в 2015 или 2017 году. Первый челленджер (Challenger of record) — австралийский Hamilton Island Yacht

Новейшие технологии телетрансляций не смогли расширить аудиторию Кубка

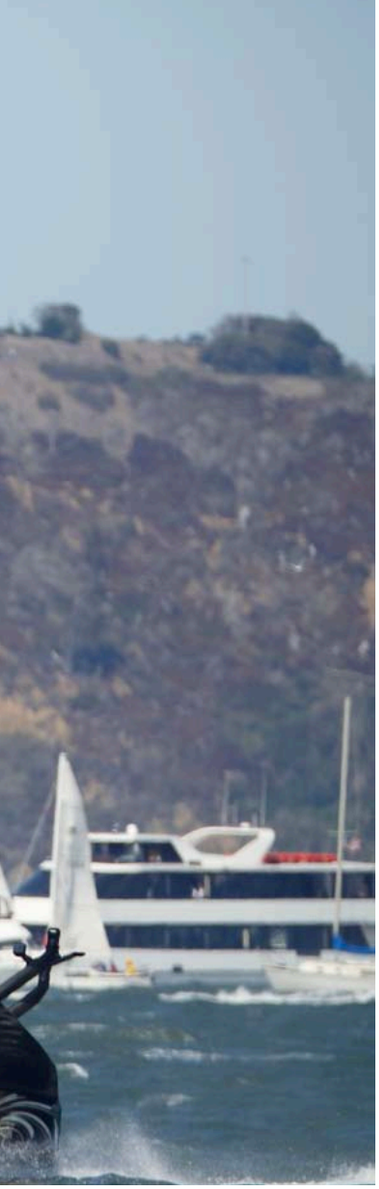
На первом развороте:
Обе команды показали великолепное владение сложной машиной, каковой является катамаран AC72. Только благодаря их равному уровню мастерства и опыта близкий матч-рейс в этом классе удался.

Вверху:
Team New Zealand пыталась переходить в «полетный» режим на лавировке, однако это выходило лишь в короткие периоды. Добиться такой же стабильности на встречных курсах, как у Oracle Team во второй половине матча, у «киви» не получилось.

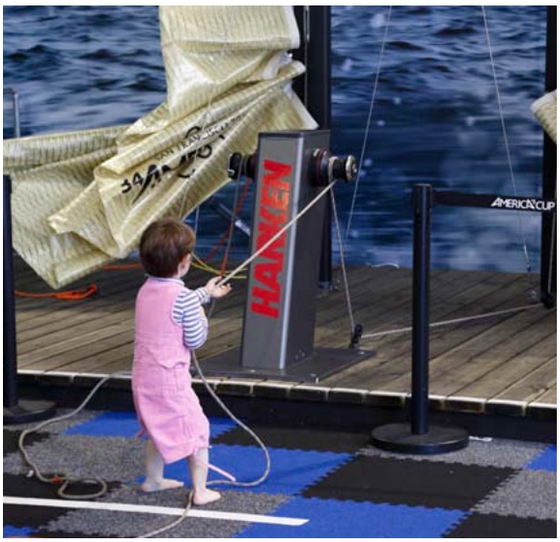
На странице справа, вверху:
Гоночная деревня предлагала зрителям всевозможные удобства для наблюдения за гонками: огромные экраны, мягкие подушки на лужайках, бары с едой и напитками.

В центре, слева направо:
В детском клубе America's Cup маленькие посетители получали первые знания о Кубке «Америки» и первый опыт работы с парусами и лебедками.

Новозеландские болельщики, как всегда, отличались наиболее креативным и экстравагантным подходом к своему внешнему облику.











ВЛАДИМИР ЛЮБОМИРОВ, командор Яхт-клуба Санкт-Петербург

Возможно, в ближайшем розыгрыше Кубка «Америки» примет участие наша команда. При поддержке ОАО «Газпром» мы развернули большую программу подготовки молодых яхтсменов Youth Sailing Challenge для участия в регатах самого высокого уровня. Как минимум мы рассчитываем на выступление в отборочном этапе Кубка. Но окончательное решение будет зависить от принятия новых правил Кубка с лимитом бюджета команд и от реальных перспектив подготовки команды. Как известно, для создания команды столь высокого класса требуется время, которого всегда не хватает. Но мы надеемся, что наша молодежная программа даст свои положительные результаты.

Club, и его представитель Боб Отли уже заявил, что рассчитывает на большее число участников и на более демократичные бюджеты. Что ж, Отли предполагает, а Эллисон решает. И вряд ли допустит принятие таких правил, в которых позиции его команды будут ослаблены. Напомним, что в команде Oracle (той, что так чудесно отыграла 8 гонок подряд) был всего один представитель США — работающий на лебедках гриндер Ром Кирби. Если австралийская команда переманит к себе соотечественников Джеймса Спитилла (шкипер Oracle), Тома Слинсби (стратег) и Джо Ньютона (триммер), а Британия создаст свой синдикат и заберет своего героя Бена Эйнсли (тактик Oracle), в команде Эллисона могут образоваться прорехи. Не исключено, что тогда хозяину Oracle вновь придется пускать в ход свой главный инструмент — деньги. Так что, когда Ларри Эллисон говорит о «демократизации» Кубка «Америки», он лукавит — уж ему-то это точно не нужно.

Да и вообще, не входит ли идея о сокращении бюджетов в противоречие с самой концепцией Кубка? То и дело звучат предложения о переходе к монотипу или частичному one-design. Спрашивается, зачем лишать Кубок «Америки» индивидуальности, если в мире и так достаточно регат, где техническая составляющая нивелирована? Да и сокращение бюджетов все равно окажется мнимым — среди участников обязательно найдется кто-то, кто готов потратиться больше остальных. Что мы и наблюдали в Сан-Франциско, хотя все время подготовки к розыгрышу организаторы не переставали говорить о своем стремлении удешевить соревнование. В итоге бюджет TNZ в 34-м America's Cup составил около $ 100 млн. Эллисон же, по оценкам, потратил более $ 500 млн, и лично я не верю, что ради своей «любимой игрушки» хозяин Oracle не раскошелится и в следующий раз.

Что же касается проигравшей Team New Zealand, то ее участие в 35-м America's Cup пока под вопросом. Для новой Зеландии Кубок «Америки» имеет стратегическое значение: его проведение обеспечивало около 1% годового национального дохода страны. TNZ с 2003 года безуспешно пытается вернуть Кубок обратно (Новая Зеландия выиграла Кубок в 1995 году, в 2000 году защитила его, а в 2003 году проиграла Alinghi), и не факт, что команда вновь получит государственное финансирование. Парадоксально, но и Ларри Эллисон, и Расселл Куттс, да и весь America's Cup больше всех нуждаются именно в проигравшей Team New Zealand. Если бы не яркое, сильное выступление TNZ, фиаско Куттса с его новым форматом America's Cup было бы очевидным. То же можно сказать о будущем розыгрыше — без «киви» это соревнование вряд ли имеет шанс быть привлекательным.

Первые документы будущего розыгрыша опубликуют в начале следующего года. Будем надеяться, что организаторы не допустят повторения ошибок, а Кубок окажется более представительным и не менее зрелищным, чем 19 гонок этого America's Cup. МВУ



Юбилей Большого дома

В этом году 180-летие отмечает легендарная мануфактура Jaeger-LeCoultre, которую не только швейцарцы, но люди всех континентов почтительно называют La Grande Maison (Большой дом). Хотя, учитывая наиболее весомый — по сравнению со всеми остальными швейцарскими компаниями — вклад в развитие высокого часового искусства, куда правильнее было бы называть Jaeger-LeCoultre не просто большим, а громадным или даже грандиозным домом.

Текст **Тимур Бараев**



На странице слева:
Юбилейная модель часов Atmos Marqueterie с вечным двигателем. Jaeger-LeCoultre посвятил ее художнику Густаву Климту. Хрустальный корпус декорирован вручную 1400 кусочками деревьев 35 самых ценных и экзотических пород.

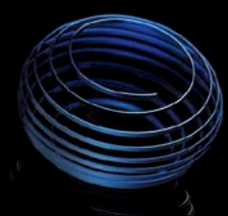
Рядом:
Знаменитые карманные часы «Нож» в корпусе из желтого золота, оснащенные ультратонким механизмом Jaeger-LeCoultre 145 высотой всего 1,38 мм.

О достижениях и рекордах этого дома можно написать тома. Начнем с того, что основатель мануфактуры Антуан Лекультр изобрел в 1844 году миллионометр — прибор, известный ныне как микрометр, а также станок для промышленного производства колес и шестерен часовых механизмов. При этом Антуан и его отец были еще и превосходными металлургами и создали несколько сплавов высочайшего качества, из которых изготавливали пользующиеся большим спросом спирали и вибрирующие пластины для музыкальных шкатулок. Ну а когда Лекультры начали делать из собственных суперсплавов невиданной точности часовые детали и собирать механизмы, к ним пришли настоящие успех и признание.

Всего за 180 лет мануфактура из Ле-Сентье разработала и произвела 1242 механизма (примерно по 6 штук в год). Абсолютный рекорд всех времен и народов! При этом были запатентованы свыше 400 изобретений. Речь только о самых существенных вроде современной системы завода часов и корректировки положения стрелок с помощью заводной головки (до 1847 года эти операции выполнялись с помощью ключей). Очень скоро дом стали называть «Гранд мезон». Сначала из-за того, что в крохотной высокогорной деревушке между Женевой и Лозанной уже в 1888 году работали более 500 человек! А затем и потому, что мануфактура освоила выпуск механизмов со всеми существующими усложнениями, в том числе и класса Grande Complication — минутный репетир, турбийон, вечный календарь, сплит-хронограф, годовой календарь с мгновенным переключением индикаторов во всех возможных комбинациях. И все точные, надежные, безотказные, вечные…

За 180 лет «Гранд мезон» из Ле-Сентье разработал и выпустил 1242 механизма

Но вот так ли уж благотворно сказался этот успех на истории «Гранд мезона», однозначно не скажешь. Огромный спрос на великолепные калибры отодвинул вопрос о производстве собственных часов на второй план. Зачем, собственно, их выпускать, если калибры приносят огромную прибыль? Даже карманные часы



СПИРАЛЬ

Новейшее гениальное изобретение мастеров Jaeger-LeCoultre — цилиндрическая спираль Арнольда с брегетированным концом — обеспечивает потрясающе точный, стабильный ход

Эдмон Жежер и Жак-Давид Лекультр дали миру первые механизмы наручных часов

компания делала от случая к случаю: в честь очередной годовщины или с целью опробовать какой-нибудь особенный механизм, столь необычный, что даже покупателей поначалу на него не нашлось… Понятно, что главное в часах — механизм, но ведь разработка, дизайн и создание моделей как таковых — тоже искусство, причем самостоятельное и немаловажное.

Ситуация не изменилась и с наступлением эпохи наручных часов. Она, кстати, совпала с появлением в названии дома фамилии Жежер. В 1903 году среди швейцарских часовщиков поползли слухи, что какой-то талантливый французский инженер разработал невиданные доселе миниатюрные ультратонкие механизмы и теперь ищет партнеров, которые могли бы их изготовить. Не обратиться к производителю лучших механизмов Эдмон Жежер, конечно же, не мог. В ту пору мануфактурой руководил внук основателя Жак-Давид Лекультр. Он тоже прекрасно понимал, что время карманных часов подходит к концу и давно пора наладить выпуск небольших механизмов для наручных моделей. Лекультр познакомился и тут же подружился с Эдмоном Жежером. Для производства новых механизмов требовалось радикально обновить оборудование, провести множество исследований и расчетов. Друзья решили разделить риски пополам. Так сложилось окончательное название дома Jaeger-LeCoultre.

Первые наручные калибры оказались не менее замечательными, чем карманные. Но принесли они славу не Jaeger-LeCoultre, а Cartier. Легендарный парижский ювелирный и часовой дом создал на их базе первые концептуально наручные часы для мужчин Santos de Cartier, а затем и Tank. Для тех, кто сомневался, что столь миниатюрные и тонкие калибры могут быть столь же надежными и точными, Jaeger-LeCoultre выпустил карманные часы, которые вошли в историю часового искусства под названием «Нож» на базе ультратонкого механического калибра Jaeger-LeCoultre 145 высотой всего лишь 1,38 мм! В общем, скоро вслед за Cartier в очередь за новыми калибрами для новых часов выстроились и другие часовые дома, и всех их Jaeger-LeCoultre уважил. Но с запуском в полноценное производство собственных часов дом по-прежнему не спешил, придерживаясь прежней тактики.

К примеру, когда «Гранд мезон» объявил, что создал самый миниатюрный в мире механический калибр габаритами всего лишь 14 × 4,8 мм, никто не поверил в его работоспособность. И я бы тоже не поверил. Дело в том, что для точности часов огромное значение имеет диаметр балансового колеса. И если мыслить привычными категориями, то максимальный диаметр обода баланса в таком механизме должен быть примерно 2 мм. А произвести, отрегулировать и отладить столь крохотный обод невозможно даже сейчас и даже если он будет вылеплен в фотомануфактурном реакторе с молекулярной точностью. Но искусство и огромный опыт мастеров Jaeger-LeCoultre подсказали им совершенно гениальный выход из тупика: они не стали врезать балансовое колесо в платину, как сделали бы другие, а создали двухэтажный механизм и поместили колесо достаточно большого диаметра между этажами, словно котлету между булками в гамбургере. Странный механизм с названием Duoplan стал прототипом для выпускаемого до сих пор Jaeger-LeCoultre 101 — по-прежнему самого крохотного калибра в мире. Под этим же названием Jaeger-LeCoultre выпустил восхитительные ювелирные дамские часы.

Когда остальные убедились в качестве и надежности крохотных часов, то захотели тоже иметь его, но по договору, заключенному Эдмоном Жежером и Луи Картье, все досталось Cartier. А в больших количествах производить такой механизм непросто и сегодня. Я разговаривал с двумя мастерами, занятыми исключительно сборкой Jaeger-LeCoultre 101, и выяснил, что каждый такой калибр требует столько сил и концентрации, что они вынуждены «режимить» пуще космонавтов на орбитальной станции перед выходом в открытый космос. Еще бы! Ведь им приходится иметь дело с деталями весом 0,17 мг! Искусство требует жертв. А иначе разве выбрала бы в 1953 году королева Великобритании Елизавета II во время коронации в качестве одного из главных своих украшений часы Jaeger-LeCoultre Calibre 101?!

А вот уникальный механизм для интерьерных часов Atmos (автор Жан-Леон Рюттер, 1928 год), который заводится автоматически при перепаде температуры даже на 1 °С и обладает столь низким



МЕХАНИЗМ

Знаменитый механизм Jaeger-LeCoultre 101 с габаритами 14 ×4,8 мм по-прежнему остается самым крохотным механическим калибром в мире





Оставляя свои механизмы себе, Jaeger-LeCoultre обрела стратегическое преимущество над конкурентами

На странице слева:
Высота автоматического калибра Jaeger-LeCoultre 985 с турбийоном и вечным календарем для модели Master Grande Tradition Tourbillon Cylindrique a Quantieme Perpetuel Jubilee всего лишь 8,1 мм. На роторе из золота 22К изображена золотая медаль Всемирной выставки в Париже 1889 г.

Слева направо:
Gyrotourbillon — один из первых турбийонов с двумя осями и каретками, что позволяет компенсировать воздействие гравитации, когда часы находятся в вертикальном и горизонтальном положении.

Reverso a Triptyque с турбийоном, функцией уравнения времени, вечным и астрономическим календарем и тремя циферблатами — самые сложные по конструкции часы в мире.

потреблением энергии, что, по сути, представляет собой вечный двигатель, «Гранд мезон» не стал продавать никому и до сих пор выпускает замечательные часы под собственным брендом.

И все же безымянность не могла продолжаться вечно. Какое же счастье, что в 1931 году к агенту Jaeger-LeCoultre в Индии Сезару Де Тре обратились представители британского офицерства и попросили создать им часы на каждый день — стильные, надежные, а главное, чтобы в них можно было играть в поло! К тому времени Эдмон Жежер уже ушел из жизни, однако его преемник Рене-Альфред Шово сумел разработать корпус уникальной конструкции, состоящий из рамы и переворачивающейся часовой капсулы. И самое главное — эта конструкция работала, причем надежно. «Перевертыши» редки как раз из-за того, что очень сложно сделать надежно работающую годами конструкцию. Reverso символизировали переворот не только в часовом деле, но и в общественной жизни. В Европе тех лет была популярна фотография двух эмансипированных дам за рулем роскошного авто с часами Reverso на запястье.

Колоссальный успех Reverso превратил эти часы в культовые, а в некоторые годы выпуск перевертыша на мануфактуре в Ле-Сентье достигал 95%! За 82 года мы видели самые разные вариации Reverso — классические, спортивные, водонепроницаемые, сложные, ювелирные, эмальерные. А венцом коллекции стала выпущенная к 75-летию коллекции модель Reverso a Triptyque с турбийоном, функцией уравнения времени, вечным и астрономическим календарем, у которой не два, а три циферблата (третий расположен на дне рамы). И все эти циферблаты связаны друг с другом, а стрелки на одних и тех же осях каким-то непостижимым образом способны вращаться в противоположных направлениях! Это самые сложные часы в мире не по набору и количеству функций, а по конструкции.

Следующим мировым успехом дома стал наручный будильник Memovox (1950 г.), оснащенный механизмом Jaeger-LeCoultre 815, не только имевший функцию сигнала, но и являвшийся одним из первых





автоматических калибров. Именно из этой модели выросли современные коллекции Master Compressor и AMVOX.

Самым главным событием для «Гранд мезон» в XXI веке я бы назвал решительный и бесповоротный отказ от роли поставщика великолепных механизмов для Vacheron Constantin, Audemars Piguet и других элитных швейцарских часовых домов. Еще больше радует, что мануфактура из Ле-Сентье вовсе не прекратила разрабатывать и запускать в производство самые разнообразные механизмы. За последние 13 лет Jaeger-LeCoultre выпустил более 75 новейших калибров с парадоксальными революционными многоосными турбийонами, такими же минутными репетирами с самым громким и чистым звуком, вечными календарями, хронографами с цифровой индикацией часов и минут, а также с функцией сплит. Есть среди новинок механизмы с 15-суточным запасом хода, а также «двигатели будущего» из секретных сплавов, не нуждающиеся в смазке.

Особняком стоит коллекция часов Duometre с двукрылыми, как выражаются создатели, механизмами. Если в обычных часах часовой механизм и дополнительные функциональные модули представляют собой единый организм, то калибры Duometre состоят из двух независимых часов, которые объединены только одним связующим узлом — «баланс/спираль». Поэтому они живут практически независимой жизнью и никоим образом не влияют друг на друга при активации функций.

В Ле-Сентье зима длится долго: люди слабые, случайные там не задерживаются

В третьем тысячелетии зарегистрировано более 80 важнейших изобретений! И вновь ни один из конкурентов не может сократить технологическое отставание от «Гранд мезон» хотя бы на более или менее приличную дистанцию.

Не меньшее внимание уделяется в последнее время и развитию торговой сети. Одних только монобрендовых бутиков у Jaeger-LeCoultre по всему миру 28, в том числе и в Москве. Крупнейший из них расположен на Вандомской площади в Париже: только здесь представлены абсолютно все выпускающиеся ныне модели. А так как модельный ряд обновляется стремительно, каждый квартал в бутик приезжают мастера из Ле-Сентье и консультируют персонал.

Здесь же была презентована великолепная коллекция в честь 180-летия «Гранд мезон». Она состоит из трех часов: двух турбийонов и ультратонкой модели. Master Grande Tradition Tourbillon Cylindrique a Quantieme Perpetuel Jubilee представляет собой вечный календарь с четырехзначным цифровым индикатором лет с одним из самых совершенных современных турбийонов с цилиндрической спиралью Арнольда и золотым балансовым колесом в титановой каретке. Модель изготовят



ВЫСОКОЕ ИСКУССТВО

Ювелирный департамент Jaeger-LeCoultre славится лучшими гравировщиками, эмальерами, художниками и ювелирами





в количестве 180 экземпляров, и она будет продаваться только в бутиках Jaeger-LeCoultre по цене 130 000 евро.

Второй турбийон называется Master Grande Tradition Gyrotourbillon 3. Новейшая версия двухосного турбийона отличается от прежних тем, что его каретка закреплена на одной точке опоры. То есть это парящий турбийон. Сама конструкция прежняя: внешняя большая каретка вращается вокруг своей оси со скоростью 1 оборот в минуту, скорость внутренней каретки — 2,5 оборота в минуту. Каретка стала еще легче, ведь она теперь делается из сверхлегкого алюминиевого сплава. Мастера утверждают, что алюминий еще и рассеивает концентрированные лучи света, что дольше сохраняет смазку. Кроме того, вместо цилиндрической спирали Арнольда здесь установлен сферический волосок баланса, который обеспечивает сверхточный ход.

Механизм Jaeger-LeCoultre 176 имеет ручной завод, двухсуточный запас хода и частоту баланса 21 600 пк/ч. Но главное, он дополнен замечательным модулем хронографа с двумя очень необычными счетчиками. Этот хронограф назвали «мгновенным». Диски отсчитывают секунды (в итоге получается, что это одноминутный счетчик), а вращающаяся со скоростью 1 оборот в секунду дополнительная секундная стрелка — 1/6 мгновения. Но поскольку каждая 1/6 секунды имеет еще и 10-значную промежуточную шкалу, точность хронографа составляет 1/60 секунды. Модель выйдет ограниченным тиражом в 75 экземпляров в платиновом корпусе диаметром 43,5 мм. Тут надо отметить, что ни одна часовая компания в мире, кроме Jaeger-LeCoultre, не способна выпустить в течение года 120 часов с турбийоном. Причем это самые совершенные, необычные, надежные и недорогие турбийоны.

Ну и, наконец, в честь своего юбилея «Гранд мезон» установил новый мировой рекорд, презентовав модель Master Ultra Thin Jubilee — самые тонкие в мире часы. Платиновый корпус диаметром 39 мм имеет высоту всего 4,05 мм. Расстояние между стеклом и циферблатом составляет 0,5 мм, а пространство между стрелками и стеклом — 0,16 мм. Высота знаменитого калибра с ручным заводом Jaeger-LeCoultre 849/1 всего 1,85 мм.

Такой стройности позволили добиться два изобретения: подвесной заводной барабан (не имеет моста, его ось крепится к платине только с одной, нижней стороны) и настолько легкий узел «баланс/спираль», что ему не нужно противоударное устройство. Тираж ультратонкого «Мастера» ограничен 880 экземплярами. Купить его можно будет только в фирменном бутике по удивительно доступной для такого класса часов цене 14 500 евро.

Я уже упомянул, что все модели в честь 180-летия выполнены из платины. Но не простой — особенной: за оригинальный ярко-белый блеск создатели называют ее экстрабелой. Состав держится в секрете, но, как мне удалось выяснить, особый оттенок металл обретает после добавления изрядного количества рутения (металл платиновой группы). MBY

На странице слева: Мануфактура из Ле-Сентье одна из очень немногих, кто производит для своих часов все, кроме искусственных рубинов.

Очаровательные Rendez-Vous Celestial — первые в мире женские часы с астрономическим календарем, дополненным календарем зодиакальным, и премьерной функцией, которую можно назвать «время свидания».



КОМФОРТ + СКОРОСТЬ

Новый Lexus LS кардинально поменял форму элементов кузова и интерьер, повысив свойственный роскошным автомобилям комфорт и великолепную динамику, которую можно реализовать с помощью полного привода и гибридной силовой установки.

Текст **Илья Соколов** Фото **Lexus**



В состав линейки представительских седанов Lexus LS четвертого поколения входят четыре модели: базовая LS460, удлиненная LS460L (плюс 120 мм), гибридная LS600h и спортивная модификация LS460 F Sport. Есть также варианты системы привода (задний или полный). Для тест-драйва мы выбрали LS460L AWD — отличную версию по-настоящему роскошного и надежного лимузина за вполне разумную цену.

Если сравнивать обновленный Lexus LS с предшественником, то внешность автомобиля однозначно стала значительно интереснее. Раньше классические, выверенные линии корпуса вызывали просто уважение; сейчас дизайн респектабельной машины обрел дополнительную динамику. На создание нового образа работают оригинальная радиаторная решетка в хромированном обрамлении, измененные очертания капота и крышки багажника, обоих бамперов с броскими воздухозаборниками на переднем и интегрированными трапециями выпускной системы на заднем, красивые по форме удлиненные светодиодные задние фонари.



Эти кажущиеся малозначительными изменения в облике влияют не только на эмоциональное восприятие образа — они внесли свою лепту, чтобы у Lexus LS коэффициент лобового сопротивления оказался 0,26 (не многие автомобили могут похвастаться меньшим показателем).

Но еще больше, чем внешний дизайн, привлекает новый интерьер. Интерфейсный дисплей, один из самых больших в классе (диагональ 12,3 дюйма), снабженный мультимедийным комплексом Lexus Enform, расположен на одном уровне с панелью приборов — это упрощает считывание информации. В списке функций — чтение и отправка SMS-сообщений без помощи телефона. Руль на колонке с электроприводом теперь с тремя спицами, что указывает на спортивный характер машины и делает вождение более удобным. На центральной консоли, за ручкой управления коробкой передач, появился информативный джойстик управления всеми вспомогательными функциями — Remote Touch.

Новый блок климат-контроля, как и положено представительскому седану, имеет 4 независимые зоны настройки. Электроника с помощью 13 датчиков измеряет температуру не только воздуха, но и кресел, а также уровень загазованности. В итоге каждый в салоне через воздуховоды (их 20!) получает желаемую температуру, подогрев или вентиляцию кресел. Эту систему, называемую «климат-консьерж», японцы считают верхом совершенства.

В новом Lexus LS плавный ход дает особое удовольствие при вождении

Помимо вентиляции и подогрева, передние и задние сиденья оборудованы электроприводом, как и шторка на заднем стекле. Настройки передних сидений с еще более удобной боковой поддержкой сохраняются в памяти: 16 регулировок кресла водителя и 12 — пассажирского. Теперь оно еще дальше сдвигается вперед, а подголовник складывается, чтобы не ограничивать обзорность. В базовой версии сзади стоит трехместный диван, но есть опция — у «длинной» версии кузова два раздельных кресла (для правого предусмотрены откидка, система массажа и подставка для ног). В дальней дороге там, раскинувшись на сиденье, можно посмотреть фильм с Blue-Ray-диска на верхнем мониторе с диагональю 9 дюймов или послушать музыку на аудиосистеме Mark Levinson (19 динамиков).

Отделка салона для Lexus LS предлагается в пяти вариантах, и качество исполнения интерьера также приятно удивляет: к дереву и коже передней панели так и тянет прикоснуться и ощутить их тепло. Раньше японцы редко относились к проработке деталей с таким тщанием. Пример — вставки руля из «полосатого» дерева shimamoku (оно растет только в Японии) с чередованием темных и светлых слоев; их производство занимает 67 операций и 38 дней.

Что касается поведения Lexus LS на дороге и, в частности, скорости, то медленных версий у LS



ДВИГАТЕЛЬ

Двигатель V8 слышен только при максимально динамичном разгоне, когда большой седан начинает демонстрировать свой характер перед спорткарами. В остальных случаях в салоне Lexus полная тишина









На странице слева:
В салоне все, что только можно, обшито натуральной, приятной на ощупь кожей, а вставки могут быть выполнены из дерева или алюминия.

Сверху вниз:
За селектором 8-ступенчатого автомата расположился джойстик-мышка Remote Touch, который управляет всеми вспомогательными функциями (выведены на дисплей). Отдельно вынесены кнопки включения подогрева и вентиляции кресел и настройки силового агрегата.

Вся основная информация продублирована на оптитронной панели приборов, а дополнительные функции выведены на центральный экран.

На смену электронным часам пришли стрелочные, более уместные в представительском седане. А у блока климат-контроля 13 датчиков и 20 дефлекторов, и каждый пассажир получит ту температуру, которую пожелает.

В Lexus уже нет японского аскетизма: LS — из мира премиальных авто

просто нет. Заднеприводные версии LS460 и LS460L наделены V-образным 8-цилиндровым атмосферным мотором 1UR-FSE (4,6 л, 386 л.с.) с 8-ступенчатой автоматической КПП. Версии с полным приводом получили 367 л.с. Гибридная удлиненная модель Lexus LS600h L с полным приводом и вариаторной коробкой передач имеет 5-литровый бензиновый 2UR-FSE (389 л.с.) и электромотор; общая мощность силовой установки составляет 445 л.с.

Шутка ли: базовый вариант ускоряется с места до «сотни» за 5,7 с — достойно даже для многих спорткаров, а тут лимузин массой за 2 тонны, с электроприводами всего, что только возможно, и функцией массажа! Тестовый полноприводный вариант чуть медленнее — разгон занимает 6,3 с, зато в любую погоду: привод и пневмоподвеска делают Lexus LS пусть не внедорожником, но полноценным кроссовером с внушительным дорожным просветом (150 мм). Идеальный вариант для российской зимы, когда снег по традиции выпадает неожиданно.

Максимальная скорость, по обыкновению, ограничена электроникой на отметке в 250 км/ч: более чем достаточно на самой лучшей трассе. Отдельно отмечу активное рулевое управление с изменяемым передаточным отношением. Число оборотов руля от упора до упора плавно меняется в диапазоне от 2,3 до 3,7, и при длине Lexus LS более 5 м практически не приходится перехватывать «баранку» в городе, а на трассе можно расслабиться и не цепляться за руль обеими руками.

Гибридный седан LS600h, который выпускают в удлиненном и обычном кузове, изначально имеет постоянный полный привод и расход топлива 8,6 л/ч (загородный режим). Появившаяся в линейке Lexus LS спортивная комплектация 460 F Sport (в России недоступна) предлагается с любым вариантом двигателя. Помимо наружных и интерьерных особенностей, у нее обниженная подвеска и 6-поршневые тормозные суппорты Brembo. Но все версии Lexus LS рассчитаны на то, что большую часть времени владелец проводит не на заднем сиденье, а за рулем.

И еще о современных решениях инженеров Lexus. В ксеноновых фарах (как опция доступна полностью светодиодная головная оптика) предусмотрены специальные шторки; чувствительные элементы, восприняв ночью свет фар встречного автомобиля, дают команду приглушить собственный пучок света, исключая ослепление других водителей. Прочие опции среди систем, отвечающих за безопасность,— слежение за разметкой и слепыми зонами. Для улучшения динамических характеристик автомобиля легкосплавные колесные диски имеют полую конструкцию; также они поглощают шум.

Получается, что ни водителю, ни пассажирам такого автомобиля больше не нужно искать компромисс между скоростью и удобством, ведь уже есть динамичный и комфортный Lexus LS. MBY

Вечный праздник

Княжество Монако имело все шансы остаться неким геополитическим курьезом — невзрачным карликовым государством на карте Европы, если бы не «Общество морских купаний», которому в этом году исполнилось 150 лет.

Текст **Мария Мошкина**



Справа:
Вид на площадь Казино с верхних этажей Hotel de Paris.

Крупно:
Отель Hermitage в начале XX в. Из лучших номеров открывается вид на порт Эркюль.





Потеряв в середине XIX века большую часть своей территории (до 1848 года Монако простиралось от Ниццы до Ментона), князь Карл III понял: чтобы выжить, нужно иметь что-то, что бы круглый год манило сюда состоятельную публику. Так в княжестве появилось SBM (Societe des Bains de Mer) — общество, владеющее прообразом современного спа-комплекса и казино. И почтенная публика с тех пор и по сей день круглый год ездит в Монако отдыхать, красиво и по-богатому. Сегодня SBM — на 70% государственная компания, в управлении которой находятся объекты красивой жизни, чьи названия ласкают слух ее ценителей и знатоков. Hermitage и Hotel de Paris — два старейших отеля Монте-Карло с их выдающимся спа-центром; ресторан Louis XV с тремя звездами Michelin, где творит великий шеф-повар современности Ален Дюкасс; Casino de Monte Carlo и Casino Cafe de Paris; отель Monte Carlo Beach — олицетворение 1920-х годов на самой границе Монако и Франции; грандиозный курорт Monte Carlo Bay; будоражащие умы отпрысков состоятельных родителей Buddah Bar и Jimmy'z; волшебный винный погреб и еще несколько десятков кафе, ресторанов и казино…

Как говорят в Монако, «благодаря SBM у нас появился Монте-Карло». И Монте-Карло в этом контексте следует понимать не как район крошечного государства, но как образ жизни.

НА ПЛОЩАДИ КАЗИНО

Если вы хотите не просто слегка окунуться в блестящую действительность Монако, а распробовать как следует вкус старой доброй dolce vita, стоит в один из вечеров зайти

«Общество морских купаний» круглый год дарит гостям праздник красивой жизни



в Bar Americain, что в Hotel de Paris. В лобби вас встретит статуэтка Людовика XIV на коне, чью ногу до блеска отполировали руки желающих выиграть в казино. Об этом давнем поверье в Монако знают все, только сами монегаски не имеют права забирать выигрыш — таков старый закон княжества. В баре обычно собираются игроки, чтобы побыть в умиротворении, послушать джаз, вкусить редких вин и шампанского.

К слову о напитках. Их особенная изысканность гарантирована всем, кто успеет побывать здесь до конца года. В честь 150-летия «Общества морских купаний» из богатейших винных погребов под отелями Hermitage и Hotel de Paris извлекли экземпляры, которые едва ли когда-то еще удастся попробовать по бокалам, и у каждого кафе, бара или ресторана своя винная карта.

Ближе к полуночи гости Bar Americain обычно пересекают площадь, чтобы сделать ставки в salon prive главного казино Монте-Карло. За несколько последних лет большой зал самого роскошного казино Монако, увы, превратился в аттракцион для туристов, делающих символические ставки, спешащих поймать удачу за хвост и поскорее обналичить фишки. Особенно это бросается в глаза в выходные дни. Salon prive — оплот старой индустрии азартных игр. Сюда не пустят без билета и документов, пиджака или коктейльного наряда, здесь наливают шампанское, разговаривают тревожным шепотом, и ставки в этом зале, конечно, гораздо выше.

Увлечение аристократов спортом давно определило облик отелей группы SBM

ТЕРМЫ В ГОРОДЕ

Одно из знаковых владений «Общества морских купаний» — это спа-комплекс Thermes Marins Monte Carlo, объединяющий два лучших отеля города: Hermitage и Hotel de Paris. Приставку «спа» этот многоэтажный комплекс использует явно во избежание недопонимания. Туристы со всего мира давно привыкли к тому, что в спа при отеле им сделают массаж, маникюр, дадут возможность попариться в бане. В качестве завершающего штриха большинство спа имеют некую ориентальную стилистику, дабы убедить клиента: здесь вам помогут расслабиться. Thermes Marins Monte Carlo — это не полутемный интерьер, окуренный восточными благовониями. Это целый корпус в несколько этажей, залитых светом

Вверху:
Отдельный бассейн для дам в Thermes Marins (1908 г.).

На странице справа, сверху вниз:
Отель Monte Carlo Beach на самой границе Монако и Франции, в 10 минутах езды от Монте-Карло.

Оздоровительный комплекс Thermes Marins открыт и для гостей отелей группы SBM, и для местных жителей.

Современный бассейн с морской водой в комплексе Thermes Marins.

Купальщицы в олимпийском бассейне Monte Carlo Beach (1930-е гг.).









из панорамных окон с видом на порт Эркюль. В почти медицинских кабинетах работают специалисты по массажу (фирменная процедура предусматривает «сканирование» вашего эмоционального состояния и лишь затем выбор курса массажа), мастера целительного педикюра de Bastien, за которым в Thermes Marins некоторые приезжают издалека, косметологи, эстетисты, врачи-остеопаты. Безусловно, специалисты Thermes Marins располагают и водорослями, и полезными для тела морскими солями, и косметикой для лица лучших марок.

Центр терм — большой бассейн с морской водой и ресторан здоровой кухни, с террасы которого в погожий день не хочется уходить. На заметку тем, кто не приемлет отдыха на море без пляжа: отели Hermitage и Hotel de Paris скооперированы с отелем Monte Carlo Beach, и по карточке от вашего номера вы получите доступ к пляжу в очаровательной бухте и всей его инфраструктуре,





В Монако модные клубы и бары соседствуют с образами прежней dolce vita

включая 50-метровый открытый бассейн. Путь от отеля Hermitage до пляжного курорта на машине занимает не больше 10 минут, но можно воспользоваться и шаттлом.

ЗВЕЗДНАЯ ГАСТРОНОМИЯ

Сегодня, когда высокой кухней и биопродуктами интересуются буквально все, нельзя забывать, что Монако — новая отчизна одного из кулинарных гениев современности Алена Дюкасса. В 1987 году он открыл в Hotel de Paris легендарный ресторан Louis XV, который в 1990 году принес ему три звезды Michelin, но чести стать гражданином Монако удостоился лишь пять лет назад.

Louis XV никогда не бывает пуст. Здесь мсье Дюкасс позволяет себе эксперименты с полбой (зерновая культура рода пшеницы), с едва ли не единственным традиционным блюдом монегасков — барбаджан (жареные равиоли со шпинатом, цукини и рикоттой) и предлагает гурманам для дижестива… тачку, уставленную горшочками с ароматными травами. Разумеется, не для услады глаз и обоняния, а для того, чтобы вам заварили чай по вкусу.

Ресторан Vistamar, обладатель одной звезды Michelin, где шефом работает Жоэль Гаро, располагается на террасе отеля Hermitage, и здесь в меню рыбные блюда. Если же захочется понять, чем живут фермеры Лазурного Берега, отправляйтесь на обед в Elsa: цель местного шеф-повара — готовить исключительно из биопродуктов, которые он получает с близлежащих ферм Франции и Италии.

ПРАЗДНИК ПРАЗДНИКОВ

В крошечном Монако так много разнообразных удовольствий, что здесь можно провести отпуск, словно побывав в десятке городов разных стран. Не стоит списывать со счетов и немалое количество культурных событий: Монако — обязательный пункт остановки звезд вселенского масштаба во время мировых турне; не обходят княжество вниманием и кураторы значимых арт-проектов. Надо упомянуть и еще два события, каждый год взрывающих мирную жизнь монегасков: Гран-при «Формулы 1» и Monaco Yacht Show.

Полтора века назад правитель Монако выбрал стратегию — дарить людям праздник. Не всем, конечно — тем, кто может его себе позволить. И как нам поведал хранитель подземных винных погребов под самым центром города, каждый год на празднике роскошной жизни гости выпивают 250 тысяч бутылок шампанского. Вот вам и карликовое государство! MBY

Вверху:
Терраса ресторана Elsa в отеле Monte Carlo Beach. Здесь подают блюда из биопродуктов.

На странице справа, сверху вниз:
Casino de Monte Carlo — самое старое и роскошное казино княжества (прежде и теперь).

Справа:
Принцесса Грейс на императорском балу в Casino de Monte Carlo (27 мая 1966 г.).








BLACK JACK PAYS 3TO 2
Dealer must stand on 17 and must draw to 16





Истинный универсал

Совершая регулярные выезды за город со всей семьей или с большим количеством снаряжения, мы, как правило, задумываемся о приобретении полноразмерного внедорожника. Но для этих целей уже придумали более подходящее транспортное средство — Volkswagen Multivan.

Текст **Игорь Сирин** Фото **Volkswagen**

Наш сегодняшний гость неслучайно относится к элите марки Volkswagen — это роскошный и очень удобный во всех отношениях автомобиль. Его и коммерческим-то можно назвать только с натяжкой, хотя и принадлежит он линейке коммерческих автомобилей. Уместнее всего поставить его на одну ступень с большими премиальными 7-местными внедорожниками. Причем в сравнении и с теми и с другими Multivan выглядит очень достойно, а по многим параметрам уверенно их опережает.

По своим габаритам минивэн сопоставим с полноразмерным внедорожником: его длина составляет 4,9 м — на 4 см меньше, чем Land Cruiser 200. Так что проблем с парковкой в городе не будет, но если открыть пассажирскую дверь и заглянуть в салон, то разница станет очевидной. Только сзади могут быть устроены пять или даже шесть (версия с длинной базой) весьма комфортных сидений — это не считая водителя и переднего пассажира. Таким образом, до восьми пассажиров смогут чувствовать себя в салоне Multivan очень вольготно, и никто не будет зажат или стеснен.


MULTIVAN
К396УЕ77



А теперь представьте себе возможности трансформации интерьера Multivan. Кресла второго ряда могут стоять как по ходу движения, так и разворачиваться в салон, образуя там уютную кают-компанию с разными вариантами раскладных столиков. Кроме того, есть возможность заказа уже на заводе кресла, предназначенного и для детей, и для взрослых. Оно без особых усилий трансформируется и вращается в любом направлении. Все сиденья второго и третьего рядов могут свободно перемещаться по салону, а при необходимости любое кресло можно убрать, увеличив место для багажа. Помимо всего, в Multivan легко организовать просторное спальное место; для этого в список опций включены матрац и специальная полочка, которая обеспечивает ширину спального места 1,8 м — настоящий king size, как в лучших отелях мира.

Чтобы представить себе реальные габариты салона Multivan, достаточно вообразить, что освобожденный от кресел интерьер имеет объем в 4,5 куб. м — в 2–3 раза больше, чем у всех известных на рынке внедорожников. Поэтому и уровень комфорта в салоне минивэна получается принципиально иным. Например, водитель без труда может пройти в салон, а сдвижные двери обеспечивают удобный доступ для всех пассажиров.

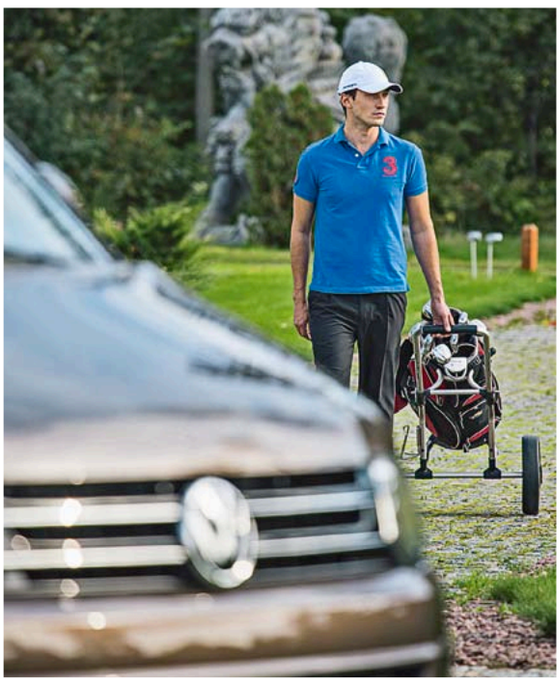
Multivan перерос свой исходный статус — это, скорее, полноразмерный внедорожник

Ну а чтобы все, водитель и пассажиры, в поездке могли общаться друг с другом без напряжения, между задней частью салона и водителем установлена цифровая конференц-система. Она не только облегчает общение внутри автомобиля, но может быть совмещена с громкой связью мобильного телефона.

Линейка силовых агрегатов подобрана с немецкой точностью и рационализмом — никаких многолитровых атмосферников. Акцент сделан на современные турбомоторы, бензиновые и дизельные, при этом многие из них предлагаются с 7-ступечатой автоматической коробкой передач DSG. Учитывая серьезный характер автомобиля и его коммерческие корни, запас прочности предусмотрен очень большой, а двойное сцепление расположено в масляной ванне, что гарантирует его качественное охлаждение и, как результат, долгую безотказную работу. Поэтому нет ничего удивительного в том, что средний расход топлива у турбодизельной версии мощностью 183 л.с. составляет лишь 8,1 л, а на трассе «аппетит» автомобиля даже ниже — 7 л на 100 км. Принимая













Вверху крупно:
Если измерять багажник Multivan в бэгах с клюшками для гольфа, то счет пойдет на десятки. Его объем варьируется от 1 до 4,5 куб. м. Все сиденья могут двигаться по салазкам, раскладываться в спальное место или полностью извлекаться из салона: с перевозкой любого спортинвентаря проблем нет.

Сверху вниз:
В салоне до 8 комфортных мест, и можно сформировать кают-компанию, а столик-трансформер использовать как подставку для ноутбука или напитков — все зависит от ситуации.

Автоматическая трансмиссия с двумя сцеплениями — самое современное решение. По скорости работы она превосходит обычную механику и позволяет экономить топливо.

Стандартный дорожный просвет Multivan — 186 мм, но его можно увеличить на 50 мм. В сочетании с полным приводом минивэн превращается в серьезный внедорожник.

в расчет 80-литровый объем бака, на заправку можно заезжать не чаще, чем через 1000 км.

Зимой как нельзя кстати окажется постоянный полный привод 4Motion. Он создан на основе муфты Haldex последнего поколения, которая автоматически подключает задний привод, когда машина трогается с места, не дожидаясь, пока передние колеса сорвутся в пробуксовку.

Ну а если окажется, что Multivan нужен не только на дорогах общего пользования, но и за пределами дорог, можно смело выбирать внедорожную версию PanAmericana. Эти автомобили по проходимости почти не уступают полноценным внедорожникам. В списке опций значатся принудительная блокировка заднего и центрального дифференциалов, увеличенный до 23 см дорожный просвет, а также модернизированная трансмиссия с иными передаточными числами: она позволяет без труда штурмовать самые крутые косогоры.
А внутри это по-прежнему хорошо знакомый нам Multivan с просторным и удобным салоном.

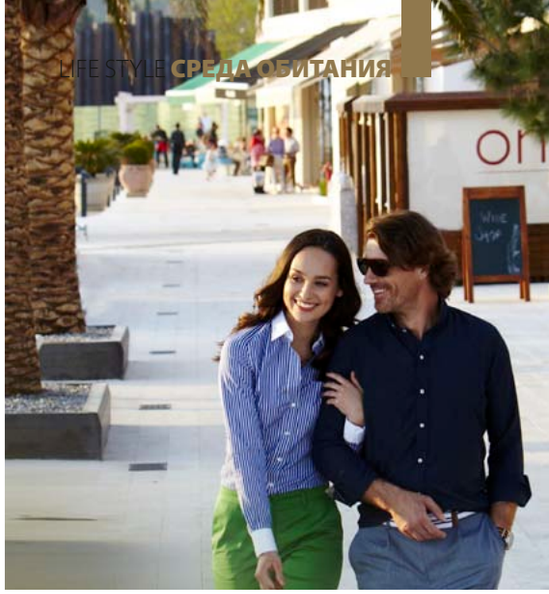
Поэтому, если всерьез задуматься о регулярных загородных поездках или длинных путешествиях, Volkswagen Multivan является весьма подходящим и очень комфортабельным автомобилем. А часы, проведенные в его салоне, пролетят незаметно и даже доставят массу удовольствия как водителю, так и всем пассажирам. MBY

Porto Montenegro

«Это самое чудесное место, где горы встречаются с морем» — сказал лорд Байрон, впервые оказавшись в Боко-Которской бухте. Два века спустя в этом месте расцвела одна из самых лучших и совершенных марин в Адриатике. Создатели планируют вывести Porto Montenegro на уровень монакского порта Эркюль и уже многого в этом добились.

«Яхты становятся все крупнее и крупнее, а владельцы жалуются, что их негде держать. Для Тивата и Porto Montenegro это не проблема — здесь имели дело с военными кораблями».
ПИТЕР МАНК,
главный инвестор и инициатор проекта





«Это один из самых вдохновляющих и амбициозных проектов для любого архитектора. В нем соединяется богатая история Черногории, современная стоянка для суперяхт и город XXI века, в котором можно остаться на всю жизнь».
КРИСТЕН ЛОРЕНЦ, ReardonSmith Architects

PORTO MONTENEGRO В ЦИФРАХ

ИНВЕСТИЦИИ € 180 млн

ПЛОЩАДЬ ТЕРРИТОРИИ 24 ГА

ПЛОЩАДЬ АКВАТОРИИ 65 ГА

ПРИЧАЛЬНЫЕ МЕСТА до 850

СРЕДНЯЯ СТОИМОСТЬ ЖИЛЬЯ € 5663 м²

НАЛОГ НА РЕНТУ 9%

НАЛОГ НА ПЕРЕДАЧУ НЕДВИЖИМОСТИ 3%

НАЛОГ НА ПРИРОСТ КАПИТАЛА ОТ ПЕРЕПРОДАЖИ ИЛИ ПЕРЕДАЧИ НЕДВИЖИМОСТИ 9%

«Мы создали фантастическую марину с полным спектром услуг для яхт, владельцев и команды, которая отражает высокие стандарты, принятые на борту».
ТОНИ БРАУН, директор марины Porto Montenegro



Чистое звучание

Основа акустических систем Avantgarde Acoustic — по сути все тот же рупор, что и в граммофонах вековой давности. Только более совершенный.

Текст **Феликс Скакун**







История семейной компании Avantgarde Acoustic из крохотного городка Лаутерталь, что в часе езды от Франкфурта, насчитывает ровно три десятилетия. Бренд Avantgarde Acoustic давно стал синонимом аппаратуры наивысшего класса, флагманом Hi-Fi-индустрии. А философия компании, использующей в своих акустических системах рупорные конструкции, сформулирована словами «Purity meets Performance», и это можно представить как «Чистота звучания».

Но почему именно рупорная конструкция, если производителей таких акустических систем можно пересчитать по пальцам? Одно из главных достоинств рупора заключается в акустическом усилении. Так, в граммофоне изначально слабый звук от мембраны звукоснимателя благодаря форме рупора становится громче. По этим показателям Avantgarde Acoustic заметно опережает конкурентов. У некоторых моделей этих акустических систем чувствительность достигает 107 дБ (на 15–20 дБ выше среднего показателя колонок на динамических головках), а по уровню звукового давления (или громкости) разница почти десятикратная.

Без качественного звучания даже замечательная музыка теряет свою прелесть







МОДЕЛЬНЫЙ РЯД AVANTGARDE ACOUSTIC

UNO
Акустическая система с изящным 20-дюймовым рупором. Сочетает безупречную красоту с бодрящей энергией насыщенного звучания, с его мощью, легкостью и чистотой.

DUO
Техническое совершенство системы, снабженной впечатляющим 27-дюймовым сферическим рупором, дополнено внешней эстетикой, восходящей к вечной классике (справа).

TRIO
Трехполосная рупорная акустическая система, которую в полосе частот ниже 100 Гц поддерживают активные сабвуферы. Бескомпромиссная, логичная и естественная — мечта меломанов (слева).

BASSHORN
Сабвуфер — полностью активная низкочастотная акустическая система с рабочим диапазоном 18–250 Гц. Каждая секция состоит из двух 12-дюймовых динамиков с длинным рабочим ходом диффузора и среднеквадратичной мощностью 600 Вт. Суммарная площадь рупоров сабвуфера из 6 секций составляет 54 кв. м (сверху).

Надо отметить и то, что присущий другим рупорным акустическим системам заметный окрас звука у Avantgarde Acoustic полностью отсутствует. Достигается это за счет математически рассчитанной поверхности рупора, форму которой задает трактриса — кривая со сложной формулой. В таких рупорах излучаемая звуковая волна сохраняет идеальную сферическую форму на всем пути от излучателя до выхода из рупора, и это является главным отличием от других популярных рупорных излучателей — экспоненциальных, где звуковой окрас неизбежен.

По мнению экспертов, звучание столь необычных внешне, технически совершенных систем заметно отличается. В любой воспроизводимой ими фонограмме отчетливо слышны мельчайшие звуковые события, а естественная свобода и масштаб звуковой картины моментально захватывают. Рупорные системы «Авангард» даже создают у слушателя иллюзию присутствия в зале среди публики. Это совсем иной уровень восприятия!

Есть недостатки и у рупоров. В случае с Avantgarde Acoustic таковым можно считать сложность изготовления. Для производства этих в общем-то штучных изделий используется инжекционный метод литья ABS-пластмасс под высоким давлением, применяемый в крупносерийном производстве, требующий изготовления дорогостоящих матриц, мощных прессов, высококачественных современных материалов. Но цель оправдывает средства, ибо эта цель — Ее Величество Музыка. MBY

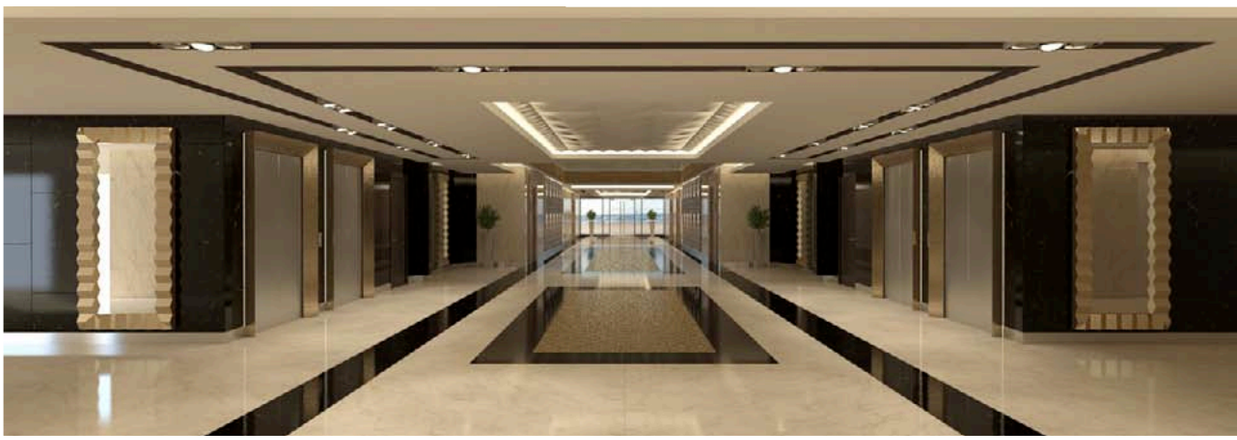
CRYSTAL на берегу залива

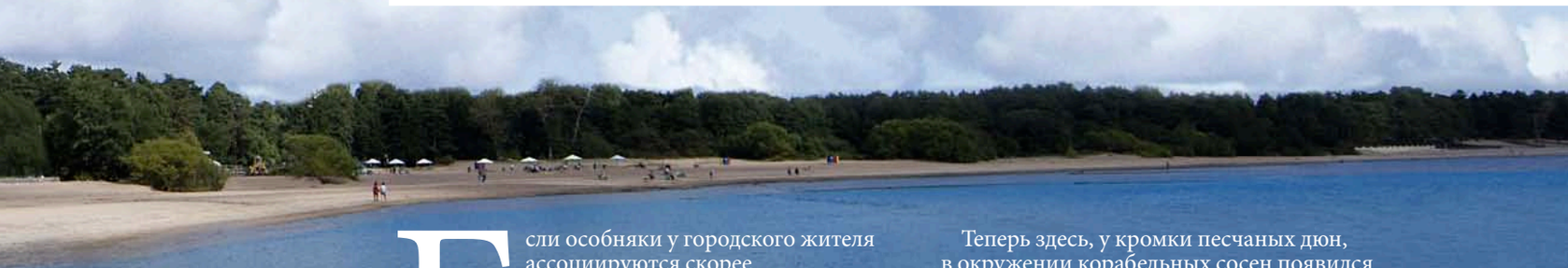
CRYSTAL — это единственное предложение элитарного высотного комплекса в престижном Курортном районе Санкт-Петербурга с возможностью проживания на первой береговой линии Финского залива.











Если особняки у городского жителя ассоциируются скорее с аристократическими дачами, то высотное здание на берегу моря становится естественным развитием концепции жилья категории «люкс», только за границами мегаполиса. Комплекс CRYSTAL расположен в поселке Репино. Чтобы попасть сюда, не нужны героические усилия и непомерные затраты времени: город рядом, в 20 минутах езды на машине. Большую часть пути дорога петляет среди высоких хвойных деревьев, с другой стороны из окна автомобиля открывается изумительный вид на залив.

Репино — самое живописное и благоустроенное место морского побережья. Его можно поставить в один ряд с французской Ривьерой, популярными участками берегов Испании, рижским взморьем. Репино всегда было излюбленным местом отдыха петербургской художественной элиты и других знаменитостей. Здесь находится усадьба великого русского художника И. Е. Репина «Пенаты», в этих местах жили Шаляпин, Горький, Куприн, Менделеев, Маяковский, Ахмадулина и многие другие корифеи русской культуры и науки.

CRYSTAL — оазис комфорта и целительной природы без отрыва от цивилизации

Теперь здесь, у кромки песчаных дюн, в окружении корабельных сосен появился элитный комплекс CRYSTAL. Этот статусный объект недвижимости отвечает самым взыскательным представлениям о современном жилом здании. Высотная феерия стекла и природного камня, симфония плавных форм, гармония роскоши и практичности… Из окон апартаментов в комплексе CRYSTAL открывается фантастический вид на залив, и морской горизонт дарит изумительные ощущения блаженства и умиротворения.

На цокольном этаже находится просторный подземный паркинг. В западной части первого этажа спроектировано помещение под уютный ресторан или кафе, а в восточной подготовлена площадь для шикарного spa с турецкой и финской банями, травяной парной, массажными кабинетами и зоной отдыха с баром. Обслуживанием комплекса занимается профессиональная управляющая компания.

И хотя манящие огни Петербурга отлично просматриваются из окон апартаментов комплекса, ездить туда по пустякам не обязательно. В окрестностях Репино великолепно развита инфраструктура. В зоне шаговой доступности находятся многочисленные рестораны и магазины, государственные и частные социальные учреждения различного профиля, спортивные комплексы и развлекательные заведения. MBY



Текст **Феликс Скакун**

Радость в каждом блюде

У ресторана «Пряности & Радости» очень точное название, и смысл его понимаешь лишь здесь, где все хорошо знакомое и давно любимое так искусно приправлено, что начинает играть новыми красками.

Текст **Соня Белявская**





Юрий Манчук, шеф-повар ресторана:
«Мы ориентируемся на предпочтения наших гостей, которые хотят видеть в меню блюда со всего света».

На странице слева:
В интерьере ресторана гармонично сочетаются европейский минимализм и восточный орнамент.

Внизу:
Ginza Project всегда удачно выбирает расположение своих ресторанов, чтобы гости наслаждались не только едой, но и приятным видом из окон.



Шеф-повар ресторана Юрий Манчук, хорошо известный публике по работе в ресторанах «Терраса» и «Волга-Волга», рассказывает: «Все идеи дают нам наши гости. Мы включили в меню то, что им нравится — самые хитовые позиции из всех ресторанов холдинга. Но при этом все блюда оригинальные, которых вы больше нигде не найдете. В них есть своя «радость», которую мы придумали специально для этого ресторана».

Действительно так. Например, корейку ягненка здесь делают в фисташковой панировке. В фирменный салат из свежих овощей и ягод добавляют бадьян, который хорошо гармонирует с последними и создает новый удивительный вкус. А в пасте с крабами и гребешками, вместо привычного базилика, можно обнаружить совершенно неожиданный ингредиент — кинзу, и она оказывается здесь как нельзя кстати.

Бренд-шеф Изо Дзандзава, которая вместе с Юрием Манчуком создала меню «Пряностей & Радостей», также придумала восхитительное блюдо. В нем нежный, слегка соленый сыр бри в тонком хрустящем слоеном тесте дополняется легким салатом и приправляется немного терпким вареньем из грецких орехов и винограда. Все вместе рождает фантастический вкус и именуется фирменным салатом «Пряности & Радости». Также Изо наполнила меню массой мегрельских блюд разной степени остроты. Здесь отменно готовят пити — традиционный наваристый суп из бараньих ребрышек, чахохбили — кусочки курицы в соусе из спелых томатов со специями, чанахи — томленную в горшочке говядину, а также всевозможные хачапури и кутабы. Эти гастрономические радости хорошо сопровождать грузинскими винами: «Киндзмараули», «Саперави», «Хванчкара» — в винной карте более десяти марок. Не забыли в «Пряностях & Радостях» и поклонников японской кухни: для них на втором этаже ресторана открыли суши-бар.

Просто поесть или поесть с удовольствием — разные вещи



САЛАТ «ПРЯНОСТИ & РАДОСТИ»

Ингредиенты: листья легкого салата, руккола, слегка соленый сыр бри в тонком хрустящем слоеном тесте, садовые ягоды. Приправа — варенье из грецких орехов и винограда

Наслаждаешься всем этим гастрономическим разнообразием в стильном европейском интерьере, лишь слегка сдобренном восточным орнаментом и предметами декора. Из панорамных окон открывается величественный вид на динамичный Московский проспект. Можно расположиться на втором этаже в лаунж-зоне в мягких креслах, потягивая кальян, или, если хочется камерности и уединения, на первом этаже, в купе, отделенном от основного пространства ширмами.

В любом случае ресторан дарит особое, тонкое ощущение, одновременно и умиротворение, и приятный тонус. Как будто только что вернулся с отдыха и уже успел окунуться в привычный ритм родного города, но еще помнишь окутывающую южную негу. MBY

МЕХАНИКА

Обзоры технических новинок



Эксперт MBY
Грег Копп
E-mail: editor@mby.ru

Время не ждет

Знакомимся с новыми разработками Volvo Penta

Шведская компания Volvo Penta всегда держит свои новые разработки в секрете до их официальной презентации, которую проводят для прессы в середине года. В ожидании еще более строгих требований законодательства по снижению вредных выбросов EPA Tier 3 шведы, не давая себе передышки, разрабатывают новые продукты.

На этот раз журналистам показали два новых бензиновых V-образных 8-цилиндровых двигателя, усовершенствованную систему интерцепторов, три обновленных версии дизельного двигателя D11 и систему IPS950, приводимую самым мощным из них D11-725 л.с., да еще Glass Cockpit System (GCS) — систему, разработанную совместно с Garmin, объединяющую навигационные функции, мониторинг двигателей и бортовых комплексов. В этом списке для всех найдется что-то интересное, и вопрос лишь в размерах судна.

Новый бензиновый 350-сильный двигатель V8 отлично подойдет катеру-RIB длиной 8 м, а квадрига на 2900 л.с. — четыре комплекса IPS950 с дизелями D11 по 725 л.с.— способна разогнать 80-футовую яхту до 30 и более узлов.

Чуть ранее Volvo Penta анонсировала условия продления гарантии до 5 лет на основные компоненты моторов и приводов. Уточняем: два года гарантии на двигатель и колонку/редуктор дают «автоматически» при соблюдении условий выполнения регламентных работ по ТО. Трехлетняя гарантия на основные компоненты силовой установки выдается на тех же условиях. Пятилетнюю гарантию на всю установку производитель катера или его владелец должны приобрести.

О ХОДОВОМ ДИФФЕРЕНТЕ

На тестовой лодке Atlantis 55, помимо прочих систем Volvo Penta, были установлены новые интерцепторы, более мощные и сложные по сравнению с прежними небольшими моделями.



Кнопка управления новыми интерцепторами Volvo Penta расположена прямо на рукоятках двигателя



Работу интерцепторов демонстрировали на примере Atlantis 55

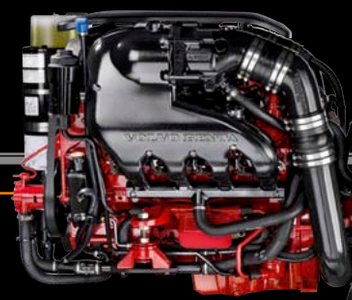
GLASS COCKPIT SYSTEM: УМНО И ПРОСТО

Система GCS построена на базе новых многофункциональных плоттеров Garmin, которые монтируются на приборную панель заподлицо. Помимо навигационной, на экран может выводиться вся информация, которую поддерживает Volvo Penta EVC: положение интерцепторов, динамическое позиционирование, авторулевой, Powertrim Assistant (положение поворотно-откидных колонок) и пр. Данные выводятся на любую комбинацию дисплеев с диагональю от 8 до 19 дюймов.

Программировать и пользоваться GCS оказалось удобно. Особенно мне понравилась возможность настроить разные сенсорные дисплеи (у меня их было три) под разные задачи, например, карта, эхолот и характеристики двигателя, а затем сохранить эту конфигурацию в память системы (My View), чтобы быстро к ней вернуться. Чем сложнее становятся такие системы, тем более важно их дублирование, поэтому в каждом узле используется собственный процессор, и если один МФД или процессор выйдет из строя, оставшиеся продолжат контролировать системы судна.



Garmin совместно с Volvo Penta предлагает интегрированные МФД с диагональю 8, 12 и 15 дюймов, а также дисплеи с независимыми процессорами диагональю 15, 17 и 19 дюймов



Двигатель V8 поставляется мощностью 350 л.с., 380 л.с. и 430 л.с.

На практике они показали хорошую эффективность и быстродействие. Внешне сильно напоминающие известные интерцепторы Humphree, они имеют два коренных отличия. Прежде всего, здесь отсутствует отдельная панель управления: кнопки встроены прямо в рукоятки двигателей, а положение пластин отображается на удобном дисплее (например, на одном из экранов GCS). Помимо этого, интерцепторы Humphree имеют три раздельных, но связанных друг с другом режима управления — от полной автоматики до ручного, тогда как у Volvo Penta все чуть проще: пользователю предоставлены только два режима, причем автоматический заранее программируется на верфи. Однако рулевой может внести в него изменения, а сами интерцепторы прекрасно взаимодействуют с системой Volvo Powertrim Assistant, управляющей углом наклона транцевых колонок.



ДВИГАТЕЛИ, БОЛЬШИЕ И МАЛЫЕ

В прошлом году Volvo Penta уже представила абсолютно новый 380-сильный бензиновый мотор с очень тихим и мягким ходом; теперь линейку расширили за счет агрегатов мощностью 350 и 430 л.с. Последний разогнал наш Chris-Craft Corsair 25 (водоизмещение 2,5 т) до 50 узлов и наравне с менее мощным вариантом показал хорошую тягу на малых оборотах. Двигатель V8-430 показался мне более шумным по сравнению с опробованным мною в прошлом году V8-380, стоявшим на Cobalt 273; однако, думаю, причина тут скорее в звуке от палубных воздухозаборников, поскольку с открытым моторным отсеком оба звучали одинаково тихо.

Столь же впечатляющие, как и мощные представители последнего поколения подвесников, новые моторы V8 от Volvo Penta готовы к жесткой конкуренции. У них также реализованы электронная система управления EVC (рукоятки двигаются плавно и фиксируются точно), настраиваемый круиз-контроль и режим буксировки, необходимый для поддержания постоянной скорости, когда за кормой кто-то на водных лыжах.

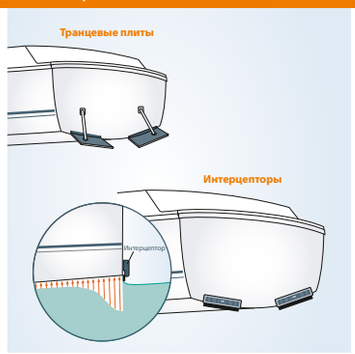
Volvo Penta предлагает восемь комплектов винтов и три варианта редуктора с разным передаточным числом, что в определенной комбинации позволит получить скорость до 67 узлов.

Удивительно, но выхлопные газы 350-сильного мотора содержат так мало вредных компонентов, что он даже сертифицирован для применения на озере Констанц (Боденское озеро). Как шутят немецкие яхтсмены, строгие требования Bodensee BSOIII вынуждают там даже диких животных получать разрешение на то, чтобы двигаться быстрее ветра.

На другом конце модельного ряда дизель D11 подвергся существенной переработке и получил модификации: 625, 670 и 725 л.с. На перечисление технических деталей здесь не хватит места, однако из основных достижений назову соответствие стандартам EPA Tier 3, более высокий крутящий момент и низкую шумность (меньше на целых 2 дБА). К сожалению, тестовая Atlantis 55 оказалась довольно шумной сама по себе для точных измерений. Однако круизер водоизмещением 21 т легко разгонялся до 41 узла и проходил при этом 0,14 миль/л. Этот результат сравним с Princess V57, которая выдала с дизелями D13 и гребными валами 36,5 узлов: даже в диапазоне наиболее эффективных крейсерских скоростей (25–28 узлов) она не показывала более 0,13 миль/л. К слову, Atlantis 55 на той же скорости выдал 0,16 миль/л!

МИНУТА НА РАЗМЫШЛЕНИЕ

ИНТЕРЦЕПТОРЫ И ТРАНЦЕВЫЕ ПЛИТЫ



Основное преимущество интерцепторов перед транцевыми плитами — быстродействие. Например, новейшая система Humphree HCS-5 полностью выдвигает или убирает пластину менее чем за секунду. Обычным плитам для перехода в крайнее положение требуется в 5–10 раз больше времени. Подобная оперативность позволяет в ручном режиме быстро реагировать на меняющиеся условия и поддерживать оптимальный дифферент, вместо того чтобы держать интерцепторы в каком-то среднем положении. К тому же автоматика способна так ловко управлять интерцепторами, что вмешиваться в управление дифферентом даже не придется. Часто говорят, что интерцепторы снижают расход топлива, улучшают разгон и фронтальный обзор, однако то же справедливо и для плит, поэтому результат в большой степени зависит от конструкции и загрузки судна. Важно помнить, что на каждом отдельном корпусе обе системы могут обеспечивать разные динамические показатели. Транцевые плиты увеличивают площадь глиссирующей поверхности корпуса, даже если выставлены горизонтально (я сам наблюдал повышение динамической остойчивости судна при переходе от интерцепторов к плитам). Интерцепторы, в свою очередь, имеют меньшую смоченную поверхность, а значит, несколько меньшее сопротивление. Все это, наряду с тем, как яхта с работающими плитами и интерцепторами ведет себя в циркуляции, и множеством других факторов, влияет на конечный результат.

Мини-подрульки

Голландские ПУ для небольших катеров



Люди всегда стремятся упростить себе жизнь, особенно если дело касается швартовки. Однако даже минимальные по размерам стандартные подрульки не подходят для маленьких лодок, поскольку диаметр тоннеля в корпусе получается слишком большим. Кроме того, обычные ПУ должны находиться минимум на 15 см ниже ватерлинии, чтобы эффективно функционировать. Однако для новых Jet Thruster компании Holland Marine это не проблема — их тоннель имеет в диаметре всего 12 см и может находиться на уровне ватерлинии. Монтаж подрулек не потребует особых навыков: нужно лишь проделать отверстие в стеклопластиковом, деревянном или металлическом корпусе и установить крепеж. При желании их можно ставить снаружи на транце.

Мощный электронасос, действующий по принципу водомета, подает по магистрали воду под давлением от расположенного в диаметральной плоскости в районе миделя водозаборника через трехходовой клапан к одному из четырех сопел в носу или корме. Если мощности одного насоса недостаточно, можно подключить вторую помпу. Вместе они издают незначительный шум, поскольку на лопастях винтов не возникает кавитации.

Система имеет все шансы прижиться на различных катерах, включая спортивные, где установка обычных подрулек обходится слишком дорого или вообще невозможна. Помимо стандартных органов управления на приборной панели, Jet Thruster снабжаются беспроводным пультом, однако рассчитывать на низкую стоимость этого эффективного инновационного продукта не стоит.

ИНТЕРНЕТ: www.hollandmarineparts.nl



Jet Thruster легко установить даже на маленькую лодку

Умный тент

Навес следит за солнцем

Туринская компания OPAC, которая специализируется на кастомных бимини-тентах, разработала инновационную новинку, которая сама следит за положением солнца и обеспечивает тень, где бы оно ни находилось. Система автоматически регулирует высоту опорных «мачт» исходя из показаний датчика, который определяет положение солнца, и может менять высоту каждой опоры независимо. Продукт выпустят на рынок в скором будущем, и работать он будет в трех режимах: автоматическом, полуавтоматическом и ручном.

ИНТЕРНЕТ: www.opacgroup.com



Компактные RIB'ы Cabrio

Складной транец экономит место

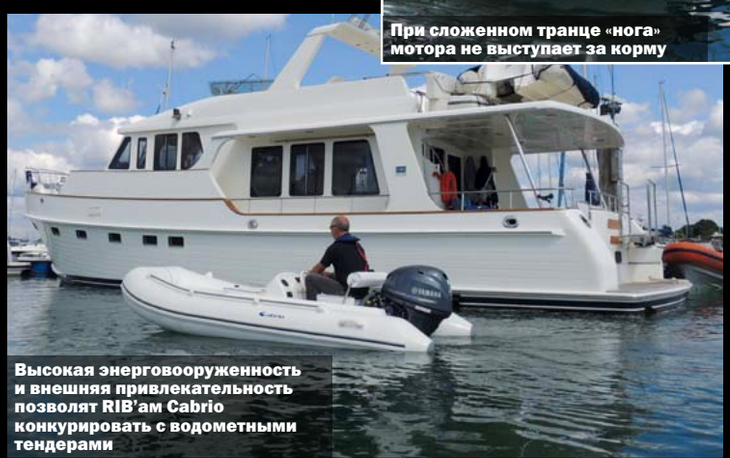
Что делать, если хочется тендер покрупнее, но места в гараже для него не хватает? Компания Cabrio выпустила новую линейку первоклассных RIB'ов со складным транцем. Если транец находится в сложенном состоянии, «нога» двигателя не выступает за габариты баллонов по длине, поэтому тендер может быть короче на несколько десятков сантиметров, а винт и скег мотора не касаются палубы.

Длина новых мини-тендеров составляет от 2,2 до 5 м; в стандартном варианте они оснащаются подвесниками Yamaha мощностью от 6 до 50 л.с. с румпелем или центральной консолью. Баллоны изготовлены из Hypalon, на борту имеются навигационные огни, аварийная помпа, компас. Наиболее универсальной моделью станет легкая 310 CH весом всего 130 кг с автоматически складывающимся транцем и 30-сильным мотором. Его мощности должно хватить для буксировки воднолыжника или «ватрушки», а габариты лодки позволяют уместить ее в гараже Sunseeker Portofino 48. Если у вас на борту есть место, то 380 CH с мотором 40 л.с. окажется еще проворнее. Стоимость RIB'ов со складным транцем и мотором варьируется от £ 5000 до £ 30 000, но при желании можно купить лодку без двигателя.

ИНТЕРНЕТ: www.bhg-marine.co.uk



При сложенном транце «нога» мотора не выступает за корму



Высокая энерговооруженность и внешняя привлекательность позволят RIB'ам Cabrio конкурировать с водометными тендерами



Гибридная суперяхта ISA 140

Заинтересует ли рынок такая яхта с двойной энергетической установкой?

Гибридные системы часто критикуют, но итальянцы из ISA (International Shipyards Ancona) выступили с сильным аргументом в их защиту. Базовая концепция композитной быстроходной суперяхты ISA 140 не отличается новизной, однако габариты и скорость судна выходят за рамки привычного.

На глиссирующей яхте установлены два сопряженных с водометами Rolls-Royce Kamewa дизеля, которые обеспечивают максимальную скорость 32 узла и крейсерскую 26 узлов. Кроме этого, на борту есть два электромотора марки Siemens, смонтированные между дизелями и редукторами. Они также могут приводить в движение водометы и работать в качестве генераторов, питающихся от основных двигателей. На электротяге судно способно развивать 8 узлов в течение коротких промежутков времени, однако при запущенных генераторах (потребление топлива 90 л/ч) батареи постоянно заряжаются, и яхта получает запас хода 2600 миль.

На ISA заявляют, что в таком режиме двигатели потребляют всего 11,2 л/ милю, тогда как на полной скорости они «съедают» в пять раз больше. Немаловажную роль в экономии топлива играет и отформованный по технологии вакуумной инфузии легкий корпус.

ИНТЕРНЕТ: www.isayachts.com

СТРАННОВЕДЕНИЕ

СУДНО МЕСЯЦА
MONO-SWATH



Mono-Swath может противостоять тяжелым морским условиям



Остойчивость обеспечивает огромная «торпеда» в диаметральной плоскости, содержащая двигатель

Что это такое?
Прототип тримарана длиной 22 м и шириной 12,5 м, моторная установка которого располагается в подводной части корпуса, имеющей форму торпеды.

В чем особенность?
Простыми словами — возможность ходить в шторм. Все тяжелые агрегаты находятся ниже ватерлинии и действуют подобно гигантскому плавучему якорю, который умеряет амплитуду бортовой и килевой качки поднятой над водой рубки. Два заглубленных наружных корпуса крайне малой ширины (всего 0,5 м) при минимуме сопротивления создают достаточную плавучесть для обеспечения остойчивости тримарана и удержания палубы над верхушками волн.

Кроме того, для особо суровых условий на центральном корпусе установлены плавниковые успокоители качки.

Насколько конструкция эффективна?
Немецкая верфь Abeking & Rasmussen уже накопила огромный опыт в проектировании Swath-катамаранов для лоцманских и коммерческих целей. Можно с основанием считать, что это компактное судно с одним дизельным двигателем и гребным винтом переменного шага сможет противостоять штормам не хуже других моделей компании.

Как его будут использовать?
Прототип разработан для коммерческого использования, однако планируются прогулочные и рыбацкие модификации. Для упрощения швартовки этого широкого одновинтового судна все модели оборудуют мощными носовыми и кормовыми подруливающими устройствами.

ИНТЕРНЕТ: www.abeking.com

НАВИГАЦИЯ

Техника, советы, мнения



Эксперт MBY
Тим Бартлет
E-mail: editor@mby.ru

Аудиобокс для смартфонов

Водонепроницаемый док Fusion

Компания Fusion откусила солидный кусок рынка яхтенного аудио, заранее поняв, что владельцы лодок обычно старше, мудрее и прозорливее молодежи, которая забивает сабвуферами багажники своих авто. Яхтсменам требуется надежная техника, для пользования которой не нужно менять очки или долго изучать, за что отвечает каждая кнопка.

Одна из свежих новинок Fusion — головная аудиостанция MS-RA205: она способна принимать AM/FM-вещание и работать на морских УКВ-частотах, выдавая звук 4 × 50 Вт по двум независимо контролируемым зонам. Помимо этого, устройство стоимостью £ 199,99 запоминает до 12 каналов, оснащено экраном с диагональю 2,3 дюйма и совместимо со стандартом NMEA2000, так что все современные МФД Raymarine, Garmin и Furuno смогут управлять новинкой.

К головной станции легко подключается водонепроницаемый док MS-UNIDOCK (£ 99,99), снабженный различными адаптерами, которые позволяют подключить практически любой смартфон, плеер или карту памяти к аудиосистеме. Туда спокойно вмещается Samsung Galaxy S4, а интуитивное меню во многом повторяет таковое у iPod. Док позволяет наслаждаться любимой музыкой, предохраняет смартфон от соленой воды и производит его зарядку без всяких дополнительных проводов.

ИНТЕРНЕТ: www.fusionelectronics.com/marine

Аудиостанция Fusion MS-RA205 способна принимать AM/FM-вещание и работать на морских УКВ-частотах, выдавая звук 4 × 50 Вт



Водонепроницаемый док MS-UNIDOCK позволяет подключать почти все современные смартфоны и плееры

Больше, ярче, четче

На новых приборах Garmin появились универсальные контрастные дисплеи

На смену многофункциональным приборам Garmin GMI 10 и GHC 10 пришли новые модели — GMI 20 и GHC 20, также работающие по стандарту NMEA2000. Как и предшественники, они имеют квадратную форму со стороной 110 мм, поэтому их можно без проблем устанавливать на приборные панели старых яхт.

Из основных улучшений стоит отметить более крупные и яркие дисплеи, установленные под стеклом (для предотвращения образования конденсата), а также высококонтрастные цвета, улучшающие читаемость информации на полуденном солнце. Разумеется, чтобы они не слепили ночью, предусмотрены специальные режимы с мягкой палитрой и неяркой подсветкой.

Рекомендуемая стоимость GMI 20 составит £ 489, а сопрягающийся с ним контроллер авторулевого GMC 20 будет стоить £ 529.

ИНТЕРНЕТ: www.garmin.com







СОФТ
WHAT'S ON MY BOAT

Конечно, вы знаете, что есть на вашей яхте. Но помните ли, где лежат запасные лампочки или каковы серийные номера двигателей? Если нет, то стоит обратить внимание на это приложение. Оно построено вокруг обычных списков, но выходит за рамки простой инвентаризационной программы, поскольку позволяет добавлять фотографии и заметки о каждой вещи. Это полезно при покупке запасных деталей или категоризации по типу и времени. Базы данных можно сохранять в Dropbox и делиться ими с другими устройствами. Приложение совместимо с iOS, стоимость £ 1,49

Быстрый Интернет от Iridium

Три голосовые линии и быстрая передача данных

Iridium всегда значилась среди лидеров голосовых спутниковых коммуникаций, однако сильно проигрывала по скорости передачи данных. Даже в хороший день скорость не превышала 9,6 кб/с — это в сотни раз медленнее 3G-соединения в смартфонах.

Однако ситуация меняется, и на выставке в Саутгемптоне яхтсменам показали Iridium Pilot, состоящий из низкопрофильной антенны диаметром 60 см и коробки с «мозгами» площадью с лист А4, которая находится внутри судна. По мощности антенна эквивалентна 50 телефонам Iridium и обеспечивает скорость передачи данных 134 кб/с и три голосовых линии. При стоимости £ 4200 Iridium Pilot вполне может конкурировать с Inmarsat FleetBroadband 150.

Конечно, эти скорости по-прежнему не в состоянии тягаться с быстрыми наземными беспроводными сетями, но ведь никто не собирается смотреть фильмы через спутниковый Интернет, а для загрузки прогнозов погоды и легкой почты этого вполне достаточно. Причем, многим может показаться привлекательной тарифная политика Iridium: $ 9,45 за мегабайт без абонентской платы.

ИНТЕРНЕТ: www.iridium.com





Raymarine DownVision использует такую же технологию с веерообразным пучком, как и Navico DownScan

Navico против Raymarine

Судебная тяжба из-за патентов

Navico затеяла судебное разбирательство против Raymarine, обвиняя последнюю в том, что их эхолоты DownVision используют несколько запатентованных технологий Navico DownScan. Помимо созвучных названий, в них действительно присутствуют очевидные сходства: оба задействуют более высокие по сравнению с обычными эхолотами частоты, удлиненные излучатели с характерной формой пучка и оба создают изображения с высокой детализацией.

Менее трех лет назад подобное дело рассматривалось в отношении самой Navico, когда компания Johnson Outdoors («родитель» Humminbird и Geonav) предъявила претензии по поводу нарушения авторских прав на технологию бокового обзора.

После двухлетней битвы в январе 2012 года дело было закрыто. Тогда Navico откупилась (сумма осталась неизвестной), а также изменила конструкцию своего StructureScan, отказавшись от использования двух частот.

AIS для начинающих

Приемник McMurdo Smartfind M15

Хотя девиз McMurdo гласит «Безопасность для профессионалов», их новый ресивер Smartfind M15 предназначен именно для любителей яхтинга, которые хотят попробовать AIS без существенных затрат на технику и установку.

Весьма низкая для AIS цена £ 186 указывает, что это только приемник и ваша лодка не будет видна другим судам. Но устройство умеет принимать и раскодировать все типы AIS-сообщений, включая таковые от поисковых и индивидуальных транспондеров на двух стандартных частотах. Smartfind M15 можно подключить к большинству картплоттеров и МФД через разъем NMEA0183-HS. Он также снабжен USB-портом и поставляется с программным обеспечением для PC и MAC, позволяющим сопрягать его с бортовым компьютером или ноутбуком.

ИНТЕРНЕТ: www.mcmurdomarine.com



Двойной чип GPS/GLONASS

Две системы в одной микросхеме

Новый сенсор GPS 150 Dual Nav от компании Digital Yacht может гораздо больше, чем кажется. Внешне это белая, похожая на гриб антенна, которая поместится в кофейную чашку. Но внутри у нее 50-канальный «двуствольный» спутниковый навигационный приемник сигналов российских спутников GLONASS и американских GPS. Переключатели внутри прибора позволяют настроить его для работы с той или иной спутниковой системой или с обеими.

Называя GLONASS «тщательно охраняемым секретом», Ник Хейес, управляющий компании Digital Yacht, считает, что задействование двух конкурирующих систем обеспечивает повышенную чувствительность прибора, надежность и точность. По его словам, даже при использовании старого привычного формата обмена данными NMEA0183, с новым сенсором точность вырастает до сантиметров независимо от возраста модели картплоттера. А стоит этот прибор всего £ 150.

ИНТЕРНЕТ: www.digitalyacht.co.uk



ШКОЛА MBY

Что нужно знать будущему капитану яхты



Инструктор
Джон Мендес
E-mail: editor@mby.ru

Yachtmaster: Туманная логика

Большинство судоводителей согласятся, что туман — это настоящий кошмар: ситуация неопределенная, стрессовая и потенциально опасная. А что вы будете делать, оказавшись в тумане?

Текст **Джон Мендес** Фото **Лестер МакКарти, Джон Мендес**

УРОК №19

MBY продолжает публиковать серию материалов для тех, кто хочет улучшить свои шкиперские навыки и быть готовым к встрече с морем.

Адвективный туман может держаться до смены ветра или всей погодной системы. А радиационный туман рассеивается просто с повышением температуры воздуха



Даже выбирая мелководные зоны, свободные от крупных судов, не забывайте о паромах: при небольшой осадке им вполне достаточно двухметровой глубины

Туман для меня, наверное, худший из кошмаров. Белая клубящаяся масса лишает вас природного инстинкта ориентации в пространстве, и это самая большая в навигационном плане проблема из тех, с какими приходится сталкиваться. Конечно, сегодня даже небольшие круизеры оснащают современным навигационным оборудованием, что значительно упрощает ситуацию. Но отсутствие нашего главного инструмента — зрения — требует долгой практики, чтобы научиться обходиться без него. Большинство судоводителей совершенно разумно планируют переходы, чтобы просто не попадать в туман. Однако вероятность оказаться в зоне ограниченной видимости есть всегда: в определенное время года комбинация погодных условий такова, что туман может опуститься очень быстро. Нужно знать и о том, что туман ранним утром на самом деле скрывает чистое небо и, как правило, спокойное море: иногда достаточно пробиться через туман у берега, чтобы потом получить хорошую погоду и отличную видимость. Главное — понимать, с каким типом тумана вы столкнулись и как будет складываться ситуация в дальнейшем.

Что такое туман?

Туман, проще говоря,— это облако, находящееся близко от поверхности земли или воды. Оно формируется, когда атмосфера больше не может удерживать влагу при определенной температуре. Чем более холодным становится воздух, тем меньше влаги он может удержать. Температура, при которой пар конденсируется, называется точкой росы. Как только

температура достигает точки росы, водяной пар превращается в крошечные капли, которые мы наблюдаем в виде облаков в небе или в форме тумана над морем или над сушей. Для нас, яхтсменов, важны два типа тумана, с которыми можно столкнуться в море: адвективный (над водой) и радиационный (над сушей).

ЧТО ДЕЛАТЬ В ТУМАНЕ?

Где бы вы ни попали в туман: на подходе к побережью или в марине, — решившись все-таки выйти в море, обязательно соблюдайте несколько важных предосторожностей.

- Наденьте спасательные жилеты.
- Отметьте свое местоположение и продолжайте делать это в дальнейшем. Спланируйте маршрут, выбрав альтернативные порты захода на тот случай, если туман или плохая погода заставят вас изменить маршрут.
- Подавайте звуковые сигналы в соответствии с типом вашего судна.
- Усильте наблюдение как снаружи, так и в рубке, подключив к этому команду.
- Включите навигационные огни, убедившись, что они чистые (всегда имейте запасные лампы).
- Установите радарный отражатель — он должен быть на любом судне. Если вы держите его в рундуке, достаньте и установите как можно выше.
- Если на борту есть радар, включите и настройте его.
- Удостоверьтесь, что вся команда проинформирована и готова столкнуться с плохой видимостью: туман может очень нервировать.
- Помните, что, в соответствии с правилами предотвращения столкновений судов, в условиях ограниченной видимости любое судно является уступающим дорогу.

Находитесь ли вы в открытом море или стоите в марине, знание своего местоположения становится ключевым моментом безопасности. Принимая решение выйти в море, спросите себя: действительно ли так необходимо выходить в туман (если, конечно, он не является радиационным над берегом и около него). Если выйти действительно необходимо, а вы находитесь в зоне оживленного судоходства, старайтесь держаться мелководных зон: крупные коммерческие суда обычно ходят в более глубоких водах. Но будьте осторожны: местные паромы могут спокойно передвигаться в акваториях глубиной чуть более двух метров, то есть практически на тех же глубинах, что и ваша лодка.

ОСНОВНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Вот три прибора, которые могут существенно повысить уровень безопасности.

Прежде всего, это картплоттер или просто GPS, если у него есть функция XTE (Cross Track Error, контроль отклонения от заданной линии пути). Второй — авторулевой. Если у вас мало практики управления судном в тумане, возможна дезориентация, поскольку нет точки, на которую можно нацелиться. Легко оказаться в ситуации, когда, вместо того



Радиационный туман плотнее всего на рассвете — это самое холодное время ночи

ТИПЫ ТУМАНА

Адвективный, или морской, туман

Легкий ветер гонит теплый воздух над поверхностью холодной воды



МОРСКОЙ (АДВЕКТИВНЫЙ) ТУМАН

Адвективный, или истинный морской туман возникает из-за того, что теплый влажный воздух движется над холодной водой. Вода охлаждает нижний слой воздуха до такого состояния, когда водяной пар из воздуха конденсируется (точка росы), образуя капельки воды. Для формирования этому туману нужен легкий ветер, чтобы двигать воздух над водой. Но как только скорость ветра достигает примерно 15 узлов, туман поднимается, образуя низкие слоистые облака. Этот тип тумана может надолго задерживаться в воздухе, часто пока не произойдет смена воздушных масс или скорость ветра заметно не усилится.

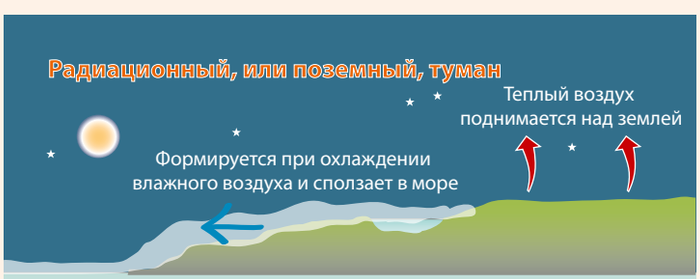
РАДИАЦИОННЫЙ (ПОЗЕМНЫЙ) ТУМАН

Образуется в ясные ночи в условиях высокого давления. При полном отсутствии облаков он покрывает землю, когда нагретый за день воздух поднимается вверх и рассеивается в атмосфере. Как только охлаждается земля, охлаждается и воздух над ней, и если температура падает ниже точки росы, формируется туман.

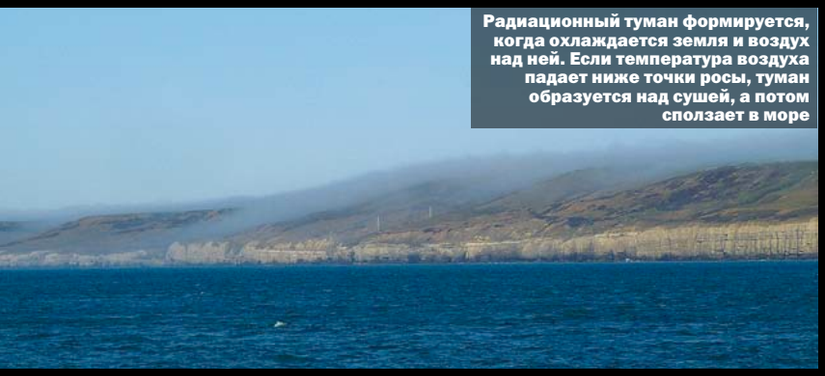
Хотя это поземный туман, он может сползать в реки, эстуарии и распространяться над прибрежными водами. К счастью, рассеивается радиационный туман достаточно быстро: когда влажный воздух движется к более теплой поверхности воды, он прогревается, начинает подниматься и смешивается с воздухом в более высоких слоях, благодаря чему туман рассеивается. Дополнительно солнце нагревает туман сверху, так что в открытом море радиационный туман быстро «выгорает». В самые холодные часы ночи — перед рассветом и в первый час после восхода солнца — можно наблюдать самый сильный радиационный туман. В этот момент сама идея покинуть порт кажется странной, однако как только вы выйдете в море, там часто оказывается совершенно ясная погода.

Поскольку радиационный туман формируется над сушей, во время ночных переходов лучше держаться подальше от берегов. Соответственно, подход к берегу ранним утром едва ли можно назвать мудрым решением: туман сделает заход в порт очень сложным, особенно в незнакомом месте. В Великобритании радиационный туман — обычное явление весной и в начале лета.

Знать типы тумана важно для понимания того, как быстро он может рассеяться. Адвективный туман может держаться до смены ветра и/или всей погодной системы, тогда как радиационному туману для рассеивания нужно лишь повышение температуры, что происходит с восходом солнца. Да и само его появление возможно только у побережья, на реках и в их дельте.



Радиационный туман формируется над землей в безоблачные ночи в условиях антициклона



Радиационный туман формируется, когда охлаждается земля и воздух над ней. Если температура воздуха падает ниже точки росы, туман образуется над сушей, а потом сползает в море

Направьте линию EBL в центр тревожного объекта: если он движется по линии, а вы не измените курс, — риск столкновения высок

чтобы держаться на курсе, вы будете автоматически следовать за движущимися остатками тумана.

Когда потом вы взглянете на компас, то обнаружите, что отклонились от курса на 60° или даже больше. Радиационный туман часто сопровождается легким ветром; однако неплохая в общем идея использовать для ориентации угол движения волны по отношению к корпусу лодки в тумане работает не всегда, поскольку волн может не быть вовсе. Если у вас есть авторулевой, он сможет удерживать судно на заданном курсе, что позволит вам сконцентрироваться на наблюдении и навигационных задачах. Только убедитесь, что кто бы ни стоял за штурвалом, он знает, как быстро отключить авторулевой, если срочно понадобится изменить курс.

Наконец, третий важный прибор — это радар, который может сэкономить вам кучу нервов. Но здесь нужна практика по интерпретации картинки, которую вы видите на экране. Старые радары иногда требуют настройки заново после каждого изменения диапазона — и тут снова не обойтись без практики. Практиковаться лучше всего в хороший солнечный день, когда есть множество объектов для настройки — чтобы вы смогли научиться понимать, как объекты выглядят на экране. В новейших радарах цветные светодиодные или жидкокристаллические мониторы с функцией touch screen дают картинку невероятной чистоты, плюс у них потрясающая система автонастройки. Впрочем, старые зеленые CRT (кинескопные) мониторы тоже неплохи и дают ключевую информацию.

ПРИМЕНЕНИЕ РАДАРА

Ориентация радара — тоже вопрос практики. Режим Head Up — самый простой для начинающих, поскольку изображение на экране ориентировано так же, как сама лодка. Но у вас остается задача следовать выбранным курсом без отклонений. Режим Course Up похож, но дает стабилизированную картинку. В режиме North Up, как ясно из названия, север находится вверху экрана, как на карте. Но многим требуется практика в понимании того, что видно на картинке, поскольку объекты могут появляться с правой стороны экрана, тогда как в реальности они возникнут у вас по левому борту. Простейший способ контроля, который легко могут усвоить все находящиеся на борту, — вспомогательная линия для определения азимута EBL (electronic bearing line, линия электронного пеленга). Диаграммы внизу показывают, как можно использовать ее для определения риска столкновения. Просто направьте линию в центр беспокоящего вас объекта. Если объект сдвигается строго по линии (Радар 1), а вы не предпринимаете никаких действий, вы с ним столкнетесь! Если вы продолжаете держать курс, а объект сдвигается вверх от EBL, он пройдет у вас по носу (Радар 2). Если он опускается ниже линии, то объект пройдет у вас за кормой. Но даже в этом случае продолжайте следить за обстановкой — объект может изменить курс, не подозревая о вашем присутствии. Каким бы опытным судоводителем вы ни были, относитесь к туману с уважением. Даже старые морские волки признают, что такая ситуация требует серьезного внимания. Отклониться от курса в сторону опасности легче, чем кажется. Опирайтесь на здравый смысл, применяйте все свои навыки и имеющиеся на борту инструменты — тогда вы сможете сделать переход безопасным. Главная задача в тумане — точно знать, где вы находитесь, что вокруг вас и куда вам следует идти. MBY



МОЯ ИСТОРИЯ

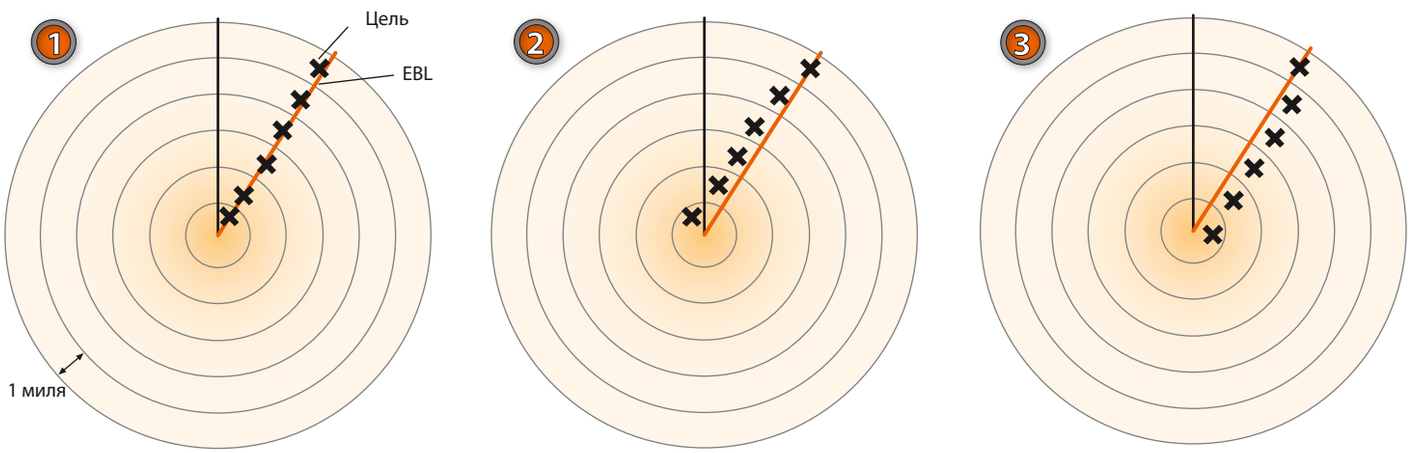


Я был в знакомых водах, направлялся с запада в Хэмбл (район Саутгемптона). Стоял полный штиль; во второй половине дня светило яркое солнце, а «трафик» в море был совсем незначительным. Ну что могло случиться в таких условиях?

Когда солнце начало клониться к горизонту, видимость ухудшилась, и буквально в течение нескольких минут появилась дымка, которая быстро превратилась в плотное одеяло тумана. Я знал, где нахожусь, поэтому не сильно беспокоился. Оставаясь на прежнем курсе, я сбавил обороты, усилил наблюдение и постарался вспомнить все, чему меня учили по части управления судном в условиях ограниченной видимости. Спустя несколько минут я уточнил курс и не поверил глазам: мы отклонились ровно на 90° вправо! Я не видел никаких признаков земли, поэтому пришлось сконцентрироваться на картплоттере, радаре и AIS. Мне нужно было пересечь пролив, но там были три невидимых глазу и приличных по размерам объекта. Видят ли меня они, я не знал и занервничал. Выйдя за пределы фарватера для крупных судов, я подождал «чистой» возможности для прохода с приличной дистанцией. Слава Богу, фарватер я пересек без приключений. А затем туман исчез так же быстро, как и появился. В тот момент мне показалось, что мир стал абсолютно другим.

Мартин Биллингс
(лодка Aquastar 33, *Snow Goose*)

Цель указана на экране через равные дистанции (6 миль)

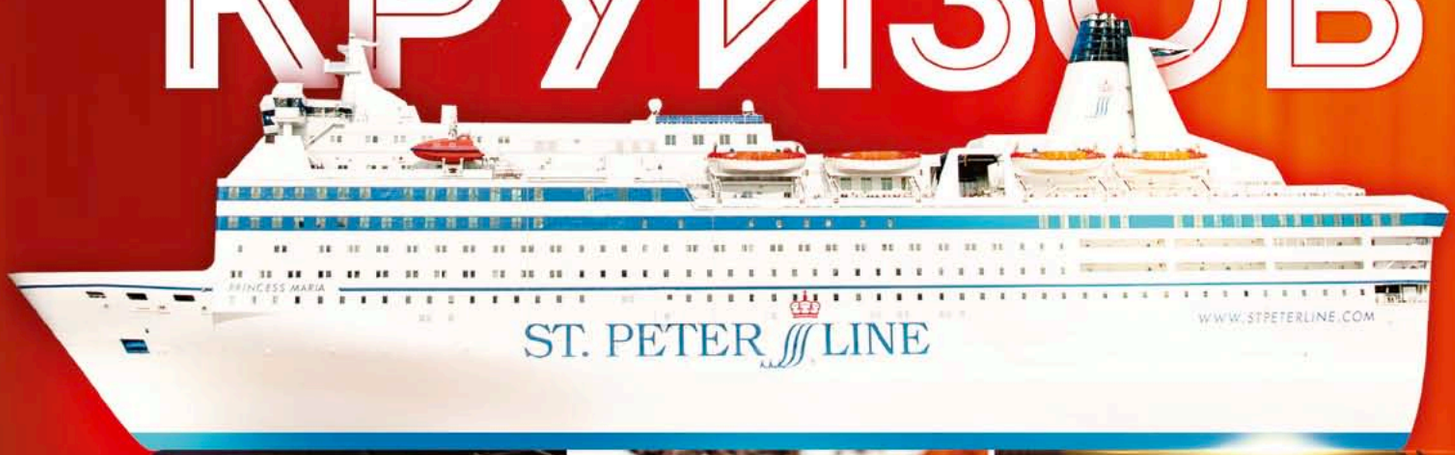


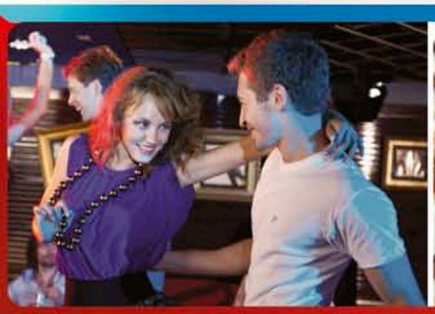
Пеленг не меняется
Высокий риск столкновения

Цель перед EBL
Проходит перед вами
на дистанции менее мили

Цель позади EBL
Проходите перед целью
на дистанции менее мили

Вкус осенних круизов









Круизы из Петербурга в Хельсинки, Стокгольм и Таллин

ST. PETER LINE

337 2060
www.stpeterline.com

ПРОВЕРЕНОMBY

Тестируем яхтенное оборудование и снаряжение

Часы Garmin Quatix

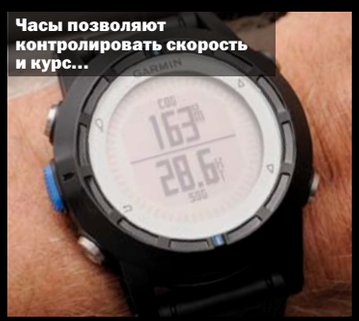
Стоимость £ 379



...но экран слишком маленький для чего-либо, кроме цифр

В наши дни многие люди постоянно носят с собой GPS-приемники, встроенные почти в любой смартфон, поэтому, когда я услышал о новых GPS-часах Garmin, то не особо впечатлился, учитывая к тому же их солидную цену. Однако у этого гаджета есть ряд функций, которые в состоянии изменить такое мнение.

Во-первых, часы могут принимать по протоколу NMEA2000 все ключевые данные от бортовых навигационных приборов. Правда, для этого придется докупить NME-передатчик Garmin GNT 10, но тогда у вас на запястье будет отражаться информация по глубине места, скорости и координатам. И это еще не все: Quatix позволяют дистанционно управлять авторулевым, по сути рулить с помощью часов — звучит весьма странно, но занимательно. На тестовой лодке не было передатчика, поэтому оценить эффективность такого способа управления я не смог, однако остальные функции проверил.



Часы позволяют контролировать скорость и курс...

По сравнению с обычным картплоттером, часы отображают показания скорости и направления с небольшой задержкой. Благодаря водонепроницаемому корпусу (до 50 м) Quatix можно использовать для серфинга, каякинга или просто в качестве навигационного устройства на тендере. Часы питаются от встроенной аккумуляторной батареи, которая в режиме GPS обеспечивает 16 часов работы. Для зарядки используется компактная док-станция с USB-кабелем, через который можно копировать данные на компьютер. Кроме того, Quatix можно сопрягать с iPhone или iPad по беспроводной связи с помощью приложения BlueChart Mobile. Конечно, встроенный экран часов слишком миниатюрный для серьезных навигационных задач, и решать их с помощью не самого удобного меню сложно.

В целом Quatix представляет собой интересную высокотехнологичную игрушку, особенно если использовать все ее функции. Однако если у вас нет потребности именно в водонепроницаемом портативном устройстве, то лучше сэкономить деньги, поскольку смартфон в защитном чехле может делать почти все то же самое. **Хьюго Андреа**

ИНТЕРНЕТ: www.garmin.com

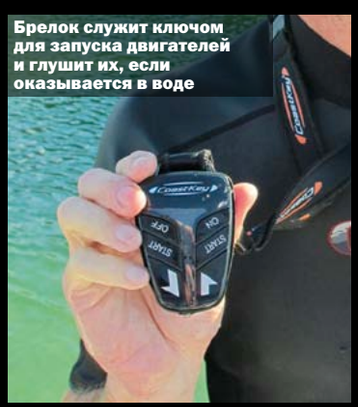
Страховочный выключатель мотора Coast Key

Стоимость £ 550

В рамках проекта по поиску самых эффективных страховочных линей мне довелось тестировать много различных устройств. На мой взгляд, основная проблема состоит не столько в конструкции линя, сколько в том, что при передвижении по палубе от них приходится отстегиваться или глушить мотор в надежде, что он не подведет и заведется по первому требованию. Беспроводные устройства обходят эту проблему, постоянно транслируя радиосигнал на пост управления, и как только он прерывается, двигатель выключается. Например, если человек выпадает за борт, то вода моментально глушит сигнал.

Система Autotether, которую я недавно испытывал, оказалась сырой и требовала привыкания. По сравнению с ней Coast Key намного более доработана и интуитивна. Для ее установки потребуется вмешательство в бортовую проводку и помощь специалиста, но на моем Karnic с мотором Suzuki это заняло всего 15 минут, поскольку применяются стандартные разъемы.

Беспроводный брелок полностью заменяет ключ зажигания и используется для запуска и остановки одного или нескольких двигателей, поэтому его невозможно забыть или игнорировать, как это бывает со страховочным линем. Вы просто вешаете брелок на шею, заводите мотор и больше не трогаете до возвращения в марину. Брелок позволяет свободно перемещаться по лодке, вешать кранцы, отдавать якорь или передавать управление судном другому лицу без необходимости перестегивать линь.

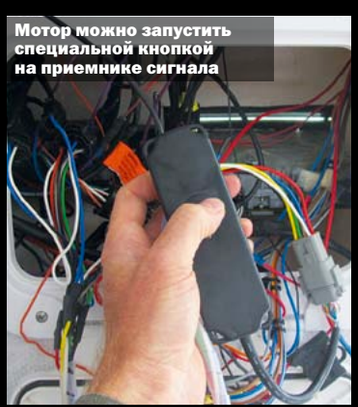


Брелок служит ключом для запуска двигателей и глушит их, если оказывается в воде

Устройство прекрасно продумано для любой чрезвычайной ситуации. Если за борт выпадает человек с брелоком, то оставшиеся на лодке люди могут завести двигатели с помощью отдельной кнопки на приемнике сигнала. Если «ключ» потерян или забыт, то для запуска можно использовать PIN-код или стандартные ключи. При этом разъем для обычного линя остается свободным, и вы можете использовать его для дублирования в шторм. Более того, на брелоке даже есть кнопки для управления наклоном двигателя.

Об активации ключа сообщает короткий звуковой сигнал, а когда двигатели глохнут, он автоматически выключается для экономии заряда батареи, которая рассчитана на 300 часов работы (около трех лет). Система Coast Key недешева, но эффективна и на тесте работала без проблем. **Хьюго Андреа**

ИНТЕРНЕТ: www.coastkey.co.uk



Мотор можно запустить специальной кнопкой на приемнике сигнала

РЕКЛАМА



С НАМИ ЛЕГКО!

ПРИ ПОКУПКЕ ТРЕБУЙТЕ КАТЕРА С ДВИГАТЕЛЕМ VOLVO PENTA

Мы расширили для Вас период гарантии до 5 лет (2+3) *.
При этом первые 2 года Вы пользуетесь полным гарантийным покрытием на все узлы и агрегаты при условии соблюдения сроков выполнения работ по ТО с применением оригинальных запчастей у уполномоченного дилера, следующие 3 года — на основные компоненты силовой установки при условии соблюдения аналогичных требований к обслуживанию.
Для получения расширенной гарантии на всю силовую установку до пяти лет (совпадает по условиям с гарантией первых двух лет) производитель катера или владелец должны приобрести ее.
Уточните условия активации гарантии у Вашего дилера Volvo Penta.

* при условии использования катера для личных целей

VOLVO PENTA

www.volvopenta.ru



С НАМИ ЛЕГКО



СЕВАСТОПОЛЬСКИЙ ДЕБЮТ

Лодки, которые мы выбираем... Они не всегда оказываются именно такими, какими мы их представляли себе по картинкам в красочных буклетах. Чтобы избежать ошибки и разочарования, полезно почитать специальную литературу, посоветоваться с людьми, чье мнение для вас ценно. Но иногда стоит рискнуть — особенно если выбор абсолютно оправдан.





Targa 32 в Севастополе, у Графской пристани



Отделанный тиком салон, удобный для всей семьи

Не секрет, что многие выбирают себе катер по принципу «как у соседа» (друга/приятеля/бизнес-партнера — нужное подчеркнуть). Так меньше риск «не угадать», и одобрительные комментарии друзей предсказуемы. Требуется определенная смелость, чтобы приобрести плавсредство, доселе неизвестное большинству из вашего окружения. Такое, например, как Targa с ее брутальной архитектурой, подчеркнутой энергичным наклоном ветрового стекла, непривычной планировкой палубного пространства и оригинальным интерьером. Но первый из дружеской тусовки, осознавший потенциал, который финны заложили в столь незаурядное судно, и решившийся его приобрести, уж точно соберет урожай восторгов (а то и завистливых взглядов) от приятелей, увидевших лодку и оценивших ее в деле.

В Севастополе таким отважным человеком оказался Леонид, из скромности попросивший не публиковать его фамилию. Но о своем пути к Targa и первых впечатлениях от сразу полюбившегося судна он согласился рассказать и делал это, похоже, с удовольствием.

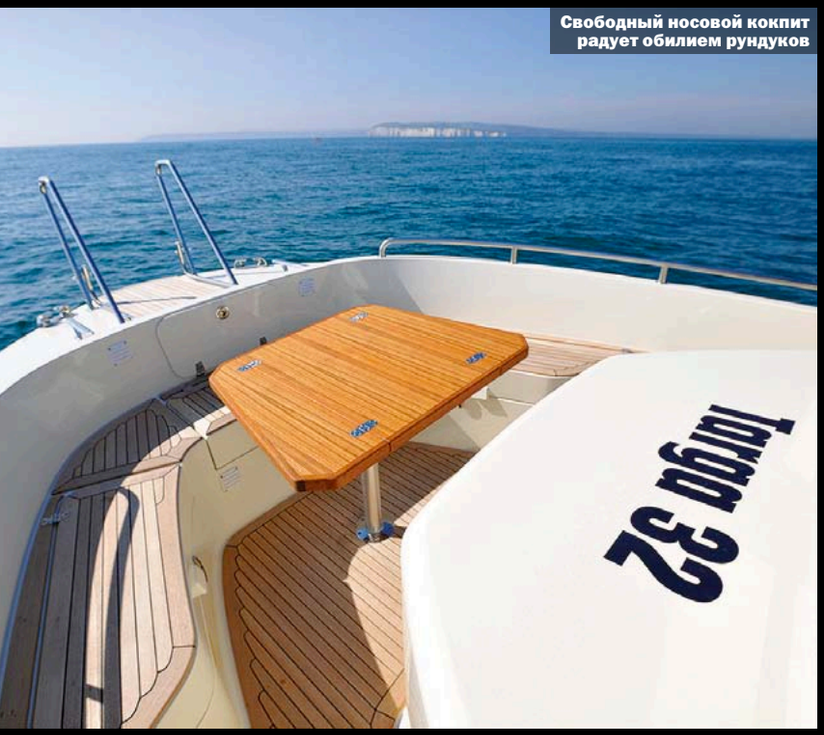
— Начал я с флайбриджного 31-футового круизера Silverton — вполне «взрослого», достаточно большого для семьи судна. Покупал катер не новый, чтобы, не слишком потратившись, попробовать «водную жизнь», понять, нравится она мне или нет. Уже первые два сезона укрепили меня в уверенности: это мое, хочу активно продолжать. Вместе с тем росло и ощущение, что судно надо менять. На более мореходное (море у нас не всегда ласковое), более остойчивое, чтобы без опаски ходить при сильных шквалах и крутой волне, с закрытым постом управления на случай, если погода испортится, но обязательно с двумя двигателями — так меньше риск не вернуться к причалу в срок.

Год штудировал журналы и Интернет в поисках желаемой модели, пока не открыл для себя лодки Targa. Тогда и оценил по достоинству просторный кормовой кокпит, где и 8 человек разместятся, и рыбачить удобно, бортовые проходы, бесценные как в море, так и при швартовке, емкую «кают-компанию» в носовом кокпите (на Silverton и большинстве подобных лодок там можно только загорать)…

В отношении мореходности и скорости лодки Targa легко дадут фору большинству круизеров той же длины

Начал «примерять на себя» модели Targa 27.1 и Targa 32. Первая дешевле при покупке и в эксплуатации, зато вторая двухмоторная, с более эргономичной планировкой, да и возможность обзавестись судном-призером лондонского боат-шоу привлекала. Но мало видеть картинки — судно нужно пощупать и прочувствовать. Я связался с дилером и попросил показать лодки «живьем».

В Финляндии на верфи меня принимали владельцы — семья Карпелан. Для начала провели экскурсию по производству: я увидел и реальную толщину корпуса, и мощь всей конструкции, и тщательность исполнения деревянного интерьера, и готовые лодки. На Targa 27.1 мне не понравился вход в туалет (внизу, в носовой части корпуса): не с моими больными коленями скакать по этим ступеням. Вот это и стало решающим доводом в пользу более дорогой,



Свободный носовой кокпит радует обилием рундуков


В кормовом кокпите, где удобно расположиться на стоянке, безопасно и в море


Владелец Targa 32 Леонид за штурвалом своей лодки

но существенно более комфортной модели Targa 32.

В Севастополь судно доставили в декабре, на подготовку к сезону оставался приличный запас времени. Везли его на низкорамном прицепе прямиком из Финляндии — неблизкий путь по очень разным дорогам… И первый раз на борт я зашел, вооруженный двумя шуруповертами, дабы прикрутить все, что отвалилось при перевозке. И с дилером: если что серьезное, чтобы, не откладывая, сразу задокументировать и заказать замену… Расчехлили лодку, открыли двери — о чудо! Всё на своих местах, всё крепко, ни один ящичек не выдвинулся!

Бывалые мореманы знают: новой лодке доверять нельзя. В начале эксплуатации обычно вылезают мелкие или даже крупные неисправности, случаются поломки всего, что плохо сделано или закреплено… Словом, процесс доводки неизбежен. Оказалось, из этого правила есть исключения: на моей Targa 32 поломок не было, и техников пришлось вызывать лишь однажды, когда рулевой-новичок на средних оборотах резко перебросил рукоятки управления двигателями из положения «вперед» на задний ход.

Достоинства судна лучше всего продемонстрировал дальний поход в первую навигацию. Собрались мы в устье Днепра — туда и обратно 300 миль. Вышли рано утром и… через пару часов попали в шторм.

Мало видеть картинки приглянувшегося судна — его обязательно нужно пощупать и прочувствовать

Море волнуется, короткая волна высотой до 3 метров, и с гребня судно ухало, казалось, в яму. Тонны воды обрушивались на палубу и лобовое стекло (думал, щетки улетят), по бортовым проходам несся сплошной поток — высунуться невозможно. С нами шел профессиональный моряк, так он все 8 часов шторма провел в обнимку с унитазом, рядом с моим сыном. Зато на судне — ни одной поломки. Более того: в Очакове открываю люки моторного отсека, а там сухо! Вода сплошь заливала палубу, а ни капли не просочилось!

В другой раз вышли на Ялту в метровую волну. На борту 12 человек, скорость 23–24 узла… На своем Silverton при таких условиях я бы просто не пошел: разогнаться выше 12 узлов вряд ли рискнул бы, да и людям на борту пришлось бы несладко… Вообще за две навигации у меня уже накопился сравнительный опыт. Silverton немного уступает Targa в скорости, но только по гладкой воде. Чем выше волна, тем больше разница, и по мореходности эти лодки — как небо и земля, конечно. На борту Targa 32 даже в сложных условиях ощущаешь полное спокойствие и уверенность в безопасности экипажа. Это дорогого стоит.

(Угол килеватости на транце Silverton составляет 14°, у Targa — 21°; помимо того, при равной длине водоизмещение Targa на 20–25% больше. — Прим. MBY.)

Скажу о максимальной скорости. На моей лодке два дизеля Volvo Penta D4–260 с колонками — не самый мощный из возможных вариантов. Как-то вышли при идеальной погоде с командой из 5 человек на борту и половинным запасом топлива. Рукоятка «до упора», на лаге — 41,5 узла, пока что больше не разгонялся. Любопытно, что у Targa 32 при разгоне переходный



Targa 32 с названием BorZik на севастопольском рейде



На двухместном диване (левый борт) можно сесть и к столу, и лицом по курсу



Вполне удобная каюта для спокойного ночлега двоих

режим проскакиваешь незаметно, почти без дифферента: шесть секунд — и судно уже глиссирует…

У нас в яхт-клубе Стрелецкой бухты приятная атмосфера; я с удовольствием провожу там время в компании единомышленников и, конечно же, ночую на своей лодке. В ней, как в маленькой квартире, есть все необходимое. Конечно, каюты не самые объемные, и высота над кроватями не впечатляет. Но я прихожу туда отдыхать и сплю, а не рассматриваю подволок. Ни один из многочисленных моих гостей (некоторые даже жили на борту неделю) не пожаловался на тесноту или неудобство. А уж на ходу — тем более, да и зачем вам кровати при скорости 40 узлов?

Функциональность Targa 32 на высочайшем уровне. Все, что на борту нужно, есть и стоит именно там, где оно нужно. К примеру, для компанейских посиделок в просторном кормовом кокпите предусмотрен столик. Беспокоит ветер в корму — рассаживаемся в столь же полноценном кокпите в носу. Перебраться из кормы в нос не проблема: защищенные высоким фальшбортом проходы не сравнить с таковыми на большинстве круизеров, где нога того и гляди за борт соскользнет…

Люблю на своей лодке путешествовать, иногда ловлю рыбу — в удовольствие, ибо не фанат рыбалки. Есть задумка сходить в Турцию — напрямик, через море: уверен, что могу себе позволить с таким надежным судном. На Targa 32 просто тянет «на подвиги»; эта лодка, как хороший джип, который грех не испытать на полном бездорожье.

Я точно знаю: этому замечательному мореходному судну не страшны ни шквал, ни волна. Targa надежная, она вывезет! MBY



Без туалета на лодке трудно обойтись — особенно в долгом походе

ДОМУМОРЯ

Лучшая недвижимость на берегу





Там, где река течет, блистая...

Платина (Platinum) в таблице Менделеева значится под номером 78, регион 78 — это Санкт-Петербург. Столь удивительное совпадение должно стать счастливым для жилого комплекса «Платинум» в Северной столице.

Похоже, одна из долгих петербургских строек движется к своему успешному завершению: возведение жилого комплекса «Платинум» на Свердловской набережной выходит на финишную прямую. Комплекс бизнес-класса будет готов принять своих жильцов в начале 2014 года, но получить ключи и приступить к отделке квартир можно будет уже в конце текущего года. В настоящее время все ответственные конструкции завершены, идет окончательная отделка общих зон и фасада, монтаж лифтового оборудования, наладка внутренних инженерных систем и работы по элементам остекления.

Жителям большинства квартир комплекса откроется поистине завораживающий вид на Охту, на Неву и мосты, на исторический центр с комплексом зданий Смольного собора.

Некогда получивший приз в конкурсе архитектурных проектов в номинации «Лучший проект России», комплекс, фактически обретя в 2010 году новую жизнь, может подтвердить свой высокий уровень: «Платинум» заявлен в числе соискателей престижной премии в области городской недвижимости Urban Awards 2013 сразу в трех номинациях:

– Жилой комплекс года (бизнес-класс);

– Жилой комплекс с лучшей архитектурой;

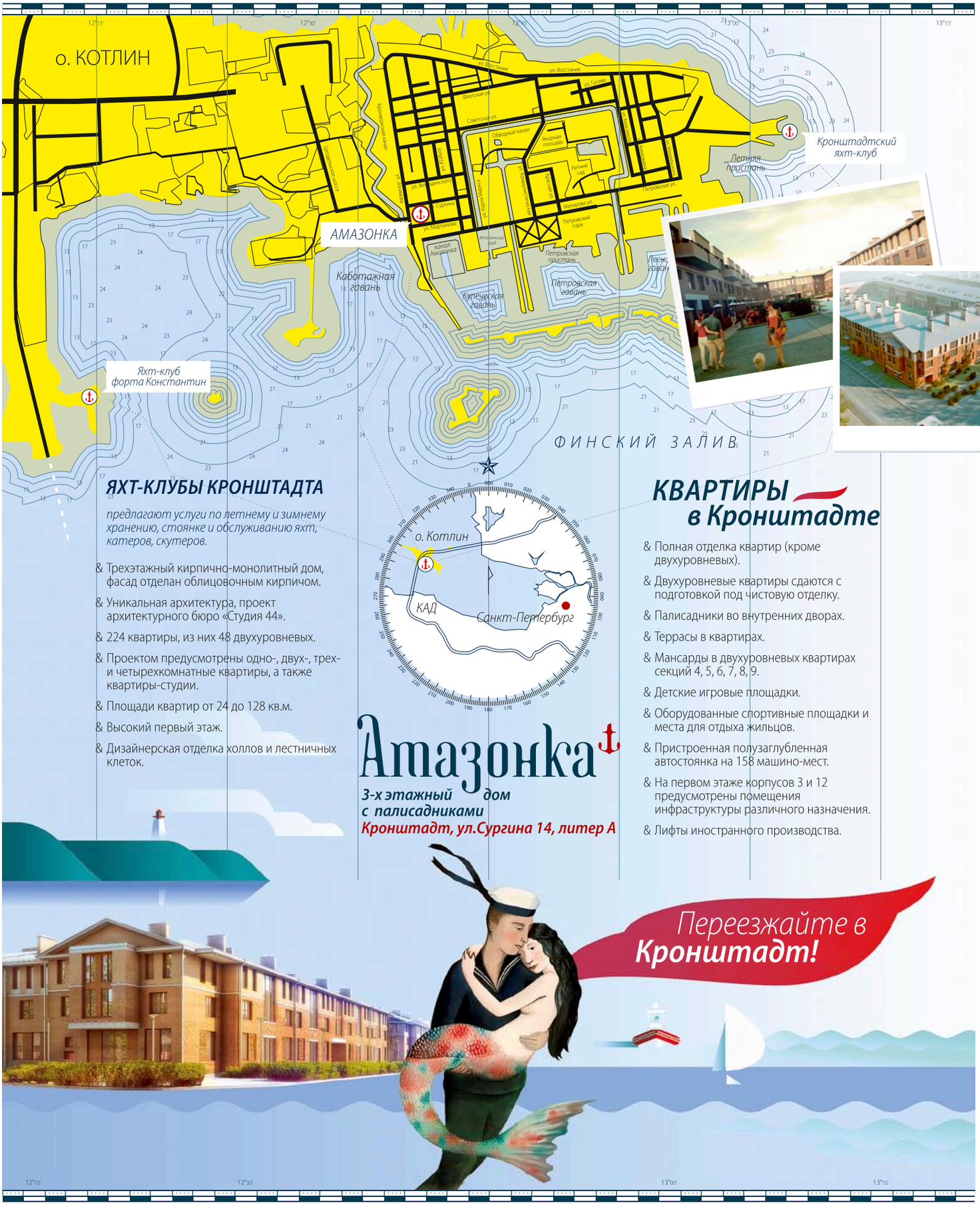
– Лучшее соотношение «цена/качество».

Что же придает застройщику уверенность в успешности своего проекта? Помимо необходимых элементов, присущих жилью бизнес-класса, вроде транспортной доступности, высокого качества материалов внешней отделки и облицовки фасада, подземного паркинга на несколько сотен автомобилей, продуманной инфраструктуры и коммуникаций, «Платинум» предлагает жильцам дополнительные составляющие комфортного проживания. Так, например, самым маленьким обитателям не страшны опасности «больших дорог» — прямо в доме расположится частный детский сад площадью 800 кв. м, а во дворе, изолированном от автомобилей, в их распоряжении будет просторная детская площадка. Впрочем, и родителям не придется далеко ходить, чтобы отдохнуть в свободное время: в том же дворе к их услугам спортивная площадка, а также ресторан, который займет целых три этажа в одной из секций комплекса. Рекреационным целям отвечает и общая прогулочная терраса с лавочками.

Территория комплекса оборудована системой контроля доступа с видеонаблюдением.

Еще одной из привлекательных черт ЖК «Платинум», отличающей его от других достойных проектов, находящихся на завершающем этапе, в настоящее время является большой выбор площадей и видов — от однокомнатных квартир в 45 кв. м до почти 200-метровых апартаментов из пяти комнат. Та же ситуация и с коммерческими площадями: можно подобрать оптимальный объект для бизнеса. И если ответственно подойти к выбору, то можно успеть до повышения цен, прогнозируемого экспертами уже на начало следующего года!





ЯХТ-КЛУБЫ КРОНШТАДТА

предлагают услуги по летнему и зимнему хранению, стоянке и обслуживанию яхт, катеров, скутеров.

& Трехэтажный кирпично-монолитный дом, фасад отделан облицовочным кирпичом.

& Уникальная архитектура, проект архитектурного бюро «Студия 44».

& 224 квартиры, из них 48 двухуровневых.

& Проектом предусмотрены одно-, двух-, трех- и четырехкомнатные квартиры, а также квартиры-студии.

& Площади квартир от 24 до 128 кв.м.

& Высокий первый этаж.

& Дизайнерская отделка холлов и лестничных клеток.

Амазонка

3-х этажный дом с палисадниками

Кронштадт, ул.Сургина 14, литер А

КВАРТИРЫ в Кронштадте

& Полная отделка квартир (кроме двухуровневых).

& Двухуровневые квартиры сдаются с подготовкой под чистовую отделку.

& Палисадники во внутренних дворах.

& Террасы в квартирах.

& Мансарды в двухуровневых квартирах секций 4, 5, 6, 7, 8, 9.

& Детские игровые площадки.

& Оборудованные спортивные площадки и места для отдыха жильцов.

& Пристроенная полузаглубленная автостоянка на 158 машино-мест.

& На первом этаже корпусов 3 и 12 предусмотрены помещения инфраструктуры различного назначения.

& Лифты иностранного производства.

Переезжайте в ***Кронштадт!***

Реклама ООО «КВС-Кронштадт», ОГРН 1079847001497.
Привлечение денежных средств осуществляется по Федеральному закону 214 путем заключения договора долевого участия. Проектная декларация объекта опубликована на http://kvsspb.ru/amazonka_proektnaya_deklaratsiya/

449 8787

WWW.KVSSPB.RU

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

MOTOR BOAT & YACHTING

ПОМОЖЕТ ПРОДАТЬ ВАШУ ЯХТУ

Разместив объявление о продаже яхты или катера на одной из следующих страниц, Вы существенно увеличиваете вероятность найти покупателя среди многотысячной аудитории **Motor Boat & Yachting**.

Охват аудитории в России:

40 городов

более **100** премиальных мест бесплатного распространения

более **900** точек продаж

35 яхт-клубов

Распространение журнала на всех российских и международных выставках

С сентября 2012 – распространение в салонах бизнес-класса а/к «ТрансАэро» на рейсах Москва – Петербург

Кроме того, мы можем с уверенностью утверждать, что Motor Boat & Yachting читают во всех яхтенных компаниях России



ПО ВОПРОСАМ РАЗМЕЩЕНИЯ РЕКЛАМНЫХ ОБЪЯВЛЕНИЙ:

МОСКВА: +7 (903) 729 97 40
ПЕТЕРБУРГ: +7 (921) 973 87 12

Яхтенный порт

BOATMAN MUSTIKKAMAA

Продается.
Цена по запросу.

Яхтенный порт «Boatman Mustikkamaa» — современный объект, предназначенный для обслуживания парусных и моторных яхт, круглогодично.

Порт расположен в лесном массиве на восточном берегу острова Mustikkamaa (Черничная страна), город Хельсинки, Финляндия.



Территория состоит из двух частей: земля — 6.498 м²; вода — 5.218 м².

Порт оборудован современным оборудованием и зданиями для ведения активных работ по обслуживанию всех типов яхт.

Обслуживает одновременно до 44 лодок размером от 7 до 25 метров.

На территории порта работает магазин по продаже яхтенного оборудования и оказывается сервис по обслуживанию лодок.

У порта существует большой потенциал по расширению услуг и различного сервиса на своей территории.

Порт расположен в 10 минутах от центрального ж/д вокзала и 5 минут от метро.

E-mail: bellamersergey@hotmail.com
Phone: +358 44 33 48 671

ТАКЕЛАЖ И ОСНАСТКА ДЛЯ ЯХТ ИЗ НЕРЖАВЕЮЩЕЙ СТАЛИ



RIGGING.RU

www.rigging.ru

тел.: +7 (495) 228-14-72

необходимый аксессуар для каждой яхты

- Техническое обслуживание лодки и использование в аварийных случаях
- Осмотр подводной части судна
- Техническое обслуживание швартовного оборудования
- Обучение дайверов
- Подводная охота, ловля рыбы и раков





Freediver

- Погружение для знакомства с подводным миром курорта
- Погружение для проведения научных и исследовательских работ
- Техническое обслуживание бассейнов
- Извлечение ценных предметов из-под воды
- Погружение под воду людей с ограниченными способностями



Автономная поплавковая модель

Размеры: ø 33 см / высота 22 см
Вес (с аккумулятором): 12,5 кг
Время работы: 45-60 мин
Питание: 12V, 16 - 18 А



+

Комплект ныряльщика

Шланг 10 м
Регулятор
Пояс
Вес: 4 кг



Модель для установки на борту

Размеры: 35 x 25 x 15 см
Вес: 6 кг
Питание: 12V, 16 - 18 А

«Freediver - это яхтенный аксессуар, без которого мне теперь не обойтись. Он должен входить в стандартное оборудование для любой лодки», - Бобби Шенк, известный кругосветный мореплаватель, легенда парусного спорта.

www.freediver.su +7 (495) 99-808-66

Приглашаем к сотрудничеству региональных дилеров

РЕКЛАМА



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

GALEON

RUSSIA

www.galeon-russia.ru

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.



Lagoon 380
11.70 м., 2012 г.в. (Новый)
Продавец: Михаил Бурдин
Тел. +3-579-925-26-62



SIGO Marine Explorer 50
14.98 м., 2014 г.в. (В производстве)
Продавец: SIGO Marine (Александр)
Тел. 0038-095-729-86-92



Neptune Marine Elling E4
14.95 м., 2009 г.в. (Б/у)
Продавец: Yachting 2000 (Марина)
Тел. 0043-664-513-52-18



Bavaria 37 Sport HT
12.95 м., 2008 г.в. (Б/у)
Продавец: Волга Яхт Групп (Марк)
Тел. +7-846-990-64-30



Bavaria 38 Sport HT
12.80 м., 2006 г.в. (Б/у)
Продавец: Волга Яхт Групп (Марк)
Тел. +7-846-990-64-30



Bavaria Sport 28
8.95 м., 2010 г.в. (Б/у)
Продавец: Волга Яхт Групп (Марк)
Тел. +7-846-990-64-30



Индивидуальный проект Альбатрос
25.00 м., 2009 г.в. (Б/у)
Продавец: Александр
Тел. +7-903-343-26-56



Velvette Evolution 41
12.50 м., 2013 г.в. (Новый)
Продавец: Velvette (Мурат)
Тел. +7-927-436-66-84



Velvette Cruiser 33 INTELLIGENT
10.12 м., 2013 г.в. (Новый)
Продавец: Velvette (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**

Papa 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.







5% скидка при заказе более 2 недель

€ 35000 — высокий сезон

€ 25000 — низкий сезон

5% скидка при предварительном бронировании

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**

4,6 МЛН €

ПРОДАЕТСЯ В ПЕРВЫЕ ПРЯМО ОТ ВЛАДЕЛЬЦА



Azimut 103S







ДАННЫЕ

Модель:	**Azimut 103S**
Тип:	**Моторная яхта**
Верфь:	**Azimut Yachts**
Дизайн:	**Stefano Righini Design**
Интерьер:	**Карло Галеацци**
Год постройки:	**2008**
Флаг:	**США**
Классификация MCA:	**Нет**
Номер корпуса:	**103S/16**
Цвет корпуса:	**Серый**

РАЗМЕРЫ:

Длина полная:	**30.91 м (101′ 5″)**
Длина по ватерлинии:	**24.49 м (80′ 4″)**
Ширина:	**7.10 м (23′ 3″)**

ПАССАЖИРОВМЕСТИМОСТЬ:

Гостей:	**8**
Кают:	**4**
Экипаж:	**4**
Кают экипажа:	**2**

КОНСТРУКЦИЯ:

Материал корпуса:	**стеклопластик**
Надстройка:	**стеклопластик**
Палуба:	**тик**
Число палуб:	**3**

ДВИГАТЕЛИ:

Число:	**2**
Топливо:	**Дизель**
Производитель:	**MTU**
Модель:	**16V 2000 M93**
Мощность:	**2 x 2450 л.с.**
Движители:	**2 водомета**

ХАРАКТЕРИСТИКИ:

Максимальная скорость:	**32 узла**
Коуизная скорость:	**28 узлов**
Дальность хода:	**450 миль на круизной скорости**
Запас топлива:	**12,350 л.**
Запас воды:	**2500 л.**

ОБОРУДОВАНИЕ

Генератор:	**Kohler 40kw X 2**
Стабилизаторы качки:	**–**
Подруливающие устройства:	**Side Power 20″**

Phone: +905324748993,
Mail: mygogamigoga@gmail.com

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

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

Реклама

COBALT BOATS

323

Длина.....10.59 м
Ширина....3.23 м

Mercruiser 8.2
Mag B 3 DTS
S.COR 2 X 380 (Hp)



273

Длина.....8.79 м
Ширина....2.59 м

Mercruiser 8.2
Mag HO B 3 DTS
S.COR 430 (Hp)



243

Длина.....7.90 м
Ширина....2.59 м

Mercruiser 8.2
Mag HO B 3 DTS
S.COR 430 (Hp)



276

Длина.....8.38 м
Ширина....2.59 м

Mercruiser 8.2
Mag B 3 DTS
S.COR 380 (Hp)



SD24

Длина.....7.47 м
Ширина....2.59 м

MerCruiser 8.2
Mag HO B 3 DTS
S.COR 430 (Hp)



SD26

Длина.....7.97 м
Ширина....2.59 м

Mercruiser 8.2
Mag B 3 DTS
S.COR 380 (Hp)



R5

Длина.....7.82 м
Ширина....2.59 м

Mercruiser 8.2
Mag HO B 3 DTS
S.COR 430 (Hp)



220

Длина.....6.96 м
Ширина....2.54 м

MerCruiser 377
Mag B 3 DTS
S.COR 320 (Hp)



A25

Длина.....7.77 м
Ширина....2.59 м

Mercruiser 8.2
Mag HO B3 DTS
S.COR 430 (Hp)



START MARINE

ROYAL YACHT CLUB.
Москва,
Ленинградское ш., д. 39.
Телефон: + 7 495 940 77 14

ЯХТ КЛУБ СПАРТАК.
г.Долгопрудный,
улица Набережная, д. 4а.
Телефон: +7 903 539 83 41

МАРКЕТ МАРИН.
г.Долгопрудный,
Старо-Дмитровское шоссе, д.1.
Телефон: + 7 495 579 22 02

www.cobaltboats-rus.ru | cobaltboats@yandex.ru

CHAPARRAL | REINELL | CROWNLINE













ГРУППА КОМПАНИЙ АДМИРАЛ

Эксклюзивный дистрибьютор на территории России

www.admiral-group.ru (495) 925-77-06 www.shopmarine.ru

Дополнительное спецпредложение в зимний период. Подробности по телефону.

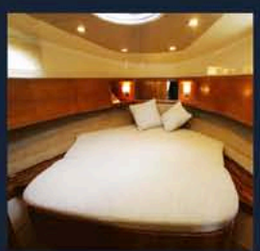
marex | KINGFISHER | HARBERCRAFT

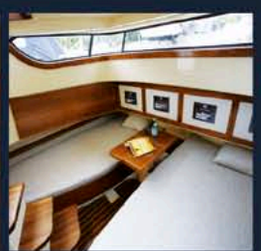
Алюминиевые катера из Канады











Длина, м: 11,37 Вместимость: 9 чел.
Ширина, м: 3,50 Топливо, л: 650
Двигатель: Volvo D6 435 EVC (435 л.с.)





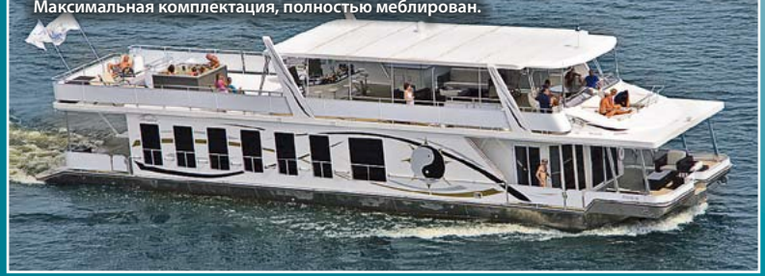
Спецпредложение: **13 700 000** руб.



Характеристика: новый. Произ-во: США. В наличии в Саратове.
Длина 15,54 м. Ширина 4,57 м. Запас топлива 1000 л.
Двигатель: 2 x MerCruiser (бензиновых), 3л, 2 x 135 л.с. A I.
Генератор: Westerbeke (бензин), 17,5 кВт, 1 фаза.
Электрические подруливающие устройства: 2 x 8 кВт.

Спецпредложение: **29 900 000** руб.

Характеристика: новый. Произ-во: США. В наличии в Саратове.
Длина 27,74 м. Ширина 5,49 м. Топливо 1890 л (ДТ) + 242 л (для гидроцикла/катера).
Двигатель: 2 x Cummins QSD (диз.), 4,2 л., 2 x 270 л.с., Bravo II.
Инвертор: 4 000 Вт. Генератор: Onan (диз.), 22,5 кВт, 1 фаза.
Гидромеханическое подруливающее устройство: 2 шт (нос+корма).
Максимальная комплектация, полностью меблирован.



Реклама

LODKA HAUS
SINCE 2002

www.tb-houseboats.ru
+7 (904) 706-9019, +7 (962) 622-3260

Стоимость в базовой комплектации: **7 500 000** руб.



Ширина судна: 4,57 м.
Длина судна: 15,55 м.
Передняя палуба: 2,37 м.
Задняя палуба: 1,94 м.
Запас питьевой воды: 1000 л.
Запас топлива для судна:
940 литров (бензин)
+ 200 литров (ДТ).



Cancún 260 Cabin



ТИП КРЫШИ ХАРДТОП



ОБЗОРНЫЕ ОКНА ИЗ НАТУРАЛЬНОГО СТЕКЛА



ГАРАЖНОЕ ОТДЕЛЕНИЕ ДЛЯ ТЕНДЕРА

Приглашаем дилеров
к сотрудничеству

LODKA HAUS
SINCE 2002

Эксклюзивный дистрибьютор компании
STARFISHER на территории России

www.starfisherboats.ru
www.starfisher.com

г. Саратов, ул. Бахметьевская, 49. Контактный телефон: +7(904) 700-77-44, +7(903) 380-58-56

AQUADOR

УВЕРЕННОСТЬ В СОВЕРШЕНСТВЕ



ТОЛЬКО У НАС В СОЧЕТАНИИ:

- Закрытый пост управления
- Широкие боковые проходы
- Боковые сдвижные двери
- Большая автономность
- VIP отделка салона

Модельный ряд: 21' 23' 25' 26' 28' 32' 33' NEW! 35'



AQUADOR 25 Ce



AQUADOR 28 C



AQUADOR 35 C

Мореходные качества, категория B Offshore, классическая корабельная архитектура делают катера Aquador лучшими в своем классе

Официальный дистрибьютор в России и странах СНГ

HARDTOP MARINE St.Petenburg Russia 1998

Санкт–Петербург, тел.:
(901) 315–4578, (911) 743–4181,
тел./факс (812) 603–2460

Киев, тел./факс:
+38 044 581 2713,
+38 050 416 8631

www.aquadorboats.fi, www.htmarine.ru,
htmarine@mail.ru

Брокеражные яхты из Голландии от компании «Adventor Yachts»



Vripack 2000

2009 г.в. Цена: € 1 295 000. Спецпредложение по уникальной цене!

Океанское экспедиционное стальное судно (Еврокатегория мореходности «A-Ocean», неограниченный район плавания) дизайнерской студии Vripack, построенное по спецпроекту на известной верфи Altena Yachting. Практически новая яхта (наработка 360 часов) в идеальном состоянии. Один хозяин, бывший яхтсмен. Ходил на Средиземное море и обратно, и немного по Голландии. Стабилизаторы качки (Vetus stefan 07. Multisea II Najad). Два поста управления. Носовое и кормовое гидравлические подруливающие устройства. Прекрасный флайбридж с кран-балкой + риб. Три каюты (6 спальных мест) + 2 просторных сообщающихся салона + отдельная четвертая каюта шкипера. Отделка всех жилых помещений полированным тиком. Палуба — тик. Корпус — сталь. Надстройка — легкий сплав.

Размерения: **19,99 x 6,00 x 1,50 м** Водоизмещение: **ок. 58 т**

Двигатели: **2 x Volvo D6 по 280 л.с.** Расход топлива: **25 л/час при скорости ок. 8,5 узлов.** Максимальная скорость: **10 узлов.**

Топливный бак: **8000 л (4 бака по 2000 л)** Генератор: **Mastervolt Whisper 12 ULTRA 12 kW.** Инвертор: **Mastervolt Sine 24/2500 W.**

Якорные лебедки: **2 гидравлические.** Бак пресной воды: **1500 л** Душевые/туалеты: **2/3.**

Центральное отопление + кондиционирование всех помещений. ТВ, видео, аудио.

Хорошо оборудованный камбуз: керамическая плита 4 к., 3 холодильника, 2 морозильника, стиральная машина, посудомоечная машина и т.д.

Навигационное оборудование Raymarine, включая радар, автопилот, эхолот, картплоттер и т.д.

Elling E4 Ultimate



2008 г.в. Цена: € 398 000

Новое уникальное предложение.

Поставка с завода строителя (Neptune Marine, Нидерланды).

Заводская гарантия — 1 год.

Демонстрационный образец E4 (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! Наработка 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 Вт** Носовое и кормовое подрул. устройства

Навигационное оборудование: картплоттер GPS; радар; автопилот; эхолот; анемометр; 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. Термополы 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.



Altena Blue Water Trawler 58

2008 г.в. Цена снижена до € 975 000.

Экспедиционное судно, построенное на известной голландской верфи Altena Yachting.

Надежность и мореходность обеспечены категорией CE — «A Ocean», неограниченный район плавания. Исключительно надежные коммерческие дизеля John Deere. Судно оснащено всем необходимым для длительного комфортного пребывания на борту: опреснитель воды, стабилизаторы качки, гидравл. кран-балки для тендера+тендер, гидравлическая платформа для купания, гидравл. якорн. лебедки, гидравл. носовое и кормовое подрул. устройства. Два поста управления. Системы кондиционирования и центрального отопления, двойное остекление.

Находится: **Голландия** Размерения: **17.42 x 5,08 x 1,60 м, надводн. габарит 5,00 м** Скорость: **ок. 10 узлов** Водоизмещение: **ок. 42 т**

Материал корпуса/ надстройки: **Сталь** Материал палубы : **Сталь/Тик** Интерьер: **Тик**

Двигатели: **2 x John Deere по 175 л.с.** Наработка: **1300 ч** Генератор: **12 kW Whisper Ultra** Инвертор/Зарядка батарей: **Mastervolt**

Топливные баки: **ок. 3,300 л** Баки пресной воды: **ок. 1,480 л** Каюты /Спальные места: **3/6** Туалеты/ Душевые: **2/2**

Полный комплект навигации Raymarine, включая: GPS картплоттер, радар, автопилот, радиостанция, эхолот, лаг, компас и т.д. Спасательный плот + спас. жилеты.

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...







Ждем Вас с 18 по 26 января 2014г., как всегда, в зале № 15.
На стенде будут представлены яхты Elling E3 и E4.
Возможен тест драйв на верфи.
Специальные выставочные скидки лично от директора верфи.

РЕКЛАМА

Легендарный голландский бренд ELLING — это:

- Категория мореходности Евросоюза — "А" Ocean, неограниченный район плавания (проверено в безостановочных трансатлантических переходах из Европы в Америку).
- Остойчивость спасательного судна (закат диаграммы статической остойчивости 110 градусов)
- Запас хода 1400 морских миль на скорости 7,5 узлов (опционально — до 2400 морских миль)
- Максимальная скорость до 18 узлов (с гл. двигателем 435л.с.), до 11 узлов (с гл. двигателем 190л.с.)
- 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 дб.)
- Простота в управлении — высокие маневренность и устойчивость на курсе
- Обитаемость, как у 60-футовой экспедиционной яхты — 3 каюты, 2 салона, 2 санузла с отдельными душевыми.
- Размерения в метрах: длина — 13,80 / 14,95 ширина — 4,25 осадка — 1,25

Посетите виртуальный тур по яхте ELLING –
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

BANDIDO 90



ЛУЧШАЯ LONG RANGE ЯХТА

Дальность плавания 4500 морских миль













Год постройки 2010 **в эксплуатации с** 2011 **Материал корпуса** сталь **Надстройка** алюминий **Длина** 27,9m **Ширина** 7,65m
Водоизмещение 200t **Осадка** 2,40m **Каюты** 4 **Двигатели** MAN D2842 LE 410 2x 809 kw (2x 1100 hp) **Цена** € 5'000 000

+7 (921) 961 98 24

Jonacor marine



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



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



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



Год постройки 2006 **Длина** 21.5 м **Ширина** 5.5 м
Двигатель MAN 2x1360 л.с.
Место стоянки Санкт-Петербург **Цена** € 1' 090'000



Год постройки 2012 **Полная комплектация** **Длина** 16,74 м
Ширина 4,70 м **Двигатель** Volvo Penta 132 kW (179 л. с.)
Категория A, ocean **Каюты** 3
Место стоянки Одесса, Черное море **Цена** €1'250'000



Год постройки 2012 **Длина** 19.85 м **Ширина** 5.20 м
Двигатель Volvo Penta D6-280 **Категория** A, ocean **Каюты** 3
Яхта полностью укомплектована для океанского плавания
Место стоянки Словения **Цена** $ 3'000'000.

197022, Санкт-Петербург,
Песочная наб., 18, литер А, пом. 5Н,
+7 (921) 961 98 24 +7 (921) 909 56 55 +7 (812) 702 47 70
info@jonacor-marine.ru
www.jonacor-marine.ru

МЕНЕДЖМЕНТ ЯХТ

УПРАВЛЕНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВОМ

КУПЛЯ-ПРОДАЖА

ЧАРТЕР

AMELS 465
295 000 ЕВРО*

ДЛИНА 55м
ВЕРФЬ Amels
ГОД 2014
СКОРОСТЬ 13 узлов
КАЮТЫ 5
ГОСТИ 11
КОМАНДА 13

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

МОНАКО +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 — 1.150.000 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 — 985.000 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	Caterpilar (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 — 1.700.000 EUR



Длина	22.26 м	Двигатель	MAN V12 CRM (2 x 1550 л.с.)
Ширина	5.4 м	Наработка	260 м/ч
Осадка	1.65 м	Каюты	3 + 1

Яхта в отличном состоянии. Растаможена. Находится в РФ.

Princess 21M (ref. 089), 2008 — 1.565.000 GBP

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

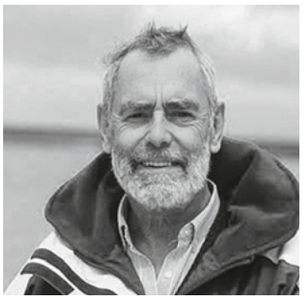
Яхта новая. Находится в Англии.

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.



Воля к победе

ДАГ ПАЙК: *К моим обязанностям штурмана в гонке вокруг Британии 1984 года прибавился ночной ремонт упавшей с крана лодки.*



White Iveco **рухнула прямо на дамбу в порту Рамсгейта**

Многие гонщики не напрягались и планировали просто добраться до финиша, но не таков был Фабио Буччи

Гонка вокруг Великобритании 1984 года стала весьма показательной. В этой битве сошлись лучшие итальянские и английские экипажи, а соревнования смахивали на бег наперегонки зайцев с черепахами. Самые быстрые спортивные лодки постоянно сталкивались с различными техническими проблемами, в то время как менее шустрые дизельные катера упорно продолжали идти вперед.

Фабио Буччи поздно вписался в гонку; спонсором у него выступила Iveco (теперь FPT Industrial). Лодку *White Iveco* приводили в движение четыре 6-литровых двигателя (новая модель), и на первых порах она захватила лидерство благодаря тому, что масса в 9 тонн обеспечивала ей преимущество в условиях морского волнения. Когда волны стихли, более мощные гоночные катера стали нагонять лидера, но *White Iveco* продолжала идти без каких-либо проблем, и к моменту прибытия в Рамсгейт, откуда начинался последний этап до Портсмута, выигрывала у остальных чуть более часа. Буччи оставалось лишь преодолеть на *White Iveco* последний отрезок маршрута — и победа в кармане.

На каждой остановке лодки обычно поднимали из воды, чтобы проверить корпус и приводы. Это была стандартная процедура, но на этот раз все пошло не так.

«Я был занят, переодевал штаны,— вспоминает Фабио,— как вдруг услышал грохот и крики. Я метнулся наружу и увидел *White Iveco*, лежавшую на земле и опасно балансирующую на краю дамбы. Она еще висела на стропах автокрана, передние колеса которого поднялись на 10 метров. Крановщик слишком сильно выдвинул и перегрузил стрелу, но ему повезло, что лодка упала на прикол (кнехт.— Прим. MBY): он пробил днище и предотвратил падение судна и крана с водителем в воду».

Похоже, его гонка подошла к концу, и соперники признали, что *White Iveco* выиграла все этапы, а последний от Рамсгейта можно и не считать. Однако Фабио Буччи и его команда решили иначе. С помощью и поддержкой всех, кто был причастен к гонке, лодку затащили в ангар, демонтировали носовую пару двигателей, и ремонтные работы начались.

Люди пахали всю ночь, закрепляя метровые алюминиевые пластины с обеих сторон пробоины. В ход пошли 80 установочных винтов и синтетический канат. К восьми утра «заштопанный» катер был готов к испытаниям, и Буччи заявил, что в 10.00 он выйдет на старт. Многие смотрели на гонку иначе и просто рассчитывали добраться до финишной черты, но это было не в духе Фабио.

«Едва гонка началась, я обратил все внимание на ветер,— поясняет он.— Наперекор всем правилам и логике мы дали полный газ на волнах в 3–4 балла, постоянно проверяя, не поступает ли вода. План был прост: выйти в море и «втопить» на 75 узлах. Идти последний этап медленно и без нашего обычного задора было бы невыносимо скучно».

White Iveco пришла на финиш в Портсмуте, на шесть минут опередив ближайшего преследователя, и выиграла гонку. Это была победа вопреки обстоятельствам; она вошла в водно-моторный фольклор, а ночной ремонт лодки считается одним из самых быстрых и качественных из числа кем-либо проведенных.

Позже, в 2008 году, на третьей гонке вокруг Британии фортуна изменила Буччи. Его лодка *Red FPT*, налетев на подводные ограждения у Портсмута, лишилась приводов и рулей. Фабио пришлось выйти из гонки и передать эстафету соратникам по команде на более медленной *Blue FTP*. MBY

Targa®

The 4x4 of the sea

Уверенность в превосходстве



Престижные международные премии

ЛОНДОН	ЛОНДОН	ЛОНДОН	СТОКГОЛЬМ	СТОКГОЛЬМ
MOTOR BOAT OF THE YEAR Awards 2009 Sponsored by GARMIN Wheelhouse and Walkaround WINNER	MOTOR BOAT OF THE YEAR AWARDS 2010 PANTAENIUS WINNER	MOTORBOAT OF THE YEAR AWARDS 2012 PANTAENIUS WHEELHOUSE and WALKAROUND WINNER	Motorboat of the Show 2003 Scandinavian Motorboat Show Stockholmsmässan	Motorboat of the Show 2005 Scandinavian Boat Show

HARDTOP MARINE St.Petersburg Russia 1998

Официальный дистрибьютор в России и странах СНГ.
Санкт-Петербург, тел. (901) 315-4578, (911) 743-4181,
(921) 771-1779, тел./факс (812) 603-2460
Киев, тел./факс: +38 044 581 2713, +38 050 416 8631
www.targaboats.ru www.targa.fi

Модельный ряд	23’	25’	27’	31’	32’	35’	37’	42/44’

Сила притяжения

Audi RS 7 Sportback quattro® с двигателем V8 TFSI® 560 л.с.

Это сплав мощности и изысканности. Скорости и комфорта.
Это искушение, перед которым невозможно устоять. И не нужно.



Реклама.

www.audi.ru
Горячая линия Audi: +7 495 775 8888, 8 800 200 2333

Audi Sport
Vorsprung durch Technik