

MOTORBOAT & YACHTING

ЯХТА НОМЕРА: J CRAFT 42

МЕЛОДИЯ МОРЕЯ

Современная аранжировка
классического произведения

ТЕМЫ НОМЕРА

КУТЮРЬЕ
ВЫХОДЯТ
В МОРЕ

ПО АЛЯСКЕ
НА ТРАУЛЕРЕ

ИМЯ ЛАПЕРУЗА
ИСТОРИЯ ОДНОЙ
ЭКСПЕДИЦИИ

ОБЗОРЫ И ТЕСТЫ

BENETTI 125/140

DRETTMANN

EXPLORERS

QUARANTA

PERSHING 62/64

FAIRLINE TARGA 48

VELVETTE 33



ISSN 2077-8236



14001

9 772077 823783



Новое время для роскоши

BORK

- 1. Кофемашинa C600
Настоящий вкус Америки для больших компаний.
- 2. Термосы
Для индивидуалистов, привыкших брать с собой только лучшее.
- 3. Гантели RACK
Для тех, кто ценит не только силу.
- 4. Кастрюля медная
Тайны японских мастеров для ценителей раритетов.
- 5. Гриль G801
Для тех, кто не готов расставаться с летом.
- 6. Мультишеф U800
Эксклюзивно для ценителей высокой кухни. Умный, технологичный, роскошный.
- 7, 9. Наборы специй для выпечки мяса, рыбы и супа
Пикантные нюансы для ярких впечатлений.
- 8. Чайник K810
Волшебный чайник, который сам заваривает чай.

Присоединяйтесь к BORK в сети Интернет



Реклама

КЧИТАТЕЛЮ

Колонка главного редактора

Привет всем!

Казалось, совсем недавно журнал MBY появился на российском медиополе, а — поди ж ты! — уже напечатали 25-й выпуск!

Переводной «калькой» российская версия старейшего британского яхтенного журнала была недолго: буквально в первых номерах стали появляться «местные» материалы — заметки о путешествиях на яхтах, собственные тесты новых моделей, репортажи о российских яхт-клубах и выставках... Постепенно доля оригинального контента перевалила за половину и продолжает расти. Мы даже позволили себе вторгнуться в сугубо технические разделы — нам, редакции и нашим авторам, есть что сказать о сложной современной технике. Но это, полагаю, вы и сами замечаете.

Думаю, самое время сказать огромное спасибо всем вам. Нашим авторам, число которых постоянно прибывает. Рекламодателям: без вас финансовое бремя издания такого журнала было бы неизмеримо тяжелее. Нашим читателям: именно для вас мы публикуем статьи, стараемся сделать каждый материал интересным. Ах, как приятно встречать наши статьи на различных интернет-сайтах, причем не обязательно яхтенных! Значит, их редакторы тоже сочли материалы MBY интересными и полезными. Теперь (из уважения, должно быть) даже иногда указывают автора статьи, правда, не называя издание (видимо, по забывчивости).

Когда одного восточного владыку спросили, как он управляется со своим большим гаремом, тот ответил: «Это часть моей работы, и я ее люблю». Мы тоже любим свою работу, хотя она совсем иного свойства. Это великое везение, если ты делаешь дело с удовольствием. Вдвойне удача, когда результаты труда доставляют удовольствие не только тебе. Ну а коли число читателей журнала измеряется тысячами... Тут впору загордиться, но на это совершенно нет времени: мы уже готовим новый выпуск MBY и, надеемся, он вас снова порадует.

До встречи и с Новым годом!

Главный редактор
Зарий Черняк



Великое везение — если ты делаешь свое дело с удовольствием и это радует кого-то еще

НАВИГАЦИЯ ПО НОМЕРУ

Охота пуце
неволи: захочешь
яхту — дом
продашь!
с. 120



Все познается
в сравнении, и яхты
здесь не исключение
с. 106

Конец года
оказался
урожайным
на тесты самых
разных лодок
с. 164



Вертолет — новый
вид городского
транспорта?
с. 198



PRINCESS 52

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

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



САНКТ-ПЕТЕРБУРГ: Норд-Стар + 7 812 325 55 32
ВОЛГОГРАД: Н20 + 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



*Leading the way**

A member of the Moët Hennessy Louis Vuitton family

*Устанавливая высокие стандарты


PRINCESS

www.princessyachts.com



Гений Места

ПРОДАЖА КВАРТИР И ОФИСОВ В ЦЕНТРЕ ПЕТЕРБУРГА

(812) 688 88 88 www.6888888.ru

**ВОЛШЕБНОЕ
ПРЕДЛОЖЕНИЕ
на квартиры
в центре**

**ПРЕМИУМ
И БИЗНЕС-КЛАСС**

Не является публичной офертой.

ЦЕНТР ПРОДАЖ
Санкт-Петербург, ул. Кирочная, д. 39

ОФИС ПРОДАЖ
Санкт-Петербург, ул. Казанская, д. 36

Проектная декларация на сайте www.6888888.ru. Застройщик ОАО «СКВ СПб», Св-во №00110.02-2009-7803048130-С-003 от 26.01.12.



Незабываемые моменты
Исключительный опыт



Эксперты роскошного чартера

Чтобы получить вашу копию каталога 2014 Charter Collection, на 250 страницах которого представлены лучшие в мире чартерные яхты и маршруты путешествий, пожалуйста, пришлите нам запрос по адресу: press@camperandnicholsons.com



Camper & Nicholsons International

YACHTING SINCE 1782

Непревзойденные **знания**
Идеальный **опыт**

Направления

Продажа и приобретение
Строительство
Чартер
Менеджмент
Подбор команды

camperandnicholsons.ru

1782

СОДЕРЖАНИЕ

Январь–февраль 2014

СУПЕРЯХТЫ

30



20



36



56

20 СОСТАПЕЛЯ

Prestige 750, Princess S72, Fairline Squadron 48, Jeanneau Merry Fisher 695 Marlin, Botnia Targa 32 CFC и 44 Sport, Parker 750, Larson Escape

30 СУПЕРЯХТЫ

Benetti Panthera, Mulder 94 Voyager, Sunreef 210 Power Trimaran

36 НОВОСТИ

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

66 ВЫСТАВКИ

Предварительный обзор грядущих выставок в Лондоне, Дюссельдорфе и Москве

AZIMUT MAGELLANO 53

УВЕЛИЧЕННАЯ ГИДРАВЛИЧЕСКАЯ ПЛАВАТЕЛЬНАЯ ПЛАТФОРМА
И ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ КАЮТА ЭКИПАЖА



реклама

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

MAGELLANO
53
MAGELLANO COLLECTION*

AZIMUT
YACHTS

FINO ALL'ULTIMO DETTAGLIO**

Бренд группы компаний
AZIMUT | BENETTI

www.azimutyachts.ru

Azimut Yachts Russia***

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

74

2014
**MOTOR
BOAT
AWARDS**

PANTAEIUS
PROUD SPONSORS

MOTORBOAT MOTOR
BOATS

72

МОТОРНЫЕ
ЯХТЫ

56 ПЛАВАЛИ, ЗНАЕМ

Истории от наших постоянных
и приглашенных экспертов

72 ФИНАЛИСТЫ МВУ

Шорт-лист номинантов на премию Motor Boat
Awards 2014

80 DRETTMANN EXPLORER YACHTS

Экспедиционные яхты известного
немецкого бренда

88 QUARANTA

Новый суперкатамаран «на паях»

98 КУТЮРЬЕ ВЫХОДЯТ В МОРЕ

Именитые фэшн-дизайнеры реализуют свои
идеи в яхтенных интерьерах

106 PERSHING

Сравниваем две близких модели 60-футовых яхт

112 FAIRLINE TARGA 48 OPEN

Полный тест нового круизера

120 ПО АЛЯСКЕ НА ТРАУЛЕРЕ

Путешествие владельца Grand Banks на север

132 ИНТЕРВЬЮ МВУ

Сотрудники компании Nordmarine рассказывают
о настоящем и будущем бренда Princess в России

112

120

CORUM



www.corum.ch

**ADMIRAL'S
CUP** AC-ONE


CORUM
LA CHAUX-DE-FONDS · SUISSE

ADMIRAL'S CUP - ВЕРНЫЙ СПУТНИК ПОКОРИТЕЛЕЙ ВОЛН,
БОЛЕЕ ПОЛУВЕКА ЦАРИТ НА МОРСКИХ ПРОСТОРАХ

• **Москва** ДА ВИНЧИ (495) 937 80 89, (495) 721 91 17, КОНСУЛ (495) 971 85 73, (495) 699 50 45, КОСМОС ЗОЛОТО (495) 692 65 44, ТАЙМ-АВЕНЮ (495) 937-62-05, (495) 225-73-54, CONQUEST WATCHES (495) 650-76-37, LOUVRE (495) 981 42 82, (495) 692 90 47, REGSTAER DUTY FREE SHOP (495) 737 66 29, RUNWAY DUTY FREE SHOP • **Казань** ВЕРСАЛЬ (843) 292 16 76 • **Калининград** ЧАСЫ ЖЕНЕВЫ (4012) 59-31-21 • **Краснодар** ЗОЛОТОЙ ЛАРЕЦ (861) 275-25-75 • **Нижний Новгород** ВИКТОРИЯ (831) 296 56 57 • **Ростов-на-Дону** 18 КАРАТ (863) 250 11 11 • **Самара** БРИЗО (846) 270 46 81 • **Санкт-Петербург** ДИАМАНТ (812) 571 84 18, ИМПЕРИАЛ (812) 235 07 66, (812) 333 34 90, (812) 273 51 59, (812) 571 36 78 • **Челябинск** CLASSIC TIME (351) 263-77-83

КАТЕРА



136



164



180



144

136 «КОНТРАБАС» С ГОТЛАНДА

Тестируем джентльменскую лодку J Craft Torpedo R

144 ИМЯ ЛАПЕРУЗА

Исторические свершения великого мореплавателя

154 КАРЕТА ПОДАНА

Венецианские катера-лимузины Serenella

158 МИЛИ ЖИЗНИ

История от участницы экспедиции «БИНБАНК». Под крылом чайки»

162 ВЕРФЬ ESEN YACHT

Новый проект парусной суперяхты Troy

164 VELVETTE

33 INTELLIGENT
Тест необычной яхты на «Лебедином озере»

170 ВЕРФИ МВУ

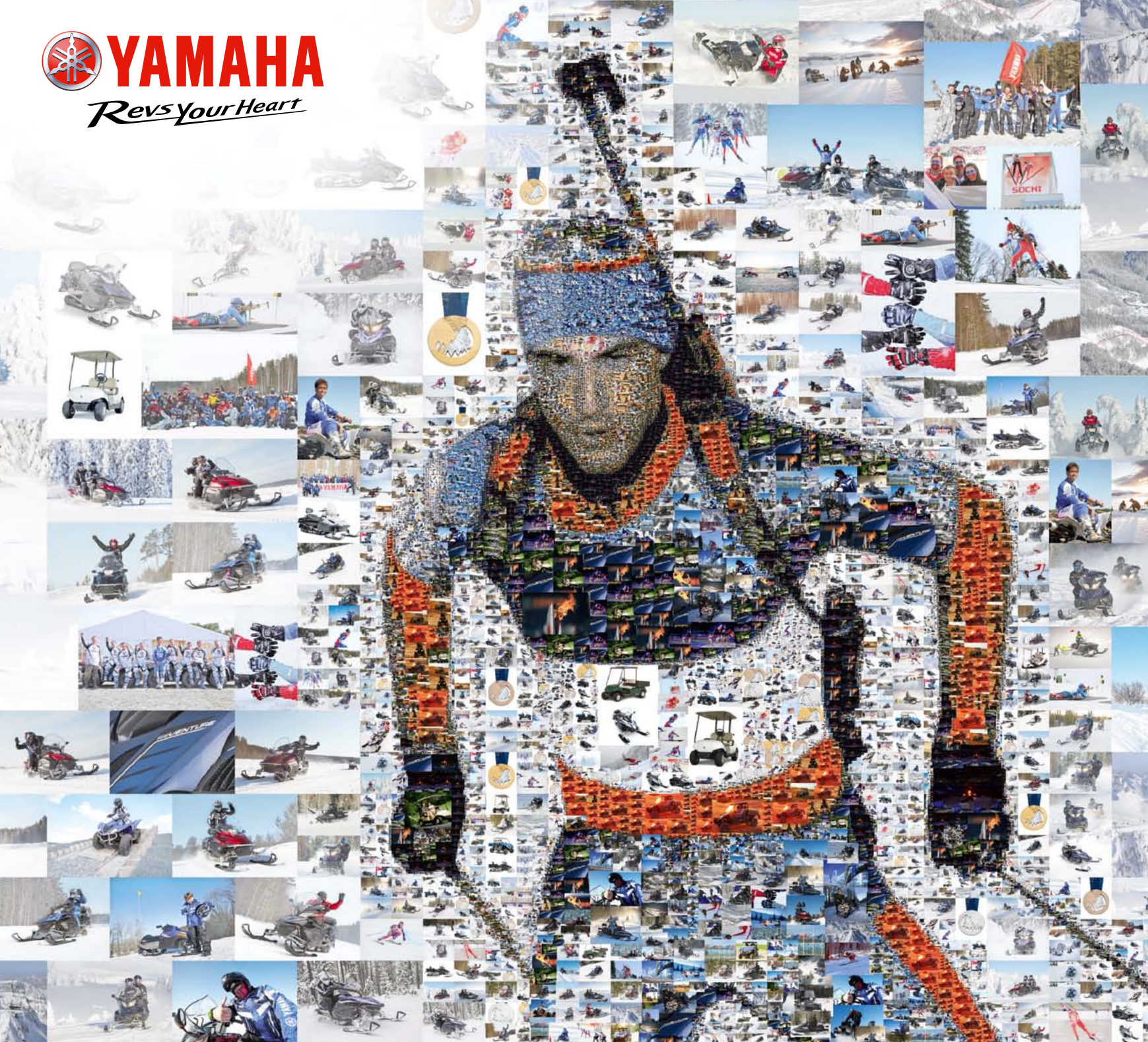
Знакомимся с производством Trident Aluminium Boats

174 ЛИССАБОН, ТЕЖУ

Под парусом по главной реке Португалии

180 ROLEX FASTNET RACE

Регата для всех и каждого: как принять участие



СЛАГАЕМЫЕ ПОБЕДЫ

Слагаемые победы – это упорство, стремление быть первым, сила духа и тела, постоянная работа над собой и превосходная техника. Идти к победе – значит делать все, что зависит от вас, используя лучшее оборудование и выкладываясь на все сто. Снегоходы, мотовездеходы и гольф-кары Yamaha – это техника, живущая в одном ритме с вами и всегда готовая к новым свершениям. Это техника, созданная дарить вам моменты, когда вас переполняют эмоции и сердце бьется чаще, – моменты триумфа.

Именно поэтому Yamaha стала официальным техническим поставщиком Олимпийских игр в Сочи.





202

198

**188 LIFESTYLE MBV**

Автомобили, отели, рестораны
и другие радости жизни

212 МЕХАНИКА MBV

«Кривые» стабилизаторы качки

216 НАВИГАЦИЯ

Обзор предложений на
рынке бортового оборудования

224 ШКОЛА MBV

Учимся экономить топливо
на моторной яхте

256 ДЕНЬ ИЗ ЖИЗНИ

Встреча с водяным смерчем

218



RIVARAMA SUPER

RIVA – ЭТО RIVA. ВСЕГДА.

progranda3.it



Riva

A FERRETTI GROUP BRAND
www.riva-yacht.com

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



ВЧЕРА



СЕГОДНЯ

PREMIUM YACHTS

Т +7 (495) 741 00 03

ЛЕНИНГРАДСКОЕ ШОССЕ, 39 СТР.7 - 125212 МОСКВА - РОССИЯ
INFO@PREMIUMYACHTS.RU - WWW.PREMIUMYACHTS.RU

MOTOR BOAT & YACHTING

№1 (25) Январь–февраль 2014

Published since 1904

МВУ Россия

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

Офис в Москве

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

Тел./факс +7 (495) 225-62-03

E-mail: info@mby.ru

Редакция и офис в Санкт-Петербурге

197110, Петровский пр., д. 14, корпус 4

Тел./факс +7 (812) 244-24-07

Веб-сайт www.mby.ru

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

Электронная версия www.zinio.com

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

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

Свидетельство о регистрации СМИ

ПИ № ФС77-38759 от 28.01.2010

Редакция

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

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

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

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

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

Корректор Виктория Голуб

Над номером работали

Авторы Екатерина Амирханова, Хьюго Андреа, Евгения Бакунова, Тимур Бараев, Мария Баранова, Тим Бартлет, Соня Белявская, Чантал Борчиани, Борис Денисов, Энди Дэربي, Анастасия Зайцева, Юрий Евтушенко, Грег Копп, Стюарт Кэмпбелл, Дэвид Марш, Джон Мендес,

Марина Постольная, Тим Саундерс, Нил Синглтон, Игорь Сирин, Алек и Барбара Хаммонд, Джек Хейнс, Исмаил Чифджи

Колумнисты Владимир Климбек, Борис Лашков, Дэвид Марш, Валентин Уваркин

Фотографы Курт Арриго, Анатолий Боровков, Уильям Пэйн, Юрий Ридякин, Питер Сейфферт, Дэниел Форстер, Дмитрий Шаромов

**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. Декабрских событий, д. 119 А

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Подписка

Стоимость годовой подписки (6 номеров) — 1800 руб.

Подписка осуществляется через редакцию или веб-сайт

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

Тираж 35 000 экз.

Цена свободная

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

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

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

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

3RD PRINCIPLE OF PERSHING

A

POWERFUL

IDEA

IS

ALWAYS

RESTLESS

INTRODUCING THE NEW P62*



PERSHING

ИНСТРУМЕНТ ДЛЯ ВАШИХ ИДЕЙ

PREMIUM YACHTS - ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ ДИЛЕР В РОССИИ

PERSHING 115' 108' 92' 82' 74' 64' 62' NEW 50'.1

T +7 495 741 00 03

PERSHING-YACHT.COM

INFO@PREMIUMYACHTS.RU

A FERRETTI GROUP BRAND

*3-ий ПРИНЦИП PERSHING: ЯРКАЯ ИДЕЯ ВСЕГДА БЕЗГРАНИЧНА. ПРЕДСТАВЛЯЕМ НОВЫЙ P62.

ТВМА/ТАЦА

MOTORBOAT & YACHTING

№1 (25) Январь-февраль 2014

Published since 1904

MBY UK

Motor Boat & Yachting, IPC Media, Blue Fin Building,
110 Southwark Street, London SE1 0SU

ISSN: 770027 178204

Tel: +44 (0)20 3148 4651

Fax: +44 (0)20 3148 8127

E-mail: mby@ipcmedia.com

Website www.mby.com

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

Editorial

Editor Hugo Andreae

Deputy Editor Stewart Campbell

Art Editor Neil Singleton

Production Editor Chantal Borciani

Boat Test Editor Jack Haines

Technical Writer Greg Copp

Technical Contributor David Marsh

Custom Yacht Contributor 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: J Craft Torpedo R

Журнал опубликован и вышел в свет 25.12.2013

Отпечатано в Финляндии.

Типография Puna Musta Oy.

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

Joensuu, 80140, Finland

www.punamusta.com



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

СОСТАВЕЛЯ

Новости с берега и с моря



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

Prestige 750

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 74 ф (22,58 м) Ширина 17 ф (5,46 м)
Двигатели 2 x MAN (1000/1200 л.с.)
Максимальная скорость 28 узлов

ОСОБЕННОСТИ

- Мастер-каюта на главной палубе
- Хардтоп над флайбриджем



Французская верфь Jeanneau завершила испытания на воде нового флагмана своей линейки моторных яхт — Prestige 750. Впервые яхта была анонсирована еще год назад под кодовым названием «720», и только лишь потом было объявлено о дебюте 75-футовой модели.

Команда Prestige Design совместно с Garroni Design создали уникальную для яхты таких размеров планировку. Необычность заключается в том, что на Prestige 750 мастер-каюта располагается в носовой части главной палубы, как на куда более крупных суперяхтах. Внизу — еще три каюты для гостей, включая VIP-апартаменты во всю ширину корпуса, а в корме — двухместный отсек экипажа. Необычна

и компоновка салона главной палубы: камбуз и столовая расположены при входе, рядом с кормовым кокпитом. Лодка также отличается чрезвычайно длинным флайбриджем: это позволило не только укомплектовать его всем необходимым для отдыха на воздухе, но и оставить в корме место для тендера. Оптимизированные обводы корпуса дают достаточный объем помещений внутри корпуса и снижение сопротивления воды при движении. Это обеспечивает лодке топливную экономичность и хорошее прохождение волны. Prestige 750 оборудуется двигателями MAN V8 по 1000 или 1200 л.с., которые позволяют получить круизную скорость около 24 узлов и максимальную до 28 узлов.





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

Реклама

Life. Style. Sailing.

ПЕРВАЯ МОТОРНАЯ ЯХТА CONTEST

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

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

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



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

CONTEST 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 74 ф (22,57 м) Ширина 17 ф (5,38 м)

Двигатели 2 × Caterpillar C32 A (1622/1723 л.с.); 2 × MAN V12 (1800 л.с.)

Максимальная скорость 38 узлов

Princess S72

В феврале 2014 года британская Princess Yachts представит на боат-шоу в Майами яхту Princess S72.

S-класс — новая линия в модельном ряду Princess. Это спортивные яхты с хардтопом, при этом оснащенные еще и флайбриджем. У верфи большие планы по развитию этой серии: через год появится Princess S80, а впоследствии линейка пополнится еще двумя моделями.

«Спортивные» флайбриджи меньше обычных, но Princess Yachts удалось создать на открытом мостике практически полноценную палубу, не испортив при этом «фирменный» сглаженный профиль. Флайбридж слегка утоплен в надстройку и сдвинут достаточно далеко в корму, что позволило не только увеличить его площадь, но и прикрыть от дождя или солнца изрядную часть кокпита. Часто «начинка» спортивного флайбриджа на яхтах таких габаритов предполагает лишь пост управления и лежак для загара. Однако на Princess S72 здесь поместились обеденная зона с диваном, бар, пост управления (с убирающейся внутрь приборной панелью) и еще один

диван, который трансформируется в лежак для загара. Второй «комплект» из бара и лежака находится палубой ниже — в кормовом кокпите, под которым предусмотрен гараж для тендера и водных игрушек. На нижней палубе — три каюты; при этом мастер-апартаменты занимают всю ширину корпуса.

Princess S72 отличается новым подходом к отделке внутреннего пространства. В интерьере дебютной яхты благодаря использованию текстурных шелковых панелей, черного дерева и полированной стали будут преобладать белый, черный и серебристый цвета.

Яхта оборудуется двояными двигателями Caterpillar или MAN мощностью от 1622 до 1800 л.с., что позволит развивать скорость до 38 узлов. При этом верфь обещает, что S72 будет отличаться потрясающей маневренностью (благодаря низко расположенному центру тяжести и форме корпуса) и умеренным расходом топлива (емкость танка — 4800 л), что обеспечит большой запас хода на круизной скорости.

ОСОБЕННОСТИ

- Хардтоп и флайбридж
- Высокая скорость
- Интересный интерьер





Бутики Paul&Shark в Санкт-Петербурге:
Садовая ул., 26
П.С., Большой проспект, 41
Единый номер тел.: +7 (812) 6111104



Fairline Squadron 48



ОСОБЕННОСТИ

- Варианты планировки
- Привлекательная цена
- Колонки Volvo Penta IPS



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 50 ф (15,38 м) Ширина 14 ф (4,33 м)
 Двигатели 2 x Volvo IPS600 (435 л.с.)
 Максимальная скорость 31 узел
 Стоимость в Европе от £ 460 000



На выставке в Саутгемптоне британская верфь Fairline показала новую флайбриджную модель Squadron 48. Сразу возникает соблазн сравнить ее с популярной в свое время и долго выпускавшейся моделью той же длины — Fairline Phantom 48. Это сравнение точно в пользу новинки: у нее немало интересных особенностей, но две просто очевидны. Во-первых, масштабное остекление надстройки плюс огромные бортовые иллюминаторы прямоугольной формы: лодка выглядит объемнее внутри и brutальнее снаружи. Во-вторых, это переход с вального привода на IPS. При одинаковой скорости (30–31 узел) Squadron 48 требуется меньшая

мощность: два Volvo Penta D6 по 435 л.с. против двух D9 по 575 л.с. у Phantom 48. Меньшее потребление топлива — также очевидное преимущество, причем, частично это произошло еще и потому, что вес лодки уменьшился на 10%. Еще один плюс пропульсивных установок IPS — их компактность, что обеспечило больше пространства в моторном отсеке и удобный доступ к оборудованию.

Squadron 48 представлен в двух- и трехкаютной версиях. В последнем случае вместо нижнего салона появляется дополнительная гостевая каюта-пультман. Стол в основном салоне стал крупнее, а учитывая, что полноценная обеденная зона есть еще и на флайбридже, вариант с третьей

каютой вместо нижнего салона выглядит предпочтительнее. Камбуз (как всегда у Fairline, весьма эргономичный) также расположен на нижней палубе, а это означает, что верхний салон получил больше пространства для отдыха.

Хотя внешне Squadron 48 выглядит массивнее предшественника, благодаря грамотному дизайну лодке не откажешь в изящности и даже спортивности. Что касается цен, то мы привыкли к тому, что они только растут. Тем интереснее, что стартовая цена на новинку близка к той, за которую предлагался Phantom 48 в 2006 году. А если пересчитать с учетом инфляции, получается, что сегодня такая покупка обойдется почти на 25% дешевле.



BENETEAU



MC 4 MC 5 MC 6

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



SWIFT TRAWLER

34 44 50

Jeanneau Merry Fisher 695



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 23 ф (6,93 м) Ширина 8 ф (2,54 м)
Двигатели 1 x ПМ
Максимальная скорость
в зависимости от двигателя

ОСОБЕННОСТИ

- Два варианта планировки
- Подвесной мотор
- Легкость транспортировки

На волне успеха моделей 755 Marlin и 855 Marlin компания Jeanneau продолжает расширять линейку судов серии Merry Fisher. Новый Merry Fisher 695 Marlin, как и остальные лодки этого модельного ряда, отличается спортивным стилем, просторным кокпитом и «траулерными» очертаниями рубки с боковыми выходами. Катер будет

доступен в двух комплектациях: «Комфорт» и «Рыбалка». В первом случае судно идеально подойдет для семейного отдыха: сиденья позади рулевой рубки защищены от ветра, а за складным столом спокойно могут разместиться четверо. Второй вариант подразумевает рубку с раздвижными дверями с кормы: кокпит в этом случае остается свободным, и вокруг рубки

можно перемещаться, что идеально для рыбалки. Обилие рундуков позволяет взять в собой большой объем снаряжения. При этом на борту предусмотрена еще и носовая каюта. Вес катера без двигателя всего 1300 кг, так что лодку легко перевозить на трейлере. 695 Marlin оснащается одним подвесным мотором, а запас топлива составляет 270 л.

Botnia Targa 32 CFC & 44 Sport

Модель Targa 32 всегда была одной из самых популярных у финской верфи Botnia Marin, хотя и имела недостаток — не хватало высоты потолков в каютах. В ответ на пожелания клиентов была создана новая версия — 32 CFC (Comfort Forward Cabin), где эта проблема устранена. Впервые такую планировку реализовали на моделях Targa 35 и 37, при этом верфь прежде считала, что применить ее на моделях длиной менее 35 футов невозможно. Как выяснилось, это не так: теперь в носовой каюте благодаря небольшому

подъему палубы над ней можно без проблем стоять в полный рост. Да, наверху появилась ступенька, но это не мешает передвижению по палубе, а комфорт в каюте однозначно того стоит. В остальном Targa 32 осталась без изменений: столь же мореходная и всепогодная лодка, способная развивать впечатляющие 44 узла скорости с двумя дизельными двигателями Volvo Penta D6 мощностью по 400 л.с.

Изменения в дизайне коснулись еще одной модели — Targa 44, которая теперь выпускается в спортивной версии со сдвижными кормовыми дверями. Раньше попасть в рубку-салон и выйти на палубу можно было только через боковые двери. Кроме того, появилась возможность удлинить флайбридж. Эти конструктивные изменения наверняка сделают и без того популярную модель еще привлекательнее.

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 35 ф (10,78 м) Ширина 11 ф (3,37 м)
Двигатели 1 или 2 x Volvo Penta (370–400 л.с.)
Максимальная скорость 44 узла

ОСОБЕННОСТИ

- Увеличенная высота в каюте



Targa 44 Sport





Элитный клубный дом
Крестовский остров

Продажа квартир от 180 000 руб./кв.м

Parker 750



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 24 ф (7,45 м) Ширина 8 ф (2,55 м)
Двигатели 1 × ПМ (150–350 л.с.)
Максимальная скорость 50 узлов

ОСОБЕННОСТИ

- Высокая скорость
- Комфортабельная каюта
- 4 спальных места

Находящиеся в тесном партнерстве производители моторных лодок и катеров RIB Askeladden (Норвегия) и Parker (Польша) запускают новую линейку катеров, которую открывает модель с высокими скоростными характеристиками Parker 750. Пока модель планируется в двух версиях: открытый 750 DC (Day Cruiser) и кабинный вариант 750 CC (Cabin Cruiser). В дальнейших планах верфи — расширить линейку консольными

версиями этих лодок. Целевая аудитория данной модели — опытные владельцы быстрых катеров, ценящие скорость и комфорт на воде. Поэтому корпус катера имеет обводы «глубокое V» с углом килеватости на транце чуть менее 25°. Для повышения остойчивости применена двойная скула, а реданы особой формы позволяют лодке разогнаться до 35 узлов даже со 150-сильным мотором. По расчетам конструкторов, с двигателем в 250 л.с. катер сможет преодолеть барьер

в 45 узлов, а от максимально возможных 350 л.с. ожидания превышают 50 узлов.

Стандартная планировка предполагает запираемую каюту со световым люком и большими окнами в бортах, закрытый галльон, полноценный камбузный блок, а также обеденное место, рассчитанное на четырех человек (его можно преобразовать в спальные места еще для двоих). Премьерную модель Parker 750 CC показали на боат-шоу в Париже, а открытую версию Parker 750 DC можно будет увидеть в январе в Дюссельдорфе.

Larson Escape

Американская верфь Larson Boat Group объявила о создании новой линейки понтонных катеров Escape. После двух лет разработки и испытаний на свет появилась серия из трех моделей длиной 21, 23 и 25 футов. Корпус — два алюминиевых суженных к носу поплавка — обладает хорошей управляемостью, устойчивым ходом, легким выходом на глиссирование и эффективным расходом топлива. Катера отличает качественная отделка с хорошей проработкой деталей, купальные платформы на корме и носу, выделенный санузел и, конечно, обилие посадочных мест для большой компании. Над кокпитом предусмотрен раскладной тент. Все модели комплектуются одним подвесным мотором, что позволяет индивидуально подобрать оптимальное соотношение скорости и топливной экономичности. А минимальная осадка, характерная для таких корпусов, позволяет эксплуатировать их в мелководных внутренних акваториях. Все модели доступны с серым, синим, бордовым и черным цветом корпуса.

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 21/23/25 ф (6,50/7,12/7,73 м) Ширина 8 ф (2,59 м)
Двигатели 1 × ПМ (до 115/125/150 л.с.)
Стоимость в США: Escape 21 от \$ 52 410; Escape 23 от \$ 60 825; Escape 25 от \$ 70 585



ОСОБЕННОСТИ

- Вместимость 10–14 чел.
- Небольшая осадка
- Легкость управления

Шестьдесят футов роскоши



Squadron 60. Безупречный дизайн и самые инновационные решения
Это британское мастерство в своем наилучшем проявлении

Шестьдесят футов роскоши, которые привлекают всеобщее внимание, заходя
в бухту любой страны мира. Ваши неповторимые ощущения от элегантного,
безукоризненно исполненного интерьера. Узнайте подробнее о новейших моделях
английских яхт Fairline, связавшись с нами по телефону или посетив наш сайт

Fairline Russia

Ленинградское шоссе 39 стр. 7 Royal Yacht Club

Tel: +7 (495) 25 88 700 E-mail: russia@fairline.com

 **WEST NAUTICAL**
SINCE 1994

fairline.com/russia

СУПЕРЯХТЫ

Новости о моторных яхтах длиной более 100 футов



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

Benetti Panthera

ТОЛЬКО ФАКТЫ

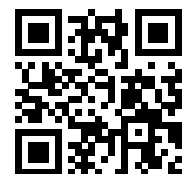
Длина 154 ф (47,00 м) Ширина 28 ф (8,80 м)
Двигатели 2 × MTU 16V 4000 M73L (3862 л.с.)
Максимальная скорость 24 узла



Первым корпусом 500-й серии алюминиевых суперяхт Benetti стала спущенная в 2010 году ее 47-метровая «сестра» по имени *Panthera*. Одной из главных особенностей этой линейки является легкий (водоизмещение 340 т) скоростной корпус с особой геометрией, который позволяет развивать максимальную скорость 24 узла с разумным расходом топлива и минимальной вибрацией. Даже на этой скорости запас хода составляет порядка 1000 миль, а на экономичных 12 узлах он возрастает более чем в три раза.

Особое настроение в интерьере яхты создают фотографии на тему моды: разного размера, в рамках и без, висящие во всех ключевых зонах отдыха, они подчеркивают и без того гламурную атмосферу *Panthera*. Нижняя палуба четырехпалубной яхты отведена под двухместные гостевые каюты, отдельные санузлы которых оформлены с использованием мозаики Бизацца. Разумеется, именитые бренды на итальянской яхте — вещь неотъемлемая: салоны *Panthera* украшены тканями и лампами Armani Casa, мебелью B&B и Tommy M. Апартаменты владельца отличаются панорамным видом на море, который обеспечивают

сдвижные стеклянные двери, ведущие в закрытую от посторонних зону отдыха на носовой палубе. На верхней палубе судна, помимо второй VIP-каюты и ходовой рубки, расположен великолепный кинотеатр, причем его легко можно превратить в дискозал со светомузыкой и ретропроигрывателем виниловых пластинок. При всей роскоши *Panthera* нельзя назвать «напыщенной» — верфь тесно сотрудничала с заказчиком без привлечения сторонних дизайнеров. В результате красота на борту гармонично сочетается с простотой, а общий стиль яхты выходит за пределы сиюминутной моды.



Kiton

Санкт-Петербург
ул. Большая Конюшенная, 19,
т. 812 331-33-80
ул. Михайловская, 1/7, Гранд Отель Европа, 2 этаж,
т. 812 320-90-30
www.kitonspb.ru



Mulder 94 Voyager

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 94 ф (28,60 м) Ширина 20 ф (6,90 м)
Двигатели 2 × Caterpillar C18 Acert (1150 л.с.)
Максимальная скорость 18 узлов



Голландская верфь Mulder продолжает торить дорогу на рынок суперяхт и почти завершила строительство проекта 94 Voyager. Эта элегантная 28-метровая яхта спроектирована известным дизайнерским бюро Omega Architects (Нидерланды) под руководством Франка Лаупмана, который тесно сотрудничает с Heesen.

Дизайн Mulder 94 Voyager представляет собой современное прочтение классики голландского яхтостроения. Сегодня в яхтенном мире конкурируют два стилистических направления: первое изобилует рублеными формами, выглядящими агрессивно деталями и нарочитым минимализмом, а второе, наоборот, оперирует стремительными линиями

и обращается к экстерьеру скоростных яхт докризисной эпохи. Mulder 94 Voyager сочетает и то и другое: она адресована людям, которые ищут яхту в стиле Джеймса Бонда — брутальную и одновременно изящную, где во главе угла стоит комфорт и безопасность гостей.

Конструкторское бюро Vripack создало эффективный алюминиевый корпус переходного типа с отличными мореходными качествами и наделило судно трансатлантическим запасом хода (4200 миль) на экономичной скорости 8 узлов, тогда как максимальная составляет 18 узлов. Продуманная планировка и инновационная конструкция судна позволили создать объемный интерьер с великолепной отделкой

и декором. Благодаря особым методам шумоизоляции от голландской компании Silent Line на борту будет создана атмосфера умиротворения — верфь обещает, что на якорной стоянке в четырех гостевых каютах не будет слышен даже плеск волн. Площадь роскошных апартаментов владельца составляет внушительные 24 кв. м, а высота потолков в гостевых зонах — 2,2 м (для яхт такой длины это очень хороший показатель).

Первый корпус Mulder 94 Voyager передадут владельцу в июне 2014 года, а эксклюзивные права на продажу яхт Mulder принадлежат компании West Nautical — официальному европейскому дистрибьютору марки. Франк Лаупман начал разработку еще трех яхт серии Voyager длиной от 84 до 114 футов.

oceAnco

Yachts for Visionary Owners



www.oceancoyacht.com

Sunreef 210 Power Trimaran



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 210 ф (64,00 м) **Ширина** 77 ф (23,50 м)
Двигатели 4 × MTU 12V 2000 M84 (1635 л.с.)
Максимальная скорость 30 узлов

Рынок катамаранов показал в 2013 году стремительное развитие, и его лидеры начали активное продвижение в сегмент суперяхт.

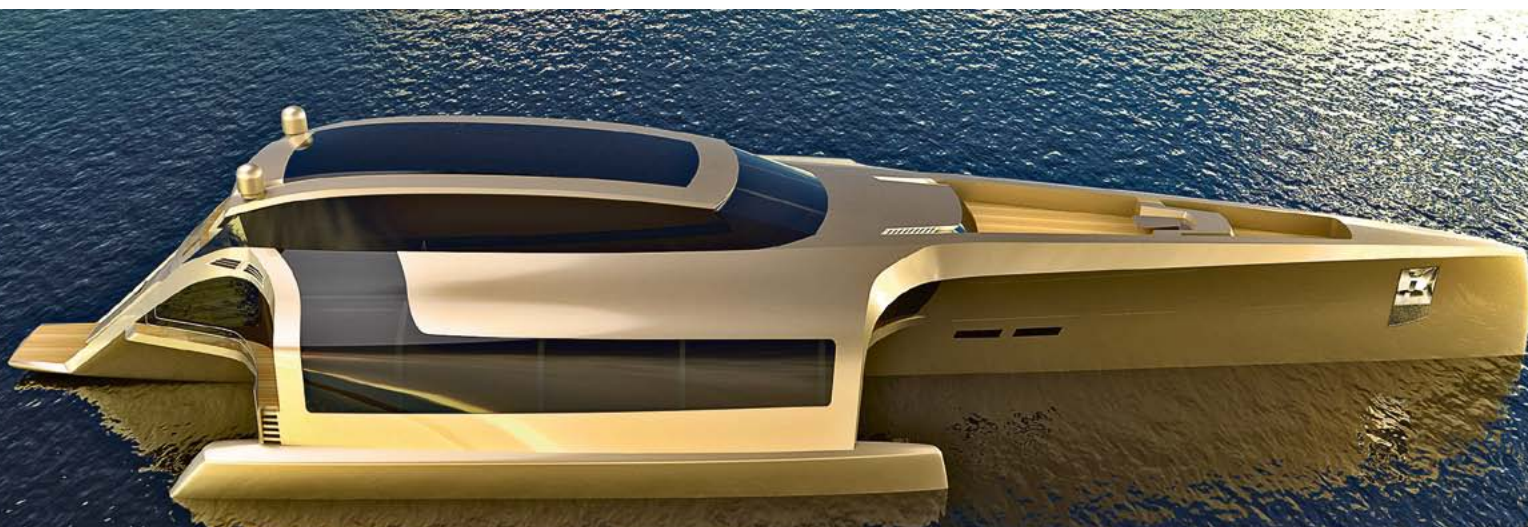
Польская верфь Sunreef стала одним из первых производителей серийных катамаранов, кто успешно преодолел планку 30 м, и на выставке в Монако представила футуристический проект моторного тримарана длиной 64 м и шириной 23,5 м (!), который был разработан по запросу потенциального клиента. Общая площадь полезного пространства во всех трех корпусах составляет 950 кв. м, и по этому

параметру Sunreef 210 превосходит все яхты подобного типа.

Судно рассчитано на 14 гостей, обслуживанием которых займется команда из 18 человек, а все его палубы соединены не только трапами, но и лифтом для гостей. Салон площадью 220 кв. м на главной палубе можно разделять на различные зоны в зависимости от пожелания заказчика и количества пассажиров, а кровати в гостевых каютах, каждая из которых имеет собственный откидной балкон, ориентированы перпендикулярно к диаметральной плоскости яхты. Главная столовая вынесена на вторую

палубу, где расположена ходовая рубка с каютой капитана и просторная терраса в корме, тогда как на нижней палубе центрального корпуса обитает команда. Там же находится камбуз, кладовые и гараж для тендеров и водных игрушек.

«Квадрига» двигателей MTU призвана обеспечить тримарану весьма приличную скорость 30 узлов, а запас хода на крейсерских 20 узлах составит около 5000 миль. Смею предположить, что когда найдется смелый заказчик и готовый Sunreef 210 Power Trimaran привезут на боат-шоу в Монако, другие выставочные яхты попросту опустеют.



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



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



Парад парусов

В ноябре в Москве, в резиденции посла Великобритании Тимоти Эрла Барроу состоялся прием, посвященный SCF Black Sea Tall Ships Regatta 2014.

SCF Black Sea Tall Ships Regatta 2014 — уникальное событие. Впервые в истории регата крупнейших учебных парусников пройдет вдоль Черноморского побережья России. Армада учебно-парусных судов со всего мира, включающая российские «Мир», «Седов», «Крузенштерн», «Надежду», в период с 30 апреля по 27 мая дважды пересечет Черное море и на четыре дня станет гостем в каждом из четырех городов: Варне, Новороссийске, Сочи и Констанце. В это время в городах состоятся мероприятия для жителей, туристов, членов команд и гостей, включающие парад участников по главной улице принимающих городов и парад парусов в море, праздничные фейерверки и рок-концерты, спортивные состязания

и торжественные приемы для почетных гостей и участников.

Идея регаты — повышение интереса молодежи к морскому образованию, традициям и морским профессиям, пропаганда здорового образа жизни, популяризация морского и яхтенного туризма на Черном море, укрепление добрососедских отношений между государствами.

Особенностью регаты станет заход крупнейших в мире парусников в порт Сочи — столицу XXII зимних Олимпийских игр, где гости и участники смогут познакомиться с олимпийскими объектами и объектами инфраструктуры Олимпиады, в числе которых яхтенная гавань Сочи — центр яхтенного спорта и туризма международного класса на Черном море.

По традиции регаты проходят под патронатом глав государств-участников. Патронами этой регаты являются президент Болгарии Росен Плевнелиев и президент Румынии Траян Бэеску.

Организатором регаты выступает британская благотворительная организация Sail Training International, которая проводит международные регаты Tall Ships с 1956 года.

В рамках мероприятия состоялась пресс-конференция. На вопросы ответили Робин Снук Хургонье — председатель SCF Black Sea Tall Ships Regatta, Сергей Франк — генеральный директор и председатель правления ОАО «Совкомфлот» (титульный спонсор регаты), Виктор Олерский — заместитель министра транспорта РФ и председатель наблюдательного совета регаты.

Вечер продолжился в уникальном зале, оформленном в стиле ар-деко выдающимся русским архитектором XIX века Федором Шехтелем. Партнером приема выступил Русский Винный Дом «Абрау-Дюрсо». На вечере были представлены 18 работ официального фотографа регаты Валерия Василевского.



Togas

HOUSE OF TEXTILES
ДОМ ТЕКСТИЛЯ

Живи Мечтой!

Более 60 бутиков в Москве, Санкт-Петербурге и в других городах России

www.togas.ru

■ 8 800 555 87 88 ■

www.togasinterior.ru



Необыкновенные и вечные

Платина — благородный материал для подлинных шедевров часового искусства. Соединив его великолепие с идеально точным механизмом, мануфактура Vacheron Constantin создала в 2006 году Collection Excellence Platine. Эту коллекцию с лимитированными сериями недавно пополнила модель Malte Tourbillon, которая была впервые представлена в розовом золоте в 2012 году.

Разработанный в Женеве механизм с турбийоном — образец смелой инженерной мысли. Простой изящный циферблат выполнен из платины 950-й пробы, обработанной с помощью пескоструйной шлифовки: специальное клеймо Pt 950 расположено между отметками «4» и «5» часов. Латинские цифры, стрелки из белого золота

и турбийон с секундной стрелкой размещены таким образом, что создают естественный ритмический рисунок с изысканными линиями, присущими изделиям Malte. Часовая и минутная стрелки словно парят над кареткой турбийона — «сердцем» механизма, расположенным на отметке «6 часов». Уникальный механизм новой модели — калибр 2795 с ручным заводом; он состоит из 169 деталей и обладает практически двухдневным запасом хода.

Корпус Malte Tourbillon Collection Excellence Platine (38 × 48,24 мм) также выполнен из платины. Темно-синий ремешок из искусственно состаренной кожи миссисипского аллигатора с раскладывающейся платиновой застежкой прошит вручную стежком из шелка. Модель Malte Tourbillon выпущена ограниченной серией в 50 пар с индивидуальным номером.

Жизнь на море

Строительство яхтенной гавани Limassol Marina стало историческим событием для Кипра, поскольку она представляет собой первый на острове яхтенный порт с полным спектром услуг, готовый принимать суперяхты. Пропитанный духом элитной роскоши средиземноморский курорт сочетает жилой комплекс в самом центре города (162 квартиры, 74 виллы), 650 причалов для яхт длиной до 115 м и собственную зону отдыха с бутиками и ресторанами. Сегодня загрузка причалов составляет 20%, и после завершения строительства комплекса Nereids Residences многие крупные яхты выбрали Limassol Marina своим домом.

Общая сумма контрактов на покупку жилых резиденций в Limassol Marina уже превысила 100 млн евро, что свидетельствует о высоком уровне интереса к этому крупнейшему инфраструктурному проекту, реализуемому сейчас на Кипре. Более 40% обитателей Limassol Marina составляют киприоты, остальные — резиденты из Европы, граждане России, Украины и даже гости с Ближнего Востока. Проект курорта стоимостью 350 млн евро, разработанный группой всемирно известных архитекторов, способствовал поднятию имиджа Кипра посредством мощного толчка для экономики острова. Сегодня выполнено почти 75% строительных

работ, и в 2014 году ожидается завершение строительства комплекса Peninsula Villas с собственными причалами и выходами на пляж. Быстрыми темпами идет работа по созданию коммерческой зоны курорта с магазинами, ресторанами и спа-центром; она станет оживленным местом развлечений в самом центре жизнерадостного и многонационального города.





SELENE

YACHTS



NORD STAR
TRAWLER



Guido de Groot design

Selena 86



Selena 42



Selena 45



Selena 54



Selena 58



Selena 60



Selena 66



Selena 92

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



Зима в Foxland

Поклонников модных европейских брендов в магазинах Foxland ожидает прекрасный выбор зимней одежды и аксессуаров. Лыжные куртки на пуху Emporio Armani EA7 изготовлены из высокотехнологичного материала Pertex Quantum, благодаря чему они очень легкие и прочные. Эффективные брюки с наколенниками обеспечивают ветро- и влагостойкость. Белый костюм из трех предметов не оставит равнодушной ни одну поклонницу зимнего спорта. Мягкие и комфортные

сапоги après-ski созданы специально для отдыха после катания на лыжах.

Истинных ценителей загородного отдыха порадуют уютные аксессуары и одежда от Musto и Brigitte Von Boch: мягкие вязаные свитера, шарфы и шапочки, стильные отделанные мехом варежки из шерсти, эффектные шерстяные платки и палантины из тончайшей шерсти с яркими узорами.

Магазины Foxland в Москве расположены в ССК «Лисья Нора», ТРК «Павлово Подворье» и ТВЦ «Спортхит», а покупки через интернет можно делать на сайте www.mustofox.ru.



Новый бутик Officine Panerai

Компания Officine Panerai открыла новый московский бутик в бизнес-центре «Берлинский Дом» на улице Петровка. Именно здесь расположены флагманские магазины ведущих люксовых брендов. Покупатели и поклонники именитой часовой марки смогут в комфортной обстановке познакомиться и приобрести любую модель из коллекции Officine Panerai, включая лимитированные коллекции часов.

Бутик Panerai общей площадью 214 кв. м выполнен в классическом итальянском стиле в соответствии с новой дизайнерской концепцией бренда. В рамках исторической традиции Officine Panerai и военно-морских сил Италии в интерьере преобладают морской стиль и такие материалы, как стекло, белый мрамор, бронза, сталь

и тик. В основе дизайнерской концепции лежит исключительное внимание к деталям. Стены в новом бутике отделаны венецианской штукатуркой, пол выполнен из гранита. Окна и фасад здания украшают изысканные элементы из меди и состаренной латуни. Внутри бутика большие настенные часы наглядно демонстрируют одну из отличительных особенностей именитого часового производителя — классический циферблат Panerai типа «сэндвич» с двумя перекрывающимися слоями и люминесцентным покрытием SuperLumiNova, которое обеспечивает превосходную видимость стрелок и цифр.

Открытие нового бутика в Москве — важный шаг в развитии бренда Officine Panerai, сеть которого насчитывает уже более 60 точек по всему миру.



После Олимпиады

За 100 дней до начала Олимпийских игр в Сочи марка «Volkswagen Коммерческие автомобили» начала прием заявок на приобретение автомобилей, принимающих участие в эстафете Олимпийского огня и обслуживании Олимпийских и Паралимпийских игр.

Преимущества такого приобретения:

- более привлекательная цена по сравнению с новым автомобилем в аналогичной комплектации;
- срок эксплуатации от 3 до 6 месяцев (на автомобиль действует гарантия завода-изготовителя);
- при небольшом пробеге машина по ресурсу сопоставима с новой;
- история происхождения и эксплуатации автомобиля предельно прозрачна;
- обслуживание на авторизованных сервисных станциях;
- возможно приобретение юридическими лицами (лизинг).

Предлагаемые к продаже модели: Amarok; Caravelle Multivan; Transporter Kasten; Transporter Kombi; пассажирский автобус на базе Crafter; автобус для перевозки людей с ограниченными возможностями на базе Crafter; изотермический фургон на базе Crafter.

ИНТЕРНЕТ:

<http://www.dasweltauto.ru/FAQ/>

http://www.volkswagen-commercial.ru/ru/find_and_buy/dealers.html

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



«Гроссмейстер»

В Петербурге на Шпалерной улице строится «Гроссмейстер» — жилой комплекс класса premium. В центре современного мегаполиса непросто найти место, где кипение жизни сочетается с тишиной зеленых дворов. Архитектурное решение «Гроссмейстера», разработанное мастерской «Евгений Герасимов и партнеры», позволит четырем 8–9-этажным зданиям комплекса, названным в честь великих гроссмейстеров — Капабланки, Фишера, Ботвинника и Ласкера, идеально вписаться в застройку исторической части Петербурга.

Квартиры комплекса — комфортное пространство с функциональным зонированием — площадью от 61

до 255 кв. м практически все будут двусторонними, с одной, двумя или тремя спальнями, отличными кухнями-гостиными, встроенными гардеробными и лоджиями. Предусмотрена возможность объединения соседних квартир. На верхних этажах разместятся пентхаусы площадью свыше 225 кв. м с подогреваемыми террасами. Каждая квартира будет оборудована своими каналами вентиляции и системой многоступенчатой очистки воды. В комплексе предусмотрена подземная парковка на 259 автомобилей.

Впервые для наружной отделки зданий будут применены навесные фасады из плит обожженной терракоты, а специальное покрытие

стекол панорамных окон позволит уменьшить теплопотери. Разработан индивидуальный проект освещения дворов и фасадов. В центральном дворе расположится детская площадка, два других двора, с беседками среди зеленых насаждений, станут прекрасным местом для релаксации.

Предусмотрены возможность подключения элементов «умного дома» для управления инженерными системами, увеличенная электрическая мощность (до 35 кВт) и система безопасности, включающая контроль и управление доступом на территорию.

Комплекс «Гроссмейстер», находится в окружении знаковых мест Петербурга, между Смольным собором и Таврическим садом.



Революция Vertu

Vertu представила новый смартфон Constellation, который олицетворяет собой новый вектор развития и активные изменения, происходящие внутри компании — ведущего мирового производителя мобильных телефонов класса «люкс». Аппарат, при изготовлении которого использованы титан и кожа, обладает ультрасовременным дизайном и собирается вручную в Англии.

Для защиты фронтальной части смартфона Constellation, под которой находится экран с диагональю 4,3 дюйма и разрешением 720 пикселей, используется сапфировое стекло с диагональю 5,1 дюйма весом более 100 карат. Сапфир нельзя повредить ничем, кроме алмаза, что гарантирует его практически идеальное состояние в течение всего срока эксплуатации телефона. Для отделки

Constellation применена телячья кожа высочайшего качества, и покупатель может выбрать любой понравившийся из пяти цветов (капучино, черный, оранжевый, мокко и малиновый).

Технически Vertu Constellation отвечает всем требованиям современного смартфона, среди которых операционная система Android 4.2 Jelly Bean, двухъядерный процессор Qualcomm Snapdragon™ (1,7 ГГц), 32 Гб встроенной памяти, 13-мегапиксельная основная камера с возможностью записи видео в формате Full HD (1080 p), дополнительная фронтальная камера (1,3 Мп), Wi-Fi, Bluetooth и NFC.

Помимо современных технологий, Constellation предлагает эксклюзивные сервисы Vertu: Vertu LIFE и Vertu Certainty.

Мировые продажи Vertu Constellation стартовали в октябре 2013 года, в России стоимость смартфона составляет € 5100.



ПОКОРЯЕМ НЕВСКИЕ ПРОСТОРЫ



Аренда автомобилей
премиум класса с водителем
в Санкт-Петербурге.

 **Limocars**

www.limocars.ru
КРУГЛОСУТОЧНО
Телефон (812) 608-0000



Ах, Арбат, мой Арбат

На рынке недвижимости апартаментами принято называть резиденции под управлением или с сервисом профессионального гостиничного оператора, как правило, при отеле со всей его инфраструктурой. За рубежом такие проекты очень популярны, особенно если оператором выступает известная гостиничная сеть.

Комплекс «Новый Арбат, 32» — это первый в России проект апартаментов, соответствующий мировым стандартам, который уже в начале следующего года откроет свои двери. Расположенный на пересечении Нового Арбата и Садового кольца комплекс представляет собой масштабное здание площадью 114 тыс. кв. м, включающее апартamentы, гостиницу Marriott Novy Arbat, офисные и торговые помещения, медицинский центр курортологии и большой

четырёхуровневый подземный паркинг на 595 мест.

Местоположение комплекса является его важным преимуществом, поскольку обеспечивает отличную транспортную и пешеходную доступность, удобное сообщение с ключевыми транспортными узлами столицы. Нельзя не отметить и великолепные виды, открывающиеся из окон апартamentов на Москву-реку и три сталинские высотки: здание МИД, бывшую гостиницу «Украина» и дом на Кудринской.

В комплексе более 150 апартamentов площадью от 45 до 420 кв. м. Они расположены в одном здании с отелем, но имеют собственные входные группы, инженерии и уровни парковки. Концепция апартamentов с гостиничным сервисом, реализованная в проекте, — это новый уровень

качества и комфорта для владельцев. В их распоряжении высококласный консьерж-сервис отеля Marriott Novy Arbat с широким спектром услуг и всегда доступная инфраструктура отеля. Для комфорта собственников апартamentов предусмотрена связь холлов с лобби отеля по коммуникационным коридорам, куда могут попасть только они и персонал гостиницы. Таким образом, чтобы воспользоваться сервисом и инфраструктурой отеля Marriott Novy Arbat, нет необходимости покидать здание.

«Новый Арбат, 32» — это пятый совместный проект «Балтийской строительной компании» и Marriott International, Inc. Комплекс сдан в эксплуатацию, завершается благоустройство территории и отделка отеля Marriott Novy Arbat.



В мире меха

Уходящий 2013 год для компании Saga Furs стал юбилейным. В этом году отмечались две важные даты: 75 лет аукционному дому и 25 лет дизайн-центру. В октябре в рамках празднования годовщины 100+ (так в компании назвали объединенные юбилеи) Saga Furs представила эксклюзивный показ шикарных творений из меха от итальянских и российских дизайнеров. На гала-показе, который проходил в Санкт-Петербурге, в Манеже Кадетского корпуса, демонстрировались уникальные изделия из мехов класса «люкс», созданные под влиянием технологий Saga Furs.

Модное шоу закрывал показ российского дома моды EXCLUSIVE-M, который представил превью коллекции Playing Beau. Вот уже более 20 лет

дизайнеры EXCLUSIVE-M создают прекрасные меховые изделия, которые можно найти в гардеробе многих российских знаменитостей.

«Для создания наших коллекций уровня haute couture и pret-a-porter de luxe мы используем только лучший, селективный мех, который закупаем на крупнейших мировых аукционах, — сказал Артур Хачатуров, глава дома моды EXCLUSIVE-M. — Наш главный принцип — работая в сегменте luxury, мы обязаны использовать только лучшее сырье и тонкую ручную работу. Нас радует, что на протяжении многих лет нашим партнером является Saga Furs».

На мероприятии The Saga of Fur в Санкт-Петербурге присутствовало более 400 гостей и VIP-персон из мира русского дизайна, которые пришли сюда отдать должное меховому наследию Италии и России как неотъемлемой части культурных связей между странами.

Преданность делу ведет к успеху

Круизные и экспедиционные яхты Дреттманн
Новая эра яхтостроения



DRETTMANN YACHTS

BREMEN · GERMANY · SINCE 1970

Представительство Дреттманн Яхтс в России, Украине и странах СНГ

РОССИЯ, 197022
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
ПЕСОЧНАЯ НАБ., 18А, 5Н

+7 (921) 909 56 55
+7 (921) 961 98 24
+7 (812) 702 47 70

o.gusev@drettmann-yachts.com
o.zhila@drettmann-yachts.com
www.drettmann-yachts.com

Новый дилерский центр Porsche

В октябре в Москве начало работу дилерское предприятие группы компаний «РОЛЬФ» — Порше Центр Ясенево. Это крупнейший дилерский центр Porsche в России, отвечающий самым последним требованиям и новейшим стандартам, предъявляемым к современным дилерским центрам Porsche во всем мире.

Общая площадь центра составляет около 3000 кв. м. Уютный выставочный зал площадью более 1000 кв. м, вмещающий до 18 автомобилей, позволяет одновременно экспонировать всю линейку бренда Porsche, включая родстер Boxster, городской спортивный Cayman, кроссовер Cayenne, спортивный фастбэк Panamera и легендарный Porsche 911 Carrera.

Особая гордость Порше Центр Ясенево — сервисная зона площадью более 1040 кв. м, вмещающая 9 специализированных постов для проведения ремонтных работ и два поста интерактивной приемки, необходимых для обеспечения прозрачности сервисного процесса. В сутки сервисный центр может обслуживать до 40 автомобилей.



Комфарту клиентов здесь уделено особое внимание. На территории «РОЛЬФ Ясенево» построены кинозал, спортивный центр и вертолетная площадка, а также запущена в эксплуатацию внедорожная трасса, на которой клиенты центра смогут в полной мере раскрыть внедорожный потенциал и комфорт автомобилей Porsche.

Технический запуск дилерского центра состоялся еще в сентябре,

и к концу года Порше Центр Ясенево уже выдал более двух десятков автомобилей новым владельцам.

По словам д-ра Томаса Штэрцеля, генерального директора ООО «ПОРШЕ РУССЛАНД», новый Порше Центр Ясенево является стратегически важным шагом на пути к усилению дилерской сети в Москве и дает дополнительную возможность упрочить позиции компании в столице.

С юбилеем!

В ноябре Гранд Отелю «Эмеральд» исполнилось 10 лет, по случаю чего прошел торжественный вечер в кругу друзей и партнеров: поздравить Гранд Отель «Эмеральд» с этой знаменательной датой пришло более двухсот гостей. Организаторы подготовили праздничную программу, а красная ковровая дорожка подчеркивала особую торжественность мероприятия. Гости приветствовали артисты в образах известных киногероев, живая музыка, а также фокусник Антон Матюхин, который не переставал удивлять гостей волшебными трюками.

Основная часть праздника проходила в ресторане отеля «Атриум-Версаль». Роскошные интерьеры и уникальные декорации создали особую атмосферу праздника. Гости ожидало множество событий: показ мужской линии одежды от бутика Sartorai Rossi, танцевальные номера детского танцевального коллектива Baby-Dance, музыкальное сопровождение группы Сергея Тарусина, шоу-программа клоунов Theatre Polichinelle Clown Ballet, а также приятные подарки и розыгрыши.

Кульминацией праздничного вечера стала одна из самых приятных традиций — вынос и разрезание именинного торта, изготовленного по особому заказу в кондитерской Гранд Отеля «Эмеральд».





PONY EXPRESS

ЭКСПРЕСС-ПОЧТА | ДОСТАВКА ГРУЗОВ | ЛОГИСТИКА



Логичные решения для электронной коммерции



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

Форум яхтенной индустрии

В ноябре в Тольятти прошел Форум яхтенной индустрии и маломерного судостроения. В его работе приняли участие около 300 производителей, проектировщиков, поставщиков оборудования и специалистов из разных регионов России и из-за рубежа.

На Форуме обсуждали важные темы: будущее российской яхтенной индустрии, меняющийся облик судов, перспективные конструкционные материалы, создание условий для развития маломерного судостроения в России... Что касается последней темы, то условия есть — судоходные акватории, платежеспособный слой населения, спрос. Остается сделать адекватное по качеству и цене предложение и воплотить его в материале. Известны два пути производственного бизнеса: делать то, что можно продать, или пытаться продавать то, что можешь сделать. У первого шансов больше.

В выступлениях прозвучала идея объединения. Кого, с какими целями и на каких условиях? Объединенный потенциал группы компаний может дать какой-то эффект, но в России уже есть несколько ассоциаций в этой сфере. Возможно, стоит начать с общения с ними?



Среди экспертов были известные в сфере «малотоннажки» персоналии, придавшие собранию дополнительный вес. В их числе Виктор Лидер (Real Ships), Александр Алексеев («М-Круизер Моторс»), Михаил Клопоух (Velvet Marine), Петр Ежов (Sea Tech), Юрий Ситников (Дизайн-группа «Рикошет») и др. Присутствовали эксперты из Нидерландов, Испании, Франции.

Были подведены итоги конкурса проектов, многие из которых вызывают интерес. Победителем был признан дизайнер-конструктор Ленар Мухутдинов (Казань) с проектами моторной яхты Prizmatic и спасательного катера Lotus.

Надо отдать должное организаторам Форума, которые хорошо подготовили

эту встречу и провели общение искренне заинтересованных людей на весьма достойном уровне. Впереди много работы. В официальных отчетах по итогам Форума говорится о стратегической сессии по разработке новых идей и проектов развития яхтенной индустрии, о планируемых мероприятиях, в числе которых деловые миссии по европейским яхтенным производителям, разработка серии проектов стальных и пластиковых яхт, организация международной выставки VOLGA Boat Show 2014...

Дорогу осилит идущий, а пути пройденного, как сказал моряк и писатель Виктор Конецкий, у нас никто не отнимет.

В гонку на «чартере»

В Хорватии полно парусных яхт. Марины на островах и побережье заполнены с апреля по ноябрь, и там больше всего в Европе чартерных флотов. А в прошлом году там появилась первая чартерная компания, весь флот которой состоит из одинаковых новых яхт Hanse 445. Компания носит название «Выше радуги», и первые семь ее яхт называли «Каждый», «Охотник», «Желает», «Знать», «Где», «Сидит» и «Фазан».

Гонки монотипов — вот к чему стремятся организаторы крейсерских регат, и десяток одинаковых яхт — прекрасный повод для их проведения. Регаты этого сезона для флота Hanse 445 выдались самые разные, а завершала его Hanse Cup Russia Open. Организатором выступил российский дилер бренда — компания Nord Star Yachting совместно с компанией «Выше радуги». Главной задачей было привлечь яхтсменов, нацеленных больше на гонки, нежели на корпоративные плавания. Флот Hanse 445 базируется в Сплите, и маршрут был проложен к северу. За 6 дней прошло 9 гонок, что полностью удовлетворило и организаторов, и участников.

В регламенте преобладали короткие гонки по петле протяженностью около мили. Были и маршрутные гонки;



одна из них прошла при ветре свыше 25 узлов, так что спорта хватило всем. Более того: решение судьи не проводить одну гонку при ветре 6 баллов даже вызвало недовольство участников. Поняв серьезность их настроения, на следующий день гонку разрешили, хотя и с ограничением по несению геннакера.

В группе лидеров на протяжении всей регаты шла напряженная борьба, в которой победу одержал экипаж гонщика из Москвы Владимира Чиркова. Второе и третье места заняли питерские экипажи Романа Горева и Дмитрия Овсянникова. Главным призом регаты стал

переходящий Кубок Hanse Russia Open, который победителю придется вернуть на будущий год, зато участие в следующей регате для него станет бесплатным.

Майкл Шмидт, основатель верфи Hanse, всегда был против того, чтобы яхты Hanse состояли в чартерном флоте. Он считал чартер шагом назад для бренда. С такой позицией наверняка не согласятся гонщики из России, которые уже внесли депозиты за участие в регате в сентябре 2014 г. Их мнение — Hanse 445 оказались хорошими ходоками, неплохо лавируют против ветра и предлагают вполне достойный уровень комфорта.



СМОЛЬНЫЙ ПРОСПЕКТ

ЖИЛОЙ КОМПЛЕКС

Квартира
рядом со Смольным

150 000
руб за м²



Проект Рикардо Бофилла,
архитектора с мировым именем

С уважением к истории

Смольный проспект / Смольная набережная



Рикардо Бофилл



Свободный от автомобилей двор

Мечтаете жить в центре?

«Смольный проспект» возводится по проекту Рикардо Бофилла вдоль Смольного проспекта, Смольной набережной и Тульской улицы и формирует элитный жилой квартал по европейским стандартам. Возглавляемая Рикардо Бофиллом всемирно известная «Taller de Arquitectura» («Архитектурная мастерская») со штаб-квартирой в Барселоне за почти полувековую историю реализовала свыше 1000 проектов в 56 городах Европы, США, Канады, Китая. Все проекты стали узнаваемыми символами и новыми архитектурными украшениями исторических городов.

Видовые квартиры | Просторные террасы

Квартиры с саунами | Высокие потолки

Тишина в квартирах благодаря окнам с повышенным шумопоглощением и звукоизолирующими клапанами микропрветривания

Свободный от автомобилей закрытый двор | Ландшафтный дизайн

Финские детские площадки Lappset | Детский сад во дворе

Двухуровневый подземный паркинг | Лифт из паркинга на этажи

Финский контроль качества

4 года беспроцентной рассрочки*

*Рассрочка предоставляется ЗАО «ЮИТ Санкт-Петербург». Застройщик ЗАО «ЮИТ Санкт-Петербург». Проектная декларация и подробная информация об акции на сайте yitdom.ru.

реклама

703-44-44

YITDOM.RU

Центральный офис продаж
ЗАО «ЮИТ Санкт-Петербург»
Приморский проспект, 54



GANT и море

В сезоне весна-лето – 2014 GANT представляет женскую и мужскую коллекции в линиях Perfect Navy и Ocean Prep. Главный цвет в женской коллекции Perfect Navy — темно-синий. Благородство этого строгого и сексуального цвета стало основой коллекции, но общее настроение возникло только тогда, когда синий оттенили другие цвета: белый, нежно-розовый, голубой и фисташковый. Ключевыми моделями линии стали синий шелковый бомбер с цветочным принтом и фисташковая кожаная куртка-косуха.

В линии Ocean Prep соединились морской стиль и повседневный шик. Для морских прогулок идеально подойдут модели со всевозможными вариациями полоски: будь то матроска или платье, легкие брюки, короткие шорты, юбки — практично и в то же время женственно. Мужская линия Perfect Navy создана для настоящего джентльмена, и главным акцентом в ней стало благородство в тканях, их цветовой палитре и силуэтах. Богатый выбор пиджаков, рубашек, брюк, джемперов и кардиганов вкупе с благородной приглушенной цветовой палитрой песочного, фисташкового, бежевого и светло-голубого цветов создают совершенный образ. Особое внимание уделено аксессуарам: в коллекции есть бабочки, галстуки пастельных тонов и с цветочным принтом, а также платки для нагрудного кармана. Мужская линия Ocean Prep представляет собой микс морского и прибрежного стилей. Широкий выбор поло с элементами морской тематики, практичные шорты, удобные толстовки — все это создано для активного отдыха и прогулок на яхте.



В 2013 году Honda отметила 60-летие направления «Силовая техника». Компания мирового уровня, производящая технику широчайшего спектра — от надувных лодок до самолетов, в России известна главным образом своими автомобилями и мотоциклами. Однако по количеству проданных единиц техники 45% приходится на долю силового сегмента (более 100 млн ед.). Одно из важных направлений деятельности компании — производство лодочных моторов (Honda Marine). В 1964 г., когда рынок был заполнен в основном двухтактными моделями, Honda выпустила первый 4-тактный лодочный мотор GB30. В 1993 г. моторы Honda, опередив остальные бренды, получили сертификат соответствия высоким требованиям стандарта Bodensee (ограничение содержания вредных веществ в выхлопных газах) и по мере ужесточения этих требований продолжают им соответствовать.

Уникальные технологии, заложенные в конструкцию подвесных моторов Honda, позволяют получать высокие мощностные характеристики наряду с топливной экономичностью. Все это в полной мере отражает заявленную основателем корпорации Соитиро Хонда миссию «Расширение границ технологических возможностей».



Гольф и яхты

В октябре в гольф-клубе турецкого города Бодрума прошел первый чемпионат Esen Yacht Golf Tournament. В соревнованиях приняли участие более 70 игроков из Турции, Великобритании, Италии и Голландии. За ходом игры следили свыше 200 зрителей, а на торжественном вечернем приеме перед участниками и гостями выступила кубинская музыкальная группа Onelia.

Абдулкадир Эсен, владелец яхтенной верфи Esen Yacht, выразил признательность всем присутствующим и рассказал, что вся семья Эсен гордится учреждением этого турнира. Отныне он будет проходить ежегодно, и в октябре 2014 года в Бодруме ждут игроков из России.

Победа!

В декабре в Москве на пресс-конференции, посвященной старту нового сезона Открытой внедорожной квадросерии Can-Am Trophy Russia, были названы имена победителей 4-го конкурса среди журналистов «В объективе — Can-Am Trophy». Конкурс проходит с 2010 года и по традиции состоялся в четырех номинациях: «Телевидение», «Печатные СМИ», «Интернет» и «Фото». Главным при определении победителей остается творческий подход к освещению соревнований, а также знание темы, фактологическая точность.

По словам Галины Кошелевой, пресс-секретаря Can-Am Trophy Russia, на протяжении всех четырех лет проведения конкурса сложнее всего выбрать победителя в номинации «Печатные СМИ», поскольку репортажи о квадросерии публикуются в лучших журналах России.

В этом году, впервые в истории существования конкурса, победителем стало не специализированное авто- или мотоиздание, а наш яхтенный журнал Motor Boat & Yachting со статьей Дмитрия Иванова «Победные грязи» (МВУ №4, 2013). Вручая приз в номинации, организаторы отметили

«свежий взгляд на соревнование, неподдельный интерес к происходящему и хороший слог».

Победа в престижном конкурсе подтверждает профессиональный подход Motor Boat & Yachting не только в освещении событий мировой яхтенной индустрии, но и в продвижении активного образа жизни. Ведь владельцы яхт — это, как правило, люди разносторонние, чьи интересы не ограничиваются лодками. Спорт, путешествия, стремление к успеху, как и яхтинг, — это лишь разные грани интересной и насыщенной жизни!



Капсула «Барокко»

Компания TOGAS рада представить свою новую капсульную коллекцию «Барокко» с неповторимыми наборами постельных принадлежностей, покрывал и штор, созданными из смесового шелка, хлопка, сатина и мако-сатина (ткань высочайшего качества) в гармонично подобранной цветовой гамме благородного коричневого, золотистого, серого и глубокого синего. Особенно привлекают внимание аксессуары для кухни: скатерти, украшенная позолотой фарфоровая посуда и бокалы ручной работы, оформленные в дворцовом стиле, напоминающем о далекой эпохе, пронизанной тайнами и волшебством.

В наше время торжества рационализма наблюдается устойчивое увлечение жанром фэнтези. Атмосфера сказочных королевств находит отражение в капсуле «Барокко». В основе стилизации лежит конфликт старого и нового миров, светлых и темных сил, некогда особенно остро противостоящих друг другу и существующих по сей день. При этом в дизайне дворцового стиля коллекции «Барокко», наряду с таинственными элементами барочного орнамента, ощущается легкость и чувственность материалов.

White Hall

— Дом, каким он должен быть ... —



Продажа квартир. Тел.: +7 988 235 95 35

г. Сочи, ул. Воровского, 3

www.whitehall-sochi.ru

Жилье мечты: новогодние бонусы

В преддверии Нового года строительная корпорация «Возрождение Санкт-Петербурга» (предприятие бизнес-единицы «ЛСР. Недвижимость — Северо-Запад») объявляет о специальных предложениях на квартиры в готовых и строящихся домах.

Выбор предложений широк — от статусных двухкомнатных квартир до роскошных апартаментов площадью более 250 кв. м. Это разнообразие объединяет уникальное расположение каждого объекта и безупречная репутация застройщика — многолетнего лидера элитного девелопмента Северной столицы.

Скидки до 10% предоставляются при приобретении премиального жилья сразу в нескольких строящихся объектах. Например, есть шанс на специальных условиях поселиться в доме в собственном парке: жилье класса de luxe представлено во второй очереди «Смольного парка».

Еще один элегантный жилой комплекс компания возводит на улице Радищева, 39, рядом с Таврическим садом и в непосредственной близости от знаменитого «Парадного квартала».



Интересный объект премиум-класса в стиле петербургского модерна, продажи квартир в котором начались в этом году, — «Дом на Дворянской» в шаге от Петропавловки.

На 10% бонус могут рассчитывать также покупатели квартир с европейской дизайнерской отделкой «под ключ» в жилом комплексе бизнес-класса «Европа Сити» на Петроградской стороне.

Специальное предложение — скидка до 15% — предоставляется

на готовое премиальное жилье. Можно остановить свой выбор на квартире в первой очереди «Смольного парка», второй очереди «Парадного квартала», в клубном доме по адресу Ковенский пер., 5 или «Каменноостровской коллекции».

Наряду с привлекательными рождественскими скидками, продолжают действовать специальные условия по ипотеке и при условии единовременной оплаты.

Турецкая Ривьера



Привлекательная для среднестатистического туриста Турция с ее отелями «все включено» более требовательными российскими путешественниками воспринимается как место не самое престижное. Но тот, кто следит за последними тенденциями в сфере курортного туризма и яхтинга, знает, что Турция, и в частности Бодрум, уже пробили брешь в позициях итальянской Ривьеры и Лазурного Берега и становятся местом отдыха миллиардеров. Прошлым и позапрошлым летом *Eclipse* Романа

Абрамовича была частью ландшафта залива Барбадос (Бодрум), а пока Кейт Мосс, Челси Дэви, Челси Клинтон, Милла Йовович и Бар Рафаэли считают Бодрум местом, куда стоит приехать.

С новой яхтенной гаванью в Ялыкаваке, крупнейшей в Европе, вмещающей до 450 яхт, Бодрум обещает изменить вектор яхтенного туризма и имеет все основания, чтобы захватить на долгие годы солидную долю рынка. Это вопрос не только инфраструктуры: природные красоты и преимущества, близость ко многим греческим островам

делают это место уникальным для стоянки собственной яхты, чартера и даже для размещения заказа на постройку.

Помимо понятного сектора мегаяхт, есть другой, не столь явный рынок роскошных гulet, которые могут представлять большой интерес для состоятельных людей. Современные гuletы, построенные в Стамбуле, Бодруме и Анталии, предлагают прекрасные условия на борту и сервис высокого класса наряду с удивительными маршрутами вдоль турецкой Ривьеры.

Добро пожаловать на Международную выставку катеров и яхт!

VENEBÅT



lodkaexpo.ru



vk.com/lodkaexpo



Выставочный центр Хельсинки
Messukeskus 8.-16.2.2014



На Хельсинкской выставке катеров и яхт представлены самые последние модели всех известных отраслевых производителей, а также другие новинки в области аксессуаров для лодок. Приходите познакомиться!

Часы работы: сб-вс 8.-11.2. с 10 до 18, ср 12.2 с 10 до 20,
че-сб 13.-15.2. с 10 до 18, вс 16.2. с 10 до 17



Messukeskus

Пространство и время

Три года назад компания IWC Schaffhausen — швейцарский производитель культовых часов класса «люкс» — открыла свой первый бутик в Москве, в престижном «Берлинском Доме». Теперь, когда двери салона вновь распахнулись после окончания масштабной реконструкции, гостей приглашают окунуться в мир высокого часового искусства IWC. На официальной церемонии открытия друзья марки Алексей Немов и Сергей Мазаев вместе с Люком Рошеро, бренд-менеджером IWC в России и странах СНГ, торжественно разрезали символическую ленту.

«Мы рады сообщить об официальном открытии обновленного бутика IWC, расположенного в самом сердце Москвы, на Петровке, где мы собираемся радовать наших гостей безупречным сервисом, — прокомментировал событие Люк Рошеро. — Мы приглашаем ценителей часовых шедевров лично познакомиться с искусством мастеров IWC, оценить их опыт в области дизайна и производства часов». Дизайн бутика был эксклюзивно разработан собственным архитектурным подразделением IWC. Его интерьер как нельзя лучше отражает фирменный



стиль часовой мануфактуры из Шaffхаузена, характеризующийся сочетанием белых и коричневых оттенков. Атмосферу элегантности и гостеприимства бутика создают отделка из дерева, высококачественные ткани и выполненная на заказ мебель.

«Как профессиональный спортсмен я разделяю ценности IWC Schaffhausen: это постоянный поиск новаторских решений и техническое совершенство», — поделился с гостями посол бренда в России, олимпийский чемпион Алексей Немов.

Яхты из Китая

География яхтенной индустрии продолжает расширяться. Только не все знают, что к давно известным нам странам с высокой культурой судостроения — Англии, Италии, Голландии, США — добавился Китай. Нередко, рассматривая какую-либо новинку, можно услышать кем-то небрежно оброненное: «Ерунда — сделано в Китае!» Начинаешь разбираться с лодкой и видишь, что не ерунда — с качеством все в порядке...

В Китае давно строят яхты европейского типа из стеклопластика и металла. А в районе Чжухай решением правительства даже создан кластер малого судостроения, включающий ряд верфей: Cheoy Lee, IAG, Jet Tern Marine, Tricon, Sunbird, Sea-Horse. Там выпускают моторные яхты из стеклопластика различных типов и длины вплоть до 120–150 футов. А есть еще Шанхай, Фуцзянь, Сямынь, Чжецзянь... В Китае строят суда известных американских брендов Nordhavn, Marlow, Hampton и другие. В чем же феномен?

Чтобы понять возможности передовых предприятий китайской яхтенной индустрии, стоит побывать на верфи Jet Tern Marine, на двух площадках производящей моторные яхты Selene Ocean Trawlers длиной от 60 до 130 футов. Современное производство, грамотный менеджмент, строгая сроковая



дисциплина, высокое качество лодок.

Впечатляют объемы тика и нержавеющей стали, которые используют при постройке яхт. Реализовать здесь можно любой проект, только к проектированию и контролю надо подходить ответственно. В наше время многих заказчиков волнует вопрос стабильности предприятия. Поддержка государства в виде выделенной земли, относительно невысокие зарплаты (у рабочих с большим профессиональным

опытом она в 4–5 раз ниже, чем в Европе), отсутствие серьезных вложений дают ощущение уверенности. Вот, собственно, и весь секрет привлекательности Китая для развития здесь яхтенной индустрии.

На верфи Jet Tern Marine уже строят яхты по заказам из России, а недавно было подписано дилерское соглашение между Jet Tern Marine и компанией Nord Star Yachting по продаже и обслуживанию у нас моторных яхт Selene Ocean Trawlers.



Классическая красота

Итальянский дом Raschini объявляет о начале нового сезона и представляет первые новинки женской коллекции Raschini Donna «Весна-Лето – 2014». Этой весной в бутиках Raschini стоит обратить внимание на уникальные изделия из тончайшей кожи, включая изящные жилеты с поясом бежевого, почти песочного цвета, которые станут самой любимой и незаменимой вещью в вашем гардеробе. Эти элегантные вещи прекрасно подходят к строгому деловому стилю и легко вписываются в повседневный стиль casual. В дополнение к широкому выбору кожаных жилетов, юбок и платьев Raschini предлагает короткие куртки из кожи Нарра бежевого цвета и жакеты с рукавами три четверти в сером и бежевом цветах из самой мягкой кожи. Благодаря простому и лаконичному силуэту без громоздких и сложных деталей обладание такими вещами — истинное удовольствие.

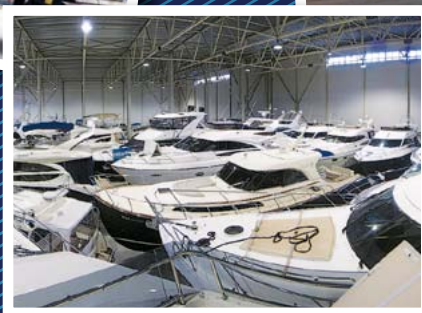
**БРОНИРУЙТЕ ЗАРАНЕЕ!
НАШИМ СТАРОЖИЛАМ
- СКИДКА!**

 **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

Чтобы попасть на яхте
в российскую Арктику, теперь
достаточно просто подать
заявку в Ростуризм



ЛЕД ТАЕТ

АНТОН ЧЕРКАСОВ: Вместе с полярными льдами понемногу тает стена, долгое время стоявшая на пути к великолепным северным акваториям.

В начале декабря в Петербурге прошел III Международный форум «Арктика: настоящее и будущее», в котором приняли участие руководители профильных федеральных агентств, а также главы областей и республик арктической зоны. Помимо вопросов, связанных с экологией, разработкой полезных ископаемых и транспортом, докладчики уделили внимание развитию морского туризма в этом регионе.

На форум меня привело в первую очередь желание узнать, как же все-таки обстоят дела с оформлением прохода прогулочных яхт Северным морским путем (СМП). Но прежде скажу несколько слов про общую ситуацию с развитием туристического направления в полярных зонах РФ.

Согласно исследованиям Всемирного фонда дикой природы (WWF), более 90% всего потока туристов в Арктику приходится на страны Северной Европы. Оценивая опыт соседей, Россия планирует получать доход от арктического туризма, сопоставимый по масштабам с таковым от промышленности и транспорта. Помимо пополнения региональных бюджетов, это поможет разнообразить экономику регрессирующих территорий — именно посредством туризма Норвегия и Финляндия выводили из депрессии прибрежные рыбацкие поселки и малочисленные города. 20 февраля 2013 года президент РФ утвердил стратегию развития арктической зоны, в которой особое внимание уделено международному арктическому туризму, а Совет Баренцева/Евроарктического региона (СБЕР) создал отдельную рабочую группу для развития туризма на Шпицбергене, Новой Земле и Земле Франца-Иосифа. С каждым годом по причине таяния льдов навигация в Арктике упрощается и растет число заявок на проход круизных судов по СМП. Летом 2014 года при поддержке Русского географического

Еще недавно доступ яхт в российскую Арктику был закрыт льдами и законами, но теперь обе преграды постепенно отступают



общества состоится Северный яхтенный фестиваль, участники которого пройдут на парусных яхтах из норвежского Будё вдоль Мурмана (северное побережье Кольского п-ва) до Соловецких островов (1500 миль) и обратно. А в навигацию 2015 года этот маршрут планируют продлить до 3500 миль за счет захода в крупные архипелаги Баренцева моря.

Для иностранцев, прибывающих в российскую Арктику со стороны Норвегии (поток туристов на Шпицберген составляет 80 000 человек в год), предусмотрена выдача виз РФ прямо в Баренцбурге. Кроме того, федеральные власти взялись за восстановление утраченной после распада СССР береговой инфраструктуры. Например, на северо-востоке Ямала идет активное строительство многопрофильного порта «Сабетта», который будет принимать не только коммерческие и военные суда, но также прогулочные яхты.

Итак, организация коллективного туризма в арктических водах идет полным ходом, но как быть «одиночкам» на парусных и экспедиционных моторных яхтах, которые хотят

путешествовать по СМП? Ведь прежде оформление всех необходимых разрешений сводило с ума даже самых упертых энтузиастов!

«В феврале 2013 года был принят закон о Северном морском пути и создано государственное унитарное предприятие, которое регулирует этот вопрос, — комментирует руководитель Федерального агентства по туризму Александр Радьков. — Теперь достаточно подать заявку в Ростуризм: мы сами ее согласуем со всеми уполномоченными органами, включая ФСБ и погранслужбу, причем сделаем это достаточно оперативно, в течение 45 дней».

Вот и получается, что вместе с полярными льдами потихоньку тает стена, долгое время стоявшая на пути к великолепным северным акваториям. Теперь власти вроде бы готовы пускать путешественников в «заповедные» зоны, и на 700 поданных за последнее время заявок пришлось всего 60 отказов. Подобная статистика внушает оптимизм, но прежде чем рвануть к белым медведям на всех парусах, по меньшей мере стоит озаботиться корпусом ледового класса — у Арктики свои правила и законы. МВУ



БЫСТРО, ДАЛЕКО, В ЛЮБУЮ ПОГОДУ



RX-800



RX753



RX-870



RX-1170

Санкт-Петербург, Маршала Голлерса, 52.
Тел. +7 812 668 34 74, факс. +7 812 650 07 05
www.kompanmarine.com, kn@kompanmarine.com

“Что такое буер? Это лодка, парус с мачтой, лед, коньки и... скорость!”



ДРУГОЙ ПАРУС

ВАЛЕНТИН УВАРКИН: Буер дает возможность зимой не расставаться с парусом и дарит совершенно особые ощущения.

К зиме в России парусная жизнь затихает: огромные территории медленно засыпает снег, вода скована льдом. Единственное, где можно походить на яхте под парусом, — это Черное море, но и это удовольствие сомнительное. Температура воздуха немногим выше нуля, частые штормы, мало бухт и гаваней, чтобы укрыться от непогоды. Желаящие продлить сезон улетают в теплые края, забывая, что зимой у нас можно ходить на буере по льду и получать ни с чем не сравнимое удовольствие.

Первыми ледовые яхты — шлюпки на полозьях — придумали в XVIII веке голландцы. За ними последовали народы других стран, где бывает зима, и принялись строить буера большие и маленькие, прогулочные и спортивные.

Первый российский буер построили в 1819 году на Адмиралтейской верфи в Санкт-Петербурге, а в 1870 году на Неве впервые прошли соревнования на буерах. Позднее гонки проводили в основном на льду Финского залива, и к 1913 году в них участвовали более сотни аппаратов при немалом скоплении публики. В те же годы стали организовывать буерные походы в Выборг и Нарву. Во время войны буеристы прокладывали Дорогу жизни через Ладогу, а по скорости наши буера, вооруженные пулеметом, на Финском заливе превосходили немецкие аэросани.

Долгое время в СССР самой ходовой моделью был «Монотип XV», созданный в 1932 году Эриком фон Хольстом, конструктором из Эстонии. Это продолжалось до 1968 года, когда наши буеристы привезли из Польши чертежи легкого компактного DN.

DN — это аббревиатура от названия газеты Detroit News, которая объявила в 1936 году конкурс на лучшую ледовую яхту. В США буер очень популярен: там есть буерные яхт-клубы и национальные классы помимо DN. Сегодня одностыльный DN — самый массовый буер: он мобилен, легко разбирается, перевозится на крыше автомобиля. «Монотип XV» — это «двойка», управлять им одному можно только

На старте гонки. Чемпионат Европы (о. Сааремаа, Эстония, 2011 г.)



в слабый ветер. На крупных соревнованиях редко видишь больше 35 «Монотипов», но основные успехи российского буера все же связаны с этим классом. Наши буеристы привозят с чемпионатов мира и Европы медали разного достоинства; результаты в DN намного скромнее. Любители DN есть во многих странах, даже в Англии, где лед бывает не каждый год. Англичане участвуют в чемпионатах мира и Европы, а в прошлом году даже провели свой чемпионат: лед стоял два дня. В России энтузиасты буерного спорта есть всюду — от Владивостока до Калининграда.

Буер можно построить самому или купить, и он прослужит долго, если ходить аккуратно. Есть буера, которым за 30 лет, а выступают на них не хуже, чем на новых.

Главное в буере — скорость. Влекомый парусом снаряд летит 120–140 км/ч, до льда всего 10 см, и вы получаете изрядную дозу адреналинового восторга... На яхте такого не бывает, если, конечно, не считать лодки Кубка «Америки». Многим просто нравится ходить на озерах, пересекать Байкал, есть любители путешествовать по Гренландии, но когда вы в гонке... Азарту нет предела!

На чемпионатах мира и Европы в классе DN ночной флот достигает 150 аппаратов в нескольких группах, в день для каждой может быть проведено до трех гонок. Они

скоротечны: одна длится 12–15 минут, но за эти минуты происходит множество схождения с другими буерами, и плотная борьба на дистанции делает каждую гонку незабываемой.

Минус буерного спорта — меняющиеся погодные условия: снег может засыпать «полян», и если высота покрова больше 10 см, о буере можно забыть. Поэтому буеристы путешествуют в поисках чистого льда. Есть на Земле такое благословенное место — Байкал. Сарма, самый мощный байкальский ветер, сдувает снег с поверхности, и праздник паруса на льду не кончается. Неблизко, но побывать там стоит: даже зимой Байкал поражает природной красотой и рисунками на двухметровом льду.

Популярность Байкала набирает обороты. В 2011 году на Кубке Азии там собрались 20 участников, а на Кубке Байкала в 2013 году их было уже 53 (в том числе 23 иностранных спортсмена). Даже пятикратный чемпион мира Рон Шерри из США не удержался от соблазна приехать на Байкал. Международная буерная ассоциация DN всерьез задумалась о проведении в 2016 году на Байкале чемпионата мира; это решение должно быть принято осенью 2014 года на общем собрании командоров. МВУ

ГАЛЕРЕЯ БУТИКОВ
GRAND PALACE



SALE

*Ты можешь
себе это позволить!*

SALE



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

«Слишком благожелательно»,
«слишком критично», «слишком
предсказуемо» — подобные отзывы
я слышал о наших тестах не раз



ВИЗИТ ИНКОГНИТО

ДЭВИД МАРШ: Яхтенные выставки — прекрасное место для определения тенденций в индустрии, и порой это интересно делать инкогнито.

На боат-шоу есть гораздо более интересные занятия, чем просто внимательно рассматривать новые модели яхт. Особенно справедливо это для выставок под открытым небом, где неформальная обстановка побуждает людей расслабиться. Можете назвать меня провокатором, но я никогда не выставляю напоказ свою пресс-карту. Конечно, после 16 лет в яхтенной журналистике многие меня узнают, но все же порой удается сохранить анонимность и ухватить пару интересных сюжетов.

Например, до недавней выставки в Саутгемптоне я понятия не имел, что мы, авторы публикаций британского MBY, пишем всякий вздор.

«В ноябрьском выпуске про нашу лодку написали восемь полос, — вещал менеджер по продажам Monte Carlo 5 потенциальному клиенту, — полагаю, не без туфты, но прочесть стоит». «Слишком благожелательно», «слишком критично», «слишком предсказуемо» — подобные отзывы я слышал о наших тестах не раз, но чтобы считать их чепухой — это уже через край! Что ж, теперь сухие статьи про лодки Monte Carlo будут занимать один разворот!

А знаете, что говорят о неизбежности смерти и налоговых платежей? С последним утверждением согласны не все, и однажды, осматривая санузел на 60-футовой лодке, я невольно подслушал разговор, в котором кто-то кому-то в подробностях описывал, как действует сложная схема экспортного лизинга через остров Мэн, разработанная для уклонения... ах, извините, для снижения НДС. Вроде бы ничего удивительного, если бы не вопрос продавца в финале: «А напомните, какая яхта вас интересует?». То есть главное сэкономить, лодка — потом.

На выставках можно также многому научиться. Как-то я внимательно разглядывал новый Fairline Squadron 48,

На выставках можно не только познакомиться с интересными людьми, но и невольно узнать об истинном положении дел в индустрии



и тут мое инкогнито потерпело фиаско. «Вы случайно не Дэвид Марш?» — ко мне дружелюбно обратился незнакомец. Оказалось, его компания изготавливала электрические панели и кабельные соединения для одной крупной британской верфи, и мы разговорились о сложностях производственного процесса. Один из ключевых поставщиков недавно изменил радиус скругления углов на своих картплоттерах. Пустяковая разница, но в итоге все заготовленные моим новым знакомым панели оказались невостребованными. Подобные вещи, если не говорить о новинках, почти не случаются в автомобильной индустрии, где каждый нюанс продумывается перед запуском конвейера; это дает понять, что, несмотря на заметные достижения в технологиях отрасли, яхтинг вряд ли в обозримом будущем превратится в недорогое хобби.

Помимо прочего, на выставке обилие собранных в одном месте яхт позволяет легко определить новые тенденции. В последние годы движущей силой в дизайне флайбриджных и спортивных глиссирующих круизеров было увеличение жилых помещений. Однако в Саутгемптоне в глаза бросались два

связанных между собой тренда: позитивный и не вполне. К сожалению, на некоторых яхтах начинают исчезать рундуки, а кладовые — вообще вымирающий вид. Это не страшно, если на борту есть гараж для тендера или каюта экипажа, а иначе где вы будете удобно и безопасно хранить уйму нужных в путешествиях вещей? В своей каюте? Надо признать, что сегодня с местами для хранения всего необходимого в каютах и санузлах проблем нет, но вот рундуки под диванами в салонах потихоньку исчезают вместе с подвесными шкафчиками. Вместительные серванты все чаще отводят для посуды, хотя огромные камбузы с кучей кухонной утвари и так сжирают немало места.

Хорошая же новость состоит в том, что либо я стал короче, либо подняли потолки. Даже в быстросходной 9-метровой малютке XO 270 RS Cabin можно стоять не сгибаясь, а уж в яхтах вроде Linssen Classic Sturdy 42AC вообще будет комфортно баскетболистам высшей лиги. В целом лодки в своем большинстве все же становятся лучше, а проблему рундуков, может быть, решит багажник на крыше? MBY

VELVETTE
M A R I N E



+7 (843) 227-52-28



+7 (927) 436-66-84



E-mail: info@velvette.ru



www.velvette.ru



“Первые пять минут все шло неплохо, но на первой же противофазе волн буксир лопнул...”



НЕПРОСТАЯ БУКСИРОВКА

БОРИС ЛАШКОВ: Кажущаяся рутинным занятием буксировка яхты в условиях волнения и при отсутствии специальных средств оборачивается нетривиальной задачей.

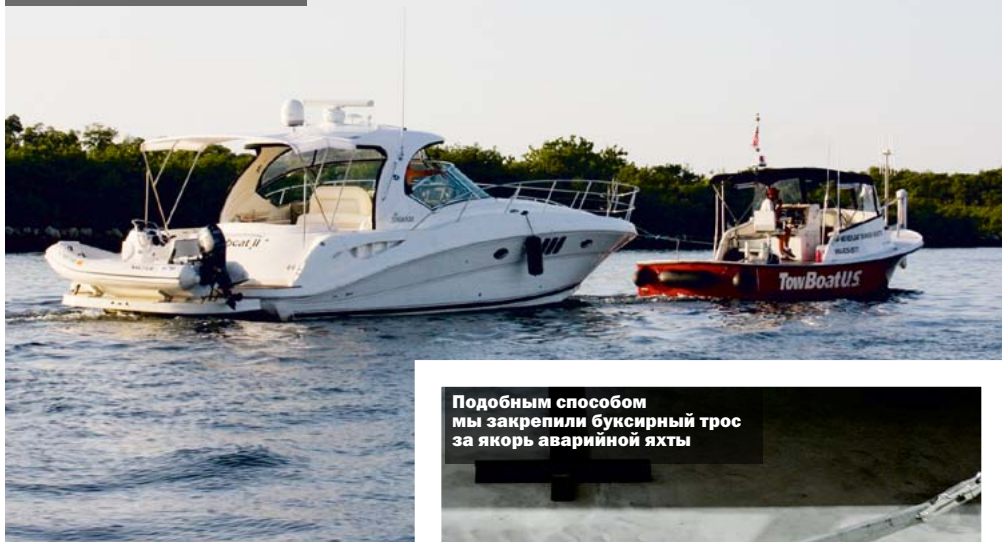
Поход на форты 55-футовой яхты не предвещал для ее владельца никаких сложностей, даже несмотря на сильный ветер и приличный накат. На судне, кроме владельца, были двое его гостей, ступившие на борт яхты впервые. Минут через сорок после выхода из яхт-клуба, уже посреди Невской губы, один за другим встали оба двигателя, а чуть погодя — и генератор (в топливе оказалась вода). Ветер быстро развернул яхту лагом к волне и принялся немилосердно ее валять, так что перемещаться по лодке мог только владелец, а гостей быстренько сморила морская болезнь. Попытки запустить двигатели после очистки фильтров дали только кратковременный результат: пять минут поработав, моторы дружно заглохли. У владельца яхты телефон был под рукой, и спустя несколько минут после звонка мы вышли на Meridian 391 на помощь бедующей яхте. Я запрыгнул на борт в последний момент, еще не зная, что нам предстоит делать.

Волна была приличная и на редкость длинная, что не вполне характерно для Невской губы. Предполагая возможную буксировку, по пути мы пересчитали все веревки на борту у себя и у потерпевших (опрос по телефону) и пришли к выводу, что их должно хватить с запасом. Вроде бы обычная задача, но что-то подсказывало, что мы изрядно помучаемся.

Высота волны в точке randevu уже заметно превышала метр, и если подойти к аварийной яхте и завести буксир нам в результате удалось без особых проблем, то с самой буксировкой они, похоже, намечались. Буксировка по волне лодки, чье водоизмещение вдвое больше нашего, грозило приличными рывками, а швартовные утки у Meridian 391 не вызывали никакого доверия. Проблему с утками решили так: закрепили наш конец буксира у якорной лебедки в носу и провели канат вдоль борта до самой кормы, делая по шлагу вокруг каждой утки, тем самым максимально распределив нагрузку. Буксир собрали максимально возможной длины и не спеша увалились под волну.

Первые пять минут все шло неплохо, но как мы ни аккуратничали, на первой же противофазе волн буксир лопнул, едва не разбив дверь в наш кокпит. Мы заводили буксир еще дважды — и дважды он рвался. Дверь мы прикрыли матрасом для загорания, снятым с флайбриджа,

Так проходит буксировка яхты в спокойных условиях



Подобным способом мы закрепили буксирный трос за якорь аварийной яхты



и по крайней мере хоть это нас не тревожило. Идти дальше в таком режиме было уже нереально: буксир с каждым разом становился все короче, к тому же впереди находился Петровский фарватер, а там наши манипуляции с буксиром мало кому пришлось бы по нраву.

Мы прекрасно понимали это и крепко задумались: что делать дальше?

Здравый смысл подсказывал, что надо задемпфировать буксир чем-то тяжелым. Но это в учебниках все выглядит простым и понятным, а попробуйте сделать описанное на приличной волне, да еще при отсутствии подручных средств. Тут на волне передать веревку — занятие не самое легкое, а как закрепить груз посередине буксира, которого к тому же еще и нет? Вот это занятие!

Но, как говорится, голь на выдумку хитра. Сорок метров якорной цепи с якорем тоже чего-то стоят и весят, и мы попросили завести буксирный канат прямо за якорь аварийной яхты, после чего скомандовали потравить якорь метров на двадцать и... неспешно пошли по волне, ни разу не набив буксир в струну. А на подходе к клубу якорной лебедкой вполне эффективно регулировали длину буксира.

Вот так незатейливо мы вышли из не самой простой ситуации! **МВУ**



азиатская
японская
европейская
кухни

•
asian
japanese
european
cuisine

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



“ В России возможно многое, но, в отличие от Запада, ценой больших усилий ”



ЛЮДИ И ВЛАСТЬ

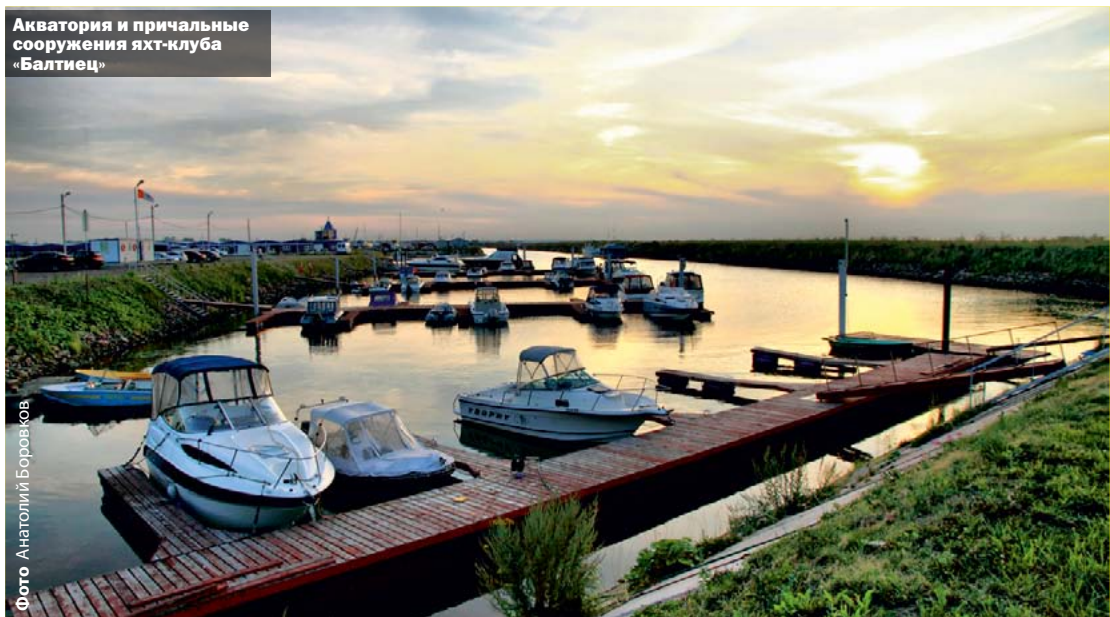
ВЛАДИМИР КЛИМБЕК, командор яхт-клуба «Балтиец»: Нам удалось преодолеть кризис взаимного доверия, превратив протестный потенциал в энергию позитивного сотрудничества с властью.

В прошлом выпуске редакция МВУ подготовила отличную аналитическую статью, развенчивающую расхожие мифы о «красивой яхтенной жизни» за границей и объективно описывающую скромный и разумный быт финских общественных яхт-клубов. В дополнение к указанным в статье цифрам хочу привести интересную статистику: из 508 расположенных на морском побережье Финляндии марин всего 55 коммерческие, по большей части расположенные в Або-Аландских шхерах. В Хельсинки и окрестностях лишь четыре частные стоянки, а в целом в столице всего 283 гостевых места (8% от общего числа).

Однако не могу согласиться с печальным выводом статьи, где говорится, что подобные некоммерческие яхт-клубы в России пока невозможны из-за отсутствия экономической базы, поддержки властей и моральной готовности яхтсменов. Напротив, они не только возможны, но существуют и успешно развиваются! Показательный пример — петербургский яхт-клуб «Балтиец», который в 2005 году перебазировался на болотистый южный берег Невской губы, где без спонсоров и инвесторов превратился в одну из крупнейших яхтенных гаваней страны. Благодаря бюджетным условиям базирования лодок количество членов клуба уже превысило тысячу человек. Некоммерческая миссия «Балтийца» состоит в развитии массового, народного яхтинга и подразумевает активную работу с детьми и молодежью. В 2013 году яхты клуба участвовали в чемпионате Санкт-Петербурга по парусному спорту, Кубке Большой Невы и регате «Тогланд Рейс», а осенью клуб провел самую массовую в истории города гонку на призы главы администрации Красносельского района и Кубок яхт-клуба «Балтиец».

Сложившиеся подход и форма внутренней жизни клуба, а также его

Акватория и причальные сооружения яхт-клуба «Балтиец»



взаимодействие с городом практически идентичны финским, только нам изначально пришлось создать те благоприятные условия, на отсутствие которых в России сетует автор статьи. Разумеется, это потребовало долгого кропотливого труда, и, пожалуй, проще всего было с экономикой. Предложенная нами форма государственно-общественного партнерства оказалась выгодной для обеих сторон. Яхтсмены понимают, что стоянка в общественном яхт-клубе обойдется им минимум в четыре раза дешевле, чем в коммерческом, и психологически готовы вложить 10–15% от стоимости своего судна в береговую инфраструктуру. Чиновники тоже осознают, что им предлагают самый бюджетный способ создания социально значимого спортивного объекта. Конечно, наши власти не столь щедры по сравнению с финскими — долю города мы оцениваем в 18% от затрат на строительство, из которых лишь 3–4% составляют прямые бюджетные расходы, а остальное приходится на административный ресурс.

Проблема моральной готовности общества вытекает из несформированных традиций и кризиса взаимного доверия. Нам удалось преодолеть эти негативные факторы, превратив протестный потенциал в энергию позитивного сотрудничества с властью — это важный нематериальный актив. Когда-то экс-губернатор Санкт-Петербурга Валентина Матвиенко пообещала, что яхт-клуб останется здесь навсегда; мы поверили и самостоятельно сформировали территорию, построили дороги, инженерные сети и укрепили берег. Власть сдержала слово, но условий долгосрочной аренды, аналогичных финским, нам пришлось добиваться целых восемь лет; два месяца назад мы все же подписали долгожданный договор.

Итак, в России возможно многое, но в отличие от Финляндии и Швеции, ценой больших усилий. Чтобы преодолеть сложности, нужны две вещи: внятная, законодательно зафиксированная государственная политика и повышение морской культуры общества. Тогда заживем не хуже соседей! МВУ

XXXX[®]
the Bar
since 1999



Новый Год с барами XXXX!

244-99-99
www.xxxxbar.ru



ДОБРО ПОЖАЛОВАТЬ!

Яхтенные выставки — это всегда праздник лета, даже если они проходят зимой.

Текст **Ольга Селезнева**



В начале года пройдут несколько важных яхтенных выставок, посетить которые определенно стоит, чтобы продолжить увлекательный процесс выбора лодки и успеть сделать заказ до начала сезона.

ЛОНДОН (4–12 января)

Выставка London Boat Show, проходящая в столице Великобритании в центре ExCeL, открывает череду европейских и мировых яхтенных показов. Есть смысл и нам открыть яхтенный сезон в числе первых.

Не самое крупное, но определенно интересное, это боат-шоу собирает «сливки» британской яхтенной индустрии — именно здесь часто проводят свои мировые премьеры ведущие английские верфи. Но будут не только они: достоверно известно об участии таких брендов, как Bayliner и Quicksilver (США), Jetten (Нидерланды), Pershing и Sessa (Италия), Prestige (Франция)... Кстати, на стр. 72 этого выпуска МВУ вы найдете список номинантов на премию Motor Boat of the Year, которая будет вручаться как раз в ходе лондонского боат-шоу.

Princess Yachts выступит в Лондоне с экспозицией из 10 моделей. Впервые на этой площадке покажут новую Princess 88 MY с комбинированными обводами,



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



Организатор / Organizer  **КРОКУС ЭКСПО**
Международный выставочный центр

+7 (495) 223-42-10 | boat2008@crocus-off.ru | www.mosboatshow.ru





которые обеспечивают яхте отличные мореходные качества. Также будет представлена новая Princess 43 — «стартовая» из флайбриджных моделей, заменившая популярную Princess 42. Кроме того, на стенде можно будет увидеть флайбриджные яхты длиной от 56 до 82 футов и спортивные модели V-серии: Princess V39, V 48 Open, V52 и V57.

Еще одна британская верфь — Fairline — покажет в Лондоне девять моделей длиной от 38 до 78 футов. Посетители стенда смогут побывать на борту 100-го (!) корпуса Squadron 78. Эта флагманская, а значит крупная и недешевая модель является одной из самых популярных в линейке Fairline. Также в ходе лондонской выставки верфь проведет мировую премьеру Targa 48 Gran Turismo — спортивной модели с хардтопом. Наверняка с солидными экспозициями выступят и другие компании, однако на момент подготовки этого выпуска МВУ большинство планов еще не были озвучены.

Хотя London Boat Show — достаточно компактная выставка, здесь всегда уделяли много внимания развлечению публики, чтобы интересно было не только тем, кто пришел прицельно посмотреть себе яхту. В специальном бассейне можно будет потренироваться в вейкбординге и гребле; для детей и взрослых предусмотрено множество яхтенных мастер-классов — от навигации до вязания морских узлов. Кроме того, выставку посетит легенда британского яхтинга сэр Бен Эйнсли: он прибудет вместе со своим катамараном AC45, на котором выиграл Кубок «Америки». Посетителям выпадет редкая возможность близко рассмотреть знаменитую лодку и пообщаться с ее командой.

В общем, оказавшись в начале года в британской столице, не пожалейте времени и посетите London Boat Show. Во всяком случае, сможете сказать себе, что яхтенный сезон нового года вы открыли в первых рядах и в достойной компании.

ДЮССЕЛЬДОРФ (18–26 января)

Эта крупнейшая в Европе выставка уже многие годы удерживает титул одного из самых значимых событий яхтенной индустрии. Экспозиция, как обычно, разместится в 17 павильонах (планируемые площади — 213 000 кв. м), хотя в периоды наиболее сильного экономического спада рынка было заметно, что и лодкам, и стендам как-то слишком уж просторно в залах. Но... рынок оживает, а вместе с этим растет и оптимизм устроителей boot Duesseldorf.

На этот раз ожидается 1650 экспонентов из более чем 60 стран, в том числе свыше 650 верфей и компаний прибудут из-за рубежа. Лидирует среди иностранных участников Голландия (135 компаний), за ней — Италия, Франция, Польша и Великобритания.

Выставка в Дюссельдорфе посвящена не только яхтингу, но многим видам водного спорта, однако из 17 павильонов 11 будут отданы именно лодкам и всему, что с ними связано. 440 верфей и их представителей выставят в общей сложности 1700 судов — от каноэ и RIB'ов до суперяхт.

Популярная boot Duesseldorf — среди самых значимых выставок Германии и всей Европы



Моторные яхты представят более 250 экспонентов из разных стран. Их экспозиции разместятся в залах 4, 5, 6, 9, 10 и 15. Пока не все участники сообщили о своих намерениях, но уже известно, что, к примеру, стенд американской Brunswick Group займет внушительные 1600 кв. м в павильоне №9, где будут представлены катера Sea Ray, Bayliner, Quicksilver и др. В павильоне №4 выставляются такие гиганты и конкуренты, как Bavaria и Beneteau; там же можно будет найти стенды польской верфи Galeon и шведской Nimbus. Крупнейшие игроки рынка моторных яхт, как обычно, соберутся в павильоне №6. Британская Princess Yachts уже обнародовала планы на эту выставку. Верфь увеличила свой стенд, и на сей раз представит экспозицию из девяти яхт: три спортивных в диапазоне от 39 до 57 футов и шесть флайбриджных моделей, включая Princess 98 MY, которая, судя по всему, станет крупнейшей яхтой boot Duesseldorf. Также впервые в Германии покажут три новинки 2013 года: Princess 43, 52 и 82 MY, а вместе с ними — дебютантку осенней выставки в Каннах, спортивную Princess V48 Open.



Там же, в павильоне №6, можно будет найти все громкие имена из мира моторных яхт: ожидается солидная экспозиция Azimut во главе с Azimut Grande 95RPH, Ferretti Group покажет новинки входящих в холдинг брендов. В павильоне №4 Beneteau представит свои ходовые модели Antares, Gran Turismo и Swift Trawler, а моторная яхта MC5 попала в short list премии European Power Boat of the Year. Можно будет увидеть модели брендов Performance, Marquis и Carver. Jeanneau выставит модели линейки Prestige, а итальянская верфь Dominator обещает привезти Dominator 640...

Конечно, мы назвали далеко не всех — это просто невозможно, но недостатка в больших судах не предвидится. 30 самых крупных яхт придут на выставку своим ходом по Рейну, а потом будут подняты и размещены в павильонах при помощи знаменитого огромного крана Big Willi.

Ознакомиться с теми яхтами, которые в силу своих габаритов не поместятся в павильонах даже теоретически, можно будет в зале 7A. Там традиционно представляют свои проекты верфи, выпускающие супер- и мегаяхты.

Стальные яхты — специализация голландских верфей — сконцентрируются в павильоне №15, где расположится общая экспозиция Нидерландов. Там же будут сгруппированы моторные и парусные многокорпусники: два десятка компаний привезут катамараны и тримараны всех типов и размеров, и среди них будут такие громкие имена, как Catana, CNB Lagoon и Fountaine Pajot. Тем, кто интересуется сугубо парусными яхтами, стоит посетить павильоны 16 и 17, где построят стенды более 150 верфей и их представителей, а также павильон 14 с бассейном в центре, где будет парусная школа. Крупнейшей парусной яхтой на выставке 2014 года, вероятно, станет Oyster 825.

Дюссельдорфское боат-шоу традиционно посещают не только яхтсмены, но и дайверы, виндсерферы, рыбаки, интересующиеся чартером, и вообще все, кто проводит на воде и рядом с ней достаточно много времени. Посему не удивляет, что число посетителей выставки каждый раз доходит до четверти миллиона человек, и каждый имеет возможность уйти домой если не с контрактом на покупку яхты, то хотя бы с новой удочкой.



МОСКВА (11–16 марта)

В свое время выставке «Московское Боут Шоу» (MBS) удалось консолидировать яхтенный рынок, собрав под своей «крышей» практически всех его участников. Вместо множества локальных маленьких боат-шоу у российских производителей, продавцов и яхтсменов появилось единое и весьма крупное специализированное мероприятие, где больше нет недостатка ни в участниках, ни в посетителях, ни, конечно, в лодках, причем немаленьких. На сегодняшний день MBS — ведущая выставка яхт и катеров в России, и подготовка к седьмому боат-шоу, которое пройдет в марте в выставочном центре «Крокус Экспо», сейчас в самом разгаре.

Еще до конца осени стало известно, что выставочные площади уже распроданы на 70%. Выставка займет четыре зала

(45 000 кв. м) в павильоне III, где будут представлены не только яхты и катера, но также оборудование, сервис, чартер, марины и яхт-клубы, яхтенные школы и многое другое. При этом MBS не ограничивается только миром яхтинга: в «Крокус Экспо» будет что посмотреть и приобрести любителям дайвинга, рыбалки, виндсерфинга и т. д.

По данным организаторов выставки, в MBS 2014 примут участие около 400 экспонентов (против 350 в прошлом году). В числе тех, кто уже подтвердил свое участие, такие известные компании и марки, как Azimut Yachts Russia, Nordmarine, Burevestnik Group, Premium Yachts, Beneteau, Bavaria, Prestige Yachts, Nimbus, Contest, Range Marine, Группа «Адмирал», «Марин Трейд», Veltette Marine, «Аквадрайв», «Вольво Восток» и многие другие.

В настоящее время Россия считается одним из самых перспективных рынков яхтенной отрасли для всей Европы. Именно поэтому число иностранных компаний, принимающих участие в «Московском Боут Шоу», растет год от года. Будем надеяться, что это приведет не только к увеличению количества стендов, но и к пополнению выставочного флота. Впрочем, и в прошлом году живых лодок на выставке было немало: более 500 судов — от прогулочных лодок с подвесным мотором и «Оптимистов» до круизных яхт, как моторных, так и парусных. Особенности внутренних акваторий России рожают спрос и на такие специфические суда, как плавучие дома, хаусботы и катера-амфибии, которые также можно будет увидеть в «Крокус Экспо».

В заключение хочется добавить, что удобные даты проведения выставки оставляют возможность покупателям еще успеть разместить заказы на лодки, а продавцам — выполнить эти заказы к началу яхтенного сезона. **MBY**

«Московское Боут Шоу», входящее в календарь мировых выставок IFBSO, имеет все шансы развиваться и дальше

ТЕРМОБОКАЛЫ БЕСПЛАТНО!*

ВЫБОР НАПИТКА ЗА ВАМИ



Реклама

Период акции: 21 октября 2013 – 23 февраля 2014
*Условия проведения акции указаны на сайте vkusomania.av.ru



ТЕ ЖЕ МАРКИ, ТОЛЬКО ПРОЩЕ!

Скачайте мобильное приложение «Вкусомания»!



ФИНАЛИСТЫ



ФИНАЛИСТЫ

Первый раунд судейства в конкурсе Motor Boat Awards завершен, и мы представляем вашему вниманию список финалистов в традиционных номинациях.

Поскольку в борьбе за победу участвуют только лодки, протестированные нашими экспертами за прошедшие 12 месяцев, можно не сомневаться, что финалистов отбирали исключительно за их положительные качества. В этом году компетентные судьи рассматривали все яхты, тесты которых были опубликованы в британских Motor Boat & Yachting и Motor Boats Monthly за 2013 год, но лишь лучшие удостоились выхода в финал. Теперь судейская коллегия стоит перед трудной задачей выбрать победителей, имена которых будут обнародованы на официальном мероприятии в Лондоне в понедельник, 6 января, а также опубликованы на сайте журнала.

ПЕРВАЯ ЛОДКА

Chris-Craft Carina 21
Bayliner Element
Oceanmaster 760HTs
Williams 625 Dieseljet
Seaward 19
Finnmaster Pilot 7.0
English Harbour 16

«ТРАУЛЕРЫ» И ЛОДКИ С КОРМОВОЙ КАЮТОЙ

Nordhavn 56 Motorsailer
Linssen Classic Sturdy 42 AC
Azimut Magellano 43
Outer Reef 700
Hardy 62
Jeanneau Velasco 43
Aquastar 42

СПОРТКРУИЗЕРЫ СВЫШЕ 45 ФУТОВ

Riva Virtus
Pershing 82
Princess V57
Sunseeker Predator 80
Fairline Targa 48 Open
Princess V48
Sunseeker San Remo

ЯХТЫ С ФЛАЙБРИДЖЕМ СВЫШЕ 55 ФУТОВ

Princess 56
Ferretti 690
Pearl 75
Azimut 80

БЫСТРОХОДНЫЕ КАТЕРА

Chris-Craft Corsair 32
Frauscher 1017 GT
Pascoe SY10
Hydromax 10.5
Scorpion Serket 9.8
XO 270RS

СПОРТКРУИЗЕРЫ ДО 45 ФУТОВ

Galeon 385 HTL
Sea Ray 265 Sundancer
Sessa Key Largo 34
Atlantis 34
Grandezza 33 OC
Elan Power 30

ЯХТЫ С ФЛАЙБРИДЖЕМ ДО 55 ФУТОВ

Absolute 55 Fly
Princess 52
Monte Carlo 5
Fairline Squadron 48
Sessa Fly 40
Prestige 450
Princess 43

СУПЕРЯХТЫ
Vicem 107
Cerri 102 FlyingSport
Princess 32M
Monte Fino eHo 85
Ferretti 960
Darwin 96

КАТЕРА С РУБКОЙ

Contest 52MC
Intercruiser 31
Haines 32 Sedan
Trusty T28
Minor 28 Offshore
Broom 30 Coupe

ФИНАЛИСТЫ



Мир полон несовместимых, на первый взгляд, вещей. Гений и злодейство, лед и пламень, стихи и проза... А в случае с яхтами — это чаще всего скорость и комфорт. Вроде все понятно: желаешь солидный плавучий «особняк» — не жди высоких скоростей; хочешь передвигаться по воде быстро — терпи качку, вибрацию, рев двигателей и не забывай оплачивать счета за топливо. Можно ли что-то с этим сделать? Еще относительно недавно на вопрос, можно ли совместить несовместимое, ответ был однозначным: нет!

Казалось бы, что сложного: купи быструю лодку и ходи на ней медленно, когда захочется. Однако все не так просто. Водоизмещающий корпус

не может взлететь, но и быстроходные суда не слишком хорошо ведут себя на малых ходах. Перефразируя известного поэта, «рожденный летать не хочет ползать». В общем и целом, согласно классическому принципу справедливости, — каждому свое. Но если бы люди постоянно не проверяли границы на прочность, в мире не происходило бы ровным счетом ничего.

СЕРИЯ FAST DISPLACEMENT

Конечно, корпуса, одинаково неплохо ведущие себя как на глиссировании, так и в водоизмещающем или хотя бы в переходном режиме, встречаются. Более того, такие «гибриды» — тренд нашего времени. Таковых пока не слишком много на рынке, и ряды первопроходцев готовится пополнить

В ожидании чуда

Компания Benetti не любит разбрасываться обещаниями. Это одна из самых «скромных» верфей, которая редко обнародует проекты, предпочитая показывать товар лицом — готовые яхты. Но в этот раз нам обещан сюрприз: уже весной на воду сойдет судно, которое, по словам его создателей, способно потрясти яхтенное сообщество.

Текст **Ольга Селезнева** Фото **Benetti Yachts**



итальянская Benetti. На боат-шоу в Каннах верфь из Тосканы представила проект F-125 — уже вторую модель в серии Fast Displacement — линейке скоростных яхт переходного режима плавания с композитным корпусом. Годом ранее была анонсирована флагманская модель F-140 (длина 140 футов), первый корпус которой скоро спустят на воду.

С новой серией Benetti намерена войти в престижный, востребованный, но пока еще относительно свободный сегмент спортивных суперяхт категории semi-custom.

Чем хороши такие суда? Прежде всего, режимом эксплуатации. Несмотря на внушительные размеры, они могут развивать приличную скорость (когда это требуется), весьма комфортабельны при ходе в водоизмещающем

режиме и отличаются топливной эффективностью в широком диапазоне скоростей. То есть ходовые возможности идеально сочетаются с чистым, беспримесным удовольствием от пребывания на борту, а что касается авторства Benetti, то отличительными чертами яхт этой верфи всегда были качество постройки и предельная индивидуализация каждого корпуса.

В таком сложном, ресурсоемком процессе, как строительство яхт, решение занять ту или иную

Плюсы Benetti — качество постройки и предельная кастомизация каждой яхты



нишу редко берется «с потолка». Об этом говорит Винченцо Поэрио, генеральный директор верфи: «Многие из наших клиентов желают универсальную и скоростную лодку при сохранении того же уровня комфорта и кастомизации, как на уже существующих наших яхтах. Новая серия Fast Displacement создавалась в соответствии с их запросами. Мы объединили 140-летний опыт Benetti в строительстве яхт с технологической мощью Azimut-Benetti Group для того, чтобы сформировать новый образ жизни в море».

АРХИТЕКТУРА И ПЛАНИРОВКА

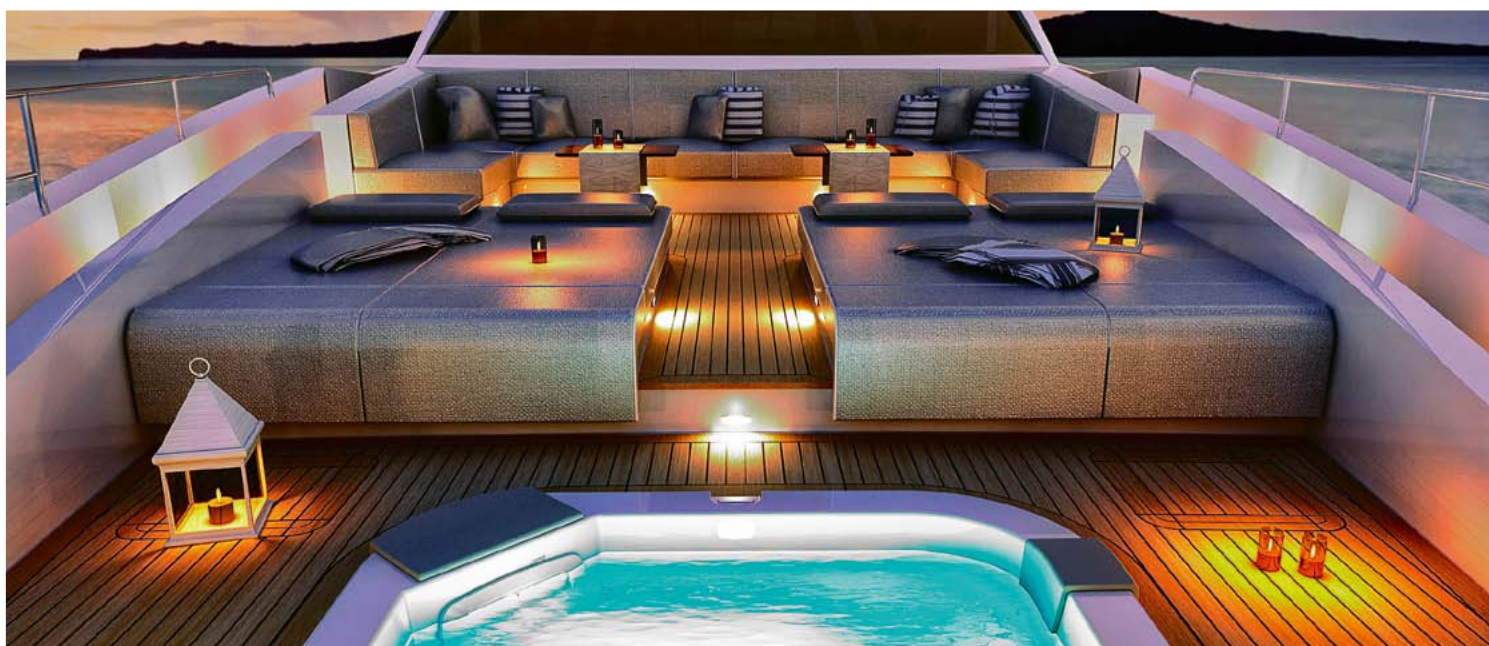
У F-125 и F-140 по три палубы плюс сандек. Что касается дизайна экстерьера, то Стефано Ригини, бессменный творец экстерьеров яхт Azimut-Benetti Group, «задействовал» в остеклении обеих моделей большое количество прямых горизонтальных линий, чтобы сгладить профиль высоких яхт и придать им спортивный вид. Еще одна отличительная черта — большие центральные «крылья» по бортам, закрывающие трапы на верхнюю палубу.

Обе модели серии схожи концепцией планировки: помещения яхты спроектированы с акцентом не только на комфорт, но и на максимальную приватность. Это важно,

Двухрежимные корпуса эффективны в широком диапазоне скоростей

поскольку на борту все-таки 7–8 человек экипажа, и потом — любая яхта, заходя в порт, неизбежно становится объектом внимания зевак. Чтобы избежать этого, в дополнение к кормовому кокпиту устроены две открытые зоны отдыха на верхней палубе: на носу и корме, куда не достанут нескромные взгляды. Обе предусматривают обеденную и пляжную зоны, тенты от солнца, а на носу есть еще и джакузи (вторая на обеих лодках установлена палубой выше).

И все-таки основной «пляж» — это сандек: взаправду огромный лаунж на воздухе с баром, лежаками, диванами и столиками. Но и это не последний вариант позагорать на борту. Откидывающийся транец демонстрирует вовсе не гараж (тот упрятан дальше, ближе к моторному отсеку), а настоящий «пляжный клуб» — просторную тиковую площадку с шезлонгами, барной стойкой в глубине, душем и комнатой для переодевания. Весьма привлекательное



На странице слева:
Benetti F-125. Откидной транец открывает «пляжный клуб» с площадкой для шезлонгов, комнатой для переодевания и баром.

Вверху:
Носовая зона отдыха остается достаточно приватным местом, даже когда яхта пришвартована в марине.

В центре:
На Benetti F-125 вторая джакузи на главной палубе — вещь опциональная, но не лишняя.

предложение, уже ставшее трендом для яхт такого типа и размеров.

Планировка главной палубы у обеих моделей также практически идентична: основной салон, выделенная столовая с камбузом по соседству, в носовой части — мастер-апартаменты, где, помимо собственно каюты, ванной и гардеробной, предусмотрен еще и кабинет при входе. Что касается гостевых кают, они находятся на нижней палубе. Разница только в том, что на F-125 их четыре, а на F-140 — пять. Отсек экипажа занимает носовую часть корпуса, а капитанская каюта вынесена на верхнюю палубу, ближе к ходовой рубке.

Интересно, что при всех значительных заслугах итальянцев по части дизайна интерьерами яхт занималось именитое бюро Redman-Whitley-Dixon (Великобритания). Верфь готова реализовать практически любую фантазию заказчика в отношении отделки, но для удобства уже разработаны три интерьерных пакета: Air, Sea и Land. Они различаются породами дерева, оттенками текстиля, глянец или матовым лаком, элементами из металла. Air — наиболее современный (минимализм) вариант отделки, Land — классика в британском духе, а Sea — это беленое дерево, бронзовые детали и традиционные морские тона.

КОРПУС

Обводы яхт серии Fast Displacement «изобрели» в исследовательском центре Azimut-Benetti Group. В результате появились инновационные формы корпуса D2P (Displacement to Planning), которые применяются только на этих моделях. Их главная особенность — две скулы, полутоннели и носовой бульб, названный wave-piercer (протыкающий волну), который заметно отличается формой от привычных конструкций (подробно о его преимуществах см. МВУ №21, 2013). После теоретической стадии разработки обводов было проведено компьютерное моделирование обтекания корпуса (Computational Fluid Dynamic), за которым последовали испытания масштабной модели в Институте морских исследований в Загребе и по их результатам выполнены расчеты ходовых характеристик.

Такая форма корпуса, оптимизированная для широкого диапазона скоростей, обеспечивает меньшее потребление топлива (большой запас хода) и заметное снижение амплитуды килевой качки (комфорт на борту). Бульб эффективен не только в водоизмещающем круизном режиме (10–12 узлов), но и в переходном (максимальная расчетная скорость свыше 20 узлов), и дает снижение сопротивления до 15%.



В итоге обе модели обладают довольно высокой скоростью, предоставляя своим владельцам полный комфорт и тишину в водоизмещающем режиме.

ДВИГАТЕЛИ И ПРИВОДЫ

Пока верфь не раскрывает все технические подробности проектов, но известно, что обе модели начинены всякими интересными техническими штуками. В первую очередь, это относится к приводам Azipull: яхты оборудованы днищевыми колонками Rolls-Royce AZP65C с тянущими винтами, специально разработанными для корпуса Benetti D2P и выполненными с применением карбона.

Приводы AZP65C, в создании которых Azimut-Benetti принимала активное участие, при малом весе (по сравнению с металлом) обладают высокой прочностью, устойчивостью к химическим агентам и температуре, не поддаются гальванической коррозии и имеют низкий коэффициент теплового расширения. Их стреловидный профиль и выраженный киль снижают сопротивление и повышают

устойчивость на курсе. Полноповоротные колонки AZP65C (вращаются на 360°) улучшают маневренность на любой скорости; управлять ими можно с помощью джойстика.

Помимо преимуществ по части ходовых качеств, приводы яхт F-125 и F-140 способствуют также комфорту на борту. Они сдвинуты в корму, что дает сразу два плюса: удаление источников шума и вибрации от пассажирских помещений и освобождение полезного пространства за счет уменьшения размеров моторного отсека.

По расчетам, максимальная скорость Benetti F-125 с двумя MTU 12V 2000M94 по 2636 л.с. достигнет 22 узлов, круизная — 17,5 узлов. Более тяжелая Benetti F-140 с энергетической установкой из двух MTU 12V 4000M93L (3508 л.с.) должна разогнаться до 21 узла. Что же касается дальности хода, то на скорости 12 узлов она превысит 1250 миль.

Ждать осталось недолго: по одной яхте каждой модели уже продано, и сейчас ведется строительство: первую Benetti F-140 должны спустить на воду уже весной. Еще по одному корпусу зарезервировано, и сейчас верфь принимает заказы на 2015 год. Посмотрим, удастся ли верфи Benetti выполнить свое интригующее обещание — «перевернуть весь яхтенный мир». Точка опоры (известный бренд) и мощный рычаг (новая серия) имеются, а чудеса, как мы знаем, иногда все-таки случаются. **МВУ**

Вверху:
Салон главной палубы Benetti F-140 в варианте отделки интерьера Sea.

На странице справа, вверху:
Носовая зона отдыха с дополнительной джакузи на главной палубе Benetti F-140.

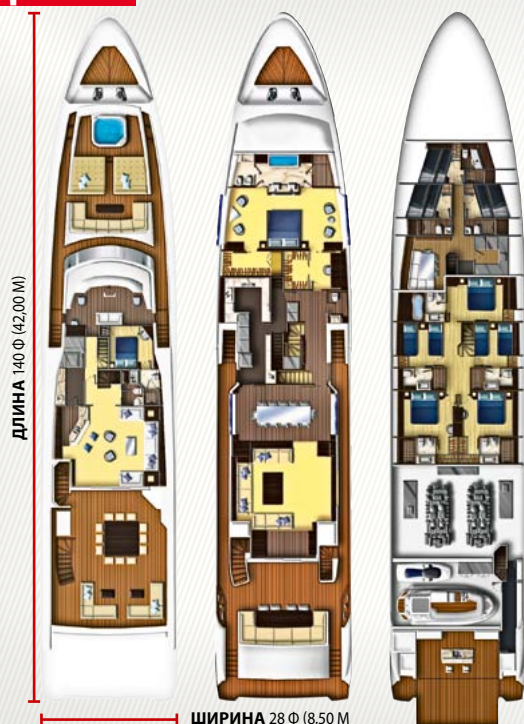
В центре, слева направо:
Мастер-каюта Benetti F-140. Интерьерный пакет Sea.

«Пляжный клуб» на транце Benetti F-140.

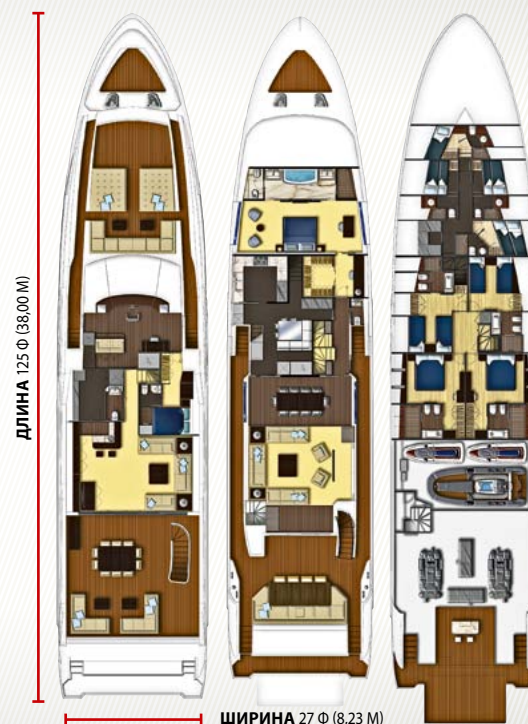
Первый корпус серии Benetti Fast Displacement будет спущен на воду уже весной



ДОСЬЕ



F-140
ДЛИНА
 140 Ф (42,00 М)
ШИРИНА
 28 Ф (8,50 М)
ОСАДКА
 7 Ф (2,23 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
 246 Т (270 Т)
ЗАПАС ТОПЛИВА
 35 Т
ДВИГАТЕЛИ
 2 × MTU 12V 4000M93L
 (3508 Л.С.)
МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ
 21 УЗЕЛ



F-125
ДЛИНА
 125 Ф (38,00 М)
ШИРИНА
 27 Ф (8,23 М)
ОСАДКА
 7 Ф (2,01 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
 200 Т
ДВИГАТЕЛИ
 2 × MTU 12V 2000M94
 (2636 Л.С.)
МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ
 22 УЗЛА

Открытый мир

Экспедиционные яхты — категория совершенно особенная. Пожалуй, из всех судов для отдыха и путешествий именно они наиболее полно вмещают возможности серьезного корабля и качества «дома на воде» с шикарными интерьерами. И когда на рынке появляется новое предложение в этом сегменте, MBY просто не может пройти мимо.

Текст **Ольга Селезнева** Фото **Drettmann Yachts**





Немецкая компания Drettmann Yachts имеет за плечами более 40 лет работы на яхтенном рынке. Как многие успешные компании, она когда-то начинала свою деятельность чуть ли не в гараже. Сегодня область интересов Drettmann Yachts чрезвычайно широка: продажа новых яхт, брокераж и, конечно, строительство — с именем компании прочно связаны такие бренды, как Elegance, Horizon и Bandido. Только за последние несколько лет через Drettmann было продано более 200 яхт. Но, что важнее, недавно компания из Бремена завершила разработку и уже начала строительство на голландской верфи Asico двух совершенно новых серий судов в сегменте от 20 до 45 м: Drettmann Motor Yachts (DMY) и Drettmann Explorer Yachts (DEY). О последних и поговорим: столь интересные явления на яхтенном рынке происходят нечасто.

Главное отличие яхт Explorer — мореходность и большой запас хода



СЕРИЯ DEY

В соответствии с названием, новая серия DEY создавалась для тех, кто предпочитает не просто круизный яхтинг с перемещением из одной красивой марины в другую, а готов открывать для себя места отдаленные и малоизвестные. Экспедиционные яхты (синоним термина Explorer) — суда особенные: от них требуются высокие мореходные качества, большой запас хода, способность нести массу вспомогательного оборудования и, конечно, обеспечивать высокий уровень комфорта на борту: ведь это все-таки яхта, а не исследовательское судно. Эксплореры в модельном ряду Drettmann появились не вчера (достаточно вспомнить Bandido), поэтому сомневаться в соответствующем опыте компании не приходится. Во всяком случае, все лодки не забыли снабдить ледовым поясом, чтобы можно было исследовать не только загадочные тропики, но и не менее интересные высокие широты.

Полноповоротные днищевые колонки заметно повышают маневренность судна

На сегодня в линейке DEY четыре модели длиной 24, 27, 32 и 37 м со стальным корпусом и надстройкой из легкого сплава, хотя заявлено о возможности продлить серию до 45 м. Несмотря на разницу в размерах, все суда спроектированы в единой дизайнерской концепции, отличаются массой интересных технических решений, а также обладают сопоставимыми мореходными качествами и автономностью.

ДВИЖИТЕЛИ

Обычно рассказ о новых яхтах начинают с дизайна, внешнего и интерьерного, а также организации пространства, постепенно переходя к техническим деталям, которые, кстати, не всем покупателям одинаково интересны. В данном случае это правило хочется нарушить — просто потому, что именно в этом аспекте все модели DEY весьма небанальны: в первую очередь это относится к их пропульсивному комплексу.

Изучая спецификации Drettmann Explorer Yachts, можно не искать там раздел «Двигатели». Действительно, маршевых дизельных двигателей как таковых у этих яхт просто нет. Вместо них применен комплекс отдельных дизель-генераторов «4 + 1», которые не только обеспечивают все



ПЛЯЖНЫЙ КЛУБ

За откидывающимся транцем у всех моделей DEY скрывается пляжный клуб: просторная тиковая площадка, удобная для купания, дайвинга и принятия солнечных ванн. В глубине, в зависимости от модели и ее комплектации, — бар, сауна, санузел и даже тренажерный зал



На первом развороте:
32-метровая модель Drettmann
Explorer Yachts.

На странице слева:
Открытая «терраса»,
примыкающая к салону верхней
палубы.

На странице справа, сверху:
Джакузи и бар на флайбридже
есть на всех моделях DEY.

В центре, слева направо:
Необычная зона отдыха
на флайбридже DEY 32.

В кормовом кокпите главной
палубы.

энергопотребляющие устройства, включая системы жизнеобеспечения на борту, но и приводят в действие снабженные электромоторами днищевые поворотные винтовые колонки.

Генераторы, в зависимости от требуемой мощности, автоматически подключаются дополнительно один за другим. Следовательно, в каждый момент времени вырабатывается ровно столько энергии, сколько необходимо, что обеспечивает экономичный расход топлива (до 18% по сравнению с обычными валами). Генераторы будут постоянно работать в эффективном режиме 1500 об/мин без включения вредного для двигателей малого хода.

Еще о преимуществах этого типа привода. Полноповоротные днищевые колонки (их также называют активным рулем или азимутальным подруливающим устройством, хотя на современных коммерческих судах и крупных яхтах, как видим, оно является основным двигателем) повышают маневренность судна, отличаются надежностью, пониженным уровнем вибрации и шума, экономят пространство машинного отделения и позволяют получить более выгодную планировку судна.

Вдобавок ко всему, такие пропульсивные установки почти безупречны в отношении экологии.

Повышенная маневренность судна объясняется тем, что электродвигатель имеет высокий начальный момент вращения, который обеспечивает значительный упор гребного винта и быструю реакцию корпуса. Кроме того, колонки способны поворачиваться на 360°, их положение вблизи центра тяжести судна дополнительно снижает радиус циркуляции при маневрировании. А объяснять преимущества джойстика, например, при швартовке в марине, полагаю, необходимости нет.

Моторный отсек занимает куда меньше места, чем обычно: отсутствуют редукторы (колонки полноповоротные), валы приводов, выходы гребных валов и масса других устройств. К тому же, расположен отсек совсем не там, где мы привыкли, а гораздо ближе к носу, что и объясняет положение колонок и помещения экипажа поблизости. Это удобно в плане контроля и обслуживания систем и механизмов, плюс такая планировка позволяет команде работать, не пересекаясь с гостями. Да и вообще это отличная возможность пересмотреть концепцию нижней палубы, о чем я собираюсь рассказать...



ОБИТАЕМОЕ ПРОСТРАНСТВО

Главные качества яхт типа «эксплорер» — мореходность и автономность — предопределили их значительные габариты. То есть это крупные яхты, и если вам на глаза попадетсся катерок с гордым наименованием Explorer, знайте, что для «экспедиции» на пикник к ближайшему острову он вполне пригоден.

А вот яхты линейки DEY — это полноценные экспедиционные суда, наделенные специфической брутальной архитектурой, широким корпусом и крупной надстройкой; их форма с обилием прямых линий и плоскостей позволяет получать большие объемы внутри. Это касается не только жилых помещений: от эксплореров всегда требовалось нести массу основного, вспомогательного и развлекательного оборудования, поскольку эти яхты нередко ходят в океане и даже через океан, они используются для разнообразного активного отдыха

Одна из особенностей всех яхт линейки DEY — «пляжный клуб» в корме



СВЕТ

Большая площадь остекления надстройки и иллюминаторов в корпусе обеспечивает обилие естественного света на борту, причем не только в салоне и каютах, но и в ванных комнатах

с экскурсионными вылазками на берег, в том числе в сильно удаленных от цивилизации местах. Даже младшая модель Drettmann Explorer Yachts длиной 24 м дает возможность, помимо тендера, взять с собой гидроциклы и дайв-оборудование. Что уж говорить о более крупных моделях, чьи еще более просторные кормовые и носовые гаражи можно забить массой нужных (и лишних) вещей!

Еще одна особенность всех без исключения моделей DEY — «пляжный клуб» в корме. И если на яхтах длиной свыше 30 м эту конструкцию теперь встречаешь довольно часто, то для DEY 24 конкурентов в этом аспекте я что-то не припомню. Откидывающаяся платформа на транце (у DEY 32 ее ширина составляет 4,3 м) становится просторной площадкой на уровне воды, удобной для купания и расстановки шезлонгов.

В глубине — бар, диваны, сауна и тренажерный зал (опция). Оттуда ведет проход прямо к каютам.

Устройство моторного отсека ближе к носу позволило освободить значительную часть пространства нижней палубы за миделем под каюты для гостей. В зависимости от модели, их на борту может быть от двух до четырех. Что касается мастер-каюты, то она располагается на нижней палубе (DEY 24), на верхней (DEY 27)



На странице слева:
Главный салон модели DEY 32.

На этой странице, сверху
вниз:
Уютный салон верхней палубы.
Слева — проход в рубку
и каюту капитана.

В моделях DEY 32 и DEY 37
мастер-каюта спланирована
на главной палубе.

Гостевые каюты располагаются
на нижней палубе.
В зависимости от модели яхты
число их варьируется от двух
до четырех.



или на главной палубе (DEY 32 и 37). Помещения экипажа, рассчитанные на команду от двух до шести человек, занимают, как уже говорилось, носовую часть корпуса, рядом с моторным отсеком; отсюда есть отдельный проход в камбуз, рубку и на флайбридж, так что взаимодействие гостей и команды действительно сведено к минимуму.

Трехпалубная архитектура трех старших моделей предполагает рубку на верхней палубе, тогда как у младшей двухпалубной DEY 24 — вариант с двумя постами управления: основным (на главной палубе) и дополнительным (на флайбридже). У яхт DEY 32 и 37 возле рубки расположена еще и отдельная капитанская каюта. Естественно, при трехпалубной конфигурации на борту два салона: основной — на главной палубе и еще один (не столь формальный) — уровнем выше. Оба примыкают к открытым кормовым пространствам для отдыха на воздухе, которые рискну назвать террасами.

Флайбридж во всех случаях может быть оборудован джакузи (на DEY 24 это, правда, опция) и отличается внушительными размерами — даже на младшей модели его площадь составляет 54 кв. м. И, конечно,



Модель DEY 32 — яркий
представитель линейки
Drettmann Explorer Yachts



В центре и внизу:
Пляжный клуб на корме: вид
изнутри и снаружи.

он начинен всем, что нужно для отдыха: лежаки, диваны, бар с барбекю...

СКОРОСТЬ И АВТОНОМНОСТЬ

Все модели DEY отвечают требованиям MCA LY 2/3 и сертифицированы на неограниченный район плавания. Максимальная скорость всех яхт DEY 24 лежит в диапазоне 12–14 узлов, что не выделяет их на фоне других судов такого типа. Важнее вопрос дальности плавания. Даже самая компактная DEY 24 по запасам топлива способна пересечь Атлантику, при этом не осушив полностью топливные танки. На скорости 8 узлов яхта в состоянии пройти 5000 миль без дозаправки. Расчетный запас хода самой крупной DEY 37 (14 узлов на полных оборотах) на крейсерской скорости 6–8 узлов достигает 6000 миль.

Запасы воды, также немаловажные в долгих круизах, на разных моделях составляют от 2000 до 7900 л, при этом на борту, естественно, присутствуют опреснители (Idromar). Из важных систем, влияющих на мореходные качества, стоит отметить систему стабилизации качки Zero speed.

ВЕРДИКТ

Не претендуя на истину в последней инстанции, скажу, что яхты такого типа восхищали меня всегда. Своей основательностью, логичностью, отсутствием дизайнерских вывертов из разряда «просто так» и, в конце концов, каким-то неподдельным величием. Когда говорят о «плавучем доме», то обычно подразумевают комфорт и покой «на привязи» — скорость и приключения нужны не всем. Но если речь заходит о мореходных качествах любой лодки, то всегда требуется уточнять, как далеко — в прямом смысле! — можно зайти в поисках новых впечатлений и насколько комфортной при этом будет жизнь на борту.

Объединяя все эти возможности, экспедиционные яхты в некотором смысле вообще выходят за пределы того, что традиционно принято считать яхтой, ибо возможностей этих у них обычно несопоставимо больше, нежели может предложить «регулярный прогулочный флот». Это настоящие большие корабли. А большому кораблю, как известно, — большое плавание. И открыт весь мир. **MBY**

Яхты серии DEY создавались для тех, кто готов открывать для себя места отдаленные и малоизведанные



ДОСЬЕ

	DEY 24	DEY 27	DEY 32	DEY 37
ДЛИНА, М	23,90	27,81	33,35	37,10
ШИРИНА, М	6,76	7,83	8,30	8,98
ОСАДКА, М	2,20	2,30	2,30	2,30
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ, Т	—	210	225	225
ЗАПАС ТОПЛИВА, Т	18	32	40	42
ЗАПАС ВОДЫ, Т	2	4	7,9	7,9
МОЩНОСТЬ ДГ, КВТ	—	4 × 180 + 40	4 × 250 + 50	4 × 250 + 50
СКОРОСТЬ, УЗЛЫ	13	12	14	14
ЗАПАС ХОД, МИЛИ	5000	5000	6000	6000
ВМЕСТИМОСТЬ, ЧЕЛ.	6	8	10	10
ЭКИПАЖ, ЧЕЛ.	2	4	5	7
ДИЗАЙН	DRETTMANN YACHTS / FOCUS YACHT DESIGN			
ИНТЕРЬЕР	CLAUDIA DRETTMANN / FOCUS YACHT DESIGN			

DEY 32 ДЛИНА 109 Ф (33,35 М)



ШИРИНА 27 Ф (8,30 М)

Два больше, чем один

Quaranta — так называется проект, который реализовал яхтенный консультант Люк В. ван Зантен. Накопив за два десятка лет изрядный опыт, последние пять лет он терпеливо и страстно занимался созданием этой яхты. Я бывал на десятках суперяхт, только ни одна не поразила меня столь сильно, как Quaranta. Эта лодка — возможно, самое инновационное морское судно из тех, что когда-либо попадали в поле моего зрения.

Текст **Исмаил Чифджи** Фото **Curvelle**







Большая площадь бортового остекления и прозрачные двери в корму создают в обеденной зоне потрясающий визуальный эффект

Широкая, покрытая тиком, защищенная сверху палуба и высокий фальшборт делают пребывание здесь приятным

Когда я первый раз увидел Quranata на боат-шоу в Стамбуле издали, с расстояния метров двести, то не был абсолютно уверен в том, что не ошибся. Яхта была похожа на виденные мною снимки, только выглядела гораздо более симпатичной. Еще более неожиданным было увидеть столь привлекательный... катамаран! Внешний дизайн двухкорпусной яхты, предложенный итальянцем Мауро Джиамболи (Сицилия), буквально приковывал взгляд своей стилистикой. Когда я сказал Люку об этой неожиданной прелести, он ответил: «Мы начали с того, что собрали команду инженеров-кораблестроителей и дизайнеров, специализирующихся на катамаранах, и поставили им задачу: создать красивую снаружи, роскошную внутри и достаточно быструю двухкорпусную моторную яхту. Преимущества катамаранов перед однокорпусными судами понимали все, только этим проектом с его новой стилистикой мы решили бросить вызов стереотипам... За три года были разработаны 350 трехмерных вариантов дизайна, а для финального выбора обводов потребовалось 13 масштабных моделей».

Понимая страсть и упорство Люка при проектировании и постройке этой чудной яхты, я смотрел на нее и чувствовал, что она меня еще немало удивит.

ВОЗМОЖНЫ ВАРИАНТЫ!

На палубу я зашел по широкому, устойчивому трапу-сходне, по которому проедет даже инвалидная коляска, и буквально сразу начал замечать новаторские решения.

Часть палубы в корме со стоявшим на ней тендером оказалась... опускаемой платформой. Пока я разглядывал эту конструкцию, Люк принялся объяснять, как все это работает. Садись в тендер прямо на палубе, и платформа опускает его к воде. Обратно — так же: тендер с пассажирами заходит на погруженную в воду платформу между корпусами катамарана, она поднимается и замирает вровень с главной палубой. Помимо того, платформу длиной шесть метров можно использовать в качестве «пляжа»: она фиксируется не только под водой, но и на любой высоте над ватерлинией. Что касается грузоподъемности, платформа способна выдержать Range Rover и даже мини-подлодку.

Я находился на борту Quaranta не более двух минут, сделал по палубе всего 10 шагов, но уже было понятно, что это только начало чудесного представления.

Далее меня привлекли гостевые каюты. Все они находятся на главной палубе, довольно высокой над ватерлинией: каждая шириной 3 м и в каждой окно высотой в метр, открывающее живописный

Вверху:

Средняя палуба, где расположены салон, обеденная зона, ходовая рубка и большая открытая часть в корме, находится довольно высоко над ватерлинией.

На странице справа, сверху вниз:

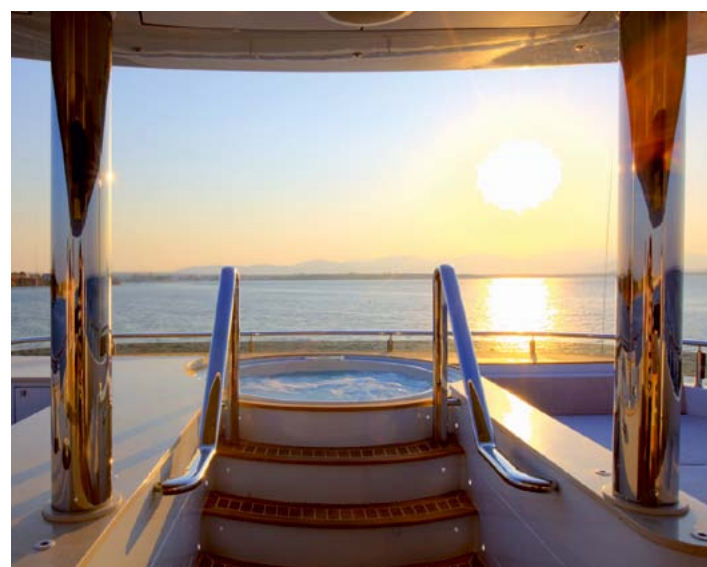
Такая форма остекления и защита сверху (свес) обеспечивают отличный обзор из ходовой рубки.

Просторная и оборудованная открытая верхняя палуба позволяет большой компании с удовольствием отдыхать днем и развлекаться вечером.

В носовой части верхней палубы устроена джакузи; рядом, на левом борту есть ветбар, на правом — просторная зона для загорания.

Носовая часть средней палубы поделена на зону отдыха с мягкими диванами и столами и свободную рабочую часть, где стоят мощные якорные шпилы.

Компоновка Quaranta дает разнообразие вариантов



Рында

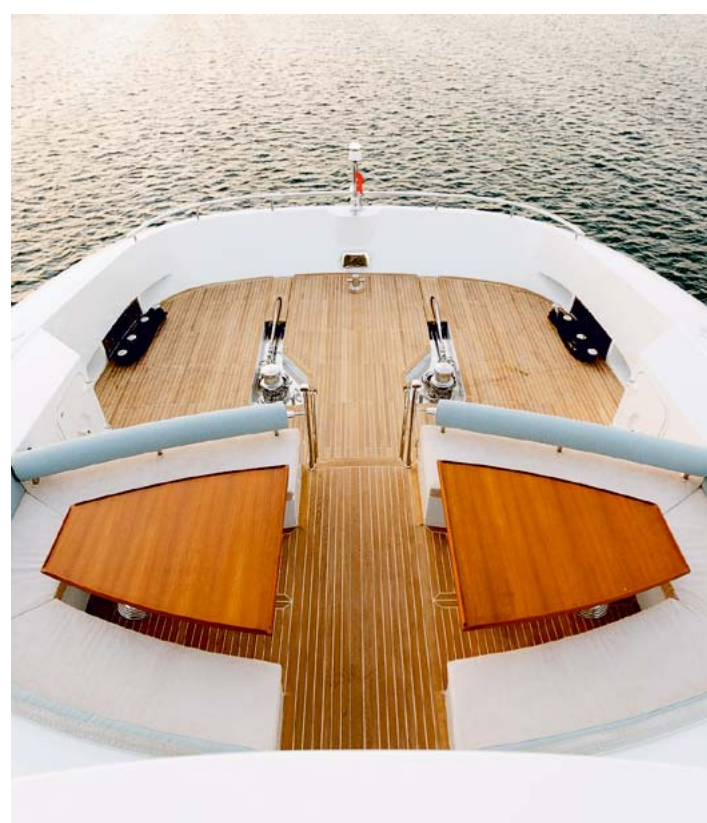
Строго говоря, это судовой колокол. В нем, как и в любой, крупной или мелкой детали, проявлено высокое мастерство турецких судостроителей, с которым изготовлена яхта-катамаран Quaranta

вид (конечно, при его наличии за бортом). Такая панорама в каюте на однокорпусной яхте возможна только в мастер-апартаментах, а тут... Сквозь эти широкие окна льются потоки света, и каюты ощущаются еще просторнее.

Quaranta проектировали для специальных целей, как яхту с долевым владением (об этом я еще скажу). В этой связи она должна удовлетворять разным требованиям разных людей. Одному владельцу будет достаточно трех кают, другому понадобятся шесть (для гостей)... Люк предложил техническое решение этой задачи путем гибкой трансформации жилого пространства, включая передвижку переборок. В результате интерьеры яхты могут состоять из трех кают-апартаментов с отдельными туалетными комнатами для «нее» и «него» и гостиных, а также включать 6 двухместных кают или предлагать другие варианты (их около 20). При этом трансформация пространства займет всего несколько часов!

Палуба выше располагает просторным салоном с обеденной зоной. Стоящий здесь стол — сам по себе произведение искусства и еще одно проявление новаторского духа, присущего этой яхте. Он изготовлен из древесины макассара (вид эбенового дерева) раздвижным: в компактном виде для четверых, будучи полностью раскрытым, стол вмещает 12 персон. Изменив конфигурацию подвижных частей, из него можно соорудить бар или буфетную стойку для «шведского стола».

Соседствующий с обеденной зоной салон — приятное место, где можно просто посидеть с книгой





Двери обеденной зоны на средней палубе раскрываются полностью

или бокалом или отдохнуть после плотного обеда. Пространство становится еще более комфортным, если все стеклянные двери и панели «сложить», создав из двух зон единое пространство.

В нос от салона, за стеклянной переборкой находится ходовая рубка. Прозрачная панель позволяет видеть, что находится за ней; но стоит щелкнуть выключателем — стекло становится матовым, и вот вам обстановка полной конфиденциальности.

Компоновка внушительного поста управления логична и практична. Хорошо, что есть приличных размеров штурманский стол с ящиками для карт, а любопытствующие гости, зашедшие сюда посмотреть, как управляют яхтой, сидя на кожаном диване, могут усладить свои взоры морскими пейзажами. Обзор через избавленные от бликования вертикальные окна прекрасный, два кресла у штурвала вполне удобны, а таким профессиональным приборным насыщением, включая четыре многофункциональных монитора, остался бы доволен даже самый требовательный капитан.

На огромной верхней палубе, покрытой толстым тиком (14 мм), можно пообедать, поваляться в кресле, позагорать на лежанках или понежиться в джакузи, занимающей на этой палубе центральное

место ближе к носу. Хардтоп над палубой оборудован системой, генерирующей по его периметру облако водяной пыли, — чтобы в жаркий день на палубе было свежо. Под хардтопом — столь же многофункциональный, что и внизу, стол — только здесь он из тика. Еще есть отлично оборудованный бар с грилем, двумя холодильниками и шкафом (место еще для одного холодильника/морозильника), мойкой, айсмейкером и посудомоечной машиной...

Совершенно самодостаточная зона для обеда на воздухе, которую с главным камбузом (он находится несколькими палубами ниже в левом корпусе катамарана) связывает лифт. Внутри корпусов, помимо того, устроены три двухместных каюты для команды с туалетными комнатами и столовой, моторные отсеки, кладовые и прочие служебные помещения. Команда попадает туда с главной палубы и фордека.

ДВА... БОЛЬШЕ, ЧЕМ ОДИН

Если не заикливаться на очевидно некорректном для подготовленного homo sapiens утверждении, что два корпуса вдвое дороже одного, у катамарана можно увидеть массу преимуществ.

Большая ширина почти прямоугольной палубы (моста) позволяет получить значительную площадь



Санузел

В туалетных комнатах при каютах на главной палубе, принимая душ, можно смотреть на море. Но при нажатии клавиша оконное стекло теряет свою прозрачность

С первых минут пребывания на борту этого катамарана я понял, что меня ждет немало интересного



и полезные объемы в надстройке, что повышает функциональность судна. Так, при ширине 9 м Quaranta имеет четыре палубы — плюс два метра ширины и дополнительная палуба по сравнению с однокорпусной яхтой близкой длины. Согласно оценкам Люка, это добавляет 50% объема: по такому показателю Quaranta (длина 33,7 м) сопоставима с однокорпусными яхтами длиной 40–42 м.

Теперь остойчивость. Она зависит от взаимного расположения центра массы и центра величины, но у катамаранов восстанавливающий момент при накренивании больше из-за плеча, обусловленного удалением корпусов от диаметральной плоскости на значительную величину. То есть, начальная остойчивость Quaranta значительно выше таковой у однокорпусного судна равной длины. Достигнув максимума, плечо статической остойчивости быстро падает, но эта зона уже за границами «рабочей». Правда, качка характеризуется меньшими значениями амплитуды и периода и на солидном волнении может оказаться довольно жесткой.

Я прошел 3000 миль на 12-метровом парусном катамаране из Южной Франции в Бодрум — по Бискайскому заливу, вдоль Атлантического побережья и через Средиземное море. Во время этого перехода трижды попадал в шторм со скоростью ветра до 45 узлов и волной под 10 м. Скажу смело: катамаран — судно надежное. На небольшом парусном катамаране надо внимательно следить за состоянием волн, чтобы он не начал глиссировать на склоне одной высокой волны и не зарывался

Сверху вниз:

Ширина Quaranta позволяет получить на средней палубе широкий просторный салон с диванами и обеденную зону.

Все каюты главной палубы имеют большие окна, дающие в помещения обилие света.

Гибкость компоновки в помещениях позволяет легко удовлетворить пожелания клиентов. Можно две кровати заменить одной большой, объединить два соседних помещения в сьют (на фото справа показаны два варианта обстановки одной каюты).

Широкий коридор-галерея между каютами главной палубы.





В центре изобилующей мониторами ходовой рубки стоит штурманский стол с ящиками для навигационных карт

в предыдущую. С таким крупным катамараном, как Quaranta, подобной опасности нет и в помине.

Преимущества катамарана очевидны и в плане непотопляемости: при одинаковых мерах конструктивной защиты вероятность повредить сразу два корпуса существенно меньше, чем один.

Создавая этот катамаран, проектировщики не только оптимизировали компоновку под заданные условия, но и решали другую задачу: при заданных ключевых характеристиках выбрать элементы судна, позволяющие минимизировать мощность энергетической установки. В итоге заявленная скорость катамарана Quaranta с двумя двигателями Caterpillar C32 Acert по 1925 л.с. составляет 21 узел — величина сама по себе вполне достаточная. Такую же скорость развивает однокорпусная яхта с той же энергетической установкой, но легче на 30%. Ничего странного: так влияют на буксировочное сопротивление катамаранов отличия формы и соотношения размеров составляющих судно корпусов, а также их гидродинамическое взаимовлияние.

Буксировочное сопротивление имеет три составляющие: сопротивление трения, формы и волновое. Если первая у катамаранов, как правило, несколько выше, то вторая и третья при достаточно высокой относительной скорости хода и большом удлинении корпусов могут быть ниже: нет столь заметной носовой волны из-за узких корпусов. Благоприятная интерференция поперечных волн



Винтовой трап

Широкая лестница-трап из дерева и металла соединяет главную палубу, на которой расположены каюты, со средней, где находятся салон и обеденная зона

на такой скорости может дать снижение коэффициента волнового сопротивления катамарана на 15–20 % по сравнению даже с его корпусами, движущимися изолированно один от другого. По-видимому, мы здесь имеем именно такие, удачно оптимизированные формы корпуса.

Свою лепту внесла и технология. При постройке Quaranta применен современный метод вакуумного импрегнирования связующим (эпоксидная смола) армирующего материала — стеклоткань и маты, карбон, комбинация карбона с Е-стеклом, пенопласт Airex. В результате при равной прочности конструкция имеет меньший вес, что благотворно влияет на скорость, и толщину, позволяющую увеличить полезный объем.

Все это должно сказаться и на общей экономичности. При заданном запасе топлива на полном ходу дальность плавания Quaranta превысит 600 миль, но интереснее посмотреть режим экономического хода. Крузинная скорость яхты варьируется в диапазоне 10–18 узлов. При 1200–1400 об/мин (скорость до 10 узлов) дальность плавания должна быть не менее 2000 миль, а это уже прилично. В таком дальнем походе, конечно, встанет вопрос о запасе пресной воды. У Quaranta он вполне достаточный (2,5 т), плюс на борту установлен опреснитель производительностью 2400 л/сут.

Продолжая сравнивать катамаран Quaranta с однокорпусной моторной яхтой той же длины, надо отметить... его более высокую осадку. Это



QUARANTA



не столько следствие конструкции, сколько результат большой нагрузки: высокая вместимость вызывает соблазн установить на судне более емкие цистерны, устроить дополнительные кладовые, разместить еще холодильники. Тем более что все это помещается в корпусах и не повышает центр тяжести судна. В итоге превышение водоизмещения на 30% сопровождается увеличением осадки всего на 0,3 м.

Оборотной, выгодной стороной увеличенной осадки относительно узких корпусов является высокая устойчивость судна на курсе. При этом она сопровождается высокой маневренностью на любой скорости за счет высокого момента от увеличенного плеча возникающей на переложных рулях силы и упора гребных винтов относительно центра вращения судна. Еще положительные свойства катамарана — снижение эффекта слеминга, нередкого у быстроходных однокорпусных судов, меньшая зависимость от продольной центровки, отсутствие выраженного горба гидродинамического сопротивления и минимальный ходовой дифферент, что не препятствует обзорности и не требует дополнительного расхода топлива.

Замечу, что благодаря своим мореходным качествам — скорости, непотопляемости, остойчивости, маневренности — и безопасности катамараны широко применяются в качестве паромов по всему миру. Объективности ради следует сказать, что эти катамараны преимущественно скоростные, с крейсерской скоростью 35–40 узлов.

На странице слева, сверху вниз:
Такая ходовая рубка украсила бы любое серьезное коммерческое судно.

Сверху вниз:
Платформа с тендером в верхнем и нижнем положениях. Опускается и поднимается вместе с пассажирами на борту тендера. При использовании в качестве «пляжа» платформа возвышается над водой на 0,85 м.

Хозяйственные помещения (прачечная, кухня и пр.), где работает команда, расположены внизу, в корпусах катамарана.

Оба моторных отсека, каюты экипажа, кладовые, топливные и водяные танки также находятся на нижней палубе.





Хардтоп над верхней палубой несет мачту и мощные спутниковые антенны

Высокий фальшборт и металлический релинг делают безопасным нахождение на верхней палубе

Опускаемая платформа и стоящий на ней тендер

Широкие корпуса катамарана вмещают двигатели, танки, каюты экипажа, кладовые и другие служебные помещения

Вместимость такого судна вызывает соблазн увеличить емкость цистерн, число кладовых и разного оборудования

ВАШ КУСОК ПИРОГА

Люк В. ван Зантен давно работает на яхтенном рынке как консультант, занимаясь разными яхтами длиной свыше 25 м. Еще в молодые годы у себя в Голландии он строил и продавал парусные динги и катамараны. Переехав в Испанию, Люк набирался опыта в брокерских компаниях Castlemain (Marbella) и Camper & Nicholsons, (Пальма-де-Майорка, Канны). Позже он основал собственную компанию De Valk Yachts Spain, в сотрудничестве с Cheoy Lee Shipyards (Китай, США) строил яхты для европейского рынка. В 2004 году Люк основал Yacht Marketing Ltd. и сосредоточился на больших моторных катамаранах. А потом, собрав команду единомышленников, сумел привлечь необходимые ресурсы и начал разрабатывать проект катамарана Quaranta. Параллельно в его голове зрела идея создания «синдиката владельцев суперяхты»: в перерывах занимаясь вопросами экономики, Люк увлекся темой частичного владения яхтами.

Синдикат владельцев — концепция, давно популярная в недвижимости и в сегменте бизнес-авиации. Она подразумевает приобретение части активов при пользовании всей собственностью в оговоренные периоды, но с частичными обязательствами. Curvelle Syndicate Ownership является пионером в этой области в сегменте больших моторных яхт. Предлагаемая компанией схема владения сразу закрепляет все права за покупателями (каждый может приобрести несколько долей). Они становятся соучредителями зарегистрированной на острове Мэн компании, которая занимается исключительно эксплуатацией яхты.

Учитывая, что реально есть два навигационных периода — 24 недели на Средиземном море (лето) и 16 недель на Карибах (зима), каждому совладельцу гарантированы 3 недели в первый сезон и две во второй. В совокупности (для семи

компаньонов) получается 35 недель плюс интервалы для переходов из бассейна в бассейн, обслуживание яхты и возможная сдача ее в чартер. Владелец нескольких долей в компании имеет право на большую продолжительность пользования яхтой.

График пользования утверждают владельцы, а разрабатывает его менеджер яхты. Принцип такой: первый купивший долю в яхте получает приоритетное право выбора своего периода в Средиземном море и Карибах. Потом выбирает второй покупатель, затем третий... На следующий сезон очередность меняется: последний покупатель становится первым, за ним остальные. Вполне демократично, и для конфликтов нет оснований. Лучше бронировать свой круиз заранее, за три месяца до начала сезона, но если яхта оказалась свободной, вы можете откорректировать свои планы.

Приезжая на яхту, с собой достаточно взять только личные вещи: все остальное, включая спортивное оборудование и даже мелочи, позволяющие владельцу яхты и его гостям чувствовать себя на борту Quaranta как дома, на судне уже имеется.

Как долго все это может длиться? Как пожелают собственники. Но Люк рекомендует участникам этого синдиката ориентироваться на период в семь лет.

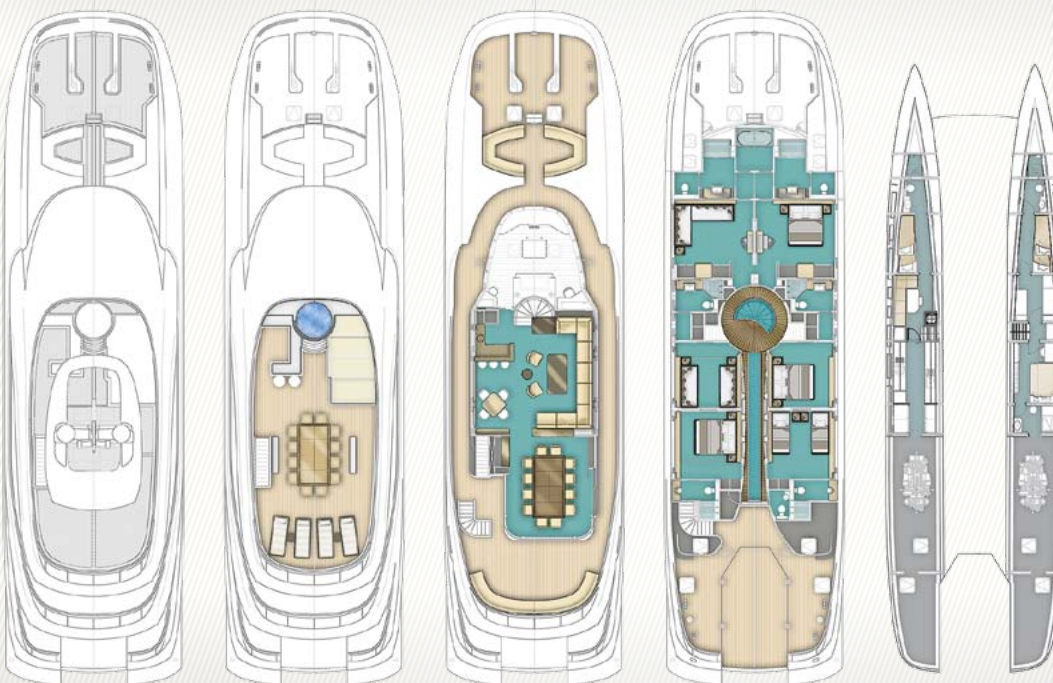
Вернувшись в Петербург из Стамбула, осмысливая увиденное, я поймал себя на том, что испытываю чувство гордости: Quaranta, самая инновационная лодка, увиденная мною за последние годы, построена на турецкой верфи — у меня на родине и по самым высоким стандартам качества. И тот, кто захочет приобрести ее часть, вступив в Curvelle Syndicate Ownership, сможет пользоваться всей этой роскошной яхтой, получая удовольствие в полной мере, заплатив только часть стоимости и выполняя обязательства владельца частично. **МВУ**



Носовая палуба

На яхтах случались происшествия в этой зоне, когда здесь оказывались люди не из числа команды. Большая по площади часть палубы Quaranta, где установлены якорные устройства, практически свободная и безопасная

ДОСЬЕ



ДЛИНА
110 Ф (33,70 М)
ШИРИНА
31 Ф (9,00 М)
ОСАДКА
7 Ф (2,30 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
165 Т
ЗАПАС ТОПЛИВА
23 000 Л
ЗАПАС ВОДЫ
2500 Л
ДВИГАТЕЛИ
2 × CATERPILLAR C32 ACERT, 1925 Л.С.
КЛАСС РЕГИСТРА
RINA & MCA LY2
ДИЗАЙН ИНТЕРЬЕРОВ
ALEX ISAAC
СТОИМОСТЬ ПОЛНАЯ
10 655 000 ЕВРО
СТОИМОСТЬ ДОЛИ
1 575 000 ЕВРО (1/7)

МОДА НА МОРЕ

Дизайн яхтенных интерьеров — тема особенная. Теперь к ней приобщаются дизайнеры одежды и домашних интерьеров. Посмотрим, как это происходит и что из этого получается.

Текст **Марина Постолюная**

Вы замечали, как известные фэшн-дизайнеры, достигнув определенных высот на своем профессиональном поприще, пресытившись бесконечными модельными показами, все чаще обращают взор на другие сферы? В их числе интерьеры жилых сооружений, автомобили, авиация, яхты — и процесс этот, похоже, набирает обороты.

НА СУШЕ

Если говорить о жилых интерьерах, кутюрье не довольствуются лишь дизайн-проектами роскошных вилл «богатых и знаменитых» на Лазурном Берегу. Их занимают, к примеру, отели «имени самих себя». Так появились Hotel Missoni в Эдинбурге и Кувейте, сеть Armani Hotels & Resorts в Дубае и Милане.

Основоположником идеи отеля в стилистике haute couture стал Джанни Версаче. В 2000 году

Донателла Версаче воплотила в реальность мечту брата: на австралийском Золотом Берегу, где дни без солнца редки, а пляжи бесконечны, появился отель-дворец Palazzo Versace. Сейчас Versace Home — ответвление модного дома Versace — сотрудничает с девелоперскими компаниями в разных странах, выдумывая удивительные сочетания барокко и неоклассицизма с современными тенденциями для интерьерных решений апартаментов, съезов и целых кондоминиумов.

В «домашней» коллекции не менее знаменитого бренда Fendi — отели Trump Soho (Нью-Йорк) и Trump (Майами) и даже интерьеры зоны al fresco яхт-клуба Porto Rotondo в Италии.

Тенденция «одевать» свой дом в Fendi и Armani родилась в 1990-х годах, а к началу нового тысячелетия идея поручить разработку интерьера «под ключ» излюбленному модному дому вместо множества узкоспециализированных компаний стала для многих наипростейшим разрешением

противоречия между чрезмерностью дизайнерских выдумок и тонким вкусом. Ведь, к примеру, интерьер от Armani Casa — это как безупречно скроенный костюм Armani: «сидит» превосходно.

НА МОРЕ

В стремлении перенести свой излюбленный, привычный уклад жизни из дома на суше в «дом на воде» заказчик — движущая сила яхтенной индустрии — открывает для фэшн-дизайнеров новое направление диверсификации их бизнеса: дизайн яхтенных интерьеров. Ценитель ли он тончайшего шелка Stefano Ricci, поклонник ли зигзагов Missoni и керамической мозаики Versace — зачем отказывать себе в удовольствии наслаждаться жизнью во время морского круиза?!

Не скажу, что не вижу разницы между оформлением апартаментов отеля в Милане или интерьера кают пусть очень крупной яхты. Даже для мэтров. Но фэшн-дизайнеры давно и активно сотрудничают с известными верфями.



GUCCI

В 2011 году Фрида Джаннини, креативный директор итальянского модного дома Gucci, по случаю 90-летия марки задумала поразить поклонников знаменитого бренда особенным событием — рождением тендера Aquariva by Gucci. Эта удивительная лодка с броской надписью «Gucci» на борту выделяется еще и совершенно несвойственным для Riva, но фирменным — «от Gucci» — белым глянцем корпуса. Однако покрытое лаком красное дерево (характерный почерк Riva) присутствует в отделке палубы и кокпита. Обивку сидений украшает столь любимый женщинами (и даже некоторыми мужчинами) принт Guccissima. Традиционный «цветной поясok» от Gucci окаймляет судно по ватерлинии. Этот 10-метровый тендер Aquariva by Gucci, способный развивать скорость в 41 узел, стоит «каких-то» \$ 750 000!

К слову сказать, Маурицио Гуччи и сам питал страсть к яхтам. В 1983 году он приобрел парусную яхту *Creole*, а вместе с ней — и всю ее полную событий историю. Построенная на верфи Camper & Nicholson в 1927 году 65-метровая трехмачтовая яхта, получившая изначально имя *Vira*, замыкает десятку крупнейших парусных яхт

планеты и пока остается самой большой, построенной из дерева.

Незадачи с судном начались буквально сразу: будучи к моменту спуска судна на воду тяжело больным и с трудом преодолевая расстояние от носа до кормы небольшой яхты, заказчик и первый владелец миллионер Александр Кохрэйи передал право разбить бутылку шампанского о форштевень своему другу Фреду Хьюзу.

Удивительно, но тот смог справиться с ответственным поручением лишь с третьей попытки. Затем Кохрэйи смутила невероятная высота мачт *Vira*, и на верфи их несколько раз укорачивали, что привело к почти полной потере впечатляющих ходовых характеристик судна.

Позже у судна сменялись владельцы и назначение, а в 1970-х на борту яхты произошла загадочная смерть, похожая на убийство.

Гуччи вложил в рефит невезучей *Creole* сумму, в шесть раз превышающую стоимость покупки, и долгих шесть лет ее восстанавливали на верфях Luerssen и Astilleros de Mallorca. После трагической смерти Гуччи в 1995 году *Creole* унаследовали его сестры Алессандра и Аллегра. Но они, вероятно, опасаясь недоброй славы яхты, используют ее лишь в качестве сопровождающего судна их 19-метровой *Avel*, на которой они участвуют в регатах...

Но давайте прервем биографический экскурс и вернемся к главной теме этой статьи.



АТТРИБУТЫ

Госпожа Джаннини разработала целую коллекцию аксессуаров Riva by Gucci для «него» и для «нее», ставших неотъемлемыми атрибутами тендера. В их числе сумки, обувь, полотенца

Растущий спрос на интерьеры haute couture открывает фэшн-дизайнерам новое направление развития бизнеса



На первом развороте:
Интерьер салона грандиозного
проекта Wally Hermes Yacht.

На странице слева:
Броский корпус Aquariva
из белого пластика
с «вкраплениями» красного
дерева и красно-зеленой
ленточкой Gucci по ватерлинии.

Рулевая консоль Aquariva, как
и вся лодка, «утопает» в белом
глянце от Gucci.

Сверху вниз:
Моторная яхта Princess 85
с интерьерами от Fendi Casa.
Придуманый Карлом
Лагерфельдом знаменитый
логотип Fendi —
перевернутая F — в изобилии
присутствует в декоре.

FENDI

Бренд Fendi уже давно стал синонимом одержимости модой — непреодолимого желания потратить баснословную сумму на что-нибудь не очень нужное. А чем еще объяснить желание владельца яхты *Lady Lara* (Benetti) украсить свою плавучую «недвижимость» символами Fendi?!

Lady Lara — 60 метров покорнейшего поклонения Fendi, упакованного в стальной корпус и алюминиевую надстройку. Перед дизайнерской студией Massari стояла непростая задача: внедрить в интерьер всю продукцию модного дизайнерского дома, от аксессуаров, кожи и текстиля до мебели и освещения, да так, чтобы яхта не походила на магазин. Плоды дизайнерских трудов видны уже в лобби, где изобилует кожа различной фактуры и выделки: обтянутые «крокодилом» перила трапа, обивка переборок из кожи морского ската, кожа игуаны и шагрень... Главный салон утопает в золотых бликах, а две знаменитые перевернутые буквы «F» логотипа, придуманного Карлом Лагерфельдом, украшают практически каждую деталь интерьера: диваны, подушки, ковры и пр. Меблировка и освещение столовой — от Fendi Casa: деревянный стол на 12 персон, обитые кожей стулья; пушистый ковер, который усиливает ощущение комфорта, а для придания элемента торжественности висит современная хрустальная люстра. В стиле Fendi с тем же золотым антуражем выполнены мастер-сьют и гостевые каюты.

Несмотря на свою британскую выдержанность, Princess Yachts не смогла «постоять в сторонке» при таком спросе на фэшн-интерьеры. Впрочем, не удивительно: британская верфь входит в группу



Дизайнеры Armani Casa
обладают особым умением
«управлять» пространством
путем создания правильных
светотеней



компаний LVMH, крупнейшего производителя предметов роскоши, чье портфолио насчитывает десятки модных брендов, в том числе Fendi. Так что появление бразильской Princess 85 MY с интерьером от Fendi Casa (мебель, элементы декора, ковры и аксессуары в стиле «F») — вполне закономерно.

STEFANO RICCI

Этот модный дом славится как искуснейшей работы мужскими костюмами, так и их невероятной стоимостью. Сорочки из египетского хлопка тончайшей выделки, похожего на шелк, и галстуки, украшенные драгоценными камнями, становящиеся центральным элементом мужского туалета, шьют исключительно вручную...

Приобретенная Стефано Риччи в 2010 году флорентийская фабрика по производству высокоскоклассного шелка Antico Setificio Fiorentino открыла дизайнеру двери в мир интерьеров, а позже, «набив руку» на декорировании и обустройстве домов, он даже создал целое подразделение яхтенного дизайна — Stefano Ricci Luxury Yacht Design.

Пилотный проект на яхтенном поприще состоялся совместно с Luca Dini — искусным разработчиком экстерьерных и интерьерных решений для линейки Custom Line Benetti. Характерной, узнаваемой чертой 72-метровой яхты Benetti являются предметы декора, мебель, посуда и текстиль из коллекции Royal Suite

от Stefano Ricci. Действительно, есть что-то королевское в экзотическом сочетании кожи крокодила и древесины бриара в отделке диванов, кресел и пуфов. А замысловатый узор с вензелями по стеклу и дереву напоминает логотип марки SR. Изысканный фарфор и хрусталь, столовое серебро и шелк — поистине утонченная работа.

Убедившись в успешности совместного предприятия Benetti и модного дизайнерского дома, верфь Mondo Marine, в свою очередь, тоже решила привлечь Stefano Ricci к созданию концепции интерьера небезызвестной яхты Nameless. Откровенно говоря, надо признать, что владелец Nameless — трепетный поклонник Ricci. Здесь доминирует не королевский лоск, а лаконичная современная классика с оттиском изыска в искусно выделанной коже, тончайшем шелке и нежном кашемире.

ARMANI

Легендарный модный дом открыл подразделение Armani Casa в 2000 году. Новое направление бизнеса дало дополнительный простор творчеству дизайнера, чьи уникальный вкус и чувство стиля нашли отражение в лаконичных, отточенных и обволакивающих интерьерах. Особое умение «управлять» пространством путем создания правильных светотеней при незамысловатости линий и сдержанности в аксессуарах и декоре полюбили британской верфи Sunseeker как признак «породы». В 2011 году на выставке в Саутгемптоне

Вверху:
Моторная яхта Main —
совместный проект верфи
Codecasa и Джорджии Армани
(стоимость 40 млн евро).

На странице справа:
Mariu — уникальная своими
минималистскими,
но в то же время уютными
интерьерными решениями,
напоминающими загородный
дом, первая яхта Джорджии
Армани.





Многие известные кутюрье неравнодушны к морю и сами владеют яхтами

Sunseeker представила три модели с custom-интерьерами от Armani Casa (Predator 60 и 84, Manhattan 63).

Однако самым захватывающим воплощением дизайнерской мысли, пожалуй, является совместная работа Джорджо Армани с верфью Codesa над дизайном яхт самого модельера.

Построенная в 2003 году 50-метровая яхта *Mariù* и спущенная на воду в 2008 году 65-метровая *Main* имеют много общего. Хотя Армани владеет недвижимостью по всему миру, дом на воде для него — главное прибежище, отчего интерьеры *Mariù* и *Main* разительно отличаются от «общепринятых».

«Я видел слишком много белизны, света, мрамора, хрусталя и красного дерева, — говорит дизайнер. — Я хотел минимизировать излишества, с тем чтобы жить в море, не отвлекаясь».

Помимо прочих дизайнерских находок, просторные интерьеры *Main* щеголяют знакомыми оттенками костюма от Armani — серым и беж. Дополняет ансамбль светлая древесина массива березы на полу и темно-зеленые переборки под лаком в тон окраски... корпуса. Камуфляжный окрас яхты, к дизайну экстерьера которой Армани тоже причастен, не случаен: по словам мастера,





он трепетно относится к своей частной жизни и не хочет слишком выделяться в море. Вот и получилась его *Main* больше похожей на боевой корабль, нежели на прогулочное судно.

Внешнее и внутреннее пространство *Main* организовано строго: чтобы экипаж не пересекался с гостями, составлены «путевые карты», указывающие команде направление и время передвижения. Впрочем, это, как и все — в стиле Armani: остроумно, идеально до мелочей, четко, точно... Прямо как швейцарские часы.

MUGLER STUDIO CREATIONS

Дизайнерская студия Тьерри Мюглера, создателя коллекций мужской и женской одежды,

невероятно женственного аромата Alien и нашумевшего черного платья Деми Мур из «Непристойного предложения», специализируется на разработке 3D-концептов роскошных автомобилей и интерьеров частных самолетов. Она участвовала в редизайне экстерьера Gentry Eagle — одной из самых быстрых моторных яхт в мире (скорость 63 узла), построенной в 1988 году на верфи Vosper Thornycroft. В 2011 году на выставке в Монако студия Тьерри Мюглера представила свою версию скоростной Spire Boat. Получилась действительно необычная ретрофутуристическая фантазийная спортивная лодка в стиле muscle car 1960-х годов, внешность которой намекает на высокие потенциальные возможности.

HERMES

В 2009 году этот французский модный дом совместно с верфью Wally (Монако) разработал прототип яхты будущего — «плавающий остров» длиной 58 м, шириной 38 м и стоимостью более 100 млн евро. Своеобразная трехпалубная яхта, в плане напоминающая большой треугольник, с 25-метровым бассейном и 30-метровым beach club на корме, должна была стать экопроектом: энергию для функционирования всех систем

Сверху и слева:
Spire Boat —
ретрофутуристический
спортивный тендер
дизайнерской студии
Тьерри Мюглера.

На странице справа:
При взгляде с кормы эта весьма
своеобразная яхта Wally
Hermes — концепт
58-метрового «плавающего
острова» — напоминает
многоэтажный... спа-курорт.

*Желание заявить о себе побуждает некоторых кутюрье
участвовать в разработке проектов «яхт будущего»*



КОНЦЕПТ

Объемные внутренние пространства, панорамное остекление, экологически чистые материалы отделки, солнечные батареи в качестве основного источника энергии... Пока все это остается «на бумаге»

предполагалось получать от солнечных батарей (площадь панелей 900 м²). К сожалению, задумка Wally Hermes Yacht осталась на уровне концепции, правда, воплощенной в полномасштабном макете. Похоже, ни Hermes, ни Wally вовсе не планировали постройку этого судна, хотя такая демонстрация идей и стремлений обеих компаний позволила лишний раз громко озвучить их имена.

БЕЗ ИГОЛКИ И НИТОК

Несмотря на трудный для отрасли период, последние десятилетия в целом отмечены ее развитием и возросшей популярностью яхтинга. Многие дизайнерские студии, известные и открывающиеся, как и компании из других сегментов бизнеса, готовы прикоснуться к этой теме, выглядящей как «золотая жила». Вероятно, поэтому модные дизайнеры все чаще пробуют себя в какой-либо из сфер, относящихся к строительству яхт, а их «морская» жизнь становится все более заметной. Насколько любовь и приверженность современного социума дорогим брендам пагубна или какова их живительная сила, судить не берусь. Здесь вспоминается вольная интерпретация удивительного логотипа Versace с головой мифологической Медузы Горгоны самим Джанни Версаче, который говорил о роковом влечении. И все же надеюсь, что мы еще увидим шедевры быстро набирающих опыт в яхтенной сфере кутюрье и новые для яхтинга имена с их интересными идеями. МВУ



Большая разница

Один метр, пять лет и 290 000 евро...
Обсуждаем различия между двумя
близкими моделями Pershing.

Текст **Ольга Селезнева** Фото **Pershing Yachts**



Обычно яхтенные верфи формируют свои модельные ряды чуть ли не с математической точностью, строго соблюдая «шаг» по длине и разницу в цене. А «возрастные» модели своевременно снимают с производства, заменяя новыми лодками близких размерений. Но иногда случается, что по соседству оказываются яхты, отличающиеся всего на пару-тройку футов. Таковы, например, Pershing 62 и 64 известной итальянской верфи, выпускающей быстроходные спортивные яхты. Кому и зачем это понадобилось?

По словам Алексея Горского, генерального директора компании Premium Yachts — официального представителя в России Ferretti Group (туда входит и Pershing), на яхтенных выставках нередко приходится объяснять покупателям различие между похожими и даже одинаковыми по длине лодками. Это касается не только Pershing или Ferretti Group, но и других

брендов. Особенно интересует потенциальных покупателей, чем объясняется разница в цене — иногда совсем немаленькая. К примеру, Pershing 62 в базовой комплектации стоит 1 990 000 евро, а Pershing 64 — 2 280 000 евро. По сути, метр длины обходится в этом случае в 290 000 евро. Есть ли смысл? И если есть, то в чем? Возможно, наши объяснения вам покажутся недостаточно убедительными, но, по крайней мере, станет понятно, на какие особенности этих лодок стоит обратить внимание при осмотре и тест-драйве.

ПРЕДЫСТОРИЯ

Pershing 64 — заслуженный ветеран и рекордсмен линейки бренда. Впервые эту лодку представили еще в 2008 году, и на данный момент уже выпущено 59 корпусов. Для Pershing это очень много: хоть производство на этой верфи и серийное, его едва ли можно назвать массовым. В силу серьезного технического оснащения и цены, изначально высокой, эти лодки попадают

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.



ГАРАЖ

Он есть и у Pershing 62, и у Pershing 64, однако модели различаются организацией его пространства и оборудованием

в категорию «нишевых»; их не строят десятками корпусов в год. В этом смысле Pershing 64 — самая популярная модель: годовой выпуск 8–12 корпусов можно считать высоким показателем, особенно в нынешний, экономически не самый благоприятный для индустрии период.

А вот Pershing 62 — лодка совсем «свежая». Ее премьера состоялась в минувшем сентябре в Каннах. По словам Стефано Кампанелли, директора по продажам Ferretti Group, эта яхта сочетает высокие ходовые качества, рациональное использование пространства и максимальный комфорт. А возможность менять пространство, ранее доступная для более крупных яхт, делает эту модель особенно интересной, так как позволяет персонализировать яхту под нужды конкретного владельца.

ДИЗАЙН

То, что одна модель была разработана на пять лет позднее другой, естественно, не могло не сказаться на их внешнем виде. Это, в первую очередь,

заметно по остеклению надстройки (у Pershing 62 его площадь существенно больше) и по размерам бортовых иллюминаторов в корпусе. У модели Pershing 64 они одинаково небольшие в обеих гостевых каютах. А на Pershing 62 носовая VIP-каюта уже снабжена крупными овальными «окнами», хотя архитектурно Pershing 64, на мой взгляд, выглядит гармоничнее.

На носовой палубе Pershing 64 устроен традиционный лежак для загара, но без «встроенной» установки тента-«капюшона» над ним. То есть поставить бимини можно, но в палубе нет специальной ниши для сложенного тента; на Pershing 62 такая ниша предусмотрена изначально.

Pershing, независимо от модели, является символом высокой скорости и комфорта



Различается и корма, в частности, выходы на купальную платформу. У Pershing 64 уровень кокпита значительно выше платформы, у Pershing 62 — на ступень ниже. Но это уже тема для дискуссии. Одним высоким кокпитом покажется более безопасным и защищенным, другим, наоборот, нравится быть ближе к воде, особенно если с платформы купаются дети. Впрочем, Pershing 64 выше сам по себе, и когда обе модели стоят рядом, сразу понятно, кто «старший».

Наконец, Pershing 62 может похвастаться цветом корпуса — не обычным серебристым, а очень красивым графитовым, меняющим оттенок в зависимости от освещения. Пока это единственная лодка такого «окраса» в модельном ряду верфи.

ПЛАНИРОВКА

При том что стилистикой интерьерного дизайна лодки различаются не сильно (у обеих это фирменный high tech от Pershing), у Pershing 62 больше стали и стекла, а также использованы другие

цветовые сочетания. Но вот планировка внутреннего пространства моделей совершенно разная. Не секрет, что и в этой сфере мода меняется быстро, и на большинстве совсем «свежих» яхт принципы организации пространства уже другие, нежели на моделях пяти- и даже трехлетней давности. Это не вопрос «лучше-хуже»: меняются запросы рынка, да и личные предпочтения продолжают влиять на конструктивные решения. Одна из тенденций последнего времени — перераспределение площади кают в сторону большей «демократичности». Еще недавно львиная доля пространства отдавалась мастер-каюте, и в этом смысле Pershing 64 — классическая иллюстрация такого подхода, с апартаментами владельца во всю ширину корпуса и ванной комнатой между каютой и моторным отсеком (для дополнительной звукоизоляции). Сейчас, напротив, для любимого гостя или родственника стараются сделать носовую VIP-каюту получше, чтобы он не чувствовал себя ущемленным в пространстве и удобствах. Потому и увеличивают ее площадь, чуть «поджимая» мастер-каюту.

Именно это и реализовано на Pershing 62, где по современной логике по правому борту устроен «распашной» санузел со скользящими перегородками. Это позволяет сэкономить пространство и тем не менее создать впечатление



ПАЛУБА

Практически свободная, огражденная высоким релингом носовая палуба яхт Pershing одинаково удобна и для отдыха, и для работы — постановки на якорь, швартовных операций и пр.

Стилистика дизайна обоих интерьеров — фирменный high tech от Pershing



На странице слева и вверху справа:
Помимо разных деталей, крупных и мелких, оформление салонов яхт различается зеркальным расположением крупных диванов.

Вверху:
Мастер-каюта Pershing 62 хотя и чуть скромнее размерами, но благодаря разумной организации пространства и большим иллюминаторам выглядит просторной.

На обеих моделях салон и кокпит разделяют опускающиеся под палубу прозрачные двери.

помещения во всю ширину корпуса (остаются большие иллюминаторы по бортам, а при необходимости уединиться в душе или гальюне просто закрывают боковые двери). Этот прием Ferretti использует давно, но на яхтах Pershing такой длины раньше не применялся. За счет этого удалось сделать просторной и VIP-каюту (здесь кровать по диагонали, в отличие от Pershing 64, где она в диаметральной плоскости), и гостевую правого борта. Кстати, для Pershing 62 существует еще и двухкаютный вариант с дополнительным нижним салоном. Не очень, правда, понятно, зачем для такой версии компоновки оставили три санузла, но больше — не меньше.

По-разному у яхт решены и камбузы, хотя в обоих случаях они расположены на нижней палубе по левому борту. Но если у Pershing 64 он с отдельным входом, то у Pershing 62 — в общем холле. Как ни странно, это повлияло на компоновку салона: из-за отсутствия входа в камбуз диван получился куда больше. Кормовые гаражи примерно одинаковы: у Pershing 62 он чуть меньше, но помещается в нем такой же тендер — 3,25 м в длину. Кроме того, на новой модели тендер поднимают в гараж не кран-балкой, а при помощи лебедки. Центральная часть платформы опускается, тендер заходит носом, его цепляют к лебедке... Это

несложно проделать даже в одиночку и на волне. На Pershing 64 сброс/подъем тендера — процедура тоже необременительная, но все же требующая навыков, и нужно лишний раз задействовать трап, который служит краном.

ХОДОВЫЕ КАЧЕСТВА

Несмотря на небольшую разницу в габаритах, в море эти лодки оставляют разные ощущения. Водоизмещение у Pershing 64 больше на 3,1 тонны, и то, что этот «снаряд» слегка большего калибра, можно почувствовать и при управлении лодкой, и даже просто сидя на диване в салоне. Дело не только в длине и водоизмещении: спаренная моторная установка Pershing 64 мощнее — 3246 л.с. (MTU 10V 2000 M94) против 2762 л.с. (в базе — MTU 10V 2000 M84; хотя опционально можно поставить пару по 1624 л.с.). На обеих моделях в качестве трансмиссии применены оптимизированные приводы с частично погруженными винтами (Pershing 64 — ASD, Pershing 62 — ZF Searex), но скорости у них разные. Максимальная скорость первой 46 узлов (выше, чем у более крупных Pershing), крейсерская 42 узла, у второй соответственно 43,5 и 40 узлов. Более крупный и тяжелый Pershing 64 должен мягче проходить волну; к тому же у этой модели



*Эти модели подойдут тому,
кому нужна быстроходная лодка,
чтобы «летать» на ней
по волнам*





Вверху:
Сложно сказать, какая из этих рулевых консолей более функциональна (слева — Pershing 62). Различия в компоновке приборных панелей и сидений (два кресла или двухместный диван) очевидны, но управлять обеими яхтами одинаково удобно.

Слева:
Крупно — Pershing 62, внизу — Pershing 64.

выше килеватость корпуса — 17° против 14°, и на морском волнении это может проявиться.

Скорости жаждут многие, но за нее приходится платить. На полных оборотах потребление более мощных двигателей Pershing 64 выше на 17%, зато емкость топливных танков увеличена на 300 л, так что дальность плавания моделей на круизной скорости 35–38 узлов различается незначительно — на 20–30 миль в пользу Pershing 62.

ВЕРДИКТ

Что касается Pershing 62, то его плюсы очевидны: новая быстроходная модель с весьма грамотной планировкой, большими и светлыми каютами, технологичной системой спуска и подъема тендера. Да еще разница в цене: лодка дешевле на 290 000 евро, и это говорит само за себя.

Есть свои достоинства и у Pershing 64 — повышенная скорость и мореходность, дополнительная длина дает чуть больше простора внутри. К тому же лодка вписывается в «стратегические» 20 метров, что

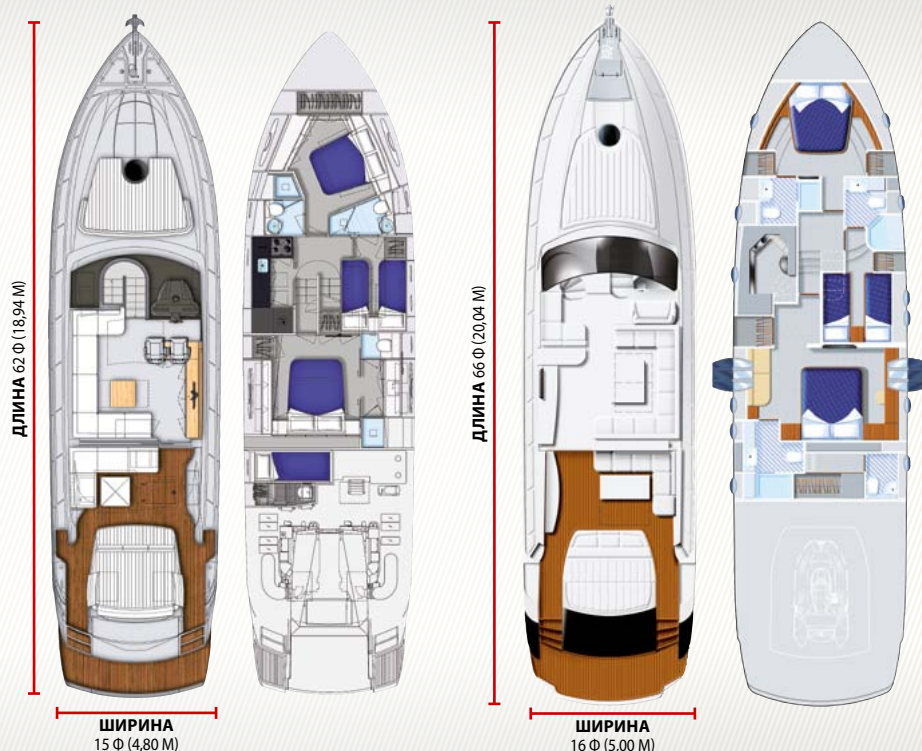
Близкие по длине яхты могут иметь немало различий

важно при поиске места в популярных маринах, особенно на вечно переполненном Лазурном Берегу. Как показывает мировая статистика продаж, несмотря на общий пессимизм, царящий на вторичном рынке, именно эта модель пользуется повышенным спросом, и цены на нее падают не так сильно, как в сегменте яхт от 70 футов. А тот факт, что верфь не собирается снимать Pershing 64 с производства и в следующем году, — свидетельство действительного успеха модели.

Обе модели подойдут тем, кому нужна быстрая яхта, чтобы летать на ней по волнам, а не держать в качестве «плавающего дома», намертво прикованного к причалу. И хотя скорость — визитная карточка всех Pershing, в этом смысле Pershing 64 выделяется заметно. С другой стороны, и Pershing 62 тоже... Короче, смотрите сами! **MBV**

ДОСЬЕ

	PERSHING 62	PERSHING 64
ДЛИНА	62 Ф (18,94 М)	66 Ф (20,04 М)
ДЛИНА ПО ВЛ	47 Ф (14,63 М)	49 Ф (15,05 М)
ШИРИНА	15 Ф (4,80 М)	16 Ф (5,00 М)
ОСАДКА	5 Ф (1,43 М)	4 Ф (1,32 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ ПОРОЖНЕМ	33,4 Т	35,9 Т
ПОЛНОЕ	39,0 Т	42,1 Т
ЗАПАС ТОПЛИВА	3200 Л	3500 Л
ЗАПАС ВОДЫ	740 Л	900 Л
ВМЕСТИМОСТЬ КАЮТ	14 ЧЕЛ.	16 ЧЕЛ.
	3 + 1	3 + 1
ДВИГАТЕЛИ	2 × MTU 10V 2000 M84	2 × MTU 10V 2000 M94)
МОЩНОСТЬ	2762 Л.С.	3246 Л.С.
СКОРОСТЬ		
МАКСИМАЛЬНАЯ	43,5	46
КРУИЗНАЯ	40	42
КАТЕГОРИЯ RCD	«А»	«А»



Крутой поворот

Просторные помещения и скорость 32 узла — приятный коктейль для тех, кто предпочитает глиссирующие яхты.

Текст Дэвид Марш Фото Уильям Пэйн



ВИДЕО



mby.com/ft48o





Магнитные фиксаторы
дверок работали отлично,
но как они поведут себя
на волнении?





На странице слева:
Пространство вокруг люка и якорного ящика на палубе в носу быстро осушается.

С такими открывающимися иллюминаторами ночью свежо и без кондиционера.

Так должен выглядеть новый интерьер. Отличный внешний вид мебели усиливают новые технологии Fairline.

Сверху вниз:
Эти кресла с независимыми регулировками весьма комфортабельны, хотя стоят £ 2300.

Бортовые окна открываются вручную, и там нечему ломаться.

Этот вместительный спорткрузер не только наделен прекрасными каютами и просторным кокпитом, но и ходит довольно быстро

На первый взгляд, новая Targa 48 Open — это просто следующий логичный шаг после модели Targa 38 Open в линейке лодок Fairline с хардтопом. По правде говоря, дело гораздо серьезнее: как и явный конкурент Princess V48, этот спортивный крузер — первый, оборудованный исключительно комплексами Volvo Penta IPS (модели с поворотными или опциональными днищевыми колонками у Fairline были). Кроме того, Targa 48 Open и Princess V48 существенно шире и выше предшественников. Эти два обстоятельства помещений оказался среди главных критериев при проектировании названных спорткрузеров, задающих мейнстрим. Применяя IPS вместо обычных гребных валов, двигатели можно сместить в корму — пусть немного для лодки таких размеров. Но вместе с дополнительной высотой и шириной (Targa 48 шире предыдущей модели Targa 47 на 0,32 м) это свидетельствует о новом тренде: пытаться уместить в районе миделя любой лодки максимально роскошную каюту — от борта до борта и в полный рост.

ЛЕГКО И БЫСТРО

Другой новацией является технология: на этом стеклопластиковом крузере Fairline впервые применила вакуумную инфузию вместо контактной выклейки. Помимо того, предложена принципиально новая схема, в которой потолочные конструкции нижней палубы являются частью палубного монокока (конструкция, в которой оболочка — основной несущий элемент). Это дало дополнительное снижение веса за счет устранения слоя тяжелого материала. Главный конструктор Fairline Энди Поуп считает, что в результате лодка стала легче на целых 25%. Вот он, ключ к пониманию динамических характеристик Targa 48! Снижение водоизмещения порождает до 13 тонн позволило применить Volvo Penta IPS600 мощностью всего по 435 л.с. (весьма скромно для такой яхты) и получить приличную скорость более 32 узлов при полной загрузке топливом и водой.

Отмечу еще одно событие на Fairline, потенциал которого направлен на повышение качества постройки яхт. Верфь вложила значительные средства в новое и весьма сложное оборудование для производства лаковых покрытий.

Понимаю — звучит скучно, но потерпите. Следствием нынешнего увлечения интерьерной стилистикой, просто пугающей острыми углами, является преждевременная порча мебели: представьте каждодневные царапины на поверхности и контакты с этими углами. Полностью автоматизированная установка по напылению лака позволяет наносить не только более густой слой, чем возможно вручную; она также определит наиболее уязвимые места мебели и обстройки (края, углы и пр.) и положит там дополнительные слои.

ЕДЕМ МЯГКО

Ну, и каков на ходу этот вместительный спорткрузер, спроектированный с акцентом на высокую обитаемость? Реально весьма хорош по сравнению с предшественником, невзирая на свою высоту и ширину. За штурвалом сидишь спокойно, не напрягаясь. Напрочь забыть о том, что ты на лодке с IPS, а не с гребными валами, не дает джойстик — он доставляет особенное удовольствие при маневрах в предельно сложных условиях. Управляемость на малом ходу прекрасная, а закручивая циркуляцию на полной скорости с переложением до упора штурвалом, лодка описывает плавную траекторию, и все на борту спокойно восседают на своих местах.

Возможно, это происходит благодаря тому, что Fairline решила поставить дизели Volvo Penta D6 на метр носовее оси днищевых колонок, применив промежуточный вал, вместо того чтобы соединить двигатели и колонки напрямую, как обычно. Эта Targa 48 имеет более плотный контакт с водой, чем многие лодки с IPS, хотя и не такой, конечно, как у лодок с валами. Этим и объясняется мягкий ход яхты, что особенно ощущаешь на волне. Другим преимуществом является то, что моторный отсек при таком сопряжении двигателей и приводов пришлось сделать длиннее, и обслуживать агрегаты здесь много удобнее.

ОПТИМАЛЬНЫЙ ДИФФЕРЕНТ

Также впечатляет посадка Targa 48 на ходу при разных скоростях. Транцевыми плитами на лодках с днищевыми приводами (IPS или Zeus) при выходе на глиссирование обычно управляешь точно так же, как при других трансмиссиях. Здесь все иначе: даже

Управление лодкой безопасно и почти не требует усилий; при этом можно вообще не вставать с места водителя

с полностью поднятыми плитами лодка, выходя на режим глиссирования, без натуги взбирается на горб сопротивления с дифферентом всего 5,5°. Так что плиты вам понадобятся разве что для компенсации крена при боковом ветре или чтобы опустить нос на волне при ходе против ветра. Это весьма полезное качество: о дифференте при разгоне думать не надо, и это хорошо.

Далее — обзор. У Targa 48 Open настолько продуманы суперпозиция рулевой консоли, сиденья при ней и геометрия ветрового стекла, что этот спорткрузер входит в число немногих, где для абсолютного контроля ситуации по курсу вообще не надо вставать с кресла. Что касается вида по траверзу, Fairline посадил шкипера... слева от штурмана (как в европейских авто). Хотя ему придется время от времени выпускать штурмана, обзор с этой точки на левый борт много лучше. Я считаю это неплохим решением.

Еще верфь установила аккуратную складную подножку: на нее можно встать, высунуть голову в открытый люк и обозревать акваторию поверх надстройки. Это может быть важно для безопасности в крутом повороте: у всех крузеров при внутреннем крене обзорность через остекление соответствующего борта ухудшается. Еще, к удовольствию рулевого и штурмана, на лодке очень удобные кресла с регулировками положения сидений и спинок.

По общему мнению, Targa 48 Open — классная, легкая в управлении, не утомляющая лодка, к тому же для шкипера любой комплектации. Единственное, меня огорчила приборная панель, точнее — ее небольшие размеры. Все необходимое на ней есть и расположено правильно, но что, если понадобится установить дополнительный прибор? На консоли Targa 47 было место для навигационной карты или лоции; здесь же карту можно держать между консолью и лобовым стеклом или у стекла на левом борту, но все же лучше, когда карта под рукой.

ПОЛНЫМ ХОДОМ

Тот, кто выполнял расчеты ходкости, может радоваться: мы развили более 32 узлов — отличную скорость для столь габаритного крузера с двумя двигателями всего по 435 л.с. К тому же с почти полными баками топлива и воды, плюс четыре человека и спасательный плот на борту. Еще были 400 кг водяного балласта в гараже на корме — вместо

предусмотренных расчетной нагрузкой запасов и тендера Williams 285 Jet-RIB, для которого гараж и предназначен. На скорость это не повлияло. Понятно, что обогнать Hutton XRS43 не удастся, только балласт и неизбежное обрастание корпуса в разгар сезона Targa 48 Open не навредило: скорость приличная, и владельцу не придется огорчаться из-за того, что никак не прыгнуть выше 30 узлов.

Да, конечно, мы получили столько обитаемого пространства внутри не бесплатно. Эта лодка крупная, широкая, и хотя ее водоизмещение меньше по сравнению с близкой моделью с гребными валами, а эффективность пропульсивных установок IPS весьма высока, дальность хода на экономичном режиме немногим превышает 200 миль.

К сожалению, тот солнечный день, когда мы тестировали лодку неподалеку от Ипсвича, не предложил нам ничего круче легкой волнишки, так что сложно судить, как Targa 48 Open поведет себя на серьезном волнении. Гадать, насколько мягким окажется ход, не стану, но судя по звукам и ощущениям, возникавшим, когда мы встречали случайную волну, корпус вполне прочный.

ИНТЕРЬЕРНЫЕ КОЛЛИЗИИ

Наша тестовая лодка была первой в серии, и внизу, под палубой, верфи еще предстояло кое-что доделать. И хотя никаких радикальных изменений в компоновке (две двухместные каюты и трансформируемый обеденный уголок в пространстве между ними) не предвиделось, усладить взор стилем и качеством завершеного интерьера возможности не было. Вот почему здесь помещены не сделанные во время теста, а полученные от верфи изображения — они как нельзя точнее отражают задумки дизайнеров. Но что я проверил на себе, так это высоту помещений: она превосходная по всей лодке.

Только значимость наружного пространства и его элементов на открытой лодке не меньше. Сравнивая эту яхту с другими спортивными крузерами типа hardtop, взглянем на верхний люк в крыше. Fairline выбрала тканевое закрытие, которое, возможно, кто-то сочтет хлипким для солидной конструкции надстройки. Однако такой soft top — это козырная карта: открывая люк, он складывается, требуя существенно меньше места, нежели жесткая конструкция, да и проем можно сделать гораздо больше. Когда понадобится защита от жестких солнечных лучей, «гармошка» растягивается, закрывая люк



Слева направо, сверху вниз: Предельно удобный выход на борт, надежные поручни и релинг.

В носовой каюте может стоять двухспальная кровать или две односпальные с механизмом «ножницы» для большей универсальности.

Вместо стационарной кормовой платформы (на снимке) предлагается опускающаяся (£ 17 664), которая длиннее на 2 фута.

Вероятно, это самые крупные окна на крузерах такой длины.





ЕСЛИ ПРИГЛЯДЕТЬСЯ

ДЭВИД МАРШ

СПАСАТЕЛЬНЫЙ ПЛОТ

Он хранится в специальной нише практически рядом с транцем; его несложно вытащить и сбросить на воду с опускаемой кормовой платформы.



СПРЯТАННЫЙ СТОЛ

Этот стол — штука солидная, но достать его и водрузить на место можно одной рукой. За £ 3672 получаем опускаемый стол, чтобы организовать лежанку, но большинство предпочтет свободное место.



ГАРАЖ ДЛЯ ТЕНДЕРА

Тендер можно обслуживать прямо в гараже. Лебедка и система роликов дополнительно стоят £ 2976. Здесь же есть гнезда для кранцев.



МОТОРНЫЙ ОТСЕК

Доступ к двигателям и агрегатам для ежедневного осмотра осуществляется через палубный люк в кокпите рядом с лежанкой для загорания. Более серьезные работы удобнее проводить, сняв пайолы в гараже; это занимает 12–15 минут, и Fairline планирует рационализировать процесс.





Вторая пара швартовых уток на кормовой платформе повышает надежность устройства и упрощает операции



Под просторной кормовой лежанкой устроен гараж для тендера

ДОСЬЕ



ДЛИНА
50 Ф (15,38 М)

ШИРИНА
14 Ф (4,33 М)

ОСАДКА
3 Ф (1,00 М)

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
ПОРОЖНЕМ
13 Т
ПОЛНОЕ
14,6 Т

ЗАПАС ТОПЛИВА
1308 Л

ЗАПАС ВОДЫ
440 Л

КАТЕГОРИЯ RCD
«В» (12 ЧЕЛ.)

Современные технологии позволили снизить общий вес Targa 48 на впечатляющие 25%



Мягкое закрытие люка выглядит превосходно, требует меньше места и увеличивает площадь раскрытия

и обеспечивая тень, но свет все же пробивается через ткань внутрь. На уровень шума это не влияет: лодка открытая, и измеренные характеристики оказались одинаковыми на посту управления и в кокпите (причем не слишком высокими).

ВЕРДИКТ

Новая Targa 48 Open — это не просто новейшая модель верфи Fairline — это крутой поворот и знак прихода новой идеологии. Благодаря двум современным технологиям — вакуумной инфузии и палубному монококу — теперь можно создавать проекты с характеристиками, ранее недостижимыми. Еще более повысить качество лодок позволят новации в мебельном производстве и системе контроля. Именно на этой лодке впервые безальтернативно предлагаются

днищевые колонки IPS, и это тоже символично. Все это освоено Fairline и будет реализовано на новых моделях.

Targa 48 оказалась в роли первопроходца, торящего путь остальным. Этот вполне достойный, в известном смысле классический спорткрузер с акцентом на сулящий немало удовольствий открытый кокпит лишен излишеств, свойственных другим моделям Fairline. Здесь нет впечатляющих инновационных, но чрезмерно сложных систем, зато ценник устроит гораздо большее число покупателей, да и список опций солидный. А ставить или нет лебедку и ролики устройства для спуска тендера из гаража — вы уж решите сами. В общем, Targa 48 Open удачно сочетает превосходный набор потребительских качеств с привлекательной стоимостью. Короче говоря, «много лодки» по оптимальной цене. **MBV**

ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ



Обзор при управлении лодкой лучше, когда штурвал на рулевой консоли расположен ближе к диаметральной плоскости

Гнезда для напитков и мелочевки предусмотрены, но вот лодку или навигационную карту разложить негде

Крупное бортовое остекление — несомненное преимущество для такого крузера

ХАРАКТЕРИСТИКИ

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

РЕЖИМЫ	ECO	FAST	MAX
Об/мин	1800	2100	2400
Скорость	9,7	11,3	14,6
Расход	36	58	78
Миль/л	0,27	0,19	0,19
Дальность	182	204	196
УРОВЕНЬ ШУМА, дБА			
Пост управления	69	72	73
Кокпит	69	72	74

Скорость в узлах, расстояние в милях с учетом 20% резерва, расход в л/ч. Указанные величины основаны на показаниях бортовых приборов и могут отличаться от полученных вами данных. Загрузка: 90% топлива, 100% воды, 4 человека на борту, 400 кг (балласт), спасательный плот. Температура воздуха +19 °C, сила ветра при скоростных заездах 2 балла, волна 1 балл.

ЦЕНЫ И ОПЦИИ

Базовая стоимость	£ 492 000
Стоимость тестовой лодки	£ 654 876
Генератор 13,5 кВт и система кондиционирования	£ 35 016
Джойстик Volvo Penta IPS	стандарт
Трап-сходня 2,9 м	£ 18 768
Лебедка и ролики для тендера	£ 2976
Опускаемая купальная платформа	£ 17 664
Карплоттер Garmin 12" и авторулевой	£ 9120
Тик в кокпите	£ 4920
Жалюзи на люк в салоне	£ 1080
Носовое ПУ	£ 6120
Окраска корпуса «серебро»	£ 29 700

— опции на протестированной лодке

КОНКУРЕНТЫ

PRINCESS V48 OPEN
СТОИМОСТЬ ОТ £ 522 000.

Лодка более габаритная, но преимущество проявляется в высоте подволока в мастер-каюте. Отменное качество постройки и отделки.



SUNSEEKER PORTOFINO 48
СТОИМОСТЬ ОТ £ 655 200.

Превосходная аэродинамика силуэта, привод — три IPS600. Высокая базовая цена при расширенной спецификации.



КАК Я ПОКОРЯЛ АЛЯСКУ

Энди Дэрби, легионер Французского Иностранного легиона, ветеран войны в Заливе, повидал на своем веку немало. Но его охватывало волнение от одного слова «Арктика», и он пустился на своей лодке в главное приключение всей жизни.

Текст и фото **Энди Дэрби**





Это мое первое утро на борту *Grand Journey*. Лодка скользит в золоте солнечных лучей, а я стою у штурвала и постигаю ее возможности. Вокруг — синий бархат воды, а впереди — ничего, если не считать горизонта и грядущих приключений.

С каждой милей прежняя жизнь уходит все дальше в прошлое. Что подвигло меня, вполне успешного бизнесмена, на столь резкие перемены? В Плимуте я был счастлив, но рутина давила. Каждый день сотни писем и звонков, и вот уже не я управляю бизнесом, а он мною... Мне в мои 40 лет хотелось чего-то совсем иного. Теперь я — владелец классической *Grand Banks 50* и плыву на Аляску.

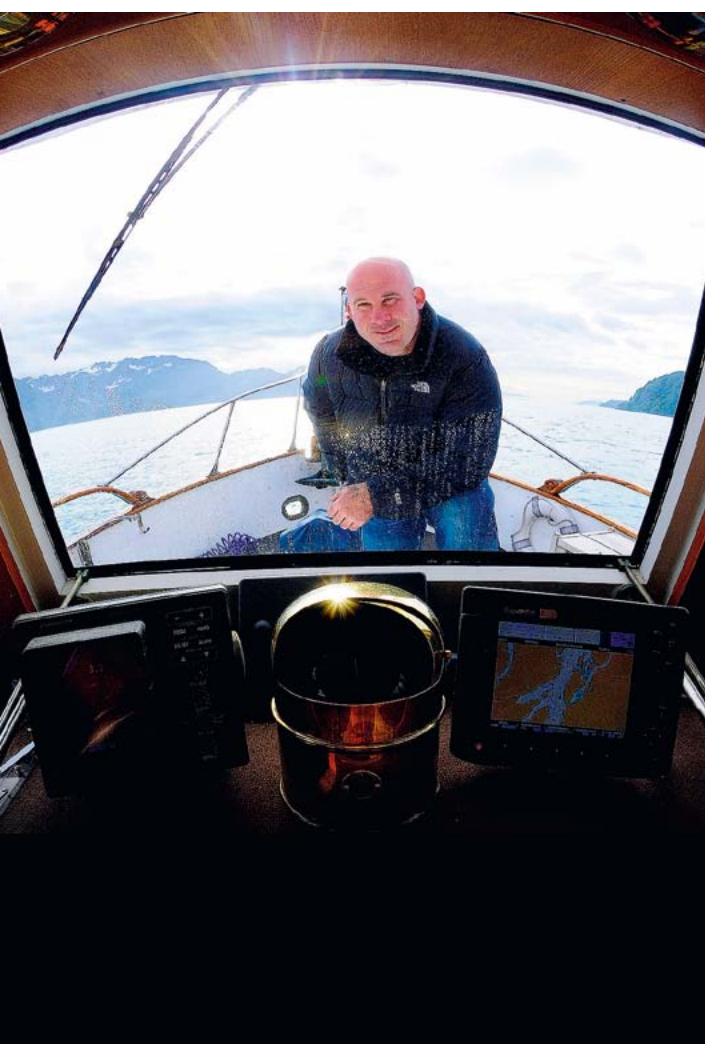
ВСЁ НА ПРОДАЖУ

По натуре я авантюрист. На мотоцикле добирался до Полярного круга — карта размером с газету и пара сотен фунтов в кармане. Служил в Иностранном легионе — в пустыне во время первой войны в Заливе. И даже студентом подрабатывал стриптизером, хотя стараюсь об этом не трепаться. Но в 2006 году я оказался в Плимуте, где жил жизнью, напроць лишенной риска и адреналина.

Требовался перерыв, и я отправился в отпуск на Кипр. Он стал для меня чем-то вроде противоядия: солнце, море, сон вволю... Я понял, что не хочу больше жить в Англии. Продал бизнес, дом, большую часть имущества и арендовал виллу с видом на залив Пафоса. Я был один, но чувствовал себя пробуждающимся к жизни. Доход мне приносили несколько таксомоторов, которые я сдавал внаем: не Клондайк, но на жизнь хватало.

На Кипре было чудесно, только донимали летний зной и полное отсутствие приключений. На второй год я начал подыскивать в Интернете лодку. Я не был опытным моряком, хотя с детства имел склонность к механике и в Девоне держал 30-футовый рыбацкий баркас. Идея купить солидную мореходную лодку, чтобы надолго отправиться на ней за моря, манила страстно. На Кипре ничего подходящего не предлагали. Я расширил круг поиска, сохранив главные критерии: корпус водоизмещающего типа в хорошем состоянии, два дизеля и возможность долго двигаться на 7–8 узлах.

*Суе́тная жизнь в Англии
мне надоела: я нуждался
в перерыве и приключениях*



АМЕРИКАНСКАЯ МЕЧТА

Изначально я искал лодку, построенную на Средиземном море, но по мере погружения в тему все больше склонялся к... Америке. Мой друг, работавший в Канаде, постоянно твердил о восхитительных закатах на островах Королевы Шарлотты, к западу от Британской Колумбии, и я принялся искать лодку в США. Там, посмотрев несколько выставленных на продажу траулеров, я обнаружил, что Grand Banks 42 и 50 как раз и отвечают моим критериям. Что предпочесть? Обе в превосходном состоянии, но нужна ли 50-футовая лодка, даже если на борту окажется случайный гость? Управляюсь ли с ней? Да и цены заметно разнились: первая стоила \$ 80 000, а вторая — более \$ 200 000! Правда, она длиннее, шире и воспринималась как приличная квартира в сравнении с жилой комнатой. Просторный и светлый салон, каюта для гостей или экипажа...

Я позвонил приятелю. Он жил на островах на севере Норвегии, занимался рыболовством и мог дать дельный совет относительно надежного судна. «Деньги есть — покупай большое, — такой был ответ. — Чем больше пространства, тем лучше». Эти слова, а также привлекательность салона и кают определили мое решение, и я расплатился за Grand Banks 50 с названием *Grand Journey*, намереваясь начать новую жизнь в новом плавучем доме.

БЕЗ АНСАМБЛЯ

Я ехал вдоль побережья Поулсбо неподалеку от Сиэтла и озираю ряды мачт, высившихся вдоль причалов марины Либерти Бэй. Впереди меня ждет моя собственная лодка, и это плохо укладывалось в сознании...

*Поначалу не верилось, что
вся эта лодка теперь моя*

Вверху:

Энди купил *Grand Journey* в Сиэтле и сразу двинулся к островам Королевы Шарлотты.

Слева:

Энди Дэрби — счастливый и готовый к приключениям владелец Grand Banks 50.

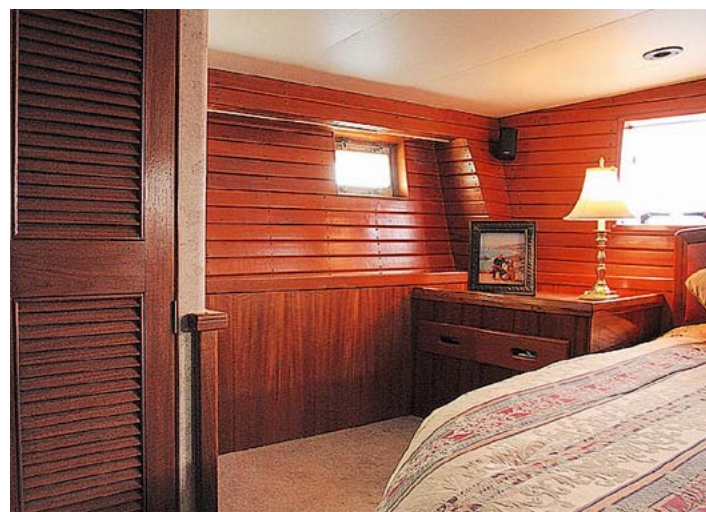
На странице справа:

В этой ходовой рубке появляется ощущение небольшого, но настоящего корабля.

На пути *Grand Journey* к Аляске встречалось немало спокойных бухт, пригодных для якорной стоянки.

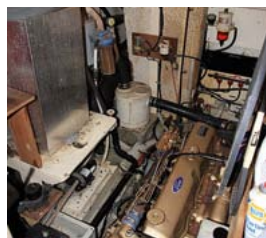
В уютном и немаленьком салоне *Grand Journey* было все для спокойного, безмятежного отдыха, включая большую ТВ-панель.

Мастер-каюта с новой двухместной кроватью queen size.



Grand Journey стояла, сверкая белым корпусом в мягких лучах закатного солнца. Я перебросил рюкзак через релинг в корме и забрался на борт. Салон, отделанный деревом медового цвета, выглядел классно, а каюты казались даже просторнее, чем мне запомнилось. Я проверил, все ли работает, прошелся по широким бортовым проходам... Она вся принадлежала мне!

Персонал марины помог устранить кое-какие неисправности, посоветовал стоянки по курсу на север, к Аляске. Спустя несколько дней двигатели *Grand Journey* запели свою механическую песню, и их легкая дрожь передалась мне. Швартовы соскользнули с причальных кнехтов, я прощально махнул рукой служащим марины и повел судно в море. Мое Большое Приключение началось.



ДВИГАТЕЛИ

За исключением нескольких нештатных ситуаций, два дизельных двигателя Ford работали исправно, так что заглядывать в моторный отсек можно было даже не каждый день

был удар по моему бюджету: 17 батарей обошлись в \$ 5000 плюс работа по их установке. В Европе Grand Banks обычно поставляют с двумя койками в каюте, и я заказал местным умельцам вместо них двухспальную кровать queen size (еще расходы). Я начинал понимать, почему американцы говорят, что BOAT означает Break Out Another Thousand (выбрось еще тысячу).

Родители прилетели накануне отплытия в Канаду. Боевой дух нашей команды в ожидании приключений был на высоте. Но на заправке при виде счета я прослезился: еще \$ 3500 (из расчета \$ 3,60 за галлон).

Мы собирались отдать швартовы около 08.00 и идти курсом на Ок-Харбор — примерно 60 миль к северу. Лодка и команда были в полном порядке. Утро выдалось прохладным, я пошел запустить дизельный отопитель и — о ужас! — жуткие клубы дыма повалили из выхлопной трубы правого борта. Накрылась форсунка. Я отключил отопитель и принялся искать более серьезные повреждения. К счастью, обошлось. Что-то ведь обязательно должно было случиться в самом начале, и хорошо, что все ограничилось отопителем.

ПОЛЕЗНАЯ ПРАКТИКА

На переход в Ванкувер я решил пригласить мать и отца и дожидаясь прилета родителей у причала в марине Пьюджет-Саунд. В тамошнем баре я подружился с капитаном по имени Скотти, который быстро стал для меня авторитетом в морских делах. В течение ближайших недель я планировал попрактиковаться под его надзором в управлении *Grand Journey*, чтобы чувствовать себя у штурвала абсолютно свободно.

Grand Journey была самой крупной из моих лодок. При наличии двух двигателей и носового подруливающего устройства с лодкой справится любой, поэтому я решил тренироваться с одним двигателем, имитируя отказ второго, при ветре и волне, дабы убедиться, что могу работать при разных состояниях моря. Помимо того, я надумал кое-что усовершенствовать. Установил надежный якорь, радиостанцию с функцией цифрового избирательного вызова и экстренного сообщения моих координат при аварии. А еще Скотти огорчил меня известием: надо заменить аккумуляторы. Это

КУРС НА ВАНКУВЕР

Посмотрев вечером перед отходом фильм «Идеальный шторм» (обычное дело), мы были рады зеркальной глади воды. Старенький авторулевой Robertson уверенно вел лодку по курсу; правда, напрягали здоровенные бревна плавника в воде и пассажирские паромы, но мы контролировали обстановку. Шесть часов спустя мы добрались до Ок-Харбора и отметили наш первый успешный переход вкусным супчиком из морепродуктов, поданным в горшочках в ресторане местного отеля.

Назавтра мы были уже во Фрайдей-Харборе на острове Сан-Хуан, где выправили документы для пересечения канадской границы. Потом

*Я постепенно вытянулся
в размеренную жизнь на воде,
и мы с *Grand Journey* начали
лучше понимать друг друга*



прошли по волнам залива Хуан-де-Фука и оказались в Виктории. Там мы провели пять дней перед переходом в Ванкувер. Швартовка у незнакомых причалов меня неизменно напрягала, и Ванкувер не стал исключением. Держась подальше от судоходных путей, наблюдая за гидропланами и аккуратно расходясь с другими судами (как все непросто!), мы нашли-таки свой причал и пришвартовались без сучка и задоринки.

Несколько дней ушли на осмотр города и пригородов, а потом настало время прощаться с моей командой. Вечером, когда родители улетели домой, в Англию, я снова вышел в море один.

Пару часов еще было довольно светло, и в 25 милях к северу от Ванкувера я обнаружил небольшую бухту, где решил отдать якорь. Желание сэкономить, не платя грабительскую сумму за стоянку в городской марине, обернулось утренним авралом, когда выяснилось, что якорь мне не выбрать. Минут двадцать я мучился, дергая его так и этак, а потом послышался громкий треск: не выдержал якорный роульс. Треснул, но не сломался полностью; якорь при этом не сдвинулся с места, и я оставался один на один с этой проблемой. Сердце глухо заколотилось, но в этот момент якорная цепь ослабла, а потом якорь пошел. Проблема, к счастью, устранилась сама собой.

По мере продвижения лодки на север пейзаж становился все более завораживающим: я шел по широким фьордам, минуя маленькие бухты и заливы, вдоль скал, поросших темно-зелеными елями, среди которых изредка красовались водопады. Потом стали появляться странные бревенчатые срубы и подчонки, стоявшие на собственных пляжиках.

В бухте Фишерманс я нашел местных умельцев, согласившихся отремонтировать мне роульс за \$ 50. *Grand Journey* понемногу становилась похожей на старого друга. На маршруте я проверял

показания приборов каждые 15 минут и каждый час наносил на карту свою точку — картплоттер постоянно дурковал. А в Кэмпбелл-Ривер на борту появился первый матрос. Я нанял Джо, в морском деле неопытную, но она должна была составить мне приятную компанию на две недели.

В ШТОРМ

Течение в Кэмпбелл-Ривер было сильным: истинная скорость лодки превышала 15 узлов! Двигаясь дальше на север и проходя за день свыше 70 миль, мы находили удобные для стоянки небольшие фьорды и заливы, отдавали якорь и отдыхали, болтая и наблюдая, как солнце постепенно скрывается за пихтами, ужинали и смотрели фильмы на большом экране, в уюте салона совершенно забывая, что под нами глубина более 10 метров.

Самое серьезное испытание подстерегало нас дальше на север. Залив Королевы Шарлотты — это водный участок протяженностью 80 миль; по моим расчетам, на его пересечение потребуется 10 часов. Я решил идти заливом ночью, когда ветер стихает. Погодные сайты предсказывали 15 узлов — чуть больше, чем хотелось бы, но нам не терпелось начать, к тому же я был уверен, что *Grand Banks* справится.

Мы поели и в сумерках двинулись в путь. Спусти примерно час раздуло сильнее против прогноза, и по мере нашего продвижения показания анемометра неуклонно росли. Сначала Джо чувствовала себя вполне сносно, слушала свой iPod в рубке подле меня, только волны били в борт все сильнее и качка усиливалась. На порывах до 35 узлов крен *Grand Journey* достигал 30°. Я знал: если



ОБЕД

Умело приготовленные свежие морепродукты — что еще нужно, чтобы красиво отметить завершение очередного этапа путешествия? Разве что бокал хорошего вина!

*Однажды, к моему ужасу,
из выхлопной системы
повалили клубы дыма*



Джуно — столица Аляски



В городке Кетчикан довольно много приличных баров



Ванкувер. Переполненная яхтенная стоянка



изменить курс и идти поперек волн, качка уменьшится, только мне совершенно не хотелось растягивать «удовольствие» этого путешествия. Ветер еще усилился и достиг 45 узлов, и мы уже вопили, когда кренометр показывал 40°. У Джо начались приступы тошноты, она ушла вниз перевести дух. Я прекрасно понимал, что все это продлится не менее четырех часов, прежде чем море успокоится.

Море стало черным, волны били в стекла, и деться нам было некуда. Я раскрепился у штурвала и пытался сосредоточить взгляд на чем-нибудь неподвижном — так легче переносить качку. Вдруг на флайбридже раздался грохот, потом, спустя несколько секунд, еще и еще. Нас по-прежнему нещадно валяло, но иного выхода, кроме как лезть наверх и разбираться, не оставалось. Я кликнул Джо, чтобы она шла к штурвалу, обвязался линем, закрепил его свободный конец на ступени трапа и пополз, раскачиваясь, как пьяный, на флайбридж. А там... Газовый баллон от барбекю вырвало из креплений, и он пушечным ядром колотился в рундуке под сиденьем — туда-сюда, бум-бум... Я сграбастал его и зашвырнул в динги: лодка неколебимо стояла на своих опорах.

Потом качка достала и меня... Утешала только мысль, что лорд Нельсон страдал от морской болезни постоянно. А вскоре начало светать, и море, к нашей радости, успокоилось. Мы добрались до небольшой бухты и в утреннем тумане отдали там якорь. Салон выглядел, будто кто-то бросил внутрь гранату, но более или менее серьезный урон нанес только пресловутый газовый баллон. Этот переход мне не забудется: стихия преподала мне ценный урок — с любым опытом ее не следует недооценивать.

На странице слева: На фоне столь впечатляющих северных пейзажей прежняя жизнь Энди Дэрби в Плимуте казалась ему какой-то кошмарной иллюзией.

Сверху: Маршрут Grand Journey на север, на Аляску.



Временами, когда крен на качке превышал 30°, становилось страшно



В ТОЛПЕ РЫБАКОВ

Я сидел в рубке с чашкой обжигающего кофе и оглядывал море. Жизнь обрела определенный ритм, я ощущал *Grand Journey* своим домом и был счастлив, в удачный день покрывая за сутки 200 миль. Одиночное плавание становилось для меня нормой. На зеркальной глади отражение полной луны выстелило серебристую дорожку. Лучшей погоды для 60-мильного перехода из Сандспит в Принс-Руперт, самый северный город на побережье до границы с Аляской, не придумаешь. Многие яхтсмены наотрез отказываются от ночных переходов, но меня темень не пугает. Главная опасность — дрейфующий плавник: его встречалось немало, в среднем за день мимо проплывало не меньше трех бревен длиной 20–30 футов, но пока обходилось без серьезных повреждений.

В 16.00 я ушел из Сандспит. Предстоял 10-часовой переход, и я надеялся быть на месте на рассвете. Если не считать бесконечных маневров вокруг сотен крабовых ловушек, я неплохо прошел этот этап — он оказался на удивление спокойным. После потрепанной меня морской болезни я уже хорошо понимал, каких сюрпризов можно ожидать от этого побережья, и тщательно изучал прогноз погоды, чтобы не оказаться застигнутым врасплох.

На подходе к Принс-Руперт вдаль показались знаки обстановки фарватера. Удивительно, но казалось, что они движутся и множатся прямо на глазах. Я вытянул шею, чтобы лучше разглядеть их, перепроверил ситуацию на картплоттере... Оказалось, что передо мной курсом в море шла флотилия из 20–30 рыболовных траулеров; знаки обстановки прятались где-то между ними, и различить их мигающие огни в темноте оказалось практически невозможным. Я сбросил скорость до 5 узлов и напряг все свои органы чувств. Один рыбак с Аляски как-то рассказывал: выходя на промысел, он включает авторулевой, а сам идет

Сверху:

Несмотря на изнуряющую качку, *Grand Journey* прекрасно выдержала испытание продолжительным штормом.

Слева:

Энди на флайбридже *Grand Journey* ведет свою яхту вдоль берегов Канады к жоделенной Аляске.



ТРАУЛЕР

Одно из тех рыболовных судов, из-за которых Энди было трудно разглядеть знаки обстановки. К счастью, ситуация довольно скоро прояснилась

в салон и читает книгу до того момента, когда судно оказывается в море, и даже не выглядывает в окна рубки... Пока я пробирался через рыбацкую эскадру, его слова беспрестанно вертелись у меня в мозгу. Траулеры поворачивали в канал, и эта «новогодняя елка» светилась зелеными и красными огнями. Мне удалось пробраться через толпу, а вскоре я обнаружил бухту, где решил отдать якорь.

Очередной большой переход был завершен, я чувствовал себя прекрасно, якорь держал, на картплоттере светился значок «якорный огонь», напоминая, что утром его следует выключить... Как говаривали мои друзья-рыбаки, идти днем с горящим якорным огнем так же нелепо, как бегать с развязанными шнурками.

ВОТ И АЛЯСКА

Марина в Принс-Руперт оказалась самой оживленной из тех, что попадались на пути. Это последняя остановка перед заходом в США, и тут пограничники мне сообщают, что пересекать границу на собственном судне нельзя! Следует сесть на паром, пройти паспортный контроль в Кетчикане, на следующий день вернуться и только потом продолжить путешествие. Власти хотят удостовериться, что, если путешественнику откажут во въезде, его вернут через границу обратно. Сказать, что я был обескуражен, — значит не сказать ничего, но язык прикусил: закон есть закон, его надо блюсти.

На самом деле я с удовольствием сделал перерыв в своем капитанстве и побыл денек пассажиром парома. Без проблем прошел паспортный контроль, посетил в городе несколько приятных баров... Вернувшись, неделю занимался поиском навигационных карт на предстоящий маршрут на север и как только обзавелся ими, сразу покинул Принс-Руперт и уже самостоятельно пересек пресловутый залив Диксон-Энтрэнс — широкий и коварный рубеж открытой воды. Боги были милостивы ко мне. Тучи чаек сопровождали лодку

в широком спокойном просторе темно-зеленой воды; в какой-то момент я заметил белоголового орлана, величественно парившего в небе. Уже в сумерках я отдал якорь в небольшом красивом заливе Кохо в 10 милях к югу от Кетчикана — идиллическое место с зеркально-гладкой водой кобальтового цвета.

Кетчикан не воспринимается как настоящая Аляска: в гавани стоят круизные суда, повсюду полно туристов. Наверное, неплохо провести там ночь, но я был решительно настроен как можно скорее проникнуть в дебри Аляски. Следующий 200-мильный этап на север проходил в окружении бесконечных рядов сосен, произрастающих на склонах холмов. Вода змеилась вдоль берегов проливов, и *Grand Journey*, ненадолго пыхтя, глотала милю за милей. После проведенных в море недель я уже не страшился долгих переходов, но время здесь тянулось слишком медленно. Пейзаж сам по себе был потрясающий, хотя бесконечное еловое покрывало холмов по берегам начинало приедаться. Регулярно появлялись дельфины: они резвились в волне от форштевня и служили развлечением. Чтобы убить время, я предавался воспоминаниям, беседовал сам с собой и даже пел...

Миновав пролив с названием Рангелл Нароуз (он также известен как Еловая аллея), я отдал швартовы в Питерсберге.

ДВОЕ — ЭТО УЖЕ КОМПАНИЯ

Один только вид этого старорежимного городка воодушевляет. Вдоль набережной выстроились деревянные дома; за ними высятся горы — вершинами цепляют облака, готовые пролиться

По маршруту всегда находились бухты, где можно было спокойно отстояться



Я пригласил его в салон, угостил кофе, и мы быстро подружился. Я хотел сделать фотоотчет о моем путешествии, и Клас был просто необходим. Кроме того, в долгих переходах в компании на борту спокойнее. Я поведал Класу мою цель: подойти на *Grand Journey* к айсбергам насколько возможно близко. Лишних денег у меня нет, но я готов оплатить его питание и пиво — больше, чем он выпил в тот вечер в порту. Клас тут же согласился, даже не поинтересовавшись деталями маршрута. Мы договорились отчалить на следующей неделе, и последние несколько дней я провел, готовя *Grand Journey*, улаживая формальности с береговой охраной и отслеживая прогноз на погодных сайтах...

Мы спокойно шли, рассекая клочьями висевший над морем туман, на север, к Трейси Арм, и когда вокруг стали появляться заснеженные вершины, я почувствовал себя и вправду на диком-диком Севере. Воздух был свежим, чистым и до жути бодрящим, а впереди распростерлось изумрудно-зеленое море. Вот вдоль борта тихо проплыли первые льдины, за ними последовали глыбы размером с автомобиль. Мы решили, что лучше остановиться на ночь в небольшом заливе примерно в 20 милях к югу от ледниковой долины, чем продолжать увертываться от голубых мини-айсбергов, число которых все росло. Мы нашли этот выглядящий безопасным залив и продвинулись максимально близко к берегу, полагая, что дрейфующий лед там нас не побеспокоит.

дождем; консервный заводик поставлен на высокие сваи, чтобы обезопаситься от приливов... Крупные суда в Питерсберг не заходят, так что полный естественной патриархальности городок чувствует себя на отшибе. Истинный рыбацкий анклав с рыбацкими же лодками вдоль набережной и суровыми мужиками, работающими в море и на берегу. К моей великой радости стоянка в марине оказалась совсем дешевой — всего \$ 250 в месяц, и я провел приятную неделю, даже не заглядывая к двигателям, отдыхая и занимаясь стиркой (тоже важное дело).

Как-то, сидя в уютном салоне *Grand Journey*, я услышал стук в борт. Потом раздалось: «Разрешите зайти на лодку». Стоявшим на причале посетителем оказался Клас, местный фотограф.



МАРИНЫ

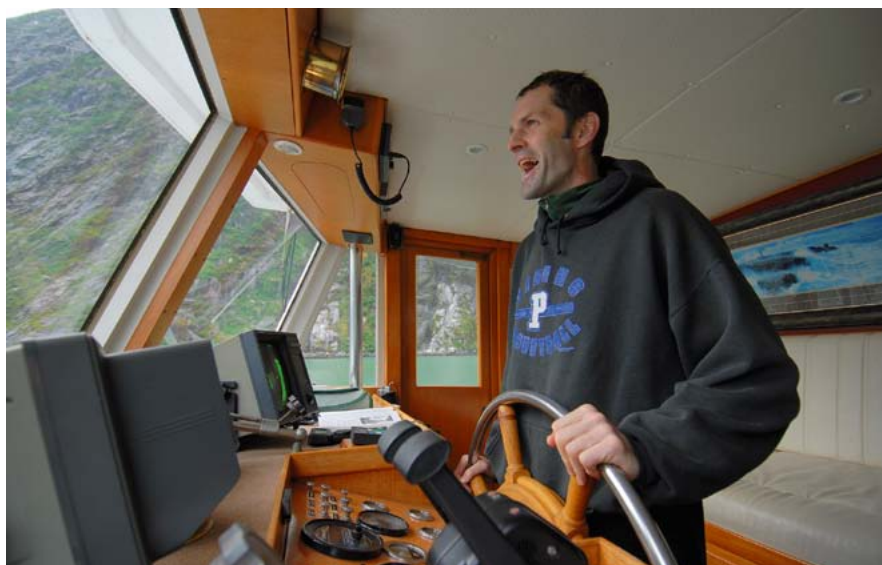
Обилие хорошо оборудованных, гостеприимных и не всегда дорогих марин делает этот край чрезвычайно привлекательным для посещения на собственной яхте



HELIDRIVE



www.helidrive.com



На странице слева, сверху:
На подходах к леднику
Леконт — всего в четырех милях
от Питерсберга.

Слева:
Край нетронутой природы:
путешественники постоянно
наблюдали дельфинов,
резвящихся в воде, и парящих
в небе орланов.

Сверху вниз, слева направо:
Такое количество чрезвычайно
активных тюленей можно
объяснить подошедшим
рыбным косяком.

Член экипажа Клас, нередко
подменявший Энди у штурвала
яхты.

Гризли, настоящие хозяева этих
земель, обследуют береговую
линию в поисках пропитания.

ЛЕДЯНОЙ МИР

Назавтра мы снова медленно пробирались среди плывущих льдин. Клас обосновался на носу *Grand Journey* — впередсмотрящий должен быть бдительным! А потом, обогнув мыс, мы увидели... Перед нами высился наш первый гигантский ледник — он встречал нас, сверкающий, будто подсвеченный изнутри зеленовато-голубым. Полный сюр! Вокруг в изобилии плавали льдины, и мы, как могли, двинулись дальше. Небольшие глыбы царапали обшивку *Grand Journey*, и каждый такой контакт отдавался дрожью в моем позвоночнике. За прочность корпуса я не тревожился, но все же...

Звук, похожий на треск винтового выстрела, раздался внезапно, затем воздух наполнился свистом или шипением. Обернувшись, мы увидели, как гигантский кусок, скользнув по склону ледника, с грохотом обрушился в воду. Потом еще и еще... Некоторые плавающие льдины были размером с грузовик, таких встречалось немало, и требовалось внимание на борту. Это была Аляска, куда я так стремился.

Чтобы выйти из ледового поля на свободную воду, потребовалось несколько часов, но оно того стоило. Этот день, озаренный пробивающимися через облака холодными лучами «лимонного солнца», оказался самым волнующим из тех, что я провел на воде.

После короткой остановки в Джуно (столица Аляски) мы зашли в Поинт Густавус у входа в национальный парк Глэйшер Бэй. Покрытый почти 1,5 млн кв. км скалистых гор, ледников, зеленых лесов, неизведанных береговых линий

Яркое зрелище: стая косаток появляется из глубин, чтобы снова скрыться под водой

и глубоких защищенных фьордов парк — это конечная точка моего турне. Здешний залив — потрясающе красивое и спокойное место, где плывешь по изумрудной воде мимо сине-белых ледников, среди буйства дикой природы. Воздух здесь свежий, вода до ужаса ледяная. Толпы отдыхающих на берегу тюленей, мелькающие меж деревьев силуэты лосей... В парке обитают около 220 видов птиц, тысячи морских птиц гнездятся на скалах и в каменистых расщелинах, мимо которых мы проплываем.

Глэйшер Бэй интересен и тем, что здесь обитают медведи гризли, и я сгорал от нетерпения. Ждать долго не пришлось: на второе утро Клас заметил четырех молодых особей, бродивших в поисках пищи на берегу. Мы отдали якорь и приблизились на тендере насколько возможно. Медведи молодые, мило робкие, и невероятно, что мы разглядывали, как они рылись в грунте вокруг отmelей. Близко, живьем, а не на страницах National Geographic. Медведи считаются весьма опасными, хотя таковыми не выглядели. Взрослый медведь, как уверил меня Клас, так близко к себе не подпустит...

Мы продолжали двигаться по заливу на север со скоростью 6 узлов и любовались полетом белоголовых орланов и сотнями тюленей. Отстраненная красота этих мест поражает.



Grand Journey, конечно, не ледокол, но эта яхта способна плавать среди льдов

В короткие летние месяцы вдоль берегов еще видны молодой зеленый подлесок, мхи и папоротники, а потом бухта станет царством льда и снега.

Три дня мы пробыли в Глэйшер Бэй. В некоторых его частях вода уже полностью покрылась льдом и шугой. *Grand Journey* величаво переплывала белые поля, деликатно раздвигая неплотный лед по сторонам...

НЕОБЖИТАЯ АЛЯСКА

Мы вернулись к югу от городка Пеликан, что на северо-западной части острова Чичагова, в 100 милях к западу от Джуно. Летом его население вырастает до 180 человек, зимой сокращается до 17. Главная улица устлана досками, а в небольшом порту стоят здания на сваях — иной мир. Местные говорят, что гризли время от времени роются в мусоре на городских помойках, и в них иногда стреляют, предупреждая нападение.

«Фишка» этого далекого странного городка — бар «Рози», привлекающий посетителей со всей Аляски. Как сказал Клас, каждый новый гость

должен расписаться на потолке. Только он забыл упомянуть: когда новичок пишет на потолке, нередко барменша сдергивает с него брюки и малюет на них рожицу. Я не избежал этой участи, был смущен, но моя подпись теперь красуется на потолке бара среди тысяч остальных.

Следующим на нашем маршруте был городок Баранов Уорм Спрингс. Его бухты с лесистыми склонами обеспечивают безопасную ночевку. На этой живописной территории постоянно живет всего один человек, но летом здешние горячие источники привлекают людей на лодках, и берега усеяны деревянными домиками.

Когда в начале сентября мы возвратились в Питерсберг, нам тут же сообщили, что задерживаться не стоит. Но я решил остаться здесь на пару недель и храбро встретить октябрьскую непогоду. Как-то утром, когда я потихоньку переставлял *Grand Journey* к другому причалу, двигатель правого борта вдруг застучал. Я быстро перевел машины в нейтраль, и звук прекратился, но проблема наверняка осталась. Местный инженер огорчил: из-за потери двух соединительных болтов частично разрушился фланец гребного вала. К счастью, остальные элементы трансмиссии не пострадали, но ремонт выдвинул из меня \$ 2000.

Пока лодку ремонтировали, мы с местными проводниками побывали в лесах. На протяжении



КОРПУС

После похода на Аляску корпус *Grand Journey* выглядит уже не таким новым, как при покупке, только на его надежности это не сказалось



всего путешествия в рыбе я никакой нужды не испытывал. Треска, лосось — свежий, соленый и копченый — в моем меню были всегда, но в последний вечер на Аляске мы с друзьями наслаждались под пиво лосятиной, приготовленной на барбекю на флайбридже. Потрясающе вкусно!

КОНЕЦ ПУТИ?

Из 10 последующих дней нашего возвращения два я пережил шторм в Принс-Руперт. Переход до Поулсбо (450 миль) занял всего 50 часов: мы останавливались только для того, чтобы пройти пограничный контроль во Фрайдей-Харбор. В Поулсбо друзья встретили меня с распростертыми объятиями, и наше теплое общение в портовом баре еще раз доказало, что в этом краю все по-особенному.

Мое путешествие на Аляску продлилось почти пять месяцев. Временами оно вызывало напряжение и требовало нервов, в остальном это было большое удовольствие, волнующие впечатления и серьезный курс интенсивного обучения. Я освоил Аляску, или, по крайней мере, почувствовал ее вкус. Только дух приключений не дает мне покоя: после холодной зимы в Поулсбо меня снова потянуло в море, и я отправился на юг, до Калифорнии и дальше. Но об этом я расскажу как-нибудь потом. **IMBY**

На странице слева:
Grand Journey у ледника
Маржори, раскинувшегося
на милю в ширину.

Вверху:
Клас на динги с мотором
подходит к небольшому
айсбергу.

К великому удивлению
путешественников, эти воды
оказались излюбленным местом
обитания косаток.

Владея такой яхтой, можно
быть счастливым даже в царстве
вечных льдов.



ИНТЕРВЬЮ МВУ

Мир парусов и моторных яхт: мнения и комментарии профессионалов



Уже более 10 лет британскую верфь Princess Yachts в России официально представляет компания Nordmarine. И едва ли у нас кто-то может знать об особенностях яхт Princess больше, чем ведущие сотрудники компании. Рассказывают Денис Новиков, директор по продажам Nordmarine, и Артем Радчик, глава департамента Nordmarine Brokerage.

Princess входит в число топовых верфей мира, и подробно представлять бренд особой нужды нет. И все же поясните: чем Princess Yachts отличается от других верфей, в первую очередь английских, также производящих серийные яхты?

Д. Н. Отличий, создающих бренду конкурентное преимущество, много, и прежде всего это цена. При прочих равных цены на яхты Princess всегда будут ниже, чем у британских конкурентов. Ниже будут и цены на опции, при том что базовая комплектация у Princess богаче.

За счет чего ниже? Ведь поставщики оборудования у всех одни.

Д. Н. Действительно так, но все объясняется просто... Princess Yachts, в отличие от других игроков рынка, развивается на собственные средства — у верфи нет кредитов. То есть, в цену яхты не закладывается обслуживание и обеспечение заемных средств. Помимо этого,

конкуренты ведут масштабную рекламную кампанию на мировом рынке, которую тоже нужно как-то оплачивать. Огромные стенды на выставках, шикарные лаунж-зоны, где льется рекой шампанское, — за все это тоже платит клиент.

Играет роль и частое обновление модельного ряда, когда верфь, запустив модель, спустя 2–3 года снимает ее с производства. Но разработка новой модели требует средств, и они тоже закладываются в стоимость продукта. Princess производит свои модели по 6–7 лет, иногда допуская небольшие модификации. Соответственно, и расходы на новые разработки меньше. Плюс — объемы производства. Princess выпускает примерно на 30% больше корпусов, чем британские конкуренты. Наконец, все производство по максимуму сосредоточено на верфи — субподрядчиков минимум, что позволяет заранее просчитывать стоимость, контролировать качество и не зависеть от других компаний. Фактически на субподряде остается только электроника и технически сложное оборудование, такое как двигатели.

Сколько яхт верфь Princess выпускает в год?

Д. Н. Более 300 корпусов. Каждую пятницу появляется новая Princess 43. Модель длиной 56 футов выходит раз в две недели, 60-я — каждые 2–3 недели.



Что изменилось, когда Princess Yachts вошла в группу LVMH?

Думаю, изменения хорошо видны всем. Раньше Princess была довольно консервативным брендом, который не слишком чутко отзывался на веяния моды. Сейчас интерьеры радуют глаз: появились новые материалы, всякие «фишки». Верфь стала гораздо более гибкой в плане индивидуализации яхт. К примеру, на выставке в Каннах была представлена Princess 72, где по левому борту вместо барной стойки стояло... пианино. Стойку перенесли на правый борт, изменили диван. Но это не самая сложная задача. В этом году заказчику сдавали яхту Princess, которая планировалась с пятью каютами. Потом, когда все уже было практически готово, владелец решил изменить планировку: между парой гостевых кают убрали переборку; демонтировали кровати, перекроили гардеробы — и получили еще одну огромную VIP-каюту. Раньше столь масштабные изменения были просто невозможны. А вот дизайн экстерьера во многом остался очень узнаваемым: корпуса все так же рисует Бернард Олесински — их ни с чем не перепутать.

Кто занимается интерьерами Princess? Итальянцы?

Д. Н. Нет. На верфи всегда было собственное мощное дизайн-бюро. Если говорить о новой Princess 88, премьера которой состоялась осенью в Саутгемптоне, то здесь карт-бланш был выдан собственным дизайнерам. Итальянцы тоже принимают участие в разработке: есть яхты с интерьерами Missoni Casa, Fendi Casa, Armani Casa. Все эти бренды участвуют в работе «факультативно». Но основной линией занимаются дизайнеры верфи. Хотя, если приглядеться, интерьеры Princess сейчас действительно выглядят вполне итальянскими. Консерватизм исчез именно благодаря консолидации с итальянскими брендами.

Верфь шагнет за порог в 40 метров или, наоборот, возобновит выпуск моделей длиной 25–30 футов, которые строила?

Д. Н. Могу только повторить слова директора верфи: мы достигли рубежа в 40 метров и должны там закрепиться. Мы развили новые технологии, применимые и на крупных яхтах, и на более компактных. В ближайшее время мы будем заполнять новыми моделями сегмент от 30 до 40 метров. Мы не хотим прыгать,

Верфь стала гораздо более гибкой в вопросах интерьера и индивидуализации яхт

важнее чувствовать себя в этой нише уверенно. Цель на данном этапе — совершенный продукт, хотя сейчас строится новая производственная площадка для яхт длиной до 65 метров. Что же касается маленьких моделей, то в сегменте до 39 футов (такова сейчас младшая модель Princess. — Прим. MBY) слишком большая конкуренция. Здесь множество игроков, и рынок перенасыщен. Поэтому мы считаем, что стартовый размер в 39 футов для нас оптимален.

Princess — один из мировых лидеров и №1 в России. Чем это можно объяснить?

Д. Н. Здесь много факторов. За годы пребывания в России была проведена огромная работа по узнаваемости бренда, у нас эффективная рекламная политика. Естественно, это и качество самого продукта, и высокий уровень послепродажного сопровождения. Кроме прочего, российскому покупателю в силу, видимо, национальных особенностей характера важно получить (или хотя бы попытаться) «большие яхты за меньшие деньги». А яхты Princess отличаются действительно большим объемом обитаемого пространства. Если сравнивать внутренние объемы у разных брендов, то любой, побывав на борту Princess, отметит, что внутри просторнее, чем где-либо еще. Помещения большие и по площади, и — часто — в высоту. Эргономика просчитана лучше: здесь сложно удариться или



На странице слева:
Денис Новиков (слева) —
директор по продажам
компании Nordmarine и Артем
Радчик — глава департамента
Nordmarine Brokerage.

Вверху:
Моторная яхта Princess 32M.

Внизу:
Главный пост управления яхты
Princess 88.





влететь во что-то головой. И это не голословные утверждения. В нашем дизайн-бюро внедрено новейшее программное обеспечение, которым пользуется, в частности, NASA. Оно позволяет просчитывать объемы до сантиметра. Вот что я называю честной яхтой!

Возьмем Princess «метровой» серии и сравним с яхтами того же класса: там, где у конкурентов на нижней палубе четыре каюты, у нас будет пять. Но разницу в их площади вы не заметите. Просчитывается все: расстояние между кроватями, проходы, всякие мелочи. При этом ширина корпуса одинаковая. На больших яхтах мастер-каюта выполнена на одном уровне, без перепадов высоты и ступеней. Да и кабинет при входе в мастер-апартаменты больше. То есть за те же деньги покупатель получает больше помещений. Кстати, конкуренты в классе чаще всего и обходятся дороже, хотя базовая комплектация у них обычно скромнее. Например, может отсутствовать тик на палубах.

Являются ли Россия и СНГ стратегически важными рынками для бренда?

Д. Н. Сегодня мы — мировые лидеры по продажам яхт Princess. Более того, крупных яхт «метровой» серии мы построили больше остальных дилеров Princess Yachts.

Каковы особенности эксплуатации яхт Princess? Есть ли нюансы их обслуживания?

Д. Н. В последнее время для обслуживания яхт наших клиентов мы приглашаем английских специалистов. Эффективность их работы выше, а стоимость работ получается ниже. Просто потому, что КПД, организация

и культура труда, а следовательно, соотношение «цена/качество» у англичан, конечно, совсем иные.

Немало яхт россиян остаются за границей. Какие модели вы могли бы рекомендовать для приобретения в Россию?

А. Р. Сейчас на рынке соотношение 20% к 80% в пользу остающихся «там». Теперь судам под иностранным флагом упростили заход в российские внутренние воды, и, думаю, многие появятся здесь. Сложно что-то советовать... Однозначно, это младшие модели до 56 футов. Нужно отметить, что россияне предпочитают яхты с флайбриджем — все из-за того же желания получить больше площади. Кроме того, продать спортивную яхту труднее: у нас пока еще нет соответствующей культуры. Некоторый оптимизм в этом смысле внушают модели V39 и V48. Главное, чтобы народ их распробовал.

Как обстоят дела на вторичном рынке? Много ли теряет владелец при продаже, к примеру, 2–3-летней яхты?

А. Р. Все яхты со временем теряют в цене. Даже новая модель при перепродаже сразу теряет до 25%. А вот дальше, в течение трех лет, потери уже небольшие и зависят от того, как с яхтой обращались, пользовался ли владелец услугами дилера или обслуживался на стороне. Ну и, конечно, большую роль играет состояние рынка: если он «живой», то и яхта ликвидна, если рынок «стоит», то успех продажи даже не зависит от цены. Сейчас негативное влияние оказывает Европа: ее рынок в стагнации и переполнен судами. Поэтому многих посещает идея купить яхту там и привезти сюда. Но люди едва ли представляют, что их ожидает. Многие считают доставку судна копеечным делом, хотя это достаточно сложно и сопряжено со многими нюансами. Бытует

*На вторичном рынке яхт
Princess не так много*



На странице слева:
При помощи такого
специализированного
самоходного подъемного крана
на воду спускают даже самые
большие яхты.

Вверху:
Мастер-каюта яхты Princess 40M.

В центре, слева направо:
Стоящие у причала верфи
моторные яхты Princess, готовые
к ходовым испытаниям
и отгрузке заказчикам.

Модель Princess 72: камбуз
отделен от салона барной
стойкой и полупрозрачной
перегородкой.

старое, еще советских времен мнение, что купленная «там» машина всегда в идеальном состоянии, будто на ней никто и не ездил. На самом деле зарубежные яхты разные. Там умельцы тоже способны «отмотать» моторчасы, яхта может годами не обслуживаться... Может попасться такой «кот в мешке», что потом ужаснешься. У нас владельцы яхт зачастую просто не терпят на борту никаких неисправностей, а там это нормальная история и никто особенно не переживает...

А что у нас с trade-in?

А. Р. Мы делаем все, чтобы изменить этот рынок, сделать его понятнее. Чтобы сделки были прозрачными, прослеживалась история судна и мы могли бы его продать еще не раз, зная, как яхту эксплуатировали и в порядке ли документы. Десяток лет назад вторичный рынок еще был диким, а сейчас все вполне цивилизованно. Люди начинают понимать, что trade-in — это работа, и готовы согласиться, что яхта при продаже теряет в цене по сравнению с рынком. Продать яхту — труд, несравнимый с продажей, например, автомобиля. Так или иначе, этот процесс требует затрат. Работа менеджера, предпродажная подготовка и особенно стоянка... Яхта обычно продается полгода-год, а люди, сдавая ее в trade-in, об этом нередко забывают.

Каков баланс спроса и предложения на подержанные Princess?

А. Р. На вторичном рынке сейчас много судов длиной до 38 футов, и завозить сюда новые стало проблематично. Взяв такие в trade-in (а мы берем все бренды и размеры), их сложно реализовать. Конечно, это создает проблемы, но отказать клиенту — провалить сделку по продаже новой Princess. Получается, все заинтересованы в том, чтобы взять старую

яхту в зачет. Поэтому берем и... мучаемся. Хотя, конечно, это вопрос цены. Она должна быть такой, чтобы клиент не воспринял наше предложение как завуалированный отказ, а мы были уверены, что справимся с продажей за год. А вот с ходовыми моделями Princess есть даже некоторый вакуум. Если младших моделей еще достаточно много, то яхту длиной 56–60 футов в России придется поискать.

Какие планы у Nordmarine по развитию: дилеры, сервис и т.п.?

Д. Н. Много лет назад мы создали пул дилеров, поддерживали их рекламой, но и ставили план по продажам. В какой-то момент от некоторых пришлось отказаться: не обеспечивали продажи, а лишь зарабатывали себе имя на бренде Princess. Мы пытались, к примеру, найти дилеров в Иркутске, но пока безуспешно, хотя сами яхты Princess на Байкале есть. И все же большинство Princess продаются и базируются в Москве, Петербурге, на Волге и черноморском побережье. Что касается сервиса, то в регионах он уже налажен. Есть наш выездной сервис, доступный в любой точке страны. И дилеров мы выбирали с таким расчетом, чтобы эти компании имели свою сервисную базу, могли ремонтировать яхты и обращались к нам лишь за запчастями. В принципе, обслуживать яхту можно где угодно, хотя, если она на гарантии, сначала необходимо согласовать ремонт с нами. У Princess годовая гарантия на корпус, но все, что поставляется субподрядчиками (в первую очередь двигатели и электроника), относится уже к гарантии производителя. Здесь нет проблем, потому что, к примеру, у Volvo Penta имеется собственная гарантийная общемировая программа. Впрочем, если судовладелец не может найти общий язык с сервисом, мы подключаемся к решению вопроса. Главное, чтобы клиент остался доволен.

Контрабас с Готландда

Может ли современная джентльменская лодка
одновременно удовлетворить страстных любителей
классического стиля и ценителей
мореходных качеств?

Текст **Антон Черкасов** Фото **Питер Сейфферт** и **J Craft**





О чем мечтают яхтсмены? Одни грезят далекими странами и кругосветными походами, другим снятся суперяхты, третьим что-то еще. Но, уверен, нет среди любителей моторных судов человека, не мечтавшего однажды оказаться за штурвалом настоящей джентльменской лодки. Легкие, элегантные, сверкающие хромированным металлом и лаком, эти произведения корабельного искусства будоражат воображение и вызывают желание обладать ими. Ступив на палубу подобной яхты, начинаешь ощущать себя не то что джентльменом — наследным принцем!

Пожалуй, за последние полвека про джентльменские лодки не написано еще ни одной статьи без упоминания классических Riva — признанных королей класса, наделенных бессмертным дизайном и фактически ставших «скрипками Страдивари» от яхтинга с особым, неповторимым «звучанием» на воде. У лодок Riva много достоинств, однако назвать их мореходными можно с большой натяжкой: оказаться на таком судне в сложных условиях и далеко от берега — ситуация не из лучших. Что же делать тем, кто не может расстаться с мыслью о подобной яхте, но за свои деньги хочет получить мореходное и технически совершенное судно?

На этой лодке ощущаешь себя не то что джентльменом — наследным принцем!

*Верфь отвергла классические
каноны и оснастила «Торпеду»
днищевыми колонками*



Слева:
Хорошая погода, азартное настроение и заряженная Torpedo R делают отдых на воде просто потрясающим.

Внизу:
Классические широкие и мягкие сиденья-диваны удобны на стоянке, но на высокой скорости начинаешь мечтать о специальных спортивных креслах с эффективной амортизацией.

Ехать в Швецию, на остров Готланд в Балтийском море, где скандинавские традиции судостроения вызревали в чреве поколений, а лодки неизменно отличались высокой мореходностью — других там просто не строили. На Готланде, в эллингах верфи J Craft рождаются красивые и надежные Torpedo. Эти мощные открытые круизеры длиной 42 фута с классической внешностью «скрипками» уже не назовешь — они больше походят на морские «контрабасы». Разумеется, гоняться по Балтике на открытом судне не всегда комфортно, поэтому большая часть «Торпед» прямиком со стапеля отправляется на Средиземное море, где мне и выпала возможность познакомиться с одной из них.

БОЛЬШЕ ЧЕМ ТЕНДЕР?

«Я работаю на этой лодке два сезона, — рассказывает Бруно Аркалени, капитан Torpedo под названием *Amarcor*. — Прежде я был шкипером 23-метровой чартерной яхты в Монако, но переход на открытое судно вдвое меньшей длины не стал шагом назад. Дело не только в высокой зарплате: J Craft Torpedo приносит мне большое удовольствие. Каждый вечер, возвращаясь домой, я с радостью осознаю, что прожил еще один замечательный день».

Беседуя с капитаном в ожидании вертолета с фотографом, я постепенно осваивался с лодкой и пытался понять, какова основная функция этой единственной у J Craft модели и кто может ею владеть. Определенно это состоявшиеся люди, у которых Torpedo или единственная, причем часто используемая разъездная лодка, или тендер для суперяхты.

«Моя обязанность в том, чтобы владелец получал удовольствие от своего судна: отвозить его на пляж или в ресторан, катать на вейкборде и принимать его гостей, — отвечает на мои вопросы Бруно. — Однако он не из тех, кто пользуется лодкой исключительно в качестве такси: он учится обращаться с ней, вникает в детали, и мне нравится делиться с ним премудростями морского дела».

Бруно часто спрашивают, почему владелец *Amarcor* выбрал J Craft, а не Riva, тем более что от Лазурного Берега до Италии рукой подать, не то что до Швеции.

«Яхты обоих брендов хороши, но он предпочел J Craft просто потому, что гораздо больше в ней уверен, — поделился со мной капитан. — Например, на Torpedo мы спокойно добрались из Сен-Тропе на Майорку, а это более 300 миль по открытому морю, не всегда такому приветливому, каким оно кажется. Мы шли часов десять, лодка уверенно справлялась с волнами, и никто из пассажиров не спасовал».

А в начале августа *Amarcor* так же легко перешла в Монако из Порто-Черво и вновь прекрасно себя проявила.

ЛУЧШЕ, ЧЕМ В ИТАЛИИ?

По уверениям J Craft, каждый корпус Torpedo требует более 4000 рабочих человеко-часов, и за год на верфи могут выпускать всего восемь лодок. Иными словами, продукт штучный, эксклюзивный. За малой серийностью стоит не только маркетинговая политика компании, но и тщательность, с которой строят эти лодки. В производстве стеклопластикового монолита и сэндвичевых конструкций корпуса используют технологию вакуумной инфузии с применением полиэфирной смолы; толщина днища составляет около 30 мм, что во многом объясняет большое водоизмещение.

Выкроенное и аккуратно уложенное на палубе и других элементах корпуса красное дерево покрывают 18 слоями лака. Это обеспечивает не только глубину цвета и привлекательный внешний вид, но и долговечность в морской среде. Верфь предлагает заказчику выбрать один из 13 базовых цветов корпуса или за дополнительные деньги (€ 40 000) подобрать гелькоут индивидуальной расцветки. Та же история с отделкой кокпита: 14 готовых комбинаций высококачественных материалов удовлетворяют большинство покупателей, а особо требовательные могут получить эксклюзивный вариант с тканями из коллекций Лоро Пьяна и Ральфа Лорена.

Кстати об эксклюзивности: на *Amarcor* стоит хромированное трехспицевое рулевое колесо с отиском подписи самого Энрико Нарди. В 1932 году этот известный дизайнер основал компанию Enrico Nardi Torino, которая по сей день



ДИЗАЙН

Владельцу можно не беспокоиться за уникальную внешность своей «Торпеды», поскольку богатый выбор цветов корпуса и мебели, помноженный на штучное производство, исключает возможность появления двух одинаковых лодок



производит на заказ уникальные «штурвалы» для автомобилей и яхт. У J Craft ушло два года на то, чтобы договориться с Nadri Torino об использовании факсимиле на штурвалах, каждый из которых стоит € 3000. В итоге рулевое колесо Torpedo повторяет таковое у Ferrari 250 GR 1963 модельного года, отличаясь чуть большим диаметром.

В отношении планировки подпалубного пространства верфь поступила интересным образом: в стандартном варианте оборудовала две с половиной каюты — компоновка обычная, только не для открытой джентльменской лодки. Спустившись по короткому трапу за дверцей с подъемным люком-крышкой (как на парусных яхтах), попадаешь в носовую каюту, которая одновременно играет роль салона. Там за треугольным столом в плохую погоду можно собраться компанией, посидеть за бутылочкой вина или посмотреть фильм. Когда гости остаются ночевать, стол и диваны трансформируются в кровать, а хозяева спят у себя — рядом обустроена

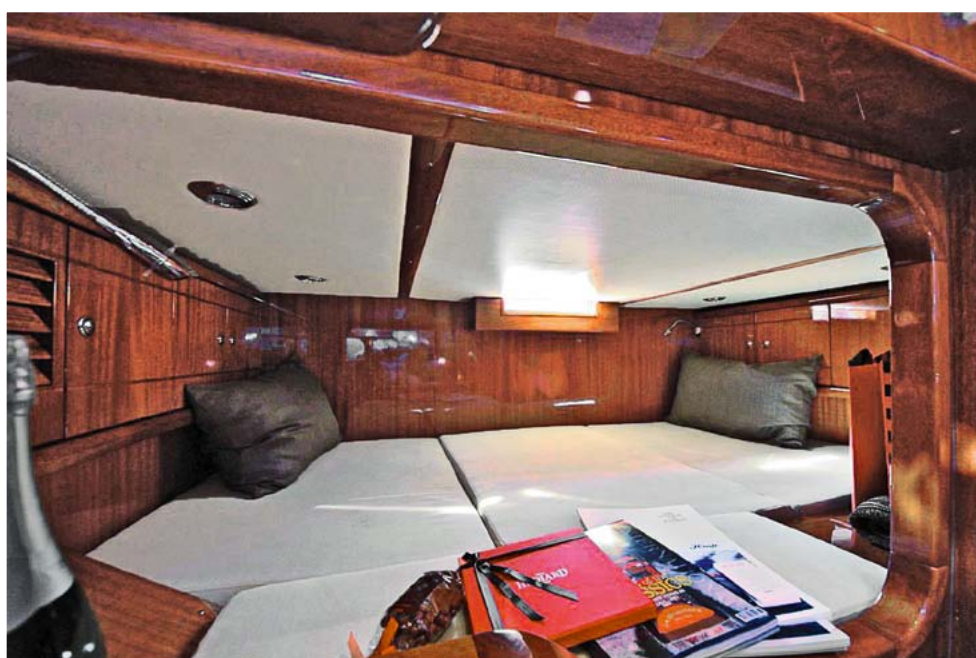
Производство каждого корпуса Torpedo требует более 4000 человеко-часов

ниша с широкой двуспальной лежанкой. Назвать этот «конверт» каютой можно лишь с натяжкой; для приватности он отгорожен от салона только портьерой. Рядом с трапом устроен достаточно просторный санузел, где морской туалет совмещен с душем. Хотя в таких размерах «выше головы не прыгнешь», салон великолепно отделан лакированным красным деревом, а мебель в нем просто шикарная. «Владелец *Amarcor* ночевать уезжает на берег, — делится со мной Бруно, — поэтому мастер-каюта всегда в моем распоряжении, если по пути нужно сделать остановку». Когда носовая каюта все же занята, у капитана есть специально отведенная для него каюта под палубой кокпита с отдельным входом. О большом комфорте в этом помещении говорить не приходится, и к лежанке нужно проползать, но ведь никто не ждет от Torpedo удобств 60-футового круизера. На тестовой лодке эта каюта использовалась исключительно в качестве кладовки, что решает все проблемы хранения багажа в путешествиях. По словам представителя верфи, планировку они готовы менять, но мне трудно представить, что еще на такой лодке можно придумать. Разве что полностью отказаться от спальных мест и все пространство отвести под бар, мини-камбуз и дополнительные шкафчики, которых и без того хватает.



ПРИБОРЫ

Пост управления J Craft не изобилует современными multifunctional дисплеями (хотя их можно установить); зато глаз радуют старые добрые и безотказные аналоговые приборы



На странице слева:

В крайнем случае салон можно превратить в дополнительное спальное место, но устраивать «общежитие» на борту судна такого класса вряд ли кому-то захочется.

Сверху вниз:

В санузле туалет совмещен с душем, и везде использована фурнитура самого высокого качества.

Каюта-конверт с широкой кроватью расположена в центре корпуса и также отделана красным деревом.

Помимо дюжины стандартных вариантов обивки мебели, верфь предлагает заказчику ткани из эксклюзивных коллекций.

ЭТО ТОРПЕДА!

А теперь самое интересное — как эта штука едет. Понятно, что по гладкой воде хорошо пойдет любая не самая лдящая лодка, но если немного раздуло и по гребням волн пошли пасть кучерявые пенные «барашки»? «Скрипки» в это время пасуют — их капитаны осмотрительно спешат к спасительным пристаням. А что же наш «контрабас»?

Едва вертолет с фотографом замаячил в дымке на горизонте, Бруно уложил рукоятки, и через полминуты мы уже неслись на скорости 36 узлов, описывая плавные дуги у острова Сент-Онора в предвкушении отличных кадров. Я было начал тревожиться за свои межпозвоночные диски, но, к моему большому удивлению, размашистые прыжки по волнам не вызвали ожидаемого дискомфорта. В момент контакта с водой массивный корпус Torpedo продавливают ее поверхность, поглощает энергию удара, и до пассажиров доходит лишь малая часть. Именно здесь наиболее заметны преимущества большого веса корпуса, который, кроме того, обладает и завидной прочностью.

Другой важный момент — приводы. Классические джентльменские лодки могут похвастаться только лишь классическими гребными валами: поворотно-откидные колонки безнадежно испортили бы эстетику специфической







«КРЫЛЬЯ»

Для увеличения площади опорной поверхности при выходе на глиссирование на зауженном в корме корпусе оборудованы бортовые були; помимо выполнения основной функции, они делают лодку очень узнаваемой

формы кормы и практически не применяются. Ничтоже сумняшеся, J Craft отвергла каноны и оснастила Torpedo днищевыми колонками Volvo Penta. Верфь предлагает три варианта агрегатов: IPS400, IPS500 (дороже на € 25 000) и IPS600 — версия Torpedo R, в которую также включен ряд дорогих опций (плюс € 75 000). На шильдике нашей тестовой лодки (мы испытывали такой же катер, как *Amarcor*) красовалась хромированная буква «R».

Днищевые колонки обеспечивают невероятное удовольствие от управления — гламурная с виду лодка идеально слушается штурвала или джойстика. Уходя на полном ходу в крутую циркуляцию, можно не беспокоиться за срыв потока на рулях (их тут нет) и радоваться такой маневренности, касаясь рукой воды. Скажу честно: классическая внешность и большая масса Torpedo долго не могли ужить в моей голове с легкостью хода, на которую лодка оказалась способной. Корпус и приводы настолько удачно сбалансированы, что о кризисе дифферента даже не вспоминаешь. Развить максимальную скорость нам мешала метровая волна. Но для ощущения возможностей Torpedo хватало и полученных 42 узлов, а в «мирных» условиях комфортной крейсерской скорости 35–37 узлов для такой джентльменской лодки более чем достаточно.

ЧТО В ИТОГЕ?

«Мне не приходится тратить много сил на обслуживание *Amarcor*, — завершает рассказ Бруно. — Зимой в эллинге мы чистим и полируем корпус, летом я мою лодку с шампунем

За внешним гламуром J Craft скрывается завидная скорость и надежность

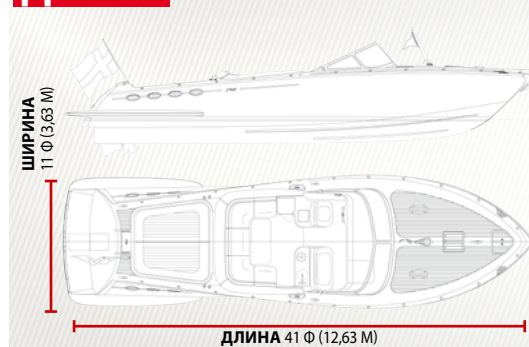
и специальными средствами раз в месяц; как видите, особый уход не требуется. Конечно, назвать Torpedo идеальной яхтой я не рискну — всегда найдутся мелочи, которые кому-то не понравятся. Походив на ней некоторое время, я отправил на верфь небольшой список пожеланий. Например, у лодки не очень удобный стандартный стояночный тент, который мне пришлось доработать; надеюсь, в компании учтут. Но это мелочи по сравнению с тем, насколько она хороша в главном.

J Craft Torpedo не обязательно рассматривать как тендер: это вполне самостоятельная лодка. Стоять за ее штурвалом — удовольствие, полагаю, не меньшее, чем владеть ею, а путешествие на «Торпед» вдоль солнечного побережья Италии или Испании способно украсить любой отпуск. Но за удовольствие во все времена приходилось платить, и произведение искусства голландской верфи не исключение. Стоимость Torpedo начинается с € 850 000 и доходит до € 1,2 млн за предельно «заряженную» Torpedo R с фарфоровой посудой и столовым серебром, к созданию которых приложил руку принц Карл-Филипп Шведский. Дорого? Возможно. Но это гораздо выгоднее, чем потратить миллионы на суперяхту, которая годами будет стоять у причала. **IMBY**

Вверху крупно: Приборная панель Torpedo выполнена в подлинном ретро-стиле; ее украшает штурвал Nardi Torino с отрисовкой подписи самого мастера.

Слева: В крутой циркуляции лодка движется прогнозируемо, ни на миг не теряет контакт с водой, а пассажиры даже могут касаться рукой ее поверхности.

ДОСЬЕ



ДЛИНА
41' (12,63 м)

ШИРИНА
11' (3,63 м)

ОСАДКА
3' (0,95 м)

ЗАПАС ТОПЛИВА
1000 л

ЗАПАС ВОДЫ
200 л

ДИЗАЙН
J CRAFT
SODERGREN YACHT
DESIGN

СТОИМОСТЬ
В ЕВРОПЕ
от € 850 000

ХАРАКТЕРИСТИКИ

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

РЕЖИМЫ	ECO	FAST	MAX
Об/мин	800	1000	1500
Скорость	6,1	7,4	10,0
Расход	7	11	38
Миль/л	0,87	0,67	0,26
Запас хода	783	604	234

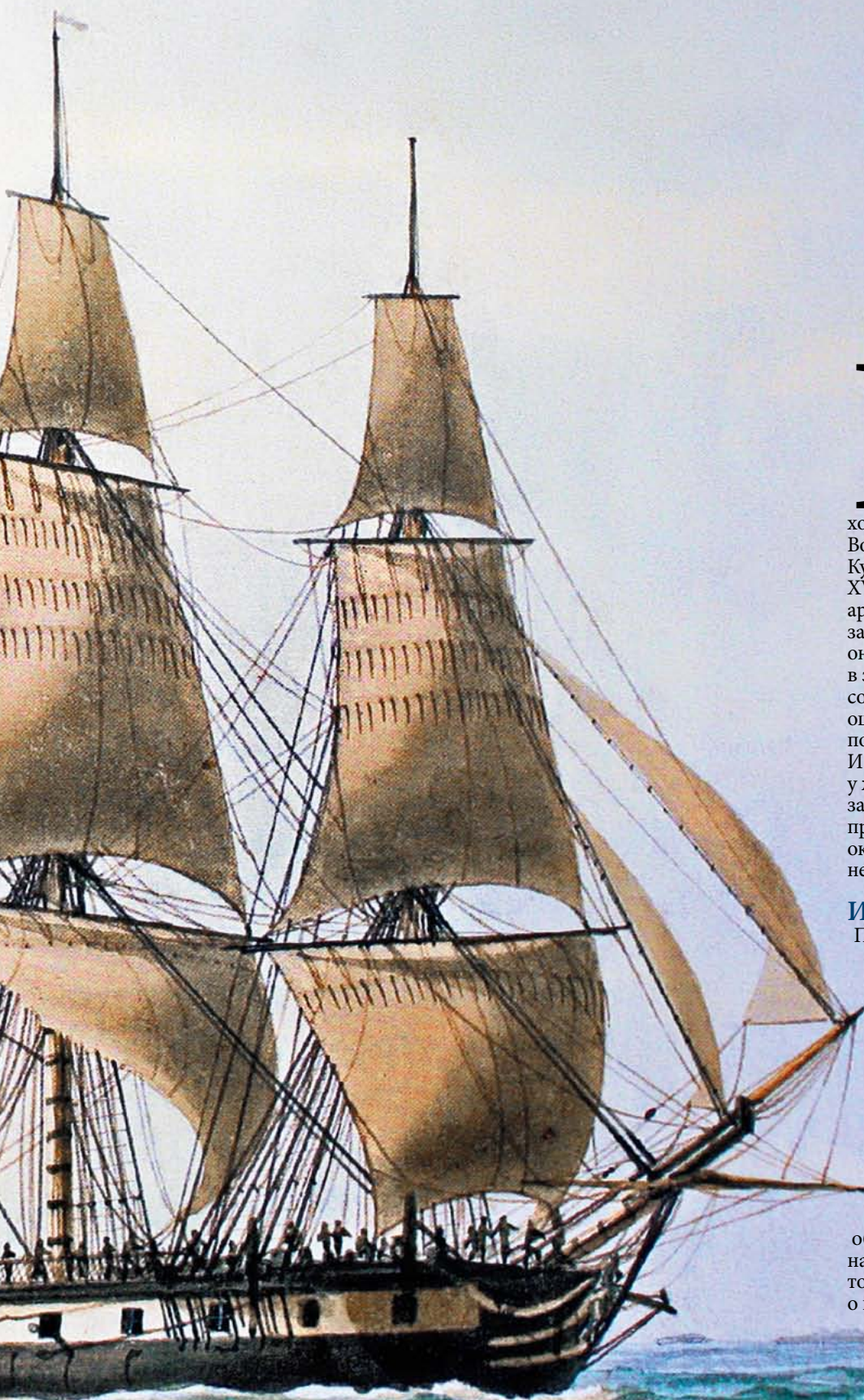
Скорость в узлах, расстояние в милях с учетом 10% резерва, расход в л/ч. Указанные величины основаны на показаниях бортовых приборов и могут отличаться от полученных вами данных. Загрузка: 65% топлива, 100% воды, 2 человека на борту. Температура воздуха +25 °C, сила ветра при скоростных заездах 4 балла, волна 2 балла.

ИМЯ НА КАРТЕ

Легенда гласит: когда Людовика XVI вели на эшафот, он спросил у конвоиров: «Нет ли вестей о Лаперузе?» Ответа король не получил. Сверкнул нож гильотины, и Франция осталась «без головы». Революция расправлялась с монархией, но не спешила огульно отказываться от прошлого. Лаперуз оказался символом величия страны, а символами не бросаются.

Текст **Борис Денисов**



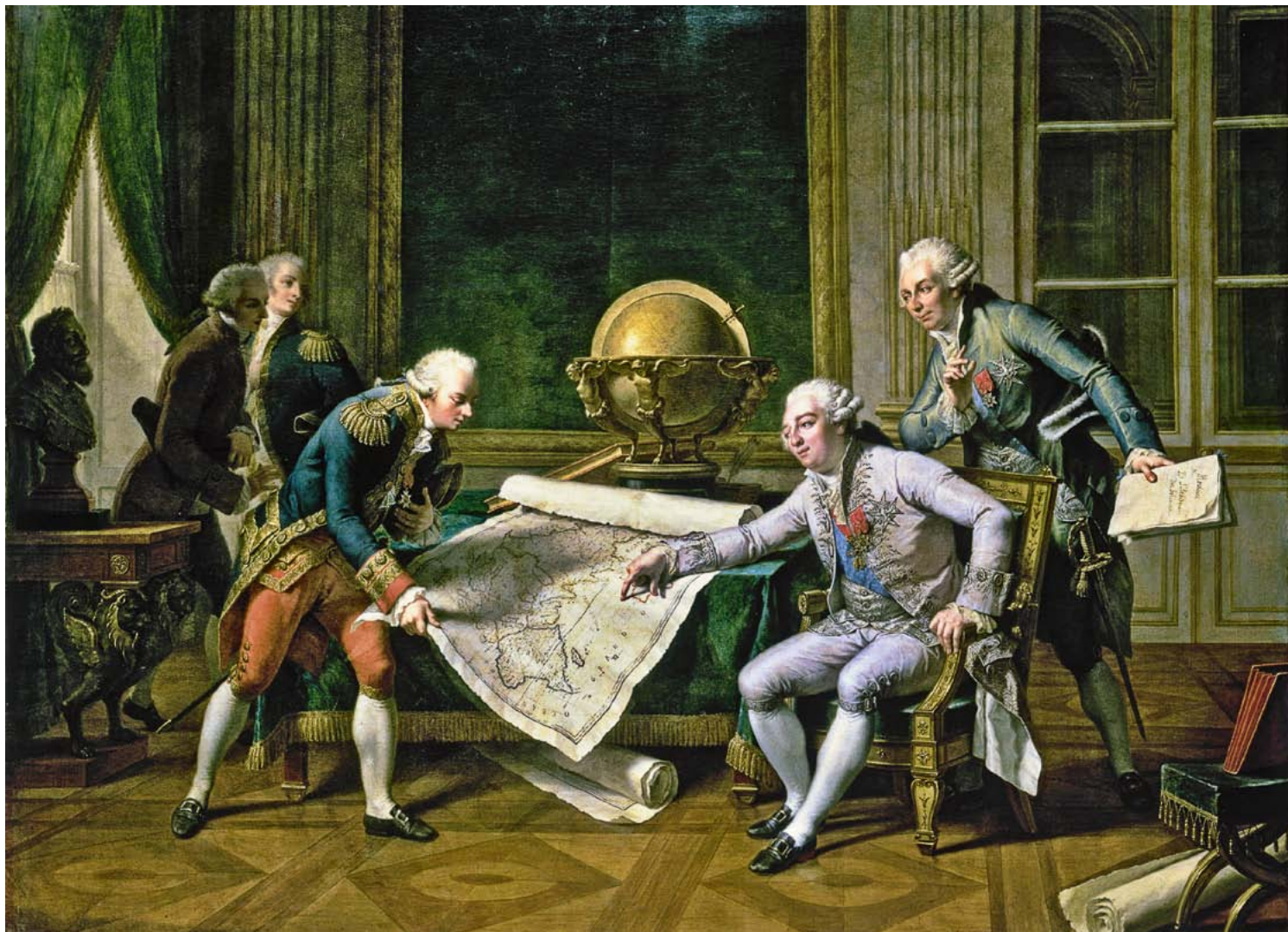


История прихотлива и своенравна, она не подчиняется ни логике, ни законам. Судьба Жана-Франсуа де Гало, графа де Лаперуза — тому подтверждение. Он считается выдающимся мореплавателем, хотя для такого статуса оснований маловато. Во всяком случае, его не сравнить с Джеймсом Куком, да и многими другими первооткрывателями XVIII века, на счету которых новые земли, архипелаги, десятки островов. Говоря строго, заслуги Лаперуза скромны. Более того, он на десятилетия ввел цивилизованный мир в заблуждение, заявив, что Сахалин — полуостров, соединенный узким перешейком с материком. Эту ошибку исправили русские моряки, невольно подпортив репутацию французского капитана. И тем не менее имя Лаперуза по-прежнему на пике у журналистов и историков, его судьба неизменно занимает читателей. Потому что жизнь его примечательна и достойна восхищения, а кончина окружена тайной. И это тот случай, когда никому не надо, чтобы тайное стало явным.

ИДЕАЛЬНЫЙ КАНДИДАТ

Плавания Джеймса Кука стали предметом гордости для людей по одну сторону Английского канала и упреком тем, кто жил на другом берегу того же пролива и неуступчиво — с чего бы уступать? — называл его Ла-Маншем. Французы чувствовали себя уязвленными: вечные соперники англичане снова обошли их. Да что англичане! Голландцы, португальцы, даже испанцы, величие которых к XVIII веку изрядно потускнело, имели полное право гордиться своими открытиями в дальних морях, а Франции нечего было сказать в ответ. И тут дело даже не в островах, которые можно объявить своей вотчиной, не в рынках сбыта или, напротив, новых источниках экзотических товаров, да хотя бы тех же пряностей. Тут речь о престиже государства!

*Совершить грандиозное
плавание и навсегда
оставить свое имя
в истории — удел немногих*



Чем дальше, тем положение это становилось все более нетерпимым. Исправить его могло лишь одно — экспедиция в Южные моря. В Версале понимали, что рассчитывать на какие-то грандиозные открытия не стоит — поздно, а значит... Значит, их экспедиция должна отличаться от плаваний «конкурентов» другим — своей сутью! О, нет, французы не движимы меркантильными интересами, они не захватчики и не покорители, они — исполненные благородства сыны века Просвещения! Их знамя — наука! Ими движет поиск истины!

Понятно, что возглавить экспедицию следовало человеку, которого можно было бы назвать «рыцарем без страха и упрека», который пользовался бы авторитетом на родине и уважением за ее пределами, в том числе в странах, где не испытывали к Франции дружеских чувств. Найти такого оказалось нелегко. Кандидатуры отпадали одна за другой, а потом в королевских кулуарах прозвучало имя: Жан-Франсуа де Гало, граф де Лаперуз. И все согласились, что это — идеальный вариант. И происхождение, и послужной список, даже его женитьба на любимой женщине вопреки воле семьи и мнению света — всё в его пользу.

Родился Лаперуз 22 августа 1741 г. в замке Го (Альби, департамент Тарн). Получил достойное образование, но не только. Родитель, Виктор де Гало, часто читал сыну книги о путешествиях, получая от этого удовольствие не меньшее, нежели

его отпрыск. Еще большее впечатление на ребенка производили рассказы дяди, бывшего моряка, отставного капитана. Закономерным итогом стало решение юного графа поступить в Королевскую военно-морскую академию.

В 17 лет, еще не завершив образование, Жан-Франсуа де Гало участвовал в войне с Англией в Северной Америке, куда прибыл с эскадрой генерал-лейтенанта Дюбуа де ла Мота. Позже, в 1759 году, в морском сражении при Бель-Иле у берегов Бретани получил ранение, попал в плен, но бежал, проявив удивительную изобретательность и отвагу.

Получив звание лейтенанта, в 1764–1778 гг. возглавил экспедиции на Мадагаскар, о-в Иль-де-Франс (Маврикий), в Макао. В 1782 году, командуя эскадрой, отличился в боевых операциях против англичан в Гудзоновом заливе: сумел пройти сквозь льды и уничтожить форты противника. При этом его отношение к врагам было весьма гуманным. Так, захватив один из фортов и разрушив береговые укрепления, он не тронул дома, не разорил склады с провиантом и даже не реквизирует ружья, без которых колонисты вряд ли смогли бы пережить подступающую зиму. Такие военные успехи снискали Лаперузу славу среди соотечественников, а отношение к поверженным — уважение среди противников.

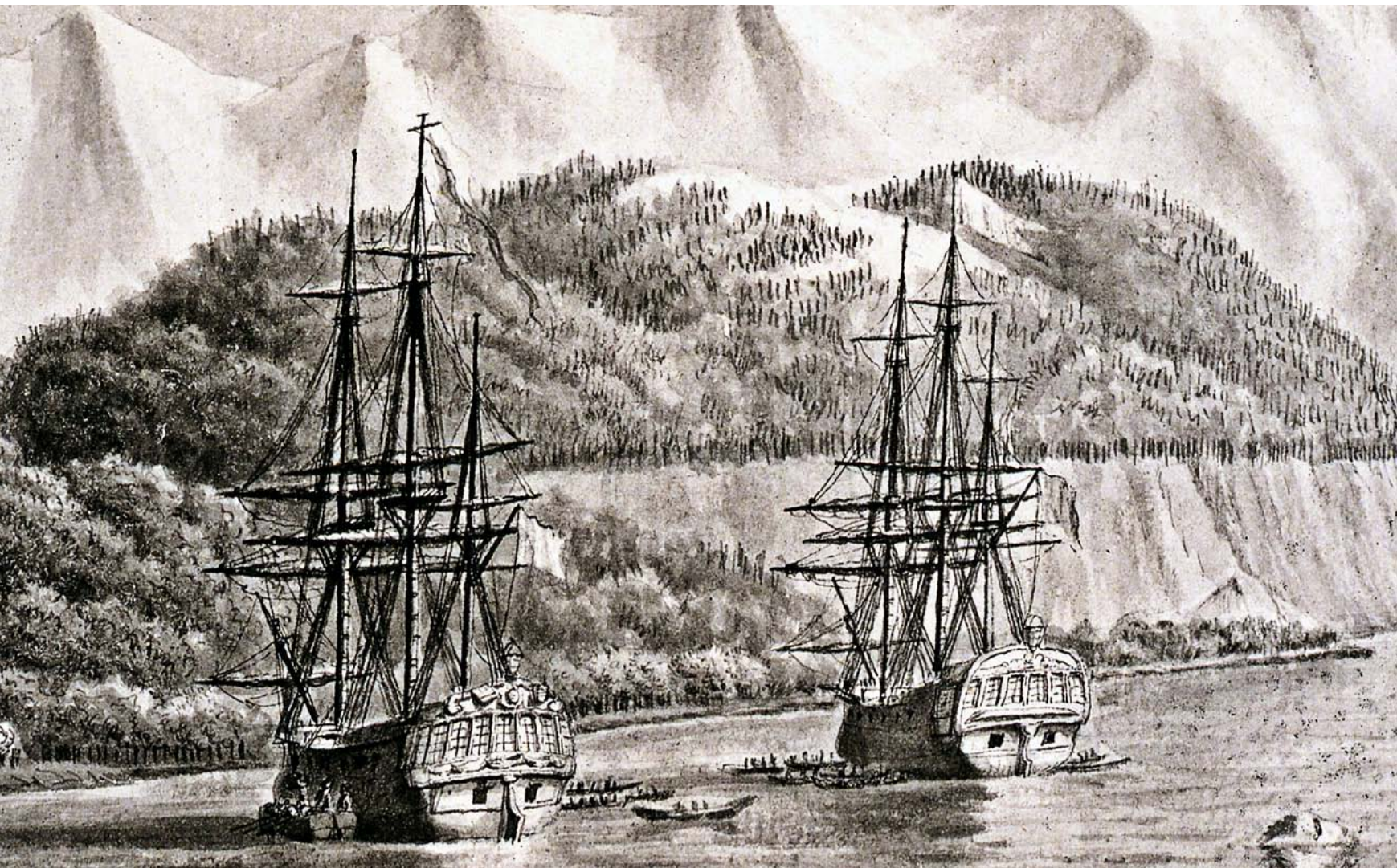
Да, лучшего кандидата на роль командира экспедиции не найти. Тем более что граф сам



МОРЯК

Жан-Франсуа де Гало,
граф де Лаперуз

Военные успехи снискали Лаперузу славу среди соотечественников и уважение среди противников



На странице слева: Король Людовик XVI дает указания Лаперузу перед началом экспедиции 29 июня 1785 г. Художник Никола-Андре Монсье.

Фрегаты «Буссоль» и «Астролябия» у Гавайских островов. Французская гравюра конца XVIII в.

давно мечтал о таком плавании. Когда надо было, он воевал, и воевал отменно, но... Жан-Франсуа писал матери: «Для счастья покой важнее, чем слава, а то, что сделал Джеймс Кук, — важнее, чем все сделанное английскими военными моряками. Подобно ему, я бы хотел стать первооткрывателем новых земель, это моя цель, без этого я не позволю себе умереть».

Вот ведь редкий случай: интересы человека полностью совпадали с интересами государства. Король Франции пожелал встретиться с капитаном де Лаперузом и... был покорен им. Граф, отвечавший поначалу сдержанно и почтительно, мало-помалу превратился... в мальчишку: он говорил с горячностью, глотал слова, предсказывал открытия, которые, несомненно, будут грандиозными, показывал на картах возможные маршруты. Когда его спросили, есть ли у него какие-нибудь условия, личные пожелания, граф ответил, что его единственное стремление — послужить родине, а впрочем...

- Слушаю вас, – король нахмурился.
- Я бы очень хотел, чтобы второй корабль вел мой друг Флерио де Лангль. Других пожеланий у меня нет, Ваше Величество.
- Ваша скромность и искренность делают вам честь, граф, – ответил Людовик. – Если бы все мои подданные были столь же бескорыстны и отважны, мне не пришлось бы так беспокоиться о судьбе Франции.

В тот же день был подготовлен королевский указ о назначении Жана-Франсуа де Гало, графа де Лаперуза, командиром экспедиции.



ОТВЕРГНУТЫЙ БОНАПАРТ

Когда стало известно, что король снаряжает экспедицию в Южные моря, что возглавит ее Жан-Франсуа де Лаперуз, тут же нашлось великое множество желающих разделить с ним тяготы опасного путешествия. Матросы наперебой предлагали себя, офицеры, ученые, священники выстраивались в очередь. Одним из тех, кто подал прошение о зачислении в экипаж, был учащийся Парижской военной школы, выходец с Корсики Наполеон Бонапарт. Он писал, что «хочет применить свою энергию в этом благородном деле» и рассчитывает на милость и внимание господина Лаперуза. Однако никому поблажек не было, все кандидаты проходили строгий отбор. Юный корсиканец не выдержал экзамена, показав скромные познания в математике и астрономии.

История не знает сослагательного наклонения, и все же... Если бы Наполеон выдержал экзаменационные испытания и отправился за моря-океаны вместе с Лаперузом, он так же, как его капитан, пропал бы без вести. И не было бы ни Египетского похода, ни Аустерлица, ни бегства из России, ни ссылки на остров Эльба... Вся мировая история пошла бы по другому пути!



ВЕРНЫЙ, ЧЕСТНЫЙ, ВЛЮБЛЕННЫЙ

В 1775 году Жан-Франсуа Лаперуз познакомился на острове Иль-де-Франс с очаровательной девушкой по имени Луиза Элеонора Бродо, дочь портового чиновника. И случилось невероятное: 34-летний Лаперуз, которого считали убежденным холостяком, безоглядно влюбился. Он признался в своем чувстве, с удивлением узнал, что оно взаимно, поспешил уведомить родителей о своем намерении жениться и натолкнулся на яростное неприятие: девушка была креолкой, к тому же из небогатой семьи.

Находясь в финансовой зависимости от отца и под угрозой отречения, Жану-Франсуа пришлось уступить. Однако Лаперуз предупредил, что иной супруги ему не нужно, а своей избраннице сказал, что не налагает на нее никаких обязательств, но не отказывает в них себе: он будет верен ей и только ей!

Спустя восемь лет, когда старый граф умер, Лаперуз несколько месяцев соблюдал траур, но как только позволили приличия, сделал предложение и женился на своей Луизе. Они поселились в Альби и, если бы не экспедиция в Южные моря, не расстались бы никогда.

Письмо, которое Жан-Франсуа Лаперуз написал жене из Бреста накануне отплытия, заканчивается словами: «Прощай, мой ангел, я обожаю тебя всей душой».

Им не суждено было увидеться.

К ДАЛЬНИМ БЕРЕГАМ

В плавание отправляли два корабля. Ни «Буссоль», ни «Астролябия» не отличались особой статью, не были они и отменными ходоками. Они обладали иными достоинствами, которые представлялись Лаперузу куда более важными, нежели внешний лоск или скорость. Это были надежные, мореходные фрегаты, каждый водоизмещением 500 тонн. Если постараться, на них можно не в самых кошмарных условиях разместить 225 человек. Плюс запасы продовольствия, воды и вина на четыре года. Плюс парусина, тросы, металл для судовой кузницы. Плюс мешки, кули, ящики с бусами, кольцами, зеркалами, гребнями, ножницами и рыболовными крючками для обмена с туземцами. Плюс ядра, пули, порох, хотя пускать в ход оружие Лаперуз не предполагал (разве что в случае угрозы для чьей-нибудь жизни). Плюс объемная библиотека, научные приборы, инструменты... Много всего, очень много, но исхитрились, смогли, уложились.

Готовясь к экспедиции, Лаперуз и де Лангль не упускали из виду ни одной мелочи. Потому что таковых не было... В первую очередь это относилось к подбору экипажа. Желающих «послужить Франции» было с избытком, поэтому отбор был жесткий для всех — от матроса до офицера. Ученых, которые должны были отправиться с Лаперузом и де Ланглем, тоже не миновал своеобразный «экзамен», ведь капитаны «Буссоли» и «Астролябии» были энциклопедически образованными людьми.

Примечательный факт: англичане, эти извечные соперники, по-своему отдали должное Лаперузу. Они предоставили в его распоряжение карты Тихого океана, составленные Джеймсом Куком. Достойный поступок, даже беспримерный.

1 августа 1785 года «Буссоль» и «Астролябия» вышли из Бреста и направились на Запад.



На странице слева:
Карта со схематичным
изображением маршрута
экспедиции Лаперуза.

Моаи — загадочные
исполинные статуи-идолы
острова Пасхи, изваянные
из вулканического туфа.
Художник Уильям Ходжес,
1775 г.

«Буссоль» вел Лаперуз, «Астролябию» — де Лангль. Ветер благоприятствовал — был попутным, и это радовало капитанов. Что же касается матросов, то первое время те пребывали в недоумении. Люди опытные, они прежде не сталкивались с такими методами поддержания строжайшей дисциплины на кораблях. Поражало, что вместо «кулачного права» офицеры «Буссоли» и «Астролябии» проводили с подчиненными «разъяснительную работу». Каждый должен знать, за что отвечает, и лишь за неисполнение своих обязанностей будет подвергнут взысканию, причем изощренные наказания исключались. Кроме того, каждый моряк имел право на два часа отдыха, во время которых ему настоятельно рекомендовалось заниматься... пением и танцами. Питание тоже организовали необычно: питьевую воду перед употреблением трижды фильтровали, а пищу сначала дегастировали капитаны, и лишь после их одобрения к котлам подходили матросы. Как тут удивляться, что экипажи, сначала настороженно воспринявшие «просветительские» новшества, вскоре ответили своим капитанам полным послушанием и безусловной преданностью.

Без ненужных приключений обогнув мыс Горн, который отчего-то сменил обычный гнев на милость и не стал терзать корабли Лаперуза и де Лангля штормами, «Буссоль» и «Астролябия» направились к берегам Чили. Оттуда, от порта Консепсьон, — к острову Пасхи (по-туземному Рапа-Нуи). На этом затерянном в Тихом океане клочке суши французы повели себя в соответствии со своими идеалами: ученые обмеряли гигантские статуи моаи, моряки

одарили островитян семенами плодовых культур... После этого благодарные туземцы осторожно поинтересовались у Лаперуза, не те ли они боги, которых столько веков здесь ждали.

Далее путь экспедиции лежал к Гавайям, где на берегу острова Мауи Жан-Франсуа Лаперуз преклонил колени в память о погибшем на этом месте Джеймсе Куке. Затем «Астролябия» и «Буссоль» отправились к берегам Аляски. От бухты Айси-Бей экспедиция должна была двинуться на юго-восток, чтобы завершить начатый Куком осмотр тихоокеанского побережья Северной Америки. И тут случилась беда: во время охоты на пушного зверя две лодки с моряками перевернуло шальной волной, в результате чего погибли 22 человека, шестеро из которых были офицерами.

Лаперуз приказал взять курс на Филиппины, и в феврале 1786 года корабли прибыли в Манилу. После продолжительной стоянки, связанной с ремонтом фрегатов, экспедиция направились к Корее, чтобы провести картографическую съемку ее побережья. Из Японского моря «Буссоль» и «Астролябия» поднялись на север. Они шли галсами, подходя то к Сахалину, то к матерiku. Берега сходились, а промеры показывали, что дно поднимается. Лаперузу оставалось пройти всего чуть-чуть, чтобы оказаться в проливе, позже получившем имя адмирала Невельского, но он счел, что впереди его ждет низменный перешеек, соединяющий азиатский материк с «полуостровом» Сахалин, и повернул назад.

Обогнув Сахалин с юга и оставив по правую руку остров Хоккайдо, французские корабли

*Желающих послужить Франции в экспедиции Лаперуза
оказалось с избытком, поэтому отбор был жесткий*



прошли проливом, которому предстояло быть отмеченным на картах как пролив Лаперуза. Вдоль дуги Курильских островов они двинулись к Камчатке. В Петропавловске-Камчатском экспедицию встретили с истинно русским радушием. Лаперуз, да и не только он — все французские моряки были в восторге от такого приема.

Перед тем как двинуться дальше, на Самоа, Лаперуз отправил в Париж по «сухопутью», через Сибирь и Европу, своего посланника Бартоломео Лессепа с дневниками, картами и собранными экспедицией коллекциями. Лессепс, сын французского консула в Петербурге, выполнил свою миссию: его путешествие длилось несколько месяцев, но все материалы дошли в целости и сохранности. Позже он еще раз побывал в России — с армией Наполеона — и уцелел во время ее бесславного отступления. А еще именно Лессепс как единственный выживший опознал вещи, найденные на месте гибели «Астролябии» и «Буссоли». Но мы забегаем вперед... Пора возвращаться.

От Камчатки корабли путешественников направились к тропическим островам Океании. Именно здесь, в местах, слывших поистине райскими, экспедицию поджидала новая беда. На острове Молокаи, где Лаперуз намеревался

пополнить запасы воды, произошла кровопролитная стычка с туземцами. Началось с недоразумения. Отправляясь на берег, французы захватили с собой мало подарков, и оставшиеся обделенными островитяне сначала передрались между собой, а потом сообща обратили свой гнев и копья против пытавшихся утихомирить их французов. Прозвучали выстрелы, но силы были неравными. Тридцать моряков были убиты, в том числе капитан де Лангль и ученый Ламонон, еще 40 человек получили раны.

Лаперуз не уподобился спутникам Джеймса Кука, которые жестоко отомстили за смерть своего капитана, пустив в дело пушки и спалив несколько деревень. Поклонник Вольтера, Лаперуз не мог опуститься до мести, ведь могли погибнуть невинные!

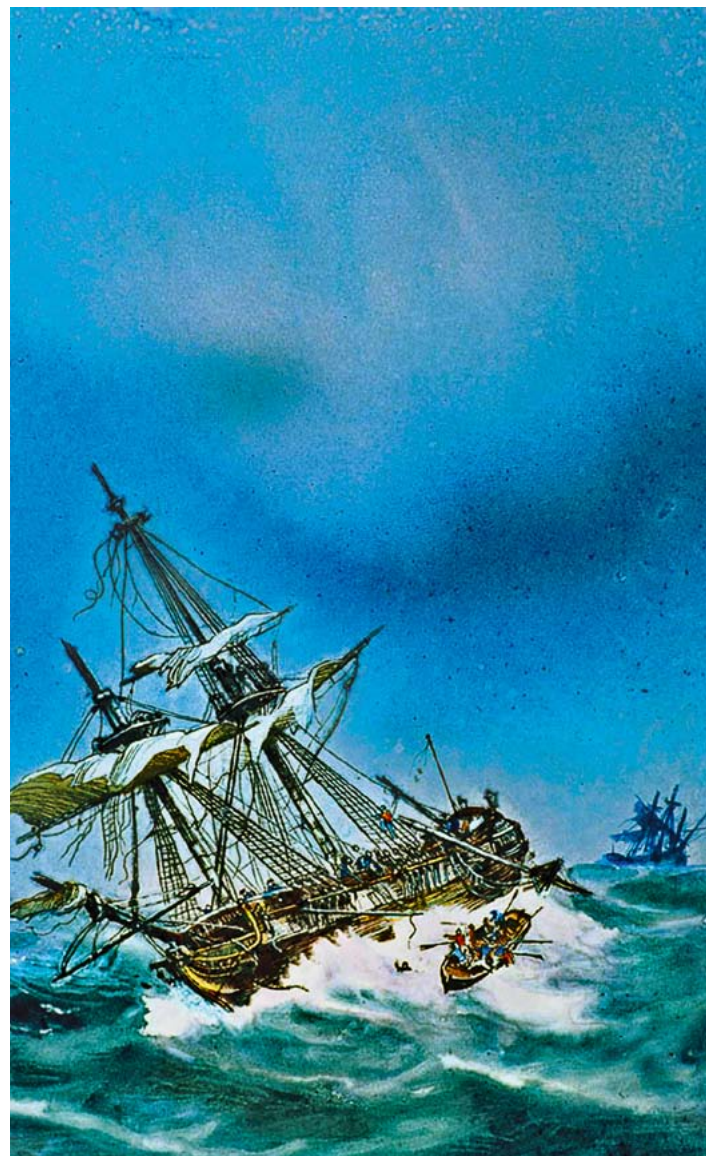
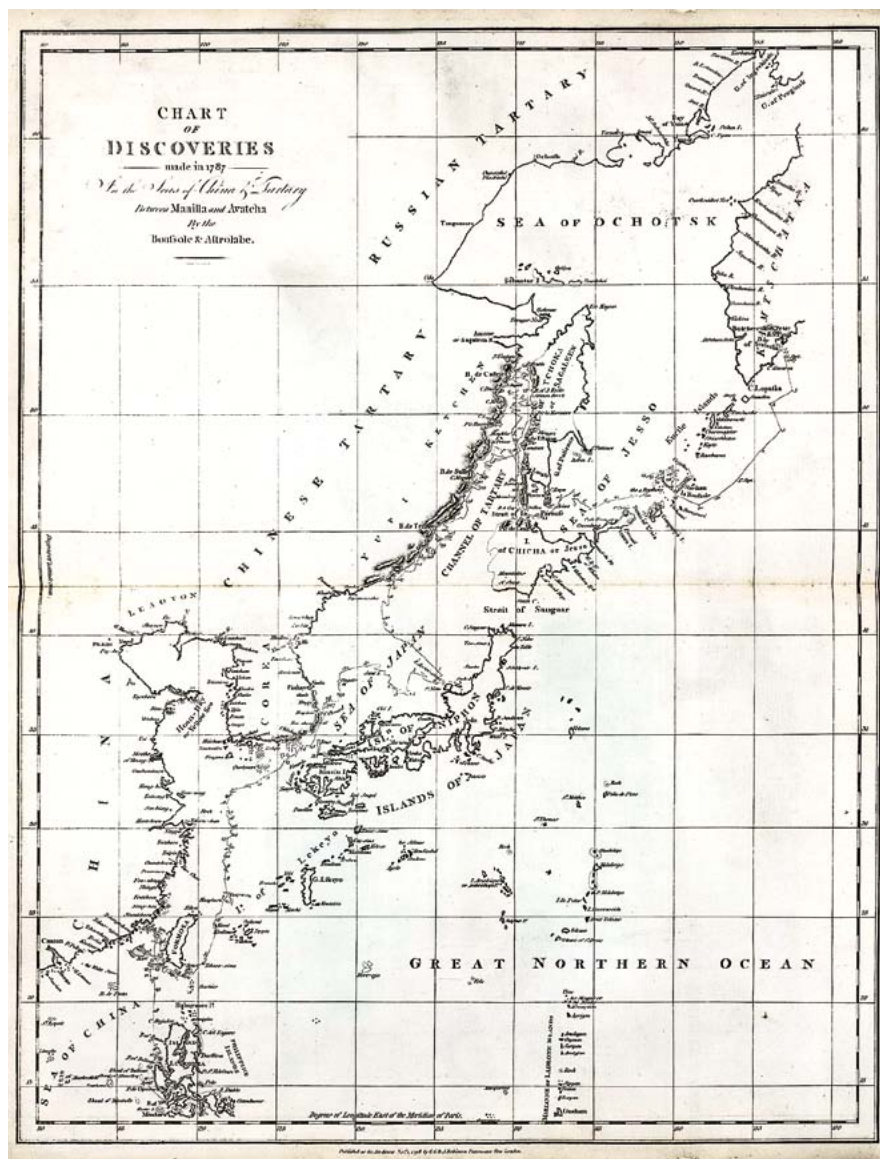
Далее решено было взять курс на Австралию. В январе 1788 года «Буссоль» и «Астролябия» вошли в залив Ботани. Появление французских кораблей в местах, где обитали ссыльные англичане, произвело неожиданный эффект. На корабли явилась делегация, которая обратилась к Лаперузу с просьбой помочь с побегом. Ссыльные соглашались на любую работу в море — так и так она будет легче каторжного труда на земле. Они были готовы

Вверху:
Корабли Лаперуза
во Французском заливе (Lituia
Bay) на Аляске. Старинная
гравюра, 1786 г.

На странице справа:
«Карта открытий» экспедиции
Лаперуза. Подлинная карта
с маршрутом плавания фрегатов
«Буссоль» и «Астролябия»
от Манилы до Авачинской губы
в 1787 г.

Гибель кораблей Лаперуза.
Художники Евгений Войшвилло
и Борис Стародубцев. 1987 г.

*«Я бы хотел стать первооткрывателем новых земель,
это моя цель, без этого я не позволю себе умереть»*



ПАМЯТЬ

Памятник Лаперузу, установленный на родине мореплавателя, в г. Альби (Франция)

ко всем испытаниям, невзгодам, штормам: там есть шанс выйти живыми, а здесь... К огорчению делегатов, французский капитан, высказав слова сочувствия, ответил отказом.

В феврале 1788 года Лаперуз, воспользовавшись оказией, послал с капитаном английского корабля «Сириус» в Париж письменное донесение морскому министру. В нем он не только рассказал о том, что случилось с экспедицией после ухода из Петропавловска-Камчатского, но изложил свои планы на будущее: в сентябре он собирается прибыть в Иль-де-Франс, но прежде намерен посетить острова Товарищества, Санта-Крус, Новую Каледонию...

10 марта «Буссоль» и «Астролябия» подняли якоря, распустили паруса, взяли курс на северо-восток и... пропали, исчезли — два фрегата и 200 человек, так веривших своему командору.

ПОИСКИ ГЕРОЯ

Ни в сентябре, ни в октябре корабли Лаперуза у берегов острова Иль-де-Франс не появились. Стало ясно: случилось что-то нехорошее. Франция переживала, но не скорбела, ибо верила: герои не умирают, а если и умирают, то... как герои, и родина должна знать все детали, все обстоятельства гибели своих сынов.

В феврале 1791 года Национальная ассамблея Франции обратилась к мореплавателям всех стран с призывом искать следы экспедиции Лаперуза. За достоверные сведения была обещана награда.

К сожалению, сообщений не поступило. Тогда для поисков экспедиции были посланы корабли «Поиск» и «Надежда» под общим начальством адмирала Жозефа Антуана де Брюни д'Антркасто. «Поиск» и «Надежда» побывали у берегов Вандименовой Земли (Тасмания), на Новой Каледонии, на Соломоновых островах, у Новой Зеландии и на островах Тонга и Санта-Крус, у Новой Гвинеи — нигде ничего. Правда, д'Антркасто доходили слухи, что на одном из островов Адмиралтейства (архипелаг Бисмарка) вроде бы видели людей во французских мундирах, но слухам этим он не поверил. А потом адмирал слег с лихорадкой, и корабли экспедиции поспешили к ближайшей «цивилизованной» земле — острову Вайгео, принадлежащему Голландии. Там в июле 1793 года д'Антркасто и скончался. Тем временем стало известно, что республиканская Франция объявила войну Англии и ее союзнице Голландии. «Поиск» и «Надежда» были задержаны. Выйти в море им позволили лишь спустя год, но они были захвачены англичанами. На родину французские моряки смогли вернуться только в 1802 году.

А что же Лаперуз? Неужто о нем забыли? Нет, о нем помнили!

Тут свою роль сыграл случай. В 1826 году в руки капитана Питера Диллона, служащего Британской Ост-Индской компании, зашедшего на остров Тикопия, попадает старинная шпага с буквой «L» на эфесе! Туземцы говорят, что шпагу выменяли на острове Ваникоро. Диллон идет туда и находит



Предметы с «Буссоли» и «Астролябии», поднятые водолазами со дна моря.

Справа: Пушка с одного из кораблей экспедиции Лаперуза, до поры покоящаяся на грунте.

Памятник великому мореплавателю и исследователю Тихого океана Лаперузу «от жителей Парижа и народа Франции», установленный недалеко от набережной Сены. 1989 г.

судовой колокол с гравировкой: «Меня отлил Базен. Брест 1785». Местный вождь рассказал, что давным-давно, в страшную бурю, равной которой не было ни до, ни после, у острова появились две «большие лодки». Одна налетела на камни и «ушла в море» (затонула). Другая пыталась отойти от берега, но тоже наскочила на скалу и еще долго висела на ней. Те люди, кто спасся с лодок, оказались добрыми и щедрыми; они не жалели подарков, но порой вели себя странно, например, «разговаривали со звездами через палку» и сушили листья растений. Они соорудили себе хижины, а потом стали строить из обломков большой лодки маленькую, которая все равно была большой. Когда строительство завершилось, а произошло это «через пять лун», они покинули остров. Но не все — двое остались: белый вождь и его слуга.

— Когда они умерли? — спросил англичанин.

— Слуга давно, а белый вождь...

Со слов туземца выходило, что «белый вождь» умер всего год назад. Так, может, «белый вождь» — это Лаперуз? А люди во французских мундирах, о которых рассказывали д'Антраксто, — это либо моряки с «Буссоли» и «Астролябии», либо... Либо туземцы, убившие моряков и напялившие их одежду. Но почему Лаперуз остался на острове?

Какая гримаса судьбы! Д'Антраксто был рядом с островом Ваникоро, видел призывный дым костров, но считал это уловкой дикарей, пытающихся заманить его корабли на рифы! И прошел мимо. Так же за год до этого поступил англичанин Эдвард Эдвардс, рыскавший по океану в поисках мятежников с «Баунти»: он тоже видел костры и тоже не стал заходить на остров.

Сведения, собранные Питером Диллоном, стали известны капитану Жюлю Себастьяну Сезару Дюмон-Дюрвилю. И очень вовремя: блестящий морской офицер как раз возглавлял экспедицию, вновь посланную Францией на поиски следов пропавшего Лаперуза. В 1928 году Дюмон-Дюрвиль высадился на Ваникоро. Вскоре были обнаружены развалины форта, а за его разрушенными стенами — остатки семи хижин. Со дна морского были подняты якорь «Астролябии», колокол, пушка. Позже их опознает престарелый Бартоломео Лессепс...

Расспросы туземцев, более походившие на допрос, дали картину, несколько отличающуюся от той благостной, которую преподнесли Диллону. На самом деле, на «маленькой» лодке уплыли лишь несколько человек, остальные моряки остались на острове. Многие умерли от болезней, некоторые погибли в стычках с островитянами, отношения с которыми были далеко не идиллическими. Когда моряков осталось совсем мало, туземцы разрушили форт, а уцелевших в схватке пришельцев забрали в свои деревни. Последний из спутников Лаперуза умер не за год, а за несколько лет до появления на острове Диллона. И вряд ли это был граф де Лаперуз: в те времена люди и до 60 лет нечасто доживали, а уж до восьмидесяти...

В одной из покосившихся хижин нашли доску с надписью «Буссоль», но самого корабля морякам Дюмон-Дюрвилю обнаружить не удалось. Завеса тайны гибели флагманского корабля экспедиции упала лишь в 1962 году. Но прежде, в 1959 году, на Ваникоро прибыл известный вулканолог Гарун



КОЛОКОЛ

Важная находка — корабельный колокол с «Астролябии»

Найденные предметы, принадлежавшие морякам экспедиции Лаперуза, хранятся в Париже, в Морском музее



Тазиев в сопровождении группы водолазов. Они подняли со дна шесть якорей, пушки, ядра, латунные гвозди, наконец, был найден серебряный русский рубль с изображением Петра I. Последние сомнения исчезли: такая монета могла принадлежать только участнику экспедиции Лаперуза, единственной в XVIII веке достигшей Камчатки и берегов Сибири.

Однако и водолазам Тазиева не удалось найти «Буссоль». Это сделал новозеландский аквалангист Рис Дискомб. Он сумел поднять много предметов, которые с очевидностью свидетельствовали: найденный им в нескольких милях от места крушения «Астролябии» корабль — это именно «Буссоль»!

Прошло еще почти 20 лет, и на остров Ваникоро высадился большой отряд... нет, не искателей приключений, но искателей исторической правды. Были проведены раскопки на месте форта, найдены несколько сотен предметов, некогда принадлежавших морякам экспедиции Лаперуза. Их отправили в Париж, в Морской музей.

Еще 20 лет, и в 2003 году к остаткам «Астролябии» и «Буссоли» вновь устремились аквалангисты в сопровождении двух кораблей ВМС Франции. Впервые удалось проникнуть внутрь корпуса «Буссоли», и там — сенсация! — был обнаружен прекрасно сохранившийся скелет человека. В криминалистической лаборатории смогли определить возраст погибшего — 33–34 года. Известный скульптор Элизабет Дейнс сумела «реконструировать» лицо моряка. Нет, конечно, не Лаперуз! И вряд ли матрос, скорее корабельный священник: рядом со скелетом лежали предметы церковной утвари.

В 2005 году был найден секстант «Буссоли». На нем видна надпись: «Сделано господином Мерсье...» Этим секстантом пользовался Лаперуз,



а значит, он был на «Буссоли». При крушении же кораблей добраться до берега удалось лишь морякам с «Астролябии», и это значит... значит, «белый» вождь — не Лаперуз? Значит, он не выжил, он погиб в ту страшную ночь. Но тогда, не исключено, его тело где-то под обломками «Буссоли», и если сохранился один скелет, то, может быть...

Ответить на эти вопросы должна была очередная экспедиция. В 2008 году аквалангисты попытались проникнуть в каюту капитана «Буссоли»... и не смогли. Океан неохотно растает с своими тайнами. Или сама история не желает того!

ЭПИЛОГ

На берегу острова Ваникоро есть памятник — прямоугольная призма, увенчанная пирамидой. Это в честь погибших моряков.

Памятник Лаперузу есть во французском Альби и в Австралии, на берегу Ботани-Бей. Есть памятный камень в русском дальневосточном поселке с французским названием Терней. Конечно же, есть свой памятник в Петропавловске-Камчатском.

В мае 2005 года на Сахалине, в месте предполагаемой высадки Лаперуза, офицеры фрегата «Прериаль» французских ВМС тоже установили памятный камень.

А есть еще строчка некогда популярной песни на слова Михаила Танича: «А я бросаю камушки с крутого бережка далекого пролива Лаперуза». И это — тоже уже история и тоже память.

Он не был честолюбцем и гордецом, он не жаждал славы, но она не миновала его. Он вписал свое имя на страницы истории и остался в памяти людей, он — Жан-Франсуа де Гало, граф де Лаперуз. И воздалось ему по делам его. **МВУ**



ИМЯ НА КАРТЕ

РОССИЯ

- Пролив Лаперуза (La Pérouse Strait) — пролив между мысом Крильон (южная оконечность о. Сахалин) и северной оконечностью о. Хоккайдо (Япония), соединяющий Японское и Охотское моря.

КАНАДА

- Залив Лаперуза (La Pérouse Bay), Манитоба.

ЧИЛИ

- Залив Лаперуза (La Pérouse Bay), северное побережье острова Пасхи.

США

- Залив Лаперуза (La Pérouse Bay), остров Мауи, Гавайские о-ва.
- Скала Лаперуза (La Pérouse Pinnacle), в центре атолла Френч-Фригат-Шолс, Гавайские о-ва.
- Гора Лаперуза (Mount La Pérouse, 3231 м) и ледник Лаперуза (La Pérouse Glacier) в горах Св. Ильи, Аляска.

КАНАДА, Британская Колумбия

- Банка Лаперуза (La Pérouse Bank), к западу от острова Ванкувер.
- Риф Лаперуза (La Pérouse Reef), о. Хайда-Гуай.
- Гора Лаперуза (Mount La Pérouse, 1127 м), о. Хайда-Гуай.

АВСТРАЛИЯ

- Лаперуз (La Pérouse), пригород Сиднея, где находится музей Лаперуза.
- Гора Лаперуза и хребет Лаперуза (Mount La Pérouse 1157 м, La Pérouse Range), Тасмания.

НОВАЯ ЗЕЛАНДИЯ

- Гора Лаперуза (La Pérouse, 3078 м), Южные Альпы.
- Ледник Лаперуза (La Pérouse Glacier), Уэст-Кост.

- Лунный кратер Лаперуз (La Pérouse).

Карета подана!

Одни лодки строят большими сериями, другие выпускают как штучный товар. И если первые призваны только доставлять удовольствие, вторые, уникальные, со временем могут занять почетное место в музеях истории техники.

Текст **Антон Черкасов** Фото **Serenella**



На странице слева:

Лимузины Serenella так же неотделимы от Венеции, как Rolls-Royce от Лондона.

Сверху вниз:

По желанию заказчика деревянный корпус можно покрыть краской любого цвета и сделать стеклянную надстройку с металлической «рамой».

Лодки Serenella оборудуют мощными двигателями, которые позволяют развивать скорость более 40 узлов.



Недавно мне посчастливилось побывать в знаменитом Национальном музее карет в Лиссабоне, где собраны уникальные экземпляры, принадлежавшие членам королевского дома Португалии.

В 1905 году стараниями Амелии Орлеанской эти величественные экипажи были собраны под крышей конного манежа в Белене. В экспозиции представлены великолепные произведения каретного искусства XVII–XVIII веков, включая бесподобные пятитонные образцы с плюшевой отделкой и позолоченными статуями в человеческий рост.

Кареты колесили по дорогам Европы не одну сотню лет, но всегда были и остаются места, где наземный транспорт имеет мало шансов на успех. Одно из таких — Венеция. Улицы «столицы Нептуна» представляют собой паутину каналов, и ездят там лодки всех мастей, среди которых выделяются вездесущие гондолы — этикие венецианские ландо — и эксклюзивные лимузины-кареты Serenella.

Об организации собственного дела Элио Сальваньо задумался еще в конце 1960-х годов. Увидев пустующую нишу «люксового» водного такси, он покинул парусную верфь, где работал с отцом, получил специальность конструктора и в 1975 году основал на острове Мурано свое производство, которое стало семейным бизнесом.

«Если бы мне случилось родиться заново, я бы ни за что не поменял свою работу», — говорит Элио Сальваньо, который давно уже жить не может без лодок, причем именно деревянных.

Первые заказы поступали от туристических компаний и солидных венецианских отелей,



а позже город даже стал использовать эти лодки в качестве карет скорой помощи и полицейских катеров. Сегодня на Cantiere Motonautico Serenella заняты всего 18 человек, многие из которых работают с любимым материалом — красным деревом — уже не первый десяток лет. На верфи вырос и Андреа, сын Элио, который теперь руководит бизнесом вместе с отцом. «Я помню, как залезал под перевернутые корпуса, держал руками заклепки, пока мастера снаружи гулко и раскатисто забивали гвозди», — вспоминает он.

Итальянцы не торопятся и строят всего 6–8 корпусов в год (за всю историю верфь построила порядка 250 судов) — обычная практика для эксклюзивного штучного товара. Кстати, тех же роскошных карет для знати солидные европейские мастерские за 12 месяцев делали не более десятка. В наборе корпуса Serenella используется первосортная древесина лиственницы, вяза и кенийского красного дерева. При изготовлении обшивки планки из красного дерева наклеивают на морскую фанеру, пропитывают этот «бутерброд» эпоксидной смолой и лакируют не менее 10 раз

В наборе корпуса Serenella используется первосортная древесина лиственницы, вяза и кенийского красного дерева



с промежуточной полировкой каждого слоя. Разумеется, интерьеры оформляются по желанию покупателя, и, помимо красного дерева, большой популярностью пользуется тик, венге и каповая древесина, нерегулярное расположение волокон которой создает неповторимый «мраморный» рисунок. Добавьте к этому первоклассную кожу и фурнитуру, сменные ковры для любых условий, светодиодную подсветку элементов мебели и надстройки, продвинутую акустическую систему, специальные столики с вырезами для бокалов, плюс целый ряд приятных мелочей — и перед вами предстанет идеальная для своих задач лодка.

Лимузины Serenella прекрасно справляются со своими задачами не только в солнечной итальянской Венеции, но и в нашей, Северной. Один из них выполняет представительскую функцию в Петербурге и отличается от своих лакированных «братьев» окрашенным в благородный серый цвет корпусом и прозрачной стеклянной надстройкой, которая позволяет любоваться городскими пейзажами на высоких набережных, не вставая с дивана. На борту можно вести переговоры или общаться в неофициальной обстановке, без лишних свидетелей — по сути лодка становится личным деловым кабинетом на воде. Широкий корпус (3,5 м)

позволяет организовать одноуровневый салон, который воспринимается как роскошная гостиная или даже царский вагон, и от этого на борту хочется быть именно пассажиром, а не капитаном.

По заказу владельцев верфь серьезно модифицировала базовую конструкцию для комфортной эксплуатации лимузина в условиях прохладного климата, низких мостов и отсутствия развитой инфраструктуры. Если заказчик выдвигает необычные требования, Элио Сальвандо с радостью создает подобные лодки с чистого листа, ведь именно это приятно разнообразит творчество настоящего конструктора.

Современные Serenella оснащают моторами Volvo Penta D3 или D4 с транцевыми колонками, и они способны развивать скорость более 40 узлов. Однако сражаться на этих грациозных созданиях с морской стихией — форменное кощунство, сравнимое с гонками на каретах по пересеченной местности. Философия Serenella подразумевает степенное движение с чувством собственного достоинства, хотя специально для любителей промчаться с ветерком верфь создала модель Express — настоящую runabout со скоростью до 48 узлов, которая, будучи единственной деревянной лодкой, становилась призером этапов гонки Венеция – Монте-Карло.



ИМЯ

Название верфи Serenella никак не связано с итальянским женским именем или серенадами, а берет начало от одноименного залива на острове Мурано, где расположено производство этих катеров

Serenella — настоящие церемониальные кареты яхтенного мира, которые подают звездам и первым лицам государств



На странице слева:
При ширине корпуса 3,5 м
расположенный на одном
уровне шикарный салон
воспринимается как
продолжение личного кабинета.

Сверху вниз:
Каждый элемент корпуса
и интерьера Serenella по праву
можно назвать шедевром
столярного искусства.

В носовой части судна
расположен просторный
санузел и ГРЩ.

Открытая спортивная модель
Express развивает максимальную
скорость 48 узлов.

Подобно кучеру на козлах,
капитан лимузина находится
вне салона и не мешает
общению пассажиров.

Кроме того, особое место лимузины Serenella занимают в когорте эксклюзивных тендеров. В начале 1980-х годов верфь вышла на этот рынок, получив заказ от влюбленного в Венецию греческого судовладельца Яниса Лациса. С тех пор эти кастомные лодки обосновались на многих суперяхтах, включая именитые *Lady Sarya* (Nuovi Cantieri Aruana, 76 м, принадлежит шейху из Саудовской Аравии); *Limitless* (Luerssen, 96 м, принадлежит Лесли Вакснеру, владельцу бренда Victoria's Secret) и *Al Said* (Luerssen, 155 м, принадлежит султану Омана).

Спору нет, деревянные суда менее практичны, чем композитные или металлические, требуют тщательного ухода и дороги в обслуживании, однако нужно правильно понимать их основное предназначение. Serenella — настоящие церемониальные кареты яхтенного мира, которые подают первым лицам государств и звездам на Венецианском фестивале или держат в гаражах солидных суперяхт. Стендов Serenella не встретишь на боат-шоу, а интернет не изобилует тестами и обсуждениями динамических характеристик лодок. Но людям высшего света марка эта хорошо известна. Я не удивлюсь, если спустя пару веков сегодняшние эксклюзивные лодки, подобно старинным каретам, будут покоиться в музеях, и лимузины Serenella займут среди них почетное место как знаки истории. МВУ





МИЛИ ЖИЗНИ

Еще пару месяцев назад при упоминании «Крузенштерна» в голову приходила только бессмертная цитата кота Матроскина да книга Николая Чуковского о знаменитом мореплавателе. Но теперь, пережив на борту этого уникального судна целый калейдоскоп ярких событий, я могу авторитетно возразить Матроскину: это не парход, а барк!

Текст **Мария Баранова** Фото **Юрий Ридякин**

Любовь к морю зародилась у меня еще в детстве — именно тогда начался наш роман. В семь лет я прониклась энергией водной стихии и почувствовала, что именно она станет главным «усилителем вкуса» жизни. К двадцати двум годам за моей спиной уже были воды всех четырех океанов планеты, но мне всегда хотелось ходить в море не просто пассажиром, а полноправным моряком и членом экипажа. Вдохновившись биографиями известных мореплавателей, среди которых история И. Ф. Крузенштерна занимает особое место, я мечтала если не пойти их дорогой, то хотя бы почувствовать вкус морских приключений. Жизнь подарила мне такую возможность в виде экспедиции «БИНБАНК. Под крылом чайки».

НЕУЖТО ВАМ ПОКОЙ НЕ ПО КАРМАНУ?

По карману, но не по душе! Поэтому, услышав от друзей про необычный конкурс, в котором проводился отбор желающих пройти 3000 миль на одном из крупнейших в мире парусных судов, я, недолго думая, подала заявку. Да за такое приключение и полцарства не жалко отдать! Только ни денег, ни души в залог не требовалось; необходимо было лишь творчески проявить себя в эссе на тему «Я хочу на борт “Крузенштерна”» и в течение месяца вести сетевой дневник. Общение на сайте проекта с такими же «ненормальными» фанатами моря затянуло уже через пару дней, и, дискутируя на общие темы, мы наблюдали за азартным онлайн-голосованием болельщиков и томительно ждали выбора жюри. Собралось много достойных претендентов, но свободных мест в матросских кубриках для конкурсантов оставалось всего двенадцать.

С каждым днем спираль интриги скручивалась все туже, и это было первым испытанием характера. Мне посчастливилось поймать свою «синюю птицу» и оказаться среди счастливиц, которым предстояло за две недели стать настоящими «морскими волками».

Первые несколько дней экспедиции наша разношерстная команда, в которую вошли люди всех возрастов и дюжины профессий, провела на острове Тенерифе. Условия оторванности от привычного быта всегда способствуют погружению в себя и помогают человеку ответить на важные вопросы. Удивительная штука: на палубах 114-метрового барка куда просторнее, чем в офисах, но вокруг океан, и чувство изолированности и замкнутости пространства ощущается острее, что приводит к быстрому проявлению истинной сущности человека. Выбор здесь невелик: можно искренне сходить с новыми людьми и вливаться в дружную морскую семью (что и происходило с нами) либо замкнуться в себе, с тяжелым сердцем ожидая схода на берег. По сценарию проекта мы должны были соревноваться друг с другом в четырех командах, однако дух соперничества не был слишком сильным из-за теплых дружеских отношений, которые появились еще на острове Тенерифе. Невероятные приключения начались еще на суше: мы проехали через облака, побывали между небом и землей, поднялись на вулкан Тейде, а также, невзирая на предостережение гида, дружно наелись кактусов! Именно тогда я поняла: все прошедшие конкурс люди сделаны из одного теста и готовы вместе идти в море.

«Я ДУМАЛ, ОТДОХНУ, МАМА, НО ЗДЕСЬ ДРУГАЯ ПРОГРАММА...»

Сильных впечатлений на парусном судне хватает с лихвой! Зашел, скажем, в душ, а тут парусный

*С каждым днем спираль интриги скручивалась все туже,
и это было первым испытанием характера*



аврал. И вот ты уже бежишь весь в мыле (в прямом смысле!), вспоминая на ходу, что же такое «гордень нижнего марсея»... Или объявляют конкурс — надевание спасательных костюмов на скорость. Все бы ничего, но вот скроены эти рыжие «наряды» на крупные мужские фигуры, тогда как девушки легко помещаются в одну штанину... вдвоем. И молния у этого костюмчика, та, что «под горлышко», на деле оказывается сантиметров на десять выше макушки! Во время морской эстафеты некоторым «везунчикам» досталась задача плыть в этом «скафандре» на время. Глядя на впечатляющие результаты курсантов, многие из нас со вздохом вспоминали свои «веские» причины, по которым вечно откладывался поход в спортзал. Зато мы обогнали молодых моряков на пельменном аврале и теперь с гордостью можем заявить, что все вместе слепили более 7000 пельменей и слопали их в один присест!

СТРАХАМ — БОЙ!

Побеждать всегда приятно, побеждать себя приятно вдвойне. С боязнью высоты я сражалась долго: пробовала альпинизм, полеты на парашуте и даже прыжки в воду со скалы. Но страх и ныне там. Впервые увидев 56-метровые мачты «Крузеништерна», я почувствовала, как что-то екнуло внутри: вестибулярный аппарат почуял недоброе — и не ошибся! Уже через пару дней нас стали привлекать к укатке и постановке парусов. Поначалу, повиснув «пандами» на реях, мы больше веселили курсантов, чем делали что-то полезное, и мечтали скорее оказаться внизу, на спасительной палубе. Однако послушаться боцмана, от одного голоса которого паруса укатываются сами, никто не решался. И вновь подтвердилась старая истина: человек привыкает ко всему, и к страху тоже. Не прошло недели, а мы уже наперебой спорили за право работать у края реев, где от красоты захватывает дух и сердце бьется сильнее!

Учеба на «Крузеништерне» не ограничивалась лекциями и палубной практикой



ПРОЕКТ

Экспедицию «Под крылом чайки» БИНБАНК приурочил к своему 20-летию, а конкурсные блоги участников и «бортовые журналы» опубликованы на сайте проекта www.goexpedition.ru



На странице слева: В минуты парусного аврала начинающим матросам приходится забыть обо всем, кроме поставленной задачи.

Сверху вниз, слева направо: Участники проекта, вдохновленные первым подъемом на мачты.

Пельменный аврал для многих оказался приятнее парусного.

Заплыв в гидрокостюме на этапе морской эстафеты.

Участники получают задания на утреннем построении.

Старший боцман делится мастерством плетения ковриков.

Океанский закат на борту огромного парусника ощущается совсем иначе.

ШКОЛА ЖИЗНИ УПС

«Крузенштерн» — это учебно-парусное судно (сокращенно УПС), и за две недели нам как новоиспеченным морякам предстояло пройти «курс молодого бойца», причем опираясь на классическую морскую практику — без современных электронных «штучек». Например, мучаясь с секстаном в попытках определить координаты, приходилось сдерживать желание подсмотреть ответ в карманном GPS-навигаторе. Наша учеба не ограничивалась лекциями и палубной работой — капитан судна Михаил Новиков на личном примере давал нам уроки лидерства, выдержки и мудрого руководства в море.

Возвращение на берег всем нам далось нелегко. Мы уходили в путешествие вполне обычными людьми, а вернувшись, уже с трудом вписывались в общепринятые и привычные социальные роли. Внутри каждого царил странное чувство, что мир остался прежним, а мы изменились, и нет пути назад. Каждый из нас унес с борта «Крузенштерна» частичку этого мира с собой, прожив маленькую жизнь в милях под парусом, и она неизбежно повлияла на ту другую, «большую» жизнь. **МВУ**



Яхты верфи Esen

Получив международное признание после спуска на воду парусника *Glorious* типа кеч, обладающего отличными ходовыми качествами, верфь Esen Yacht планирует в 2014 году построить потрясающий 50-метровый круизный шлюп.

Текст Тим Саундерс





ДЕНИЗ ДЖАН,
генеральный директор
Esen Yacht

Богатый опыт и навыки 50 специалистов нашей команды помогают создавать суперяхты по самым высоким мировым стандартам. Благодаря достигнутому успеху наши лодки категорий custom и semi-custom имеют повышенный спрос. Теперь наша ближайшая цель — еще усилить команду и в перспективе расширить производственные мощности верфи.

Крупно:

Яхта *Troy* (корпус — сталь, надстройка — легкий сплав) на ходу.

Вверху:

Салон, совмещенный с ходовой рубкой (закрытый пост управления).

Еsen Yacht находится в Бодруме (Турция), на побережье Эгейского моря, в развитом в отношении судостроения регионе. Это одна из самых передовых верфей нового поколения, с производственными мощностями, расположенными на площади 3500 кв. м, выполняющая полный спектр работ в сфере яхтенного дизайна, инжиниринга и постройки суперяхт. Растущий опыт коллектива верфи в сочетании с передовыми технологиями и квалифицированным ручным производством при работе со сталью, алюминием, деревом и композитными материалами свидетельствует о том, что Esen Yacht идеально подходит для постройки новых моторных и парусных яхт, рефита, конверсионных и ремонтных работ с судами валовой вместимостью до 3000 т.

Первой построенной суперяхтой стал 36-метровый кеч *Glorious*. Судно сошло на воду в 2011 году, быстро завоевало международное признание, а на следующий год оказалось в числе финалистов престижного конкурса ShowBoats Design Awards в Монако.

Новым проектом верфи Esen стала знаковая *Troy* — суперяхта с оптимизированными обводами (корпус из стали, надстройка из легкого сплава), обладающая впечатляющими мореходными качествами. Ее рангоут и паруса для большей прочности, ходкости и остойчивости изготовлены из современных композитов с применением углепластика.

Системный подход к проектированию, при котором дизайнеры добивались желаемого согласования внешнего вида и внутренних объемов, привел к появлению эффектного профиля при хорошо продуманной планировке. Внешний дизайн *Troy* формируют наделенные визуальной динамикой протяженные плавные линии и поверхности.

Эта построенная на заказ яхта может похвастаться просторным и комфортабельным интерьером

с роскошными каютами для 12 гостей. В интерьерном дизайне умело использованы лучшие материалы со всего мира. Многие вещи изготовлены именно для этого судна: натуральный камень добыли в карьере, принадлежащем верфи, кожу для обивки мебели и панелей поставили кожевенные производства, работающие с известными мировыми брендами.

Спроектированная как чистокровный круизер категории performance, суперяхта *Troy* окажется идеальной и для безмятежных круизов, и для престижных мировых регат в соответствующих классах. Обслуживать и поддерживать яхту в должном состоянии будет профессиональная команда из 9 человек, а компоновка помещений предлагает четкое разделение гостевых и рабочих зон и маршрутов гостей и членов экипажа.

На яхте *Troy* в обилии присутствуют впечатляющие инновации и детали, которые будущие заказчики судов от Esen Yacht при оформлении контракта могут запросить как стандартные позиции спецификации. В такой перечень входят огромный сандек, скрытый за мягким профилем, собственная палуба владельца яхты с объемной ванной-джакузи, открытая планировка помещений с крупными скайлайтами и высокотехнологичный камбуз, способный претендовать на мишленовские звезды.

В дополнение ко всему два водометных тендера длиной 5,5 м (также индивидуальный проект) спрятаны под люками на фордеке, тогда как откидывающийся транец образует огромную платформу для купания, демонстрируя ангар на два аквабайка.

Как видим, политика верфи Esen Yacht состоит в том, чтобы удовлетворить и даже превзойти ожидания клиента. Почти все верфь делает на своем производстве, и для нее крайне важно, что потрясающей эстетике соответствует точный инжиниринг, а в совокупности это гарантирует высокое качество, долговечность и безопасность.

www.esenyacht.net

Суперяхта Troy — круизный шлюп с оптимизированными обводами и отличными мореходными качествами

Лебедь черный на пруду...

Обычно подобные яхты живут в лазурных водах теплых морей, но бывают интересные исключения, которые побуждают отказаться от стереотипов.

Текст и фото **Антон Черкасов**



Теста более нерядового я что-то не припомню. В туманной мгле студеного октябрьского дня по свинцовой воде озера в полном одиночестве неслась необычная яхта. Облаченные в шапки-маски и двойные куртки люди на борту, сетуя на погоду, прикрывали лица от бьющих пулями капель дождя. Природа однозначно намекала: сезон открытых лодок закончен — пора в эллинг, на зимовку.

Но мы приехали в удмуртский городок Воткинск, полные решимости откатать Velvette 33 Intelligent, и помешать этому мог только паковый лед. К счастью, зима пока не добралась до Воткинского пруда — водохранилища на притоке Камы, которое, по одной из версий, стало прообразом Лебединого озера: именно в этих местах родился и вырос П. И. Чайковский.

СНОВА — ЗДОРОВО!

«Зачем было повторять тест Intelligent, если прошлым летом яхта уже появлялась на страницах МВУ (№5, 2012)?» — спросит дотошный читатель. Дело в том, что по динамическим характеристикам это совершенно иная лодка: при всех достоинствах испытанного в Казани первого корпуса тому заметно не хватало мощности единственного 300-сильного дизеля. Вторую яхту оборудовали двумя бензиновыми агрегатами по 430 л.с., а это уже совсем другой коленкор. Но прежде чем перейти к технической части, дадим слово владельцу Intelligent, ведь такие яркие лодки, как правило, приобретают люди неординарные.

«Впервые я случайно увидел Intelligent в Петербурге, когда приехал туда на соревнования по теннису, —

рассказывает бизнесмен Александр Фонарев. — Мы с другом сидели в яхт-клубе, как вдруг мимо прошла ОНА. Раньше я присматривался к судам с нестандартной архитектурой, вроде Riva, но их стоимость превращала интерес к ним в чисто теоретический. Тем же вечером я исходил все причалы в этой марине, но лодку так и не нашел.

На следующий день мы отправились в другой яхт-клуб, где арендовали яхту для прогулки по Неве, и там я снова увидел ЕЁ. На борту не было названия верфи, но с помощью статьи в МВУ я нашел контакты производителя. Скажу честно: узнав, что лодка построена в Казани, я сначала расстроился. Мне очень понравился ее внешний дизайн, но Казань... Однако я все же поехал на верфь, чтобы увидеть все своими глазами. Это не первая моя стеклопластиковая лодка, и я знаю, на какие нюансы в отношении качества следует обращать внимание. Когда я увидел производство Velvette и почувствовал их подход к делу, то все вопросы отпали, сменившись доверием к верфи».

Яхта очень подходит стилю жизни Александра: он профессионально катается на гидроциклах и участвует в чемпионатах разного уровня, зимой соперничает со стихией на снегоходах и радеет за развитие яхтинга в родном Воткинске.

«Меня не смущает, что кто-то может счесть лодку «белой вороной», — поясняет он. — Она ни на что не похожа, выгодно выделяется формами, стилем, настроением. Эта лодка — не гоночный катер и не предназначена для сумасшедших покатушек: это инструмент для размеренного отдыха с друзьями или семьей. Даже при скудной инфраструктуре в наших краях я получаю от лодки огромное удовольствие. В конце концов, на ней просто приятно просыпаться утром и смотреть, как восходит солнце».

По динамическим характеристикам это совсем иная лодка — 860 лошадиных сил против трехсот!

С максимально мощными моторами Intelligent способна развивать 55 узлов, и в этом случае wow-эффект проявляется наиболее полно

НАШИ САНИ ЕДУТ САМИ!

Хотя владелец Intelligent и директор верфи Velvette Marine в один голос утверждали, что лодка не гоночная, мне не верилось. Я хотел скорее почувствовать, как она поведет себя на воде с адекватным запасом мощности. Впечатления от слишком неспешного разгона одномоторной модификации еще не стерлись из памяти, и, приготовив секундомер, я бодро уложил рукоятки на «полный вперед». Яхта понесла, да еще как! Выход на режим глиссирования занял всего пять секунд, а еще через пятнадцать судно достигло максимальной скорости 43,5 узла — вот вам и неспортивный катер! Полученный результат на 15 узлов превзошел планку одномоторной версии, и это, полагаю, не предел. Двигатели раскрутились до 5130 об/мин (при паспортных 4600–5000 об/мин), после чего электроника отсекала дальнейший набор оборотов. Выходит, гребные винты гидродинамически легкие и можно попытаться подобрать такие, чтобы еще поднять скорость.

Обводы корпуса, известные как «сани Фокса», с центральной гидролыжей и почти тримаранной формой носовой части, отлично работают при такой мощности, обеспечивая на ходу высокую продольную остойчивость. Интересно, что угол наклона колонок практически не влиял на дифферент и, соответственно, на динамику разгона. Эта яхта без интерцепторов, да и надобности в них нет — с дифферентом у Intelligent никаких проблем, разве что интерцепторы (или транцевые плиты) будут полезны для корректировки крена при боковом ветре, если крен вообще будет проявляться при таких обводах.

Возвышающийся над поверхностью антрацитовый нос с секирообразным форштевнем, по которому яхту узнаешь за версту, — еще одна конструктивная особенность. Вместе со специфическим якорным устройством и хромированными «ноздрями» фар он напоминает клюв птицы, которая на лету вот-вот выхватит из воды крупную добычу. Образ хищника дополняет рев прямооточного атмосферного выхлопа — на лодках, в отличие от автомобилей и мотоциклов, это большая редкость, а чтобы не распугать мирных граждан в марине, предусмотрен тумблер переключения на тихий режим, когда выхлопные газы перенаправлены в ступицы колонок.

Радиус циркуляции лодки на 20 узлах не превышает двух длин, и в крутых поворотах по углам корпуса в корме образуются высокие фонтаны воды, будто от полупогруженных винтов. Только на прямом ходу кильватер за транцевыми

колонок остается удивительно ровным, без намека на «петухов», а в циркуляции воду цепляют скулы-спонсоны. Конечно, это сопровождается некоторой потерей энергии, но фонтаны не заливают кокпит даже в ветреную погоду.

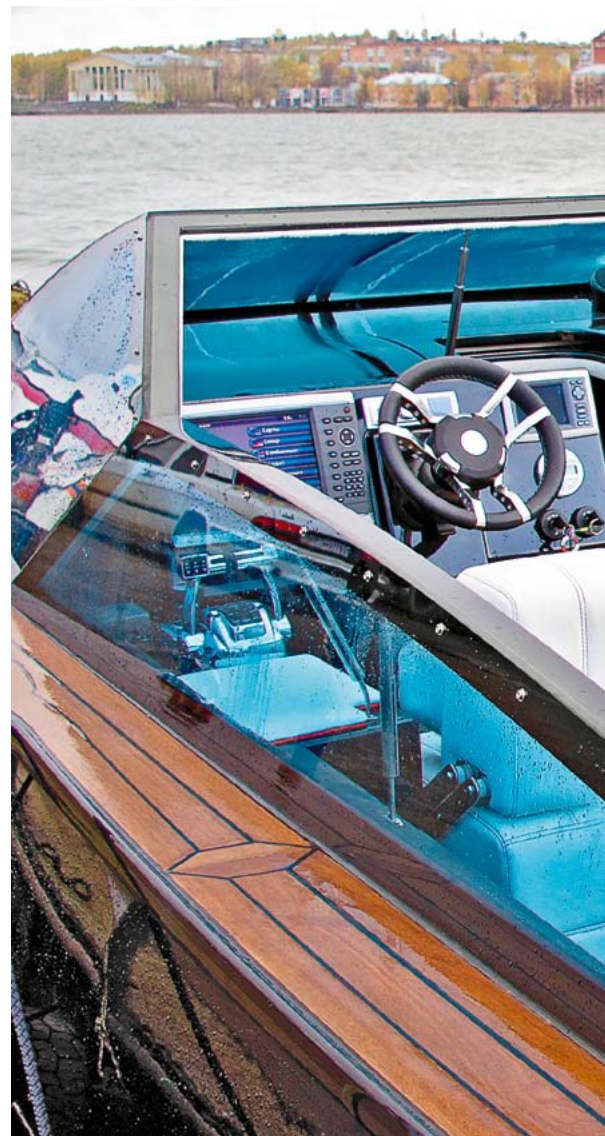
Отдельно стоит упомянуть и другой побочный эффект «саней Фокса» — лодке с такими обводами сложно ходить лагом. На второй Velvette 33 установлена система MerCruiser Axius, которая с помощью джойстика позволяет одновременно управлять двигателями и приводами. Обычные глиссирующие корпуса заставить «танцевать» с помощью джойстика легко, и на их фоне Intelligent выглядит немного неуклюжим. Однако инженеры Mercury Marine совместно с российскими коллегами модифицировали микропрограмму под конкретный корпус и научили яхту ходить «крабом». Мне потребовалось десять минут, чтобы привыкнуть к ее особенностям, и швартовка не вызвала проблем. Кстати, Intelligent стала первой лодкой российского производства, которую оборудовали Axius, а верфь Velvette Marine еще раз продемонстрировала высокий технический уровень своей продукции.

WOW-ЭФФЕКТ

«Черная красавица» — так называют Velvette 33 Intelligent в Воткинске, ведь обойти эту яхту вниманием невозможно. В отличие от первого экземпляра, она выполнена в черном корпусе (также доступны расцветки «графит» и «кофе»), оборудована квадратными иллюминаторами в черных же рамках (прежде было овальное хромированное обрамление) и внутри отделана под «черный рояль» (лакированные двери цвета антрацита напоминают крышку концертного инструмента). Тиковая палуба, белая обивка мебели в кокпите дополняют образ дорогого, эксклюзивного судна, а когда на борту звучит музыка...

Заказчик не поспешил не только на двигатели, но и на мощную аудиосистему, которую монтировали на верфи совместно со специалистами по звуку. Всего на борту я насчитал 12 динамиков разного диаметра, которые дополняют зияющее, как пасть сома, жерло сабвуфера в левом борту. Грозный рев прямооточного выхлопа, которому вторят дикие басы, должен вызывать ненависть у окружающих, но вдалеке от берега сложно отказать себе в удовольствии наполнить атмосферу вибрациями, ибо ощущение поистине потрясающее.

«Когда я привез судно в Воткинск, — рассказывает Александр, — о нем заговорили не только здесь и в Ижевске: кажется, вся Удмуртия начала обсуждать Intelligent!»





Вверху крупно:

Спинка пассажирского сиденья перекидывается вперед и вокруг стола в кокпите образуется удобная зона для отдыха компаний.

Слева:

Боковые проходы и носовая палуба тестовой лодки покрыты натуральным тиком, а для улучшения эстетики внешнего вида использованы компактные складные утки.

Сверху вниз:

По желанию заказчика на Intelligent установили прямоточную систему отвода выхлопных газов с возможностью переключения на обычный выхлоп через ступицы колонок.

Александр Фонарев за штурвалом своей «Черной красавицы».

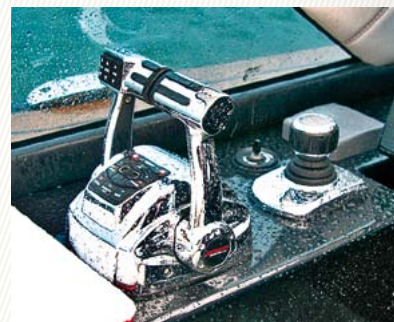


ЕСЛИ ПРИГЛЯДЕТЬСЯ

АНТОН ЧЕРКАСОВ

MERCUISER AXIUS

Velvette 33 стала первой яхтой российского производства, на которой установлена система Axius с джойстиком для облегчения швартовки и других маневров на малых ходах.



АУДИОСИСТЕМА

Вместо стандартной магнитолы с парой колонок заказчик пожелал установить индивидуальную аудиосистему с дюжиной динамиков разного диаметра и мощным сабвуфером по левому борту.



РУНДУКИ

На палубе основное пространство для хранения всячины находится под секциями лежака, которые поднимаются на газовых опорах. Кроме того, рундуки предусмотрены и в фальшборте.



МОТОРНЫЙ ОТСЕК

Широкий люк в моторный отсек, на котором расположены лежаки, открывается автоматически, но спускаться вниз не очень удобно из-за небольшого расстояния между крышкой и спинками сидений. Однако двигатели как на ладони, и проблем с доступом для сервиса нет.





Вверху крупно:

Поднятый над водой нос не является признаком высокого дифферента на корму — это конструктивная особенность корпуса.

Слева:

Рукоятки управления двигателями и джойстик расположены под левой рукой, и к этому быстро привыкаешь.

Справа:

Средний рундук левого фальшборта выступил в роли «гнезда» для внутреннего сабвуфера.

На прямом ходу кильватерный след за кормой этой лодки остается удивительно ровным, без малейшего намека на «петухов»



Его лодка стала первой и единственной яхтой на «Лебедином озере» и оттого выделяется своей красотой и мощностью еще сильнее. Стоит напомнить, что при относительно невысокой для подобных «дизайнерских» судов стоимости (второй корпус обошелся в 10 млн руб.) заказчик волен выбирать эксклюзивные интерьеры, корпусную мебель и планировку кокпита, а также подбирать двигатели по своему усмотрению. С более мощными моторами и спортивными колонками Intelligent сможет развить 55 узлов, и тогда wow-эффект проявится еще сильнее.

ПЛЮСЫ И МИНУСЫ

Еще во время первого знакомства с Intelligent я отметил специфический релинг в корме, который по сути представляет собой подъемную раму на газовых опорах. Директор Velvette Marine Михаил Клопух пояснил, что применить здесь обычное стационарное ограждение несложно, однако оно исказит гармоничный внешний вид яхты, но пообещал проработать варианты фиксаторов рамы. Верфь сохранила эту конструкцию, ссылаясь на примат дизайна и напоминая, что по правилам безопасности при начале движения не рекомендуется стоять на транце любой лодки.

Другой нюанс заключается в отсутствии уток на носу: из-за этого

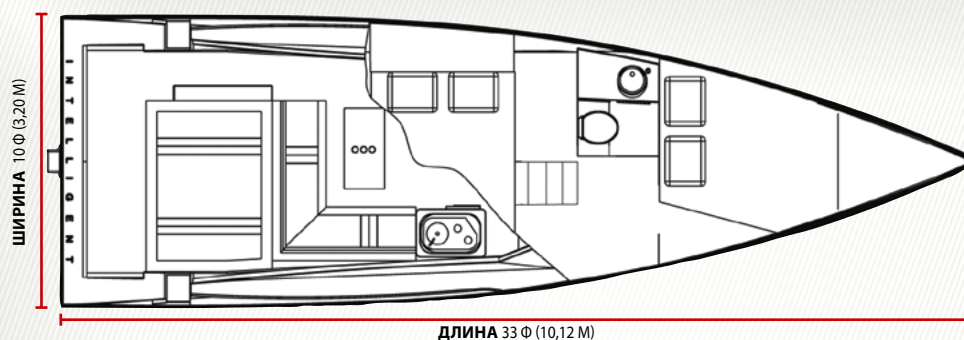
приходится швартоваться к бую бортом, что не всегда удобно, особенно при сильном ветре, меняющем направление. Исправить этот мелкий недостаток проще простого, тем более что на лодке уже стоят качественные складные утки, которые не портят дизайн.

Наконец, третья проблема, которая касается не столько лодки, сколько всех нас. К сожалению, многие не могут отделаться от стереотипа, будто построенная в России лодка по определению не может быть хорошей. Проблема эта масштабная и затрагивает все наши верфи, о чем прекрасно осведомлены их владельцы и дилеры. Отказаться от этой догмы могут лишь те, кто свободен от стереотипов, не боится пробовать и выигрывает, экономя немалые средства. Александра Фонарева в итоге не смутила «родословная» Intelligent, и он остался доволен «Черной красавицей» на сто процентов.

Возвращаясь с «Лебединого озера», я любовался осенними красками природы из окна великолепного седана BMW седьмой серии и размышлял о том, что собран он в Калининграде, но хуже от этого не стал. Так что же нам мешает сравнить казанский Velvette 33 Intelligent с... А вот это действительно вопрос: получается, что Intelligent и сравнить-то не с чем. Уж очень особенная по всем статьям вышла лодка. **МВУ**



ДОСЬЕ



ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ MerCruiser 8.2. MAG H.O. ECT (2 × 430 л.с.), 8 цилиндров, бензин, 8,2 л

	РЕЖИМЫ				ECO	FAST	MAX
Об/мин	1000	1500	2000	2500	3000	3500	4000
Скорость	5,6	8,0	10,0	17,9	26,6	31,6	40,0
Расход	19,1	35,6	53,0	71,5	94,5	129,0	182,0
Миль/л	0,29	0,22	0,18	0,25	0,28	0,24	0,19
Дальность	184	141	118	157	177	154	124

ДЛИНА	33 Ф (10,12 М)
ШИРИНА	10 Ф (3,20 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ	5,1 Т
ОСАДКА	3 Ф (0,86 М)
ЗАПАС ТОПЛИВА	700 Л
ЗАПАС ВОДЫ	150 Л
КАТЕГОРИЯ RCD	«В»
ДИЗАЙН	ЛЕНАР МУХУТДИНОВ / VELVETTE
СТОИМОСТЬ	ОТ 4 970 500 РУБ.

Скорость в узлах, расстояние в милях с учетом 10% резерва, расход в л/ч. Указанные величины основаны на показаниях бортовых приборов и могут отличаться от полученных вами данных. Загрузка: 45% топлива, 100% воды, 4 человека на борту, багажа нет. Температура воздуха +5 °С, сила ветра при скоростных заездах 2 балла, волна 1 балл.



Вверху:
Trident Solo 900 — флагман
верфи с прекрасными
мореходными качествами.

Слева направо:
RIB Trident Piton 720 с блеском
победил на гонке в Германии.

RIB Trident Piton 900
обеспечивает максимальную
безопасность экипажа в тяжелых
условиях.

Trident 720 Indigo — самая
популярная модель в линейке
верфи.



Трезубец Посейдона

Одним из заметных катеров-RIB, которым был посвящен прошлый выпуск журнала (МВУ №24, с. 203), стал Trident Piton 720 петербургской верфи Trident Aluminium Boats, который одержал победу в престижной гонке Liquid Quarter Mile на Боденском озере.

Текст **Антон Черкасов** Фото **Антон Черкасов** и **Trident**

Готовя материал о лодке Piton 720, я задался вопросом: каким образом небольшая компания довольно быстро смогла выйти на высокий уровень и составить достойную конкуренцию именитым соперникам? В поисках ответа я отправился на производство Trident Aluminium Boats.

«Встречают по одежке, а провожают по уму», — эта пословица как нельзя лучше описывает впечатление от знакомства с верфью на южном берегу Финского залива. При первом взгляде эллинги, цеха и испытательный центр за высоким забором на территории более 2 га не поражают воображение, но для понимающего человека содержание «книжки» гораздо важнее яркой «обложки». Компания Trident Aluminium Boats основана относительно недавно, в 2005 году, а история верфи тесно связана с Финляндией, где ее основатель Сергей Железкин приобрел семейный судостроительный бизнес с брендом FinnStar. Производство вместе с парком станков перевезли в Ломоносов, начали строить лодки по имевшимся проектам, но довольно быстро организовали собственное конструкторское бюро, создавшее солидный модельный ряд катеров и лодок-RIB из алюминиевого сплава. За восемь лет молодая верфь на голову переросла зарубежных «родителей» и получила признание не только у любителей, но и у профессионалов: катера Trident состоят на вооружении разных государственных служб.

«Верфь уделяет серьезное внимание современным технологиям и подготовке сотрудников, — начинается рассказ о производстве исполнительный директор компании Дмитрий Тучин. — Мы тщательно отбираем ключевых специалистов (в нашем деле это конструкторы и сварщики), дополнительно обучаем и бережем их».

Например, чтобы сварщику доверили изготовление корпусов или топливных баков, ему нужно получить соответствующий допуск. Для этого требуется сварить тестовые образцы, которые проверяют средствами рентгенографии и ультразвуковой дефектоскопии на предмет

наличия пористости и несплавлений.

Инспектировать каждый бак такими методами сложно, зато прекрасно действует старинный способ с керосином и мелом: на двусторонний шов наносят разведенный в воде мел и промазывают керосином. Керосин легко просачивается через любые микротрещины и проявляется в виде пятен. Другой способ: в пустые баки нагнетают воздух под давлением 2 атм, отчего любой свищ начинает издавать звук взлетающего самолета.

Алюминиевый сплав — главный материал, с которым работает Trident, — на верфи используют в основном немецкий или финский. Как показали лабораторные испытания и практика, по ряду механических характеристик, в частности упругости, он превосходит отечественный сплав АМГ5М. Раскрой элементов корпуса и надстройки почти полностью осуществляется посредством плазменной резки на станке, который позволяет работать с листовым материалом толщиной до 40 мм. Оставшиеся детали вырубает на гильотинных гидравлических ножницах; гибка необходимых элементов также производится на специальном оборудовании.

«Для реданов и стрингеров мы не используем готовые профили, — поясняет Дмитрий, — хотя что может быть проще! Достаточно купить уголок, обрубить под заданный размер, и редан готов. Но так не пойдет: у наших катеров все должно быть сделано из качественного алюминиево-магниевого сплава».

Дело в том, что стандартные алюминиевые профили АД, используемые многими верфями, изготавливают методом экструзии — продавливания расплавленного металла через формирующее отверстие экструдера. В дальнейшем, из-за наличия пор и других неоднородностей, это может негативно отразиться на качестве сварки, и для судостроения больше подходит профиль, полученный технологией проката.

Разумеется, на верфи строго соблюдается одно из основных правил: в цехах, где идет подготовка и сварка элементов конструкций из легкого сплава, запрещены работы с черными металлами,

История верфи тесно связана с Финляндией: оттуда пришли технологии, а теперь там продаются готовые лодки Trident



поскольку их случайный контакт может вызвать коррозию и пагубно сказаться на качестве корпусов.

Интересно, что в сварочном цехе мы не встретили облаченных в глухие «космические» шлемы людей — сварщики Trident работают налегке, будто и нет в лодочных корпусах опасного аргона. Его там действительно нет благодаря мощной системе вентиляции. В каждый находящийся в работе корпус заводят две гофрированные «кишки»: нижняя удаляет дым и тяжелый оседающий аргон, через вторую подается свежий воздух. Такой метод, по уверению Дмитрия, предпочтительнее индивидуальных масок с фильтрами, требующими частой замены, и безопаснее для здоровья.

Благодаря прогрессивным технологиям, которые верфь унаследовала от финнов, катера Trident обретают конструктивную погибь борта, которая повышает их жесткость и усиливает внешнюю эстетику. Корпуса изначально получают настолько качественными, что не требуют шпатлевки и лишь грунтуются перед покраской.

О малярном цехе стоит сказать отдельно: там установлена уникальная камера для запекания порошковых красок, вмещающая лодки длиной до 8 м. Корпус с нанесенной краской (порошок прилипает к металлу благодаря статическому электричеству) выдерживают в печи при температуре 130–200 °C около 20 минут. Немецкая электроника с помощью термодатчиков и двух дюжин вентиляторов регулирует равномерность прогрева во всех зонах и не допускает перепадов более чем на 5 °C. Если технология соблюдена, то к качеству покрытия придраться невозможно, и это еще одна сильная сторона катеров Trident.

Из печи остывшие «пирожки» направляются прямиком в сборочный цех, где производится установка мебели, дельных вещей и всевозможных приборов. До 99% комплектующих, которые используются в строительстве катеров Trident, изготовлены за рубежом, у отечественных производителей верфь заказывает лишь провода для бортовой электросети да резиновый профиль. Даже собственное швейное ателье компании, где изготавливают предметы интерьера, тенты и фирменную спецодежду для сотрудников не только для своих катеров, но и на заказ, работает исключительно с импортными тканями.

В России насчитывается несколько десятков компаний, которые строят алюминиевые и стеклопластиковые суда длиной до 10 м, но лишь единицы продают их за пределы СНГ, и верфь Trident — одна из них. С момента основания она сертифицирует свои основные модели по требованиям CE, и с помощью финского дилера лодки расходятся по Европе. Trident регулярно участвует в боат-шоу в Хельсинки и Дюссельдорфе, причем едет туда с лодками, а возвращается с заказами. Осенью, когда происходит естественный спад частных заказов, производство продолжает работать в две смены, поскольку к концу года активизируются государственные учреждения, которые предпочитают катера Trident за надежность и неприхотливость. Конструкторы легко и с удовольствием модифицируют базовые модели для водолазных и спасательных целей, а также могут создать катер полностью по индивидуальному заказу.

Сегодня модельный ряд Trident включает алюминиевые лодки и катера-RIB длиной 5–9 м,

Вверху:

В сварочном цехе, где работают с алюминиевыми корпусами, работы с черными металлами запрещены.

На странице справа:

Плазменный станок позволяет резать листы толщиной до 40 мм и обеспечивает высокую экономию материала.

На верфи изготавливают все конструктивные элементы катеров-RIB, кроме баллонов; их производит компания-партнер.

Каждый этап строительства лодки тщательно регламентирован, а на выходе осуществляется контроль качества.

В собственном швейном ателье заняты высококлассные технологи и конструкторы.

До 99% комплектующих, которые используются в строительстве катеров Trident, изготовлены за рубежом



которые отлично подходят как для семейного отдыха, рыбалки, охоты, так и для профессиональной деятельности: исследовательской и экспедиционной работы, водолазных, гидрографических, спасательных и патрульных задач.

В ближайшие два года верфь представит рынку сразу несколько новых моделей. При наличии солидного госзаказа вдвойне необычно, что Trident ведет активный диалог с частными любителями отдыха на воде, которые во все времена мечтали о бюджетных, но вместе с тем качественных и мореходных лодках. Именно для них верфь разработала экспериментальный проект многофункционального легкого 5-метрового катера Nautic, причем до того, как лодка обрела окончательные формы, пригласила на тесты не только специалистов, но и людей «из народа», которые давали свои комментарии и пожелания. Проект пока не запущен в производство, поскольку компания не торопится и хочет выпустить на рынок тщательно проработанную и «вылизанную» лодку, в которой, несмотря на невысокую цену, будут использованы современные технологии.

«Это наш первый подобный опыт, — рассказывает Дмитрий Тучин, — и мы очень надеемся, что его результат превзойдет ожидания и порадует всех участников проекта».

Талантливые конструкторы, современные технологии, грамотные методы управления, затраты на безопасность и понимание потребностей рынка вывели Trident Aluminium Boats в число лидеров российского малого судостроения. Пускай эллинги верфи не поражают воображение архитектурным стилем, но работающие в них люди знают свое дело, а выходящие оттуда лодки с названием Trident, издревле символизирующим власть над морем, красивые, крепки и надежны. Разве не это главное, чтобы без страха провозжать их в море? **МВУ**



По реке времени

В мире не так много столиц, в центр которых можно прийти на яхте под парусом. Лиссабон — именно такой: открытый и гостеприимный.

Текст и фото **Евгения Бакунова**





Порт Лиссабон расположен в широком эстуарии реки Тежу, площадь которого более 32 тыс. га. Здесь активное судоходство, и, помимо трансатлантических «грузовиков», нередко парусные яхты, спортивные и круизные. Однако эстуарий Тежу — не только одна из важных акваторий современной Европы: он несет в себе мистическую энергетику былых времен. Для любого, кто ходит в море, историческую значимость этих мест невозможно преувеличить. Ведь именно здесь рождались и осуществлялись сумасшедшие планы, начиналась история великих географических открытий. В лиссабонском воздухе явно витало что-то особенное, ведь именно португальцы затеяли обширную географическую экспансию,

еще в начале XV века основав первую в мире навигационную школу в Сагреше и начав активно исследовать западное побережье Африки. Испанцы включились в этот процесс позже, а Франция, Голландия и Англия плотно занялись морскими экспедициями лишь около ста лет спустя, по сути воспользовавшись результатами предыдущих открытий иберийцев.

Лиссабон насквозь пропитан морем; идя под парусом по Тежу, чьи пресные воды смешаны с водами океана, невольно пытаешься представить себе чувства первооткрывателей далеких земель, покидавших эту уютную гавань. Чтобы впитать энергетику города, надо прислушаться к ритму его главной артерии, которая, пульсируя приливами и отливами, продолжает стремиться в бесконечный океан, маня за собой современных мореплавателей...



Мы отходим от причала одной из самых известных марин города — Doca de Belem. Символично, что марина расположена совсем рядом с Монументом первооткрывателям. Бетонный парус высотой 52 м был сооружен в дни диктатуры Салазара как напоминание о Золотом веке Португалии, когда та господствовала в морях. 36-футовая Oceanis, конечно, не каравелла Бартоломеу Диаша, но это неважно: ведь мы стартуем оттуда, откуда пять веков назад уходили все экспедиции. И вот он, первый символ — Беленская башня (Torre de Belem) — свидетель морской славы Лиссабона. В момент своего появления башня находилась на значительном удалении от берега и являлась частью фортификационного комплекса по защите города. За пять столетий русло реки изменилось, и Torre de Belem теперь у самого берега. И хотя облик башни все чаще связывают с великими походами португальцев, построена она была все-таки лет на 30 позднее эпохальных плаваний Васко да Гама и бразильских экспедиций Педру Кабрала. Сегодня Беленская башня входит в список Всемирного наследия ЮНЕСКО, как и стоящий в нескольких сотнях метров монастырь иеронимитов (Mosteiro dos Jerónimos), где Васко да Гама похоронен. Все это придает месту особенный колорит.

*Для стоянки яхты
в Лиссабоне можно выбрать
одну из пяти марин*

Говорят, Лиссабон основали финикийцы. От слов «красивая бухта» (uliss ubo), возможно, и произошло имя города Лишбоа — так оно звучит по-португальски. Хозяин нашей яхты Зе Карлуш с этой версией не согласен; он считает, что корни этого слова надо искать в его родном языке. Сейчас, по большому счету, неважно, кто были те прозорливые люди, основавшие здесь морскую базу. Очевидно, что место было выбрано идеально. И сейчас, когда слава португальских мореплавателей затерялась в веках, эстуарий Тежу — по-прежнему великолепное укрытие для судов, отличный плацдарм для организации трансатлантических переходов, буквально пропитанная историей местность и, наконец, живописное пространство, достойное воспроизведения в любом художественном жанре.

Лиссабон — это еще и очень мягкий климат: даже зимой температура здесь не опускается ниже +10–13 °C. Летом здесь не бывает удушливых дней, и даже 40-градусная жара переносится легко благодаря близости океана.

Мы поставили паруса, и лодка набрала ход. Преодолев скопление круизных яхт, а затем стайку «Оптимистов», мы направились вверх по Тежу. Сегодня облачно, ветер встречный, восточный, 8–10 узлов. Но это ничего, ведь нам помогает течение. Его направление меняется четыре раза в сутки, в любом переходе это надо учитывать. Особенно это важно в период сизигий, когда скорость приливного течения в некоторых частях эстуария достигает 2,5 узла, а отливного — и вовсе 4,5 узла. В квадратурный период скорость течения

На предыдущем развороте:
У причала в центре города часто можно увидеть парусники, круизные суда и военные корабли. Прошлым летом здесь несколько дней провёл российский противолодочный корабль «Вице-адмирал Кулаков».

Вверху:
С высокого берега Тежу видно весь эстуарий реки и основные достопримечательности Лиссабона.

Справа:
Под парусом по реке Тежу.



МАРИНЫ (с запада на восток)

Marina de Cascais

38° 42' 0" N; 09° 25' 0" W
Мест 650 (до 36 м)
Глубина 6 м
VHF-канал 09
Заправка, вода,
электричество, душ, кран

Porto de Abrigo de Oeiras

38° 40' 32.1" N; 09° 19' 11" W
Мест 274 (до 25 м)
Глубина 3,5 м
VHF-канал 09
Вода, электричество

Doca do Bom Sucesso

38° 41' 0" N; 09° 13' 0" W
Мест 141 (до 25 м)
Глубина 10 м
VHF-канал 12
Заправка, вода, электричество

Doca de Bélem

38° 41' 0" N; 09° 13' 0" W
Мест 170 (до 15 м)
VHF-канал 12
Заправка, вода,
электричество, кран

не превышает 1,5–2 узлов, но и это может быть крайне неприятно, если ветер и течение однонаправленны, а вам как раз в противоположную сторону. Иногда ветер «встает» против течения, и тогда воды Тежу становятся непредсказуемыми, похожими на бурлящий котел. Хорошо помню, как это было в прошлом году во время портовой гонки Volvo Ocean Race, когда западный ветер скоростью до 20 узлов работал против мощного отливного течения. Даже знаменитые гонщики в таких условиях делают серьезные ошибки.

— Зимой здесь преимущественно западные ветры, юго-западный и северо-западный, летом чаще северные (северо-восточный и северо-западный), — рассказывает Зе Карлуш. — Южные ветры часто приносят затяжные ливни или песчаную взвесь из Сахары.

Я не раз наблюдала то, о чем говорит Зе Карлуш: в такие дни можно увидеть необычные ядовито-желтые закаты. Южные ветры нагоняют к лиссабонским берегам теплые воды, и тогда образуются густые и высокие туманы, которые расползаются по побережью и накрывают Тежу. Видимость в такие дни может почти отсутствовать (15–20 м), и порт приостанавливает навигацию. Тем не менее большинство дней в году здесь светит солнце, без которого лиссабонцы просто не представляют ни своего города, ни своей жизни.

— Под берегом ветра обычно больше, чем в средней части реки, — продолжает рассказ хозяйин яхты. — Но лавируя от берега до берега,



необходимо помнить о трафике, в будни он особенно внушительный.

Мы проходим под Мостом 25 апреля. Подвесной мост красного цвета, который часто сравнивают с мостом «Золотые ворота» в Сан-Франциско, был построен в 1966 году и до 1974 года носил имя Салазара. В 1999 году на мосту достроили нижний этаж, по которому пустили поезда. Автомобильное полотно моста частично состоит из металлической сетки, что облегчает конструкцию сооружения, но создает сильный шум. Швартуясь в маринах, расположенных практически под мостом (Doca de Santo Amaro и Doca de Alcantara), это надо учитывать. За мостом, на высоком берегу Тежу на огромном постаменте возвышается 28-метровая статуя Христа, сооруженная в 1959 году на народные пожертвования. Лиссабонский Кристо-Рей всего на 2 м ниже знаменитой бразильской статуи и с воды выглядит особенно внушительным.

— Говорят, португальская католическая церковь воздвигла этот монумент в благодарность



за неучастие Португалии во Второй мировой войне. — Зе Карлуш старается рассказать как можно больше неизвестных деталей об известных объектах на нашем пути.

А мне вспоминаются слова из фаду (традиционный португальский романс. — Прим. ред.): «...и огромные руки Христа обнимают Лиссабон...»

Между берегами Тежу курсируют паромы — касилейру (название происходит от одного из городов на южном берегу реки — Касильяш). Мы идем под парусами, и касилейру, как положено, уступают дорогу, приветствуя нас коротким гудком, а их пассажиры высовываются из иллюминаторов и машут руками. И снова в голову лезет все тот же фаду, который так и называется «Фаду паромщика» (Fado do Casilheiro): «...Вот проходит год за годом, голова моя седеет, а Тежу вечно молода...»

Мы снова меняем галс и направляемся к северному берегу, стремясь выйти прямо к центру города — Торговой площади. Она заполнена людьми — сегодня Лиссабон протестует против политики жесткой экономии. Вообще, Лиссабон тем и уникален для яхтсмена, что весь город можно пройти на лодке. Вот они, знаковые места: старейший квартал Альфама, дальше — купол церкви Святой Энграции, которую строили

400 лет. А над всем этим нависают крепостные стены замка Сан-Жоржу. Вот ярко-синее здание первого железнодорожного терминала Санта-Аполония, а далее река поворачивает к северу. Теперь с восточным ветром мы можем идти параллельно берегу, забыв о лавировке. Вот еще один контейнерный терминал, который в скором времени превратят в современный пассажирский порт, хотя Лиссабон и так занимает лидирующие места в Европе по числу заходящих сюда лайнеров.

Тежу расширяется, превращаясь в большой залив, где уже почти не видно противоположного берега.

— Глубины в этой части не превышают 15–20 м, но есть места, где очень мелко, и в малую воду можно сесть на мель даже на лодке с небольшой осадкой, — осторожничает Зе Карлуш. — Поэтому лучше держаться фарватера.

Ветер начинает крутить, а пейзаж по левому борту меняется. Парк наций — район, построенный к выставке Экспо-98. Футуристический облик этой части города создал испанский архитектор Сантьяго Калатрава, он же спроектировал и второй мост через Тежу, названный в честь Васко да Гама. Подвесная часть моста издали напоминает парус. До строительства переправы между Копенгагеном и Мальмо это был самый длинный мост в Европе. Год назад в Парке наций открылась марина — самая тихая в буквальном смысле яхтенная стоянка в Лиссабоне. Как ни странно, несмотря

Doca de Santo Amaro

38° 42' 0" N; 09° 12' 0" W
Мест 237 (до 25 м)
Глубина 2 м
VHF-канал 12
Вода, электричество

Doca de Alcantara

38° 42' 0" N; 09° 12' 0" W
Мест 442 (25 м)
Глубина 6 м
VHF-канал 68
Вода, электричество

Parque das Nações

38° 45' 21" N; 9° 5' 38" E
Мест 600
VHF-канал 09
Вода, электричество, кран
слип, душ

*Длина реки Тежу — 1038 км,
из них 275 км в Португалии*



На странице слева:

Такой пейзаж можно наблюдать из марины «Парк Наций» (Parque das Nações). Эта одна из самых популярных торгово-развлекательных зон города.

Высота лиссабонской статуи Христа на южном берегу Тежу составляет 28 м, но скульптура установлена на 84-метровом пьедестале. У его подножия — большая смотровая площадка.

С арки на Торговой площади открывается прекрасный вид на Тежу и Мост 25 апреля.

Каждый год Беленскую башню посещают около 700 тысяч человек.



на некоторое удаление от центра, эта марина еще и самая удобная в плане транспортной доступности: в пяти минутах отсюда станция метро, и за 20 минут можно добраться до центра города или за 10 — до аэропорта.

Метки времени оставлены даже в ультрасовременном Парке наций: у внешнего причала марины стояла реплика испанского парусника *Victoria*. В 1519 году это судно в составе флота из пяти кораблей вышло из Севильи по направлению к Южной Америке. Флотом руководил португалец Фернан Магеллан, предпринявший первую попытку кругосветного плавания. Сам Магеллан в том плавании погиб, и только одному кораблю удалось завершить кругосветку. Это и была *Victoria*, которая в 1522 году вернулась в Испанию всего с 18 моряками на борту.

Пока мы любовались авангардными красотами Парка наций, ветер завернул на юго-запад. И вместо того чтобы на обратном пути наслаждаться полными курсами, мы получили встречный ветер 8 узлов и встречное же течение в 1,5 узла. Плавание несколько затягивалось.

— А ты часто ходишь по эстуарию? — спрашиваю у хозяина лодки.

Зе Карлуш на секунду задумался:

— Мне нравится ходить по Тежу. С кем-то или в одиночку. Если я один, то могу спокойно подумать о каких-то рабочих делах. В океане невозможно думать о чем-то еще, а Тежу всегда оставляет тебе часть тебя самого.

Зе Карлуш — топ-менеджер в одном из крупных банков, свободного времени у него немного, но то, которое есть, он стремится проводить на лодке.

— Летом я иногда хожу с семьей или друзьями, а зимой, когда холодно и ненастно, желающих обычно немного, — замечает он с иронией.

— А куда можно пойти из Лиссабона, скажем, если есть неделя-две?

— Я ходил на юг Португалии — до Алгарве, на север — до Порту и Ла-Коруньи, ходил на Мадейру. Вдоль берегов Португалии ходить тяжело: за сутки долетаешь, к примеру, до Портимао, а на обратный путь тратишь дня три, потому что всю дорогу рубишься против течения и ветра. Это выматывает...

За разговорами время прошло быстро. Солнце показалось ненадолго и безвозвратно спряталось за тучами, а мои надежды на живописный закат утекли прочь, как воды Тежу из-под Беленской башни. Ветер и течение сделали свое дело — в марину мы вернулись в сумерках. Путешествие завершилось, а мне подумалось о том, что за каких-то 8 часов мы прожили вместе с городом все его последние пять веков. Сегодня Португалию многие считают задворками Европы. Отчасти они, наверное, правы, если принять во внимание экономический кризис, который является не лучшим фоном для Лиссабона, и без того меланхоличного. Но разве это так важно сейчас? В свое время эта маленькая страна дала человечеству достаточно, чтобы восхищаться ею впредь еще столетия. MBY



КАК ПРОЙТИ ФАСТНЕТ?

Легендарная Rolex Fastnet Race считается одной из самых непредсказуемых парусных регат, и победа в ней ценится особо. У большинства экипажей, выходящих на стартовую линию у британского острова Уайт, основная задача — просто пройти маршрут. И все же у каждого есть заветная мечта — победить.

Текст **Анастасия Зайцева** Фото **Курт Арриго, Дэниел Форстер / Rolex**



Гонка Rolex Fastnet Race 2013 запомнится совершенно нехарактерной для этой регаты спокойной погодой. Она и спутала все карты и прогнозы. Большие и быстрые лодки оказались далеко не в авангарде флота в общем зачете. Кроме того, нынешняя гонка поставила рекорд по числу участников: стартовали 336 яхт, и сама эта процедура заняла около четырех часов! Самая большая интрига — имя победителя по гандикапу. Им стал французский экипаж Night And Day на 33-футовой яхте JPK 1010 под управлением Паскаля и Алексиса Льюэзан, отца и сына. Неожиданно для всех (в том числе для них самих) им удалось стать первой в 88-летней истории гонки парусной командой из двух человек, выигравшей главный трофей Rolex Fastnet.

«Важнее всего то, что гонку может выиграть любой, — говорит Эдди Уарден Оуэн, исполнительный директор RORC (Королевского клуба океанских гонок) и организатор гонки. — Все думают, что большие лодки с профессиональными командами имеют преимущество, но гонка 2013 года подтвердила основной лозунг Rolex Fastnet. Они все здесь потому, что понимают: шанс победить есть».

Но прежде чем думать о победе, нужно как следует подготовиться к участию. Льюэзаны управляли своей лодкой и ресурсами

По скорректированному времени гонку Rolex Fastnet Race может выиграть любой



*Строгие правила Rolex
Fastnet Race написаны ради
вашей личной безопасности*



Навигация в проливах Ла-Манш и Солент требует большой практики

инстинктивно — навык, полученный за многие годы, проведенные вместе на воде. Они обладают глубокими знаниями и большим опытом хождения под парусом в проливе Ла-Манш, а Алексис является еще и начинающим профессиональным яхтсменом-одиночкой.

В этом году, что приятно, на Rolex Fastnet Race и рекордное число российских экипажей: всего набралось 12 команд. Впрочем, единственной из них, попавшей в первую сотню общего зачета, оказалась команда яхты «Князь» под капитанством Артема Брума (парусная школа AB Sailing). О том, что нужно знать, готовясь к участию в Rolex Fastnet Race, он рассказал нам буквально по пунктам.

ПОДАЧА ЗАЯВКИ

Казалось бы, нужно просто написать письмо, в котором изложить свое желание. Но все гораздо сложнее. Первое — владельцу лодки или шкиперу следует зарегистрироваться на сайте remus.rorc.org. Далее — нужно зарегистрировать яхту. И только после этого по установленной форме внутри системы Remus подать заявку на участие в регате. Эта система, созданная не только для Rolex Fastnet Race, учитывает все проводимые RORC регаты. Система запоминает вас, и участие, например, в последующих Rolex Fastnet Race организовать будет намного проще.

Теперь — самое важное: заявку надо подать вовремя, чтобы успеть попасть в допускаемые к гонке 300 яхт. Это происходит прямым учетом времени подачи заявки. Например, в 2013 году заявочная кампания для Rolex Fastnet Race началась 7 января, и за 20 часов заявили... 300 яхт со всей Европы. Те, кто подавал заявку 8 января, попали в лист ожидания... Чтобы переместиться из листа ожидания в основной список участников, нужно, чтобы кто-то



из подавших заявку либо сам отозвал заявку, либо был исключен RORC как не выполнивший один из пунктов квалификационных или технических требований. В очереди из листа ожидания предпочтение отдается действительным членам RORC. А членом RORC можно стать, только пройдя гонку Rolex Fastnet Race. Вот и получается, что если вы опоздали с подачей заявки и не являетесь членом RORC, ваши шансы быть допущенным близки к нулю.

Если вы собираетесь участвовать в гонке на charterной лодке, тут случается по-разному. Заявочная кампания предполагает с самого начала заявку на лодку и экипаж. Но английские charterные компании часто заявляют по 10 лодок, а потом сдают их желающим участвовать в гонке, вписывая фамилии шкиперов уже по факту. Такое возможно, но... У нас в 2011 году как раз из-за этого с англичанами были проблемы: в контракте на Rolex Fastnet Race нам написали одну лодку, а подсунили другую, потому что именно вторая и была заявлена на гонку...

КВАЛИФИКАЦИОННЫЙ ПЛАН

Это план ваших квалификационных гонок, где вы доказываете RORC, что квалификация шкипера и экипажа достаточна для участия в гонке. Квалификационный план составляется по определенной форме — она есть на сайте Remus. Вообще система Remus на первый взгляд устроена очень сложно, но когда в ней разбираешься и принимаешь правила игры, многое становится проще и понятнее. Так же

На странице слева:
Катамаран Spindrift 2 первым обогнул скалу Фастнет.

Вверху:
Болельщики на лодках провожают со старта катамаран Spindrift 2 — самый большой и быстрый многокорпусник гоночного флота Rolex Fastnet 2013.

В центре:
Зрители наблюдают за стартом с пляжа Грин неподалеку от Кауса.



и с квалификационным планом. На сайте есть образец письма, где вы описываете ваш план. Что это означает? Яхта, которую вы заявили на гонку, должна с заявленным шкипером и не менее чем с половиной заявленного на Rolex Fastnet Race экипажа предварительно пройти не менее 300 миль в гонках RORC. Это прописано в Notice of Race и является одним из основных правил RORC.

Надо сказать, к чести RORC, что они идут на диалог. То есть вы можете предложить альтернативный план, если только он будет сильнее выставленных условий. Пример: яхта и команда, участвовавшая в Rolex Middle Sea Race 2012, подала в качестве своего квалификационного плана участие в этой гонке. По условиям RORC, квалификация для Rolex Fastnet Race должна быть пройдена не менее чем за месяц до старта в гонке. В данном случае условие было выполнено, RORC принял эту заявку как достаточное подтверждение квалификации команды, и яхта пришла непосредственно на старт гонки.

Другой пример: яхта из Санкт-Петербурга участвовала в гонке Gotland Runt, и половина экипажа прошла из Швеции в Англию маршрутом протяженностью в 1000 миль. Этот серьезный

офшорный переход и сложная регата были зачтены RORC для участия экипажа в Rolex Fastnet Race. Единственное, что здесь важно: письмо должно быть подано в определенный срок, который указан на сайте Remus, в противном случае вашу заявку отклонят по формальным признакам. И ваш квалификационный план должен быть одобрен к исполнению, иначе вам придется предоставить альтернативный план.

КВАЛИФИКАЦИОННЫЕ ГОНКИ

Здесь хочется остановиться на одном нюансе. RORC приветствует (и это оправданно) прохождение квалификации в проливах Солент и Ла-Манш. Так команда и шкипер знакомятся с условиями местных гонок и стартов. Достаточно сказать, что даже старт у о. Уайт сам по себе является сложной навигационной задачей, и решать ее в первый раз на старте Rolex Fastnet Race — значит заранее отдать часть результата соперникам...

ПОДГОТОВКА ЯХТЫ ПО ТРЕБОВАНИЯМ ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

Это правила технического оснащения яхты, в которых четко указано, какое оборудование должно быть на борту, как оно должно быть закреплено и как должно работать. Эти требования нельзя недооценивать. С одной стороны, все, что написано в Правилах, — это



ТРОФЕИ

Гонку Rolex Fastnet Race можно выиграть двумя способами: оказаться первым на финише или победить по скорректированному времени. И то и другое — почетно. Награда победителя — не только сам кубок, но и часы Rolex

Прохождение квалификации в проливах Ла-Мани и Солент очень желательно



На странице слева:
Гоночный флот перед стартом
в Каусе.

Вверху:
Французская яхта *Rhapsodie V*
перед финишем в Плимуте.

Внизу:
Немецкая команда *Naspa*
Hamburg на подходе к скале
Фастнет.

ваша личная безопасность. Сколько раз, готовя яхту к гонкам, перечитывая эти правила, мы понимали их мудрость! С другой стороны, невыполнение этих правил и, следовательно, непрохождение технической инспекции неминуемо приведет к отклонению вашей заявки на участие в гонке. Поэтому нужно очень внимательно — от первой до последней страницы — читать правила и тщательно выполнять их требования. Здесь на первый план выходит техническая подготовка экипажа и шкипера, поскольку в некоторых вопросах новичку разобраться не так просто. Иногда при подготовке лодки имеет смысл обратиться за помощью к профессионалам в офшорных гонках.

ПОДГОТОВКА ЭКИПАЖА

Для участия в Rolex Fastnet Race не менее 30% экипажа должны быть обучены на специальных курсах выживания в море. Нужно понимать, как вас будет спасать вертолет, как пользоваться спасательным плотом, как бороться за живучесть яхты и следить за собственной безопасностью. Этот раздел ни в коем случае нельзя рассматривать как формальные требования, потому что жизнь вашего экипажа намного важнее победы в гонке. И как бы ни мешали двигаться во время гонки спасательные жилеты со страховками, помните: шансы найти в ночном море человека, который выпал за борт при скорости яхты 12 узлов,





ничтожно малы... Об этом и многом другом рассказывают на курсах.

Кроме курсов выживания в море, есть требования по квалифицированному оказанию первой медицинской помощи. На борту должен быть один или двое с дипломами First Aid либо практикующие врачи. Пройти и те и другие курсы можно в школах RYA или профессиональных центрах подготовки моряков. Например, в Петербурге такие курсы действуют в Академии им. адмирала С. О. Макарова. Таким образом, RORC следит за тем, чтобы в море выходили действительно подготовленные экипажи, которые знают, как бороться за свою жизнь и живучесть своей яхты.

ПРОХОЖДЕНИЕ ТЕХНИЧЕСКОЙ КОМИССИИ

Здесь инспектор RORC будет смотреть, насколько вы уверены в своей яхте и насколько вы ее знаете. Диалог несет дружественный характер, за которым скрывается неукоснительное соблюдение правил. Например, вы предъявили новые спасательные жилеты, а инспектор берет и проверяет исправность баллончика со сжатым воздухом. Выясняется, что в новом жилете баллончик закручен не до конца, и при срабатывании половина воздуха через неплотную резьбу вылетит наружу, а не в жилет... А как вы пользуетесь аварийным рулем? Нет, не аварийным румпелем: что вы будете делать,

когда ваше перо руля сломалось под водой? Одним словом, даже если вашу лодку подготовили профессионалы, шкипер должен свободно ориентироваться в правилах.

С КАКИМ ЭКИПАЖЕМ ИДТИ В ГОНКУ

У нас на борту было двое профессионалов: я, руководитель проекта, и Сергей Голофаст, чемпион России в классе Open 800. У нашего друга уже был опыт удачного выступления, к тому же знали свою психологическую совместимость — важнейший фактор в многодневной гонке. Мы выступали на Rolex Middle Sea Race 2012 на яхте, построенной в России (*Visconte*, RUS82) — самой маленькой из всего флота, и заняли второе место в группе ORC 4 и 18-е место из 90 яхт в общем зачете в IRC. А гонки на Кильской неделе 2013 года дали нам пищу для размышлений по настройке лодки и командной работе на палубе. Поэтому вопрос выбора двух вахтенных начальников решился просто. Был у нас еще один важный принцип: экипажу из 12 человек надлежит быть полностью российским: мы должны представлять отечественную школу яхтинга.

Психологическая совместимость экипажа — важнейший фактор в гонке

Вверху:

Экипаж яхты *Two True Tarka* под руководством шкипера Эндрю Сэйеса — победителя предыдущей гонки Rolex Sydney Hobart.

На странице справа, сверху

вниз:

Голландская яхта *Tonnere de Breskens 3* у скалы Фастнет.

Французская команда *Iromiguy*.



АРТЕМ БРУМ

Кроме двух профессионалов, наш экипаж состоял фактически из начинающих: учеников нашей школы AB Sailing и членов Russian Sailing Club. Примерно 80% команды участвовало в квалификационных гонках RORC и других регатах нашего подготовительного календаря

Вторым важным звеном экипажа является тактик. Им стал Искандер Рахимов, руководитель Russian Racing Club UK — любительского парусного клуба россиян, проживающих по всему миру. Гонясь три года в Англии, он начал понимать английскую погоду, навигацию, течения. Искандер был вооружен всей необходимой информацией об этом и методах прохождения дистанции.

Остальной экипаж состоял из фактически начинающих: учеников школы AB Sailing и членов английского Russian Racing Club UK. Работа была очень серьезная, все выкладывались как умели, и в итоге лодка развивала достойную скорость. Мы достигли главной цели: экипаж знал устройство яхты и основные маневры.

СТАРТОВАЯ ПРОЦЕДУРА

Как уже говорилось, старт на Rolex Fastnet Race — само по себе действие очень сложное. Дело будет происходить в тесном проливе Солент, где одновременно в лавировке находятся 300 парусных судов. Например, в одной только группе IRC2 в этом году на старт вышли 78 выпелов. Поэтому ориентироваться в сигналах RORC и уметь вести радиообмен на английском языке просто необходимо. Так же, как и понимать нюансы навигации в одной из самых сложных акваторий Европы. И последнее: независимо от того, рассчитываете вы на победу или нет, Rolex Fastnet Race — не развлекательная прогулка. Но впечатлений будет море в любом случае. МВУ



LIFESTYLEMBY

Образ жизни на берегу и в море



Накануне Олимпиады

Вот уже несколько лет подряд мы с друзьями ездим зимой в Сочи. Вот и сейчас мы отправились туда посмотреть, как изменился знаменитый российский курорт накануне Олимпиады.

Текст Игорь Сирин Фото Volkswagen



Новогодняя поездка к морю — наша давняя традиция. В канун Нового года цены на авиабилеты улетают в открытый космос, а очередь на границе растягивается на километры. Мы же провожаем старый и встречаем Новый год дома, но исключительно шампанским. А уже в первый январский день после обеда, пока дороги абсолютно свободны, отправляемся в путь, чтобы назавтра увидеть море и там продолжить празднование.

В этом году наши планы слегка изменились: у всех под Новый год оказались дела, поэтому поездку к морю, в Сочи, мы решили предпринять раньше. Компания у нас большая, и мы быстро поняли, что в одном автомобиле всем не поместиться. Поэтому

в пару к пикапу Volkswagen Amarok посчитали правильным взять еще и Multivan. Большая часть команды с комфортом устроилась в минивэне, а огромный кузов пикапа легко принял все наше горнолыжное снаряжение.

Согласно детально разработанному плану автопробега предусматривались не только прогулки вдоль морского побережья и по горам, но и посещение недавно открытого нового порта «Сочи Гранд Марина» и, разумеется, Красной Поляны, где уже совсем скоро должны начаться Олимпийские игры. Поэтому даже символично, что в качестве транспорта мы выбрали автомобили

Путешествовать на этих автомобилях очень приятно



Volkswagen: марки Volkswagen и «Volkswagen Коммерческие автомобили» являются одними из генеральных партнеров предстоящих XXII зимних Олимпийских игр 2014 года в Сочи. Автомобили в очередной раз зарекомендовали себя с самой лучшей стороны. А чтобы не перечислять все их достоинства, предлагаю провести небольшой сравнительный тест между Amarok и Multivan.

Помимо эмблемы на радиаторной решетке, их роднит двигатель — 2-литровый турбодизель, который выдает впечатляющие 183 л.с. Для обеспечения такой мощности он снабжен двумя турбонагнетателями разной мощности. Меньший обеспечивает тягу на низких оборотах, другой подхватывает уже на верхах. Таким образом, у двигателя получается очень широкий рабочий диапазон, а максимальный крутящий момент в 400 Нм доступен уже на 1500 об/мин.

На Multivan в паре с мотором работает 7-ступенчатый робот DSG, который обеспечивает мгновенные переключения и более низкий расход

топлива. На Amarok трудится классический 8-ступенчатый «автомат», который отличается более плавной работой, что особенно полезно в условиях бездорожья. Полноприводные трансмиссии также разные по конструкции, но, с точки зрения неопытного водителя, они одинаково хорошо справляются со своей работой. На Multivan за подключение задних колес отвечает управляемая электроникой муфта Haldex последнего поколения. Ее программа прописана настолько точно, что подключение полного привода просто не ощущаешь — автомобиль едет, невзирая на снежные заносы и ледяную корку, которую нередко встречаешь в горах. У Amarok с автоматом постоянный полный привод, и в его возможностях можно не сомневаться.

На трассе оба автомобиля без труда позволяют держать высокую крейсерскую скорость, которую ограничивают лишь здравый смысл да правила дорожного движения. Несмотря на разницу в габаритах, расход топлива на обоих автомобилях составил в среднем 9 литров на сотню; учитывая зимние условия и основательную загрузку, такой показатель нельзя не признать удачей.

Под стать внешнему виду и прочим особенностям, характер у автомобилей оказался совершенно разным. Multivan воспринимается больше как автомобиль семейный. Мне, отцу



ИНТЕРЬЕР

Высокая посадка в каждом из автомобилей очень удобна при езде как по трассе, так и в городе. В Multivan (на фото) между водителем и передним пассажиром туннель для прохода в салон, а в «Амароке» широкий подлокотник

На трассе оба автомобиля без труда позволяют держать высокую крейсерскую скорость

**Слева:**

На серьезном бездорожье Amarok даже в заводском исполнении может составить конкуренцию подготовленным внедорожникам. Постоянный полный привод, внушительный дорожный просвет и рамная конструкция — залог успеха на любых направлениях.

Справа сверху:

Multivan в первую очередь подкупает комфортом в пути. Ни водитель, ни пассажиры не жаловались на усталость даже после 10 часов в пути. Редкий автомобиль может похвастаться такой дальностью при условии семи посадочных мест и легкости управления.

Справа внизу:

На твердом покрытии Amarok ведет себя строго и прямолинейно. Длинная колесная база позволяет без труда поддерживать высокую крейсерскую скорость, а энергоемкая подвеска с радостью проглатывает любые неровности асфальта.

двоих детей, очень кстати пришлось возможность свободно пройти от передних кресел в салон и обратно. Чадом понравились встроенные кресла и то, что сиденья разворачиваются против хода. Для них минивэн стал настоящим «домиком», который можно обустроить полностью под себя, где всегда найдется место для игрушек и развлечений. В сравнении с большими внедорожниками, на которых мы ездили отдыхать раньше, Multivan оказался удобнее как для взрослых, так и для детей.

Amarok с двойной кабиной — автомобиль серьезный, внушительный. Между водителем и передним пассажиром есть основательный запас по ширине, а задний диван готов вместить троих взрослых даже в зимней одежде — и никто не станет жаловаться на тесноту. При этом в кузове остается еще немало места для спортивного снаряжения. Наличие отдельного объема позволяет не утруждать себя очисткой лыж от снега. Кроме того, Amarok, как и следовало ожидать, отличается лучшей проходимостью. На дорогах общего пользования и у Multivan нет никаких проблем: дорожный просвет в 185 мм позволяет не обращать внимания на выбоины и колеи. Но съезжая с наезженных дорог в горах, приходится быть аккуратнее, и вот тут возможности пикапа оказываются как нельзя

кстати. Кроме того, он лучше подходит для буксировки тяжелых прицепов, например, с яхтой или катером. Amarok может увезти с собой трейлер массой до 3,2 тонны, тогда как Multivan утянет 2,5 тонны. Хотя и этот показатель весьма солиден по отношению к обычным внедорожникам (про легковушки я и не говорю).

Что же касается увиденных нами олимпийских объектов, спешу сообщить словами Маяковского: «Работа адова будет сделана и делается уже». Центр курорта, где находится яхтенный порт «Сочи Гранд Марина», совершенно преобразился. В ближайшем будущем у причалов здесь смогут ошвартоваться более 200 яхт, уже в мае следующего года сюда придет флот Tall Ships Races, а сейчас... Скоро зима, и Олимпиада зимняя, для которой Красная Поляна важнее. Трамплины и гостиницы там построены, рестораны работают, снег обещают, и особых поводов для беспокойства пока нет...

Пожалуй, единственное, что может омрачить путешествие на таких автомобилях, так это неизбежное окончание отпуска. А как здорово было бы отправиться колесить не только по Сочи и Красной Поляне, но и по другим российским городам и весям, дорогам и направлениям, благо красот в нашей стране не счесть! Надо только суметь до них добраться. На Multivan или Amarok сделать это много приятнее. **MBY**



Bovet Pininfarina Amadeo 45
Chronograph Cambiano.
Автоматический хронограф
с 30-минутным и 12-часовым
счетчиками и секундным
диском в форме
автомобильного руля. Корпус
из стали диаметром 45 мм.
Фирменное расположение
заводной головки позволило
установить кнопки хронографа
на отметках «11 часов» и «1 час»,
что в авто часах удобно
и функционально.

Bovet — значит часы!

История знает лишь два случая, когда название часовой марки на языке какого-нибудь народа означало «часы». Это, конечно, «недремлющий» Breguet (брегетами наши состоятельные предки называли всякие часы с боем), а также Bovet у китайцев.

Текст Тимур Бараев



Бо-вей — слово из официального китайского языка, которое означает «часы». Вот с каким почтением в Китае XIX века относились к часам Bovet из Швейцарии. Их называли любимыми часами китайских императоров, как, впрочем, и английских монархов, а в Европе практически не знали. Так уж сложилось исторически.

После разгрома Наполеона представитель одной из трех славных часовых династий, обитавших в городке Флерье, что неподалеку от Женевы, ярый франкофил Эдуар Бове решил уехать в Лондон. Там он нанялся в компанию Magniac и в качестве ее представителя отправился в 1818 году в китайский порт Кантон, единственный открытый для иностранцев.

Спустя четыре года, изучив вкусы местной знати и обретя связи, Эдуар вместе с братьями Альфонсом, Фредериком и Гюставом учредили собственную часовую фирму Bovet & Cie. Часы Bovet с самого начала отличались безупречными корпусами с декором высочайшего уровня, превосходными сложными и надежными

механизмами и просто потрясающими циферблатами, украшенными с помощью сложнейших техник эмалевого и перламутрового покрытия. Причем мастерам Bovet удалось объединить в своем творчестве лучшие достижения европейского и китайского декоративного искусства. А как еще удивить искушенную в роскоши знать Поднебесной? Эдуар Бове продумал концепцию своей марки до мелочей. Поэтому логотипом Bovet стало изображение священного на Востоке 12-лепесткового лотоса.

Шедевры Bovet пользовались в Китае таким спросом, что все модели уходили только туда. Тем большим изумлением для европейцев стала модель, изготовленная по заказу китайского императора, которую перед отправкой братья Бове представили на парижской выставке в 1855 году,

На долю уникальных моделей приходится до 30% годового выпуска Bovet

где она удостоилась золотой медали. Но именно моноориентация на Китай и погубила Bovet в начале XX века, когда Поднебесную начали сотрясать бесконечные гражданские войны, японская оккупация и т. д. В эти смутные времена погибли практически все уникальные часы Bovet. Несколько чудом уцелевших экземпляров хранятся в музее пекинского Запретного Города, а еще три модели неведомым образом удалось добыть музею Patek Philippe.

Новейшая история часового искусства знает немало попыток возрождения великих когда-то брендов, а вот подсчитать успешные хватит пальцев одной руки: Breguet, Blancpain, Jaquet Droz и Bovet. Но если за первыми тремя марками стоят огромные финансовые возможности и научно-технический потенциал всемогущей Swatch Group, то успех Bovet парадоксален и уникален, как и часы этой марки.

В наши дни марке Bovet, можно сказать, просто везло. В 1989 году права на марку приобрел один из лучших мастеров и дизайнеров Мишель Пармиджани. Этот тихий гений высокого часового искусства хотел возродить часоделание в родном Флерье, когда-то знаменитом, но полностью опустевшем во времена кварцевого кризиса. К тому времени Пармиджани считался признанным мировым реставратором часов. Он восстановил и обслуживал часы практически всех музеев и дворцов Франции и Великобритании, но мечтал о собственной марке.

Заметьте, ни о какой Parmigiani тогда и речи не было. Покоренный совершенством творений братьев Бове, Пармиджани счел для себя честью работать под именем Bovet. Кроме того, Пармиджани грезил о реставрации Bovet как символа былого часового величия Флерье. Однако Пьер Ландольт, глава фонда Sandoz, владелец большинства музеев и отреставрированных Мишелем старинных часов, был так восхищен работой Пармиджани, что уговорил его создать часовую компанию под собственным именем. Пармиджани продал права на марку своему другу, известному изобретателю Тьерри Улевэ, который в 1997 году даже выпустил модель с надписью «Bovet» на циферблате. Выпустил и тут же понял, что его восхитительные, технически совершенные усложнения типа орбитального турбийона категорически не подходят этим удивительным часам. И смотрясь, как аляповатые рекламные стикеры на «Джоконде». Пришлось Улевэ основывать другую марку — Jean Dunand, а бренд Bovet был приобретен в 2001 году молодым талантливым предпринимателем Паскалем Раффи.

Несмотря на возраст, Паскаль Раффи уже успел прослыть крупным коллекционером и знатоком истории часового искусства. Он знал, что такое Bovet, имел четкое представление, какими должны быть современные часы марки, к счастью, был умен, богат и не требовал быстрой окупаемости вкладываемых в развитие бренда средств.

Первым делом Раффи сосредоточился на восстановлении производства уникальных циферблатов. Мастерская в Женеве кропотливо возрождала техники эмалирного искусства, училась работать с перламутром — материалом крайне капризным и даже коварным. Да, он красив и практически вечен, но только если невредима его поверхность. Стоит ее хоть чуточку

поцарапать — и перламутр вскоре источится в прах. Мастера прошлого предпочитали оставлять перламутр в первозданном виде, и современным декораторам Bovet пришлось изобретать новые технологии.

Высочайшие требования к качеству циферблатов, каждый из которых является произведением искусства, исключают возможность найти поставщиков на стороне. Разумеется, и выпускать часы в больших количествах невозможно. Впрочем, это не противоречит самой концепции Bovet — часов глубоко личных и настолько непохожих на все другие, что тот, кто однажды выбрал их, навсегда остается их адептом. Недаром Паскаль Раффи первым из современных производителей предложил услугу по созданию эксклюзивных часов класса *pièce unique*. В России, например, сразу же стали востребованы часы с портретами их владельцев, выполненными в технике миниатюры по эмали. До сих пор на долю уникальных моделей приходится до 30% годового выпуска Bovet, который не превышает 2000 пар.

Столь же совершенными всегда были и механизмы Bovet. На первых порах в часах устанавливали калибры легендарных производителей Frederic Piguet, Lemania, Vaucher и Jaquet, которые обслуживают такие дома, как Patek Philippe, Parmigiani, A. Lange & Sohne, Breguet, Blancpain и др. Минутные репетиры и турбийоны для Bovet создавал сам маэстро Кристоф Кларе. А вскоре Паскаль Раффи приобрел фабрику механизмов STT и еще несколько производств и объединил их под именем Dimier — знатной часовой фамилии из Флерье. Сегодня мануфактура Dimier 1738 состоит из фабрики Spirit (выпускает балансовые спирали), ателье Aigat (обработка и декорирование деталей механизмов) и женевской мастерской Valor & Lopez (уникальные циферблаты).

Великолепные часы Bovet Fleurier с уникальными арт-циферблатами пополнились тремя концептуальными коллекциями. Мануфактура Dimier научилась создавать настолько совершенные по конструкции и декору



КОНЦЕПТ-КАР

Хронограф Cambiano можно закрепить на приборной панели первого электрического концепт-кара Pininfarina с тем же названием. Изящный каучуковый ремешок великолепного хронографа абсолютно гармонирует с кожаной обивкой автомобиля

Концепт-система Bovet Amadeo превращает наручные часы в карманные и настольные



механизмы, что скрывать их красоту под циферблатом — грех. Так возникла коллекция Recital, где роль восхитительных циферблатов выполняет механизм с обнаженными узлами и модулями. Разметка, шкалы и апертюры нанесены либо на фланце, либо прямо на сапфировом стекле. Ну а задняя прозрачная крышка из сапфира всегда была неотъемлемым признаком часов Bovet. Если кто не знает, именно братья Бове первыми применили ее в часовом деле в качестве лишнего доказательства совершенства своих механизмов.

Коллекция Amadeo, которую Раффи назвал в честь сына, имеет удивительную концепцию. Мы привыкли делить часы на наручные, карманные и интерьерные, но Bovet Amadeo представляют собой изумительный гибрид этих, казалось бы, абсолютно несовместимых часовых классов. Чтобы превратить наручные часы в карманные, достаточно нажать на украшенные сапфировыми кабошонами верхние ушки крепления ремешка, а затем, открыв заднюю крышку, вынуть нижнее крепление целиком. Так как фирменная, расположенная на отметке «12 часов» заводная головка защищена дугообразным кольцом, к нему остается лишь прикрепить цепочку. А превратить карманные часы в настольные и вовсе проще простого! Открываешь заднюю крышку — и она надежно фиксируется в нужном положении, служа устойчивой подставкой.

Идея оказалась настолько удачной, что теперь уже не принадлежит одной коллекции. Ныне это фирменная система, успешно применяемая и в часах линии Fleurier, которые обзавелись по такому случаю дополнительным комплектом

стрелок на оборотной стороне механизма, и в спортивных моделях Ottanta — их Bovet выпускает в честь культового итальянского автомобильного ателье Pininfarina. Кстати, это единственные часы Bovet, корпуса которых делаются не из драгоценных металлов, а из титана. Сотрудничество началось в честь 80-летия Pininfarina, а потому каретка турбийона Ottanta вращается со скоростью 1 оборот за 80 секунд, механизм имеет 80-часовой запас хода, а тираж модели ограничен 80 экземплярами. Дизайн механизма также активно эксплуатирует цифру «8», которая символизирует в Китае и вообще на Востоке вечную счастливую жизнь.

«Опять Китай! — воскликнет кто-то. — Мы же знаем, чем все окончилось в прошлом!»

Спокойно! Помня о былой славе часов Bovet, Паскаль Раффи не забывает и причины постигшей их неудачи. Дело не только в моноориентации на единственный рынок. Раффи считает, что дом Флерье пострадал еще и потому, что дела шли слишком хорошо и огромная прибыль заставила владельцев забыть о необходимости постоянно совершенствоваться, неустанно заботиться о будущем. Тогда никакие китайские революции не были бы страшны: братья Бове легко переключились бы на европейский или американский рынок.

Сегодня будущее Bovet гарантирует не только сложный, оборудованный новейшими станками комплекс предприятий Dimier 1738, но и удивительно дружный коллектив людей, объединенных невероятно амбициозной целью создавать самые необыкновенные, роскошные и качественные часы в мире. MBY

На странице слева:

Bovet Pininfarina Amadeo 45 Chronograph Cambiano. Версия автомобильного хронографа в стальном корпусе 45 мм с черным титановым PVD-покрытием. Стиль часов Bovet превосходно дополняет безупречный дизайн ателье Pininfarina.

Bovet Tourbillon Ottantadue. Турбийон Ottantadue в корпусе диаметром 45 мм из розового золота также посвящен сотрудничеству с автомобильным ателье Pininfarina и продается вместе с ремешком и золотой цепью.



Вверху:
Территория жилого комплекса пронизана каналами, самый крупный из которых — Дудергофский — граничит с красивым парком и является традиционным местом отдыха.

Слева направо:
Малоэтажный жилой комплекс класса «премиум» Duderhof Club.

Первая очередь квартала «Жемчужный фрегат» будет введена в эксплуатацию в 2014 году.

Особый упор в «Балтийской жемчужине» сделан на развитие инфраструктуры и социальных объектов.



Морские кварталы

На юго-западе Петербурга, у самого Финского залива, растет «Балтийская жемчужина» — уникальный микрорайон, в котором будет комфортно не только простым горожанам, но и яхтсменам.

Морской район морской столицы — такой лозунг выбрал себе Красносельский район Санкт-Петербурга.

Протяженность его береговой линии составляет 14 км, а на побережье Невской губы исторически действуют несколько яхт-клубов. Именно в этих местах неподалеку от «русской Версалии», как во времена Петра I называли дворцы и парки загородной морской резиденции императора, рождается уникальный в своем роде микрорайон «Балтийская жемчужина». Морской уголок Петербурга, занимающий немалую площадь 205 га и окруженный дворцово-парковыми ансамблями, рассчитан на 35 000 жителей и призван стать спокойной альтернативой пульсирующему историческому центру города. Одна из важнейших особенностей проекта — комплексный и социально ориентированный к освоению территорий подход. В «Балтийской жемчужине» создается большое количество коммерческих объектов: торгово-развлекательные комплексы, деловые и выставочные центры, рестораны и отели. В числе объектов социального значения — детские сады, школы, спортивные и медицинские учреждения.

Проект «Балтийская жемчужина» изначально рассчитан на неравнодушных к морю людей, и дело не только в названиях кварталов. Если человек владеет яхтой или катером, но при этом не может держать их у причала собственной резиденции, он весьма заинтересован жить неподалеку от места базирования лодки. В этом отношении жилой комплекс выгодно соседствует с крупнейшим в городе яхт-клубом «Балтиец», а значит яхтсменам не придется тратить много времени на дорогу к своему судну.

Сегодня в двух сданных кварталах — «Жемчужная симфония» и «Жемчужная премьера» — живут более 5000 человек, а грядущим летом будет введена в эксплуатацию первая очередь квартала комфорт-класса «Жемчужный фрегат». В шаговой доступности от него находится новая школа на 825 учеников и новый детский сад на 220 воспитанников, оборудованный бассейном.

Дома в «Балтийской жемчужине» строятся по кирпично-монолитной технологии, а проекты квартир разработаны с учетом всех требований к современному жилью. Они отличаются удобной планировкой и удачным зонированием: кухня соседствует с гостиной, что позволяет объединить их, а ванные комнаты удобно расположены рядом со спальнями. Помещения оборудованы системами пожаротушения и вентиляции и подготовлены под чистовую отделку. Интересно, что кровли зданий являются эксплуатируемыми — это дает возможность задействовать их при обустройстве квартир вплоть до создания «зимних садов».

«Балтийская жемчужина» работает по ипотечным программам крупнейших банков, предоставляет клиентам скидку на общую сумму сделки и удобную рассрочку платежей. Стоимость квадратного метра в «Балтийской жемчужине» фиксируется в рублях, а это значит, что вне зависимости от варианта оплаты на конечную сумму не будет влиять ни колебание курса валют, ни изменение цен на рынке недвижимости.

Еще многое будет сделано и построено, чтобы окончательно завершить этот морской уголок, но уже сейчас «Балтийская жемчужина» стала местом, где есть все необходимое для комфортной жизни современных людей, включая тех, кто не видит себя без моря и яхты! **MBY**

«Балтийская жемчужина» изначально рассчитана на неравнодушных к морю людей

Улей для «стрекоз»



Изматывающие пробки мегаполисов рано или поздно вынуждают людей пересаживаться в вертолеты. А им, как и яхтам, тоже нужны свои порты.

Текст **Антон Черкасов** Фото **Helidrive**



Какой мальчишка не мечтал стать летчиком?! Воплотить эту мечту в жизнь в прежние, советские времена было куда проще. За последние 20 лет малая гражданская авиация — кузница летных кадров — практически прекратила свое существование. И если с самолетами и прочими «крылатыми» летательными аппаратами дела обстоят не так плохо, то положение вертолетов до недавнего времени было совсем печальным. А летать-то хочется! Свободы хочется! А также хочется экономить ценное время, быстро и безопасно перемещаясь на относительно легком в эксплуатации транспортном средстве, как это давно делают на Западе. Например, в США зарегистрировано около 200 000 частных вертолетов, а в России их едва насчитывается несколько сотен. Однако несмотря на отсутствие государственной поддержки, отечественных производителей и развитой инфраструктуры,

«болеющие» полетами люди не опускают руки, а ищут дорогу в небо.

Впервые питерский вертолетный центр Helidrive привлек внимание горожан стоящим в чистом поле... самолетом! Притащили догнывать из аэропорта Пулково — думали одни; сделают внутри очередной ресторан — считали другие... Оказалось, что во чреве старого Ил-86 появится частный музей авиации, а рядом, на территории в восемь гектаров, вырастет уникальный, не имеющий аналогов в стране порт для вертолетов.

Столь многообещающему проекту еще не исполнилось и двух лет, но за это время Helidrive стал не только главным игроком на вертолетной арене Северо-Западного региона, но и превратился в социально значимый объект. На данный момент парк частных машин в Петербурге насчитывает

**Парк частных вертолетов
в России постепенно растет**



порядка 50 единиц, и более 70% из них базируются в Helidrive. К моменту окончания строительства второй очереди в теплых ангарах комплекса разместится сотня вертолетов разного класса, появится ресторан, помещения для отдыха пилотов, учебные классы и конференц-залы. А сегодня в Helidrive уже оказывают полный комплекс услуг для полноценного и безопасного владения вертолетом, включая продажу и регистрацию воздушных судов в Государственном реестре гражданской авиации, круглогодичное хранение и регламентное обслуживание техники, поставку оригинальных запчастей и сложный ремонт вплоть до капитального, а также обучение пилотированию вертолета с выдачей удостоверения пилота-любителя гражданской авиации государственного образца. Воспользоваться гостеприимством Helidrive может любой — это не закрытый секретный объект, и по предварительной заявке сюда можно

Helidrive работает круглый год — сюда можно прилететь в любое время

прилететь в любое время. В ангарах предусмотрены гостевые места, опытные сертифицированные техники и механики готовы заправить, обслужить и подготовить к полету прибывший борт. Вертолетный центр работает круглый год, а небо бывает «закрыто» только из-за погодных условий или присутствия в городе высокопоставленных лиц. Helidrive тесно взаимодействует с расположенным неподалеку аэропортом Пулково: по инициативе Helidrive усовершенствована система управления воздушным движением, организовано отдельное рабочее место диспетчера по управлению воздушными судами, выполняющими полеты из/в аэропорта Пулково и вертолетного центра Helidrive, с выделением отдельного канала авиационной подвижной связи.

С точки зрения безопасности здесь тоже все серьезно: технические допуски вертолетов, летные медкомиссии и предполетный осмотр пилотов, анализ топлива принципиально не отличаются от таковых в «большой» авиации. Helidrive обладает всеми необходимыми разрешительными документами, включая сертификаты Министерства транспорта РФ и Системы сертификации в гражданской авиации РФ, а также разрешением на разные виды авиационных работ, включая поиск



На странице слева:
Helidrive предлагает полный комплекс услуг по сервисному обслуживанию, регламентным работам и ремонту наиболее распространенных марок легких вертолетов.

Сверху вниз:
Опытные инструкторы обучают будущих пилотов не только азам управления вертолетом, но и действиям в экстренных случаях.

После завершения строительства в Helidrive появится ресторан, помещения для отдыха пилотов, учебные классы и конференц-залы.

В помещении вертолетного клуба царит уютная и непринужденная атмосфера.

и спасение. Кстати, на взлетно-посадочных площадках центра можно увидеть не только легкие Robinson, Bell и Eurocopter, но и тяжелые «Мишки» спасателей. Совместно с МЧС РФ на территории Helidrive планируется реализовать проект авиационно-спасательного центра, который будет направлен на решение важных социально значимых задач, связанных со спасением человеческих жизней. Для выполнения санитарно-спасательных рейсов в городских условиях компания приобрела собственные вертолеты с медицинским оборудованием для оказания экстренной помощи.

У Helidrive большие планы на будущее: к 2015 году завершится строительство собственной взлетно-посадочной полосы длиной 1,2 км для легких самолетов, которые смогут выполнять санитарные рейсы с удаленных точек. Руководители Helidrive ведут переговоры с городскими властями о строительстве сети взлетно-посадочных площадок touch-and-go вокруг КАД. Helidrive развивается поистине спринтерскими темпами, а значит, тем, кто планирует однажды пересечь из автомобиля в вертолет, можно не беспокоиться: есть место, где вас поймут и будут рады видеть. **MBY**



Роскошный семьянин

Мы протестировали JX — пожалуй, самый семейный автомобиль Infiniti, и, кроме просторного семиместного салона, нашли в нем массу интересного.

Текст **Игорь Сирин**

Понятие «примерный семьянин» очень приветствуется женщинами, избравшими для себя миссию хранительницы семейного очага. Только позитивный смысл оно носит применительно к одному, единственному, их мужчине (ну и, возможно, мужьям друзей). Для абстрактного большинства определение «примерный семьянин» зачастую является синонимом... зануды.

Как ни странно, с автомобилями ситуация похожая. Представители семейного класса должны обладать исключительно просторным салоном, однако порой этим их достоинства и исчерпываются. Все остальные свойства хорошего автомобиля, такие как яркий дизайн, мощные двигатели или отточенная управляемость, часто отодвигаются на второй план, что делает такую машину невыносимо скучной.



ЛЮК В КРЫШЕ

Стекланный люк протянулся через весь салон и открывает небо всем пассажирам. При желании стекло можно закрыть шторкой с электроприводом

Поэтому нам было особенно приятно встретить яркого представителя семейных автомобилей, который, помимо большого салона, может похвастаться еще и целой россыпью незаурядных и привлекательных качеств.

Начать следует с внешности. Несмотря на относительную молодость бренда Infiniti, дизайнерам удалось найти «собственное лицо». Даже если не обращать внимания на эмблему, сложно не узнать этот плавный и вместе с тем напористый силуэт. Отдельного внимания заслуживают мощные колесные арки и обратный наклон радиаторной решетки вкупе с хитрым изгибом задней стойки кузова. При этом с такими внушительными габаритами JX совсем не выглядит громоздким и неуклюжим и таковым не является.

Разгон Infiniti JX до сотни занимает чуть более 8 секунд





Интерьер выполнен более консервативно и в традициях марки роскошно. В нашем автомобиле оказалась не только навигация с большим дисплеем, но и пара экранов, встроенных в спинки передних кресел, так что пассажирам второго ряда будет чем заняться в пути. Ну а для самых маленьких предусмотрен свой персональный третий ряд сидений. Для удобства посадки средние кресла полностью сдвигаются вперед, открывая очень широкий проем. Теоретически здесь могут разместиться и взрослые, но детям будет явно интереснее в «собственном штабе-убежище на колесах». Также здесь большие боковые окна и прозрачная крыша, которая протянулась на весь автомобиль, а не только над водителем.

Когда салон заполнен, можно отправляться в путь. Наш тест-драйв пришелся на первые морозы, поэтому кстати оказался не только

обогрев сидений кресел первого и второго рядов, но также и руля. Как приятно, когда в промерзшем за ночь автомобиле уже через какие-то секунды у тебя в руках теплый руль! Тепло весьма оперативно доставляется и к обитателям третьего ряда, для чего предусмотрены отдельные воздуховоды.

В паре с тихим и плавным двигателем DOHC V6 объемом 3,5 л работает клиноременный вариатор Xtronic CVT, который может плавно менять передаточное число трансмиссии. Таким образом, разгон происходит максимально мягко. Остается только выбрать один из трех вариантов работы: Eco, Normal или Sport. Полный привод работает в полностью автоматическом режиме и подключается при малейшем намеке на пробуксовку, а также при старте с места.

Учитывая семейную специфику Infiniti JX, говорить о динамических качествах автомобиля кажется неловким, так как выглядят они весьма вызывающими для столь крупной машины. Разгон до сотни занимает немногим более 8 секунд, а максимальная скорость ограничена электроникой на отметке 190 км/ч. Так что быстро добраться из одного конца города в другой или



ВНУТРИ

Средний ряд сидений располагает собственным климат-контролем, подогревом кресел с регулировками вдоль и по углу наклона спинки. Для прохода назад сиденья складываются, поэтому на креслах третьего ряда удобно сидеть как детишкам, так и взрослым

Несмотря на молодость бренда Infiniti, дизайнерам удалось найти «собственное лицо»



На странице слева:

На большой дисплей может выводиться навигация или картинка с камер кругового обзора. В максимальной комплектации аудиосистема располагает 14 динамиками, а климат-контроль включает ионизатор и очиститель воздуха, что оказалось удобным в пробках.

Сверху вниз:

При длине кузова почти 5 м большие окна обеспечивают отличную обзорность, а во время движения задним ходом помогает система кругового обзора и функция предотвращения наезда на препятствие.

Если сложить сиденья, объем багажника превысит 2 куб. м, однако важнее использовать Infiniti JX для перевозки большой семьи на любые расстояния и по любым дорогам.

отправиться в отпуск в Европу можно без труда и лишних затрат времени.

В дальней дороге особенно кстати придется адаптивный круиз-контроль, который способен автоматически держать безопасную дистанцию до впереди идущего автомобиля. А на выезде из парковки поможет другая вспомогательная система — функция предупреждения столкновений при движении задним ходом. Если радар зафиксирует препятствие, автомобиль остановится сам. Ну и, конечно же, фирменная система кругового обзора: она выводит на дисплей изображения с четырех видеокamer (передней, задней и по бортам). С ее помощью парковаться можно с точностью до нескольких сантиметров, что при серьезных габаритах автомобиля — преимущество неоспоримое.

Ну и напоследок — небольшая ремарка. Несмотря на то, что Infiniti JX всего несколько месяцев назад появился на мировом и российском автомобильных рынках, дни аббревиатуры JX уже сочтены. С весны 2014 года этот кроссовер станет называться QX60. Однако все его выдающиеся семейные и прочие качества будут сохранены без изменений! **МВУ**



Остров благоустроенной лени

На Сейшелах из 115 островов всего 33 обитаемых, и среди них есть один, который может стать вашим персональным.

ОТЕЛЬ Fregate Island Private входит в Oetker Collection — небольшое собрание эксклюзивных отелей, находящихся в самых манящих уголках мира — от Парижа до острова Фрегат. Коллекцию семьи Откер называют Masterpiece Hotels, их эмблема — жемчужное ожерелье, и это оправдано: в каждом отеле-жемчужине уровень сервиса доведен до абсолюта. И Fregate Island Private — одна из самых красивых «жемчужин» коллекции Oetker, особенно ценящая теми, кто любит уединенный отдых.

Отель-остров — это 16 отдельно стоящих вилл с бассейнами, обособленное поместье Banyan Hill, марина с дайв-центром, семь великолепных пляжей, спа-комплекс, детский клуб, плантация, снабжающая отель овощами и фруктами. Fregate Island Private можно забронировать полностью на большую компанию, и тогда остров действительно станет только вашим. Но если такой необходимости нет, не спешите делать вывод, что ваш уединенный отдых отменяется. Пусть отель заполнен гостями, но вы можете зарезервировать Masqueradeau — один из чудных пляжей острова. Да и тот факт, что вилл на острове всего 16, позволяет при желании вовсе не встречаться с соседями.

Виллы отеля Fregate Island Private, семейные или для одной пары, — это настоящий колониальный рай. Плетеная мебель, кровать под белым балдахином, огромная ванная комната и терраса,

обилие диванов, диванчиков и кушеток со множеством подушек, на которых так приятно просто поваляться... Большой персональный бассейн и джакузи могут оказаться кстати, если отпускная лень охватит вас настолько, что не останется сил дойти до морского берега.

Надо отметить, что ленной неге и сибаритству потворствуют здесь даже рестораны. В отеле Fregate Island Private можно заказать обед или ужин из только что добытых морепродуктов прямо на пляж (это, конечно, самый классический-романтический вариант) или отведать местных деликатесов на садовой лужайке или в домике на... дереве (о таком в детстве мечтали, наверное, все). Сугубым яхтсменам стол сервируют в яхт-клубе, тем, кто увлекается историей, — в бунгало, где устроен небольшой музей колониального быта. Ну а любителям природы и неисправимым романтикам самое место на скале с чарующим видом на Индийский океан.

Безусловно, ленивый и уединенный отдых — это не все, что может предложить отель-остров. Очень важная его черта — интеграция в экосистему острова. Помимо плантации овощей и фруктов, ответственность Fregate Island Private

Вверху крупно:

Один из семи великолепных пляжей острова-отеля Fregate Island Private.

На странице справа, сверху вниз:

Fregate Island Private с высоты птичьего полета.

Обеденный стол в вестибюле одной из вилл.

Барбекю на практически «частном» пляже у самого синего моря — это необыкновенно романтично!

Такой домик на дереве — мечта каждого мальчишки — еще и привлекательное место для ланча.

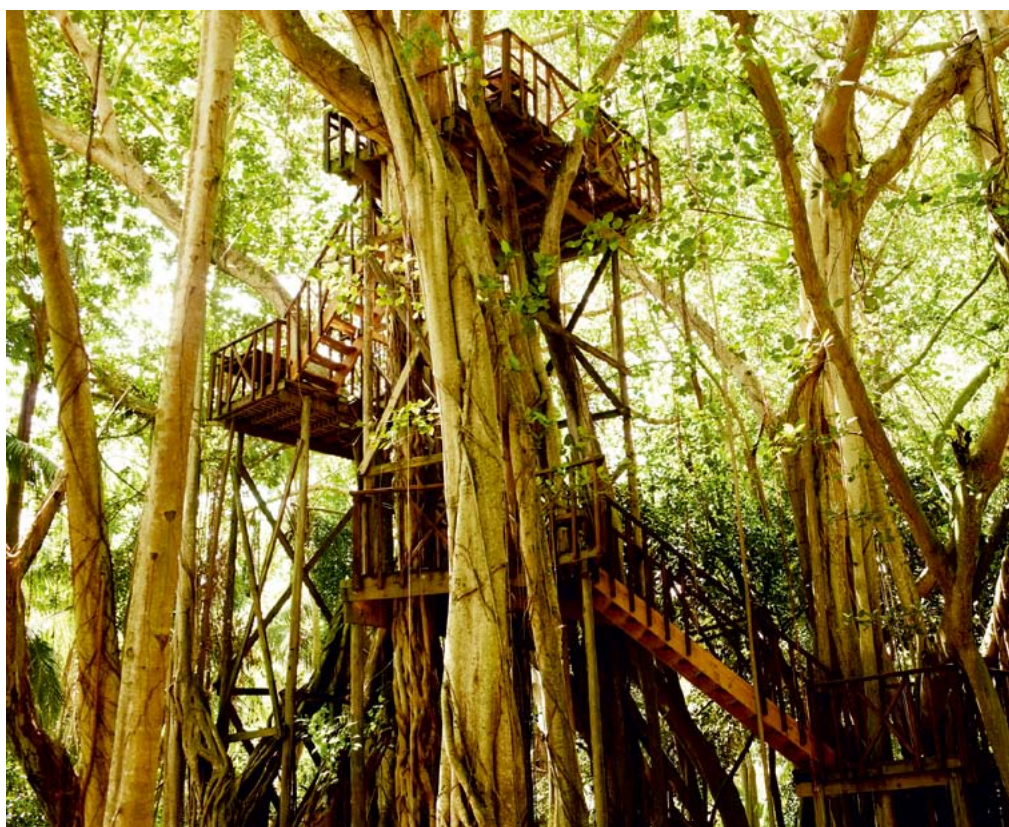
Отель-остров Fregate Island Private — это настоящий колониальный рай



распространяется и на произрастающий здесь лес, на его сохранность. Этот лес служит домом для сотен видов и подвидов тропических птиц. На острове также проживают около 2000 исполинских черепах, возраст которых может достигать 150 лет. Эти очаровательные животные — одна из «визитных карточек» Сейшел — так хорошо чувствуют себя здесь, что не чураются зайти в гости даже в детский клуб и «поработать» аниматорами.

Пока дети изучают местную природу под руководством воспитателей и педагогов-натуралистов, их родители по обыкновению спешат в спа. Rock Spa во Fregate Island Private — это территория исключительно натуральной косметики, изготовленной из растущих на острове фруктов, трав и специй. Здесь нет места ни одной известной косметической марке, ни одной популярной в больших городах процедуре — только то, что дала местная природа, традиционные массажи и методы ухода за телом. Окончательно слиться с природой помогут йога на свежем воздухе или занятия в тренажерном зале с видом на райский сад.

А после можно смело отправляться совершенствовать мастерство управления парусом или исследовать морское дно, которое на Сейшелах не менее интересно, обильно флорой и фауной, чем буйная природа на суше. В конце концов, беспрестанно лениться в этом волшебном мире просто неприлично! MBY





Пряности и Радости – 2

Не много ли ресторанов в Петербурге? Судя по тому, что постоянно открываются новые и лучшие из них сразу обретают популярность, на ресторанной карте города еще остались свободные места.

Текст **Соня Белявская**



Первый ресторан «Пряности и Радости» оказался настолько удачным, что буквально через полгода после его открытия появился второй ресторан с тем же названием. На этот раз в историческом центре города, на Посадской улице, недалеко от Петропавловской крепости.

Новые «Пряности и Радости» будут работать круглосуточно, что особенно ценно, ведь Петербург не богат заведениями с хорошей кухней, куда можно отправиться на очень поздний ужин.

При этом ресторан удивительно гармоничен для любого времени суток. В первую очередь благодаря интерьеру, созданному по проекту гурю ресторанного дизайна Андрея Цыганкова (Shatush и Prada в Москве, Ginza и «Пури» в Санкт-Петербурге). Обилие зелени и теплые тона, большие панорамные окна, уютные диванчики и красочные разномастные стулья — пространство получилось воздушным, стильным и очень комфортным. А самое главное — буквально заряжающим хорошим настроением, что важно в любое время суток, но особенно в начале дня.

Кстати, утром здесь подают чудесные завтраки: яичница-глазунья из перепелиных яиц, омлет с крабом, сырники со сметаной, овсяная каша с клубникой и медом. Днем сюда можно заглянуть для более основательной трапезы, благо меню весьма разнообразно и, как и в первых «Пряностях и Радостях», разделено на две части: кавказскую и европейскую. Кавказской традиционно заведует Изо Дзандзава, звездный бренд-

шеф холдинга, а европейской — Александр Стегэреску, который до этого оттачивал мастерство под руководством Александра Бельковича в «Террасе», а теперь сам возглавил кухню нового ресторана.

Классические, знакомые всем блюда он интерпретирует по-своему. Карпаччо из лосося заправляет оригинальным апельсиново-горчичным соусом. Борщ создает на украинский манер — с красной фасолью и пампушками. В целом получился удачный гастрономический набор на любой вкус, где минестроне мирно соседствует с том ям, нежный оливье — с фуа-гра в ягодном соусе, а чанахи из баранины — с уткой конфи.

Такое приятное изобилие наблюдается не только в гастрономической части, но и в винной и коктейльной картах. Кроме того, «Пряности и Радости» могут похвастаться богатыми чайным и кальянным меню. В первом около 30 различных видов чая: от «хитового» молочного улун до пуэра 30-летней выдержки, а во втором — кальяны на всевозможных фруктах, молоке, вине и даже особый вариант для адептов здорового образа жизни — кальяны без табака. Здесь табак заменяют курительным камнем shiako, который позволяет наслаждаться насыщенным вкусом, не вдыхая никотин.

Великолепное меню, вина и коктейли, чай и кальяны — этот список был бы неполным без хорошей музыки, диджеев и караоке. Об этом здесь позаботились тоже, поставив первоклассное звуковое оборудование. Собственно, налицо все составляющие отличного вечера, плавно переходящего в ночь.

Такие универсальные рестораны, как «Пряности и Радости», где уютно себя чувствуешь в любое время суток, — большая редкость. И всегда приятно, когда ресторанная карта города пополняется подобными заведениями. **MBY**

Такие универсальные рестораны — пока большая редкость



С видом на Смольный

В центре Петербурга, рядом с архитектурным ансамблем Смольного монастыря, компания «ЮИТ» возводит жилой комплекс «Смольный проспект». В нем органично сочетается идея строительства новых домов высокой степени комфортности и обустройства элитных квартир в обновленных исторических зданиях.

Архитектурную концепцию и проект комплекса разработало бюро известного испанского архитектора Рикардо Бофилла. Выбранный им стиль неоклассики подчеркивает величественную монументальность и респектабельность жилого комплекса.

Проект предусматривает сохранение внешнего облика и оригинальных фасадов домов XIX — начала XX веков с их исторической аурой; при этом обновленные дома будут отвечать самым высоким современным требованиям в отношении комфорта и безопасности.

В трех исторических домах запланированы 33 роскошные квартиры. В рамках нового строительства возводятся 3 корпуса на 395 квартир уровня «бизнес», «элита» и «люкс». Выбор очень широкий: от однокомнатных квартир площадью 39–62 кв. м до 5-комнатных площадью до 262 кв. м. Высокие потолки (3–4,3 м)

придают квартирам статус привилегированных, в них светлее, просторнее и легче дышится. Для всех квартир предусмотрена механическая приточная вентиляция, дающая эффективную циркуляцию чистого воздуха, высококачественная очистка воды и повышенная звукоизоляция ограждающих конструкций; многие квартиры имеют помещения под финские сауны. Кроме всего, из окон квартир открывается прекрасный вид на Смольный собор, акваторию Невы и Большеохтинский мост. На последних этажах строящихся зданий предусмотрены просторные террасы, с которых вид на исторические достопримечательности города будет просто завораживающим.

*Жить хорошо, а хорошо
жить в элитном
комплексе — еще лучше!*

Вверху:
Комплекс расположен в одном из лучших мест на берегу Невы, рядом со Смольным собором.

Справа:
Архитектурные решения комплекса позволяют создать уютные и благоустроенные внутренние дворы - с детскими игровыми площадками, зонами отдыха, клумбами, уличными фонарями в петербургском стиле.



По желанию заказчика квартиры могут сдаваться с базовой отделкой или отделкой «под ключ».

Инфраструктура комплекса полностью отвечает его элитному статусу, обеспечивая высокий уровень комфорта для проживания в центре города. Это закрытая охраняемая территория, помещения детских садов, благоустроенные внутренние дворики с зонами отдыха, детские и спортивные площадки с антитравматическим покрытием финской компании Lappset, подземный двухуровневый паркинг на 754 машины.

Капитальный ремонт исторических зданий «ЮИТ» планирует завершить в июне 2015 года. Жилой комплекс «Смольный проспект» войдет в эксплуатацию в декабре 2017 года. В настоящее время открыта продажа квартир в исторических домах и в первой очереди строящегося комплекса. Квартиры в элитном жилом комплексе «Смольный проспект» можно приобрести, воспользовавшись беспроцентной рассрочкой на 1 год и до ноября 2017 года или оформив ипотеку. МВУ





Эксперт МВУ
Григорий Копп
E-mail: editor@mby.ru



«Кривые» стабилизаторы

Будущее за ними?

Если квадратура круга (построение с помощью только циркуля и линейки квадрата, равного по площади данному кругу) — задача неразрешимая, то задать линии любую кривизну достаточно просто. Зачастую это приводит к положительному эффекту.

Именно так поступила компания Sleipner: инженеры взяли обычный плавниковый стабилизатор качки и изогнули его, придав поперечному сечению форму банана. Получившаяся модель Vector zero speed на первый взгляд выглядит странно, но стабилизаторы работают согласно базовым законам гидродинамики, причем в полтора раза эффективнее обычных «плавников».

Если все это подтвердится на практике, то Sleipner перевернет рынок плавниковых стабилизаторов качки, что особенно скажется в сегменте яхт длиной 50–70 футов. Кроме того, благодаря быстродействию системы и впечатляющей эффективности «бананов» грань между преимуществами и недостатками гироскопических и плавниковых систем может размыться. Вдобавок

ко всему, Sleipner утверждает, что их «плавники» обладают меньшим сопротивлением, чем обычные.

ГОЛЫЕ ФАКТЫ

По заявлению производителя, стабилизаторы Vector умеряют амплитуду качки на 50% по сравнению с прямыми «плавниками» тех же размеров и мощности привода. Смелое утверждение, однако, если разобраться в принципах действия, оно похоже

на правду. Обычные «плавники» устанавливают ниже ватерлинии и в корму от миделя. В зависимости от формы корпуса судна и положения «плавников» их ось вращения наклонена под углом 15–25° к диаметральной плоскости. Когда судно кренится на правый борт, привод быстро поворачивает правый стабилизатор так, что его кормовая кромка оказывается ниже носовой. При обтекании поток создает на нижней поверхности «плавника» повышенное давление, а сверху разрежение, и возникающая подъемная сила противодействует крену. На левом борту происходят те же процессы, но с обратным вектором: вода давит на стабилизатор, опуская поднявшийся борт.



Высокая эффективность изогнутых «плавников» позволяет снизить их габариты и экономить топливо за счет снижения сопротивления

МНЕНИЕ: Логика такого решения полностью оправдана, и если заявленная эффективность подтвердится, то отношение к плавниковым стабилизаторам в сегменте яхт средней длины может полностью измениться. **Хьюго Андреа**

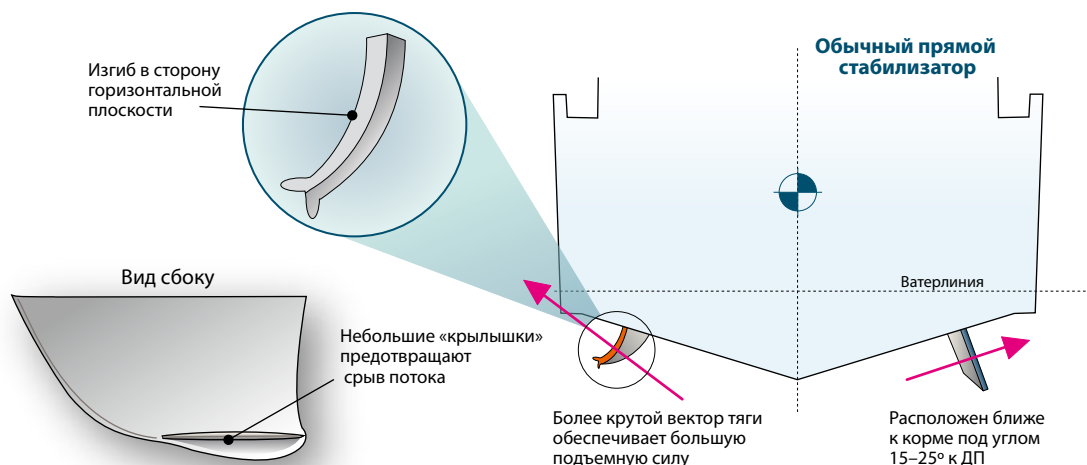


МИНУТА НА РАЗМЫШЛЕНИЕ

СТАБИЛИЗАТОРЫ

Изогнутые стабилизаторы Vector zero speed

более эффективны по сравнению с обычными прямыми «плавниками», поэтому могут быть компактнее и создают меньшее сопротивление



Простая и понятная концепция: чем ближе к горизонтальной плоскости стабилизатор, тем он эффективнее

На ходу изменение угла и скорости перекадки стабилизатора может быть невелико, но на якоре «плавник» должен работать активнее, чтобы создать необходимое давление. Однако из-за того что стабилизаторы расположены под углом, на них также возникает определенная поперечная сила, уводящая лодку с курса. Этот эффект усиливается при кормовом расположении «плавников» на корпусах глиссирующих и переходного типа, поскольку на ходу там больше площадь смоченной поверхности, а во время стоянки волны оказывают наибольшее действие. Чем дальше в корму стабилизаторы, тем сильнее рыскание. На якорной стоянке рыскание заметнее, чем на ходу, но оно снижает скорость.

ИЗМЕНИМ ВЕКТОР

Благодаря изогнутой форме стабилизаторов Sleipner вектор подъемной силы меняется. Поскольку часть их поверхности, в отличие от обычного «прямого плавника», изгибаясь, стремится к горизонтали, полезная вертикальная составляющая подъемной силы существенно превалирует над нежелательной поперечной. В итоге на ходу меньше рыскание и потеря скорости, а на стоянке выше остойчивость.

Следствием высокой эффективности изогнутых «плавников» является и то, что они могут быть меньших размеров, что положительно сказывается на сопротивлении. Для увеличения подъемной силы

(исключения вихревого жгута на законцовке стабилизатора, перетекания воды и выравнивания давления на поверхностях) на дальней от корпуса кромке устанавливают концевые крылышки (винглеты).

Та же идея, реализованная на крыльях большинства современных самолетов, снижает возмущенность воздушного потока и повышает топливную экономичность. Sleipner утверждает, что подобная конструкция снижает сопротивление на скорости выше 20 узлов. Кроме того, благодаря высокой эффективности стабилизаторы Vector можно устанавливать ближе к ДП, что дополнительно снижает рыскание.

НА БОРТУ

Разумеется, эффективная работа стабилизаторов Vector требует немало

энергии. Производитель утверждает, что для прохождения дуги в 76° стабилизаторам требуется менее секунды (тестовая яхта Princess 56). Для этого гидравлика привода должна обеспечить крутящий момент в 4000 Н·м.

Чтобы плавники выдерживали высокую нагрузку, их формируют единым элементом с применением вакуумной инъекции, как и крылья современных самолетов. Приводы стабилизаторов Vector очень компактные и тихие, поэтому их можно устанавливать под палубой кают в районе миделя как при постройке судна, так и на готовой яхте.

Точные цены на стабилизаторы качки Vector пока не объявлены, но порядок стоимости для 55-футовой лодки составляет около £ 72 000. За эти деньги — это весьма привлекательная опция для круизеров длиной 50–70 футов. **МВУ**



Стабилизаторы новой формы обладают высокой эффективностью и не вызывают рыскание

АУТРИГЕРЫ

Аборигены островов на юге Тихого океана используют аутригеры на своих быстрых, но не остойчивых каноэ уже не одну сотню лет. Тот же принцип применен на современных тримаранах, включая яхту *Adastra*.

СКУЛОВЫЕ КИЛИ

Их впервые применили на линкорах в начале XX века. Они снижают амплитуду бортовой качки и до сих пор используются на парусных яхтах (возможность стоять на грунте при отливе и невысокая осадка).

УСПОКОИТЕЛЬНЫЕ ЦИСТЕРНЫ

В 1950-х годах некоторые крупные корабли оборудовали такими цистернами во всю ширину корпуса с перегородками внутри. Бортовую качку демпфируют собственные колебания жидкости в цистернах.

ПАРОВЫЕ СТАБИЛИЗАТОРЫ

В 1934 году на голландском лайнере появилась самая необычная система стабилизации качки. По бортам судна вертикально стояли две погруженные в воду трубы. Во время качки, когда одна труба наполнялась водой, сверху подавали сжатый пар, который воду вытеснял, и система работала подобно водомету.

ЗАБОРТНЫЕ ЭКРАНЫ

Простая и дешевая альтернатива, которую иногда используют на водоизмещающих траулерных яхтах. С бортов на длинных стрелах вывешивают треугольные или круглые экраны, умеряющие бортовую качку.

ГИРОСКОПЫ

Впервые гиростабилизаторы качки применили на пассажирском судне в 1932 году. На борту стояли три гироскопа по 4 м в диаметре и весом 108 т каждый. Сегодня похожий принцип используют Seakeeper и Mitsubishi.

АКТИВНЫЕ РУЛИ

Автоматические плавниковые стабилизаторы появились на год позже гироскопов на японском круизном лайнере. Интересно, что они управлялись гироскопами, отслеживавшими положение судна, и работали почти так же, как и современные системы.

Энергетика на марше

Mastervolt и SFC Energy создали новую систему электропитания

Возможно, дизель-генераторы и являются простейшим способом обеспечить электропитанием все системы крупного круизера с флайбриджем, однако не столь прожорливые спортивные лодки весьма чувствительны к лишнему весу и не могут похвастаться обилием свободного места. Именно для этого сегмента специалисты SFC Energy (Мюнхен) и Mastervolt (Амстердам) создали систему SFC Mastervolt.

Она состоит из компактного генератора Efoy Comfort 140, топливные элементы которого, преобразуя метанол и воду, выделяют электрический ток напряжением 12 В. Затем инвертор Mastervolt Mass Combi 12/2000 (он же зарядное устройство) повышает напряжение до 240 В, и система, по сути, выполняет все функции генератора с двигателем внутреннего сгорания, но компактного, без шума и выхлопных газов.

Оба устройства без аккумуляторов весят всего 18,5 кг, а единственным побочным продуктом является вода. Из-за ограниченной мощности 2 кВт система не потянет энергоемкие приборы вроде плиты или

кондиционера (для этого понадобится береговое питание), но для освещения, телевизоров и небольшого холодильника ее достаточно.

У Mass Combi также имеются разъемы для подключения солнечных батарей, ветрогенератора и навешенного генератора двигателя, и производители рекомендуют использовать систему с гелевым аккумулятором Mastervolt емкостью 200 А·ч.

Максимальная производительность Efoy Comfort 140 составляет 1,7 кВт в сутки, чего должно хватить для

работы перечисленной техники в течение дня, причем автоматика контролирует напряжение и запускает топливные элементы, когда заряд аккумуляторов падает ниже 12,6 В.

Если предполагается повышенный расход энергии, можно поставить более мощную комбинацию из Efoy Comfort 210 (2,5 кВт), Mass Combi 12/2000 и литиевой батареи Mastervolt на 5 кВт, которая полностью восстанавливается всего за час и выдерживает 2000 циклов зарядки-разрядки. Принимая во внимание емкость этого

аккумулятора, имеет смысл применять Mass Combi 12/4000 (4 кВт), что позволит использовать без берегового питания тостеры и электрочайники.

Как и в случае с другими альтернативными источниками питания, будущее этой системы зависит от доступности топлива. Картриджи с жидким метанолом относительно безопасны, их легко приобрести и, в отличие от баллонов со сжатым газом вроде водорода или пропана, просто транспортировать.

ИНТЕРНЕТ: www.efoy-comfort.com



Компактная и легкая система для обеспечения питания небольших прогулочных судов

СТРАННОВЕДЕНИЕ

СУДНО МЕСЯЦА HOVERCRAFT

Что это такое?

Hovering Flying Hovercraft — судно на воздушной подушке, способное летать; причем для управления им не требуется лицензия пилота.

Как это работает?

Турбированный 2-цилиндровый бензиновый двигатель мощностью 240 л.с. приводит в действие воздушный винт диаметром 1,5 м, а 4-лопастной нагнетатель обеспечивает давление в подушке. Короткие крылья позволяют лодке некоторое время лететь над водой, чего не могут обычные СВП.

Как высоко и быстро лодка может летать?

Она поднимается на высоту до двух метров и летит со скоростью до 67 узлов. Это позволяет преодолевать высокие волны, представляющие проблему для обычных судов



Hovercraft развигваает 67 узлов и поднимается на высоту до двух метров — Джеймс Бонд удавился бы от зависти

на воздушной подушке.

Продолжительность полета зависит от многих факторов, включая ветер и загрузку.

Какова автономность?

Два бака по 34 л обеспечивают запас хода 120 миль в крейсерском режиме.

Как выглядит конструкция?

Лодка построена из композита (стеклопластик и пенный материал

для непотопляемости) с кевларовыми полосьями, которые защищают юбку при выходе судна на берег. Судно оборудовано рундуками и несет ходовые бортовые огни на случай, если вы захотите полетать ночью.

Каковы основные характеристики?

Длина составляет 5,8 м, ширина 2,3 м, а вес 520 кг. Максимальная грузоподъемность в режиме полета не превышает 450 кг.

Как лодкой управлять?

Для корректировки скорости и курса предусмотрены ручка газа и джойстик, посадку на подушке регулируют обороты нагнетателя. В большинстве стран для управления этим аппаратом достаточно лицензии для моторной лодки, отдельные «права» не требуются.

Сколько она стоит?

£ 150 000, включая доставку.

ИНТЕРНЕТ: www.firebox.com

Обновления к сезону

Новые модели подвесных моторов от BRP, Honda и Suzuki



Осенью на рынке появился ряд новых подвесников средней мощности от крупнейших мировых производителей. BRP E-TEC 90 H. O. (High Output) имеет все шансы стать одним из самых мощных двигателей в своем классе. По сути, мощность мотора, в основу которого положен 4-цилиндровый блок объемом 1,7 л от 115-сильного E-TEC, составляет 99 л.с. В итоге объем нового мотора почти на 400 см³ больше, чем у предыдущей модели, что обеспечит заметно большую мощность.

Линейка двухтактных подвесников E-TEC уже хорошо известна благодаря высокому крутящему моменту на низких оборотах, который обеспечивает быстрый разгон, и надежности при

работе в тяжелых условиях.

Suzuki представила обновленные версии моторов DF50A и DF60A, построенных на базе прежнего 3-цилиндрового блока. На DF50AV и DF60AV использованы редукторы от DF140A с передаточным числом 2,42:1, что позволит устанавливать большой винт диаметром 14". В итоге тяга на низких и средних оборотах возросла, но платить за это приходится снижением мощности на «верхах». Эти моторы предназначены для тяжелых прогулочных катеров, где скорость на крейсерском режиме важнее, чем максимальная. Благодаря системе Suzuki Lean Burn Fuel

Control, которая на крейсерской скорости снижает объем топлива, поступающего в многоточечный инжектор, повышается экономичность двигателей. Новые моторы весят 114 кг, и Suzuki вполне

обоснованно называет их самыми легкими из «тяговых» моторов.

Наконец, Honda тоже переработала ряд моторов средней мощности, выжав из существующих блоков еще 5 л.с. и параллельно оптимизировав расход топлива. В результате BF75 превратился в BF80, а BF95 переименовали в BF100, и оба мотора используют технологию Honda Blast. Как и аналогичная система Suzuki, она снижает расход горючего в круизном режиме и позволяет осуществлять тонкую настройку зажигания при разгоне.

ИНТЕРНЕТ: www.brp.com,
www.suzukimarine.com,
www.marine.honda.com



KAYAROPES.COM

KAYA ROPES

ОБНОВИТЕ ВАШИ ВЕРЕВКИ



НАВИГАЦИЯ

Техника, советы, мнения



Эксперт MBY
Тим Бартлет
E-mail: editor@mby.ru

«Привидение» против воров

Система наблюдения с отличиями

Абревиатура GOST вряд ли известна большинству яхтсменов, хотя в США ее хорошо знают. Компания Global Ocean Security Technologies (GOST) занимается разработкой и установкой охранных систем, начиная от простых маячков и заканчивая таким оружием от взломщиков, как высокочастотные звуковые барьеры и генераторы дыма, которые дезориентируют злоумышленников.

Возможно, в каких-то странах владельцев яхт могут засудить, если вор, попав в такую ловушку, споткнется в дыму и расшибет себе ноги о стол в салоне или схватит мигрень от громкого звука. Но с GOST Watch беспокоиться не о чем.

Система GOST Watch следит за всем происходящим на борту; подключиться к ней посредством Интернета можно из любой точки мира с помощью компьютера, планшета или смартфона. Программа непрерывно анализирует изображение, поступающее

с расставленных на борту цифровых видеокамер, и если регистрируется движение, то записанное видео немедленно загружается на защищенный веб-сайт, а владельцу высылается уведомление



Следите за вашей яхтой через смартфон



Система объединяет камеры, датчики и беспроводной модем

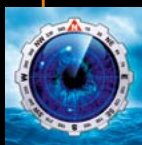
по электронной почте или через SMS. Полная стоимость системы зависит от типа и количества задействованных камер; базовая стоимость комплекта с одной камерой, блоком управления и 3G-модемом начинается от £ 2325, тогда как абонентская плата составляет \$ 30 в месяц.

Другой продукт — GOST Phantom — умеет звонить по списку из восьми номеров, если в трюме по какой-то причине прибывает вода, садятся аккумуляторы, пропало береговое питание, на борту появились злоумышленники или дым. Беспроводные реле

также могут следить за приборами, питающимися от сети переменного или постоянного тока, сообщая об изменениях по телефону или на брелок.

Начальная стоимость «фантома» с четырехдиапазонным коммуникатором с брелоком дистанционного управления, датчиками движения и открывания дверей составляет £ 1760. К этому можно добавить детекторы дыма, воды и т. д., плюс подключить GOST Watch, а беспроводные реле позволяют даже управлять кондиционером и генератором льда.
[ИНТЕРНЕТ: www.gostglobal.com](http://www.gostglobal.com)

СОФТ COMPASS EYE



С того момента, когда вы в последний раз осуществляли привязку по трем точкам на бумажной карте, могли пройти годы. А может быть, вы вообще никогда в жизни этого не делали. Но на борту все же полезно иметь носимый компас, чтобы отыскать буи на удалении или сложный вход в бухты, плюс это верный способ оценить риск столкновения. Compass Eye разработан «капитаном для капитанов» и позволяет с помощью камеры и встроенного магнетометра вашего iPhone определять курс так же легко, как фотографировать.
Стоимость в iTunes £ 2,99; совместим с iPhone и iPad.

Топовая УКВ-рация

Ray260 позволяет определять местоположение других судов

Ray260 — новая модульная радиостанция, занявшая верхнюю позицию в линейке Raymarine. Она включает «черный ящик» (ресивер D-класса), к которому можно подключить до трех беспроводных микрофонов и громкоговорителей, а также мегафон мощностью 30 Вт.

Новые функции прибора включают регистрацию местоположения и «фишку», которую производитель называет «цифровой голосовой почтой». Первая функция позволяет следить за положением оборудованных цифровыми УКВ-рациями судов (до 5 ед.) с их отображением на картплоттерах Raymarine, тогда как «почта» автоматически передает закодированные сообщения длиной до 15 секунд и записывает входящие

сообщения или предупреждения длиной до 90 секунд. Базовая стоимость Ray260 с одной тангентой и динамиком составляет £ 714, а в качестве опции доступен приемник AIS, который удорожает рацию на £ 240. Дополнительные тангенты стоят по £ 270 за каждую.
[ИНТЕРНЕТ: www.raymarine.com](http://www.raymarine.com)





SD-карточки Navionics

Загружайте любые карты когда угодно

Navionics всегда была инновационной компанией, но ее недавняя идея продавать чистые SD-карточки за £ 200 выглядит даже немного эксцентрично.

Разумеется, они отличаются от обычных карт памяти, которые можно приобрести за 500 руб. в любом супермаркете. Каждая карточка Navionics+ имеет уникальный идентификационный код и, когда вы вставляете ее в компьютер, соединяется с сервером Navionics, который считывает код и позволяет загрузить до 2 Гб карт любых акваторий. Таким образом, если завтра вы собираетесь на Таити, а в вашем навигаторе нет Южной Пацифики, это

не проблема.

Кроме того, если до Таити вы будете идти долго, идентификационный код обеспечит вам простой годовой доступ к разделу Navionics с последними обновлениями карт из любой точки мира, где есть Интернет. По истечении первого года обновление подписки с помощью специальной карты обойдется в £ 99,99. Карточки «обновления» изначально также пусты, но закодированы похожим образом, поэтому при наличии оригинальной Navionics+ вы можете «залить» на них карты других регионов и даже переходить на другие типы носителей, если смените картплоттер.

ИНТЕРНЕТ: www.navionics.com



Морские компьютеры Sharp & Tappin

Насколько они хороши для регаты?

Каждое судно — участник регаты Clipper Round the World оборудовано двумя компьютерами Sharp & Tappin. Более мощная версия (HP) оснащена 4-ядерным процессором Intel i7 и занимается ресурсоемкими задачами вроде редактирования видео- и аудиозаписей, тогда как более слабый, построенный на двух чипах AMD блок отвечает за навигацию, прогноз погоды и прокладку маршрута.

Компактные корпуса компьютеров изолированы от воды и конденсата, который часто губит приборы в соленой морской среде. Каждый

корпус выточен из солидного алюминиевого блока и эффективно отводит тепло за счет внутренних радиаторов, а наружные вентиляторы помогают осуществлять охлаждение. В версии HP вентиляторы обдувают внешние ребра радиаторов, и корпус остается защищенным от влаги.

Стандартные разъемы и выходы на задней панели здесь также присутствуют, но снабжены силиконовой изоляцией для кабелей.

Менее мощный мини-PC MMPC- LP-GT56N стоит £ 1149, старшая модель PC MMPC-HP-Ci7 обойдется в £ 2149.

ИНТЕРНЕТ: www.sharandtappin.com

Простой «автопилот»

Новый авторулевой Raymarine обходится без настроек



Давным-давно компания, которую мы знаем сейчас под именем Raymarine, называлась Autohelm, как и разработанный ее инженерами революционный авторулевой для небольших лодок. Приборы, ведущие свое происхождение от Autohelm, все еще значатся в каталогах Raymarine, и теперь к ним присоединился Evolution Autopilot. «Сердце» системы — 9-осный микродатчик направления и курсовой компьютер, которые заключены в «блюдец» диаметром 140 мм.

Курсовой компьютер следит за динамикой судна и состоянием моря, согласовывая его поведение с меняющимися условиями. Он обеспечивает точный контроль авторулевого в соответствии с характеристиками



яхты и не требует длительной калибровки или сопряжения с компасом. Представители Raymarine вежливо отказались пояснить принцип действия, но сказали, что новый авторулевой обеспечивает более плавную и совместимую работу на всех судах и при всех условиях без сложной калибровки.

Стоимость Evolution Autopilot зависит от длины и водоизмещения судна (до 35 т), а также типа установленной на нем рулевой системы и начинается от £ 1194 для лодок с рулевой гидравликой (объем цилиндров до 110 см³) и доходит до £ 2520 для лодок с линейным приводом.

ИНТЕРНЕТ: www.raymarine.com

ЗНАНИЯМВУ

Мы знаем ответы на все вопросы



ЗВУКИ МУЗЫКИ

История звуковоспроизведения в автомобиле насчитывает не менее 80 лет: в 1933 году Генри Форд уже ставил радиоприемники на серийные авто. Что касается яхт, то тема эта долгое время оставалась «за кулисами». Теперь ситуация кардинально меняется: иметь на борту приличную аудиосистему стремятся даже на небольших прогулочных лодках.

Текст **Юрий Евтушенко**

Ныне производители электроники car audio (точнее, car media) обращают все больше внимания на полупустую нишу marine audio, куда входит специальная акустика для яхт и катеров. Лидером в сегменте головных устройств (в быту их называют магнитолами) для морских аудиосистем выступают японцы из Clarion и Alpine, которым наступают на пятки американская компания Rockford Fosgate. Кроме того, по одной модели «голов» есть у Sony и набирающей популярность Memphis из США.

Морские магнитолы отличаются от сухопутных, в первую очередь, защищенной от брызг передней панелью, которая соединена с влагостойким металлическим корпусом посредством уплотнителя.

Даже несмотря на наличие канавок для стока воды у продвинутых моделей, головные устройства не рассчитаны на прямой контакт с водой. Зато пульта дистанционного управления, которые обычно расположены в кокпите или на купальной платформе, хорошо защищены и легко выдерживают погружения в воду.

Усилители мощности также приспособлены для работы только в условиях повышенной влажности (включая водяной туман) и отличаются от автомобильных тем, что их печатные платы покрыты несколькими слоями лака на полимерной основе. Самые жесткие требования по устойчивости к воде, соли, ультрафиолету и температурным перепадам предъявляют к акустике и сабвуферам, которые зачастую стоят не только

Сегодня приличную аудиосистему можно встретить даже на небольших прогулочных лодках





В салонах крупных моторных яхт используют обычную домашнюю акустику

в кокпите, но на палубе, в носу или флайбридже. В этом случае корпуса динамических головок изготавливают не из металла, а из высокостабильных полимеров (например, ABS-пластика), а подвес — из стойкой к ультрафиолету резины. Не менее важно защитить магнитную систему: даже капля морской воды в магнитном зазоре может привести к гибели динамика. Диффузоры динамиков среднего баса (мидбаса) и сабвуферов также изготавливают из стойкого к УФ-излучению полипропилена или алюминиевого сплава. Наконец, для защитных решеток берут нержавеющую сталь либо ударопрочный пластик.

В marine audio наиболее распространена двухполосная коаксиальная акустика, где ВЧ-излучатель (твитер) зафиксирован на одной оси с динамиком средних и низких частот. В отличие от автомобилей, где твитеры монтируют на центральной стойке, проходящей внутри звуковой катушки мидбаса, в морской акустике он ставится на мостик, и звуковая катушка остается защищенной от попадания влаги.

Выбор и установка звуковой системы зависят от типа судна. Например, на небольших катерах, где звук требуется лишь в кокпите, магнитолу и усилители монтируют в сухой зоне, а акустика ставится на палубе или на буксировочной арке. Учитывая значительный уровень шума, создаваемый двигателем, желательно присутствие сабвуфера, причем, если бортовая энергетика позволяет, ставят два, а то и четыре сабвуфера. На более крупных открытых круизерах в зоне поста управления монтируют головное устройство, усилители и не самую мощную акустику, тогда как «ударные» динамики и сабвуферы выносят в кокпит и на носовую палубу.



Головное устройство для скрытой установки

На моторных яхтах длиной 12–24 м обычно оборудуют четыре зоны с акустическим покрытием и устанавливают минимум два источника. Одна универсальная «голова» с видео в этом случае работает на каюты, а вторая — на салон и главную палубу. Принцип подбора акустики тот же: внутри ставятся аккуратные по звучанию «музыкальные» модели, а снаружи — мощная «тяжелая артиллерия».

Яхты таких размеров нередко имеют напряжение в электросети 24 В и оборудуются инверторами, поэтому выбор мультимедийных источников не ограничивается моделями на 12 В. Если на борту нет дефицита энергии, то имеет смысл подбирать «головы» (а в ряде случаев и усилители) из линейки обычной домашней электроники, палитра которых весьма широка. Некоторое преимущество здесь все же могут иметь Hi-Fi-компоненты в формате «микро» или «мини» вроде TEAC серии 501, которые прекрасно вписываются в любую бортовую аудиосистему, будь то яхта или частный самолет.

На парусных яхтах также выделяют две зоны акустического покрытия,

но часто отказываются от сабвуфера, так как на паруснике не требуется «перекрывать» двигатель, да и запасы энергии ограничены.

Из года в год число производителей яхтенной акустики растет, и вместе со специализированными компаниями «в море» выходят солидные бренды потребительской электроники вроде Pioneer и Kenwood (Япония). Помимо Rockford Fosgate, в США особенно сильны позиции JL Audio и Polk Audio, а в Европе заметную роль играют шведская компания DLS и Phonocar (Италия).

ROCKFORD FOSGATE

Эта известная компания выпускает четыре модели головных устройств, две из которых представляют собой медиаресиверы для скрытой установки. Последние монтируются в сухой зоне, а пользователям виден только пульт дистанционного управления. В качестве опций производители предлагают USB-удлинитель и Bluetooth-приемник, с помощью которого можно передавать музыку на магнитолу «по воздуху» со смартфона или планшета. Все головные устройства оснащены четырьмя усилителями

Морские магнитолы отличаются от сухопутных, в первую очередь, защищенной от брызг передней панелью



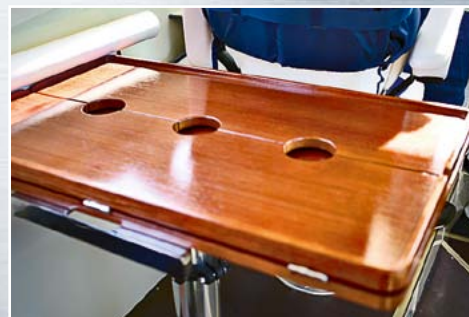
Самый ходовой диаметр мидбаса у штатных систем составляет 165 мм

TRIDENT[®]
aluminium boats

*Внимание
к каждой детали*



TRIDENT Solo 900



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

WWW.TRIDENTBOATS.RU

мощностью порядка 20 Вт на канал (4 × 50 Вт — пиковая мощность). Все усилители, как басовые, так и широкополосные, относятся к классу «D» и выделяют меньше тепла по сравнению с усилителями класса «AB».

JL AUDIO

JL Audio пользуется авторитетом у поклонников car audio и выпускает компонентные системы для яхт, которые позволяют достичь более точного построения звуковой сцены. Продукция компании включает акустику белого и черного цвета с импульсными усилителями (класс «D») для установки в кокпите или на буксировочной арке. Коаксиалы JL Audio оснащаются мидбасами диаметром 165, 195 или 225 мм и включают исключительно басовитую модель M880 (нижняя граница 38 Гц), а также акустику MX650, предназначенную для замены штатной аудиосистемы большинства катеров (диаметр мидбаса 165 мм). Корпуса для монтажа компонентов на буксировочную арку предлагаются отдельно, и отдельно же приобретаются зажимы под конкретные трубы (7 типоразмеров).

DLS

В морскую линейку MRA компании DLS (Швеция) входят 2-, 3- и 4-канальные модели с усилителями класса «AB».

В marine audio наиболее распространена двухполосная коаксиальная акустика

Большинство производителей снабжают акустику специальными креплениями для буксировочных арок

Плоский дизайнерский телевизор — не редкость на борту круизной яхты



По мощности и КПД они уступают конкурентам, однако по качеству звучания превосходят более современные импульсные усилители. Ассортимент коаксиальной акустики DLS насчитывает четыре модели с мидбасами диаметром 130 и 165 мм; среди них выделяются MRX426 и MX26 с внешним кроссовером, а мощности старшей модели MB8 с высокой чувствительностью и нижней

границей 45 Гц хватает для «озвучивания» флайбриджа или сандека. Динамики DLS снабжаются поворотными скобами для крепления на поверхность палубы. **МВУ**

Эффективные усилители потребляют мало энергии и не нагреваются



Судовые кондиционеры



Накрышные системы



Чиллерные системы



Сплит системы



Компакт-системы

Камбузное оборудование



Холодильники



Плиты, варочные поверхности и печи

Санитарные системы



Вакуумные туалеты



Мацераторные туалеты



Баки



Запасные части

Бортовые энергосистемы



Генераторы



Инверторы с чистым синусом



Зарядные устройства



Конверторы напряжения

ПРОЕКТИРОВАНИЕ. ПОСТАВКИ. СЕРВИС.

ООО "Дометик РУС" является российским представительством шведского концерна Dometic Group и занимается поставкой, технической поддержкой и гарантийным обслуживанием профессионального климатического, санитарного и камбузного оборудования для судов.

Ваш комплексный поставщик судового оборудования.



Инструктор
Джон Мендес
E-mail: editor@mbv.ru

Что нужно знать будущему капитану яхты

Yachtmaster: Давайте экономить!

Хотите, чтобы 60-мильный переход обошелся вам на £ 150 дешевле? Наш тест в реальных условиях показывает, каким образом можно сократить расход топлива.

Текст Джон Мендес Фото Лестер МакКарти, Джон Мендес



mbv.com/econ

УРОК №20

МВУ продолжает публиковать серию материалов для тех, кто хочет улучшить свои шкиперские навыки и быть готовым к встрече с морем.



Уменьшив вес лодки и оптимизировав скоростной режим своего Swift Trawler, Джон продемонстрировал, как можно сэкономить более £ 150 на 60-мильном переходе из Хэмпла в Веймут

Когда-то топливо было всего лишь одной из строк в списке трат на содержание лодки. Сегодня это одна из самых серьезных статей расхода. Проблема в том, что за последнее десятилетие дизельное топливо в Европе подорожало примерно в пять раз, и каждый раз, собираясь выйти на воду, об этом вспоминаешь. В результате многие стали задумываться не только над тем, как часто использовать лодку, но даже есть ли вообще смысл ее иметь.

Мы попытались выяснить: можно ли, изменив манеру управления судном и привычки в эксплуатации, добиться того, чтобы заливать дизель в танки реже, чем обычно? Всем известно: сбросив скорость, можно сохранить драгоценные литры. Но какова реальная экономия при переходе средней протяженности? Мы решили определить это на примере Bénéteau Swift Trawler 34, которая

принадлежит техническому редактору МВУ Джеку Хейнсу, и отправились на ней из «домашней» марины в Хэмпле в Веймут, расположенный в 60 милях. Нам было интересно, хватит ли сэкономленных денег хотя бы на то, чтобы оплатить ужин на четверых в ресторане.

Цель — добраться в пункт назначения к ужину, то есть часам к восьми вечера, а значит, необходимо было спланировать дневной переход (никаких выходов на рассвете!). Если бы мы пошли на минимальной круизной скорости 6 узлов, не пользуясь попутным течением, то поход занял бы у нас целых 10 часов! Положив рукоятки до упора, на скорости 20 узлов мы могли бы дойти туда и за три часа, но тогда счет за топливо точно получился бы впечатляющим. Честно говоря, нам хотелось комфортной круизной скорости и разумного потребления топлива, поэтому первое, что мы сделали, — снизили общий вес лодки.

ЛИШНИЙ БАГАЖ

Для начала просто оцените масштабы завалов на борту. Наша *Blue's Away*, которая ходит уже третий сезон в качестве семейной лодки, накопила приличное количество барахла.

ВСЕ ПРОЗРАЧНО!



Новая система стеклянной кабины абсолютно меняет дизайн, окружающий водителя судна.

Эта интегрированная система управления и контроля аккумулирует информацию о функционировании всех систем судна на одном или нескольких высокотехнологичных дисплеях.

**НОВИНКИ ШВЕДСКОГО КОНЦЕРНА НА ВЫСТАВКЕ «МОСКОВСКОЕ БОУТ ШОУ 2014»
11-16 МАРТА 2014 В «КРОКУС ЭКСПО», МОСКВА. ЗАЛ N 14.**



С НАМИ ЛЕГКО



Проведя ревизию «законов» *Blue's Away*, Джон убрал почти центнер лишних вещей

Вместо того чтобы выходить в море с полными танками воды, мы оставили ровно столько, сколько нужно для перехода



Обросший корпус может увеличить расходы на топливо на 20%, поэтому держите днище лодки чистым



Заливайте столько топлива, сколько нужно на переход, плюс небольшой запас — на всякий случай



Заражение топлива бактериями и грязные фильтры затрудняют работу двигателей

Нам удалось снизить вес лодки на 660 кг. Это обеспечило 4% экономии топлива на круизной скорости 18–20 узлов

Беглый осмотр кают не выявил ничего ужасного: одежда, постельные принадлежности... А вот в кладовке нашлось несколько вещей, которые заставили нас изумленно вскинуть брови. Новое устройство для спуска и подъема тендера, которое так и не установили, потянуло на 20 кг. Там же обнаружилось барбекю, которое путешествует на лодке, но в последний раз его доставали полгода назад. Плюс инструменты и запчасти, которые тоже, кажется, решили поселиться на борту. Тщательный разбор всего этого багажа позволил оставить на берегу около центнера.

ВОДА

Водяной танк *Blue's Away* вмещает 320 л воды, и к моменту нашего теста он был заполнен наполовину. Это означало, что мы собираемся тащить примерно 160 л воды в переход, где нам потребуется всего лишь приготовить несколько чашек чая и пару раз помыть руки. Мы оставили

на эти цели 25 л, а остальное слили, снизив вес лодки еще на 135 кг.

ТОПЛИВО

При своей компактности *Blue's Away* имеет приличный запас топлива — 800 л, и прежде мы частенько ходили с танками, заполненными «по горло». Даже по самым пессимистичным подсчетам, для перехода в Веймут нам потребовалось бы не больше 240 л. Мы приплюсовали к этому «аварийные» 48 л (20%) и залили в танк лишь 300 л. С учетом удельного веса дизельного топлива 0,85 кг/л мы получили гигантское снижение веса — 425 кг. Таким образом, в сумме нам удалось снизить вес лодки на 660 кг по сравнению с ее обычной загрузкой! Водоизмещение Swift Trawler 34 — 7471 кг, и сэкономленный вес составляет 8%. Конечно, экономия топлива в основном зависит от выбора скорости, но подобное снижение веса во время достаточно быстрых переходов (18–20 узлов) помогает,

по нашим расчетам, сэкономить около 4% топлива. А на более крупных и быстрых лодках эта экономия может оказаться еще существеннее.

ОБРАСТАНИЕ КОРПУСА

За месяц до нашего теста *Blue's Away* подняли из воды для чистки днища. Однако необрастающее покрытие не обновлялось. В день испытаний возле ватерлинии уже была заметна «борода» из водорослей, а ниже — тонкий слой слизи. Обычное обрастание корпуса вполне может увеличить расходы на топливо до 20%, а серьезное обойдется еще дороже.

На Средиземном море мне доводилось встречать лодки, которые после трех месяцев стоянки не могли выйти на глиссирование — так обрастало у них днище. Ориентируясь на наш уровень обрастания, мы рассчитали, что подъем *Blue's Away*, чистка днища и новое антифоулинговое покрытие могут уменьшить потребление топлива примерно на 10%.

ТРАНЦЕВЫЕ ПЛИТЫ

Основное назначение транцевых плит — менять крен и дифферент лодки. На *Blue's Away* они также улучшают обзор с нижнего поста управления. Изменение угла дифферента может положительно сказаться и на расходе топлива, потому что подъем кормы уменьшает сопротивление воды. Впрочем, обращаться с транцевыми плитами нужно осторожно: слишком сильный дифферент на нос может вызвать совершенно противоположный эффект и увеличить расход. Да и управляться лодка будет хуже.

Лучший результат, которого удалось достичь, — прирост скорости 0,6 узла на неизменных оборотах двигателей. Мы добились этого, только меняя положение транцевых плит (см. табл.). На скорости 14 узлов это давало дополнительную экономию в 4%. На лодке с подвесными моторами оптимальный угол откидки может дать еще больший эффект. Но резкое изменение угла транцевых плит приведет к торможению лодки.

СЕРВИС

Сами двигатели также играют свою роль в вопросах экономии топлива. Особенно это касается быстроходных лодок. Если судно оборудовано приборами определения расхода топлива, можете слегка сбросить скорость и проверить, что получится. Заметное снижение расхода топлива при небольшом падении скорости означает, что у двигателей проблемы с забором воздуха или топлива. Когда датчиков нет, проверьте состояние

Табл. 1. Данные тестового перехода

Режим, об/мин	Скорость, узлы	Расход, л/ч	Транцевые плиты	Добавка скорости, узлы	Расход, л/милю	Расход, л (на 60 миль)	Время перехода, ч
1050	6	5,3	0	0	0,88	53,00	10
1350	7	7,45	0	0	1,06	63,86	8,6
1650	8	12,85	0	0	1,61	96,38	7,5
2200	10	31,35	0	0	3,14	188,10	6
2375	12	41,5	50%	+0,5	3,46	207,50	5
2550	14	48,6	50%	+0,6	3,47	208,29	4,3
2750	16	58,7	50%	+0,2	3,67	220,13	3,8
2800	18	66,7	50%	+0,2	3,71	222,33	3,3
3050	20	80,4	50%	+0,2	4,02	241,20	3



Грамотное использование транцевых плит оптимизирует потребление топлива

На пути из Хэмпла в Веймут. В общей сложности нам удалось снизить расход топлива на 158 л

фильтров и убедитесь, что ничто не мешает поступлению топлива. А биоцидсодержащие добавки воспрепятствуют появлению в топливных танках микроорганизмов.

Лодки, оснащенные спаренными моторами, дают повод для дебатов на тему, стоит ли ходить на одном двигателе, чтобы оптимизировать потребление топлива. Прежде чем испытать это, вспомните: сопротивление переложных рулей (чтобы лодка двигалась прямо), а также от второго винта (неважно, зафиксированного или в состоянии авторотации) довольно значительны. Помимо того, многие редукторы имеют масляные насосы с приводом от вала двигателя, и если винт вращается, но двигатель не работает, они могут выйти из строя из-за нехватки масла. Застопоренный двигатель остановит систему водяного охлаждения и смазки уплотнений вала. Все эти обстоятельства могут сильно навредить судну, так что ходить под

одним двигателем на двухмоторной лодке надо с оглядкой.

ТЕЧЕНИЕ

Использование течения поможет заметно снизить расход топлива. На переходе в Веймут у нас были отрезки от 7 до 12 миль попутного течения, когда расход топлива снижался на 20%. Но нам также приходилось подстраивать скорость под течение, а слишком долгий переход означал возможность поймать и встречное течение. Графики иллюстрируют возможную выгоду от использования течения на разных скоростях. На них видно, какой компромисс между расходом топлива и временем в пути вам требуется. А использовать ветер и течение стоит не только для экономии, но и в целях обеспечения более комфортного плавания.

СКОРОСТЬ ИЛИ ТОПЛИВО?

На графиках также видно, сколько топлива мы потратили бы на разных

скоростях и сколько времени занял бы переход на этих режимах. У нашей *Blue's Away* кривая потребления топлива довольно пологая (за исключением участка водоизмещающего режима на скорости около 8 узлов). В этой точке потребление составляет примерно 1 л/милю. Затем, с увеличением скорости, потребление довольно круто идет вверх — до 3 л/милю, пока не доходит до момента выхода на глиссирование

(скорость 10–11 узлов). После этого кривая снова становится полой: расход растет постепенно вплоть до скорости 20 узлов, где потребление составляет около 4 л/милю.

ОБЩАЯ ЭКОНОМИЯ

Сколько топлива можно сэкономить на переходе, зависит в основном от того, насколько медленно вы готовы двигаться. Если бы мы прошли все 60 миль до Веймута на скорости 6 узлов (а не 20), нам удалось бы сэкономить 168 л (рис. 1). При нынешних ценах на дизель в Англии (примерно £ 1,15 за литр) это около £ 193. Впрочем, в реальности Джек обычно ходит на скорости 18 узлов, и 6 узлов — это, пожалуй, слишком медленно, чтобы путешествие было приятным. А вот переход на 8 узлов, который займет 6 часов, выглядит уже приемлемым компромиссом и способен сэкономить вам 126 л дизеля.

Если добавить другие меры, направленные на оптимизацию расхода топлива (табл. 2), такие как уменьшение веса лодки, чистка днища и использование течения, то они увеличили экономию дизеля до 159 л (£ 183). Так что по прибытии в Веймут мы все-таки смогли порадовать себя ужином. Да, по времени наш переход оказался вдвое дольше обычного, но снижение скорости, а следовательно, и уровня шума на борту часто позволяет по-настоящему и полноценно наслаждаться временем, проведенным на воде, и приносит больше удовольствия от путешествия! **МВУ**

Табл. 2. Общая экономия

Обычный переход в Веймут на скорости 18 узлов	222,3 л	£ 255,65
Снижение скорости до 8 узлов	-125,9 л	£ 144,80
Снижение веса на 660 кг	-3,9 л	£ 4,49
Чистый корпус	-9,6 л	£ 11,05
Использование попутного течения	-19,3 л	£ 22,20
Применение топливосберегающих методов	63,6 л	£ 73,14
Общая экономия	158,7 л	£ 183,20



Снижение круизной скорости (слева) поможет сэкономить топливо. В данном случае разница составляет 52,6 л/ч

НАШИ ЯХТЫ

Делимся опытом эксплуатации



РАНДЕВУ НА ЛАДОГЕ

Во многих странах у владельцев лодок одного бренда издавна существует традиция объединяться в фан-клубы. Это не виртуальные сообщества и не посиделки с пивом в ресторане по пятницам — люди на своих судах собираются и путешествуют флотилией по заранее разработанному маршруту. Похоже, такая традиция может сложиться и в России.

Текст Екатерина Амирханова Фото Дмитрий Шаромов

Флот мореходных финских круизеров компании Botnia Targa, внушительный в Европе, постоянно прирастает новыми лодками и в России. Они ходят на Байкале и у побережья Сахалина, по Балтике и Волге, на севере и юге и, помимо других своих привлекательных качеств, славятся выносливостью в условиях морского волнения. Поэтому, когда прошлой осенью нас пригласили прокатиться по Ладожскому озеру на Targa 37, мы незамедлительно согласились. Одно дело — тестировать лодку в идеальных условиях, при тихой погоде, с минимальной нагрузкой, выжимая из нее скорость, и совсем иное — прокатиться «с произвольной программой» по непредсказуемой и по большей части беспокойной Ладоге.

Там встретились две Targa 37. Одна пришла из Эстонии, другая из Казани. Цель randevu... Да никакой особой цели не было, просто повстречались экипажи, пообщались, обменялись впечатлениями от перехода — пути у них были уж очень разные, вместе вволю погоняли по озеру-мору



Капитан Дмитрий Молоков уверенно ведет лодку в ладожских шхерах

TARGA 37

ДЛИНА	41 ф (12,45 м)
ШИРИНА	11 ф (3,50 м)
ОСАДКА	3 ф (1,10 м)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ	8200 кг
ЗАПАС ТОПЛИВА	1350 л
ЗАПАС ВОДЫ	185 л
ГОРЯЧАЯ ВОДА	20 л
СЕПТИЧЕСКИЙ ТАНК	80 л
ВМЕСТИМОСТЬ СПАЛЬНЫХ МЕСТ	12 чел.
СПАЛЬНЫХ МЕСТ	5
ДВИГАТЕЛИ	Volvo Penta D6-370/DPH
ВАРИАНТЫ	Volvo Penta D4-260/DPH
	Volvo Penta D4-300/DPH
	Volvo Penta D6-330/DPH
СКОРОСТЬ	30–38 узлов
КАТЕГОРИЯ RCD	«B»

Не столько волна, сколько аттракцион, когда лодка выходит из воды «сухой»



да устроили совместную фотосессию лодок. Ну прямо как две известных модницы, считавшие себя неповторимыми, но оказавшиеся рядом, да еще в абсолютно одинаковых нарядах. Только здесь вместо скандала — обоюдное удовольствие.

А путь на Ладогу, как рассказали их капитаны, у лодок действительно был разный не только географически.

ТАЛЛИН — ЛАДОГА

Эстонская Targa 37 шла морем и на переход от Таллина до Санкт-Петербурга затратила около 10 часов. Гладь Финского залива морщила небольшая волна, и, соответственно погоде, почти весь этот отрезок пути скорость держали 27–30 узлов. В Невской губе было еще спокойнее, только тамошняя обстановка несколько разочаровывала. Некоторые капитаны проходивших мимо катеров, видимо, желая продемонстрировать «запрдельную» мощност, скорость не сбавляли. Однако этот неприятный момент компенсировало прохождение таможенно-пограничных процедур ударными темпами. Для захода

во внутренние воды РФ Targa 37 с эстонским флагом воспользовалась процедурой временного ввоза. Процедура эта несложная, главное — подготовить полный пакет документов (их перечень можно найти в Интернете) и выполнить ряд требований: иметь на борту говорящего по-русски члена экипажа, речную радиостанцию, бумажные навигационные карты нужного района и пр.

Проверка и оформление документов, поиски запрещенных к ввозу предметов заняли всего час. Дальше была Нева: на путь до крепости Орешек ушло более трех часов. Можно было добраться и вдвое быстрее, только навигационная обстановка на Неве непростая, к тому же временами капитан «эстонки» Андрус Кох сбавлял ход, чтобы с попутчиком разглядывать береговые пейзажи и редкие достопримечательности. А когда по курсу показалась долгожданная Ладога, они даже было решили, что

где-то допустили ошибку и впереди снова Финский залив. Как и планировалось, в первый день пребывания на Ладожском озере эстонские путешественники, двигаясь рекомендованным маршрутом, дошли до Валаама, потом взяли курс на Приозерск, в один из яхт-клубов. По признанию Андруса, Ладога производит неизгладимое впечатление, поражая своими просторами и божественной красотой.

КАЗАНЬ — ЛАДОГА

А на подходе уже была вторая Targa под названием *Svijazhsk*. Свияжск — остров при впадении реки Свияги в Волгу, где при Иване Грозном в XVI веке была построена мощная крепость. У этой лодки из Казани сложился свой маршрут. Хотя и называют Волгу матушкой, но эксплуатируют «родительницу» нещадно: нагродили на ней электростанций, плотин-шлюзов страшное количество! Вспоминать Дмитрию Стрельчуку и Дмитрию

Молокову, капитанам казанской лодки, было почти нечего — сплошь бетонные стенки шлюзовых камер да лукойловские заправки, благо их стало больше.

Впрочем, пылливый взгляд найдет и отметит и крутые берега Нижнего Новгорода, и деревянные церкви Городца, и соборы Костромы и Ярославля... Дальше заправки стали попадаться все реже, а шлюзы — все чаще, и тут уж как повезет: либо проскочишь быстро, либо стой и жди. Иногда приходилось ожидать милости от «судьбы» в лице шлюзового начальства по несколько часов.

От Вытегры до устья Свири — кусочек Волго-Балта длиной с десяток километров и по южной части Онежского озера — *Svijazhsk* «пробежал» всего за полтора часа. Пройдя Верхнесвицкий шлюз, остановились у причала деревни Верхние Мандроги. Деревня эта непростая, туристическая; имеется даже ресторан, где подают знаменитые пирожки. Только отведав их нашим путешественникам не удалось: по понедельникам

Запас мощности, особенно на воде — на реке и в море, лишним не бывает



Скорости у лодок одинаковые, поэтому у «ведомого» шансов догнать «ведущего» нет

у кондитера выходной. Отобедав без пирогов, вернулись на катер и, получив прогноз, приняли решение идти в Приозерск в ночь: наутро обещали ухудшение погоды. После Нижнесвирского шлюза лодка быстро двинулась в направлении Ладоги. В озеро вышли уже затемно, из-за ограниченной видимости и волны лодку не гнали, и спустя несколько часов показался Приозерск. Там, в том же яхт-клубе, казанская Targa 37 и причалила на ночь.

ФОТОТЕСТ

Так наши герои почти одновременно прибыли на Ладогу. Поутру, разумеется, начались разговоры, рассказы, а потом, отдав швартовы, обе Targa 37 двинулись в море-озеро. Там, под прицелами объективов фотокамер, трудно было удержаться, чтобы не похвастаться возможностями

своих катеров. Как не «поиграть мускулами» на великолепном испытательном полигоне!

«Показательные выступления» обеих лодок прошли под девизом «А вот как я еще могу!» (вернее, моя лодка). Ладога, несмотря на грозное небо, в тот день была снисходительна: и сама не волновалась, и капитанам не давала поводов для беспокойства. На каждой лодке стояли два дизельных двигателя Volvo Penta D6 по 370 л.с. с электронным управлением и колонками DPH с винтами-тандем. Положив рукоятки управления моторами до упора, раскрутив винты до предельных оборотов, два капитана пустили свои мощные катера в галоп. Хорошо зная их возможности, оба старались по максимуму: носились парой параллельным курсом, ходили в кильватере один за другим,

чередуюсь и норовя выдать какой-либо финт на кильватерной волне (другой не было). И временами «ведомая» лодка воспаряла на 2/3 корпуса над водой или скрывалась в пелене брызг, с тем чтобы вылететь из нее практически сухой и продолжить марафон.

Это не был формальный тест, когда требуется добросовестно заполнить табличку аккуратно снятыми показаниями приборов. Мы просто, не отводя глаз, наблюдали представление, не особенно фиксируя цифры лага и тахометра. Тем не менее стоит отметить, что скорость далеко не предельно загруженных лодок на полных оборотах (3500 об/мин) превысила 38 узлов — совсем неплохо (эмоция) и точно по спецификации (техническая оценка).

А еще были виражи и циркуляции, плавные и крутые, когда лодки почти ложились на борт (по крайней мере по ощущениям), и казалось, что до воды через открытую бортовую

дверь можно достать рукой.

С непривычки временами хотелось зажмуриться, но скула выручала — держала лодки, и каждый раз они уверенно возвращались в прямое положение, чтобы снова омыть борт в очередном вираже.

Ладога терпеливо сносила, как острые винты ранили ее, вспарывали по-осеннему тяжелую воду, а корпуса оставляли недолгие борозды с пенными краями, которые тут же затагивались, будто окропленные живой водой. Да ладожская вода и есть живая...

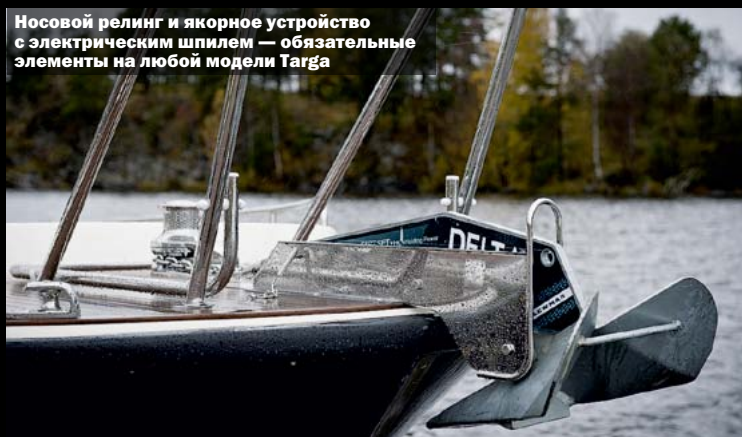
РАЗБОР ПОЛЕТОВ

«Показательные выступления», или мастер-класс, подошли к концу, и к причалу лодки возвращались уже в сумерках. Потом мы еще долго обсуждали преимущества модели Targa 37, да и вообще катеров этого архитектурно-конструктивного типа. Не зря во многих европейских странах их берут на вооружение различные

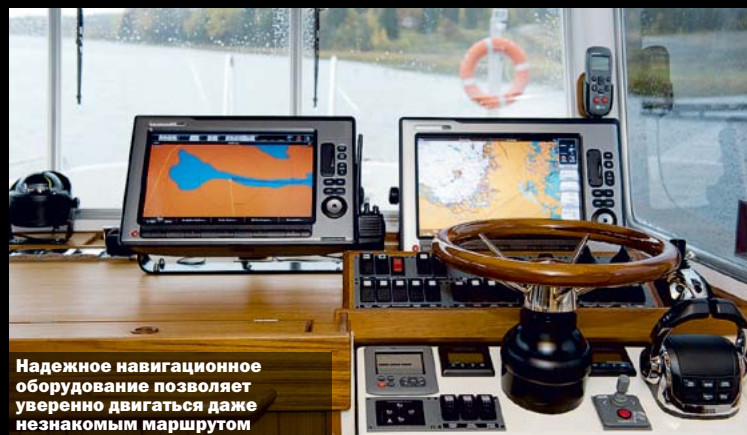
Лодки Targa ходят на Байкале и у Сахалина, по Балтике и Волге, на севере и юге



Со стороны такой крен выглядит опасным, но лодка плотно лежит на скуле



Носовой релинг и якорное устройство с электрическим шпилем — обязательные элементы на любой модели Targa



Надежное навигационное оборудование позволяет уверенно двигаться даже неизвестным маршрутом

Ладога впечатляет своими просторами и божественной красотой

ведомства: силовые и надзорные, медицинские и природоохранные. Да и для личных целей лодка вполне удобная. Прочный корпус, два кокпита, широкие бортовые проходы, открытый пост управления на флайбридже (на обеих наших лодках он оставался зачехленным из-за дождя, который собирался пролиться, да так и не собрался). Просторная рубка, две каюты и туалет с душем. Отличная звукоизоляция — на холостом ходу работа двигателей почти не слышна...

Во время этой фотосессии, можно считать, мы провели своеобразный тест мореходных характеристик Targa 37: динамики, маневренности, управляемости. По европейской классификации эта лодка имеет категорию плавания «В» (Offshore), и ей разрешена эксплуатация при волне высотой до 4 м и ветре силой

до 8 баллов. Ничего похожего на такие условия у нас, конечно, не было, но, глядя на обе лодки на ходу, как-то не сомневаешься в их возможностях. Можно, конечно, озадачиться вопросом: а зачем, к примеру, на реке столь высокие мореходные характеристики? Но и на реке, на Волге или Оби, Дунае или Оudere, погода бывает разная. Здесь, как в городе на автомобиле с полным приводом: случится особенно снежная зима — сами все прочувствуете. Да и запас мощности лишним не будет.

Тогда, на Ладоге, мы еще не знали, что эти соображения скоро получат практическое подтверждение. На обратном пути в Таллин эстонская Targa 37 попала в приличный шторм с крутой волной и ветром до 26 м/с. Из этой передраги катер вышел победителем. **MBV**



Яркий свет батареи фар на крыше рубки освещал путь идущим к причалу лодкам

AVENTO

Сделано в Германии

АМОРТИЗИРОВАННЫЕ КРЕСЛА ДЛЯ КАТЕРОВ ОТ МИРОВОГО ЛИДЕРА

- > сокращение вибраций на 50%
- > индивидуальный подбор цвета
- > более 50 лет опыта в производстве кресел



Авторизованный дистрибьютор и сервисный центр Grammer в России

ЭДЕЛЬВЕЙС

Grammer.russia@gmail.com +7 (812) 372 - 52 - 85
www.grammer.com



МЕТАЛСЕРВИС

www.metalservis.ru

Заправочные станции для яхт и катеров



ЗАО "МеталСервис", Россия, 630126, г. Новосибирск, ул. Ключ-Камышенское плато, 28
тел./факс: +7 (383) 344-98-49, metalservis@mail.ru, www.metalservis.ru



МЫ УСТАНАВЛИВАЕМ СТАНДАРТЫ



www.grizzly-marine.ru

Санкт-Петербург: Октябрьская набережная, д. 15;
пр-т Энгельса, д. 33, ТМ «Светлановский».

Москва, Сколковское шоссе, д 31, ТК «Спорт-Хит».

7 (812) 955-49-54 +7 (812) 407-74-45

необходимый аксессуар для каждой яхты

- Техническое обслуживание лодки и использование в аварийных случаях
- Осмотр подводной части судна
- Техническое обслуживание швартовного оборудования
- Обучение дайверов
- Подводная охота, ловля рыбы и раков



РЕКЛАМА

Freediver

- Погружение для знакомства с подводным миром курорта
- Погружение для проведения научных и исследовательских работ
- Техническое обслуживание бассейнов
- Извлечение ценных предметов из-под воды
- Погружение под воду людей с ограниченными способностями



Автономная поплавковая модель

Размеры: $\varnothing$ 33 см / высота 22 см
Вес (с аккумулятором): 12,5 кг
Время работы: 45-60 мин
Питание: 12V, 16 - 18 А



Комплект ныряльщика

Шланг 10 м
Регулятор
Пояс
Вес: 4 кг



Модель для установки на борту

Размеры: 35 x 25 x 15 см
Вес: 6 кг
Питание: 12V, 16 - 18 А

«Freediver - это яхтенный аксессуар, без которого мне теперь не обойтись. Он должен входить в стандартное оборудование для любой лодки», - Бобби Шенк, известный кругосветный мореплаватель, легенда парусного спорта.

www.freediver.su +7 (495) 99-808-66

Приглашаем к сотрудничеству региональных дилеров

57-футовая оффшорная крейсерско-гоночная яхта

Reichel/Pugh-мастер-дизайн
Шедевр McConaghy

Конкурентоспособна /
победитель IRC и ORCi

Прекрасно подходит как для
Transatlantic, Fastnet & Round Skagen,
так и для семейных круизов

Оценена к продаже в 500.000 евро

Контакт:

ORM (Offshore Race Management, менеджмент
прибрежных соревнований)

Michael Castania (Майкл Кестение)

телефон: +1 954 629 19 39

mcastania@orm1.com

или support@hl-marketing.net

www.hl-marketing.net



ТАКЕЛАЖ И ОСНАСТКА ДЛЯ ЯХТ ИЗ НЕРЖАВЕЮЩЕЙ СТАЛИ



www.rigging.ru

тел.: +7 (495) 228-14-72

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.



www.tb-houseboats.ru

+7 (903) 380-5856, +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).

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.



Be Mediterranean...



enjoy Turkish gulets.



GYS YACHTING

GÖCEK YACHT SERVICE

SINCE 1990

..at your service for;

- *Luxury Gulet, Motoryacht and "only fifties" Bareboat charters*
- *Mega Yacht support services*
- *VIP Services, Limo / Sea Plane / Helicopter transfers*
- *Bookings for Boutique Hotels of Türkiye*

info@gocekyachtservice.com
www.gocekyachtservice.com

Göcek / Türkiye



290 Fly	от € 124 119	350 Ht	от € 188 338	390 Ht	от € 251 087	445 Ht	от € 306 018	700 Raptor	от € 1 402 650
325 Open/Ht	от € 134 892	380 Fly	от € 254 731	430 Ht/Skydeck	от € 306 018	550 Fly	от € 662 850	700 Skydeck	от € 1 424 250
340 Fly	от € 195 264	385 Open/Ht	от € 211 127	420 Fly	от € 309 312	640 Fly	от € 1 281 150	780 Crystal	от € 2 358 450



www.galeon-russia.ru

PARKER 660 Weekend

Длина (LOA) / Ширина / Осадка:	6.6 м. / 2.5 м. / 0.36 м.
Вес:	1 200 кг.
Двигатель:	1 шт, бензин, подвесной до 175 л.с.
Круизная / Макс. скорость:	27 / 34 уз.
Емкость топливного танка:	140 л.
Емкость танка с пресной водой:	100 л.
Галюн:	Есть
Пассажиры / Спальных мест:	6 чел. / 4
Максимальная загрузка:	1000 кг.
Цена:	от € 42500



PARKER 660 Pilothouse

Длина (LOA) / Ширина / Осадка:	6.6 м. / 2.5 м. / 0.36 м.
Вес:	1 100 кг.
Двигатель:	1 шт, бензин, подвесной до 150 л.с.
Круизная / Макс. скорость:	26 / 31 уз.
Емкость топливного танка:	140 л.
Емкость танка с пресной водой:	100 л.
Галюн:	Есть
Пассажиры / Спальных мест:	6 чел. / 2
Максимальная загрузка:	1000 кг.
Цена:	от € 36500



PARKER 800 Pilothouse

Длина (LOA) / Ширина / Осадка:	8 м. / 2.9 м. / 0.38 м.
Вес:	2300 кг.
Двигатель:	2 шт, бензин, подвесной до 300 л.с.
Круизная / Макс. скорость:	28 / 39 уз.
Емкость топливного танка:	400 л.
Емкость танка с пресной водой:	80 л.
Галюн:	Есть
Пассажиры / Спальных мест:	8 чел. / 2
Максимальная загрузка:	1000 кг.
Цена:	от € 68000



PARKER 800 Weekend

Длина (LOA) / Ширина / Осадка:	8.47 м. / 2.9 м. / 0.38 м.
Вес:	2 100 кг.
Двигатель:	1 шт, бензин, подвесной/стационарный
Круизная / Макс. скорость:	27 / 33 уз.
Емкость топливного танка:	240 л.
Емкость танка с пресной водой:	100 л.
Галюн:	Есть
Пассажиры / Спальных мест:	8 чел. / 6
Максимальная загрузка:	1500 кг.
Цена:	от € 72000



Innovation. Design. Quality.

€2500-000
Уникальное
предложение!
Только сейчас цена
€1950 000

Характеристики яхты Riva Venere 75:

- Верфь: RIVA
- Находится во Франции
- Статус: коммерческий
- Материал корпуса: стеклопластик
- Год выпуска: 2007
- Длина: 23 м (75 ф)
- Ширина: 5,72 м
- Осадка: 2,6 м
- Скорость: 23–29 узлов
- Двигатель: MTU 2 x 1524 л.с.
- Расход топлива: 300 л/час
- Число спальных мест: 8
- Количество кают: 4
- Размещение команды: 3 в 2х каютах
- Вспомогательное судно Williams 3,85 м в длину, 100 л.с.
- Гидроцикл
- Снаряжение для дайвинга



Реклама

Аренда
€ 40 000
в неделю



Фантастическое судно Venere,
созданное по проекту дизайнеров Mauro Micheli и Sergio Beretta
из знаменитой студии Officina Italiana Design,
подчеркнет вашу изысканность.


Андреевский Дом
УПРАВЛЯЮЩАЯ КОМПАНИЯ

Tel.: +7 (812) 655-50-02
+7 (911) 09-009-36

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.



61 246 235 RUR

[Monte Carlo Yachts MCY 65 URSULA](#)

19.82 м., 2012 г.в. (Б/у)

Продавец: Максим

Тел. +7-915-000-20-84



26 079 042 RUR

[Popilov Yachts POPILOV-1999](#)

19.90 м., 2014 г.в. (Новый)

Продавец: Popilov Yachts (Титов Михаил)

Тел. +7-926-569-34-43



4 500 000 RUR

[Sessa 30](#)

9.56 м., 2008 г.в. (Б/у)

Продавец: Лодка Хаус

Тел. +7-937-225-69-90



6 954 411 RUR

[XO Boats 270 RS Cabin](#)

8.60 м., 2014 г.в. (Новый)

Продавец: Range Marine (Каратаева Лилия)

Тел. +7-911-278-29-49



5 638 604 RUR

[Nord Star 26 Patrol Outboard](#)

8.40 м., 2014 г.в. (Новый)

Продавец: Range Marine (Каратаева Лилия)

Тел. +7-911-278-29-49



2 959 576 RUR

[XO Boats 240 RS Open](#)

7.50 м., 2013 г.в. (Новый)

Продавец: Range Marine (Каратаева Лилия)

Тел. +7-911-278-29-49



4 970 500 RUR

[Velvette Cruiser 33 INTELLIGENT](#)

10.12 м., 2013 г.в. (Новый)

Продавец: Velvette (Мурат)

Тел. +7-927-436-66-84



1 420 000 RUR

[Томь 605 Классик](#)

6.05 м., 2013 г.в. (Новый)

Продавец: Верфь «Томь»

Тел. +7-923-526-26-12

**Хотите продать
яхту быстро?**

**Разместите
ее здесь!**

rotatemarine.com

Собрание объявлений. Тема: **водная техника**

Более подробную информацию
об этих и других предложениях
смотрите на rotatemarine.com



УВЕРЕННОСТЬ В СОВЕРШЕНСТВЕ



ТОЛЬКО У НАС В СОЧЕТАНИИ:

Закрытый пост управления
Широкие боковые проходы
Боковые сдвижные двери
Большая автономность
VIP отделка салона

Модельный ряд: 21' 23' 25' 26' 28' 32' 33' ^{NEW!} 35'



AQUADOR 25 Ce



AQUADOR 28 C



AQUADOR 35 C

Мореходные качества, категория B Offshore, классическая корабельная архитектура делают катера Aquador лучшими в своем классе

Официальный дистрибьютор в России и странах СНГ



Санкт-Петербург, тел.: (901) 315-4578,
(911) 743-4181, (911) 700-4966,
факс (812) 421-1225

Киев, тел./факс: +38 044 581
2713, +38 050 169 5088

www.aquadorboats.fi, www.htmarine.ru,
htmarine@mail.ru

COBALT BOATS

323

Длина.....10.59 м
Ширина....3.23 м

MerCruiser 8.2
Mag B 3 DTS
S.COR 2 X 380 (Hp)



ЛОДКА
В НАЛИЧИИ

273

Длина.....8.79 м
Ширина....2.59 м

MerCruiser 8.2
Mag HO B 3 DTS
S.COR 430 (Hp)



ЛОДКА
В НАЛИЧИИ

243

Длина.....7.90 м
Ширина....2.59 м

MerCruiser 8.2
Mag HO B 3 DTS
S.COR 430 (Hp)



ЛОДКА
В НАЛИЧИИ

276

Длина.....8.38 м
Ширина....2.59 м

MerCruiser 8.2
Mag B 3 DTS
S.COR 380 (Hp)



ЛОДКА
В НАЛИЧИИ

SD24

Длина.....7.47 м
Ширина....2.59 м

MerCruiser 8.2
Mag HO B 3 DTS
S.COR 430 (Hp)



ЛОДКА
В НАЛИЧИИ

SD26

Длина.....7.97 м
Ширина....2.59 м

MerCruiser 8.2
Mag B 3 DTS
S.COR 380 (Hp)



ЛОДКА
В НАЛИЧИИ

R5

Длина.....7.82 м
Ширина....2.59 м

MerCruiser 8.2
Mag HO B 3 DTS
S.COR 430 (Hp)



ЛОДКА
В НАЛИЧИИ

220

Длина.....6.96 м
Ширина....2.54 м

MerCruiser 377
Mag B 3 DTS
S.COR 320 (Hp)



ЛОДКА
В НАЛИЧИИ

A25

Длина.....7.77 м
Ширина....2.59 м

MerCruiser 8.2
Mag HO B3 DTS
S.COR 430 (Hp)



ЛОДКА
В НАЛИЧИИ

START MARINE

ROYAL YACHT CLUB.

Москва,
Ленинградское ш., д. 39.
Телефон: + 7 495 940 77 14

ЯХТ КЛУБ СПАРТАК.

г.Долгопрудный,
улица Набережная, д. 4а.
Телефон: +7 903 539 83 41

МАРКЕТ МАРИН.

г.Долгопрудный,
Старо-Дмитровское шоссе, д.1.
Телефон: + 7 495 579 22 02

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ



на выставке MIBS'14
в Крокус Экспо
11.03.14 — 16.03.14

Ferretti 620

Год постройки..... 2013
Двигатели 2 X MAN 1100 л.с.
Длина..... 18,77 м
Ширина..... 5,25 м
Осадка 1,50 м
Каюты 3+1
Флаг оффшор, без таможни в РФ
Водоизмещение 40Т
Местонахождения Москва, РФ



Pershing 64

Год постройки..... 2013
Двигатели 2 X MTU 1623 л.с.
Длина..... 20,04 м
Ширина..... 5,0 м
Осадка 1,32 м
Каюты 3+1
Флаг оффшор, без таможни
Водоизмещение 42,10Т
Местонахождения Рига, Латвия



на выставке MIBS'14
в Крокус Экспо
11.03.14 — 16.03.14

Rivarama Super 44'

Год постройки..... 2013
Двигатели 2 X MAN 800 л.с.
Длина..... 13,40 м
Ширина..... 3,88 м
Осадка 1,03 м
Каюты 1+1
Флаг оффшор, без таможни в РФ
Водоизмещение 15,54Т
Местонахождения Москва, РФ

БРОКЕРАЖНЫЕ ЯХТЫ ИЗ ГОЛЛАНДИИ



ОТ КОМПАНИИ «ADVENTOR YACHTS»



Спрашивайте наших представителей в зале № 15 на стенде яхт Elling



VRIPACK 2000

2009 г.в. Цена: € 1 250 000. Спецпредложение!

Океанское экспедиционное стальное судно с надстройкой из легкого сплава дизайнерской студии Vripack, построенное по спецпроекту на известной верфи Altena Yachting.

Еврокатегория мореходности «А-Океан», неограниченный район плавания. Практически новая яхта (наработка 360 часов) в идеальном состоянии. Один хозяин, бывший яхтсмен. Ходил на Средиземное море и обратно, и немного по Голландии. Судно укомплектовано всем необходимым для кругосветного плавания. 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. В мастер каюте можно полноценно принимать ванну.

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: 8 000 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.

VAN DER HEIJDEN 2400 SUPERIOR

2011 г.в. Цена: € 2 250 000

Практически новая голландская стальная Суперяхта. Редкий симбиоз классического стального корпуса и достаточно высокой скорости (полуводоизмещающий режим движения).

Экстерьер в стиле Hi-tech. Роскошь внутреннего убранства. Снижение веса за счет надстройки из легкого сплава. Кондиционирование и центральное отопление. 5 кают. Просторный светлый верхний салон объединяющий главный пост управления судном, гостиную и столовую группу с прекрасно оборудованным камбузом. Полностью тиковая палуба. Второй пост управления на флайбридже. Гидравлические подруливающие устройства (носое и кормовое). Полный комплект навигации, включая радар, автопилот, картплоттеры Furuno и т.д.. Категория мореходности — А (Океан).

Общая длина: 24,1 м

Ширина: 6,30 м

Осадка: 1,45 м

Водоизмещение: 48 т

Двигатели: 2 x Iveco 825 л.с.

Наработка двигателей: ок. 240 м.ч.

Якорная лебедка: Электро

Туалеты/душевые: 5/5

Зарядное устройство/Инвертер: Victron

Круиз. скорость: 12 узл

Макс. скорость: до 23 узл

Запас топлива: 7 400 л

Запас воды: 1500 л

Посудомоечная машина. Стиральная машина. ТВ, видео, аудио оборудование. Электросеть: 12/24/230 В. Генератор: 11 Кв.



ALTENA BLUE WATER TRAWLER 58

2008 г.в. Цена снижена до € 975 000.

Настоящая классика в мире экспедиционных яхт от известной голландской верфи Altena Yachting. В облике судна очевидны brutality и бескомпромисность.

Категория мореходности «А-Океан», 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. 3300 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.

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 малые 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.



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.
- Размещения 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



Elegance 64

Год постройки 2007 Длина 20 м Ширина 5,6 м
Двигатели 2 x MAN 1360 л. с. Место стоянки Москва
Цена € 1'200'000



Elegance 73

Год постройки 2006 Длина 22.3 м Ширина 5.7 м
Двигатель 2 x 996kW (2x1300 hp) MAN Diesel
Место стоянки Испания Цена € 1'150'000 € 1'000'000



Altena 61

Год постройки 2008 Длина 19.50 м Ширина 5.30 м
Двигатели 2 x John Deere 300 л.с.
Место стоянки Ментон Цена € 1'300'000



Princess 21

Год постройки 2006 Длина 21.5 м Ширина 5.5 м
Двигатель MAN 2x1360 л.с.
Место стоянки Санкт-Петербург Цена € 1'090'000



Hallberg-Rassy 54

Год постройки 2012 Полная комплектация Длина 16,74 м
Ширина 4,70 м Двигатель Volvo Penta 132 kW (179 л. с.)
Категория А, океан Каюты 3
Место стоянки Одесса, Черное море Цена € 1'250'000



Hallberg-Rassy 64

Год постройки 2012 Длина 19.85 м Ширина 5.20 м
Двигатель Volvo Penta D6-280 Категория А, океан 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



Значительное снижение цены



Ocean Victory 75,75 м/248'6 ф, Feadship, 2009, цена по запросу.
Алекс Лис-Бакли +377 97 97 77 00 – aleesbuckley@camperandnicholsons.com

При водоизмещении 2242 т "Ocean Victory" является крупнейшей из когда-либо продаваемых яхт FEADSHIP. Построенная по наивысшим стандартам Lloyds и MCA, она оборудована двигателями Caterpillar, стабилизаторами качки, системой динамического позиционирования и представляет собой настоящую океанскую яхту с комфортной крейсерской скоростью 15 узлов и максимальной скоростью 17 узлов. На главной палубе оборудованы 6 гостевых кают для размещения 12 пассажиров, а мастер-каюта с двумя роскошными санузлами, гардеробом, кабинетом, террасой и лифтом занимает отдельную палубу. Помимо бассейна с гидромассажем и джакузи, на борту оборудована вертолетная площадка и зона спа с тренажерным залом, сауной, хаммам и массажной комнатой, кинотеатр, имеется набор тендеров и водных игрушек, включая 33-футовую SUNRIVA, и многое другое. На обслуживание яхты, которой пользуется лишь владелец, не жалеют денег, и она никогда не была в чартере. Это очень редкая возможность!



Непревзойденные **знания**
Исключительный ОПЫТ

camperandnicholsons.ru



Pestifer 65 м/213'3 ф, Feadship, 2010, цена по запросу.
Алекс Лис-Бакли +377 97 97 77 00 – aleesbuckley@camperandnicholsons.com

"Pestifer" с водоизмещением 1507 т сегодня является одной из самых объемных яхт в своей длине. Ее впечатляющие внешние линии создавал Клиффорд Дэнн, а дизайн интерьеров и отделки принадлежит именитому Франсуа Зуретти. "Pestifer" построена для опытных владельцев на известной верфи Feadship. Судно сертифицировано в Lloyds and MCA, оборудовано двигателями MTU, генераторами Caterpillar и стабилизаторами качки. Крейсерская скорость яхты составит 15 узлов, а максимальная на узел больше. Запас топлива при этом позволяет пересекать океан. На борту размещены пять двухместных гостевых кают с отдельными санузлами и роскошная мастер-каюта в носовой части судна. Зоны отдыха включают два салона, две столовые для формальных случаев и одну под открытым небом, бассейн и места для загара. Все палубы соединены лифтом, а просторный тренажерный зал с санузлом можно переоборудовать в седьмую каюту. На борту предусмотрены два тендера (8 и 7.5 м), а также удобные каюты для 22-24 членов экипажа.



Продажа и приобретение
Строительство
Чартер
Менеджмент
Подбор команды

Camper &
Nicholsons
International

YACHTING SINCE 1782

1782



Green Voyager 43.9 м/144' ф Kingship Marine, 2014, € 14,800,000*
Саймон Голдсворси +44 20 7009 1950 - sgoldsworthy@camperandnicholsons.com
Фернандо Николсон +1 305 604 9191 - fnicholson@camperandnicholsons.com



Turmoil 63.7 м/209 ф, Royal Denship, 2006, \$48,500,000
Майкл Рафферти +1 561 758 5608 - mrafferty@camperandnicholsons.com



Swan 60 ф/196'10 ф, Benetti, 2011, € 39,000,000
Ритис Бабравичиус +377 97 97 77 00 - rbabravicius@camperandnicholsons.com
Джеймс Райнер +33 4 92 912 912 - jrayner@camperandnicholsons.com



Project12 46.6 м/152'8 ф, Cantieri di Pisa, 2013, € 19 500 000
Ритис Бабравичиус +377 97 97 77 00 - rbabravicius@camperandnicholsons.com



Значительное снижение цены / Также доступна для чартера

Ilusion I 46.05 ф/150'11 ф, Benetti, 2010, Price on application*
Алекс Лис-Бакли +377 97 97 77 00 - aleesbuckley@camperandnicholsons.com
Гастон Лис-Бакли +33 4 92 912 912 - gleesbuckley@camperandnicholsons.com



Wider 150 #2 45.72 м/150 ф, Wider, 2015, €25,000,000
Дэвид Сеал +377 97 97 77 00 - dseal@camperandnicholsons.com



Ariela 39.6 м/129'9 ф, Ferretti, 2004, €5,500,000
Чарльз Эрардт +33 4 92 912 915 - cehrardt@camperandnicholsons.com

Непревзойденные знания
Исключительный опыт
camperandnicholsons.ru



Imagination 47 м/154'16 ф, Benetti, 2010, €16,500,000 НДУ уплачен
Джереми Компорт +33 4 92 912 912 - jcomport@camperandnicholsons.com



Новое центральное агентство/ Также доступна для чартера

Aqua Libra 37 м/121'4, ф Sunseeker, 2009
Алекс Лис-Бакли +377 97 97 77 00 - aleesbuckley@camperandnicholsons.com
Гастон Лис-Бакли +33 4 92 912 912 - gleesbuckley@camperandnicholsons.com



Mistral 55 35.37 м, 116' ф, Pershing, 2005, €4,500,000
Жан-Мари Рекамьер +33 4 92 912 912 - jmrecamier@camperandnicholsons.com



Spike I 34 м/111'10, ф Leopard, 2010/2011, цена по запросу
Стин Кристенсен +34 971 40 33 11 - schristensen@camperandnicholsons.com



Aldonza 31.7 ф/104 ф, Astilleros de Mallorca, 1995/2012, €3,950,00 НДС уплачен
Джонатан Сиретт +34 971 40 33 11 - jsyrett@camperandnicholsons.com



Новое центральное агентство

Friday & RG512 31 м /100 ф, Arno Leopard, 2006 & 2007, €2,400,000/€2,950,000
Гастон Лис-Бакли +33 4 92 912 912 - gleesbuckley@camperandnicholsons.com



Event 30.20 м/99 ф Benetti 2006 € 6 000 000 НДС уплачен
Ритис Бабравичиус +377 97 97 77 00 - rbabravicius@camperandnicholsons.com



Новое центральное агентство

Delhia 28.27 м/92'8 ф, Mangusta, 2003, € 1 750 000 НДС уплачен
Гастон Лис-Бакли +33 4 92 912 912 - gleesbuckley@camperandnicholsons.com

Продажа и приобретение
Строительство
Чартер
Менеджмент
Подбор команды

Camper &
Nicholsons
International

YACHTING SINCE 1782

1782

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

МОСКВА +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.

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.

AZIMUT 50 (ref. 005), 2005**18.200.000 RUB**

Длина	16.02 м	Двигатель	Caterpillar (2 x 609 л.с.)
Ширина	4.76 м	Наработка	1300 м/ч
Осадка	1.21 м	Каюты	4

Отличное состояние. Яхта растаможена. Находится в Москве.



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 62 (ref. 045), 2008

1.250.000 EUR



Длина	19,30 м	Двигатель	Caterpillar (2 x 865 л.с.)
Ширина	5,03 м	Наработка	1300 м/ч
Осадка	1,45 м	Каюты	5

Состояние отличное. Растаможена 100%. ГИМС. 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 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 Санкт-Петербурге.

Rinker 400 EC (ref. 010), 2010

250.000 EUR



Длина	12,64 м	Двигатель	Volvo D6-370 (2 x 370 л.с.)
Ширина	0,96 м	Наработка	300 м/ч
Осадка	0,96 м	Каюты	3

Состояние новой яхты. ГИМС. Находится в Москве.



Мы пережили торнадо

АЛЕК И БАРБАРА ХАММОНД: Ужасный смерч нарушил привычный покой Багамских островов, и на лодках, находившихся в этих водах, воцарилась паника.

Какой ваш самый сильный страх, связанный с яхтингом? Сон, который заставляет ночью вскакивать в холодном поту? Внезапный туман у скалистых берегов?

А может быть, пожар на борту или закончившееся в шторм топливо? Мы уже пережили одну трагедию, когда наш предыдущий 42-футовый моторный катамаран ушел под воду прямо из-под ног во время первого плавания, и надеялись, что на этом злоключения закончились. Кроме того, приветливые и спокойные воды Карибского бассейна и Багамских островов опасны только в сезон ураганов, который наша лодка переживает в надежном месте.

Однако в этих местах есть особый, внезапно возникающий метеорологический феномен, о котором прежде мы слышали только байки в баре местного яхт-клуба. Речь о водяном смерче — по сути, торнадо над водой; он появляется из ниоткуда даже в погожий летний день. Все начинается с невинного облачка и небольшого темного пятна на воде под ним, но перерастает в закрученный водяной столб; он быстро набирает силу, чтобы потом так же внезапно исчезнуть. Бывают совершенно безобидные маленькие смерчи, но возможны и мощные вихри, засасывающие все на своем пути. В любом случае, мы не стремились познакомиться с ними лично.

А теперь представьте мой ужас, когда в начале года я увидел один такой смерч (на фото), двигавшийся в нашем направлении. *Blue Horizon*, наш новый катамаран Horizon PC60, стоял на якоре в живописной бухте неподалеку от Стэниел Кей (Эксума). Я попытался не привлекать внимания Барбары, но она уже заметила смерч и смотрела на него взглядом, способным заморозить олимпийский огонь. Когда жаркое багамское солнце внезапно исчезло за черным облаком и резко стемнело, я попытался успокоить жену привычными аргументами. «Наша яхта весит 40 тонн, никакой ураган не сможет поднять ее, — произнес я с предельным



Так выглядел смерч с кормы катамарана Алекса и Барбары

спокойствием. — Кроме того, смерч обязательно сменит направление, прежде чем приблизится к нам».

Чем дольше мы наблюдали его неотвратимое приближение, тем очевиднее становилось: смерч идет прямо на нас. Тут проснулась рация: капитан траулерной яхты, стоявшей на якоре между нами и неистовствующей стихией, просил по 16-му каналу у всех оказать ему помощь, если лодка не переживет этой встречи. Я держал траулер в прицеле бинокля, чтобы понять, к чему готовиться. Через миг масса бешено вращающейся воды скрыла судно, и на несколько секунд оно пропало из вида. К счастью, траулер появился с другой стороны смерча, изрядно

Траулер, охваченный водяным вихрем, полностью исчез из виду



Яхта-траулер оказалась во власти смерча



Водяной вихрь исчез всего в нескольких метрах от лодки

потрепанный, но оставшийся на плаву и без серьезных повреждений.

«Приласкав» первую яхту, смерч продолжил двигаться к нам. К счастью, он начинал терять энергию, но судя по тому, как улетел бимини с небольшого катера, с его силой все еще приходилось считаться. Чем ближе подходил торнадо, тем страшнее он казался, и особенно пугал сильный воющий звук. В этот раз нам повезло: в последний миг смерч повернул и прошел мимо на расстоянии около 150 метров, а спустя несколько минут выбрался на сушу, где тут же исчез, как будто его и вовсе не было. Снова показалось солнце, природа задышала спокойствием, а мы налили по рюмочке, чтобы расслабить нервы. **IMBY**

Targa®

The 4x4 of the sea

Уверенность в превосходстве



Престижные международные премии



СТОКГОЛЬМ

СТОКГОЛЬМ

ЛОНДОН

ЛОНДОН

ЛОНДОН

HARDTOP
St. Petersburg
ANCHOR MARINE
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'

37'

42/44'



Volkswagen Multivan.

Комфорт в новом измерении

Наслаждайтесь каждым километром благодаря просторному трансформируемому салону, идеальной управляемости и широкому обзору. В любой поездке – комфорт премиум-класса, достойный вашего окружения.

4 MOTION

25TH ANNIVERSARY*

Дополнительная информация – по телефону информационной линии
Volkswagen 8-800-333-4441 Реклама

*25-я годовщина



Das Auto.