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

МАРТ–АПРЕЛЬ 2014

MOTOR BOAT & YACHTING

ВЕЛИЧИЕ МОМЕНТА

Дизайн и ноу-хау суперяхт
Princess M Class



ОБЗОРЫ И ТЕСТЫ

AMELS EVENT • AB 116 • **WIM VAN DER VALK CONTINENTAL III 26.00 RPH**
DELTA 80 • **FAIRLINE SQUADRON 48** • TRIDENT SOLO 900 • **VELVETTE 25 EUPHORIA**

ISSN 2077-8236
14003
9 772077 823783

CORUM



www.corum.ch

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

РЕКЛАМА



ADMIRAL'S CUP AC-ONE

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

CORUM
LA CHAUX-DE-FONDS · SUISSE

РЕКЛАМА

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

LEXUS СТАНОВИТСЯ БЛИЖЕ

ОБМЕНЯЙТЕ ВАШ АВТОМОБИЛЬ НА НОВЫЙ LEXUS



ES 250 Premier Special Edition*

1 800 000 РУБ.

LEXUS TRADE IN

Трэйд-ин. * Специальная комплектация «Премьер».
** Автомобиль Lexus IS 250 в комплектации «Комфорт». *** Специальная комплектация «Эдванс».


LEXUS
СОЗДАЮЩИЙ ЧУВСТВА
IS
GS
Реклама
IS 250
ОТ 1 398 000 РУБ.**
GS 350 Advance Special Edition***
2 224 000 РУБ.
WWW.FACEBOOK.COM/LEXUSRU
WWW.LEXUS.RU | 8 800 200 38 83



82
MOTOR YACHT

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

NORDMARINE

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

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ: Норд-Стар + 7 812 325 55 32
ВОЛГОГРАД: H2O + 7 8442 98 97 02
КРАСНОДАРСКИЙ КРАЙ: Наутика + 7 8617 71 34 24
ХАБАРОВСК, ВЛАДИВОСТОК: Laguna + 7 4212 69 72 19
КАЗАНЬ: Динара Марин: + 7 843 518 08 67
КАЗАХСТАН: Eurasiamotors + 7 727 315 05 05
САМАРА, ТОЛЬЯТТИ: Волга Яхт Групп + 7 846 990 64 30



A member of the Moët Hennessy Louis Vuitton family

*Устанавливая высокие стандарты

PRINCESS

www.princessyachts.com



FREAK CRUISER**

Карусельный турбийон. 7-дневный запас хода.
Ручной подзавод. Мануфактурный механизм.
Запатентованный механизм спуска Dual Ulysse из кремния.
Доступны в корпусе из 18-каратного розового или белого золота.

ULYSSE NARDIN RUSSIA: +7 (495) 795 0630, inforussia@ulysse-nardin.com

WWW.ULYSSE-NARDIN.COM

реклама *С 1846 года. Ле Локль – Швейцария. **Фрик Круизер.


ULYSSE NARDIN
FREAK





Каждая модель Monte Carlo Yachts обладает ДНК мега-яхт. Эта концепция наиболее совершенно воплотилась в новой MCY 86, с её удивительными объёмами и беспрецедентными решениями для яхт размерности до 100 футов, а также материалами и мебелью, созданными всемирно известными брендами от «Made in Italy» и «Made in France». Уже существуют пять планировок, полностью разработанных для их воплощения, с использованием самых инновационных производственных процессов в промышленности (защищены международными патентами). А в целом, неповторимый дизайн и царство воздуха.

Monte Carlo Yachts – Классика Будущего.

World Yachts Trophies
Канны 2010
Номинация "Приз за лучший дизайн"

World Yachts Trophies
Канны 2010
Номинация "Приз за лучшие инновации"

Boat of the Year Award
Генуя 2010
Номинация "Моторные суда"

Nautical Design Awards
Ницца 2010
Номинация "Моторные яхты длиной до 24 метров"

Motor Boat of the Year Awards
Лондон 2011
Номинация "Флайбридж длиной более 15 футов"

European Powerboat of the Year Awards
Дюссельдорф 2011
Номинация "Яхты длиной

Asia Boating Awards
Гонконг 2011
Номинация "Лучшая серийная моторная яхта (51-80 футов)"

Editor Choice Award
Fort Lauderdale 2012
Best Import Motoryacht 70-80 ft

World Yachts Trophies
Канны 2012
Номинация "Приз за лучший дизайн"

Asian Marine & Boating Awards
Shanghai 2013
Best Motor Yachts 60'-75'

Motor Boat of the Year Awards
Лондон 2012
Номинация "Флайбридж длиной более 55 футов"

MONTECARLOYACHTS
Future, Classic.

Monte Carlo Yachts.
Не стоит ожидать меньшего




MCY 76


MCY 86


MCY 65


MCY 70

DREAMYACHTS

Dream-Yachts –
Эксклюзивный дистрибьютор
Monte Carlo Yachts s.p.a. в РОССИИ

125212, Москва, Royal Yacht Club,
Ленинградское шоссе, д.39, стр.7
+7 (495) 925-88-22

www.dream-yachts.ru



Реклама

Индивидуальность и роскошь в каждой детали



CASTANGIA
dal 1850

+7 (495) 933 6277 Ленинский пр-т, 11
www.CASTANGIA1850.com

К ЧИТАТЕЛЮ

Колонка главного редактора



Привет всем!

В последние годы на зарубежных выставках знакомые — строители яхт, журналисты из числа иностранцев — обязательно задают два вопроса: «Как поживаешь?» и «Как там российский рынок?» Конечно, спрашивают и о другом, но эти два входят в «обязательную программу».

Что тут сделаешь? Если на первый вопрос я еще могу ответить — подробно или кратко, всерьез или шутейно (в зависимости от ситуации), то второй вызывает у меня затруднения. Людей реально интересует рынок, они делают на него определенную ставку и хотят знать ситуацию. А что им сказать? Что наибольшим спросом у россиян пользуются сегодня надувные лодки и суперяхты, а небольшие катера и круизеры средних размеров — это товар отложенного спроса? Что причины такого расклада — массовое увлечение в России рыбалкой, внушительное число миллиардеров, удостоенных чести попасть в список Forbes (в 2013 году — 110) и неопределенное положение среднего класса? Что сказать иностранцу, когда при таких масштабах страны и обилии пригодных для яхтинга акваторий на воде крайне немноголюдно? Можно, конечно, ссылаться на климат в отдельных регионах, но любому понятно: на Северо-Западе, к примеру, он не сильно отличается от скандинавского, а лодок у нас при изрядном народонаселении на порядок меньше. Сказать, что генетическая тяга к мореплаванию есть далеко не у всех, а среди тех, кто рвется в море, отнюдь не все имеют на это средства? Или как объяснить иностранцу причины отсутствия развитой инфраструктуры яхтинга, если ему не понять, отчего у нас плохие, ежегодно требующие ремонта дороги?

Яхтенный рынок у нас существует — есть все его главные составляющие

Но все же рынок существует, ибо есть его главные составляющие: товар, продавец, покупатель и отношения между ними. Лет двадцать назад и такого рынка не было, так что курс у нас верный — в море! А спрос, как и деньги,— дело наживное.

До встречи!



Главный редактор
Зарий Черняк



Читайте приложение к журналу MBY!

НАВИГАЦИЯ ПО НОМЕРУ



Награды нашли своих героев! *с. 74*



Amels Event — *яхта с запоминающимся «лицом»* *с. 114*



80 футов передовых технологий за 5 000 000 евро! *с. 162*



Моряки знают: море светится. Но почему? *с. 156*

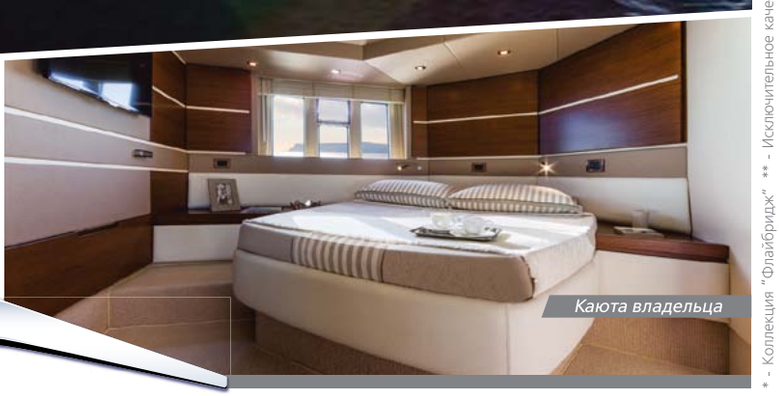
реклама

AZIMUT FLYBRIDGE 54 –
УЧАСТНИК MOSCOW BOAT SHOW 2014 (11-16 МАРТА, КРОКУС ЭКСПО)
3+1 КАЮТЫ, ПРОСТОРНЫЙ ФЛАЙБРИДЖ, НОВЫЕ ИНТЕРЬЕРЫ





Салон на главной палубе



Каюта владельца

* - Коллекция "Флайбридж" ** - Исключительное качество *** - Азимут Яхтс Россия

—54—

FLYBRIDGE COLLECTION*

AZIMUT YACHTS

FINO ALL'ULTIMO DETTAGLIO**

Бренд группы компаний
AZIMUT | BENETTI

www.azimutyachts.ru

Azimut Yachts Russia***

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

СОДЕРЖАНИЕ

Март–апрель 2014



СУПЕРЯХТЫ

24



32

82



58



66

24 СУПЕРЯХТЫ
Oceanco E-Motion, Heesen *Galatea,* **Damen 67M Sea Axe,** Feadship *Como*

32 СОСТАПЕЛЯ
Fairline Targa 48 GT, Sealine F380, **Princess 88MY,** Windy 39 Camira, **Greenline 48 Hybrid,** Fairline eSprit Concept

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

58 ВЫСТАВКИ
Краткий обзор январского боат-шоу boot Duesseldorf

>>>

Cadillac



Реклама.

SRX 3,6 Л
318 Л. С.

БОЛЬШЕ ЛОШАДИНЫХ СИЛ

БОЛЬШЕ ДРАЙВА

Максимальная мощность и ускорение – для тех, кто не привык к компромиссам.

SRX 3,0 Л
249 Л. С.

МЕНЬШЕ ЛОШАДИНЫХ СИЛ

МЕНЬШЕ РАСХОДОВ

Максимальная практичность и комфорт – для тех, кто ценит разумные решения.

горячая линия Cadillac: +7 800 100 1011
www.cadillac.ru



88

2014 MOTOR BOAT AWARDS
MOTOR BOAT | MOTOR BOATS MONTHLY
PANTAENIUS PROUD SPONSORS

74

МОТОРНЫЕ ЯХТЫ



198



174

66 **ПЛАВАЛИ, ЗНАЕМ**
Истории от наших постоянных и приглашенных экспертов

74 **ЛУЧШИЕ ИЗ ЛУЧШИХ**
Победители конкурса Motor Boat Awards 2014

82 **ИНТЕРВЬЮ MBY**
Антон Долотин о возрождении «Водного стадиона»

88 **ЕВРОПЕЙСКИЙ ЯХТЕННЫЙ РЫНОК**
Цифры и тенденции

104 **КУРС НА ЧАРТЕР**
Время планировать путешествия

114 **AMELS *EVENT***
История необычной суперяхты

124 **AB**116
Большому кораблю — высокую скорость

132 **PRINCESS** M CLASS
Как появилась «метровая» серия

138 **MONTE CARLO YACHTS**
Инновации в производстве

148 **ПО СЛЕДАМ ПРЕМЬЕРЫ**
Знакомимся с Wim van der Valk Continental III 26.00 RPH

>>>



Особая поддержка для особых клиентов

- Персональное обслуживание
- Премиальные карты Black
- Привилегии для путешественников

Альфа-Банк

alfabank.ru

(495) 786 88 66 / 8 800 100 88 66

ОАО “АЛЬФАБАНК”. Генеральная лицензия Банка России на осуществление банковских операций №1326 от 05.03.2012 г. Реклама

КАТЕРА



188



234



228



156

156 **ОГНИ ЛЮЦИФЕРА**
Почему светится море?

162 **DELTA** 80
Шведская мечта
из карбона и кевлара

170 **ABSOLUT'НО ВЕРНО**
Итальянский рецепт от кризиса

174 **ДРУГОЙ КИТАЙ**
Путешествуем по Тайваню

182 **ESEN YACHT *TROY***
Амбициозный проект:
взгляд изнутри

188 **КУДА СПЕШИМ?**
Преимущества «траулеров»
на примере Selene 62

194 **VAN DER HEIJDEN YACHTS**
Новые голландцы из стали
и алюминия

198 **FAIRLINE** SQUADRON 48
Новая модель удивляет ценой
и практичностью

206 **СИЛЬНОЕ ЛЕКАРСТВО**
Строительство лодки
как борьба с недугом

212 **TRIDENT** SOLO 900
Зимний тест на Черном море

>>>

ΡΕΚΛΑΜΑ



ARTIOLI

HAND MADE IN ITALY

LIFE STYLE



248



254



240



252

240 **LIFESTYLEMBY**
Атрибуты роскошной жизни

266 **МЕХАНИКАMBY**
«Крылья» против качки

272 **НАВИГАЦИЯ**
Новинки электроники

276 **ШКОЛАMBY**
Секреты работы с радаром и AIS

280 **НАШИ ЯХТЫ**
Опыт эксплуатации Grandezza 39 CA

286 **ВТОРЫЕ РУКИ**
Присматриваемся к Botnia Targa 35

320 **ДЕНЬ ИЗ ЖИЗНИ**
Рассказ о том, как обычная заправка чуть не обернулась бедой



Список магазинов авторизованных дилеров

По вопросам ассортимента и наличия товаров обращайтесь напрямую к дилерам.

Москва – и Московская область –

Альбатрос ТЦ «Спорт-Хит»
(495) 937-45-83
Альбатрос ТЦ «Экстрим»
(495) 780-32-78
Альпин
(499) 140-66-22
Жест
(495) 522-07-70
Панавто
(495) 780-55-55
Ракурс (Адмирал Маркет Марин)
(495) 576-62-55
Тринити Спорт на ТТК (5-й Донской пр-д)
(495) 796-96-30
Тринити Спорт 33-й км МКАД
(внутренняя сторона)
(495) 796-96-30
Тринити Спорт 78-й км МКАД
(внутренняя сторона)
(495) 796-96-30
Ямаха Мотор Центр Измайлово
(495) 783-02-70

Санкт-Петербург

Аква трейд
(812) 326-28-69
ВВС Моторс
(812) 337-10-41
Панавто – Санкт-Петербург
(812) 777-79-94
Петросет Большой
(812) 647-03-64
Планета Лодок
(812) 703-52-50

Абакан

Азия Моторс
(3902) 30-50-50

Анадырь

Чукотхозторг
(42722) 2-85-39

Архангельск

Техносам
(8182) 64-90-33

Астрахань

Два Кита (Адм. Нахимова)
(8512) 38-44-44
Два Кита (Татищева)
(8512) 28-15-07
Панавто – Астрахань
(8512) 56-56-59

Барнаул

Панавто – Барнаул
(3852) 500-550

Благовещенск

ИП Шуман О.В.
(4162) 33-43-44

Великий Новгород

ООО «ФиберБот»
(8162) 606-665

Владивосток

Ист Марин
(423) 2-499-477

Владимир

Радар Холдинг
(4922) 37-12-68

Волгоград

Волжский Ветер
(8442) 98-03-31
Мотосалон «АГАТ»
(8442) 781-777

Вологда

Олимп Спорт
(8172) 54-84-84

Воронеж

ИП Медведев
(4732) 22-95-59
Панавто – Воронеж
(4732) 49-41-68

Дудинка

ИП Алымов А.В.
(39111) 5-10-50

Екатеринбург

Лига Моторов
(343) 222-12-02
Мотомир
(343) 251-51-51
Нимфа
(343) 298-03-03
Беркут
(343) 311-05-52

Иваново

Радар Холдинг
(4932) 32-32-32

Ижевск

Салон ЯМАХА г. Ижевск (ООО «МОТОСТИЛЬ»)
(3412) 615-615

Иркутск

Сотэп
(3952) 35-91-98

Казань

Панавто – Казань
(843) 524-33-33

Кемерово

Панавто – Кемерово
(3842) 35-41-11
География Приключений
(3842) 654-664

Киров

ТСК «Мотор»
(8332) 621-000

Кострома

Правый берег
(4942) 43-32-43

Краснодар

МоторТехЦентр
(861) 253-58-71
Панавто – Краснодар
(861) 228-97-97
Южная яхтинговая компания
(861) 215-97-91

Красноярск

Автодом «На Королева»
(391) 236-10-59

Курган

Лига Моторов Курган
(3522) 410-777

Липецк

Мотосалон «Техно»
(4742) 36-02-15

Магнитогорск

Автопункт
(3519) 23-45-22

Мурманск

Крафт Плюс
(8152) 70-04-11
(8152) 70-05-11

Наб.Челны

Панавто – Набережные Челны
(8552) 71-40-34

Нижневартовск

Рокот Мото
(3466) 67-02-87

Нижний Новгород

Компания Нептун (Гагарина)
(831) 431-01-12
Компания Нептун (Ленина)
(831) 240-35-05
Панавто – Нижний Новгород
(8312) 79-40-50

Нижний Тагил

Лига Моторов Север
(3435) 96-38-37

Новокузнецк

Кузнецкие Моторы
(3843) 202-402

Новороссийск

Панавто – Новороссийск
(8617) 76-36-47

Новосибирск

Бриг
(383) 314-02-80
Панавто – Новосибирск
(383) 210-62-64

Новый Уренгой

ИП Кашина О.В.
(3494) 236-020

Норильск

ИП Алымов А.В.
(3919) 48-36-14

Омск

Актив Моторс Омск
(3812) 58-05-40

Оренбург

Мотосалон «Барс»
(3532) 435-534

Пенза

Автомастер
(8412) 560-550

Пермь

Актив Драйв
(342) 214-47-64

Петрозаводск

СТК
(8142) 797-081

Петропавловск-Камчатский

Камтэкс-2
(4152) 300-800

Приобье

Обь Моторс
(34678) 321-74

Пятигорск

Став-Мото
(87932) 7-30-50

Ростов-на-Дону

Георг Марин (Доватора)
(863) 237-70-01
Георг Марин (Нансена)
(863) 219-52-02, 219-52-12
Панавто – Ростов-на-Дону
(863) 282-17-92
Панавто – Ростов-на-Дону
(863) 292-74-30

Рыбинск

Северспецторг
(4855) 28-44-33

Рязань

Катран
(4912) 50-05-58

Салехард

Магазин «Робинзон»
(34922) 4-57-56

Самара

Капитан-Клуб
(846) 222-72-11
Моторика
(846) 226-65-25
Панавто – Самара
(846) 310-98-91

Саратов

Лодка Хаус
(8452) 43-49-15
Ямаха Мотор-центр «Кировский»
(8452) 39-00-00

Сочи

Южная яхтинговая компания
(988) 28-82-555

Ставрополь

Став-Мото
(8652) 77-99-70

Сургут

Рокот Мото
(3462) 21-54-13

Сыктывкар

Коми моторс
(8212) 31-09-45

Тамбов

Мотосалон «Техно»
(4752) 73-54-59

Тверь

Ямаха Центр Тверь
(4822) 62-04-63 (64)

Тольятти

Джей-Ти
(8482) 75-13-73

Томск

Пеликан
(3822) 68-33-47

Тула

Карелия Моторс
(4872) 36-88-88

Тюмень

Мотосалон Yamaha на Широтной
(3452) 644-211, 313-686
Панавто – Тюмень
(3452) 46-43-47

Ульяновск

АМС - Автолюкс
(8422) 39-95-23

Уфа

МоторЦентр
(347) 277-47-37
Панавто – Уфа
(347) 267-90-20

Хабаровск

Просторы
(4212) 56-75-99

Ханты-Мансийск

ЭКСТРИМ
(3467) 33-67-83

Челябинск

Компания «Автоцентр-Юг»
(351) 778-61-11

Череповец

Мачульский
(8202) 28-45-65

Чита

Садко Моторс
(3022) 41-53-57

Южно-Сахалинск

Вектор
(4242) 700-300

Якутск

ИП Шуман О.В.
(4112) 47-32-05

Ярославль

Арсенал
(4825) 72-64-70

Казахстан

Алматы

Мото Лэнд Азиа
(727) 315-01-11

Астана

Мото Лэнд Азиа
(7172) 798-000

Усть-Каменогорск

Алан Моторс
(7232) 700-084

Костанай

Лига Моторов Костаная
7 (777) 373-36-76

Петропавловск

Интермото
(7152) 53-58-91

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

www.yamaha-motor.ru

MOTOR BOAT & YACHTING

№2 (26) Март–апрель 2014

Published since 1904

MBY Россия
Motor Boat & Yachting Русское издание
Учредитель и издатель ООО «Мотор Боат Медиа»
Офис в Москве
Royal Yacht Club, 125212, Ленинградское шоссе, 39, стр. 7
Тел./факс +7 (495) 225-62-03
E-mail: info@mby.ru
Редакция и офис в Санкт-Петербурге
197110, Петровский пр., д. 14, корпус 4
Тел./факс +7 (812) 617-01-11

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

2010–2014 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 Андрей Аханьков
Тел. +7 (495) 729-97-40, e-mail: akhankov@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
Секретарь Ксения Гамалия
e-mail: office@mby.ru

Над номером работали
Авторы Екатерина Амирханова, Тимур Бараев, Дмитрий Баринов, Тим Бартлет, Валерий Василевский, Владимир Галько, Алексей Дмитриев, Анастасия Зайцева, Ирина Иванова, Грег Копп, Алексей Максимов, Дэвид Марш, Джон Мендес, Татьяна Осипова, Леонид Павлов, Михаил Романов, Вячеслав Халаман, Джек Хейнс, Петр Шестаков, Исмаил Чифджи, Анастасия Юшкова,
Колумнисты Борис Лашков, Дэвид Марш, Андрей Петров

Фотографы Карло Борленги, Лестер МакКарти, Ларс Модин, Роман Романишин, Грэм Снук, Даниэль Форстер, Михаил Шинднес

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
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

16+

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

Подписка
Стоимость годовой подписки (6 номеров) — 1800 руб.
Подписка осуществляется через редакцию или веб-сайт
+7 (812) 617-01-11, 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.

Jeep® и

EXPO MILANO 2015

GRAND CHEROKEE 2014
СОЗДАН ИЗ ИННОВАЦИЙ



* ТЕРРИТОРИЯ JEEP.
** JEEP – ТОЛЬКО ОДИН.
JEEP ЯВЛЯЕТСЯ ЗАРЕГИСТРИРОВАННОЙ ТОРГОВОЙ МАРКОЙ CHRYSLER GROUP LLC.

РЕКЛАМА

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

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

Узнайте больше:

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

Jeep®

THERE'S ONLY ONE **

MOTOR BOAT & YACHTING

№2 (26) Март–апрель 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

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

Publishing Team
Publishing Director Simon Owen
Publisher Nick Hopkinson
Head of Marketing Richard Shead

Display Advertising and Trade Enquiries
Tel: +44 (0)20 3148 4900 Fax: +44 (0)20 3148 8523
Advertisement Manager Michael Wills
Senior Sales Executive Bess Cullis
Senior Sales Executive Ben Leek
Sales Executive Robert Hudson
Production Supervisor Paul Quieros
Production Manager Becky Singleton

Обложка: Princess 40M

Журнал опубликован и вышел в свет 06.03.2014
Отпечатано в Финляндии.
Типография Puna Musta Oy.
P.O.Box 99, Kosti Aaltosen tie 9,
Joensuu, 80140, Finland
www.punamusta.com

IPC INSPIRE PunaMusta ISSA MEMBER 2014

sochi.ru 2014

ИНГОССТРАХ Ingosstrakh

PARTNER
OFFICIAL INSURER

Страхование яхт и катеров

Управление страхования судов и ответственности судовладельцев
Отдел страхования речных судов и яхт
127994, Россия, г. Москва, ул. Лесная, 41
Тел.: (495) 641 41 24
Факс: (495) 234 36 02
E-mail: yachts@ingos.ru



Реклама

ОСАО «Ингосстрах». Лицензия ФССН С №0928 77
*в соответствии с условиями договора страхования

(495) 956 55 55
www.ingos.ru

ИНГОССТРАХ Ingosstrakh

ИНГОССТРАХ ПЛАТИТ. ВСЕГДА.*

СУПЕРЯХТЫ

Новости о моторных яхтах длиной более 100 футов



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

Oceanco E-Motion

ТОЛЬКО ФАКТЫ
Длина 295 ф (90,00 м) **Ширина** 49 ф (15,00 м)
Двигатели 2 × MTU 20V4000 M73L (4828 л.с.)
Максимальная скорость 18,5 узла

На осенней выставке в Монако верфь Oceanco обнародовала концептуальный проект E-Motion. Интересный наружный дизайн, в котором сочетаются смелые ярко-красные элементы и традиционные круглые корабельные иллюминаторы, родился в собственном конструкторском бюро Oceanco под руководство Патрика Казановы, а в разработке интерьеров участвовала студия Sinot. В проекте DP046 компания реализовала спортивную составляющую, которая определила энергичный профиль судна с низкой надстройкой и практически вертикальным форштевнем, поэтому E-Motion ярко выделяется на фоне «соплеменников».

Работая над технической стороной будущей яхты, конструкторы уделили немало внимания заботе об окружающей среде, и часть надстройки будет «вымощена» интегрированными солнечными панелями.

Под апартаменты владельца E-Motion отведена целая палуба; в ее кормовой части находится открытая зона отдыха, обнесенная прозрачным фальшбортом из тонированного стекла, откуда открывается вид на роскошный бассейн. Всего на яхте предусмотрено шесть гостевых кают, четыре из которых можно соединять друг с другом в просторные VIP-апартаменты. Жемчужиной главной палубы выступает салон площадью 250 кв. м, рядом с которым оборудован впечатляющий кинотеатр и столовая, рассчитанная на прием 14 персон, причем секции фальшборта напротив стола могут откидываться для создания панорамного вида.

Разумеется, при солидной длине на судне нет недостатка в таких атрибутах роскошной жизни, как «пляжный клуб» с сауной, спортивный зал, массажная комната, салон красоты и, конечно, парк водных игрушек во вместительном гараже. Вдобавок к этому вертолетная площадка на носовой палубе позволяет принимать многоцелевой двухмоторный Eurocopter EC-135 на семь пассажиров.





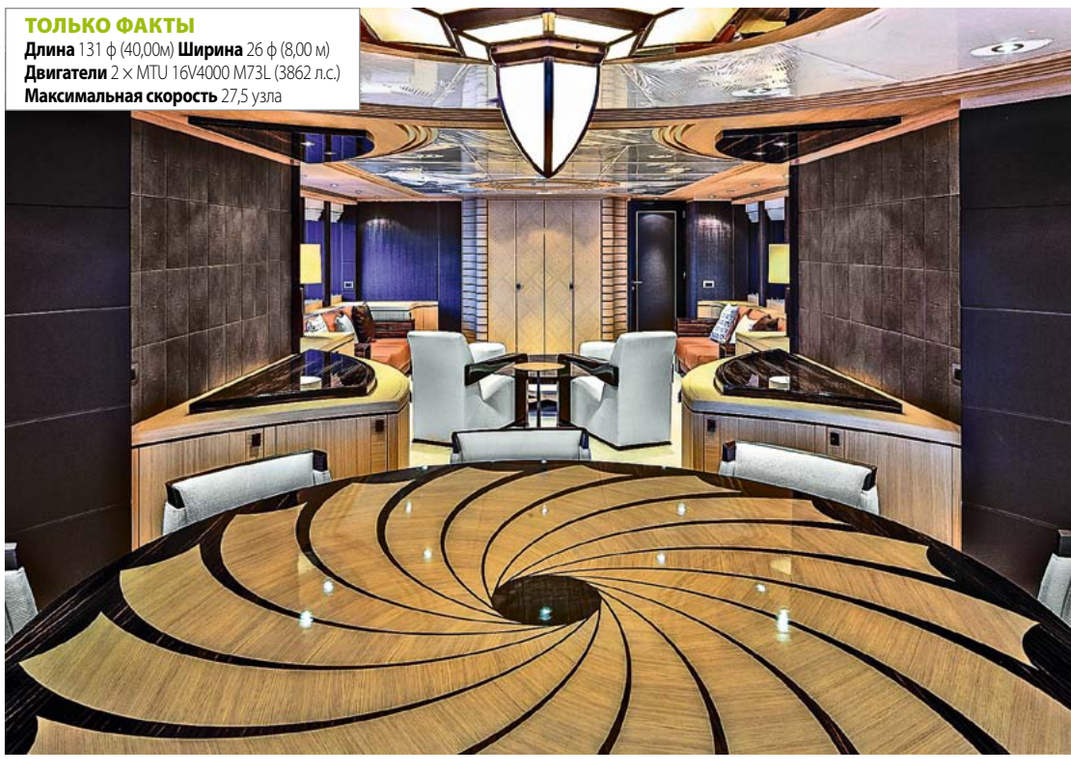
>>


oceAnco
Яхты для визионеров
www.oceancoyacht.com



Heesen Galatea

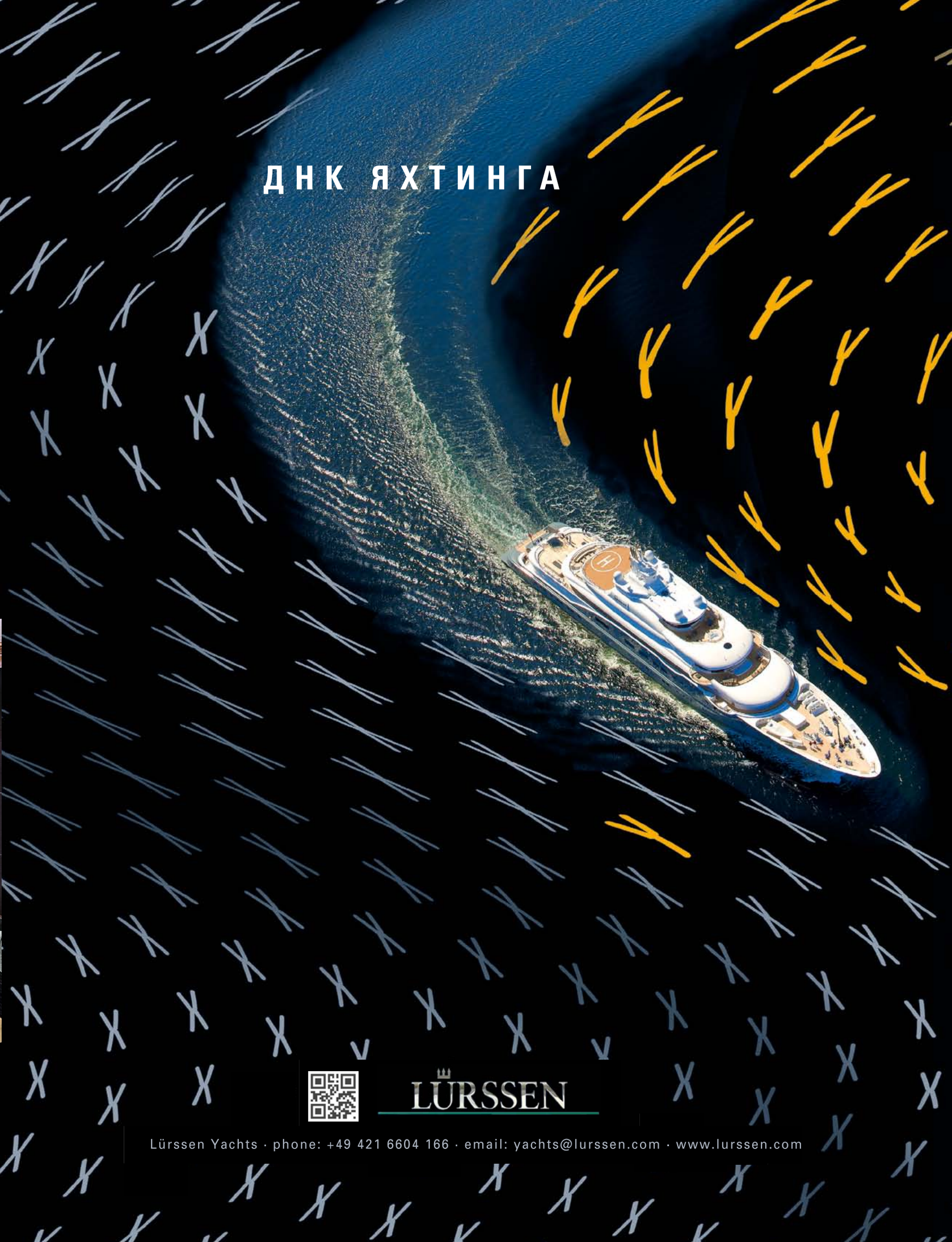
ТОЛЬКО ФАКТЫ
Длина 131 ф (40,00м) **Ширина** 26 ф (8,00 м)
Двигатели 2 × MTU 16V4000 M73L (3862 л.с.)
Максимальная скорость 27,5 узла



В январе на закрытой церемонии в городе Осс (Нидерланды) верфь Heesen спустила на воду проект YN 15640 — «спортивную» 40-метровую суперяхту, названную в честь мифологической нереиды Галатеи, олицетворяющей спокойствие моря. Однако определение «спокойная» к этой яхте вряд ли применимо: выполненное в алюминиевом корпусе переходного типа (водоизмещение 203 т) судно способно разгоняться до 27,5 узлов, даже несмотря на обилие тяжелых материалов, в частности, облицовочного мрамора в санузлах. Специально по просьбе заказчика конструкторы создали максимально просторный, частично остекленный флайбридж площадью 85 кв. м с небольшим навесом, который защищает от солнца обеденную зону с тиковой мебелью и пост управления. Кроме того, на *Galatea* оборудовано пять двухместных кают, причем апартаменты владельца расположены рядом с центральным салоном и занимают почти треть главной палубы.

Интерьеры яхты в стиле голландского экспрессионизма выполнены известным дизайнером Франком Лаупманом из Omega Architects, который изящно свел натуральную древесину, мозаику и стекло в единую композицию, создав современную и спокойную элегантную атмосферу. Для обеспечения комфорта пассажиров на стоянке и в движении судно оснащено активными интерцепторами, автоматически контролирующими дифферент, и гироскопическими стабилизаторами качки Seakeeper. Яхта берет на борт 36 тонн топлива, при этом запас хода на экономичных 12 узлах составляет 2200 миль. В ближайшее время *Galatea* ждут ходовые испытания, а в конце марта яхта отправится к своему владельцу.

>>>


ДНК ЯХТИНГА
LÜRSSEN
Lürssen Yachts · phone: +49 421 6604 166 · email: yachts@lurssen.com · www.lurssen.com



ТОЛЬКО ФАКТЫ
Длина 220 ф (67,10 м) **Ширина** 37 ф (11,50 м)
Двигатели 4 × MTU 16V4000 (3003 л.с.)
Максимальная скорость 22 узла

Damen 67M Sea Axe

В начале года после завершения ходовых испытаний голландская судостроительная группа Damen передала заказчику судно с простым названием *6711*, которое призвано сопровождать суперяхты и выполнять функции судна обеспечения.

«Владельцы суперяхт все чаще предпочитают иметь рядом судно поддержки, полностью оборудованное под их требования и задачи,— комментирует представитель верфи Amels Роб Люендик.— В связи с этим мы разработали несколько проектов длиной до 90 м. Сейчас три 67-метровых судна уже готовы, еще четыре находятся в процессе строительства». Для Damen подобные суда не в новинку: группа компаний уже построила более 50 единиц для коммерческого рынка, и еще в полтора раза больше числится в очереди заказов.

На позапрошлой монакской выставке голланды уже показывали подобное белоснежное судно под названием *Garcon*, а менеджмент постройки и представление интересов заказчика этого корпуса обеспечивала международная брокерская компания Imperial. Помимо серьезной сертифицированной вертолетной площадки (максимальная взлетная масса вертолета 5 тонн) с заправочной станцией, на главной палубе *6711* площадью 275 кв. м оборудовано место для обеспечения водолазных работ и хранения многочисленных разномастных тендеров.

Надежность и безотказность — одно из главных требований к судам подобного рода, поэтому на *6711* установлены четыре двигателя, продублированы все основные системы, а запас хода на крейсерских 16 узлах составляет 4500 миль. Интересно, что интерьеры в каютах *6711* выполнены на том же высоком уровне, что и жилые помещения на суперяхтах Amels, поэтому при ухудшении погоды или во время сервиса своей основной яхты владелец спокойно может пересесть на судно поддержки. Не менее важен и тот факт, что приличная автономность на относительно высокой скорости плюс отличная мореходность позволяют использовать *6711* в качестве самостоятельного экспедиционного судна в тех регионах, куда брать «гламурную» суперяхту достаточно опасно.

>>>

ГРАНДМАРИНА
СОЧИ



УНИКАЛЬНАЯ МАРИНА

КЛАССА ПРЕМИУМ

на 209 стояночных мест в самом центре Сочи






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

РЕКЛАМА.



ТОЛЬКО ФАКТЫ
Длина 151 ф (46,22 м) **Ширина** 29 ф (9,00 м)
Двигатели 2 × Caterpillar C32 (1900 л.с.)
Максимальная скорость не объявлена

Feadship Como

Эта не совсем обычная суперяхта Feadship построена для выдающегося яхтсмена, новозеландца Невилла Крайтона. *Como* — далеко не первая лодка Крайтона; прежде он заказывал парусные и моторные суда на родине в Новой Зеландии, но на этот раз предпочел голландскую верфь, которой предстояло реализовать непростой проект. Во-первых, Крайтон поставил задачу студии Dubois Naval Architects разработать судно с практически вертикальным форштевнем и значительным развалом борта в первой трети корпуса. Другая отличительная черта *Como* — интенсивное остекление: панорамные иллюминаторы не вставлены в рамы алюминиевой надстройки, а наложены сверху и создают непрерывную стену стекла. В целом внешний дизайн яхты перекликается с таковым у скоростных автомобилей, с которыми прежде имел дело Крайтон. Это особенно заметно по наклонным линиям надстройки и поджарому «спортивному» кокпиту.

Возможно, по сегодняшним меркам *Como* считается «маленькой» яхтой у Feadship — всего две с половиной палубы вместо четырех или даже пяти, однако по степени технической сложности она может претендовать на звание одной из самых высокотехнологичных суперяхт в своем классе. Интерьеры судна, в которых доминируют ценные породы дерева, разрабатывала именитая студия Redman Whiteley Dixon.

Яхта построена на базе алюминиевого корпуса переходного типа, оснащена стабилизаторами качки Quantum и имеет запас топлива 51 000 л. До окончания ходовых испытаний верфь не приводит скоростные характеристики судна, но по имеющимся данным можно предположить, что круизная скорость составит около 15 узлов.



Your dreams come true

MAIORA®
The Prestigious Italian Yachts

AB YACHTS
Worldwide leader in waterjet propulsion cruiser

Cbi Navi
From dream to Real Pleasure



info@fipagroup.com

People often define as impossible things they simply have never experienced before.



Viareggio
Cannes
Mallorca
Fort Lauderdale
Hong Kong

ShowBoats 2013 DESIGN AWARDS WINNER

The World Superyacht Awards FINALIST 2014



hand-made
made in italy

DISCOVER MORE ON FIPAGROUP.COM

FIPA GROUP SALES DEPT.
Via Marina di Levante 12 - 55049 Viareggio (LU) ITALY
tel: +39 0584 38191 fax: +39 0584 3819333

СОСТАПЕЛЯ

Новости с верфей всего мира



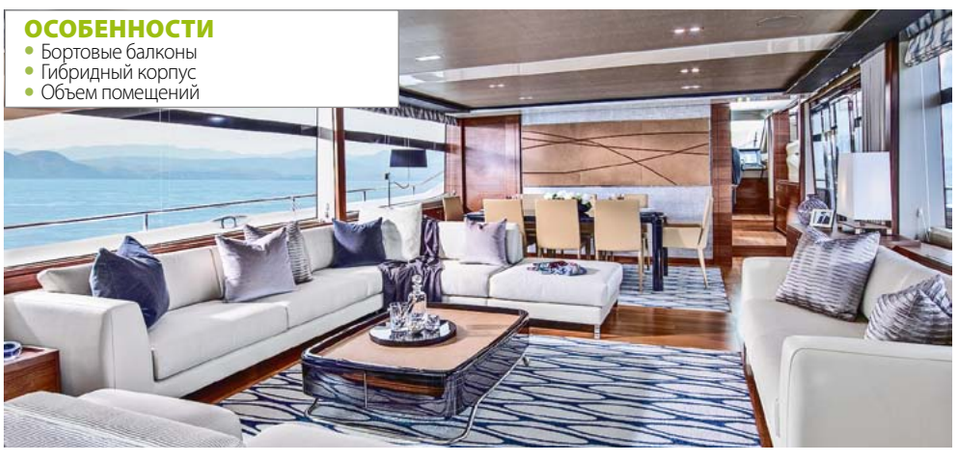
Редактор MBY
Ольга Селезнева
E-mail: olga.selezneva@mby.ru



Princess 88MY

ТОЛЬКО ФАКТЫ
Длина 88 ф (26,80 м) **Ширина** 20 ф (6,33 м)
Двигатели 2 × Caterpillar C32A (1825/1925 л.с.); 2 × MTU 12V 2000 M93 (1822 л.с.)
Максимальная скорость 30 узлов
Стоимость от £ 3 860 000

ОСОБЕННОСТИ
- Бортовые балконы
- Гибридный корпус
- Объем помещений





То, что яхты постоянно растут в размерах, ни для кого не секрет. Но имеет место и обратное явление: возможности, раньше доступные только на борту дорогущих суперяхт, сегодня все чаще просачиваются в сегмент яхт длиной до 100 футов. Идеальная иллюстрация этому — новая Princess 88MY, показанная на боат-шоу в Лондоне и Дюссельдорфе.

Достаточно посмотреть на такую опцию, как откидные балконы в бортах (каждый обойдется примерно в £ 33 000); дневной санузел или грандиозную зону отдыха на носу. Даже отсек экипажа здесь, кажется, позаимствован у суперяхты. И не только в смысле объема… Дело в том, что он, равно как рубка и камбуз ресторанного уровня, может быть полностью изолирован от салона и других помещений для пассажиров, так что команда может выполнять свою работу, никого не беспокоя.

Самое роскошное помещение на борту — главный салон. Здесь стоит потратиться хотя бы на один опциональный балкон: за относительно приемлемую сумму вы получаете шикарный вид, свежий воздух и то, что называется «вау-фактор». На нижней палубе — четыре каюты. На миделе располагаются мастер-апартаменты с огромной ванной и гардеробной. Цельные бортовые иллюминаторы без перемычек позволяют смотреть на мир, как в огромный экран. Острых ощущений добавляет тот факт, что они находятся буквально в нескольких сантиметрах от ватерлинии. Для гостей предусмотрены носовая VIP-каюта и еще две по левому и правому бортам, причем последняя также может считаться VIP-каютой: она укомплектована двуспальной кроватью. Можно выбрать и опциональную планировку с пятью каютами, и даже в этом случае каждая из них будет иметь свой санузел.

На длинном флайбридже — большой коктейльный бар по правому борту, напротив — обеденная зона, а в корме — «пляжный клуб»: лежак, джакузи и шезлонги. Для защиты от солнца имеется хардтоп с люком на электроприводе.

У яхты серьезный круизный потенциал и хорошие скоростные качества. Princess 88 оборудуется двумя двигателями MTU V12 2000 M93 или Caterpillar C32 Acert (E-Ratings) суммарной мощностью от 3644 до 3850 л.с. Максимальная скорость варьируется, соответственно, от 28 до 30 узлов. От большинства глиссирующих яхт эту модель отличает достаточно необычный «гибридный» корпус, эффективный также для водоизмещающего режима. Такой подход характерен для судов, рассчитанных на долгое автономное плавание, и при разработке Princess 88 верфь опиралась на опыт эксплуатации более крупной модели, Princess 40M.

Fairline Targa 48 GT

Пока британская Princess Yachts в своей модели V48 решительно убирала кормовые двери салона, ее конкуренты-соотечественники из Fairline Yachts были заняты прямо противоположным — добавляли такие двери на свою Targa 48 Open, открытую модель той же длины. Результатом стала Targa 48 GT, где вместо открытого кокпита появился изолированный салон главной палубы. Впрочем, открывающийся на электроприводе хардтоп все же позволяет насладиться свежим воздухом и небом над головой.

Еще одно изменение коснулось кормового кокпита: вместо лежака для загара появился диван. А вот конфигурация помещений нижней палубы осталась такой же, как и у версии 48 Open, включая опции планировки. Можно выбрать вариант с двумя каютами и нижним салоном либо заменить последний на дополнительную каюту с кроватями-полками. Корпус и «начинка» моторного отсека также не изменились. Лодка оборудована парой пропульсивных установок Volvo Penta IPS600 D6 по 435 л.с., что позволяет ей развивать скорость 30 узлов.



ОСОБЕННОСТИ

- Закрытый салон
- Две или три каюты
- Установки Volvo Penta IPS

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 50 ф (3,80м) **Ширина** 14 ф (4,20 м)
Двигатели 2 × Volvo Penta IPS600 (435 л.с.)
Максимальная скорость 30 узлов
Стоимость от £ 440 000





Greenline 48 Hybrid



ОСОБЕННОСТИ
- Гибридная пропульсивная установка
- Три каюты
- Флайбридж



ТОЛЬКО ФАКТЫ
Длина 49 ф (15 м) **Ширина** 15 ф (4,80 м)
Двигатели 2 × Volvo Penta D3/D4 (220/300 л.с.); 2 × Cummins QSB 6.7 (380 л.с.) + 2 электромотора (14 кВт)
Максимальная скорость 23 узла
Стоимость от £ 351 602





По нашему скромному мнению, эта лодка — самая красивая из существующих на сегодняшний день моделей Greenline. Фамильное сходство (прямой форштевень, защищенные бортовые проходы, люки в хардтопе), конечно, прослеживается, но в данном случае добавились аккуратный флайбридж и кормовая платформа на гидравлике, что сделало внешность лодки гармоничнее.

Как и другие модели серии, Greenline 48 оснащается гибридной дизель-электрической пропульсивной установкой: два дизеля Volvo Penta или Cummins мощностью от 220 до 380 л.с. плюс пара электромоторов на 14 кВт. Последние способны обеспечить максимальную скорость 6 узлов, на скорости 4 узла позволяют пройти два десятка миль в полной тишине, а с дизельными двигателями можно разогнаться до 23 узлов.

Если не рассматривать техническую оригинальность этой лодки, то в целом Greenline 48 — простой, практичный и комфортабельный круизер в 50-футовом классе. Линия непрерывного остекления обеспечивает обилие света в салоне. Камбуз размещен ближе к корме: удобно сервировать стол не только в салоне, но также в кокпите и на флайбридже. При таких размерах лодки необычно, что мастер-каютой считается носовая. Впрочем, она более чем просторна, а санузел в ней разделен на два блока. Кроме того, спальное место снабжено механизмом, разделяющим двуспальную кровать на две отдельные. Две одинаковые каюты для гостей симметрично расположены по правому и левому бортам, и у каждой — собственный санузел.

Модель Greenline 48 впервые показали на январской выставке в Дюссельдорфе, и, надеемся, к началу сезона эту лодку уже можно будет увидеть в средиземноморских маринах.

>>>

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



ОСОБЕННОСТИ
- Великолепный дизайн
- Две каюты
- Скорость 45 узлов

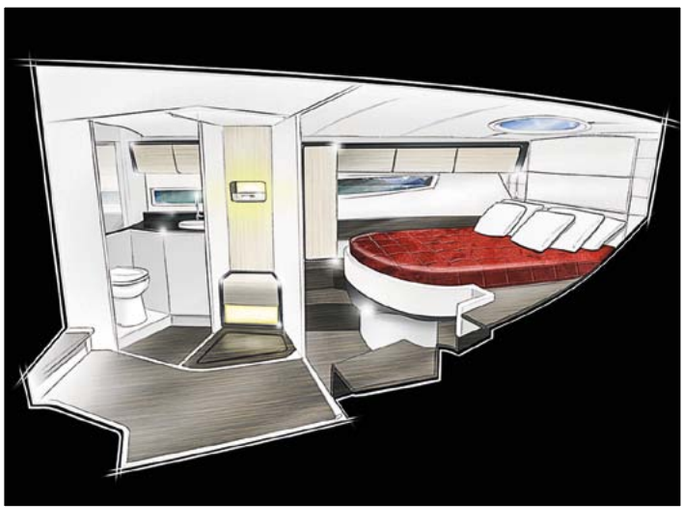
ТОЛЬКО ФАКТЫ
Длина 39 ф (11,90м) **Ширина** 11 ф (3,40 м) **Двигатели** 2 × Volvo Penta D6 370/400 л.с. **Максимальная скорость** 45 узлов **Стоимость от** £ 299 950

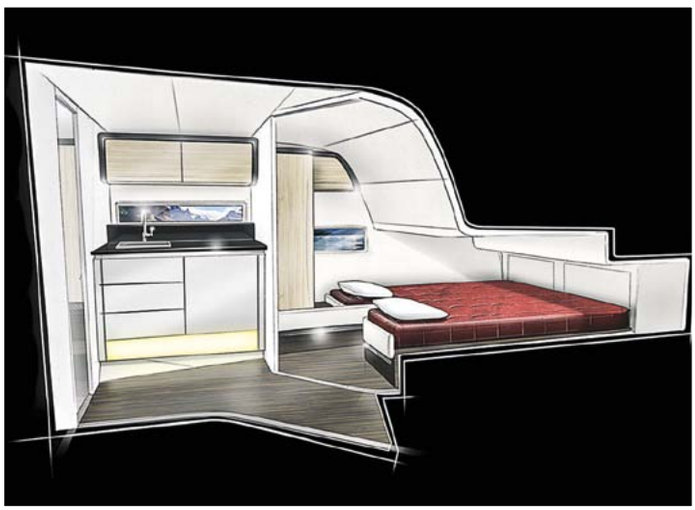
Windy 39 Camira

На боат-шоу в Дюссельдорфе состоялся первый показ 39 Camira — новой модели норвежской верфи Windy. Уже довольно давно, когда еще только были обнародованы детали этого проекта, стало ясно: эта лодка фактически дублирует другую модель того же производителя — Windy 39 Grand Zonda. Достаточно посмотреть на компоновку открытого кокпита, удлиненные иллюминаторы, да и, собственно, профиль лодки. Дизайном экстерьера занималась студия знаменитого Эда Дюбуа, а разработку интерьера поручили не менее известному бюро Design Unlimited. В итоге выглядит Camira так, что на этой «конфетке» просто жалко выходить в море! Но сделать это точно стоит, хотя бы потому, что благодаря корпусу высокой килеватости по части ходовых качеств и управляемости эта лодка одна из лучших, которые MBY довелось тестировать за последние годы. Camira оборудована двумя двигателями Volvo Penta D6 мощностью 370 или 400 л.с. каждый (на выбор) и угловыми колонками Duoprop. С более мощными моторами, по утверждению представителей верфи, лодка развивает скорость 45 узлов.

В основном Camira создавали для быстрых дневных круизов, но при желании на ней можно пропутешествовать и неделю с семьей или друзьями. На борту две изолированные двухместные каюты — носовая и центральная (в последней стоять в полный рост можно лишь при входе). Санузел достаточно просторный, с выделенной душевой кабиной.

Компоновка кокпита очень удобна: в кормовой части сконцентрировано все для отдыха (обеденная зона и лежак); впереди — типично «драйверский» пост управления с тремя сиденьями. Радарная арка не предусмотрена, так что ночью и в тумане придется полагаться только на AIS. Зато стоит отметить крайне удобный тент на гидроприводе, который позволяет защитить кокпит от непогоды, а ставится и убирается быстро и без усилий.





>>>



Функциональные планировочные решения

Передовые инженерные системы

Первая линия от центра

ИДЕАЛЬНОЕ ПРОСТРАНСТВО ДЛЯ ЖИЗНИ

Barkli Residence — жилой комплекс premium класса, концепцию которого разработал один из лучших архитекторов мира — Роберт Стерн. Главная идея проекта — воплощение лучших представлений о комфортной жизни в мегаполисе. Концепция подчеркивается в каждой детали, от архитектуры до планировочных решений, позволяющих эффективно использовать каждый метр площади.

«В идеальной планировке каждый квадратный метр предназначен для жизни — жизни с удовольствием»

Роберт Стерн

м. «Ленинский проспект» ♦ (495) 933 00 00 ♦ barklires.com

Реклама. *Баркли резиденс. Проект разработан в архитектурном бюро Robert A.M. Stern Architects. ООО «Донской проект». ФЗ-214. Проектная документация на сайте www.barklires.com



Sealine F380

ТОЛЬКО ФАКТЫ
Длина 38 ф (11,50 м) **Ширина** 12 ф (3,80 м) **Двигатели** 2 x Volvo Penta D4/D6 (260–330 л.с.) **Максимальная скорость** 33 узла **Стоимость от** £ 230 804

Проект Sealine F380 довольно долго висел в воздухе в связи с банкротством верфи и переходом этого британского бренда под крыло немецкой Hanse Group. Можно только порадоваться, что новые владельцы не забросили его и наконец представили лодку публике — не в Лондоне, как это обычно бывало у Sealine, а в Дюссельдорфе. Для верфи модель F380 выглядит многообещающе: ниша компактных флайбриджных круизеров сейчас кажется пустоватой. Возможно, не всем нравится угловатый брутальный экстерьер яхт Sealine, зато внутри лодка просторна и комфортабельна. На нижней палубе — две каюты и столько же санузлов. Мастер-каюта занимает носовую часть корпуса, а гостевая размещена на миделе, причем раздельные кровати трансформируются в двуспальную при помощи закладных подушек. Дополнительное спальное место для двоих можно организовать в салоне путем трансформации обеденной зоны по правому борту. Камбуз расположен между уровнями главной и нижней палубы, на пару ступеней ниже салона, так что тому, кто занят приготовлением еды, не придется выпадать из компании.

Корпус F380 почти идентичен модели S380. Двигатели Volvo Penta — на выбор: два по 260, 300 или 330 л.с., привод — угловые колонки. Можно предположить, что лодка легко управляется и не страдает чрезмерным аппетитом в части расхода топлива. Любопытной особенностью F380 является тот факт, что это первая яхта Sealine, построенная в Германии. Посмотрим, какое будущее ожидает известный английский бренд, сменивший «подданство».

ОСОБЕННОСТИ
- Две каюты, два санузла
- Первая немецкая модель Sealine





>>>

Wim van der Valk

CONTINENTAL YACHTS

Наша последняя модель – новая Суперяхта 37 м









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



Trawler 20m 23m 25m 28m 30m 34m **37m**

ARCON YACHTS МОСКВА

+7495 937 90 00
info@arconyachts.com

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

wimvandervalk.com

Fairline
eSprit Concept



ТОЛЬКО ФАКТЫ
Длина 30 ф (9,20 м) **Ширина** 9 ф (2,95 м) **Двигатели** 1 × 400 л.с. **Максимальная скорость** 30 узлов **Стоимость** не объявлена

ОСОБЕННОСТИ
- Фантастический дизайн
- Многофункциональный штурвал с дисплеем
- Версия «боурайдер»

В выставочных павильонах, забитых «практичными лодками для жизни», нечасто встретишь образцы чистого искусства. А именно таким и является eSprit — новый концепт от британской верфи Fairline. Будет ли этот проект когда-либо запущен в производство, и если будет, то когда, пока неизвестно. Впрочем, хочется надеяться, что Fairline все-таки доведет эту красивую игрушку до реального воплощения. Даже если в натуре она будет выглядеть лишь отчасти так же шикарно, как на рисунках, это будет впечатляющая штучка — смесь американской «лодки для джентльменов» и скандинавского «спортстера».

Верфь сообщает, что для производства этой модели будут использованы инновационные и экологически безупречные материалы: эпоксидные биосмолы, экологически чистый текстиль, искусственный тик, пригодный для вторичной переработки.

Fairline eSprit планируется оснастить гибридной пропульсивной установкой, что позволит лодке развивать скорость до 30 узлов под дизелем либо бесшумно двигаться 5-узловым ходом под электромотором. Есть даже планы в версии bowrider разместить в носовой части палубы солнечные панели, а если необходимо, использовать сиденья носового кокпита — они поднимаются одним нажатием кнопки.

Впрочем, самой интересной деталью здесь выглядит штурвал: прямо в него вмонтирован дисплей, на который выводятся данные бортовой навигационной электроники — картплоттера и радара, а также другая необходимая информация. Руководитель дизайнерской команды Энди Поуп сообщил даже, что сейчас рассматривается вариант сделать штурвал «скользящим», чтобы его можно было передвигать с одной стороны кокпита на другую.





Все эти технические и экологические штучки, конечно, впечатляют, но мы со своей стороны все же хотели бы пожелать Fairline довести число лошадиных сил в моторном отсеке до 500. В этом случае eSprit сможет разгоняться и до 40 узлов. Ждем не дождемся, когда эту лодку можно будет увидеть живьем.

Design for life.*

Новое совершенство встраиваемой техники для кухни от Miele ждет встречи с Вами!

Бесчисленные возможности сочетания, интуитивное управление и потрясающие рабочие характеристики – таковы отличительные черты нового поколения нашей техники для кухни. Мы оставляем за Вами выбор комбинации приборов, которая идеально подойдет Вашему стилю жизни.
Мы называем это дизайн для жизни.



Реклама

8-800-200-2900 (звонок со всей территории России бесплатный), (495) 745-8990 (для Москвы и Московской области), www.miele.ru

Miele
IMMER BESSER**

* Design for life – Дизайн для жизни. ** Immer Besser – Всё лучше и лучше
Продавец товара на территории РФ ООО Миле СНГ, ОГРН 1027739511854. 125284 Москва, Ленинградский проспект, 31А, стр.1.

Награда достойным!

Одна из крупнейших на Адриатике марин Porto Montenegro недавно удостоилась награды Wild Beauty Award 2013 в номинации «Лучший инвестиционный туристический проект». Церемония награждения, организованная Национальной туристической ассоциацией Черногории, прошла в Hotel Splendid Conference & Spa Resort в присутствии известных гостей из разных сфер культурной, экономической и политической жизни. Награждение, учрежденное в 2005 году, поддержал президент страны Филип Вуянович.

Всего в разных номинациях, связанных с развитием туристической индустрии в регионе, было присуждено 23 награды. По словам Саво Дьюровича, директора Adriatic Marinas, несмотря на экономический спад в Европе, Porto Montenegro продолжает вести активную деятельность и укрепляет имидж Черногории как страны для элитного и яхтенного туризма. В этот проект инвестировали дополнительно € 70 млн, что позволило увеличить марину и построить шикарный Regent Hotel. Всего в Porto Montenegro вложено € 180 млн и задействовано более 700 сотрудников.







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



Снова в Балтику!

С 1 по 11 июня 2014 года при поддержке Министерства транспорта РФ и Всероссийской федерации парусного спорта пройдет ежегодная международная парусная регата Ust-Luga Cup. Уже в третий раз регата соберет элиту транспортной отрасли России — руководителей крупнейших портов и лидирующих компаний в сфере логистики и морских перевозок. Ust-Luga Cup объединяет профессионалов транспортного рынка, позволяет укрепить связи, познакомиться с участниками, а также внести вклад в интеграцию европейских городов на Балтике.

Соревнования пройдут на комфортабельных парусных яхтах длиной 45–55 футов под управлением профессиональных капитанов, однако именно от слаженной работы всей команды будет зависеть исход гонки.

Маршрут третьей Ust-Luga Cup получит свое развитие в виде новых промежуточных стоянок, но главные морские столицы Балтики — Стокгольм, Мариехамн, Таллинн, Санкт-Петербург — традиционно распахнут свои ворота для участников.

После финиша у острова Сескар на траверзе Морского торгового порта Усть-Луга участников ждет переход до Санкт-Петербурга, где в акватории Невы, на Стрелке Васильевского острова пройдет «Парад парусов» и у стен Петропавловской крепости состоится торжественная церемония награждения призеров и чествование победителей.



Шерсть как шелк

Центр Персидских ковров Sanam представляет новые ковры из коллекции Ziegler, построенной исключительно на цветовых нюансах и близких друг к другу оттенках цветов. Внешне ковры выглядят, будто состаренные временем. Такой эффект достигается путем смешения схожих по цвету оттенков пряжи и ее неравномерности за счет ручной работы. Сдержанная цветовая гамма наряду с крупными лаконичными формами и элементами рисунка, заимствованными из персидского и индийского дизайна, смотрится весьма изысканно и благородно и подходит к классическому и европейскому интерьеру.

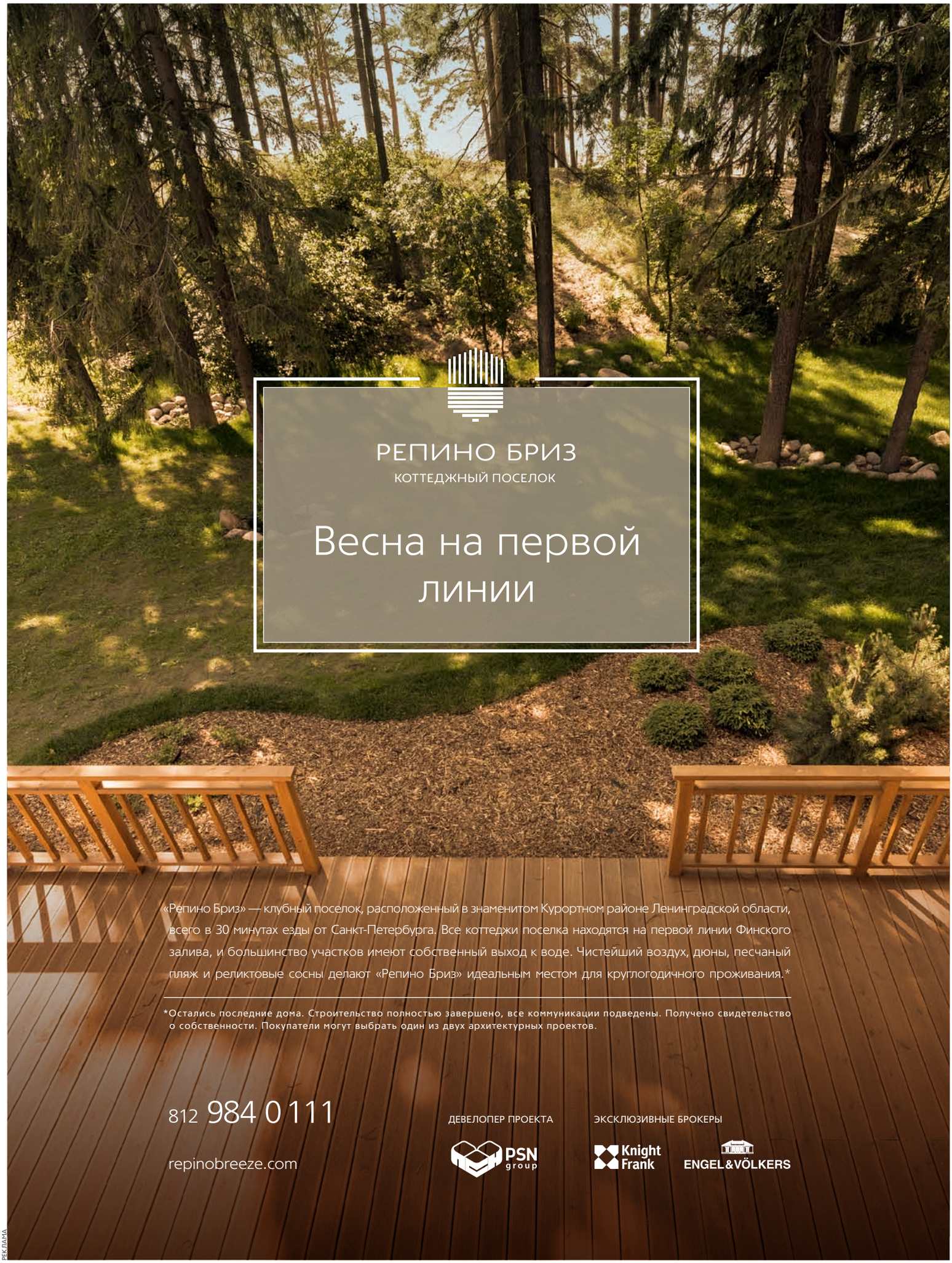
Вся работа, от скручивания нитей до окрашивания, производится исключительно вручную. Благодаря особой технологии производства пакистанские ковроделы придают шерстяному ворсу сходство с шелком. В зависимости от наклона ворса ковер с разных сторон «показывает себя» по-разному.

Togas: живи мечтой!

Лидер российского рынка текстильного декора компания Togas представила новую капсульную коллекцию текстиля и домашних аксессуаров «Богемия». Персидский пейсли и среднеазиатский икат, восточная пышность и романтика стиля Boho по-прежнему вдохновляют настоящих искателей приключений, для которых не существует препятствий на пути к мечте.

Коллекции Togas постоянно пополняются, и в путешествии по огромному каталогу компании всегда открывается что-то новое; а если есть желание получить интерьер мечты, в этом поможет дизайн-студия Togas Couture Interiors. Надежная команда профессиональных дизайнеров сделает все возможное, чтобы создать уникальный, не имеющий аналогов дом — ваш дом, в котором посредством изысканных тканей, разнообразия кроя и фактур воплотятся ваши мечты.





«Репино Бриз» — клубный поселок, расположенный в знаменитом Курортном районе Ленинградской области, всего в 30 минутах езды от Санкт-Петербурга. Все коттеджи поселка находятся на первой линии Финского залива, и большинство участков имеют собственный выход к воде. Чистейший воздух, дюны, песчаный пляж и реликтовые сосны делают «Репино Бриз» идеальным местом для круглогодичного проживания.*

*Остались последние дома. Строительство полностью завершено, все коммуникации подведены. Получено свидетельство о собственности. Покупатели могут выбрать один из двух архитектурных проектов.

812 984 0111

repinobreeze.com

ДЕВЕЛОПЕР ПРОЕКТА

PSN group

ЭКСКЛЮЗИВНЫЕ БРОКЕРЫ

Knight Frank

ENGEL&VÖLKERS

РЕКЛАМА



Полный переворот

Все знают о краш-тестах, которым подвергают автомобили с целью сделать их предельно безопасными. Нечто подобное собираются проделать на голландской верфи Neptune Marine с яхтой Elling E4.

Еще раньше верфь провела тест на водонепроницаемость и подтвердила выполнение требований Евросоюза к остойчивости яхт категории «А» (Ocean): угол заката диаграммы статической остойчивости Elling не менее 110º (что даже превышает требования). Впереди следующий шаг: на 29 марта Антон ван ден Бос, директор и совладелец Neptune Marine, официально назначил проведение испытания яхты Elling на самовосстановление, для чего в акватории верфи в г. Аалст будет смоделирован «полный оверкиль» — переворот судна на 360º. Если тест пройдет успешно, верфь сможет во всеуслышание заявить, что яхты Elling в серийном исполнении — «неваляшки», то есть способны восстанавливаться на ровный киль из любого положения, будь то критический крен от воздействия шквала или даже оверкиль.

Таким образом, владельцы яхт Elling получат еще одно доказательство живучести судна в критических условиях. А уверенность в успехе публичного эксперимента, на который приглашены представители прессы, специалисты, владельцы и потенциальные заказчики яхт Elling, дает… уже проведенное на верфи подобное испытание.

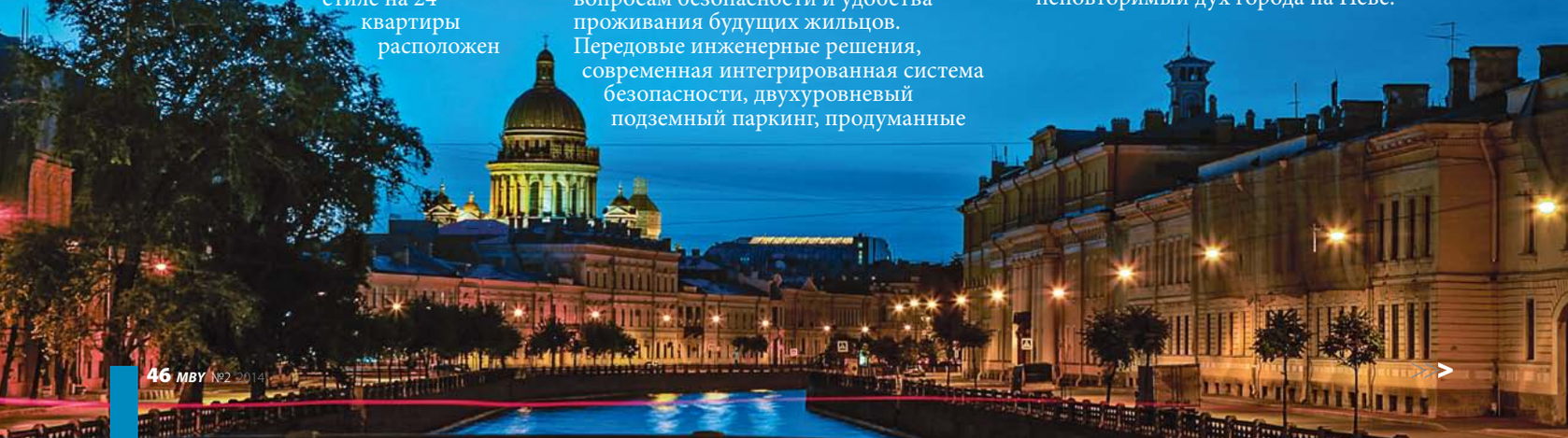
Такими способностями наделены лишь спасательные шлюпки и некоторые специальные суда; как известно, ни одна серийная прогулочная яхта столь серьезным испытаниям никогда не подвергалась.

Если по следам Neptune Marine пойдут и другие, есть опасность, что Евросоюз введет такое требование в свои документы в качестве обязательного, чем вызовет немалые сложности у проектировщиков и верфей.

Проведение подобных испытаний, а также трансатлантический переход трех яхт Elling, предпринятый несколько лет назад, демонстрируют не только высокие эксплуатационные качества яхт, но и эффективность маркетинговой политики верфи.

Премьера от Knight Frank

Компания Knight Frank в феврале открыла продажи в клубном доме Art View House, который находится в Санкт-Петербурге на пересечении набережной реки Мойки и Крюкова канала. Новый дом в неоклассическом стиле на 24 квартиры расположен в очаровательном и тихом историческом центре города с потрясающими панорамными видами на Исаакиевский собор, Мариинский театр и «Новую Голландию». Девелопер проекта Art View House — «Охта Групп» — уделяет большое внимание вопросам безопасности и удобства проживания будущих жильцов. Передовые инженерные решения, современная интегрированная система безопасности, двухуровневый подземный паркинг, продуманные планировки, интерьеры холлов от британской дизайн-студии Project Orange и круглосуточные услуги консьержа позволяют достичь нового качества жизни. Стиль дома прекрасно соответствует исторической застройке квартала, что позволяет ощутить неповторимый дух города на Неве.



SPARK ЗАСТАВИТ ВАШЕ СЕРДЦЕ БИТЬСЯ ЧАЩЕ ЕЩЕ ДО ТОГО, КАК ВЫ ВПЕРВЫЕ НАЖМЕТЕ НА КУРОК ГАЗА.



на правах рекламы

ПРЕДСТАВЛЯЕМ SEA-DOO SPARK.
От 329 000 рублей*

Легкий в управлении. Удобный в хранении. Простой в транспортировке.
Для него вполне найдется место на вашей яхте.
Мощность 90 л.с.** Сухой вес 184 кг.

*Стоимость действительна на 1 февраля 2014 года
**Двигатель ROTAX 900 HO ACE

Авторизованный дистрибьютор BRP Inc. в России ROSAN

Информация о дилерах на сайте www.rosan.com

SEA-DOO BRP

Поехали!



В течение пяти дней, с 7 по 11 апреля, в Испании, на острове Майорка пройдут ежегодные тесты новых моделей яхт Beneteau и Monte Carlo. Помимо представителей мировой прессы, которые в числе первых опробуют новинки, дилеры Beneteau приглашают в Пальма-де-Майорку потенциальных покупателей.

Им предоставляется уникальная возможность познакомиться с интересующими их яхтами не в выставочной суматохе павильонов, а на воде, в спокойной, размеренной обстановке.

В этом году французы привезут на Майорку моторные яхты MC4 и MC5, катера Flyer и парусник Oceanis 38. Помимо выходов в море, мероприятие позволяет пообщаться с дизайнерами и конструкторами Beneteau, которые смогут рассказать про свои яхты гораздо больше, чем менеджеры по продажам. Разумеется, полезное хорошо совмещать с приятным: в это время года на Майорке стоит великолепная погода, а сам по себе остров с богатой историей представляет большой интерес в плане отдыха и знакомства с достопримечательностями. Так почему бы не съездить?!

Ваше здоровье!

В Москве состоялся эногастрономический ужин, организованный по случаю приезда легендарного Ричарда Патерсона — известного мастера купажа шотландского односолодового виски The Dalmore и автора одной из самых дорогих винтажных коллекций виски The Dalmore Constellation. На один вечер ресторан «Облака» превратился в пространство перформанса и ароматов. Ричард Патерсон объехал весь свет как представитель компании Whyte & Mackay и легендарной винокурни The Dalmore. Авторитетный эксперт, третий в поколении мастер купажа с опытом более 40 лет, он стал известен как Мистер Нос (The Nose) благодаря своему уникальному таланту. Ценный нос Ричарда Патерсона застрахован на астрономическую сумму в 1,5 миллиона фунтов стерлингов.

В рамках презентации был представлен суперпремиальный продукт The Dalmore 25 YO. Созданный Ричардом Патерсоном 25-летний скотч приобрел уникальную ароматику благодаря выдержке в нескольких типах бочек. Изначально виски вызревал в американском белом дубе. Затем одна часть отправилась на выдержку в бочки из-под хереса Palomino, а другая — в бочки из-под бурбона. После этого был проведен марьяж, который проходил в бочках из-под бурбона. В заключение виски The Dalmore 25 YO на время поместили в бочки из-под португальского портвейна Тони. В итоге Ричарду Патерсону удалось получить напиток с будоражащим воображение праздничным ароматом с нотами инжира, марципана, ванили и цитрусов. Сегодня в мире доступны 3000 бутылок The Dalmore 25 YO, и из них только 150 в России. Рекомендованная цена для розничной торговли составит 50 000 рублей за бутылку.



РЕКЛАМА Лучшая одежда для мужчин в мире



Сколько на ваших?

Коллекция Corum Admiral's Cup — благородное воплощение стиля «спортивный шик» — представляет новый калибр с автоматическим подзаводом CO 1008. Исключительно сложный механизм оснащен двойным турбийоном, ретроградным календарем и хитроумной системой корректировки времени.

Турбийон, уже два века являющийся символом хронометрической точности, создан для нивелирования отклонений в точности хода, вызываемых гравитацией в вертикальном положении. Для исключительной точности мануфактура оснастила новый калибр CO 1008 не одним, а сразу двумя параллельно расположенными турбийонами, обеспечивающими надежность и запас хода 72 часа.

Калибр CO 1008 разместился в 12-гранном корпусе коллекции Admiral's Cup, которая впервые увидела свет в 1960 году и обновилась лишь в 2013 году, не утратив канонов стиля. Многослойная конструкция включает титановые элементы с PVD-покрытием черного цвета, которые чередуются от задней крышки и безеля к центру корпуса, создавая игру объемов.

Созданные для любителей приключений и спортивных побед часы Admiral's Cup AC-One 45 Double Tourbillon легко узнаваемы благодаря дизайну корпуса диаметром 45 мм, выполненного из розового золота 705-й пробы или титана пятого класса прочности. Стрелки с люминесцентным покрытием бегут по циферблату, украшенному эксклюзивным декором le grenadier fendu, а на внутреннем безеле красуется символ коллекции — знаменитые сигнальные морские флажки. Часы Admiral's Cup AC-One 45 Double Tourbillon — совершенное сочетание новаторской технической мысли и эстетики, рассчитанное на века.



Итальянцы в Азии

Московская компания Azimut Yachts Russia сообщила о своем новом приобретении в Юго-Восточной Азии. Российский представитель группы компаний Azimut-Benetti и тайский дилер Pinnacle Marine договорились о создании совместного офиса в Таиланде.

В последние годы наметился значительный рост спроса на итальянские яхты Azimut в этом регионе, и Azimut Yachts Russia пошла навстречу этим пожеланиям. Помимо клиентов из самого Таиланда, новое представительство будет работать в первую очередь с клиентами с Дальнего Востока, поскольку для них в силу географических причин данный регион представляет значительно больший интерес, нежели Европа. Кроме того, новый тайский офис обладает собственным сервисным центром, где производятся работы самого широкого профиля.



Moscow Boat Show

ПРИГЛАШАЕМ ВАС ПОСЕТИТЬ НАШ СТЕНД A030 НА ВЫСТАВКЕ MOSCOW BOAT SHOW 2014,
на которой будет представлена моторная яхта CONTEST 52MC!



Реклама

Life. Style. Sailing.

ПЕРВАЯ МОТОРНАЯ ЯХТА CONTEST

EUROPEAN POWER BOAT OF THE YEAR
NOMINATED 2014

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

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

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

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

CONTEST 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



Теплые подарки

Сейчас, в период зимних распродаж, есть прекрасная возможность пополнить свой гардероб одеждой из коллекций элитных брендов и, конечно, сделать теплый презент своим близким. Магазины Foxland помогут выбрать прекрасные подарки, в которых будет тепло и комфортно, а также подарят максимальные скидки на зимние коллекции. 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 платки и палантины из тончайшей шерсти с яркими узорами. В моделях курток и пуховиков Bomboogie сочетаются высокотехнологичные материалы и традиционные гусиный пух и натуральный мех самого высокого качества. Все модели выполнены из характерных тканей с эффектом лакового либо матового «металлического» блеска. В неповторимом стиле Emporio Armani EA7 выдержаны мужские и женские пуховики, утепленные брюки и шерстяной трикотаж. Магазины Foxland в Москве расположены в ССК «Лисья Нора», ТРК «Павлово Подворье» и ТВЦ «Спортхит».



Кубок Волги

В мае 2014 года на базе гостиничного комплекса «Конаково Ривер Клаб» состоится регата «Кубок Волги» — захватывающий уикенд с гонкой на парусниках классов «Дракон» и «эМ-Ка», которая является отборочным соревнованием на чемпионат России 2014 года. Соревнования профессионалов и любителей на одной дистанции будут проходить в акватории Волги, где участников ждет азартная борьба, в которой каждый сможет продемонстрировать свое умение и стремление к победе. По окончании регаты состоится церемония награждения с вручением именных дипломов и ценных призов победителям. А продолжат праздник водные развлечения с показательными выступлениями на яхтах, когда все желающие получат возможность испытать себя в управлении яхтой.

Организаторы регаты, в число которых входит ВФПС, «Конаково Ривер Клаб» и Ассоциации класса яхт «эМ-Ка», ожидают 50 экипажей и более 200 участников.

Качество в новом дизайне

На выставке METS, посвященной оборудованию для морской индустрии, компания Seajet представила новый дизайн упаковки своих антифоулинговых покрытий в стиле «high-tech». По мнению Seajet, старый дизайн уже не отражает все преимущество постоянно эволюционирующего продукта, поэтому его решили изменить, чтобы покупатели легко отличали эти покрытия. Серебряный фон с мозаикой из темно-синих и белых точек с 2014 года появился на всех банках с составами Seajet. Универсальные этикетки теперь выглядят одинаково на всех мировых рынках, а вся необходимая информация напечатана на разных языках. Чтобы отличать разные группы составов, введена цветовая дифференцировка: антифоулингу соответствует синий цвет, праймерам — серый, растворителям — зеленый, а лакам — желтый.



ЗАВИДОВО HONKA

ЖИЗНЬ НА КУРОРТЕ

ЗАГОРОДНЫЙ КОМПЛЕКС HONKA В БОЛЬШОМ ЗАВИДОВО

Московское море// Гольф-яхт-клуб// Школы
Рестораны// Спортивные комплексы









Будущее — за такими местами, где можно плодотворно работать, интересно и с пользой проводить свободное время, воспитывать детей — одним словом, качественно жить.

«Завидово HONKA» как нельзя лучше подходит для полноценной жизни за городом.

+7 495 215-55-56 www.zavidovo-honka.ru

HONKA®

Серьезная школа

В этом году компания Rosan, официальный дистрибьютор техники BRP в России, совместно с BRP-центром «РПМ» открыла вторую школу снегоходного мастерства SkiDooKing в Петропавловске-Камчатском. Первые профессиональные курсы по управлению снегоходом в горной местности стартовали прошлой зимой на Кольском полуострове в Хибинах, где этот уникальный проект высоко оценили поклонники снегоходного спорта и журналисты из профильных изданий (читайте MBY №5 (23), 2013). К сожалению, помимо номинальных курсов для новичков, до последнего времени в России отсутствовали школы обучения езде на снегоходах, не говоря уже о сложных горных курсах. А учиться таким вещам необходимо и весьма интересно! Программа SkiDooKing подразумевает широкую подготовку, включая навыки лавинной безопасности, плюс интенсивную практику на современных горных снегоходах BRP Ski-Doo. Опытные инструкторы учат слушателей грамотному и эффективному использованию техники на сложном рельефе, в рыхлом снегу и, конечно, на незабываемо красивых горных склонах. Школа SkiDooKing открыта как для профессиональных спортсменов, так и для любителей снегоходов, которые стремятся научиться чему-то большему, чем простое катание кругами по равнине. Снег в Хибинах и на Камчатке лежит до конца апреля, поэтому до наступления лета еще есть шанс стать королем горы!

Красивая жизнь — это LIFE

Группа компаний «Пионер» представляет первый в Санкт-Петербурге проект под брендом «Жилые кварталы LIFE». Концепция «LIFE» — это гармоничное сочетание реальных потребностей и пожеланий жителей современного мегаполиса. «LIFE-Приморский» расположен в южной части престижного развивающегося Приморского района. В основе строгого, но запоминающегося архитектурного облика квартала лежит пластика элементов фасадов с выверенными пропорциями. Отличительная особенность проекта — наличие просторных террас, которые позволяют наслаждаться великолепными видами, открывающимися на акваторию Большой Невки, ЦПКиО и Стрелку Елагина острова. По соседству расположена парковая зона и объект культурного наследия Петербурга — дача Алсуфьевых.

ABSOLUTE







from ITALY with LOVE

Эксклюзивный дистрибьютор в России, Белоруссии и Казахстане

GRAND MARINE

Яхт-клуб «Алые Паруса», +7 (495) 995-4333
Яхт-клуб «Крокус Сити», +7 (985) 995-4333
Яхт-клуб «GM Zavidovo», +7 (916) 995-4333
Дистрибьютор, +7 (919) 995-4333
salon@grandmarine.ru, www.grandmarine.ru



NEWS
LIFESTYLE





The greatest elegance,
large comfortable accommodations,
unbounded views on distant horizons...

Absolute 45FLY...
the small megayacht

POWERED BY IPS

www.absoluteyachts.com







FLYBRIDGE	40	45	52	53	55	56	60	64	72
SPORT YACHT	40	43	45	53	55	56	60	64	70
SPORT LINE	40	48							
SPORT CRUISER					56				
NAVETTA							●	58	●

Решения — в жизнь!



С 1 февраля 2014 года вступил в силу технический регламент Таможенного союза «О безопасности маломерных судов», принятый Решением №33 Совета Евразийской экономической комиссии от 15 июня 2012 г. Принятие данного регламента полностью остановило деятельность компаний, занятых импортом яхт, катеров и прочих маломерных судов на территорию РФ.

Причина в следующем: регламент предписывает получать сертификаты соответствия только на маломерные суда длиной корпуса до 6 м, а на суда длиной свыше 6 м требуется классификационное решение. Но у кого получать эти сертификаты и классификационные решения? Органы сертификации, предоставлявшие эту услугу прежде, сегодня отказываются приобретать аккредитацию для работы по новому техническому регламенту, поскольку аккредитация — дело затратное, а сертификация только маломерных судов длиной корпуса менее 6 м сильно сокращает поле деятельности (и доходы).

С лодками длиной более 6 м ситуация тоже тупиковая. Согласно п. 2 Приложения №7 к техническому регламенту, техническая документация должна разрабатываться и представляться на рассмотрение органу классификации (в регламенте отсутствуют ссылки на эти инстанции) до начала постройки судна. Это требование выполнить невозможно: для ввоза на территорию РФ компании покупают в основном готовые суда. Требования ряда других положений регламента также выглядят невыполнимыми.

Как стало известно, участники ВЭД обратились в Евразийскую комиссию с просьбой разъяснить данную ситуацию и порядок действий. Ответа пока не последовало. Обращение в Росаккредитацию, ответственную за выдачу аккредитаций лицензированным органам, также не дало результатов. Известно лишь, что на данный момент ни одна организация не подала заявку на аккредитацию.

По утверждению компаний, занимавшихся ранее сертификацией данной продукции, связано это с тем, что вступивший в силу технический регламент исполнить невозможно. Не помогут разъяснить ситуацию и таможенные органы — в их обязанности входит лишь контроль деятельности импортеров в рамках взаимодействия с разрешительными органами.

Отдельного упоминания заслуживает и техническая сторона введенного регламента, вызывающая у судостроителей немало вопросов. Вместо того чтобы идти по пути гармонизации требований с европейским малым судостроением, давно внедрившим правила RCD (Recreation Craft Directive), мы в очередной раз изобретаем свой «велосипед с квадратными колесами». Изложенные в техническом регламенте требования к остойчивости, непотопляемости, маневренности (диаметр циркуляции) и другим техническим параметрам никак не соотносятся с современными конструкциями катеров. А прописанный в регламенте термин «стремена» вообще вызывает удивление.

На что направлен новый технический регламент? Вероятно, на повышение безопасности маломерных судов. Но вот статистика за недалекий еще 2012 г.: по данным ГИМС, аварий с маломерными судами было 29, число жертв — 25. В том же году в России произошло 203 597 ДТП, в которых погибли 27 991 человек. Несопоставимость масштабов заметна невооруженным глазом. Конечно, «воевать» надо на всех фронтах, но острота проблемы с катерами не кажется очевидной. А требования к катерам, без сомнения, следует совершенствовать — от этого выиграют все.

P. S. Евразийская экономическая комиссия своим Решением №190 от 18 октября 2012 г. «О порядке введения в действие технического регламента Таможенного союза "О безопасности маломерных судов"» обязала члена коллегии (министра) по вопросам технического регулирования В. Н. Корешкова подготовить проект плана мероприятий, необходимых для реализации настоящего Решения. План был подготовлен, но установленные в нем сроки не соблюдаются.



Умные приборы

Компания Garmin представила новую линейку морского оборудования GPSMAP, в которую вошли кнопочные GPSMAP 820xs с экраном 8 д и GPSMAP 1020xs с экраном 10 д, а также картплоттер с сенсорным 7-дюймовым экраном GPSMAP 721xs.

Все картплоттеры оборудованы эхолотом мощностью 1кВт с технологиями улучшения сигнала HD-ID, переменной модуляции CHIRP, а также системой вывода изображения DownVü. Встроенный комбинированный приемник GPS/ГЛОНАСС обновляет координаты судна с частотой 10 раз в секунду, что обеспечивает более точную навигацию в сложных условиях.

Картплоттеры поставляются с базовой картой мира, к ним можно подключать дополнительное оборудование и датчики, включая новый радар GMR 18xHD. Устройство способно передавать картинку в увеличенном разрешении, а также оборудовано автоматическим фильтром помех. Не менее полезен новый модуль эхолота GCV10, который работает в режиме бокового обзора SideVü, при этом на экран выводится рельеф дна по обоим бортам судна.

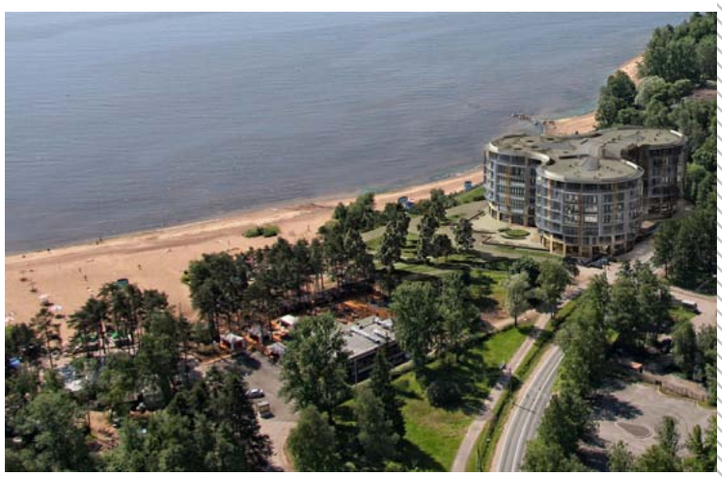
РЕКЛАМА



ЭЛИТАРНЫЙ КОМПЛЕКС CRYSTAL

В РЕПИНО НА БЕРЕГУ ФИНСКОГО ЗАЛИВА

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



СОБСТВЕННЫЕ АПАРТАМЕНТЫ НА ПЕРВОЙ БЕРЕГОВОЙ ЛИНИИ

25 КМ ОТ ЦЕНТРА ПЕТЕРБУРГА ПО ЗСД

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

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





Девять дней еще одного года

Без малого 250 тысяч человек за девять дней — такой статистикой организаторы подвели итоги выставки boot Duesseldorf. Подобным показателям может позавидовать любое шоу: даже в Каннах поглядеть на яхты приходит в четыре раза меньше народу.

Текст **Антон Черкасов, Андрей Петров**

Причин давнего и устойчивого успеха boot Duesseldorf по сравнению с другими европейскими выставками, включая фестиваль яхт в Каннах, две. Во-первых, немцы гораздо действеннее французов во всех вопросах, связанных с активным отдыхом (в этом году показатели посещаемости выставки повысились почти на 10%). Для доказательства можно взглянуть на карту геокешинговых тайников, по плотности которых Германия легко обставляет даже США, родину этой популярной игры. Вот 200 тысяч немцев и пришли прогуляться по 17 гигантским павильонам (оставшиеся 48 тысяч человек, что тоже немало, составили иностранцы).

Вторая причина в том, что значительная часть публики приходит в этот гигантский выставочный центр не за яхтами, а за рыболовными снастями, одеждой, мелкой техникой, водными игрушками. Иными словами, целевая аудитория в Дюссельдорфе весьма размыта, и было бы ошибкой равнять посещаемость выставки со спросом на яхты.

На выставке визитеров поджидали более 1600 экспонентов из 60 стран. Что касается лодочной тематики, то, по наблюдениям Юргена Трахта,

>>>



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





Discovery 45 AK — ее представила верфь Real Ships совместно с голландцами



Премьера модели Greenline 48 Hybrid



Подвесные моторы десятка производителей заняли почти целый павильон

директора BVWW (Германская федерация водного спорта), небывалый ажиотаж отмечался в «надувном» сегменте. Подобно отмене регистрации маломерных судов массой до 200 кг с двигателями мощностью до 8 кВт в России, которая привела к явной активизации рынка, отмена обязательных прав на управление судами с мотором мощностью до 11 кВт подстегнула немецких водномоторников. Потирают руки и продавцы всевозможного оборудования — от навигаторов до удилищных креплений: экономические бури оказались им на руку, поскольку многие решили капитально обновить свои лодки, вместо того чтобы покупать новые. Судя по общему настроению, расточительная мода менять машину и яхту каждые три года скоро уйдет в прошлое.

Последнее хорошо иллюстрирует повышенный интерес к «тихоходным железякам» — экономичным и долговечным продуктам голландской яхтенной индустрии. В этом году их привычная «гавань» — павильон №14 — была пустовата: многие верфи не пережили отсутствия заказов, перейдя в режим анабиоза до лучших времен, а некоторые попросту закрылись. Учитывая тот факт, что штат голландской верфи нередко составляет 6–8 человек, за них можно не переживать. Едва только экономический климат потеплеет, мы снова услышим имена, казалось бы, забытых брендов.

Разумеется, «мастодонты» вроде хорошо известных читателям Elling и Linssen по-прежнему остаются «смотрящими» в павильоне, но появляются и новые игроки. Среди них отдельного упоминания достойна калининградская верфь Real Ships, про которую мы рассказывали в MBY №6 (24), 2012. В партнерстве с голландцами она показала две стальные яхты: Respect 1500 OK и Discovery 45 AK. Помимо технических достоинств, их привлекательность для российского покупателя определяется еще и тем, что они построены в России и, при должном голландском качестве, не облагаются таможенной пошлиной.

Едва экономический климат потеплеет, мы снова услышим имена забытых брендов

Экспоненты из «люксовых» павильонов №6 и 7, несмотря на слухи о тяжелом положении некоторых верфей с громкими именами, выглядели вполне благополучными. Увереннее многих чувствовала себя Princess Yachts, на грандиозном стенде которой красовались новые Princess 88, 82, 52 и 43. Британский локомотив уверенно идет вперед и регулярно анонсирует новинки не только в категории моторных яхт, но и в суперяхтенном M Class.

Итальянцы из Azimut привезли уже представленные осенью Azimut 80, Azimut Atlantis 34 и 50, а также ставший популярным «мини-траулер» Magellano 43.

Многие посетители обращали внимание на расположенный в центре шестого павильона стенд финской верфи XO: она строит крепкие утилитарные лодки, которые в окружении крупных

КЛУБНЫЙ ДОМ

BRILLIANT HOUSE

FG FORTGROUP | 923 92 92

www.brilliant-house.ru



Элитный клубный дом
Крестовский остров

Продажа квартир от 180 000 руб./кв.м

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

РЕКЛАМА



Гоночные болиды, как всегда, притягивают внимание мужчин, словно магнитом



Бесконечные стенды с навигационным оборудованием...



Oyster 825 — самый крупный парусник выставки

яхт выглядят почти как тендеры для некоторых из них.

Солидно выступили французы из Jeanneau и Beneteau; правда, все громкие премьеры уже состоялись в Каннах и на парижской выставке, а тесты нового флагмана Prestige 720 и MC4, второй модели линейки Beneteau MC, пройдут только через месяц.

Как всегда, активно выступали скандинавы, было немало моделей лодок из США, а в одном из павильонов красовалась… российская крылатая «Волга», стараниями одного из московских предприятий шикарно выглядящая в новом материале и оборудованная современными двигателями. Было немало и других интересных моделей моторных яхт и круизеров, в том числе премьер; о некоторых из них вы прочтете публикации в разных разделах этого выпуска.

Что касается лодок-RIB, то, по мнению одних, их было крайне мало. По мнению других, судов этого весьма популярного типа было изрядно, причем достаточно интересных. Но, как известно, сколько людей — столько и мнений. Или даже больше. В павильонах с оборудованием — моторами, электроникой и пр. — тоже было на что посмотреть, только как объять необъятное?!

В парусном секторе пресс-релизы организаторов обещали чуть ли не 20 мировых премьер. Стараясь их отыскать, мы испытали некоторое разочарование. «Парус» в этот раз оказался непривычно вялым, а часть «премьер» вроде Hanse 505 уже засветились в Каннах. Отдельные лодки обращали на себя внимание, а некоторые даже удивили, потому мы скажем о них подробнее — специальных публикаций о них нет.

На Dufour 310 при длине, когда еще часто можно встретить румпель, конструкторы умудрились впихнуть целых два штурвала. Порадовал первый корпус Jeanneau 349: французы сделали симпатичную и необычную лодку с обилием оригинальных решений, без ахтерштага и с двумя штурвалами всего за 76 000 евро (в базе). Пожалуй, ее можно назвать самой удачной новинкой среди прочих.

Громкой премьерой стала яхта Moody DS 54 — новый компромисс между комфортом моторной яхты и прелестью хождения под парусами. Эту яхту, оказавшуюся серьезным для многих конкурентом в нише мотосейлеров, Hanse Yachts анонсировала год назад, и на стенде к ней выстраивались очереди.

Beneteau представила Oceanis 38, которая, возможно, начинает новую традицию яхт-трансформеров. У лодки при отсутствии переборки носовой каюты салон выглядел этакой квартирой-студией. После осмысления приходишь к выводу, что при наличии на борту хотя бы трех человек хочется иметь отдельную каюту. Впрочем,

«Парус» в этот раз оказался непривычно вялым, а часть премьерных яхт уже засветилась ранее

EUROPEAN POWERBOAT OF THE YEAR 2014

До 25 футов Nordkapp 605 Enduro (Норвегия)
До 35 футов Elan Power 30 (Словения)
До 45 футов Jeanneau Velasco 43 (Франция)
Свыше 45 футов Beneteau MC 5 (Франция)
Траулерные яхты Jetten 35 AC (Нидерланды)

Greenline
The Hybrid.

Greenline 48







Greenline SeaClass

Greenline 33



Greenline 40



Greenline 48



Greenline OceanClass

OceanClass 57



OceanClass 70



OceanClass 88



www.greenlinehybrid.ru

Словения, Порторож
+38 651 297 510
europe@greenlinehybrid.ru

Россия, Москва
+7 495 767 96 54
moscow@greenlinehybrid.ru

Россия, Самара
+7 902 290 99 21
samara@greenlinehybrid.ru



Катамараны в Дюссельдорфе выступили не так мощно, как в Каннах, но без крупных экспонатов не обошлось



В павильоне надувного флота наблюдался немалый ажиотаж



Отечественная «Волга» —не рефит, а новострой!

EUROPEAN YACHT OF THE YEAR 2014

Семейный круизер
Beneteau Oceanis 38 (Франция)
Быстроходный круизер
Dehler 38 (Германия)
Специальная яхта
Saphire 27 (Польша)
Яхта категории «люкс»
Contest 42 CS (Нидерланды)

переборка может ставиться произвольно, меняя внутренний объем. Еще эта лодка оставила странное впечатление: отделка на Beneteau, считавшаяся среди лучших у серийных производителей, здесь показалась скромнее, чем у Hanse, известной своей лаконичностью. Hallberg-Rassy впервые врезала иллюминаторы в корпус 48-й модели, рискуя потерять узнаваемость своих яхт.

Bavaria Yachts обычно собирает в Германии толпу любопытствующих, хотя последние несколько лет ее модели выглядят слегка странными. Это относится и к премьерной 41 S. Погон гика-шкота, проходящий прямо перед пьедесталами, на лавировке заблокирует рулевого между штурвалами. Наружные проводки выглядят несколько архаично, слишком отвесный трап, просторные кормовые каюты, тесный бак и высокая рубка… Ничего революционного при довольно высокой цене.

Вот такая, если коротко, была выставка. Ну а поскольку с перелетами в Дюссельдорф и отелями всегда непросто, рекомендуем бронировать их заранее, благо даты очередной boot Duesseldorf уже известны — 17–25 января 2015 г.



Небывалый интерес к надувным лодкам продиктован отменой обязательных прав на управление судном при мощности до 11 кВт

GRANDEZZA



39 CA



33 OC



33 S



27 OC



27 S



23 S



29 WA

GRAND MARINE

Эксклюзивный дистрибьютор в России, Белоруссии и Казахстане

Яхт-клуб «Алые Паруса» I +7 (495) 995-4333
Яхт-клуб «Крокус Сити» I +7 (985) 995-4333
Яхт-клуб «GM Zavidovo» I +7 (916) 995-4333
Эксклюзивный дистрибьютор I +7 (919) 995-4333
salon@grandmarine.ru, www.grandmarine.ru

Не менее популярно среди олимпийского персонала заправлять бензиновую технику соляркой



ИГРЫ С ТЕХНИКОЙ

АНТОН ЧЕРКАСОВ: *После таких подробностей хочется спросить: кто же сидит за рулем? Дети? А может, блондинки?*

На этот раз я буду говорить не о яхтах. Сейчас, в середине февраля, даже самым заядлым яхтсменам не до лодок — полным ходом идет Олимпиада. Пусть зимняя, без парусного спорта, зато долгожданная, домашняя.

Мне посчастливилось приехать на церемонию открытия в Сочи вместе с представителями компании Yamaha Motor CIS, которая поддерживает Олимпийские игры, выступая официальным поставщиком моторной техники. «Мы выиграли тендер и привезли в Сочи три сотни аппаратов: снегоходы, квадроциклы side-by-side, гольф-кары, — с гордостью рассказывал господин Кейтаро Хорикоши, директор Yamaha Motor CIS, пока мы выбирались со стадиона «Фишт» через сонм людской.— Организаторы Олимпиады выбрали Yamaha, в первую очередь, за надежность техники, на которой уже много лет строится репутация компании». Ответственность немалая, поэтому прямо рядом с мини-отелем, где жила вся команда Yamaha и журналисты, был организован вместительный сервисный шатер, куда время от времени подвозили «пациентов». Разумеется, я поинтересовался, с какими поломками чаще всего приходится иметь дело, ведь чужую технику люди обычно не жалеют, да и трудиться на Олимпиаде ей приходится немало.

«За несколько месяцев у нас не было серьезных проблем, связанных с заводским браком, дефектами сборки или некачественными деталями,— пояснил сотрудник московского представителя Yamaha Motor CIS.— Большинство поломок связано исключительно с неправильной эксплуатацией». Например, «хит сезона» — езда на «ручнике», от которой у четырехколесных мотовездеходов Viking быстро горят колодки. Следом идут кувыркания и бездумные прыжки на снегоходах, которыми увлекается полиция. Это выливается в потерю лобовых стекол, разбитые оси и погнутые рули. Не менее популярно среди олимпийского персонала заправлять бензиновую технику соляркой — на одном объекте это делают с завидным постоянством. Приходится мастерам из Yamaha ремонтировать и последствия столкновений: то снегоходы догонят друг друга на трассе, то гольф-кар въедет в мирно припаркованный «КамАЗ»…



На Олимпийских играх в Сочи трудится целый парк техники Yamaha: снегоходы, мотовездеходы и разъездные гольф-кар

После таких подробностей хочется спросить: кто же сидит за рулем? Дети? А может, блондинки (да простят меня женщины)? Нет, говорят, обычные мужики… Разумеется, прежде чем отдать технику в эксплуатацию, сотрудники Yamaha провели обучение персонала организаторов Олимпиады, однако толку от этого, видимо, мало. Вот и терпят подобные издевательства ни в чем не повинные машины, да еще и слухи потом про них идут, мол, ломаются без причины. А на деле выходит, что сама по себе техника не ломается, если только ей активно в этом не помогать.

Ну а что касается самой церемонии открытия, то она была поистине грандиозной! Спустя несколько дней один из весьма уважаемых зарубежных авторов нашего журнала прислал мне такое письмо: «Антон, вы — единственный мой знакомый, посетивший открытие Олимпийских игр в Сочи. Скажите, это было лучше или хуже секса?» Вот прямо так и написал… Отвечаю: не хуже и не лучше — это просто совсем другое. Тем более что столь яркое, волнующее и запоминающееся событие случается всего раз в два года. Не чаще! MBY

>>>


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

Чтобы наши желания чаще совпадали с возможностями, надо умерять первые и стараться укреплять вторые



ХОЧУ, НО НЕ МОГУ

АНДРЕЙ ПЕТРОВ, яхтсмен: *Государственные интересы выше личных, и от некоторых своих планов мне придется отказаться.*

Летом я хочу арендовать яхту для участия в регате, которая стартует в Стокгольме и пройдет по столицам стран Балтии с финишем в Петербурге. Все заманчиво, лишь одно омрачает финал проекта: мне, в отличие от европейских коллег-яхтсменов, не светит быть со «своей» лодкой на параде участников и стоять среди гоночного флота в одном из яхт-клубов на церемонии награждения. Даже если повезет победить! «Моей» яхте предстоит или сразу уйти восвояси, или томиться в неуютной гавани форта Константин…

«Отчего же неуютной?» — перебьет тот, кто там не был, но читал парадные реляции об открытии прошлым летом пункта таможенного и пограничного контроля в Кронштадте. А я бывал — и не раз. Когда впервые заходил туда на яхте в июне, то, признаюсь, ожидал увидеть нечто большее, чем старый дебаркадер с новой вывеской о его государственном статусе. Работники таможни в не жаркий вовсе день ходили в мокрых рубахах: духота в помещениях с решетками на окнах была невыносимая. Я не смог воспользоваться даже береговым туалетом — он за будкой пограничного контроля, а покидать охраняемую зону (даже если разрешат) и оставлять яхту без присмотра было боязно, учитывая неважную оснащенность причальных мест.

Вообще-то идея хорошая — прежний пункт пропуска яхт на Морском вокзале был еще хуже: оформление там на выход или приход было сопряжено с опасностью повредить корпус о бетонную стенку с торчащими из нее «пальцами» арматуры. Да и много ли лодок там помещалось? Только на форте Константин не сильно лучше. Позже я побывал там еще несколько раз — ничего не поменялось. Все та же необорудованная стоянка, неустроенность таможни и пограничников. Я понимаю, что яхту не сравнить с лайнером: для того гостеприимно распахнуты морские ворота России, а яхте уготована всего-то калитка. Но отчего же она такая неказистая?



Регата Ust Luga Cup, в которой автор собирается принять участие (фото 2013 г.)

Но дело не только в пункте пропуска на форте, за который неловко и перед иностранцами, и перед земляками. Коснусь юридического аспекта захода иностранных яхт в наши воды. Постановление Правительства РФ от 12 мая 2013 г. №472 позволяет иностранцу на яхте под иностранным флагом зайти в Россию: ему достаточно оформить временный ввоз судна. Процедура прописана, список документов опубликован, дополнительные требования известны. Выполнив условия, можно спокойно перейти в любой яхт-клуб Санкт-Петербурга или, если хочется, пойти по внутренним водным путям.

Иностранец может, а гражданин России нет. Я хотел бы прийти в свой город на яхте, взятой в чартер в Швеции. У меня будет договор с чартерной компанией, документы на яхту и желание зайти домой на двое суток — принять участие в праздновании окончания регаты, выспаться, постирать гоночную одежду и затем перегнать яхту обратно в Швецию. Но нельзя! Вернее, можно, но все непросто. Требуется депозит в размере ввозной пошлины + НДС от стоимости яхты. После вывоза яхты депозит вернут, но... через два месяца. Альтернатива — банковская гарантия: яхтсмен открывает вклад, и банк на сумму вклада выдает гарантию. Только яхта не моя, да и где яхтсмену взять столько денег?.. Этого можно избежать, если на лодке (в команде) будет хоть одно лицо, не являющееся резидентом России, Белоруссии или Казахстана. На это лицо и следует ввозить яхту, оно же должно быть на борту при убытии из страны. Но зачем мне в российском экипаже «пассажиры»?

Парусных лодок у нас немного, все на виду, и ввезенная на пару дней в страну «иностранка» не затеряется (не то что автомобиль). Но… законы надо блюсти, тем более что и в других странах правила похожие: нельзя резиденту на иностранной яхте заходить в родные воды. Даже если на спортивной лодке и только на время гонки. У нас вроде бы можно, но процедура непонятна. Я бы и не рвался, но уж очень хочется погоняться в той Балтийской регате, а своей лодки нет, и чартерного флота в России тоже нет. Что делать?

Вижу три пути разрешения этой проблемы. Первый — душить в себе подобные желания. Второй — ждать до тех пор, пока кто-то из законодателей-яхтсменов не захочет исправить неловкое положение, сделав внятное исключение хотя бы для спортсменов и на короткое время регат. Третий — дожить до времен, когда в России появится современный чартерный флот.

Второй и третий пути в ближайшей исторической перспективе мне кажутся неосуществимыми. Так что остается только работать над собой… MBY

>>>


Moscow Boat Show
Больше информации на стенде 367, зал 15
Euphoria 54
Новый дизайн великого
German Frers
Роскошный интерьер от Design Unlimited
Euphoria
High-Tech Build · Hand-Crafted Finish
54
68
84
en.euphoriayachts.com.tr
SIRENA MARINE

Если сравнивать неудачные проекты, валы по шумности превзойдут поворотные колонки. Но лучшие конструкции — и те и другие — работают на удивление тихо



ВАЛАМ БЫТЬ! ПОКА...

ДЭВИД МАРШ: *Исчерпаны ли споры о преимуществах днищевых колонок перед валами? Вальные лодки могут быть не менее тихими, маневренными и экономичными, поэтому списывать их со счетов еще рано.*

После появления в 2004 г. днищевых колонок Volvo Penta IPS один из номеров британского MBY вышел с надписью на обложке «Валы — да упокоятся с миром?» Но и теперь, десять лет спустя, когда колонки стали невероятно популярными, старички-валы все еще никак не уйдут в прошлое. Сколько они еще протянут? Возможно, гораздо дольше, чем мы думаем.

Благодаря встроенному подводному выхлопу и отсутствию проблем с соосностью валов днищевые колонки изначально тише. Однако за 16 лет, на протяжении которых я измеряю шум на лодках, однозначного вывода, что любые днищевые колонки тише любых валов, сделать пока не могу. Судя по данным, самые «громкие» яхты с валами все же громче самых шумных с колонками, но вот лучшие представители обоих классов оказываются одинаково тихими.

Я убежден, что верфи никогда прежде не прилагали столь значительных усилий по снижению шума на борту. Именно когда днищевые колонки почти одержали победу, новые инженерные решения, включающие современные технологии звукоизоляции и гибкие соединения подвижных частей, стали влиять на уровень шума не меньше, чем тип приводов.

Разумеется, днищевые колонки приглянулись строителям яхт, поскольку дали возможность сместить двигатели в корму, уменьшить размеры моторных отсеков и получить более просторные обитаемые помещения на нижней палубе — сегодня лодки продаются благодаря просторным каютам, а не вместительным кладовкам. Однако если бы это было единственным преимуществом колонок, производители могли бы просто перейти на V-образные редукторы и также отнести двигатели на лодках с валами ближе к транцу. Шведская верфь Nimbus поступает так уже много лет без удорожания производства и продукта.



Marex использует технологию Seatorque, при которой гребной вал проходит в заполненной маслом неподвижной трубе

Итак, два раунда позади — и ни одного нокаута! А что по поводу рекламы экономичности колонок? Здесь валам приходится туго, но до полного поражения еще не дошло. Отнюдь не каждая яхта с IPS демонстрирует на 30% меньший расход, о котором говорит Volvo Penta, а некоторые модели, которые я тестировал, и вовсе не показали ощутимых преимуществ перед яхтами с валами. В среднем, конечно, колонки выигрывают, но если верфи последуют примеру Marex и примутся устанавливать систему Seatorque, ситуация может измениться.

У Seatorque вал помещен в неподвижную, заполненную маслом трубу, что заметно снижает сопротивление вращающегося вала с его вихреобразованием. Вот расход топлива на Marex 370: при максимальных 35 узлах — 0,35 мили/л, на крейсерской скорости 25 узлов — 0,44 мили/л, что весьма неплохо для лодки водоизмещением 7,5 т с двигателем мощностью 435 л.с. Для сравнения, спорткруизеры Sealine SC35 и Fairline Targa 38 с двумя моторами и транцевыми колонками на этих скоростях «съедают» заметно больше топлива.

Поначалу большое преимущество лодкам с днищевыми колонками, особенно в плане маневренности, обеспечивал джойстик, но ситуация меняется. Даже на небольших круизерах ставят носовое и кормовое подруливающие устройства и включают их в базовую комплектацию. Появились системы, синхронизирующие работу подруливающих устройств с гребными валами, джойстики для валов, и все это позволяет иметь сопоставимые маневренные характеристики. К тому же иногда при швартовке подрульки справляются лучше — ими легче подвинуть оконечность судна на полметра в сторону при неподвижной противоположной (с колонками это не столь интуитивно понятно).

Особенно хороши в этом смысле электрические ПУ Sleipner с переменной скоростью. Как и некоторые гидравлические системы, они блокируются в рабочем состоянии, поэтому капитан без помощников может мягко прижать лодку к причалу и спокойно сойти на него, чтобы привязать концы.

Принимая во внимание новые технологии и непостоянство моды, могу сказать, что пока рано отправлять валы в утиль — какое-то время они еще побудут с нами. MBY

>>>

Kotka
YACHT STORE
www.kotkayachtstore.fi

САМЫЙ СОВРЕМЕННЫЙ И ОСНАЩЕННЫЙ ЭЛЛИНГ ЯХТ НА БАЛТИКЕ







Зимнее хранение

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

Сервис от простого ремонта до полного рефита
Новейшее оборудование и надежные субподрядчики

Международная марина с клубом для капитанов

Открытие вертолетной площадки в 2014 году

Wim van der Valk
CONTINENTAL YACHTS
ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР



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

Представитель в России: тел. +7 921 317 37 22

Что делать, если ваша яхта в море «обсохла»? Если вы путешествуете эскадрой, выход обязательно найдется



ДРУЖЕСКАЯ ЗАПРАВКА

БОРИС ЛАШКОВ: *В военной авиации есть термин Buddy Refueling — дружеская заправка, когда топливом делится боевой самолет, а не самолет-заправщик.*

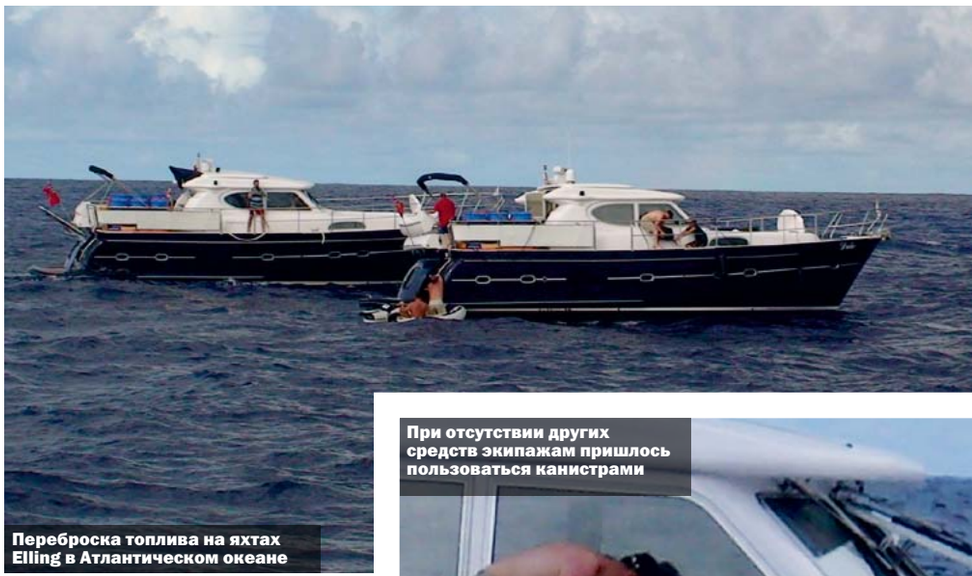
Дозаправка боевого корабля или судна вспомогательного флота ВМФ в море на ходу удивления ни у кого не вызывает, но дозаправка моторной яхты — это дело совершенно другое, особенное! В первую очередь потому, что с такой задачей может столкнуться неподготовленный экипаж.

В такой ситуации в море мне пришлось оказаться дважды. Первый раз мы «сливали» топливо на ходу у буксира на Рыбинском водохранилище. Но там была почти штатная ситуация, если не считать того, что потом несколько дней мы нестерпимо «благоухали» соляркой.

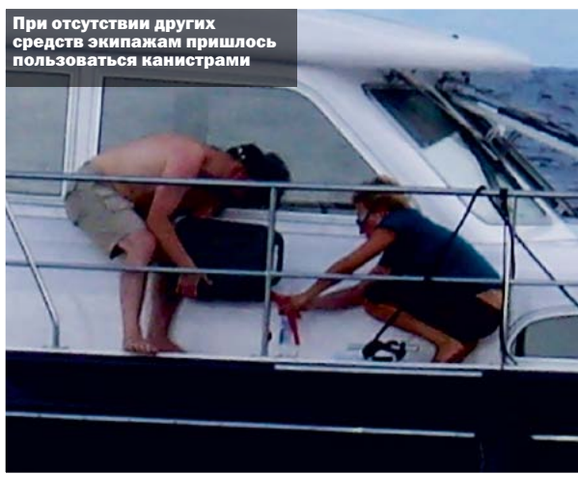
Похожая история случилась несколько лет назад на переходе из Петербурга в Хельсинки. Той осенью в составе нашей «эскадры» шли несколько лодок, и среди них две Meridian: 408 и 580. Все люди как люди, но капитан с Meridian 408 во всей этой осенней суете с подготовкой и ожиданием благоприятной погоды каким-то образом умудрился при заправке заметно недолить топлива. То ли он посчитал, что мы идем в Котку, то ли просто ничего не думал. Но результат оказался печальным: не дойдя 60 миль до Хельсинки, Meridian 408 запросил помощи. Самое простое было взять его на буксир, но тащить 40-футовый круизер ночью семь часов, да еще по шхерам, желающих как-то не нашлось. Бросать лодку в беде вроде тоже некрасиво, поэтому решили для начала взять Meridian 408 к нам под борт (лагом), а потом подумать, как поделиться топливом, которого на нашем Meridian 580 было в избытке.

Решили — сделали! Вывесили за борт кранцы, подрегулировали швартовы и со скоростью 8–9 узлов потянулись вдоль шхер в сторону Хельсинки. Если идти под прикрытием берегов еще как-то получалось, то на открытых участках с волной нам пришлось бы несладко. Времени на решение задачи оставалось не больше двух часов, а дальше уже начиналась открытая вода.

Разные фантазии — воспользоваться ведрами, канистрами или подобными емкостями — отмели сразу же: неэффективно и хлопотно. Подходил только «высокотехнологичный» вариант перекачки топлива. На одной из лодок нашли шланг для воды длиной 15 м и стали думать, куда его приладить.



Переброска топлива на яхтах Elling в Атлантическом океане



При отсутствии других средств экипажам пришлось пользоваться канистрами

Как ни прилаживай, а без насоса не справишься! Пока мы все это думали-обсуждали, я стоял на посту управления Meridian 580, и тут мой взгляд «случайно» упал на одну из клавиш приборной панели с надписью Transfer. Наличие этой кнопки свидетельствовало, что на этой лодке может иметься насос для перекачки топлива между баками с целью выравнивания уровней. Минут пять ушло на изучение инструкции, после чего мы уже знали, где находится этот насос. Спустя еще 15 минут у нас была собрана аварийная система.

Предварительно перекачав почти все топливо на Meridian 580 в один бак и заглушив другой, мы начали заправку нашего «инвалида», одновременно контролируя остатки топлива на «заправщике». На всю операцию у нас ушло чуть больше часа, а еще через три часа мы были уже в Хельсинки.

Вывод: столкнувшись в море с непредвиденной ситуацией, не теряйте присутствия духа и не переставайте думать в поисках выхода. Мысли способны материализоваться, а конструктивная мысль может оказаться еще и спасительной. MBY

HEMPEL
Keep Sailing



Hard Racing TecCel

Твердое противообрастающее покрытие для скоростных катеров и гоночных яхт. TecCel придает поверхности гладкость и снижает трение.

www.hempel.ru

Лучшие лодки ушедшего года



ФАКТ!

После многочисленных тестов и напряженных дебатов жюри выбрало победителей конкурса Motor Boat Awards 2014

НОМИНАЦИЯ
ПЕРВАЯ ЛОДКА

Bayliner Element

Принимая во внимание увеличение среднего возраста клиентов, гигант Brunswick создал интересную лодку для тех, кто только входит в яхтинг. Bayliner Element не заставит вечно нервничающих новичков переживать, что катер опрокинется. На борту достаточно места для отдыха, а динамические характеристики судна не позволят «вырасти» из него в первый же год. В качестве лодки для начинающих Bayliner Element полностью заслуживает награды.

Финалисты

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



Рекомендуем

English Harbour 16

Изящная и стильная джентльменская лодка от бывших дизайнеров Fairline стоимостью около £ 20 000.

НОМИНАЦИЯ
БЫСТРОХОДНЫЕ КАТЕРА

Frauscher 1017 GT

В этой номинации гламур соседствует с мощностью, и Frauscher 1017 GT лидирует по обоим параметрам. Лодка одинаково хорошо чувствует себя на высокой волне вдалеке от берега и у причалов престижных марин.



Финалисты

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



НОМИНАЦИЯ
СПОРТКРУИЗЕРЫ ДО 45 ФУТОВ



Atlantis 34

Это один из примеров сбалансированных открытых круизеров, у которых нет значительных недостатков. Продукт подразделения Azimut, Atlantis 34 характеризуется высоким качеством постройки, отличной мореходностью и служит образцом итальянского дизайна.

Финалисты

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

Рекомендуем

Elan Power 30

Power 30 может похвастаться двумя каютами, динеттой на нижней палубе и удачным кокпитом. Яхта отлично смотрится, хорошо идет и стоит менее £ 150 000.

НОМИНАЦИЯ
СПОРТКРУИЗЕРЫ СВЫШЕ 45 ФУТОВ

Sunseeker San Remo

В 2013 году в классе круизеров длиной свыше 50 футов разгорелась показательная битва. Прекрасная управляемость, великолепная внешность и практичная планировка позволили Sunseeker вырваться вперед, обойдя весьма серьезных конкурентов вроде Princess и Pershing.



Финалисты

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



>>>



Superior 2400





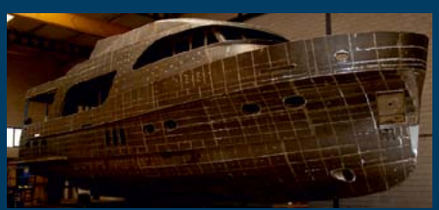


GUSMAN YACHTS

VAN DER HEIJDEN STEEL YACHTS

Проектирование и строительство стальных и алюминевых моторных яхт с неограниченным районом плавания
Категория “А” Океан


Explorer 2300







Представительство в Москве: ул. Удальцова, 5, тел. +7 (903) 742 8658
www.gyachts.ru www.vanderheijdensteelyachts.nl

НОМИНАЦИЯ
ЯХТЫ С ФЛАЙБРИДЖЕМ ДО 55 ФУТОВ

Princess 43

Несмотря на жесточайшую конкуренцию в этом сегменте не признать Princess 43 победителем было просто невозможно. В этой яхте нечего критиковать, а некоторые использованные решения заслуживают отдельных аплодисментов.
Тем, кто ищет просторную яхту в стильной обертке, можно прекратить поиски, поскольку английская верфь применила весь свой 40-летний опыт и создала, возможно, самый хороший флайбриджный круизер.

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



Рекомендуем

Monte Carlo 5
На примере этой модели французы попытались сделать что-то новое и преуспели. Итог — современная мореходная яхта в гламурной упаковке.

НОМИНАЦИЯ
ЯХТЫ С ФЛАЙБРИДЖЕМ СВЫШЕ 55 ФУТОВ

Azimut 80

В этой яхте сошлись все лучшие стороны Azimut, и она может похвастаться не только традиционно сильной позицией — качественными дизайнерскими интерьерами, — но также прекрасной динамикой и соответствующими мореходными характеристиками. Если речь идет об универсальной флайбриджной яхте, то Azimut 80 станет оптимальным выбором, который заслуживает награды в своей номинации.

Финалисты
Azimut 80
Ferretti 690
Pearl 75
Princess 56

Рекомендуем



Pearl 75
Pearl 75 попала в список финалистов не только благодаря элегантной внешности — яхта наделена исключительными интерьерами.



КУРСОМ НА ПРЕВОСХОДСТВО



Nord Star 37 Fly

Range Marine – эксклюзивный дистрибьютор
Москва, Ленинградское шоссе, д. 39, стр. 7,
Royal Yacht Club
Тел. +7 (495) 973-72-45
Санкт-Петербург, Крестовский Остров,
Южная дорога, дом 4, Яхт-клуб «Крестовский»
Тел. +7 812 715 99 46
info@xo-boats.ru, www.xo-boats.ru

NORD STAR
PATROL BOATS

НОМИНАЦИЯ
КАТЕРА С РУБКОЙ

Trusty T28

Trusty T28 удивляет качеством и вниманием к деталям, а планировка и объем жилых помещений заслуживают отдельной похвалы. Просторная мастер-каюта с широкой кроватью, практичная вторая каюта наряду с исключительно удобной рубкой являются заметным достижением в классе лодок длиной менее 30 ф.

Финалисты

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



Рекомендуем

Contest 52MC

Учитывая «парусный» профиль верфи Contest, первая попытка создать моторную яхту однозначно удалась.

НОМИНАЦИЯ
«ТРАУЛЕРЫ» И ЛОДКИ С КОРМОВОЙ КАЮТОЙ

Outer Reef 700

На фоне более известных брендов Outer Reef предлагает нечто новое. Благодаря широким возможностям кастомизации заказчики могут создать индивидуальную яхту практически с чистого листа. Будучи настоящей траулерной яхтой, это надежное судно построено по высоким стандартам и создано для путешествий.

Финалисты

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



Рекомендуем

Hardy 62

На примере нового флагмана верфь Hardy показала, что она умеет и любит строить траулерные яхты высочайшего качества.

НОМИНАЦИЯ
СУПЕРЯХТЫ

Ferretti 960

Ferretti 960 по праву празднует победу в этой категории благодаря завидной динамике (максимальная скорость 30 узлов), высококлассным интерьерам и особому техническому решению в виде затапливаемого гаража.

Многих владельцев порадует тот факт, что сам корпус не превышает 24 м, поэтому не требуется нанимать профессионального капитана, ибо по европейским правилам Ferretti 960 не выходит за рамки прогулочных судов.

Финалисты

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



Рекомендуем

Monte Fino ecHo 85

Настоящая океанская яхта с привлекательными интерьерами для тех, кто привык ходить в море, а не торчать в марине.

НОМИНАЦИЯ
ПРИЗНАНИЕ СУДЕЙ

Тендеры Williams Performance

Менее чем за 15 лет братья Джон и Мэтью Хорнсби вывели свою компанию, зародившуюся под навесом в саду родительского дома, в лидеры по производству водометных тендеров-RIB. Эти лодки стали настолько популярными среди яхтсменов, что крупные верфи вроде Sunseeker, Princess, Fairline, Azimut и Ferretti (всего более 20 компаний) стали проектировать гаражи специально под габариты Williams. В итоге оксфордский производитель оказался одной из самых успешных судостроительных компаний Великобритании. Интересно, что верфь не использует иных приводов, кроме водометов, и активно занимается разработкой оригинальных тендеров с четырехтактными двигателями.



ИНТЕРВЬЮ MBY

Мир парусов и моторных яхт: мнения и комментарии профессионалов



О том, как возник, развивался и к чему сегодня пришел московский Royal Yacht Club, рассказывает Антон Долотин, его основатель и глава российского представительства Azimut/Benetti Group.

Расскажите, как все начиналось? Как вообще пришла идея создания Royal Yacht Club?

На тот момент, а это было в 2004 году, мы с Паоло Виттелли (президент Azimut/Benetti Group.— Прим. MBY) искали просто шоу-рум, выставочную площадку в Москве, понимая, что внутреннее движение у нас будет несколько ограничено. Я имею в виду спрос на лодки для российских акваторий. Хотя тут мы, кажется, немного просчитались, потому что позже, в 2006–2007 годах, был безумный всплеск интереса: люди везли лодки именно во внутренние воды, несмотря на таможенные и прочие платежи. Мы смотрели разные места для шоу-рума, в том числе на известной дороге, которую синьор Виттелли называет «Путин-штрассе». А потом нам предложили поучаствовать в проекте развития территории «Водного стадиона», который на тот момент представлял собой руины.

Изначально проект был скромным: офисное здание, в котором мы сидим, плюс причалы — для яхт-клуба этого было достаточно. Ни я, ни Виттелли не хотели брать полуразрушенное здание исторических трибун, но владельцы территории — спортивное общество «Динамо» — нам эти трибуны фактически навязали. Сейчас-то мы им, конечно, благодарны, что так вышло: теперь это самое красивое и знаковое здание на территории.

Постепенно бизнес-план расширился с 6–7 до 25 млн евро, которые были вложены в это все. И наконец нас можно поздравить: начав строить в 2005 году, в начале 2014 года мы получили право собственности. До этого момента мы были в процессе в том числе и «документального строительства» — владели этой территорией на основании инвестиционного контракта с городом. Но в этом смысле бюрократическая система несколько охладила пыл наших итальянских партнеров, потому что на согласование





На странице слева:
Антон Долотин — глава российского представительства Azimut-Benetti Group, совладелец и один из основателей московского Royal Yacht Club.

Вверху:
Royal Yacht Club рассчитан на 190 судов длиной от 6 до 30 м. Глубина акватории — от 2 до 8 метров, что позволяет принимать суда даже с большой осадкой. Благодаря электронной пропускной системе попасть на причалы могут только члены клуба.

проекта ушло фактически 9 лет. Это были очень нервные годы. Например, пришлось пересогласовывать весь проект в связи со сменой мэра. С нашими городскими властями, конечно, тяжело иметь дело. Им наплевать, крупный ты иностранный инвестор или никому не известный девелопер. Но, слава Богу, все хорошо закончилось и все функционирует.

Ваша профессия архитектора вам как-то помогла в этом?

В некотором плане, конечно, помогла. Было примерное видение того, как тут все должно выглядеть. Паоло Виттелли никогда в эстетическую часть не лез — всем занимался я. В процессе было много всего, и мои архитектурные навыки пригодились для апелляций к руководству Москомнаследия. Это была тяжелая работа: всевозможные совещания, реставрационные советы, худсоветы, где приходилось объяснять, что именно надо делать. Ведь когда эти трибуны были построены в 1937 году, у них был один облик, а после реконструкции к Олимпиаде-80 — совершенно другой. Фактически то, что мы построили,— это реплика того, что здесь было в 1937 году.

На начальном этапе ведущий специалист Москомнаследия, приставленный следить за этим объектом, сказала, что ее полностью устраивает облик разрушенного здания, потому что это напоминает Рим и руины Колизея. Говорила она абсолютно серьезно, и доказать ей что-либо было очень сложно. Потом мы пережили эпоху Митволя (был у нас такой префект), который считал, что любая моторная лодка загрязняет все и вся. Могу сказать, что прошлый мэр любил и поддерживал этот проект, потому что мы, наверное, единственные, кто, реконструируя территорию с назначением «яхт-клуб», действительно построили яхт-клуб,

80% участников российского яхтенного рынка имеют офисы в Royal Yacht Club

а не жилой комплекс на 50 000 кв. м. И я ему благодарен за это. Посмотрим, как будет с новым руководством.

У нас часто путают понятия «яхт-клуб» и «марина». Ведь яхт-клуб — это объединение людей, а не просто место стоянки лодок…

В настоящий момент мы, наверное, на 90% — марина и только на 10% — клуб. Но для того чтобы стать полноценным клубом, в первую очередь все-таки нужна инфраструктура. И вот сейчас она наконец готова. Самое время задать себе вопрос: «Ну вот, все сделано, лодки стоят… А что дальше?».

Над этим мы сейчас и работаем, чтобы создать полноценный, интересный клуб. Хотя нужно понимать, что в России клубная тема еще не прижилась. Люди не особенно хотят быть членами какого-то клуба, но тем не менее любят общаться по интересам. Следовательно, наша задача — создать максимум таких «интересов», и для этого уже многое сделано. Да, пока мы не можем себя назвать настоящим яхт-клубом; у нас нет собраний, например. Мы сейчас скорее как… Дворец пионеров, где есть много «кружков». Первый и, считаю, основной — это участники рынка. Мы попытались объединить под одной крышей всех, включая наших прямых конкурентов в сфере продажи яхт.

Конкуренции не боитесь?

Не боюсь. Просто надо в голове включать разные «режимы» и понимать: ты сейчас продаешь лодки или все-таки владеешь яхт-клубом? Когда я в яхт-клубе, то выключаю режим продажи и включаю его, когда оказываюсь на боат-шоу. А лояльность конкурентов еще надо было завоевать, на что ушло три–четыре года. Были случаи, когда нам буквально приходилось помогать клиентам наших прямых конкурентов. Но на сегодня, после раздела Burevestnik Group на две компании, можно сказать, что 80% участников российского яхтенного рынка имеют офисы в Royal Yacht Club.





А что еще может привлечь людей в клуб?

Сейчас пытаемся развить лыжно-снегоходный «кружок»: в этом году купили чудо-прицеп для прокладки лыжной трассы. Мы уже два года зимой укладываем на льду водохранилища трассу для конькового хода. И она пользуется популярностью не только у тех, кто имеет отношение к яхт-клубу. Это общественное достояние — жители Северного и Северо-Западного округов столицы тоже здесь катаются, хотя каждый день трассу прокладываем мы. Те, кто увлекается беговыми лыжами (сейчас это тренд, я и сам катаюсь), знают, что в Москве всего четыре–пять профессионально уложенных трасс. Так что мы катаемся сами и пытаемся привлечь к этому виду спорта других.

Профильные для яхт-клуба «секции» существуют?

Конечно. И у этого проекта серьезный руководитель — Екатерина Скудина. В прошлом году на базе Royal Yacht Club она организовала парусную секцию и приобщила к делу многих людей от паруса. Флот — десять 25-футовых лодок Beneteau, на которых можно учиться с тренером и постигать основы. Это круизные лодки; мы никогда не стремились иметь в клубе чисто спортивные, потому что это всегда коллективная история — для швертботов нужен экипаж 2–3 человека, а на Beneteau 25 Platu можно ходить в одиночку. Однако принципиально эта лодка не отличается от более крупной парусной яхты.

Катя профессионально учит ходить под парусом взрослых и не только. Научившись здесь, они потом смогут поехать на Средиземное море, получить свою первую лицензию Day Skipper и самостоятельно взять яхту в чартер. Но базовые навыки они получат здесь, у чемпионки Европы и мира.

А детский спорт?

У нас была детская парусная школа, но мы не дождались результатов. Купили лодки, отправили детей в Монако на гонки, где они заняли… почетное последнее место, и запал у нас пропал. Хотя Екатерина Скудина до сих пор считает, что сможет развить и это направление. Мы просто ждем человека, который станет «мотором» этой истории. И хотя первый блин вышел комом, думаю, все получится. Наш девиз: любое спортивное мероприятие — парусное или водно-моторное — на территории Royal Yacht Club проходит бесплатно. Этих мероприятий пока не великое множество, но два–три раза в году они бывают.

>>>

ТРАНСАЭРО

ИМПЕРИАЛ КЛАСС

РОСКОШНОЕ ПУТЕШЕСТВИЕ

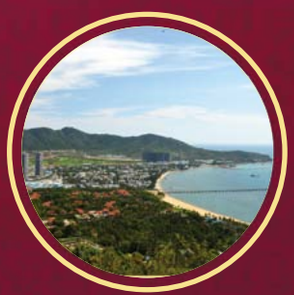
Весенние праздники не за горами?

Проведите каникулы на лучших экзотических курортах!

Мальдивы, Маврикий, Сейшелы, Дубай, США, Мексика, Доминикана, Куба, Тайланд, Вьетнам, Индия, Китай

Роскошное путешествие в классе Империал!






www.transaero.ru

Реклама







На предыдущем развороте:
Разница очевидна: так выглядела территория «Водного стадиона» в 2004 году, до начала реконструкции, а так — летом 2013 года, по завершении работ. При этом зданиям, подвергшимся переделке к Олимпиаде-80, вернули исторический облик 1937 года.

Вверху:
Причалы обеспечивают комфортную стоянку: в марине работает Wi-Fi, есть доступ к пресной воде и электричеству, а специальная команда сотрудников обеспечивает помощь при швартовке 24 часа в сутки в течение всего сезона навигации.

В центре:
В здании исторических трибун расположился ресторан «Водный» с открытой террасой.

Клуб дважды становился лауреатом премии «Бренд года». Это для вас что-то означает?

И да, и нет. Понятно, что эта премия не имеет непосредственного отношения к яхтингу. Но для людей, далеких от темы, это еще один показатель высокого уровня Royal Yacht Club. Приятно, когда они осознают, что здесь есть не только ресторан «Водный», но еще и собственно яхт-клуб. Обычная светская публика пока воспринимает все это раздельно.

В чем основное преимущество Royal Yacht Club перед конкурентами? Раньше оно было очевидным: единственный яхт-клуб в черте города, не нужно далеко ехать. Но сейчас у вас под боком появился конкурент…

Жизнь покажет, насколько этот конкурент серьезный. Плюс чем серьезней конкуренция, тем для клиента лучше. У меня есть четкое понимание, чем мы лучше других: как минимум, менеджментом. У нас круглосуточная береговая служба, на которую мы тратим серьезные средства. Летом в клубе постоянно работают четыре человека, оказывая помощь при швартовке. Мелочь, казалось бы, но когда ты, уставший, в четыре утра приходишь на свое место, лучше ощущать поддержку с берега. Такое есть не везде.

Мы работаем в 24-часовом режиме, практически живем здесь и каждую минуту знаем, что происходит. Если кто-то готов это повторить — пожалуйста.

Чем серьезнее конкуренция, тем лучше для клиента

Мы, прежде всего, выигрываем на сервисе. Перед сезоном каждый год проводим собрание капитанов; они нам указывают на ошибки, которые мы, конечно, устраняем. Например, раньше у нас (точнее, у города) были перепады напряжения в электросети. Мы купили за 200 тыс. евро трансформатор для стабилизации напряжения, и последние два–три года этой проблемы нет. Или, например, как-то не так работала система допуска на причалы…Все эти вещи важны как для капитанов, так и для нас. Ведь именно капитан помогает клиенту выбирать место для стоянки.

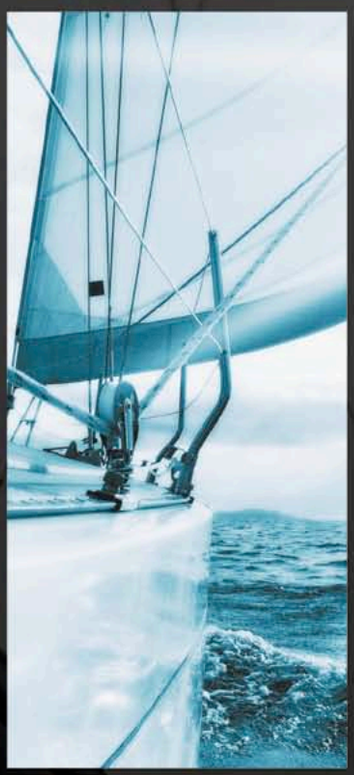
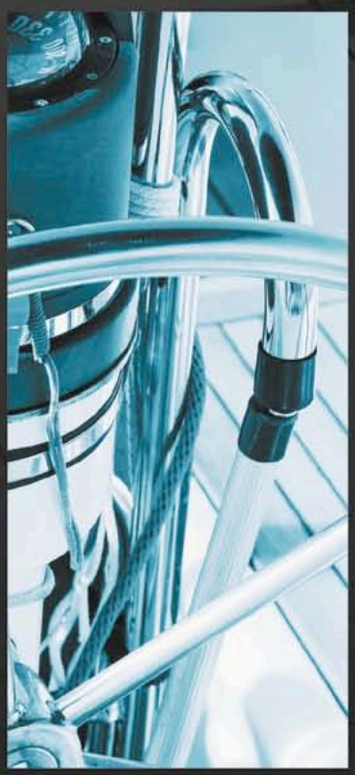
Но мы с капитанами тоже «боремся»: не разрешаем, например, в жару ходить по причалам без майки — это не всегда эстетически приятное зрелище. То есть где-то идем навстречу, а где-то требуем. Кстати, не все готовы нашим требованиям соответствовать, поэтому лодки иногда меняют место стоянки.

Мы постоянно ведем переговоры по рации с судовладельцами и друг с другом, слышим и мониторим все, что происходит в яхт-клубе. Мы с удовольствием поставили бы еще и камеры наблюдения, чтобы видеть ситуацию на iPad, но… не считаем возможным вторгаться в личную сферу клиентов. Потому-то мы и лучшие. MBY

Moscow Boat Show

VII международная
выставка катеров и яхт
Московское Боут Шоу

11-16 марта 2014 года
МВЦ «Крокус Экспо», III павильон



РЕКЛАМА

VII International Exhibition of Boats and Yachts
Moscow Boat Show

March 11-16, 2014, Crocus Expo IEC, Pavilion 3

ufi Approved Event

Expo Rating

Организатор / Organizer Крокус Экспо Международный выставочный центр

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

12+



Аналитические статьи на тему яхтенного рынка пишут и публикуют нечасто. А жаль: именно аналитика помогает понять истинное положение дел в индустрии и сделать обоснованные выводы.

Текст **Ирина Иванова**

2013: кризис, люди, яхты

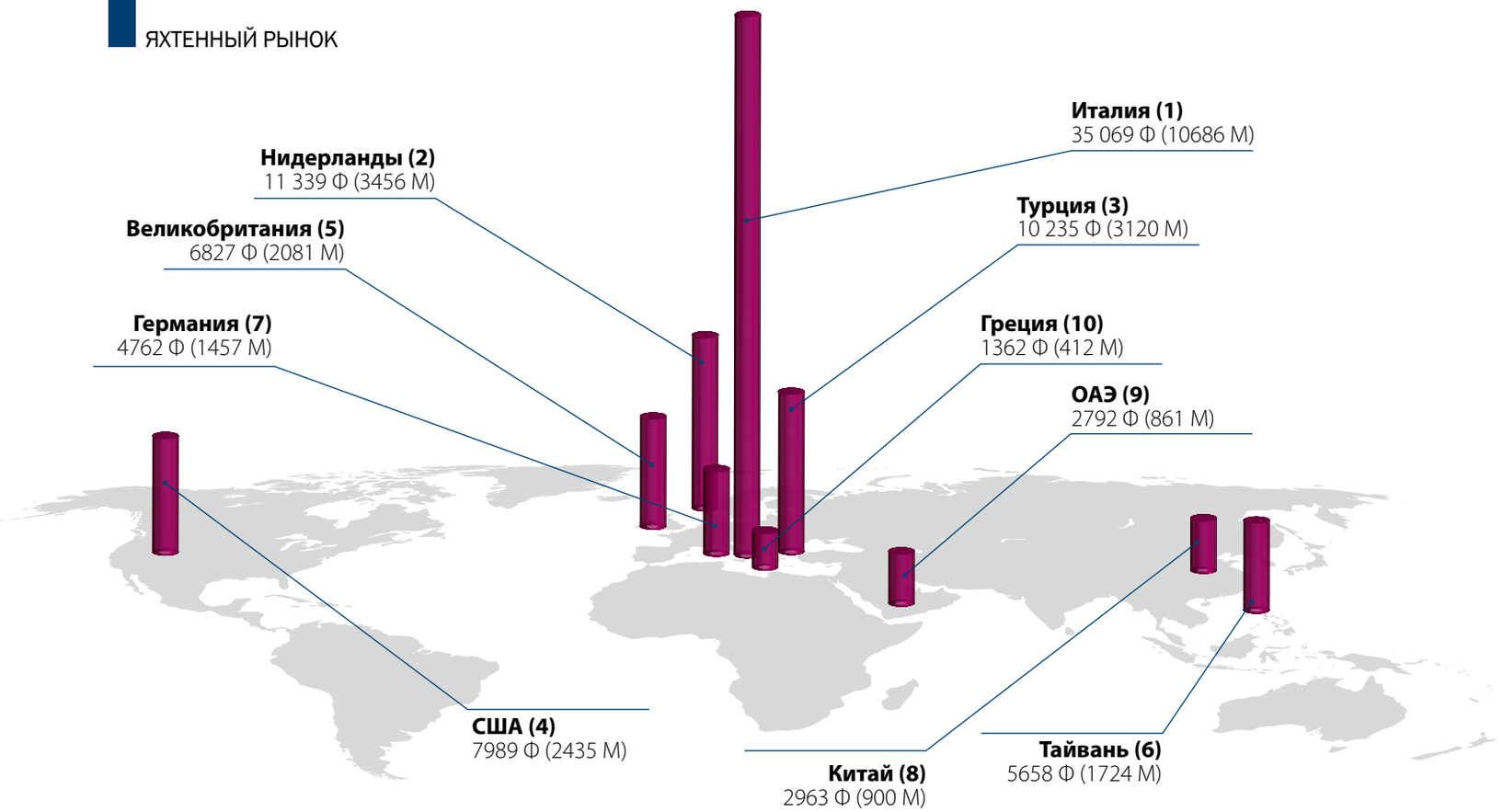


Мировой кризис сильно ударил по яхтенной индустрии. Рецессия продлилась дольше и оказалась глубже, чем кто-либо ожидал. Закрывались верфи, оставшиеся на плаву сократили производство. За последние пять лет мировой яхтенный рынок «просел» примерно на 40%, продажи упали. Особенно пострадал сегмент небольших судов. Выжили лишь крупные и сильные компании с серьезным финансовым, производственным и управленческим потенциалом.

ЗАКОНЫ БОЛЬШИХ ЧИСЕЛ

Несколько иная картина сложилась с крупными яхтами. Издание Global Order Book 2014, ежегодно проводящее маркетинговые исследования рынка, недавно опубликовало любопытные данные о сегменте яхт длиной более 80 футов, где ситуация не столь драматична. На протяжении последних лет она более или менее стабильна, что же касается яхт от 250 футов, то этот кластер даже рос все годы кризиса.

Global Order Book отмечает, что впервые, начиная с 2009 г., когда было зарегистрировано свыше 1000 заказов судов более 80 футов длиной, число новых заказов превысило этот показатель предыдущего года. В 2013 г. продано (построены или находятся в постройке) 735 новых яхт — на 6,2% больше, чем годом ранее (692 проекта). Резко уменьшилось число аннулированных клиентами заказов, что имело место в 2008–2010 гг.



КТО ЗА КЕМ?

Несмотря на рыночные трансформации, у ведущих верфей сегодня по-прежнему много работы.

Лидирующую позицию среди стран, где производят крупные яхты, уверенно занимает Италия (274 проекта), заметно опережая остальных. На втором месте — Голландия (65 проектов); там наблюдается быстрый рост относительно предыдущего двухлетнего периода. В прошлом году ее догнала Турция (70 проектов), уступив Голландии лишь в совокупной длине заказов. На 4-м месте США — за счет общей длины, хотя рынок упал на 6,5%. Англия теряет позиции: она осталась на 5-м месте, но сократились оба показателя: и число заказов, и общая длина.

Тайвань продемонстрировал резкий скачок производства на 32,4% и занял 6-е место. Далее идет Германия. Растет производство яхт в Китае (8-е место), а Объединенные Арабские Эмираты укрепились на 9-й позиции. Франция выпала из первой десятки, уступив место Греции, что стало сюрпризом для многих.

Увеличение длины яхт — заметная тенденция рынка

ГОРМОН РОСТА

2013 год ознаменован новым рекордом отрасли — более 19 проектов (14 в 2012 г.) яхт длиной свыше 330 футов (100 м). И, что примечательно, четыре из них — парусные от 331 до 482 футов, среди которых самая большая — «секретный» проект германской верфи Nobiskrug, детали которого не разглашаются. Состоялось и давно ожидавшееся подписание контракта на парусную яхту по проекту Эда Дюбуа (101 м).

«Увеличение длины яхт — тенденция рынка, — говорит Фарух Нефзи, маркетинговый и бренд-директор верфи Feadship. — Мы видим рост спроса в сегменте свыше 70 м».

С ним согласна и Мишель Фландин, маркетинговый директор Oceanco.

«Мы специализируемся на яхтах длиной более 80 м и хотим отметить серьезнейший интерес именно к нише очень крупных яхт».

Винченцо Поэрьо, директор верфи Benetti, отметил ***«тренд не просто к большим яхтам, а даже к появлению нового класса — гигаяхт».***

На первом развороте:
Моторная яхта *Cacos V* (длина 40 м), спущенная на воду в 2013 г. на верфи Admiral Tecnomar Group (Италия).

Вверху:
Распределение объемов производства (заказов) по странам мира.

Внизу:
Сводная таблица распределения заказов на суперяхты по длине корпусов за период 2007–2014 гг. Эти цифры наглядно демонстрируют динамику отрасли.

ПОРТФЕЛЬ ЗАКАЗОВ СУПЕРЯХТ

Длина (футы)	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007
80–89	164	119	178	158	187	286	253	207
90–93	82	94	70	78	89	117	114	109
100–119	151	142	151	151	144	190	179	155
120–149	149	151	I50	155	I50	193	175	152
150–199	113	100	109	132	112	145	125	108
200–249	36	47	43	45	41	40	47	28
250+	40	39	27	30	30	21	23	18
Всего	735	692	728	749	753*	992**	916	777

* Без учета 10 проектов Amels.
** Без учета 16 корпусов Luerssen и Amels (длина не сообщается).

ВЫ УЖЕ ЗДЕСЬ









Вам нужно только самое лучшее. Вы цените простоту. Вы знаете, что такое безупречность. Вам знакомо ощущение, когда IPS отвечает на малейшее движение, и то, как ложится в руки штурвал Nardi, а лодка ускоряется послушно и мощно. Она не просто хорошо выглядит: она уникальна. Качество постройки, отделка красным деревом, детали, выполненные вручную специально для вас. Вы знаете, что качество всегда говорит за себя, а стиль можно увидеть. Для вас это красота момента: все идет как надо... и неважно куда.

Здесь вы абсолютно свободны. Здесь вы — это вы.
В нужном месте, в нужное время. Вы уже здесь.

www.j-craftboats.com

JCraft



Вверху:
Первая моторная яхта верфи Benetti F-125 (длина 38 метров) с корпусом типа Fast Displacement, показанная в Каннах в 2013 г.

Распределение заказов на производство яхт по их типам (мировой рынок).

ДИВИДЕНДЫ СЛАВЫ

Среди верфей преуспевают в первую очередь известные. Они привлекают покупателя индивидуальным подходом, а громкое имя — это и проверенное временем качество, и залог ценности яхты на вторичном рынке. Крупные заказы обеспечивают работу на несколько лет вперед. Так обстоят дела у большинства компаний Северной Европы. Немецкая Luerssen вроде бы еще недавно ошеломила всех презентацией гигантов — яхт *Topaz* (146 м) и *Azzam* (168 м) и уже работает над новым проектом. В работе у Oceanco — 360-футовая моторная яхта и парусная яхта длиной 354 фута, известная как проект *Solar*. ***«На нас, как и на большинство производителей яхт, кризис повлиял, однако мы достойно его пережили, без задержек выполнения заказов или аннулирования,*** — рассказывает Мишель Фландин. — ***Мы недавно спустили на воду яхту длиной 91,5 м, в планах завершение строительства пяти яхт длиной от 86 до 110 м. В фокусе нашей стратегии на ближайшие годы — увеличение количества яхт и их длины, в том числе строительство яхт более 100 м (прежде на Oceanco строили яхты до 80 м. — Прим. авт.). Кроме того, мы еще больше внимания уделяем нынешним клиентам и их потребности в сервисе после спуска яхты на воду — так называемой услуге life after launch».***

Feadship (Голландия) в 2013 году построила свою самую большую яхту длиной 335 футов. ***«Многие верфи разорились (за годы кризиса. — Прим. авт.), другие утратили заказы и даже возможность что-то строить. Все это привело к весомому портфелю у Feadship,*** — говорит Ян-Барт Веркюль, директор верфи. — ***В настоящее время у нас шесть готовых яхт и несколько на ранней стадии постройки, которые мы можем предложить покупателю, и ему не придется ждать. Feadship стал символом устойчивости в индустрии. Для поддержания такого положения мы немало инвестируем в исследования, инновации, производственные процессы и… людей».***

Одна из старейших в мире, итальянская верфь Benetti отпраздновала 140-летие. За свою долгую историю компания завоевала репутацию производителя яхт высшего класса: уже седьмой раз подряд она становится первой в рейтинге верфей мира по версии Global Order Book. ***«В 2013 г. мы построили 17 яхт; объем производства составил 340 млн евро»,*** — ***раскрывает финансовые показатели директор верфи Винченцо Поэрьо.***

Сейчас в постройке находятся 27 яхт Benetti, самая большая — 90-метровое судно (проект FB262)

Крупные заказы обеспечивают работу верфям на несколько лет вперед

>>>

Sanam

ЦЕНТР ПЕРСИДСКИХ КОВРОВ

Приобретая у нас комфорт, роскошь и красоту,
Вы получаете персидский ковер в подарок...



Москва
65-й км МКАД, ТВЦ
“Крокус-Сити Молл”,
корпус 4, секция 166;
Ленинский пр., дом 95
тел.: +7(495) 225-45-35

Санкт-Петербург
П.С. Малый пр., дом 73/17,
Каменноостровский пр., дом 65,
Московский пр., дом 102
тел.: +7(812) 233-30-54

Иран - Тегеран
проспект Хаям,
улица Саттари, дом 26
тел.: +98(21)55572189
тел.: +98(21)55572191

Республика Казахстан,
г. Астана,
ул. Кунаева, д.12/1.
ЖК “На Водно-
Зеленом бульваре”
тел.: +7(7172)475615

info@sanamcarpet.com
www.sanamcarpet.com



Вверху:
На выставке в Монако в сентябре 2013 года. Порт Эркюль, как всегда, был заполнен — и яхтами, и посетителями.

Внизу:
Рейтинг ведущих верфей с объемами их заказов и суммарной/средней длиной проектов яхт (2013 г.).

На следующей странице:
Моторная яхта Princess 35M, строительство которой сейчас ведется в Плимуте.

Кризис подвиг многие верфи на серьезные изменения

из стали и алюминия (срок поставки — 2015 год). В планах группы в течение следующих трех лет инвестировать 60 млн евро в производство новых моделей и научные исследования. Одна из особенностей Azimut-Benetti Group — возможность осуществления собственных финансовых инвестиций.

ЗАКОН ЖИЗНИ — ИЗМЕНЕНИЯ

Крупные заказы обеспечивают работу верфям на несколько лет вперед. Они вынуждены искать новые подходы и качественно меняться.

Admiral Tecnomar (Италия), внедрив инновации в производство и дизайн, заметно изменила мышление и маркетинговый подход, в результате чего 2013 год стал для верфи чуть ли не самым успешным за ее историю — почти 500 метров совокупной длины яхт (проданных и в процессе постройки).

«Рынок изменился,— говорит вице-президент верфи Admiral доктор Франческо Карбоне,— давайте забудем сумасшедшие 2003–2008 годы. Компаниям надо меняться и работать намного больше, чтобы достичь того, что было ранее».

Эту мысль хорошо иллюстрируют процессы, происходящие на английской верфи Princess Yachts, где в 2013 году построили более 230 судов среднего размера и активно строят суперяхты.

«Мы приняли смелое решение увеличить расходы на научные исследования и внедрение новых технологий. Мы посчитали, что тот, кто еще хочет купить яхту, должен иметь серьезные

РЕЙТИНГ ВЕРФЕЙ

Место	Компания	Сумм. длина, футы/метры	Проекты	Средн. длина, футы
1	Azimut-Benetti	2926/9600	79	122
2	Sanlorenzo	1345/4413	39	113
3	Ferretti Group	1059/3474	32	109
4	Princess Yachts	849/2785	30	93
5	Sunseeker	803/2635	26	101
6	Lurssen	763/2503	7	356
7	Amels/Damen	647/2123	10	212
8	Feadship	555/1821	8	228
9	Overmarine	553/1814	14	130
10	Gulf Craft	515/1690	15	113
11	Horizon	514/1686	16	105
12	Oceanco	498/1634	5	327
13	Heesen Yachts	477/1565	10	157
14	Admiral Tecnomar	415/1362	10	136
I5	Christensen	360/1181	8	148
16	Fipa Group	354/1161	9	129
17	Cerri/Baglietto	349/1145	9	127
18	Westport	347/1138	9	126
19	Trinity Yachts	322/1056	6	176
20	Orucoglu Shipyard	315/1033	8	129



Франческо Карбоне

«Компаниям надо меняться и работать намного больше, чтобы достичь того, что было ранее»

>>>

SELENE
YACHTS

NORD STAR
TRAWLER



Guido de Groot design

Selene 92


Selene 42


Selene 45


Selene 54


Selene 58


Selene 60


Selene 66


Selene 92

Nord Star Yachting Санкт-Петербург, Петровский пр.14/4 | тел.+7 (812) 32 555 32 | mail: galko@nord-star.com
nord-star.com



основания сделать это,— рассказывает управляющий директор верфи Крис Гейтс.— Наиболее значимым для нас стал тот факт, что в глубокий кризис мы запустили наш самый амбициозный проект — линейку суперяхт М-класса: 32M, 35M и 40M; еще несколько моделей находятся в разработке. Каждая лодка была невероятно быстро продана. Мы можем с гордостью сказать, что наша стратегия окупилась».

Заметим, что, помимо активного производства на существующих мощностях, компания Princess Yachts строит еще одну верфь в Плимуте.

Со временем потребность в ремонте подержанных судов увеличивается, поэтому многие солидные компании, например, Luerssen, Feadship и Royal Huisman открывают центры сервисного обслуживания. Итальянская Mondo Marine не только строит новые яхты, но и заполняет верфь корпусами под рефит и восстановление, что приносит хороший доход. Marlow Marine (США), которая также владеет брендами Hunter и Mainship, купила доки Merrill Stevens Dry-Dock на восточном побережье США для ремонта судов.

КУПИТЬ ИЛИ ПРОДАТЬ?

Хорошим вариантом разрешения экономической ситуации может также стать продажа контрольного пакета акций. В июле 2008 г. верфь Princess Yachts после тщательных поисков подходящего инвестора заключила сделку с группой L Capital, подразделением всемирно известного производителя предметов роскоши LVMH (Moet Hennessy — Louis Vuitton).

«За прошедшие пять лет мы утроили наш бюджет на развитие, при этом £ 35 млн инвестировали в новый дизайн,— заявляет Крис Гейтс.— Результатом стали 20 новых моделей Princess за период кризиса, из них шесть — только в 2013 г. Благодаря LVMH мы построили много яхт с эксклюзивной отделкой и аксессуарами от известных дизайнерских домов. И можем предложить нашим клиентам невероятный выбор, когда дело доходит до персонализации яхт. Работая вместе с Fendi, Moet, Pucci, De Bears и Bulgari, я чувствую, что мы теперь — часть этой группы, а LVMH — часть нас».



Крис Гейтс

«Тот, кто хочет купить яхту, должен иметь серьезные основания сделать это»

Princess дала ход новому направлению в ассортименте LVMH, после чего группа продолжила осваиваться в яхтенном бизнесе и вскоре купила верфь Royal Van Lent из группы Feadship. Это сотрудничество позволило как Princess Yachts, так и Royal Van Lent уверенно развиваться даже в условиях экономического спада.

Поговаривают, что у другой английской верфи — Fairline — при ограниченных возможностях развития (верфь далеко от побережья, недостает мощностей для строительства больших яхт) без внешней финансовой поддержки дела идут не столь хорошо.

Холдингу Ferretti Yachts в 2012 г. также понадобилась помощь, которую он получил от китайского консорциума SHIG-Weichai, купившего 75% акций. По словам главы Ferretti Group Ферруччио Росси, эта сделка стала своего рода спасательным кругом и разрешила проблему кредитной линии.

Английскую верфь Sunseeker постигла подобная участь: после возникших финансовых трудностей

Перераспределение ресурсов, инвестиции, новые модели — все средства хороши

>>

Чего вы ожидаете от вашей следующей суперяхты?

Каюты гостей на главной палубе

Все каюты гостей имеют большие панорамные иллюминаторы и могут предложить отличный вид на воду

Гибкая планировка

Три VIP или мастер-сьюта за несколько часов превращаются в шесть двухместных кают или… все, что пожелаете (более 20 вариантов)

Экономичное потребление топлива

Топливная эффективность на 30% выше. Дальность хода: Трансатлантика. Максимальная скорость 21 узел

Дизайн, отмеченный наградами

Многофункциональная кормовая платформа для удобного спуска тендера, пляжного отдыха и хранения водных игрушек

Европейские нормы безопасности

Построена по стандартам RINA для коммерческих яхт без ограничения дальности хода и MCA LY2 (отдельные моторные отсеки)

Цена и качество

Лучшее соотношение на рынке суперяхт на тонну водоизмещения: скорость, комфорт, дизайн, топливная экономичность, качество постройки

Qurvelle Quaranta отмечена международными наградами и способна предложить намного больше, можно ожидать от суперяхты. Полностью оборудованная яхта обойдется в 10665000 евро

Узнать больше и скачать 120-страничный буклет вы сможете на сайте **www.curvelle.com**

За более подробной информацией обращайтесь:

Европа: Люк В. ван Зантен +44 20 7917 2976 e-mail info@curvelle.com

curvelle **SYNDICATE** ownership

curvelle

superyacht catamarans

...expect more

curvelle.com





Вверху:
Моторная яхта *Nirvana* (длина 88,5 м) германской верфи Oceanco, показанная в Монако в 2013 г.

На следующей странице:
Распределение заказов на производство яхт по их типам (мировой рынок).

Интересно, повлияет ли китайский капитал на облик и философию яхт Sunseeker?

бренд приобрела китайская корпорация Dalian Wanda Group. Sunseeker продолжает действовать как британская компания с мощностями в Пуле и собирается расширить ассортимент суперяхт.

А ЧТО У НАС?

Процесс формирования яхтенного рынка в России, начавшийся относительно недавно, протекает довольно быстро. Практически с самого начала стали появляться сильные игроки, которые быстро заняли свою нишу: продавцы известнейших брендов Azimut, Princess, Ferretti, Pershing, Riva, Fairline, Sunseeker… Небольшие компании продолжают возникать и исчезать, но костяк составляют официальные дистрибьюторы сильных брендов: Nordmarine, Azimut Yachts Russia, Premium Yachts и новая компания West Nautical.

Период с 2004 по 2008 гг. ознаменовался подъемом яхтенной индустрии, и в 2007–2008 гг. спрос на яхты длиной до 25 м от известных брендов был настолько велик, что цена перестала иметь особое значение: за популярными моделями фактически стояла очередь. Купить яхту в текущем сезоне было невозможно, дистрибьюторам приходилось брать яхты на сток, их не хватало. Покупатели заказывали новые модели по каталогам — лодки существовали только в чертежах. Показателем спроса можно обозначить выставку Millionaire Fair в Москве в 2008 году, когда в течение нескольких дней одна и та же яхта была продана несколько раз.

При этом по российскому яхтенному рынку кризис ударил сильнее, чем по мировому. Почти все игроки отмечают падение продаж более чем на 40–50%. Усугубляют ситуацию и высокие платежи при ввозе яхт, составляющие около 40% стоимости. Поэтому основная доля купленных российскими клиентами судов остается в европейских водах.

«По моему мнению, — говорит Антон Долотин, основатель и совладелец московского Royal Yacht Club и глава Azimut Yachts Russia, — кризис откинул яхтенный бизнес на 10 лет, убрал с рынка неэффективные компании и спекулятивную составляющую, связанную с ростом спроса в докризисный период. На сегодня, по моим оценкам, рынок вернулся на уровень 2006 г. Обороты нашей компании упали почти на 40%, но за счет действенной команды нам удалось сохранить свои позиции на рынке. В среднем в посткризисный период мы продаем в год от 25 до 35 лодок разных размеров. Основными нашими конкурентами являются англичане: Princess и Sunseeker. Бренды, потерявшие рынок, — это малоизвестные верфи из Тайваня, Италии, других европейских стран».

В компании Nordmarine, которая является официальным представителем британской верфи Princess Yachts в России, считают, что их успех связан с тем, что в портфеле компании всего один бренд, на котором они сосредоточены все эти годы. Кроме того, одна из наиболее важных составляющих стратегии — лояльность клиента: возвращение (последующая покупка) достигает 96% в России и около 80% в мире.

В компании Premium Yachts (официальный представитель Ferretti Group в России) за время кризиса произошла смена менеджеров и менеджмента, и в последний год бразды правления взял в свои руки сам владелец компании. Оказавшись в 2009 г. с большим стоком дорогих яхт, компания

>>>


VALENTINO
BLUMARINE
DONNA KARAN
OSCAR DE LA RENTA
ZUHAIR MURAD
LORIS AZZARO
MICHAEL KORS
ELIE SAAB
VERSACE
BALMAIN
ALAIA
MALO
IRFE
JACOB COHEN
GIANVITO ROSSI
LE SILLA
CRUCIANI
ADRIANO GOLDSCHMIED
MARIA LUCIA HOHAN
ИТАЛМОДА
ЖЕНСКАЯ ОДЕЖДА ул. Николаева, дом 4, телефон 8(495) 605-07-51
МУЖСКАЯ ОДЕЖДА Краснопресненская набережная, дом 2/1, телефон 8(495) 605-71-00
Крылатское, Осенний бульвар, дом 8а, телефон 8(495) 413-32-34

Реклама





Мишель Фландин

«Мы специализируемся на яхтах длиной более 80 м и хотим отметить серьезнейший интерес именно к нише очень крупных яхт»

в последующие годы пережила нелегкий период. Представитель Premium Yachts подтвердил, что оборот по сравнению с докризисным периодом упал в 2,5–3 раза.

«Наш успех в 2013 г.— продление контракта с Ferretti Group до 2016 г. Кроме того, в портфель компании добавилась Riva (ранее представителем Riva в России была Burevestnik Group.— Прим. авт.). Что касается основных конкурентов, сегодня почти все оставшиеся на рынке бренды конкурируют между собой, даже те, кто к категории luxury не относится. К сожалению, конкуренция в некоторой степени перешла в сферу сравнения ценников».

Не самые лучшие времена пришлось пережить и одному из сильнейших игроков — Burevestnik Group. Компания в последние годы заметно теряет позиции по многим лодочным брендам (их было больше десятка), однако неизменно сильными остаются Sunseeker и Sanlorenzo: именно эти яхты пользуются высоким спросом, особенно в больших размерах. Но в 2013 г. компания разделилась — из группы вышел партнер, который с брендами Sanlorenzo, Fairline и Mulder создал новую компанию West Nautical.

Совсем недавно стало известно о финансовых проблемах у «Адмирал Маркет Марин». Компания занималась брендом Majesty (ОАЭ), но основной ее бизнес — в сегменте сравнительно небольших лодок, по которому кризис ударил сильнее всего. Хочется верить, что эта компания останется на плаву.

Что касается яхтенных выставок, то ситуация определенно повернулась к лучшему.

«Наконец удалось договориться между игроками рынка о проведении одной выставки в год,— говорит Антон Долотин.— Раньше ситуация была плачевной, так как в течение года проходило много выставок, но ни одна не приносила результатов. Из международных боат-шоу можно выделить каннскую выставку, а вот октябрьская выставка в Генуе драматически теряет свои позиции. По моему мнению, вполне достаточно одной–двух в год российских выставок яхт до 30 метров».

ВТОРИЧНЫЙ РЫНОК

Спрос на брокеражные яхты длиной до 30 м за последние несколько лет заметно вырос, и они составляют серьезную конкуренцию новым судам. Покупатели все чаще диктуют свои условия и сбрасывают цену.

«Если сравнивать цены на подержанные яхты 2008 и 2012 гг.,— говорит Франческо Карбоне,— то в среднем они понизились на 30%, при этом число выставленных на продажу яхт сильно возросло».

Самыми востребованными на вторичном рынке яхт длиной до 40 м остаются модели известных брендов и те, на которые сделано очень выгодное ценовое предложение: спрос на яхты длиной 40–45 м по «хорошей цене» вырос заметно. Но интерес к крупным лодкам за последние годы активизировался не только в сегменте новых и брокеражных яхт.

«Увеличился спрос в сфере чартера,— комментирует Рори Трейер, директор по маркетингу брокерской компании Edmiston.— Появились новые покупатели из России, Азии и Ближнего Востока. Мы уверены, что в 2014 г. эта тенденция к улучшению сохранится».

По российскому яхтенному рынку кризис ударил сильнее, чем по мировому

>>>

VELVETTE MARINE

Velvette 33 INTELLIGENT


Velvette 20 **Image**


Velvette 22 **Image**


Velvette 23 **Active sedan**


Velvette 25 **Euphoria**


Velvette 29 **Envy**

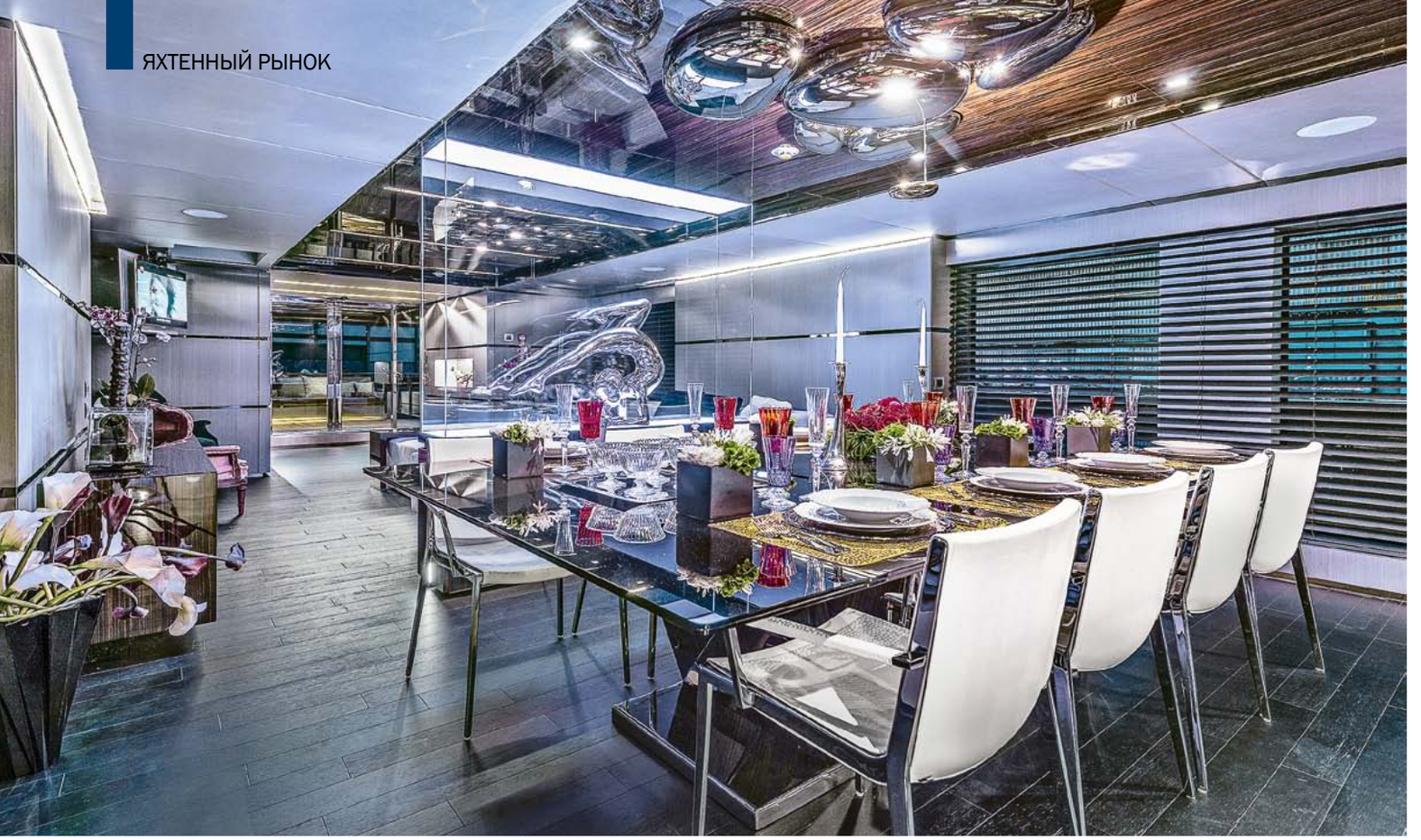

Velvette 41 **Evolution**

+7(843) 227-52-28

+7(927) 436-66-84

E-mail: info@velvette.ru

www.velvette.ru



На предыдущей странице: Салон верхней палубы (Sky Lounge) моторной яхты Benetti F-125. Очевидно, что минимализм как стиль отвоевывает все больше пространства на яхтенном рынке.

Вверху: Главный салон яхты *Cacos V* (Admiral Tecnomar Group, Италия).

МЕТАМОРФОЗЫ ПОКУПАТЕЛЯ

Рынок заметно меняется; вместе с ним меняется и покупатель, в свою очередь, влияя на рынок. В период кризиса, когда особенно важными становятся высокое качество продукта и цена, покупатель уже при выборе готовой яхты или судна, находящегося в постройке, задумывается о ее продаже.

«Заказчики сегодня фокусируются на качестве и безопасности, и верфи с репутацией выигрывают от этого. Клиенты хотят получить очень качественный продукт, который гарантирует высокую ликвидность при высокой цене,— заключает Ян-Барт Веркюль.— Изменились и предпочтения в дизайне: каюты и салоны стали роскошнее, больше средств вкладывается в зоны al fresco. Увеличились в размерах бассейны, "пляжи", спа, что особенно любят русские. Эксцентричные проекты сегодня не заказывают, поскольку стоимость судна на вторичном рынке очень важна».

Евгений Кочман, чья компания Imperial Yachts занимается строительством крупных яхт на таких верфях-гигантах, как Luerssen и Amels, а также их управлением в Европе, отмечает, что увеличились размеры заказываемых яхт. Средняя их длина 55–67 м, тогда как длина запрашиваемых достигает 100 м и выше. Изменился и менталитет российского клиента в отношении чартера.

«Мы ведем беседу с заказчиком о чартере сразу после спуска яхты на воду. Сегодня россияне начали сдавать в аренду свои шале, самолеты, яхты. Если ими управляют профессионалы, риска никакого нет. Есть выгода».

Западные верфи любят покупателей из России, делают на них большую ставку и охотно делятся своими наблюдениями. Роберт Тан, директор по продажам Oceanco, в разговоре о предпочтениях клиентов сказал, что русские и сегодня не хотят долго ждать. Яхта, даже очень большая, «нужна прямо сейчас», и к этому на верфи уже привыкли. А заказчики, например, с арабского Востока более обстоятельны, терпеливы и готовы подождать. Однако к обсуждению расходов практически все, независимо от национальности, подходят более скрупулезно, нежели ранее.

«Русские в отношении дизайна интерьера,— говорит Винченцо Поэрьо,— были особенно консервативны: классическая отделка, богатство в дизайне и материалах. Однако за последние несколько лет мы заметили, что <…> они стали более ориентированными на западный образ жизни. Поэтому дизайн интерьера русские теперь предпочитают более современный и прогрессивный».

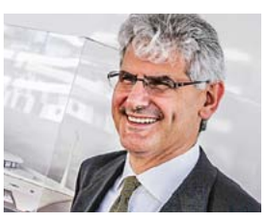
По мнению Франческо Карбоне, российские клиенты теперь ищут функциональность и содержание. Он отмечает спрос на большую дальность хода яхт, на beach clubs и обилие водных игрушек.

Особенностью спроса российского покупателя на вторичном рынке являются требования к лодке: год выпуска (не раньше 2007–2008 гг.), максимально полная комплектация, техническая исправность при малом количестве моточасов (как правило, это означает, что яхта не была в чартере и не очень активно эксплуатировалась) …

«Я бы говорил не об изменении предпочтений, но о развитии и росте клиента в целом. Клиент стал лучше разбираться в технике, начал задумываться о расходах на топливо, обращать внимание на численность экипажа»,— считает Антон Долотин.

Подводя итоги, можно сказать, что кризис заставил людей быть более деятельными и разумными. Он не убил индустрию, а подстегнул ее, потребовал изменений и развития. Хочется верить, что «зима» в отрасли заканчивается, и на смену ей обязательно придет весна, когда все до поры спящее пробуждается к жизни. MBY

Рынок меняется; меняется и покупатель, в свою очередь, влияя на рынок



Винчензо Поэрьо

«Тренд не просто к большим яхтам, а даже к появлению нового класса — гигаяхт»

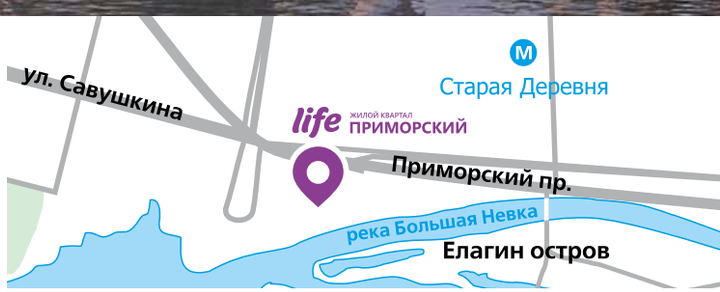
life* ЖИЛОЙ КВАРТАЛ
ПРИМОРСКИЙ

ЖИЗНЬ НА НОВОМ УРОВНЕ

Квартиры с видом на парк и реку у Ⓜ «Старая Деревня»

Старт продаж!

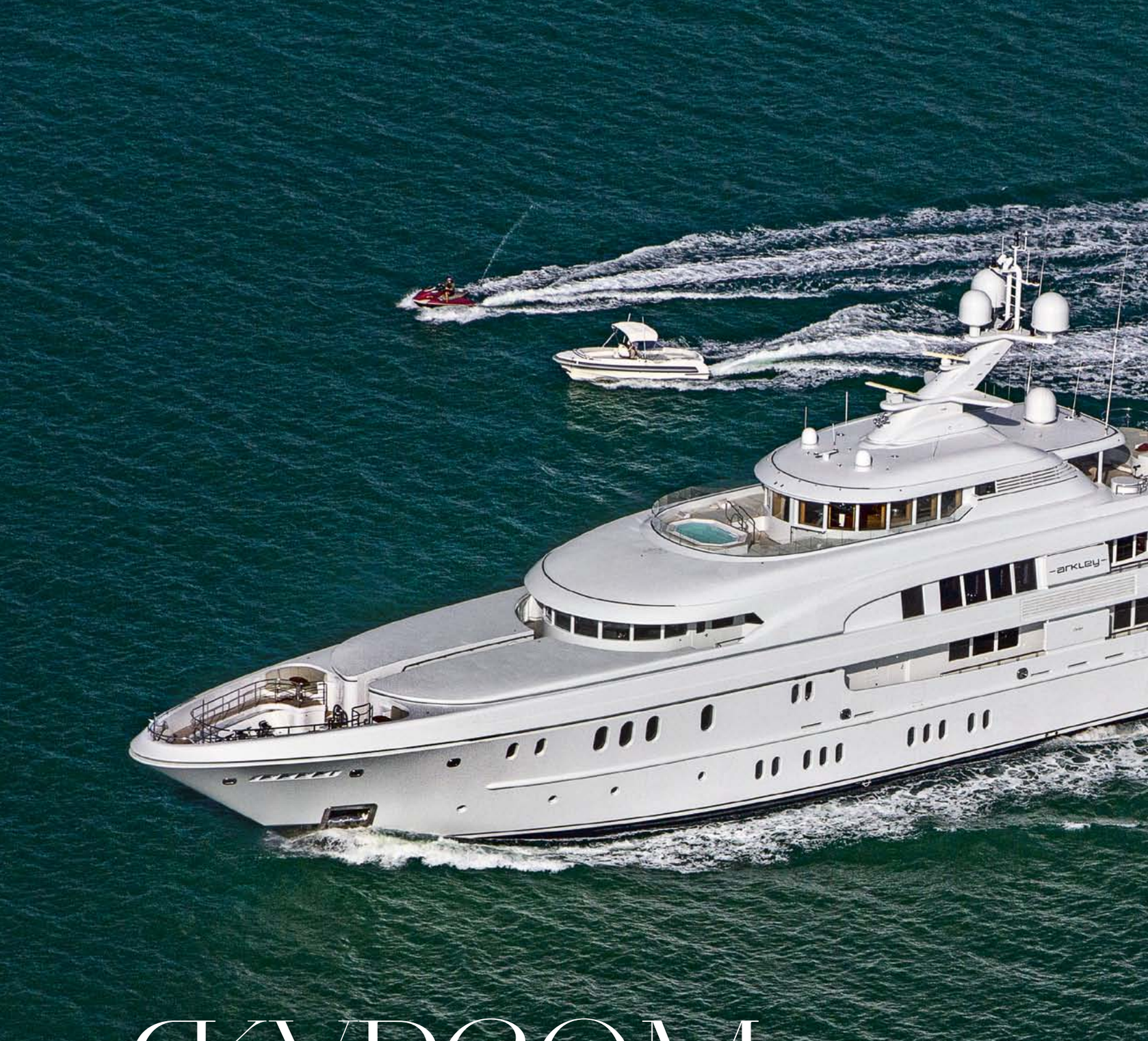




pioneer

(812) 702 4222
life-primorskiy.ru

*Жизнь. Застройщик: ООО «АГЕНТСТВО НЕДВИЖИМОСТИ «ПИОНЕР». Проектная декларация доступна на сайте: life-primorskiy.ru
В соответствии с ФЗ № 214 Застройщик с целью обеспечения обязательств по заключаемым договорам с участниками долевого строительства осуществляет страхование своей гражданской ответственности.



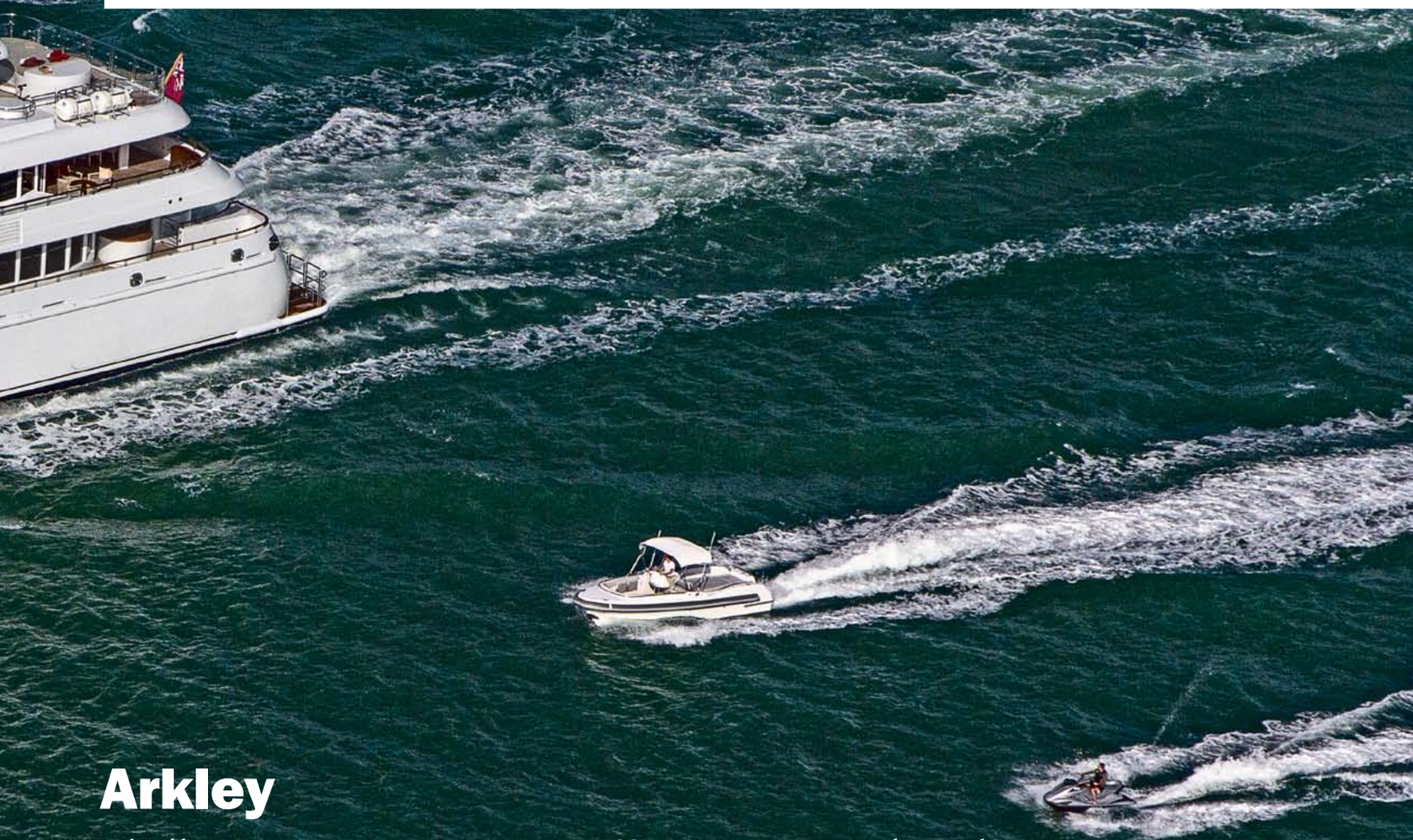
КУРСОМ на чартер

Лето не за горами, а лучшие чартерные яхты начинают расходиться, словно горячие пирожки, еще за несколько месяцев до начала сезона. Пора выбирать!

Текст **Анастасия Юшкова**







Arkley

Arkley — одна из самых выдающихся яхт в истории, выражающая квинтэссенцию философии немецкой верфи Luerssen и ее рационального подхода к строительству яхт, который давно вышел на уровень искусства и стал образцом для подражания.

На борту *Arkley* есть все, что только можно пожелать для великолепного отдыха. Душа поет? Лежанка для загорания на сандеке легко превращается в импровизированную сцену с профессиональным оборудованием для караоке. Любите музицировать? К вашим услугам гранд-пиано от Porsche. Желаете посмотреть кино? Выдвижной кинотеатр на главной палубе и элегантные изогнутые диваны и оттоманки — великолепное место, чтобы насладиться премьерой. По душе чтение в тишине? На борту собрана великолепная библиотека.

Молодой и талантливый шеф-повар балует гостей интересной кухней. А два члена команды являются сертифицированными инструкторами PADI и могут посвятить желающих в премудрости дайвинга и отправиться с вами на подводные приключения. Для активных гостей в гараже хранятся два роскошных тендера длиной 7,5 м, два водных мотоцикла, два аппарата Seabob и парусный Laser. А тот, кто изначально предпочитает dolce farniente, сумеет оценить прекрасный сандек с джакузи, баром, обеденной зоной, ТВ и панорамным лаунжем. По словам брокера яхты Юлии Буклиной, *Arkley* — одна из самых востребованных яхт на рынке, поскольку сочетает великолепие и изысканность с непревзойденным качеством исполнения. Это поймет тот, кто ценит совершенство каждой детали.

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина
197 ф (60 м)
Верфь
Luerssen, Германия
Постройка
2009 г.
Дизайн экстерьера
Espen Oeino Int.
Дизайн интерьера
Mark Berryman
Число гостей/кают
12/6
СА Imperial Yachts
www.imperial-yachts.com

Baton Rouge





Шестипалубная *Baton Rouge* — элегантная круизная яхта, на борту которой чувствуешь себя комфортно в любую погоду. Могучий корпус уверенно разрезает волны, а благодаря стабилизаторам качки гости не ощущают ни малейшего дискомфорта как на ходу, так и на якорной стоянке. Внутренние объемы яхты сравнимы с таковыми на судах существенно большей длины. 80-метровый сандек при желании можно превратить в площадку для вечеринок: здесь есть просторная лаунж-зона, бар, барбекю. Палубой ниже — бассейн с функцией противотока. Из гостевых кают на нижней палубе по коридору можно попасть в «пляжный клуб» с лаунж-зоной, рядом с которым находится отлично оборудованный спортзал и отдельное помещение со снаряжением для дайвинга.

Семь кают оформлены в едином стиле, но с различными цветовыми акцентами. В отделке использованы рельефные ковры, плетеная кожа и голубой бразильский мрамор. Главная тема декора — соединение городского шика с уютом приморской виллы. Апартаменты владельца площадью 100 кв. м расположены на главной палубе. Две VIP-каюты — на верхней.

К услугам гостей три подводных буксировщика Seabob, два аквабайка, вейкборды, оборудование для виндсерфинга и кайтинга, надувные водные игрушки, водные лыжи и многое другое. Члены команды яхты имеют сертификаты инструкторов RYA по водным видам спорта.

Молодой шеф-повар Салли Шаварби с опытом работы в The Fat Duck (принадлежащий Хестону Блюменталю лучший ресторан Великобритании, обладатель трех мишленовских звезд) и в ресторане Quat Saisons Раймона Бланка (две звезды) сделает любой обед или ужин на борту незабываемым.

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина
205 ф (62,50 м)
Верфь
Icon Yachts, Нидерланды
Постройка
2010 г.
Дизайн экстерьера
Tim Heywood Design
Дизайн интерьера
Redman Whiteley Dixon
Число гостей/кают
12/7
www.burgessyachts.ru



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина
180 ф (55 м)
Верфь
Amels, Нидерланды
Постройка
2014 г.
Дизайн экстерьера
Tim Heywood Design
Дизайн интерьера
Laura Sessa
Число гостей/кают
12/5
СА Imperial Yachts
www.imperial-yachts.com

Astra

Корпус яхты *Astra* (Amels 465) принадлежит одной из самых удачных серий верфи — Limited Editions 180; в нем построена не одна весьма успешная на яхтенном рынке модель. *Astra* спущена на воду только в январе 2014 года, тестовые испытания пройдут в марте.

Разработкой архитектурного дизайна занимался прославленный мастер Тим Хейвуд, который сумел эффективно использовать внушительные внутренние объемы 55-метрового корпуса и сделать из этой яхты настоящий корабль, пригодный для длительных путешествий и расслабляющего отдыха, например, у побережья Французской Ривьеры. Для удобства владельца и его гостей предусмотрены два откидных балкона на главной палубе: в обеденной зоне и в мастер-каюте. На нижней палубе обустроены четыре гостевые каюты. Интерьер — от итальянского дизайнера Лауры Сессы, с которой верфь Amels успешно сотрудничает на протяжении многих лет.

На просторном сандеке разместились джакузи, лежаки для загорания и обеденная зона с баром в тени радарной арки. Для тех, кто любит находиться как можно ближе к воде,— «пляжный клуб» в кормовой части нижней палубы с зоной отдыха и удобными ступенями для спуска к воде и купания. К услугам гостей — быстроходный тендер Castoldi 21LC, RIB Zodiac 350, три аппарата Seabob и один аквабайк.

Летом 2014 г. яхта будет доступна для чартера в Хорватии, Греции, Турции, на Французской Ривьере, Корсике, Сардинии, Сицилии и в Неаполе.





Pegaso



Тому, кто мечтает не только покорять океаны, но и исследовать подводный мир в разных частях света подобно Жаку-Иву Кусто, стоит обратить внимание на экспедиционную яхту *Pegaso*. Эта современная частная комфортабельная яхта также является серьезным исследовательским судном ледового класса с запасом хода 10 000 миль. На ее борту оборудована лаборатория для исследования океана, имеются высокотехнологичное водолазное снаряжение и даже субмарина — пятиместный погружаемый аппарат с декомпрессионной камерой на трех человек, способный погружаться на глубину свыше 150 м при автономности до 96 часов.

Pegaso также имеет вертолетную площадку, которой можно пользоваться днем и ночью, а в гараже хранятся четыре тендера — от 9-метрового McMullen & Wing до Pascoe длиной 6,2 м.

Планировка яхты не вполне обычна. Верхняя палуба полностью принадлежит владельцу: здесь находятся его апартаменты и личная терраса. Пять гостевых кают, включая VIP-каюту, расположены на главной палубе. Основной салон находится на палубе мостика: это лаунж с большими диванами и удобными креслами, в котором при желании легко устроить кинотеатр. Помимо лаунжа под открытым небом, панорамного салона с круговым обзором, бара и столика для игр, на сандеке расположен тренажерный зал с большим джакузи и душевой.

Каждое помещение яхты оформлено со вкусом, декор представляет собой смесь азиатского и пляжного стилей. Неформальные детали вроде полов с дощатым покрытием с идеальной поверхностью или винтажных элементов из кожи в отделке делают яхту похожей на большой и уютный плавучий дом.

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина
243 ф (74 м)
Верфь
Nobiskrug, Германия
Постройка
2012 г.
Дизайн
Reymond Langton Design
Дизайн интерьера
Reymond Langton Design
Число гостей/кают
12/6
www.hillrobinson.com



Invictus

Одна из самых востребованных новинок чартерного рынка, эта водоизмещающая стальная яхта была названа в честь стихотворения английского поэта XIX века Уильяма Хенли «Непокоренный» (Invictus). Его последние строки звучат так: «Я — властелин своей судьбы. Я — капитан своей души». *Invictus* — это современная, насыщенная инновациями яхта с большими внутренними объемами, потолками высотой 2,5 м и окнами от пола до потолка. Апартаменты владельца расположены на верхней палубе и состоят из спальни, гостиной, офиса, а также личной террасы, куда может попасть только владелец. В отличие от многих яхт, ночью здесь можно спать с открытой настежь дверью и дышать морским воздухом. На борту есть кинотеатр, спортзал с прекрасным обзором, обеденный зал на дюжину персон с раздвижными стеклянными дверьми; сделанный на заказ бар для коктейлей от Lalique под звездным небом и «пляжный клуб» с откидной купальной платформой. На сандеке расположена зона спа с джакузи. К услугам гостей — катер Comitti 28, тендер Novurania и водные мотоциклы. Стабилизаторы качки обеспечивают комфорт на борту как на ходу, так и на стоянке.



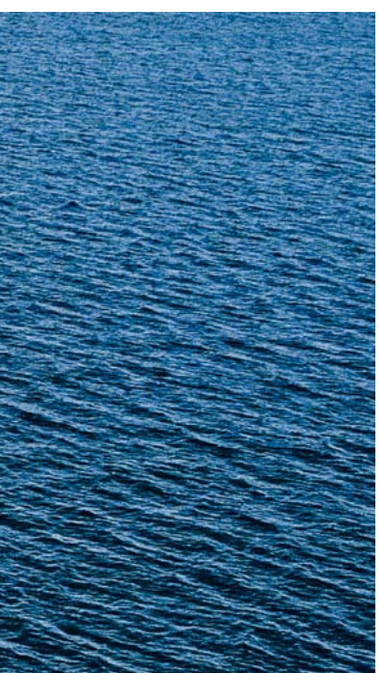
ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина
240 ф (73 м)
Верфь
Freire Shipyard, Испания
Постройка
2011 г.
Дизайн экстерьера
H2/Andy Moore Design
Дизайн интерьера
Mark Berryman
Число гостей/кают
12/6
www.ypigroup.com



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина
215 ф (65,50 м)
Верфь
Delta Marine, США
Постройка
2013 г.
Дизайн экстерьера
Delta Design Group
Дизайн интерьера
Diane Johnson Design/ Johnson, Wen and Mulder Architecture
Число гостей/кают
12/9
www.burgessyachts.ru



Mogambo

Построенная немецкой верфью Nobiskrug, эта яхта производит впечатление везде, где бы она ни появилась. Стальной корпус выкрашен в светло-серый цвет, белая алюминиевая надстройка, дополненная дизайнерскими элементами из стеклопластика, придает суперяхте при ее значительных размерах определенную легкость. Дизайн *Mogambo* разработан одним из самых востребованных бюро нашего времени — английским Reymond Langton Design — в стиле минимализма с отголосками этно: лейтмотивом оформления яхты можно считать тему африканского сафари. В переводе с одного из африканских наречий Mogambo означает «великий». Название яхты взято из американского фильма 1950-х годов с Кларком Гейблом, Авой Гарднер и Грейс Келли в главных ролях, который снимали в Кении и на озере Танганьика.

Спокойный, сдержанный дизайн; простые, четкие линии; высокие потолки (2,5 м); обилие естественного света; окна от пола до потолка как в главном салоне, так и в апартаментах владельца, наделенных также откидной террасой; отраженное освещение — все это создает на борту атмосферу некричащей роскоши. Продуманное расположение жилых зон и хорошая звукоизоляция делают яхту тихой даже на ходу.

Опытные дизайнеры придали большое значение не только интерьеру, но и оформлению открытых палуб: они получились просторными, удобными и располагающими к отдыху на воздухе. На сандеке — большое джакузи, удобные лежаки, остекленный кондиционируемый спортзал, а также уютный открытый кинотеатр. Для защиты от солнца предусмотрены легкие тенты; от ветра — стеклянные экраны. В кормовой части яхты находится небольшой, но уютный «пляжный клуб», спа, сауна и салон красоты.

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина
223 ф (68 м)
Верфь
Nobiskrug, Германия
Постройка 2006 г.
Рефит 2014 г.
Дизайн экстерьера
Newcruise Yacht Projects & Design
Дизайн интерьера
Newcruise Yacht Projects & Design
Число гостей/кают
12/5
www.burgessyachts.ru

Triple Seven

Необычное название этой яхты родилось из ее проектного номера, под которым велось строительство. Число «777» в Германии считают счастливым, и владелец решил его использовать. Элегантный профиль трехпалубной яхты, ставшей победительницей конкурса International Superyacht Design Awards в своей номинации, не отменяет ее возможностей как экспедиционного судна. Открытые палубы вмещают все мыслимое и немыслимое, что может пригодиться на отдыхе в море. На большом сандеке находится плавательный бассейн; «пляжный клуб» и купальная платформа на нижней палубе включают лаунж, бар и спортзал. Тем, кто любит тишину, наверняка понравится лаунж в кормовой части палубы мостика: здесь тень и полное отсутствие суеты. Но, пожалуй, главным достижением дизайнеров, которые работали в тесном сотрудничестве с владельцами, стал интерьер яхты, современный, но вместе с тем наделенный элементами ар-деко, минималистичный и одновременно чрезвычайно изысканный и уютный. Большие окна и высокие потолки, ограниченная и контрастная цветовая палитра, отраженное освещение делают главный салон с его перетекающими друг в друга различными зонами, настоящим произведением искусства. Здесь есть отгороженный стеклом бар, кинотеатр, формальный лаунж и лаунж в стиле casual. После смены владельца на яхте обновилась команда, сюда пришел молодой талантливый шеф Трой Харрисон, который ранее работал на *Vava II* и *Pelorus*.











Manifiq

Сравнительно небольшая, но очень популярная чартерная суперяхта. При такой длине она может заходить в небольшие порты и уютные бухты. Своим современным спортивным обликом она обязана молодым и талантливым голландским дизайнерам из студии Cor D. Rover Design. Интерьер от Лука Дини отвечает всем потребностям гостей, которые привыкли к комфорту в наивысшем его проявлении. Дизайн интерьера впечатляет богатым лакированным деревом, эффектным сочетанием кожи и меха. Внимание к деталям и качество исполнения не оставят равнодушными никого, даже самого требовательного гостя.

Просторный верхний салон превращается в великолепный кинотеатр, в котором можно проводить вечера. На сандеке есть все для релаксации: бар, барбекю, обеденная зона, джакузи и лежаки для загорания. К услугам гостей 6-метровый тендер Meyer, водные лыжи, оборудование для дайвинга и морской рыбалки, аппараты Seabob, каяки и… горные велосипеды. На борту яхты работают российские телеканалы.

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина
133 ф (40,50 м)
Верфь
Mondo Marine, Италия
Постройка
2010 г.
Дизайн экстерьера
Cor D. Rover Design
Дизайн интерьера
Luca Dini
Число гостей/кают
10/5
www.imperial-yachts.com

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина
236 ф (72 м)
Верфь
Luerssen, Германия
Постройка
2006 г.
Рефит
2012 г.
Дизайн экстерьера
Espen Oeino Int.
Дизайн интерьера
Francois Zuretti
Число гостей/кают
12 / 7
www.burgessyachts.ru

Titania

Одна из самых заметных чартерных суперяхт — шестипалубная *Titania,* была построена на верфи Luerssen в 2006 году и спущена на воду под именем *Apoise*. После смены владельца яхта с экстерьером от Эспена Оэйно и интерьером от Франсуа Цуретти была переименована в *Titania* и в 2012 году прошла полный рефит на Luerssen, где к ее 67 метрам длины добавили еще четыре за счет увеличения кормовой части. Яхта имеет остекленный сандек с круговым обзором, гигантским джакузи на открытом воздухе, спортбаром и гимнастическим залом. Популярностью среди российских клиентов Titania обязана своей молодой команде, которая способна выполнить любой каприз. Настоящее достояние яхты — шеф-повар Кэмерон Ирвинг, работавший в мишленовских ресторанах Лондона. Он сочетает европейскую и паназиатскую кухню, создавая разнообразные меню на каждый день для настоящих гурманов. Большое преимущество этой яхты в том, что у нее две мастер-каюты. Одна из них площадью 130 кв. м расположена на главной палубе и оснащена собственным массажным кабинетом и джакузи. Другая находится на палубе мостика и имеет панорамный вид. Titania обладает самым богатым выбором оборудования для водных развлечений среди всех чартерных яхт: надувные плоты и горки, два парусных динги, каяки, снаряжение для дайвинга и снорклинга, четыре аквабайка, а также два тендера от Royal Denship.











Sycara V

Когда *Sycara V* в 2010 году сошла на воду, она задала новые стандарты в яхтенной индустрии. Спроектированная австралийским дизайнером Крейгом Бейлом, яхта в 2011 году получила одну из самых престижных в мире наград — World Superyacht Awards — в категории «Лучшая водоизмещающая яхта». Стремительные линии корпуса, легкий, свежий интерьер, превосходная планировка, великолепная организация сервиса и прекрасный набор развлечений на борту позволяют считать *Sycara V* относящейся к числу самых востребованных на чартерном рынке суперяхт.

Открытые палубы имеют все необходимое для отдыха, активного и расслабляющего. Одних только баров на борту четыре: в главном салоне, на сандеке, на личной палубе владельца и в «пляжном клубе». Сандек оборудован джакузи, спортзалом и массажной комнатой; при желании сюда можно подняться на лифте. 30-метровая купальная платформа на нижней палубе, соединенная с «пляжным клубом», располагает полным набором водных игрушек. К услугам гостей два тендера Novurania, два трехместных аквабайка, снаряжение для снорклинга и дайвинга.

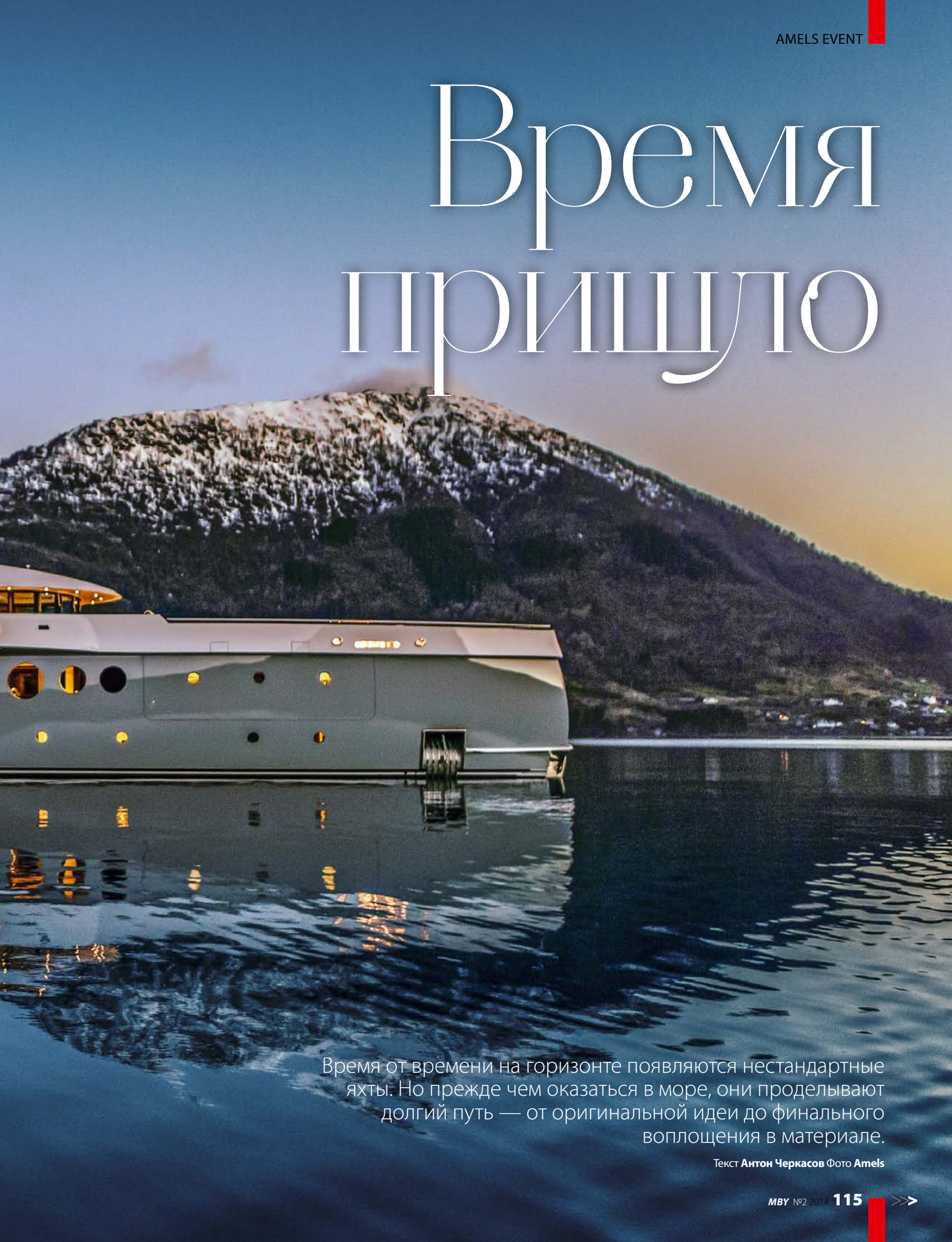
И не следует бояться морской болезни ни на ходу, ни на стоянке: с задачей усмирения качки успешно справляются эффективные стабилизаторы.

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина
224 ф (68,15 м)
Верфь
Nobiskrug, Германия
Постройка
2010 г.
Дизайн экстерьера
Крейг Бейл
Дизайн интерьера
Крейг Бейл
Число гостей/кают
12/6
www.iyc.com



Время пришло



Время от времени на горизонте появляются нестандартные яхты. Но прежде чем оказаться в море, они проделывают долгий путь — от оригинальной идеи до финального воплощения в материале.

Текст **Антон Черкасов** Фото **Amels**



Вверху и на странице справа: Оригинальные дизайнерские решения Тима Хейвуда реализованы в форме форштевня, в иллюминаторах и в обилии деталей, усиливающих индивидуальный облик яхты.

Построить 60-метровую стальную суперяхту всего за два года может далеко не каждая верфь: в среднем создание лодки такой длины занимает у крупных европейских компаний года четыре. Сжатые сроки вкупе с отличным качеством и привлекательной ценой могут стать и зачастую становятся решающим аргументом для заказчика. И время здесь — не только деньги, ведь дополнительные два сезона на воде нельзя измерять одними лишь финансами.

Если вам нужна необычная яхта — начните с носа. Именно такой совет дал представителям крупнейшей голландской верфи Amels английский дизайнер Тим Хейвуд. Он давно вынашивал идею оригинального проекта, однако до определенного момента рынок не был готов принять его смелое предложение. Хейвуд терпеливо ждал и, когда голландцы обратились к нему с просьбой предложить концепцию дизайна Limited Editions 199, заперся в студии «один на один с собственным воображением», чтобы создать нечто новое — моторную суперяхту *Essen*.

Экспериментируя с линиями корпуса и надстройки, он предложил на выбор два варианта яхты: с клиперским и секировидным носом. В обоих случаях узкий форштевень позволял получить более динамичную форму корпуса за счет удлинения ватерлинии и уменьшить заливаемость палубы. Группа судостроительных компаний Damen, в которую входит Amels, имеет богатый опыт строительства судов обеспечения с секировидным форштевнем, поэтому менеджеры проекта предпочли второй вариант.

Вертикальный форштевень — отнюдь не простая дань моде. В подобных проектах важно знать меру, чтобы, увлекшись дизайном, не пожертвовать практичностью и безопасностью в море, поэтому талант современных яхтенных дизайнеров и проектантов во многом определяется умением совместить эстетическую привлекательность и новизну с высокими мореходными характеристиками.

Проектирование корпуса (первая яхта линейки получила название *Event*) поручили Япу ван дер Вельде, ведущему конструктору Amels, который добился того, что экономичность судна возросла на 15% по сравнению с другими водоизмещающими яхтами близкой длины.







Сегодня заказчики суперяхт уже готовы воспринимать новый, неординарный дизайн

На испытаниях модели в опытовом бассейне выяснилось, что корпус развивает скорость больше расчетной (17 узлов), и тогда Хейвуд добавил горизонтальный брызгоотбойник в носу выше ватерлинии — функциональный элемент дизайна, придавший яхте еще большую индивидуальность.

Для обеспечения требуемой статической и динамической остойчивости длинного и относительно узкого корпуса его оснастили специфическими плавниковыми стабилизаторами Quantum XT. В их конструкции предусмотрены дополнительные лопасти, этакие закрылки, которые при необходимости с помощью гидравлики выдвигаются из основных «крыльев» и увеличивают их площадь.

Ускорить на верфи процесс строительства *Event* позволила технология, при которой процесс окраски корпуса идет параллельно с монтажными работами. Снаружи судно закрывают тентами,



ВИДЕО

goo.gl/W1WUep



Одним из серьезных конструктивных преимуществ яхт Amels Limited Editions является централизация технических блоков

чтобы создать необходимый для работы с краской микроклимат, и проводят поэтапную секционную обработку поверхности. В качестве лакокрасочной системы был выбран перспективный индустриальный стандарт — многокомпонентная краска Awlgrip, причем с заказчиком предварительно согласовывали толщину слоев, поскольку это было сопряжено с финансовыми затратами. Процесс покраски нельзя ни форсировать, ни совмещать со сварочными работами, поэтому стадия подготовки и планирования имеет решающее значение.

При разработке проектов своих яхт Amels традиционно использует программное обеспечение Cadmatic, которое позволяет создавать детальный 3D-проект, где учтена каждая труба, каждый кабель, будь то воздуховоды, гидравлика или электрика. Благодаря такому подходу корпус *Event* завершили на месяц раньше срока.

К остеклению судна подошли не менее щепетильно: на яхте установлены иллюминаторы Wigo с термо- и звукоизолирующим стеклом. Самые крупные из панорамных стекол в алюминиевой надстройке весят по 600 кг, и для их монтажа на верфи разработали специальный роботизированный аппарат с вакуумными присосками, напоминающими щупальца гигантского осьминога.

Одним из серьезных конструктивных преимуществ яхт модельного ряда Limited Editions является централизация технических блоков, позволяющая намного легче адаптировать интерьер под желания заказчика. Концентрация систем в одной зоне дает возможность упростить их текущее обслуживание и получить больше жизненного пространства.





На яхте установлены иллюминаторы Wigo с термо- и звукоизолирующим стеклом

На стадии строительства в проект был внесен ряд существенных изменений, поэтому яхта несколько отличается от первоначальной задумки. Во-первых, на носовой палубе появилась взлетно-посадочная площадка для двухмоторного вертолета. Во-вторых, дизайнеры верфи переработали великолепную центральную лестницу, которая соединила все палубы, добавили зону отдыха на сандеке и откидные секции с интегрированными трапами в фальшборте.

Линейка Limited Editions (9 проектов яхт длиной от 55 до 83 м) вобрала в себя почти все преимущества custom и semi-custom-подходов к строительству, и заказчики в полной мере могут воспользоваться возможностями кастомизации. Amels на основе проверенных временем решений создала «вылизанную» до мелочей «платформу» и предоставила клиентам свободу фантазии

Слева:
Просторный фордек с площадкой для посадки вертолета, способной принимать машины весом до 5 т.

На странице справа, сверху вниз:
Современные навигационные системы яхты значительно упрощают движение по длинным и узким фьордам.

Открытая зона отдыха в кокпите на главной палубе.

За подъемным трапцем *Event* оборудован комфортный пляжный клуб.









в отношении интерьеров и надстройки. Сегодня так поступают многие верфи, но Amels особенно удачно эксплуатирует эту концепцию вкупе с грамотной ценовой политикой и форсированием сроков строительства, и книга заказов верфи подтверждает это наилучшим образом. Второй корпус на 60-метровой платформе будет передан заказчику в 2015 году, а всего за прошедшие шесть лет верфь построила 17 суперяхт Limited Editions.

По условиям контракта компания, тщательно соблюдающая конфиденциальность клиентов, пока не имеет права раскрывать особенности планировки и интерьеров *Event*, но о последних все же кое-что известно. Во-первых, их отличает обилие натуральных материалов (различные сорта древесины и камня), а также масса сложных скрытых деталей вроде потайных шкафчиков и ниш. Учитывая строгие критерии допусков (зазоры всего несколько миллиметров), после детальной прорисовки в компьютерных программах интерьеры собирали и подгоняли в точных полноразмерных макетах помещений и лишь потом монтировали в корпусе.



ВЕРТОЛЕТ

Сегодня это уже не прихоть состоятельных людей. При возникшей необходимости срочно оказаться на важной встрече единственным средством доставки может стать именно вертолет

Немецкому бюро Metrica понадобился целый год работы, прежде чем яхта начала обрастать внутренней отделкой и мебелью.

На этом этапе немцы плотно сотрудничали с итальянским дизайнером Лаурой Сессой, которая занималась оформлением интерьеров, тесно взаимодействуя с заказчиком. Используя натуральные ткани из коллекций именитых брендов, включая Nobilis, Pierre Frey и Loro Piana, она создала роскошную и легкую для восприятия палитру.

На судне такой длины, как правило, есть возможность оборудовать не просто большие, но поистине гигантские каюты, в которых даже начинаешь теряться, однако это не входило в планы дизайнеров. Напротив, их задача состояла в том, чтобы создать просторные, но в то же время удобные для привычной жизни помещения, разумно используя имеющееся пространство. В итоге внутреннее оформление *Event* соответствует ее внешности и укладывается в формат современной классики с налетом авангарда, что само по себе уже дает гарантию востребованности яхты на годы вперед.





Прошлым летом *Event* совершила путешествие по норвежским фьордам, где несмотря на холодную воду был задействован весь большой парк водных игрушек



В интерьерах использованы натуральные ткани из коллекций именитых брендов

ДОСЬЕ

ДЛИНА
199 Ф (60,00 М)

ШИРИНА
33 Ф (10,32 М)

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
1116 Т

ЗАПАС ТОПЛИВА
139 Т

ЗАПАС ВОДЫ
37,6 Т

ДВИГАТЕЛИ
2 × CATERPILLAR 3512C (2011 Л.С.)

КРЕЙСЕРСКАЯ СКОРОСТЬ
15 УЗЛОВ

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ
16,5 УЗЛА

КОЛИЧЕСТВО ПАССАЖИРОВ
12 + 2

КОМАНДА
15 ЧЕЛОВЕК

ДИЗАЙН
AMELS/TIM HEYWOOD DESIGN/LAURA SESSA

УПРАВЛЯЮЩАЯ КОМПАНИЯ
IMPERIAL YACHTS

Установкой развлекательной электроники, без которой невозможно представить современную суперяхту, занималась английская компания Harris Grant — признанный эксперт в инсталляции Hi-Fi-техники, компактных кинотеатров и систем коммуникации. Специалисты Harris Grant провели акустическую подготовку помещений и вписали технику в интерьер таким образом, что она полностью гармонирует с освещением и общим дизайном, но при этом не теряет своей индивидуальности и экстраординарности. Учитывая необычайную тишину в жилых помещениях (не более 46 дБА на максимальной скорости), качество мультимедийной атмосферы *Event* заслуживает отдельного комплимента.

Не менее интересным с технической точки зрения выглядит пост управления яхты: он целиком построен на базе системы Synapsis Bridge Control от немецкой компании Raytheon Anschutz и представляет собой многофункциональную рабочую станцию капитана, куда стекается разнообразная информация. Ярче всего возможности этого ультрасовременного мостика раскрываются при решении сложных навигационных задач, которые постоянно требовалось решать во время путешествия яхты прошлым летом по узким и извилистым норвежским фьордам. Судно оборудовано радарами, работающими в X и S-диапазонах и размещенными таким образом, что приборное зрение полностью лишено слепых зон. Synapsis Bridge Control сводит воедино навигацию, авторулевого, системы безопасности и контроля, а капитан за пультом скорее напоминает органиста, исполняющего сложную партитуру на сенсорных экранах, кнопках и клавишах.

Экономический кризис менее всего отразился на индустрии суперяхт, но ее развитие порой сдерживают не столько финансовые обстоятельства, сколько отсутствие обоюдной готовности участников процесса сделать заметный шаг вперед. Но, похоже, время пришло, и пример *Event* наглядно демонстрирует постепенную смену климата в отношениях: заказчики готовы принять новый, неординарный дизайн, они хотят чего-то необычного, причем не только размышляют об этом, но и тратят серьезные суммы. Не боятся и верфи — чтобы закладывать подобные проекты до появления заказчика, нужна смелость и присущая победителям уверенность в успехе. Проект Limited Editions 199 как раз и стал безоговорочной победой стратегии Amels, а суперяхта *Event* — доказательством ее успеха. MBY

Техника на грани фантастики

Обычно скорость 50 узлов — преимущество маленьких резвых катеров. А как насчет суперяхты длиной за сотню футов?

Текст **Ольга Селезнева** Фото **AB Yachts**





Итальянскую верфь AB Yachts, входящую в FIPA Group, можно по праву назвать одним из мировых лидеров в области строительства скоростных яхт, оснащенных водометами. Основанная в 1992 году компания изначально ориентировалась на постройку именно таких судов. Сегодня в «портфеле» AB Yachts семь моделей длиной от 58 до 140 футов, при этом их максимальные скорости варьируются в диапазоне от 48 до 56 (!) узлов.

Прямой зависимости между габаритами лодки и ее скоростными качествами нет: рекорд в 56 узлов принадлежит AB 92, тогда как младшая 58-футовая модель на пару узлов отстает. Но если у лодок средних размеров такие скорости выглядят хоть и весьма впечатляющими, но все-таки еще реальными, то после 100 футов подобные характеристики кажутся чем-то из области фантастики.

Ровно год назад мы уже писали о флагманской модели AB 140 (MBY №2 (20), 2013), которая при длине более 40 метров теоретически способна развивать 53 узла. Сейчас предлагаем взглянуть на новинку верфи — AB 116, возможности которой тоже удивляют.

Нужно отметить, что хотя первый корпус AB 116 спустили на воду еще в 2012 году, говорили и писали об этой модели крайне мало, возможно, в силу желания заказчиков не афишировать подробности о своих лодках. Впервые широкой публике AB 116 показали лишь на последней выставке в Каннах, хотя к настоящему времени построено и эксплуатируется уже несколько корпусов. Поскольку модель AB 116 строится по принципу semi-custom, все лодки этого проекта сильно различаются как интерьером, так и цветом корпуса. В этой статье речь пойдет о яхте под названием *Ecrider*.

При постройке модели AB 116 применяются самые легкие и современные материалы







При создании модели AB 116 верфь пересмотрела технологические особенности производства, сделав акцент на максимально легких материалах. Для корпуса и надстройки применены самые современные композиты с использованием кевлара, карбона и специальных связующих. Именно поэтому AB 116 с корпусом «глубокое V» на полном ходу движется в глиссирующем режиме, а не в переходном, как AB 140, которая тяжелее примерно на 30 тонн. Три двигателя MTU по 2400 л.с. в комплекте с водометами MPJ 550 CSU разгоняют *Ecrider* до 50 (!) узлов. Круизная скорость немногим меньше — 44 узла. Сопоставлять эти цифры с данными AB 140 не вполне корректно, учитывая приличную разницу в габаритах; но по сути сравнивать эти яхты больше особенно не с чем, кроме как между собой. Тем не менее с той же энергетической установкой флагманская модель выдает на 10 узлов меньше (заметим, что и показатель веса на фут длины у AB 116 чуть меньше). Да, верфь заявляет о принципиальной возможности ускорить AB 140 до 53 узлов, но для этого ее придется оснастить тройкой куда более мощных двигателей по 3700 л.с. каждый. Насколько известно, ни один заказчик на это пока не решился.

Еще один интересный момент — осадка, которая составляет всего 1,25 метра, как у круизера из стеклопластика длиной 45–50 футов с гребными валами. Такая осадка позволяет заходить в укромные мелководные бухты, куда нет доступа глубокосидящим судам близких размеров. Помимо скорости и небольшой осадки, у этих водометов есть еще одно неоценимое преимущество: они придают судну потрясающую маневренность, что для яхты таких габаритов немаловажно.

Водометы обеспечивают этой 36-метровой яхте очень небольшую осадку

Что касается внешности, то особенность *Ecrider* — корпус и надстройка двух оттенков серого. Интересно, что цветовая гамма и стиль внутри безукоризненно соответствуют внешнему облику. Легкий современный интерьер выполнен с преобладанием белого и серого цветов с небольшими вкраплениями контрастных тонов. Обращает на себя внимание выбор древесины для отделки: необычной фактуры лиственница уравновешивает строгость линий, привнося в помещения больше теплоты и уюта.

Одна из запоминающихся особенностей планировки крупных моделей AB Yachts — два салона. Главный расположен традиционно, на стыке с кормовым кокпитом. Здесь размещаются большая диванная зона с медиацентром и столовая на 10 персон, над которой можно открыть сдвижной хардтоп. А вот второй салон находится… перед постом управления. Фактически он «утоплен» до уровня нижней палубы и располагается на одном уровне с каютами, с той лишь разницей, что через лобовое стекло сюда попадает море света.

В корму от нижнего салона — пассажирские каюты. Объем пространства позволяет спланировать здесь пять кают для 10 человек, но на борту *Ecrider* их четыре: VIP-сьют, пара гостевых с раздельными кроватями (естественно, в каждой собственная ванная комната) и мастер-апартаменты. Это именно апартаменты — как

Вверху:
Строгий интерьер салона главной палубы смягчен использованием необычной древесины лиственницы.

В центре, слева направо:
Сдвижные двери между салоном и очень просторным кормовым кокпитом убираются полностью.

Над зоной столовой устроен открывающийся люк.

>>>

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

PONY EXPRESS



www.ponyexpress.ru

Индивидуальный подход и обслуживание по международным стандартам качества

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

ЭКСПРЕСС-ПОЧТА | ДОСТАВКА ГРУЗОВ | ЛОГИСТИКА

Реклама





Вверху и слева: Салон нижней палубы. Попасть сюда можно по трапу, ведущему от поста управления.

по площади, так и по компоновке. Здесь предусмотрены две функциональные зоны: спальня и лаунж, обе очень просторные. На многих яхтах встречается некое подобие кабинета, но тут полноценная «гостиная» с большим диваном и рабочим местом. Отдельной гардеробной комнаты нет, но ее отсутствие компенсирует пара больших шкафов в спальне.

Интересная дизайнерская «фишка» во всех каютах — декоративные панно из папоротника в изголовье кровати. Они выполнены вручную по индивидуальным эскизам, а потому мотивы везде разные. В мастер-каюте это панно самое большое и «перетекает» на сдвижную дверь в ванную комнату. Интерьер не просто элегантный, а рафинированный и очень небанальный, несмотря на кажущуюся простоту. В ванных, например, использован необычный контраст белых лакированных поверхностей и углепластика.

В носовой части нижней палубы — отсек экипажа, где могут разместиться 5–6 человек. На *Ecrider* предусмотрены две двухместные каюты и отдельная капитанская. Кроме того, у команды есть собственный салон-столовая с мини-кухней. Удобство и первоклассная отделка в этой зоне много говорят об отношении и верфи, и заказчика к комфорту экипажа. Ведь это, как-никак, серьезно сказывается на отношении последнего к своей работе и, как следствие, на безопасности.

Основной камбуз ресторанного уровня также расположен в этой зоне. По лестнице отсюда можно подняться наверх, к главному посту управления. Таким образом, пересечения гостей и команды минимизированы. Единственный

Одна из особенностей планировки больших AB Yachts — два салона



минус — доступ к верхнему посту управления на флайбридже возможен только из кормового кокпита, поэтому придется обойти всю яхту. Впрочем, выходы из главной рубки на палубу есть как по правому, так и по левому борту.

Открытых зон отдыха на борту три. Во-первых, это очень просторный кормовой кокпит с обеденной зоной, баром и обширным кормовым лежаком, под которым скрыт гараж, куда одновременно умещаются и тендер, и гидроцикл. Во-вторых, это лаунж на носовой палубе — еще один «пляж», диван и стол. Эта зона немного «утоплена» в палубу, что создает ощущение уюта и безопасности, даже когда яхта на ходу. Наконец, третий аналогичный «комплект» помещен на флайбридж, где есть все то же самое для отдыха, только в еще более расширенном виде: ветбар, помимо холодильника, раковины и льдогенератора, оборудован барбекю.

Флайбридж невелик по площади и сильно сдвинут в корму, зато это дало возможность предусмотреть открывающуюся «крышу» в нижнем салоне, как раз над столовой. Это несомненный плюс, поскольку на многих яхтах такого типа приходится выбирать между флайбриджем и хардтопом.

Интересно, что оба поста управления AB 116 размещены в диаметральной плоскости яхты. Многим это нравится, поскольку позволяет точнее «прицеливаться» при маневрировании. Однако в некоторых ситуациях, как, например, при швартовке, не вредно иметь выбор, управляя лодкой с более удобного борта. Но, как уже говорилось, огромный плюс водометов состоит

Все яхты AB 116 выгодно отличают индивидуально разработанные интерьеры

Вверху:
Спальня в мастер-каюте.

Справа:
Апартаменты владельца яхты очень просторны и разделены на три зоны: спальню, гостиную/кабинет и ванную комнату.

Внизу:
Одна из трех гостевых кают на *Ecrider*. По выбору заказчика каюты можно оборудовать большими кроватями или раздельными спальными местами.





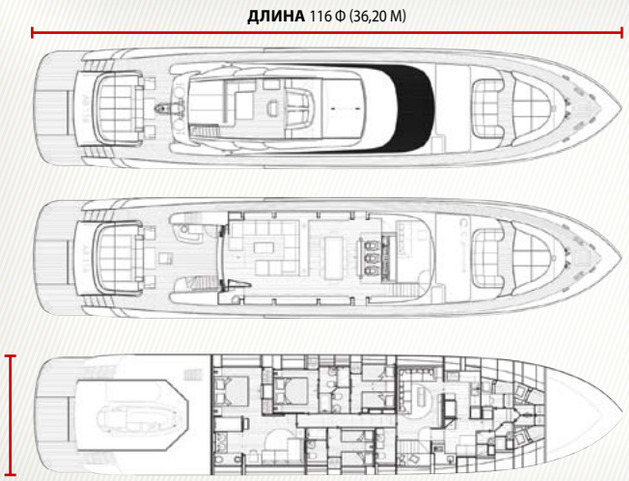
AB 116 развивает «сумасшедшую» скорость, но способна и на длительные переходы



в том, что они придают судну изумительную маневренность, даже если речь идет о таком немаленьком «корабле», как AB 116. Впрочем, изумляет на этой лодке очень и очень многое, в том числе и то, что при своих сногсшибательных скоростных характеристиках она способна на вполне серьезные по длительности переходы. Запас топлива в 16 тонн позволяет яхте пройти без дозаправки примерно 400 миль на круизной скорости. Дальность более чем разумная, так что едва ли эту яхту стоит огульно записывать в разряд очень дорогих игрушек для перемещения между ресторанами.

Да, при таких мощностях, скоростях и размерах потребление топлива, мягко говоря, не самое умеренное, но все же это не означает, что вы будете привязаны коротким поводком к заправке. А на вопрос, зачем вообще нужны в море такие скорости, ответить просто: у людей разные потребности, и если кому-то это нужно, дальнейшие споры бессмысленны. В конце концов, если бы все в этом мире было исключительно разумным, практичным и экономичным (нужное подчеркнуть), то жить было бы довольно скучно. MBY

ДОСЬЕ



ДЛИНА
116 Ф (36,20 М)

ШИРИНА
24 Ф (7,50 М)

ОСАДКА
3 Ф (1,25 М)

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
105 Т

ЗАПАС ТОПЛИВА
16 000 Л

ЗАПАС ВОДЫ
1300 Л

ДВИГАТЕЛИ
3 × MTU 16V2000 M94 (2400 Л.С.)

ВОДОМЕТЫ
2 × MJP 550 CSU + 1 × MJP 550 BOOSTER

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ
50 УЗЛОВ

КРУИЗНАЯ СКОРОСТЬ
44 УЗЛА

КОНАКОВО
РиверКлаб








КОНАКОВО РИВЕР КЛАБ

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

ЯХТ – КЛУБ КОНАКОВО РИВЕР КЛАБ:

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

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

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

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

и многое другое.

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

Происхождение вида

Яхты — они почти как люди. Их появление планируют, о них заранее беспокоятся, размышляя, какими они будут. Они являются на свет практически голыми, затем их одевают, пичкают разными полезными вещами, учат ходить по морям, и только потом они отправляются в большой мир.

Текст **Антон Черкасов, Ольга Селезнева**



Отметка в 100 футов — важный рубеж в яхтенной индустрии. Начиная с этой длины «просто яхта» обретает статус суперяхты. Переход этого рубежа для британской Princess Yachts, верфи с почти 50-летней историей (основана в 1965 году), прочно занимающей лидерские позиции в европейской (и мировой) яхтенной индустрии и выпускающей более 300 судов в год, был лишь вопросом времени. Время пришло, и суперяхты Princess явились миру.

НАЧАЛО

По словам Карла Ричардса, PR-директора компании Princess Yachts, идея занять новую нишу появилась как естественный результат эволюции модельного ряда. Когда растут запросы клиентов, растут в размерах и сами яхты, и в определенный момент количественные изменения непременно переходят в качественные. Так появилась серия яхт Princess M-класса. Сохранив все сильные стороны и концепцию дизайна Princess, эти яхты получили принципиально новые возможности по мореходности, вместимости, техническому оснащению и дальности хода.

Откуда взялось название «M-класс»? Все просто: в отличие от остальных моделей Princess, где цифры обозначают длину в футах, индекс суперяхт этой серии содержит цифры длины в метрах. В данный момент в этой линейке Princess три модели в диапазоне длин от 32 до 40 метров. Кое-кто помнит прежние модели 22M и 25M, но они, при всех своих достоинствах, все же недотягивали до «суперлиги». Когда у Princess Yachts появился новый «метровый» класс, туда попали исключительно лодки длиной свыше 100 футов. И это были уже во многом иные суда.

Все началось с Princess 32M, которую впервые показали в январе 2011 года на боат-шоу в Лондоне. Для ее постройки компании пришлось серьезно инвестировать в производство: сначала арендовать, а потом и выкупить у Министерства обороны Великобритании Южную верфь (South Yard) в Плимуте — историческую гордость британского судостроения; она стала пятой верфью компании Princess Yachts. Полтора года спустя на выставках в Каннах и Монако блистала уже флагманская модель Princess 40M, с которой связано много любопытных фактов и даже рекордов. Например, до настоящего момента эта яхта остается крупнейшей серийной из когда-либо построенных в Великобритании. А головная яхта модели Princess 35M из «золотой середины» линейки сейчас находится в процессе создания.

Princess 40M — крупнейшая из серийных британских яхт



Ночной пейзаж с яхтой. Короткая остановка моторной яхты Princess 40M на пути из Англии в Москву

Идеология «метровой серии» Princess состоит в оптимальной комбинации обычно противоречащих друг другу концепций: например, высокой скорости и впечатляющей дальности хода. Эти два качества непросто увязать друг с другом. Тем не менее Princess Yachts это удалось. Так, модель Princess 40M с двигателями MTU 12V 4000 M93L (2 × 3509 л.с.) способна развивать скорость 23 узла, но в то же время в экономичном водоизмещающем режиме (10–12 узлов) она в состоянии пройти без дозаправки по маршруту протяженностью до 3000 миль. Достигнуто это благодаря многим техническим решениям, в частности — оптимизации обводов корпуса и солидному запасу топлива (почти 30 т).

Другим разрешенным ключевым противоречием было получение большого обитаемого объема при высокой степени насыщенности оборудованием и желании не делать лодку излишне громоздкой. Чтобы убедиться, что и этот компромисс достигнут, достаточно побывать на борту любой из «метровых» Princess. Самое интересное, что крупные яхты при этом не выглядят массивными — у них привычный для Princess изящный сглаженный профиль, даже у трехпалубной 40M.

Наконец, эта серия позволяет реализовать многие индивидуальные предпочтения заказчика в части планировки и абсолютно любые пожелания в области интерьера и комфорта, как обычно бывает на яхтах, построенных по индивидуальным проектам. Верфь готова работать с самыми экзотическими видами дерева, камня и текстиля. На борту уже построенных яхт можно увидеть мебель всемирно известных дизайнеров, уникальные декоративные панели, экраны и мозаики, необычные световые решения. И, естественно, рука об руку с красотой идет бытовой комфорт, проработанный до мельчайших деталей, начиная от гардеробных комнат «для него» и «для нее» в мастер-каюте и заканчивая подогреваемыми полами и стабилизаторами качки.

Инвестиции принесли плоды: М-класс активно развивается

МАТЕРИАЛИЗАЦИЯ ИДЕЙ

Организация производства на всех верфях Princess Yachts поражает своей логичной целесообразностью, суперсовременными технологиями и масштабом.

Основной материал, используемый для изготовления корпусов и надстроек,— стеклопластик с добавлением кевлара и карбона. Технологии — контактный и вакуумный способы. Вакуумная формовка занимает около 80% всего производства стеклопластика; 20% — это модели, производство которых начато до внедрения прогрессивной технологии.

Вакуумную инфузию для формовки стеклопластика внедрили не вчера, но корпус Princess 40M, изготовленный этим методом, просто потрясает своими размерами, особенно когда пустой. Потом в нем постепенно появляется набор, переборки и другие конструкции; только что пустовавшее пространство быстро заполняют машины, механизмы и системы, потом привозят мебель… Так, почти на глазах, строится яхта.



УПРАВЛЕНИЕ ПРОЦЕССОМ

С такого пульта оператор управляет процессом вакуумной инфузии при формовке корпуса стеклопластиковой яхты











На странице слева:
Этап сборки яхты Princess M40.

Процесс вакуумной инфузии при ламинировании корпуса. По этим трубкам связующее (смола) строго дозированно поступает к заданным участкам корпуса, где предварительно уложен армирующий материал.

Масштабная модель корпуса яхты во время буксировочных испытаний в опытовом бассейне.

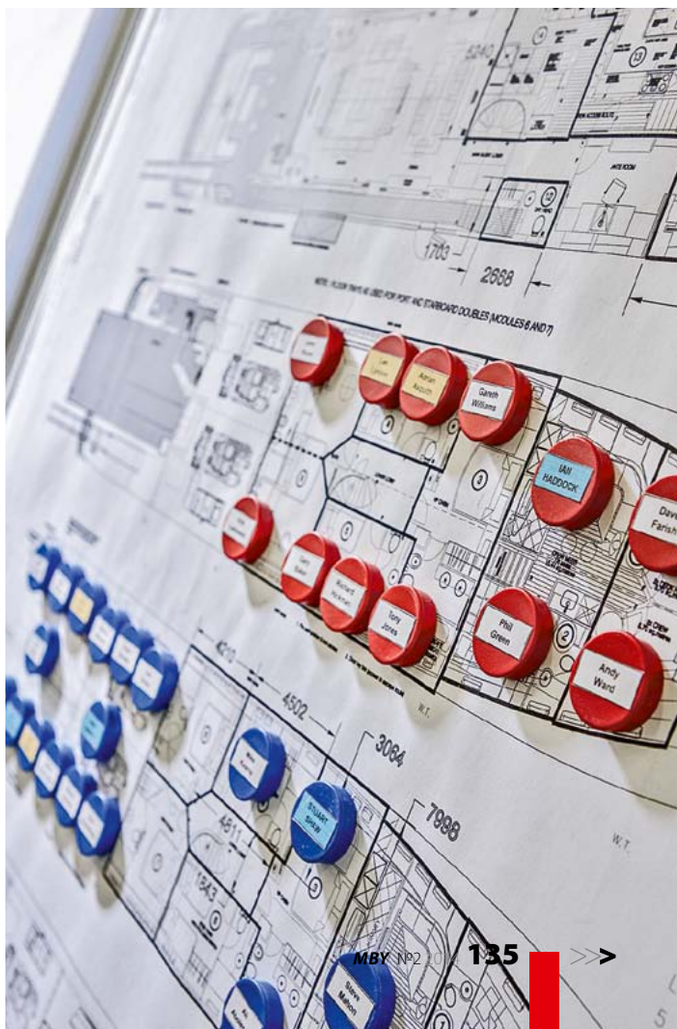
Корпуса яхты постепенно и быстро наполняют оборудованием и формируют интерьеры помещений.

Информационный стенд, на котором наглядно представлена динамика продвижения работ при постройке яхты.

Изготовление мебели — отдельное производство. Раскрой материала выполняют «умные» станки: информация к ним приходит прямо из дизайнерского центра. А дальше начинается ручная работа. Многослойные, гнутые в специальных кондукторах элементы, зеркальная полировка по многослойному лаку или матовое покрытие — смотря какую поверхность диктует стиль; тщательная сборка, после чего готовые модули (например, камбуз) с ювелирной точностью, без зазоров монтируют прямо в корпус. Это возможно благодаря тому, что для каждой головной модели новой серии делается полномасштабный макет, позволяющий увидеть, как все в помещениях расположено, и своевременно внести изменения.

Остроумные решения замечаешь везде. Топливные танки внутри разделяют переборками, чтобы снизить момент инерции жидкости, влияющий на остойчивость и качку; переборки имеют отверстия для свободного перетекания топлива. Герметичность остекления корпуса проверяют разницей давления изнутри и снаружи. Тик наклеивают на поверхности также с использованием вакуума…

У Princess Yachts свое металлическое производство: лазерная резка, сварка, трубогибка, полировка. Электромонтажный участок — это километры разноцветной промаркированной проводки. Ее собирают в жгуты для каждой яхты, укладывают в гофрированные пластиковые трубы, чтобы потом просто подключиться к нужным разъемам. Не простаивает 5-координатный станок, на котором по программе, в точном соответствии математической модели формы



корпуса или надстройки, вытачивают болван, точнее, его фрагменты, которые потом состыковывают с идеальной точностью, чтобы выклеить матрицу. Для яхт M-серии матрица составная, включающая до 12 элементов. Но она собирается с такой точностью, что стыки на финальной конструкции глазу не видны (контроль осуществляется при помощи лазеров).

Столь масштабное производство сопровождается сложнейшей логистикой движения материалов и компонентов: параллельное производство лодок требует своевременного и точного поступления к месту сборки через склад или минуя его. Именно так все и происходит…

По отдельности все эти передовые технологии есть у разных верфей, но такой совокупности инноваций, наверное, нигде больше не встретить. Так рождаются все английские Princess.

В БОЛЬШОМ МИРЕ

Прошло всего несколько лет с момента появления первой Princess M-класса, а эти британские суперяхты уже разошлись по всему миру. Восемь корпусов Princess 32M бороздят Средиземное море, ходят в водах США, Мексики, Ливана и Гонконга, а одна из трех Princess 40M даже постоянно «живет» в России; хотя в этом году



МУВЕР

Для доставки готовых суперяхт из эллинга к берегу и спуска на воду используют вот такие мощные лодочные подъемники-муверы (driving crane)

зимовать она отправилась в Англию — там теплее. Побывав на всех крупных боат-шоу на юге Франции, *Imperial Princess* (первая Princess 40M) отправилась на другую сторону Атлантики, в Карибское море, где в промежутках между собственным отдыхом владелец сдает ее в чартер. Несмотря на то, что Princess 40M потенциально способна ходить в океане самостоятельно, на Карибы она отправилась на палубе «яхтовоза»: стоимость топлива, высокая эксплуатационная нагрузка в океане, вероятность повреждения судна в серьезный шторм (этого нельзя исключать) заставили проявить осторожность. Да и вообще такова сегодня общая тенденция: все больше суперяхт путешествуют между точками сезонной дислокации на специальных судах, и лишь вечно странствующие бродяги-эксплореры делают это самостоятельно.

«У всех владельцев яхт M-класса это не первые суда,— комментирует Ричард Ламберт, директор направления суперяхт Princess.— 75% наших

Верфь работает с самыми экзотическими видами дерева, камня и текстиля









На странице слева:
Ходовые испытания моторной яхты Princess 40M...

Сверху вниз:
...и ее интерьеры — салон с балконом, мастер-каюта и ходовая рубка главного (нижнего) поста управления.

клиентов "выросли" из меньших яхт бренда и возвращаются, чтобы сделать следующий шаг. Мы прислушиваемся к их пожеланиям и отзывам, поэтому M-класс постоянно прогрессирует».

Сейчас верфь активно работает над созданием первого корпуса Princess 35M. Казалось бы, разница между 32M и 40M составляет всего восемь метров, но их водоизмещение и стоимость различаются вдвое, поэтому такой шаг диктует рынок. Princess 35M удачно вписывается в линейку, и, по словам Ричарда Ламберта, дизайнерам удалось получить полезный объем, значительно превосходящий таковой на суперяхтах близких габаритов.

Но «метровая» серия на Princess 40M явно не закончится. Верфь пока не раскрывает своих планов, однако Карл Ричардс считает, что особых проблем построить композитную яхту длиной 45 метров и более нет. Похоже, англичане стоят на пороге принятия решения о расширении и дополнительной модернизации производства, что займет от 18 до 24 месяцев. Если это произойдет, то у нас есть все шансы увидеть Princess 60M, ведь в финансовом плане дела у компании идут неплохо. А пока площадки в Плимуте позволяют одновременно строить 3–4 корпуса M-класса, и они отнюдь не пустуют.

ТОЛЬКО ФАКТЫ PRINCESS 40M

28 МЕСЯЦЕВ СОСТАВИЛ ПЕРИОД ОТ ПЕРВОГО ЭСКИЗА ДО СПУСКА ЯХТЫ НА ВОДУ

200 000 ЧЕЛОВЕКО-ЧАСОВ ПОТРЕБОВАЛОСЬ НА РАЗРАБОТКУ ПРОЕКТА И ПОСТРОЙКУ ЯХТЫ

524 КВ. М — ПЛОЩАДЬ ПОВЕРХНОСТИ КОРПУСА. ЭТО САМАЯ КРУПНАЯ В МИРЕ КОМПОЗИТНАЯ ЯХТА, ПОСТРОЕННАЯ ПО ТЕХНОЛОГИИ ВАКУУМНОЙ ИНФУЗИИ

НА ПОСТРОЙКУ ЯХТЫ ПОТРЕБОВАЛОСЬ:

2283 КВ. М КОМПОЗИТНЫХ МАТЕРИАЛОВ

325 КВ. М ТИКА

4200 КВ. М ИЗОЛЯЦИОННЫХ МАТЕРИАЛОВ (ЗВУКОВАЯ И ПОЖАРНАЯ ЗАЩИТА)

35 КМ ЭЛЕКТРИЧЕСКИХ ПРОВОДОВ И ТРУБ

На вопрос о том, не планирует ли верфь выносить производство суперяхт за пределы Великобритании, Ричард Ламберт ответил, что одним из преимуществ Princess Yachts является совместное существование производств и менеджмента, что положительно сказывается на эффективности управления.

«В Плимуте у нас много собственной земли, и есть куда расширяться,— добавил он.— Но самое главное — мы не можем и не хотим жертвовать никем из 2500 профессиональных сотрудников, которые отлично знают свое дело». MBY

Путь к мечте

Для серьезного новаторства недостаточно новых материалов и технологий. Нужно изменить подход к проблеме или даже выйти в другое измерение. Именно так поступили на верфи Monte Carlo Yachts. Раскрываем «секреты» инновационных процессов.

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



Судостроение, включая яхтенную индустрию, считается достаточно консервативной отраслью, и у этого обстоятельства есть свои плюсы и минусы. Положительной стороной такого консерватизма является разумная осторожность. Когда от технических решений зависит жизнь людей, серьезные верфи едва ли станут применять новые, недостаточно апробированные технологии. Даже если решение выглядит вроде бы очевидно привлекательным, стоит обратиться к бесценному опыту эксплуатации в реальных условиях. Яхту все-таки строят с расчетом на годы использования, и проблемы могут всплыть спустя время, причем в самом неожиданном месте.

Кроме того, в успехе каждого проекта немалую роль играет цена: новейшие материалы обычно недешевы. И если в индивидуальном проекте заказчик нередко готов на все, лишь бы получить нечто уникальное, то в серийном производстве приходится искусно балансировать между ценой и качеством. Неудивительно, что большинство производителей не гонятся за суперновыми материалами, предпочитая использовать те, что при разумной цене гарантируют желаемые характеристики.

Минусы консервативного подхода тоже вполне понятны. Как говорится, «пока наши космические корабли бороздят просторы Вселенной...», список технических прорывов в судостроении за последнее десятилетие выглядит не слишком обширным. По-прежнему основными «стройматериалами» остаются сталь, легкий сплав и стеклопластик а, большая часть яхт и катеров потребляет дизельное топливо и бензин, несмотря оживление в сегменте гибридных судов. Разумеется, в яхтенной индустрии появляется много нового, и это не только суперсовременная электроника или материалы. Но сегодня, когда покупатели особенно тщательно считают деньги, одновременно повышая требования





Вверху и справа: Верфь Monte Carlo Yachts расположена в Монфальконе, неподалеку от города Триест на северо-востоке Италии. В 2010 году здесь была спущена на воду первая яхта MCY 76.

к характеристикам и дизайну яхт, очевидно, что обновляться должен сам подход к производству. Одним из пионеров этого направления стала итальянская Monte Carlo Yachts, входящая в группу Beneteau.

РИСК ИЛИ ВОЗМОЖНОСТЬ?

Прежде чем рассказать, в чем, собственно, заключается новизна концепции, несколько слов о самой верфи Monte Carlo Yachts.

Ее основали в довольно неудобный момент — в 2008 году, когда яхтенную отрасль вместе с мировой экономикой накрыла волна финансового кризиса. В то время даже сильнейшим приходилось думать не об инвестициях, а о выживании. Однако за брендом Monte Carlo Yachts (MCY) стоит вся мощь французской Beneteau Group — крупнейшего производителя яхт. Там решили, что кризис — это не только проблема, но и возможность занять новые ниши на меняющемся яхтенном рынке: ясно, что прежним он уже никогда не будет. Как известно, спектр продукции холдинга Beneteau весьма широк и включает моторные и парусные яхты разных типов и размеров. Новому бренду MCY надлежало стать «вишенкой» на этом грандиозном «торте» — не только прорывом Beneteau в сегмент яхт класса «люкс», но и новым словом в организации производства.

Сегодня должен меняться сам подход к производству яхт

Разработку модельного ряда яхт длиной от 64 до 130 футов поручили известному венецианскому дизайн-бюро Nuvolari & Lenard. Нестандартный



ход, учитывая, что французы и сами отменные инженеры и стилисты. Однако выбор дизайнеров был оправданным. Во-первых, ставка делалась на объединение французской производственной мощи с нестандартным итальянским стилем: помимо прочего, «перу» Карло Нуволари и Дэна Ленарда принадлежит одна из самых знаковых яхт в мире — 82-метровая *Alfa Nero*, построенная на верфи Oceanco. Во-вторых, концепция яхт MCY состояла в том, чтобы каждая модель могла предложить преимущества лодки на десять и более футов крупнее, чем ее реальный размер.

В 2010 году прошла первая премьера — MCY 76. Не самый обычный размер для дебюта, но, по словам президента верфи Карлы Демарии, именно такие габариты позволили в полной мере раскрыть амбиции и специфику верфи, не выходя за приемлемые ценовые рамки. Расчет оказался верным: яхта стала рекордсменом по числу наград.

За мизерное по меркам яхтенного бизнеса время верфь Monte Carlo Yachts умудрилась не просто занять устойчивую позицию на рынке, но и продемонстрировать такие показатели роста, которые кажутся просто фантастическими в нынешнее экономически непростое время. Если в 2010 году оборот компании составил три миллиона евро, то в минувшем году — уже 37. А за 2014 год MCY планирует довести этот показатель до 50 миллионов! Число сотрудников выросло с 20 до 250 и продолжает увеличиваться. Впрочем, MCY не только зарабатывает, но и вкладывает. В 2011 году в развитие производства в Монфальконе было инвестировано 25 миллионов евро, да и в другие годы на эти цели тратилось от четырех до шести миллионов евро ежегодно.

Любая модель MCY — серьезный корабль даже для холодных акваторий

Сегодня у Monte Carlo Yachts уже четыре модели длиной 65, 70, 76 и 86 футов, при этом качество и высокий уровень кастомизации сопровождаются сжатыми сроками строительства. Например, 86-футовый флагман строят всего… четыре месяца, благодаря методу производства, который называется Lean Production.

LEAN PRODUCTION

Смысл этого термина можно передать как «бережливое (или рачительное) производство». Основная задача — непрерывное сокращение потерь, то есть любых действий, которые потребляют ресурсы, но не создают ценности для клиента. Одна из самых сложных задач в производстве — устранение потерь времени: из-за ожидания, ненужной транспортировки, лишних этапов в обработке, дублирования процессов, исправления дефектов… А ведь при обычной системе управления все эти потери и, в конечном счете, расходы оплачивает заказчик. На MCY, к примеру, не хранят больше материалов и комплектующих, чем требуется на ближайший период. Все производство четко разбито на зоны (изготовление корпусов, сборочный цех, выпуск мебели) и полностью сконцентрировано на верфи в Монфальконе, на северо-востоке Италии. И, конечно, все, что может делаться параллельно, так и делается.



ФИРМЕННЫЙ СТИЛЬ

При разработке модельного ряда перед бюро Nuvolari & Lenard стояла задача придать яхтам MCY узнаваемую внешность. Так появились, в частности, бортовые иллюминаторы необычной формы bull's eye

Sport Palace

то, что действительно приносит удовольствие

Уникальный спортивный клуб на Крестовском острове



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

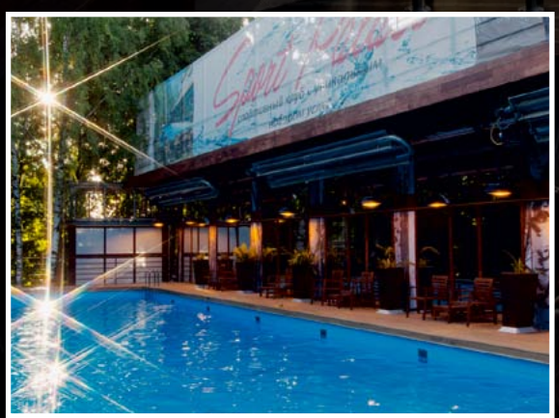
Круглогодичный бассейн на крыше

Спортивный панорамный бассейн 18х25 м

Бассейн для аквааэробики 14х6 м

Тренажерный зал, отдельная школа йоги

Теннисные корты и гольф-симуляторы





СПОРТИВНЫЙ КЛУБ НЕ ТАКОЙ, КАК ВСЕ

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







НОВАТОРСКИЕ ТЕХНОЛОГИИ

Как обычно строят яхту? Сначала изготавливают корпус; затем его заполняют «начинкой»: системами, механизмами, элементами интерьера; потом все это накрывают палубой с надстройкой… На MCY поступают иначе. Одновременно с формовкой корпуса (стеклопластик, углепластик, кевлар) начинается сборка интерьерной «капсулы», которую потом вставят в корпус (в нашем присутствии ее опускали туда краном с ювелирной точностью — такой вот «аттракцион»). Помимо экономии времени, есть и другие плюсы. Наличие внутренней капсулы позволяет отказаться от ребер жесткости, которые съедают пространство внутри корпуса. К тому же эта технология позволяет «развязать» интерьер и корпус: капсула ставится на специальную прослойку, которая поглощает звук и вибрацию, возникающие из-за работы двигателей и ударов волны о корпус. К тому же в процессе работы над судном на борту отсутствует толкотня, когда десятки разных специалистов, мешая друг другу, заняты монтажом интерьера, механизмов, систем.

Кстати, о системах. Здесь также применен инновационный подход. Обычно коммуникации прокладывают вдоль борта, а для доступа к ним через определенные промежутки предусмотрены люки. Но если проблема возникла там, куда не добраться через люк, приходится резать пластик. На MCY коммуникации монтируют в специальных «лотках» под нижней палубой и крепят к жесткой раме из алюминия, которая служит «техническим полом». Для доступа к ключевым местам, как и везде, предусмотрены люки. Но если проблемный участок недоступен, достаточно снять на любом участке напольное покрытие, устранить

На предыдущей полосе: Чтобы понять, как выглядят и ведут себя яхты MCY после нескольких лет интенсивной эксплуатации, мы протестировали в Монфальконе MCY 70. *Esmeralda*, спущенную на воду в 2012 году.

Справа, сверху вниз: На флайбридже яхты MCY 70. Карбоновый хардтоп с открывающейся центральной частью — отличительная особенность всех моделей MCY.

Стеклянные двери сдвигаются, позволяя объединить салон и кормовой кокпит.

Корпуса яхт MCY производятся методом вакуумной инфузии с последующим термостатированием.

>>

St. Petersburg International Boat Show '14

5-6 СЕНТЯБРЯ 2014



Место проведения
ЯХТ-КЛУБ «МОРСКОЙ»

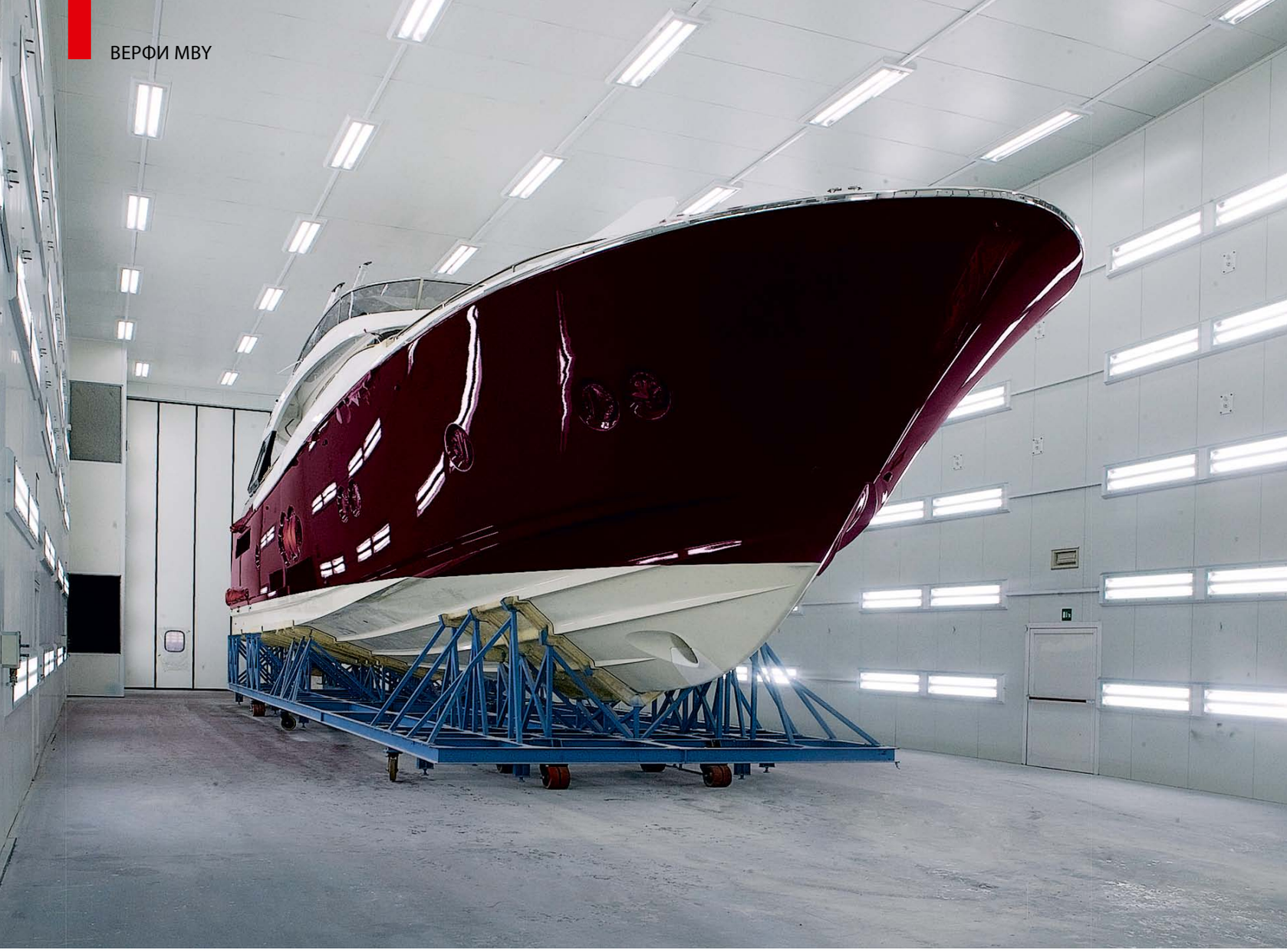
КОНТАКТЫ

+7 (812) 617-11-01

+7 (921) 973-87-12

www.spibs.ru

info@spibs.ru



неисправность и уложить все обратно. Нет нужды разбирать мебель или резать пластик, нарушая целостность конструкции. Такой метод прокладки систем еще и позволяет поместить интерьерную капсулу глубже в корпус, выигрывая дополнительный объем и позволяя получить нужную высоту фальшборта. Наконец, технология интерьерной капсулы снимает необходимость подгонять детали при монтаже интерьера. Процесс выстроен так, что все делается с допуском не более миллиметра. Многие верфи о таком только мечтают: на традиционную сборку интерьера требуется изрядно времени, а реальные размеры «уезжают» и часто не соответствуют проектным.

Корпуса яхт MCY производят методом вакуумной инфузии. Сегодня это уже не новость, хотя работают так далеко не все верфи. Такая технология экологичнее и, главное, обеспечивает точное соотношение смолы и стекломатериала, позволяя получить более легкий, прочный и жесткий корпус.

Следующий этап — «прожарка» (термостатирование) корпуса, обеспечивающая ускоренное затвердевание смолы без потери требуемых физико-механических свойств

При монтаже интерьерной капсулы в корпус допуски не превышают миллиметра



БРЕНД

В структуре Beneteau Group, производящей парусные и моторные суда разнообразных типов и размеров, бренд MCY был задуман как прорыв в сегмент моторных яхт категории «люкс»

композита. Для этого на верфи в Монфальконе оборудована покрасочная и «духовая» камера (точнее, ангар) со специальными, особым образом установленными лампами (для покраски) и ТЭНами (для «прожарки»). Эту камеру в шутку называют комнатой вампиров — здесь невозможно увидеть свою тень. ТЭНы доводят температуру в помещении до 100 °С, и процесс формирования химических связей быстро завершается. Корпус уже не будет «гулять», и на поверхности гелькоута или краски не образуется сеть микротрещин, которые впоследствии могут испортить внешний вид яхты.

Одна из интересных деталей, которую я подсмотрела на верфи в Монфальконе, — стенд с рядами тематических «карманов», куда каждый сотрудник имеет возможность опустить записку с предложениями по улучшению производственного процесса. Специалисты ежедневно рассматривают такие заявки, полезные идеи доводят до реализации, а тех, кто внес максимум дельных, предложений, поощряют. Также верфь общается с капитанами и владельцами уже построенных яхт, чтобы отслеживать и исправлять возможные в процессе эксплуатации недочеты.

«Добиваясь такой организации, нам пришлось сосредоточиться не только на внедрении новых технологий, но, в первую очередь, на изменении сознания сотрудников, причем абсолютно всех»,— говорит генеральный директор верфи Фабрицио Яррера.


ГАЛЕРЕЯ БУТИКОВ
GRAND PALACE
Ты можешь себе это позволить!
КОЛЛЕКЦИИ ВЕСНА - ЛЕТО
НЕВСКИЙ ПР., 44 - ИТАЛЬЯНСКАЯ УЛ., 15
+7 (812) 710 5504, 449 9344, WWW.GRAND-PALACE.RU







На предыдущей полосе: Специальная камера для термостатирования, или «прожарки» корпуса для ускорения процесса полного формирования химических связей в стеклопластике.

Сверху вниз: Кормовой кокпит и часть палубных проходов защищены специальными панелями — от брызг и нескромных взглядов.

Салон на главной палубе MCY 70.

Зона отдыха в носовой части флагманской модели MCY 86.

ИСПЫТАНИЕ ВРЕМЕНЕМ

Многие молодые верфи не афишируют свой возраст: в яхтенном мире годами, а значит опытом, принято гордиться. MCY — одна из немногих верфей, где по этому поводу смущения не испытывают. Ключевые фигуры компании отдали яхтенной индустрии не один десяток лет, а про мощь и статус группы Beneteau, частью которой является MCY, сказано уже достаточно. Впрочем, если вам интересно узнать, как будет выглядеть ваша яхта не на выставке, а в реальной жизни через несколько лет, — добро пожаловать на борт.

После экскурсии по верфи мы отправились на причал навестить нашу старую знакомую — яхту по имени *Esmeralda*. Именно она была первой моделью MCY 70, представленной летом 2012 года. Интересно было взглянуть, как сказались на яхте полтора года интенсивной эксплуатации, в том числе и в чартере. Последнее обычно способствует тому, что лодка даже с весьма качественным интерьером быстро теряет лоск. Честно говоря, я не поверила глазам: *Esmeralda* выглядела точно так же, как тогда, на своей первой выставке! Никаких следов насыщенной жизни! Все — от блестящей краски корпуса до деревянных панелей, от сверкающего металла до кожи и текстиля отделки — было безупречно. Для полного счастья мы решили протестировать MCY 70, благо с погодой в районе Триеста в тот январский день повезло. В море отправились с почти полными танками топлива (3600 л), половинным запасом воды (400 л), тендером на купальной платформе и массой личных вещей владельца яхты. Да и желающих прокатиться набралось аж восемь человек. Для модели MCY 70 верфь заявляет максимальную скорость 33 узла (с двумя двигателями MAN V8 по 1200 л.с. и колонками ZF POD 4000 — они и стояли на *Esmeralda*). При этом испытания проводят обычно с половинной загрузкой. Мы без труда разогнались до 32 узлов со всеми «отягчающими обстоятельствами». Правда, расход на полном ходу (2300 об/мин) оказался чуть выше заявленного, но при 480 л/ч запас хода в 260 миль — совсем неплохо, и на круизной скорости он будет больше.

Несмотря на габариты, лодка управлялась, как автомобиль: четко входила в повороты, создавая при этом минимум брызг. Отдельно отмечу крайне невысокий уровень шума на борту, полное отсутствие вибрации и ударов при прохождении волн, которые в условиях штиля мы создавали себе сами, нарезая круги на полной скорости. Для полноты ощущений мы даже прошли эту «стиральную доску» максимально неловко. Лодка прощала все… Несмотря на солнце, было всего +7 °C, а на борту было тепло, как дома у камина. Так что средиземноморская внешность этих яхт обманчива. Любая модель MCY — серьезный корабль даже для холодных акваторий, позволяющий изрядно продлить яхтенный сезон. А не об этом ли мечтают многие? MBY





ЯХТ-КЛУБЫ КРОНШТАДТА

предлагают услуги по летнему и зимнему хранению, стоянке и обслуживанию яхт, катеров, скутеров.

& Трехэтажный кирпично-монолитный дом, фасад отделан облицовочным кирпичом.

& Уникальная архитектура, проект архитектурного бюро «Студия 44».

& 224 квартиры, из них 48 двухуровневых.

& Проектом предусмотрены одно-, двух-, трех- и четырехкомнатные квартиры, а также квартиры-студии.

& Площади квартир от 24 до 128 кв.м.

& Высокий первый этаж.

& Дизайнерская отделка холлов и лестничных клеток.



Амазонка

3-х этажный дом с палисадниками

Кронштадт, ул.Сургина 14, литер А

КВАРТИРЫ в Кронштадте

& Полная отделка квартир (кроме двухуровневых).

& Двухуровневые квартиры сдаются с подготовкой под чистовую отделку.

& Палисадники во внутренних дворах.

& Террасы в квартирах.

& Мансарды в двухуровневых квартирах секций 4, 5, 6, 7, 8, 9.

& Детские игровые площадки.

& Оборудованные спортивные площадки и места для отдыха жильцов.

& Пристроенная полузаглубленная автостоянка на 158 машино-мест.

& На первом этаже корпусов 3 и 12 предусмотрены помещения инфраструктуры различного назначения.

& Лифты иностранного производства.



Переезжайте в ***Кронштадт!***

Реклама ООО «КВС-Кронштадт», ОГРН 1079847001497.
Привлечение денежных средств осуществлятся по Федеральному закону 214 путем заключения договора долевого участия. Проектная декларация объекта опубликована на http://kvsspb.ru/amazonka_proektnaya_deklaratsiya/

449 8787

WWW.KVSSPB.RU

Обгоняя самого себя

В январе в Дюссельдорфе прошла мировая премьера модели Continental III 26.00 RPH голландской верфи Wim van der Valk. Нам удалось в числе первых побывать на борту этой яхты.

Текст **Петр Шестаков** Фото **Wim van der Valk Shipyard**



Вопрос, какой материал — сталь или легкий сплав — предпочтительнее для моторной яхты, однозначного ответа не имеет. Обычно верфи выбирают для своих линеек приоритетный архитектурно-конструктивный тип судов, предопределяющий материал корпуса, и придерживаются выбранной концепции. Быстроходные суда строят из легкого сплава или пластика, а сталь применяют для крупных яхт, например, траулерных или экспедиционных. Помимо всего, у каждого материала есть свои преимущества и недостатки, так что при выборе яхты будущему владельцу есть над чем подумать.

Голландской верфи Wim van der Valk, которая почти полвека назад начинала с относительно небольших стальных лодок, не пришлось сравнивать достоинства конструкционных материалов. Уже более 30 лет она уверенно идет сразу обоими путями, «материализуя» одну и ту же модель в корпусе из стали и легкого сплава. У верфи три линейки моторных яхт Continental длиной от 15 до 34 м: Continental I, II и III, с флайбриджем и без (в каждой по 4–5 моделей); недавно к ним добавилась линейка стальных Continental Trawler (5 моделей). А для премьерного выставочного показа они привезли новую Continental III 26.00 RPH, которая красовалась на стенде компании в павильоне №6 среди других заслуживавших внимание яхт.

СНАРУЖИ…

Об архитектуре Continental III 26.00 RPH коротко скажу так: трехпалубная яхта выглядела величественно. Не рассуждая о «классике и современности», замечу, что эффект вызвали и ее размеры, и то, что она была видна целиком. Это преимущество береговых выставок частично компенсирует их недостаток — отсутствие тестов.



НАДСТРОЙКА

Continental III 26.00 RPH на выставке. Такое оформление носовой части надстройки — дополнительный штрих эксклюзивного архитектурного дизайна яхты

Внешним и интерьерным дизайном яхты занимались специалисты Guido de Groot Design (Голландия). Тому, кто в теме, это имя кое о чем скажет. «Большой» Гвидо (groot на голландском означает «большой») — действительно большой мастер. Остается удивляться, как при сильной загруженности его команды совершенно разными проектами моторных и парусных яхт им удается не повторяться в концептуальных идеях, определяющих формы линиях, компоновке помещений, других интересных инженерных и художественных реализациях. Любопытная деталь: последние три буквы в наименовании модели Continental III 26.00 RPH — это аббревиатура от Raised Pilot House (так обозначают яхты, у которых уровень ходовой рубки выше главной палубы). Только на одних моделях она архитектурно выделяется в силуэте, а здесь рубка (туда заглянем позже) ловко вписана в гармоничный абрис судна.

Легкий сплав или сталь — выбор предоставлен заказчику

На борт мы поднялись через здоровенную, покрытую тиком кормовую платформу, покоящуюся на мощных гидравлических опорах-пантографах. На ней можно держать тендер Williams 485, для чего предусмотрены элементы системы крепления. Транца как такового нет: по бокам широкой центральной «башни» (на ней устроена лежанка, за которой — диван) ступени ведут в кокпит, а в корме есть большой люк, открывающий доступ в моторный отсек. Как вскоре выяснилось, туда можно попасть также по трапу из кокпита и даже из каюты. В кокпите по бортам оборудованы две станции управления IPS. На подволоке свеса флайбриджа установлены камеры слежения…

Прикрыл глаза: надраенный металл — мощные поручни и релинг, битенги, швартовные лебедки,



обрамленные нержавейкой клюзы блестят нестерпимо...

В бортовых проходах чувствую себя вольготно — для меня это важно. На правом борту в надстройке замечаю прочную дверь с герметичным уплотнением и тут же — лацпорт для схода на высокий причал или пришвартованную лагом яхту. Носовая палуба не загромождена и обращает на себя внимание мощным якорным и швартовным устройствами (битенги с клюзами, два якорных шпиля со штурвалами-фиксаторами цепи, якорный ящик и система обмыва якорей), а также широкой лежанкой на капе, к которой ведут ступени на декоративной решетке. Рациональный прием — обоймы для кранцев закреплены на фальшборте, и когда гнезда пустые, конструкция складывается к борту, не загромождая проход.

Флайбридж на Continental III 26.00 очень большой. То, что он длинный, было понятно еще в кокпите, а поднявшись сюда, видишь, сколько всего здесь уместилось. Открытый пост управления с двумя мониторами и защищенной приборной панелью (спереди — ветровым стеклом, сверху — съемной складной крышей), два диванчика по бокам, большой угловой диван со столом, солидный ветбар, мачта с мощными антеннами, три аквабайка в корме с кран-балкой (зона за ними огорожена высоким релингом)… Всему нашлось место!

Беленый дуб добавил интерьерному стилю свет и необыкновенную легкость

…И ВНУТРИ

Планировка помещений главной палубы включает салон с обеденной зоной, далее в нос — кухня, которая может быть полностью изолирована, еще дальше — мастер-каюта. А теперь нюансы, отличающие эту яхту от прочих.

Пространство и без того немаленького салона (ширина судна 6,25 м, высота в помещении около 1,9 м) визуально раздвигают крупные окна надстройки и преимущественно светлые тона отделки. Это кожа диванов от Moore & Giles, потолочные панели из Ultraleather и беленый дуб. Беленый дуб (white-washed oak) на яхтах — относительно недавний тренд, рожденный в Италии. Идею использовать древесину столь нестандартного цвета и «нескучной» фактуры дизайнерам, вероятно, подсказали доски, выброшенные морем или долго пролежавшие на солнце и под дождем. Морская вода слегка обесцвечивает древесину, а дожди и солнце, наоборот, делают темнее, но в обоих случаях она приобретает декоративную потертость и выглядит винтажно. Не будем останавливаться на технологии производства такого дуба; скажем только, что на Continental III 26.00 RPH этот материал, примененный для элементов мебели и декора, дополняя общую гармонию дизайна точными штрихами, отлично вписался в палитру интерьерного стиля. А в ней присутствовали и венге (обеденный стол), и Santos Mahogany — один из самых востребованных видов древесины лиственных пород (пол), и яркое панно с абстрактным рисунком, и мягкая роспись переборки рядом…

А переборка оказалась с секретом: при нажатии клавиши поднимается панель, открывающая



САЛОН

В салоне, за обеденным столом из полированного венге — декоративное панно, фрагмент которого опускается, открывая проем в кухню

>>

Les Trois SANTÉS

КЛУБНЫЙ ФИТНЕС НА СТРАСТНОМ

Традиции, как источник вдохновения!

Фитнес: +7 (495) 775 7474, +7 (495) 775 7400 • SPA-салон: +7 (495) 694 4529
107031, г. Москва, Страстной бульвар, дом 10, корпус 1
SANTE-FITNESS.RU











проем (раздаточное окно) в помещение камбуза. Естественно, мы заглянули и туда, где оценили максимально возможный, наверное, набор отличной бытовой техники.

В мастер-каюте, помимо впечатляющих размеров помещения, не менее приятного интерьера и крупных окон, надо отметить расположенный внизу санблок, состоящий из разделенных туалета (правый борт), душевой с мраморным сиденьем (левый борт) и умывальником — строго между ними. Такое расположение каюты, помимо прочего, выгодно в плане практически полного отсутствия раздражающих механических звуков.

Но самая любопытная деталь компоновки — ходовая рубка, расположенная между камбузом и мастер-каютой, что исключает необходимость изолировать ее от салона декоративными элементами. В рубке на огромной рулевой консоли штурвал расположен по левому борту (!), а перед глазами рулевого красуются три крупных монитора с навигационной и прочей информацией, а также изображениями с камер наблюдения. Двигателями управляют всего две рукоятки: настройки компьютера позволяют задействовать все три или только два двигателя. Рядом на панели — управление транцевыми плитами, носовой подрулькой, отдельный джойстик поисковой фары, радиосвязь. А при входе (выходе) стоит шкаф для навигационных карт и планшетов (атласов).

Остальные каюты находятся палубой ниже. Если спуститься по трапу от ходовой рубки и пройти в корму, то сначала видишь две симметричные двухместные каюты с раздельными койками, потом две каюты побольше

На странице слева:
В салоне столь различные цвета и фактуры отделочных материалов находятся в гармоничном согласии.

Сверху вниз:
Мастер-каюта на главной палубе. На переднем плане видны поручни трапа, ведущего к санблоку.

Гостевые каюты разной конфигурации — с двуспальной и раздельными кроватями.

Туалетная комната мастер-каюты.

Динетта в жилом блоке экипажа.

>>>

Корюшка

РЕСТОРАН
GINZA PROJECT



Заячий остров,
Петропавловская крепость, 3
+7 (812) 917 90 10

GINZA PROJECT
www.ginzaproject.ru

В гармоничном силуэте яхты совершенно не читается необычное расположение ходовой рубки

с двуспальными кроватями. Каюты высокие, оформлены в современном стиле, имеют собственные туалетные комнаты, а последняя каюта левого борта — еще и проход в моторный отсек. Сам отсек довольно большой, хотя свободным его не назовешь: там стоят три мощных дизеля, гироскопический успокоитель качки, полно других агрегатов и систем. Но, на мой взгляд, обслуживать двигатели и прочие агрегаты здесь вполне удобно.

Если пройти от уже известного трапа в нос, оказываешься в зоне, отведенной экипажу. Здесь предусмотрены две каюты на троих членов команды, динетта, свой камбуз, служебное помещение со стиральной машиной…

САМ СЕБЯ БЫСТРЕЕ

Ходовые испытания планировались в конце ноября. Но затянувшиеся до Рождества неблагоприятные погодные условия, потом завершение отделки яхты перед отправкой ее в Германию и подготовка к выставке заставили отложить тест. Его провели по пути с выставки на верфь.

Итак, скорость Continental III 26.00 RPH с алюминиевым корпусом и тремя установками Volvo Penta IPS 1200 EVC-E/D13-900 (900 л.с.) на максимальных оборотах (2270 об/мин) достигла 25,3 узла; общий расход топлива 496 л/ч соответствует дальности плавания 587 миль. На круизной скорости 22 узла (2000 об/мин, 371 л/ч) запас хода вырастает до 680 миль. Не удивляет: и мощность, и форма корпуса с энергичным наклоном форштевня и широкой скулой, способной поддерживать судно на ходу, и большие транцевые



КУХНЯ

Даже очень привередливая хозяйка вряд ли найдет упущения в оборудовании этого участка, столь важного для жизнедеятельности на яхте

плиты говорили о его динамическом потенциале (пусть даже в переходном режиме). Мореходные качества — класс «А» (Ocean), подтвержденный путешествием в морях, маневренность с тремя установками IPS III (третье поколение) не вызывает никаких вопросов: хоть лагом ходи, когда рулевой освоится.

Заставило задуматься другое: какую скорость сможет развить судно в стальном корпусе? И мощность вдвое меньше (два Volvo Penta D11–700 EVC по 670 л.с.), и корпус тяжелее, и по эффективности установка с двумя валами должна уступать IPS.

Взяв за основу скорость 25 узлов (корпус из легкого сплава), я рассчитал ходовые качества стального Continental III 26.00 RPH при следующих допущениях:

- состав оборудования (за исключением энергетической установки) у обеих версий одинаковый;
- пропульсивный коэффициент двигательно-движительного комплекса с IPS выше на 15% по сравнению с вальным вариантом (Volvo Penta декларирует 30%);
- разницу в массе корпуса и надстройки из стали и алюминия учтем по соотношению удельных весов этих материалов (2,78).

Расположение гостевых кают на нижней палубе отличает предельная симметрия







Сверху вниз:
Главный пост управления приподнят относительно уровня палубы, единственный вопрос — сосёди «запирают» рулевого на его месте у штурвала.

Центральное расположение рулевой консоли на флайбридже; справа и слева от нее — по два двухместных дивана.

Оценка показывает, что скорость яхты в стальном корпусе с двигателями Volvo Penta D11–700 EVC (2 × 670 л.с.) и гребными валами (близкими к оптимальным) не менее 11 узлов. Ориентируясь на стендовые показатели расхода топлива, можно предположить, что дальность плавания Continental III 26.00 RPH в обеих модификациях на полном ходу превысит 500 миль, но в режиме экономического хода стальной водоизмещающий вариант с валами должен проявить себя более «дальнобойным». Полагаю, тех, кто предпочитает сталь алюминию (из собственного опыта или общих соображений), такие результаты должны вполне устроить. Но, повторюсь, это только оценки — точные цифры дадут испытания.

Нередко на выставке лодки со стенда предлагают со скидкой — чтобы не тратиться на обратную транспортировку. На этот Continental III 26.0 RPH скидки не было, да и вообще яхта оказалась уже проданной. Догадаетесь с одного раза, кто ее приобрел? Заказчик из России, конечно, и тут надо признать, что в яхтах наши соотечественники уже научились разбираться. Теперь понятно, почему на лодке столько опций, включая профессиональную аудиосистему Fohnn, мозаику Bisazza в туалетных комнатах, центральную вакуумную систему (пылесос) и пр.

После возвращения яхты на верфь, полного завершения отделочных и доводочных работ и финальных тестов судно должно отправиться на Средиземное море… Оно и понятно: большому кораблю — большое плавание! MBY

ДОСЬЕ

ДЛИНА
89 Ф (27,20 М)

ШИРИНА
20 Ф (6,25 М)

ОСАДКА
20 Ф (1,65 М)

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
65 Т

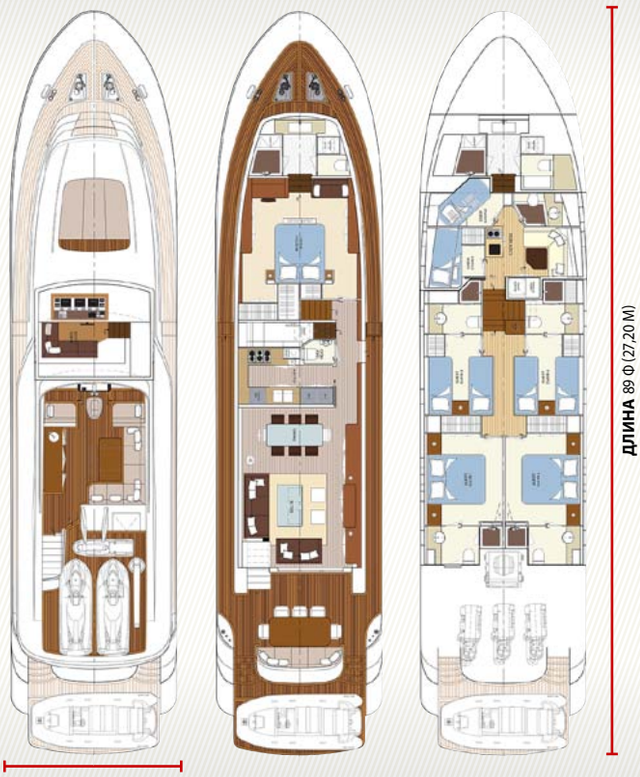
ЗАПАС ТОПЛИВА
12 000 Л

ЗАПАС ВОДЫ
2500 Л

ДВИГАТЕЛИ
3 × VOLVO PENTA IPS 1200 EVC-E/D13-900 (900 Л.С.)

КАТЕГОРИЯ RCD
«А»

ДИЗАЙН
GUIDO DE GROOT



Огни Люцифера

Ночное свечение моря — одно из самых чарующих явлений природы. Где его можно увидеть, чем оно вызвано и в чем его смысл?

Текст **Вячеслав Халаман** Фото **Corbis, Getty Images, IStock**



Увидеть свечение моря можно и в Арктике, и в тропиках, но особенно славятся огнями Аденский и Бискайский заливы, побережье Индии и Северной Африки, Красное, Черное и Охотское моря. А вот там, где вода сильно опреснена, например, в Восточной части Балтийского моря, этого явления ожидать не стоит. Обычно море начинает светиться, когда потревожено ветром, стайкой рыб или кораблем. Вспышку способен вызвать брошенный в воду камень или рука, коснувшаяся морской глади. Свечение может предстать в виде отдельных полос или пятен, а порой охватывает площадь в несколько сотен квадратных километров. Однако самое удивительное свечение — это то, что выглядит, как крутящиеся колеса. Его называют фигурным. Моряки прошлого относили его к действию потусторонних сил и встречали с суеверным ужасом. Недаром в Европе фигурное свечение именовали дьявольской каруселью, а на Востоке — колесами Будды. Увидеть такое можно в разных частях Мирового океана, но наиболее часто фигурное свечение наблюдается в Персидском и Сиамском заливах, Южно-Китайском море и у северного побережья Цейлона. До сих пор оно таит немало загадок, но необычная его форма происходит, вероятно, из-за особенностей распространения сейсмических волн.

ВКЛЮЧИТЕ СВЕТ!

Само свечение в любом своем проявлении вызвано деятельностью разнообразных и многочисленных морских обитателей. Будучи потревоженными, светятся именно они.

Свет бывает жемчужно-белым, желто-зеленым, зеленым, голубым и даже красноватым, а его интенсивность порой такова, что он заметен даже днем.

Равномерное молочное свечение вызывают особые бактерии. Их и тревожить не надо — они светятся всегда. Эффект заметен, когда их много. Фосфорическое свечение подтухшего мяса или рыбы — тоже их работа. Искрящееся свечение дают мелкие рачки и планктонные водоросли динофлагелляты, среди которых наиболее известна ноктилюка (ночесветка). Это крохотное (до 2 мм) одноклеточное существо, распространенное почти по всему Мировому океану, способно устраивать грандиозные световые феерии. Иногда ночесветок бывает так много, что вода днем приобретает розоватый оттенок (под цвет самой водоросли), а ночью крохотные искорки отдельных организмов сливаются в сплошную световую пелену.

Крупные вспышки дают и животные покрупнее: медузы, гребневики, огнетелки. Например, китайцы называют медуз морскими лунами, а арабы — морскими фонарями. Их свечение особенно заметно в кильватерной струе, где эти организмы, потревоженные гребными винтами, отчаянно «сигналят».



>>

Созданий, способных испускать свет, много не только в толще воды, но и на морском дне. Среди них — гидроидные полипы, чье свечение в свое время потрясло Чарльза Дарвина. Колония этих животных выглядит, как пушистый кустик, а волны зеленоватого света одна за другой бегут от основания колонии к кончикам веток. Кроме гидроидов, светятся кораллы и мшанки, многощетинковые черви и креветки, змеехвостки и даже некоторые ракушки, например, двустворчатый моллюск-камнеточец фолас, живущий в прибрежных скалах Средиземного и Черного морей.

СВЕТИТ, НО НЕ ГРЕЕТ

Большинство морских обитателей вырабатывают свет так же, как наземные жуки-светлячки. Французский натуралист и химик Рафаэль Дюбуа еще в 1887 году выделил из светящихся животных два вещества: жироподобный люциферин и белковый фермент люциферазу. От этих названий веет чертовщиной, но лишь по той причине, что латинское слово lux означает «свет», а ferre — «приносить» (значение имени известного падшего ангела, Князя Тьмы, — тоже «носитель света»).

Огонек в морской бездне привлекает живность, как лампа — ночных бабочек

Именно химическая реакция между люциферином и люциферазой в присутствии кислорода порождает свечение. КПД такого биохимического светильника достигает 80–90%, что гораздо эффективнее любой энергосберегающей лампы, поскольку энергия не расходуется на бесполезное тепло. Именно поэтому биолюминесценцию, то есть биологическое свечение, называют еще холодным светом.

А вот как природа «додумалась» до биолюминесценции и зачем она изначально была нужна, никто доподлинно не знает. Свечение низших организмов (бактерий, грибов, водорослей), по-видимому, не приносит им никакой пользы, а представляет собой просто побочный «продукт» обмена веществ, подобно тому, как у других растений и животных в результате биохимических реакций выделяется тепло. Однако более высокоорганизованные создания смогли извлечь из биолюминесценции немалую пользу, а некоторые, например, рыбы и головоногие моллюски, неспособные сами производить свет, даже «заключили союз» со светящимися бактериями.

СВЕТ ГЛУБИН

Существ, способных светить и светиться в морской пучине, настолько много, что абсолютного мрака нет нигде, даже там, куда солнечные лучи никогда не проникают. На глубинах более 200 м они



ЖИВОЙ СВЕТ

В ходе эволюции биолюминесценция превратилась из побочного явления в полезный инструмент, позволяющий живым организмам общаться, привлекать добычу, отпугивать хищников и маскироваться









На странице слева:
Движение судна вызывает свечение живых организмов в потревоженной воде, что может затруднять видимость и навигацию.

Вверху, слева направо:
Относительно крупные животные могут освещать вокруг себя достаточно большую площадь.

Глубоководная креветка парапандалюс выбрасывает облако светящегося вещества, чтобы сбить с толку хищника.

Спектры свечения разных организмов различаются, и, например, кораллы светятся немного иначе, чем планктон.

создают «уличное освещение» вместо небесного светила. Световой фон получается слабым, но он есть. Некоторым глубоководным рыбам, снабженным огромными, как хороший объектив, глазами, этого достаточно, чтобы видеть.

Для обитателей больших глубин умение светиться особенно актуально. Огонек, сияющий в морской бездне, привлекает мелкую живность точно так же, как лампа — ночных бабочек. Этим с успехом пользуются медузы, оболочники, ракообразные и мягкие кораллы. Однако больше других в обмане своих жертв преуспели рыбы.

У глубоководных рыб-удильщиков передний луч спинного плавника превратился в некое подобие удочки с кожистым, заполненным светящимися бактериями мешочком на конце. Удильщики могут регулировать свечение своих сожителей, усиливая или ослабляя приток крови, приносящей необходимый для свечения кислород. У одних удочка длинная, как хлыст, у других короткая, у третьих может изменять длину, втягиваясь в специальный канал на спине. Каким бы ни было орудие лова, им удильщик подводит жертву прямо к пасти с длинными и острыми зубами, а у удильщика галатеатаумы светящаяся приманка вообще расположена прямо во рту.

У рыб-топориков светящиеся органы, называемые фотофорами, находятся по всему телу, а два самых крупных располагаются под глазами, освещая пространство на полметра вперед. Это позволяет не только привлекать добычу, но и успешно ее преследовать. При необходимости топорики способны гасить свои «фары», надвигая на них специальную заслонку. Подобные световые «приборы» имеют также фонареглазы, обитающие в Индийском океане. Длина самих рыбок не превышает 30 см, но света одной особи достаточно, чтобы читать газету. Фотоблефароны (французские ныряльщики называют их «маленькие Пежо») общаются, перемигиваясь своими фонариками. Известно, что если свет мерцает с частотой 75 вспышек в минуту,— это сигнал опасности.

Светом можно дезориентировать и даже отпугнуть врага. Например, фотоблефароны бросаются наутек, после чего резко гасят огни и круто меняют направление. Всем известно, что, почуяв опасность, головоногие моллюски выпускают чернильное облако, под прикрытием которого спасаются бегством. А вот двурогая сепиола — крохотная (длина всего 5 см) тихоокеанская каракатица — стреляет в хищника жидкостью, вспыхивающей ярким облаком. Все, что достается нападающему,— медленно расплывающийся светящийся фантом. В случае необходимости к подобной уловке прибегает также средиземноморский кальмар гетеротевтис и глубоководные осьминоги. Выбрасывать световое облако навстречу врагу также способна обитающая в Атлантике и Южном океане креветка



акантефира. Некоторые многощетинковые черви оставляют в зубах хищника светящийся задний конец тела, который потом отращивают вновь.

Совсем недавно в глубинах Тихого океана был пойман ранее неизвестный плавающий червь, которого назвали «свима зеленобомбная». Чудное имя обусловлено тем, что на передней части тела животное имеет эллипсовидные образования, которые в случае опасности отбрасываются и взрываются ярким зеленым светом.

В период размножения некоторые рыбы и головоногие моллюски используют иллюминацию, чтобы найти себе пару. При этом свечение самок и самцов различно. Брачные игры кальмара-светлячка, обитающего в Японском море, оборачиваются настоящим световым шоу, когда животные собираются у поверхности воды в заливе Тояма. Одна особь освещает воду вокруг себя на 15 см, а в заливе их скапливается великое множество. Вообще световое вооружение головоногих моллюсков, пожалуй, самое впечатляющее в животном мире. Вот только одно описание, данное биологом и океанологом Н. И. Тарасовым: «Центральные глазные органы кальмара ликотейтис диадема из Индийского океана с глубины 3000 м светятся ультрамариново-синим, боковые — жемчужно-белым, серединные брюшные — небесно-голубым, а передние — рубиново-красным цветом».

ПРИРОДНАЯ ИНЖЕНЕРИЯ

Устройство светящихся органов у рыб и головоногих моллюсков может быть весьма сложным. Внешняя светонепроницаемая оболочка изолирует фотофор и предохраняет внутренние ткани животного от светового раздражения, а изнутри он выстлан отражающим слоем, который работает как рефлектор, направляющий свет в фокусирующую линзу. Сам фотофор заполнен огромным количеством светящихся бактерий — до 10 миллиардов на один миллилитр. Кроме линзы, фотофор может быть снабжен диафрагмой, регулирующей поток исходящего света, пигментными клетками — светофильтрами, изменяющими его цвет, и даже особым «зеркальцем», с помощью которого животное может менять направление светового луча.

Каким бы захватывающе интересным ни было свечение моря, а хлопот оно доставляет не меньше, чем удовольствия, поскольку мешает судовождению. Особенно светящиеся организмы досаждают военным, демаскируя в ночное время боевые корабли, а подводную лодку на глубине 20 м по светящемуся следу обнаружить легко. В Крыму бытует древняя легенда о том, как темной ночью греки на своих судах намеревались тайно подойти к берегам Таврии и врасплох застать местных жителей. Однако коварный план провалился, когда море засветилось и выдало вражеские корабли.

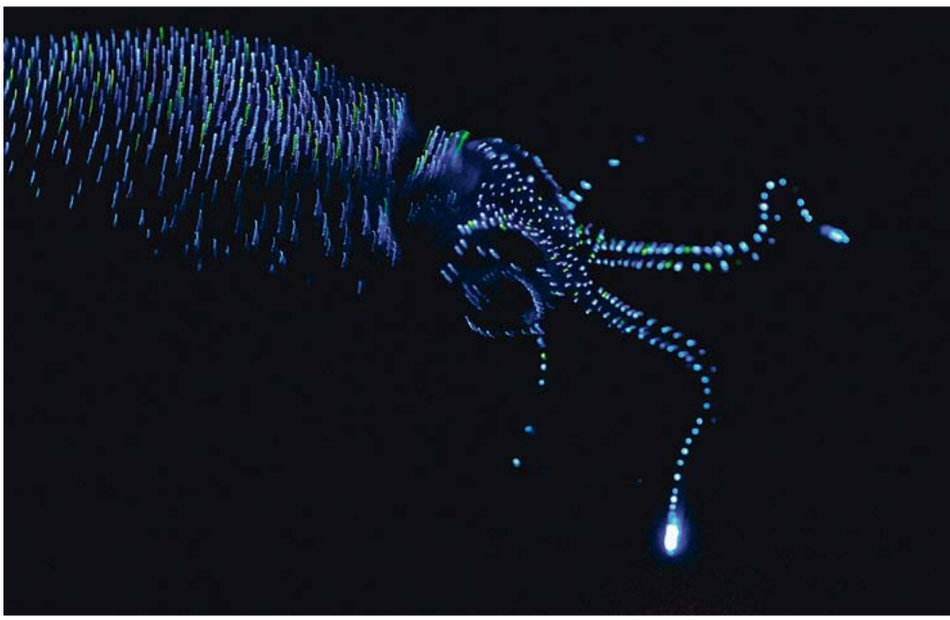
Свечение моря часто обусловлено массовым размножением одноклеточных водорослей, и не все они безвредны. Некоторые выделяют сильнейшие нейропаралитические яды: сакситоксин или бревотоксины. Размножаясь в огромных количествах, эти водоросли окрашивают воду в желтый или красный цвета, поэтому ночью светящееся море сигнализирует о пришедшей беде — «красном приливе». Вода становится ядовитой, гибнут рыбы, дельфины, птицы, а употребление в пищу морепродуктов становится смертельно опасным для человека.

Люди давно пытаются использовать светящиеся организмы в своих целях. Во время Второй мировой войны японские офицеры носили с собой порошок из высушенных морских рачков умитохару. Стоило это средство смочить водой, как оно начинало светиться, что вполне позволяло рассмотреть карту или прочесть донесение. Поместив светящиеся бактерии в стеклянную колбу, голландский микробиолог Мартин Бейеринк создал одну из первых бактериальных ламп. В 1935 г. такими лампами освещался большой зал парижского Океанологического института. В МГУ им. Ломоносова светящихся бактерий приспособили для проверки токсичности различных химических соединений. Если вещество ядовито, бактерии снижают свечение или вообще перестают испускать свет, что точно, легко и быстро регистрируют приборы. Кстати, таким способом было проверено излучение мобильных телефонов. Увы, оно оказалось не безвредным. Даже непродолжительное воздействие электромагнитных волн наиболее распространенного телефонного стандарта GSM 900 приводило к существенному ослаблению свечения бактерий.

Вот такое чудо чудное — свет моря. Оно живое, так пусть светится и дальше! МВУ

Сверху вниз:
В кромешной темноте светящаяся каракатица напоминает фантом инопланетного существа.

Глубоководные удильщики, или морские черти, используют мешочек с люминесцирующими бактериями для привлечения легкомысленной добычи.







Смелый ход

Новая 80-футовая флагманская модель шведской верфи Delta Powerboats с тремя IPS демонстрирует потрясающе мягкий ход. Присмотримся к этой яхте внимательнее.

Текст **Джек Хейнс** Фото **Ocean Images** и **Ларс Модин**





Даже будучи хорошо знакомым на опыте с достоинствами днищевых колонок Volvo IPS, когда стоишь у штурвала яхты и держишь руку на каком-то обрубке-джойстике, испытываешь странные ощущения, оттого что нос этой 78-футовой лодки послушно отклоняется именно так, как тебе надо. В ходе двухдневного теста Delta 80 в Стокгольме лодка ни разу не подвела нас в смысле точности маневров при швартовке. Шведская верфь Delta настолько уверена в работе этой системы, что даже не стала оборудовать первый корпус флагманской модели носовым подруливающим устройством.

ДЖОЙСТИК НА ЭТОЙ ЛОДКЕ?

Delta действительно уверена в IPS, и потому безоговорочно сделала ставку именно на эти пропульсивные установки. Дизайнер верфи Ларс Модин не сомневается, что никакой другой привод не смог бы обеспечить этой яхте такую динамику и маневренность. Его аргументам можно верить: в конце концов, именно он создал Delta 54, и в своем классе у этой лодки едва ли найдутся конкуренты по части маневренности. Но будет ли удачное решение для 54-футовой лодки работать на более крупной модели? Да. Любые сомнения относительно уместности IPS на 80-футовой яхте отпадают, стоит лишь «положить рукоятки» и позволить трем двигателям по 900 л.с. проявить себя.

















Слева направо, сверху вниз:
«Плавающие» конструкции: камбуз выглядит открытым, но места для хранения всего необходимого более чем достаточно.

В шкафах спрятаны USB-входы, так что мест для подзарядки телефонов хватит на всех.

В огромном кокпите довольно места для дополнительной мебели. Под ступенями — люк в моторный отсек.

Чистые линии и минималистский дизайн не оставляют сомнений в скандинавских корнях Delta.

Нам удалось разогнать лодку до 38 узлов, но еще больше впечатляет, что запас хода на 7 узлах составляет 2250 миль

На главном посту управления Delta 80 присутствие двигателей почти не ощущается. Уровень шума настолько низкий, а лодка движется так мягко, что, пожалуй, это самый необычный для меня опыт управления судном. Только взглянув на экран картплоттера, понимаешь, что идешь со скоростью 36 узлов, а не 20, как могло бы показаться. Это одна из тех лодок, где реальная скорость не ощущается: здесь она воспринимается как минимум на 25% ниже, чем на самом деле. По правде говоря, когда мы тестировали Delta 80 в районе Стокгольмского архипелага, был полный штиль. Однако заказчик судна, присутствовавший на борту во время тестового перехода лодки из Эстонии, сообщил, что большую часть пути ситуацию осложняла сильная боковая волна, не мешавшая тем не менее яхте идти со скоростью 25 узлов, а пассажирам на борту — чувствовать себя комфортно.

Уже в стандартной комплектации Delta 80 оборудована гироскопическим стабилизатором Seakeeper, однако и владелец лодки, и ее капитан сообщили, что пока не было повода его применить. Наличие одного стабилизатора на лодке такой длины, возможно, не повлияет на ситуацию в достаточной мере, но верфь обещает при необходимости найти в моторном отсеке место и для второго, чтобы эффект гашения качки был более ощутимым. Гироскопические стабилизаторы начинают терять свою эффективность на высоких скоростях, когда плоские кормовые участки днища Delta 80 как раз и обеспечивают лодке динамическую остойчивость. Так что самая польза от гироскопов — когда лодка стоит или идет на малых оборотах.

БЫСТРО И УВЕРЕННО

В ходе теста мы смогли разогнать эту 40-тонную лодку длиной чуть более 78 футов до 38,2 узла. Но она так же уверенно (и при этом почти бесшумно) будет «пахать море» на скорости 7,5 узла. В таком режиме запас хода взлетает до невероятных 2250 миль! Но даже на скорости 11 узлов лодка в состоянии пройти без дозаправки более 1000 миль. В этом и заключается одно из основных преимуществ Delta 80: она будет очень умеренно потреблять топливо, когда у вас в планах спокойный длинный переход, и с тем же успехом может мгновенно домчать вас в пункт назначения на 40-узловой скорости. Запас хода в таком режиме составит 400 миль.

Чтобы оценить, насколько Delta 80 легче и эффективнее некоторых конкурентов, предлагаю на них взглянуть. Sunseeker 80 Sport Yacht весит около 58 т с половинной загрузкой (спортивная лодка!), Delta 80 — 39,4 т. «Британец» выдает впечатляющие 44 узла, но для этого ему требуется суммарная мощность двигателей в 5280 л.с. и полупогруженные винты. Тогда как Delta разгоняется до почти 40 узлов, имея в моторном отсеке всего лишь 2700 «лошадей» и колонки в качестве привода.

Флайбриджная Ferretti 800 весит 65 т, и требуется 3600 л.с., чтобы разогнать ее до максимальной скорости 31,4 узла. На 20 узлах Delta 80 демонстрирует вдвое больший запас хода по сравнению с итальянской конкуренткой, и даже на максимальной скорости (которая на 7 узлов превышает показатель «итальянки») она пройдет на 125 миль больше, чем Ferretti 800.

МИСС БЕЗУПРЕЧНОСТЬ

Говоря о внешности, замечу: мне редко доводилось видеть судно, производящее столь сильное впечатление. Для дизайнера Ларса Модина разработка этой яхты — большой шаг, учитывая, что его предыдущая модель Delta имела 54 фута в длину. Можно с уверенностью сказать, что с работой он справился отлично, сумев при такой впечатляющей разнице сохранить стилевое единство лодок.

Вертикальный форштевень, отвесный надводный борт и обратный наклон лобового стекла — черты, хорошо знакомые поклонникам стилистики Delta. Просто изменился масштаб. Качество постройки и отделки этой яхты заставляют молча снять шляпу. И корпус, и надстройка Delta 80 выполнены с применением углепластика, а окраска настолько безукоризненна, что отформованная яхта выглядит шедевром оригами, сложенным из листа белой глянцевой бумаги. Единственный дизайнерский минус, на мой взгляд,— это очертания кормы. Да, доступ в кокпит с купальной платформы (проходы здесь с обоих бортов) удобен, но слишком уж угловатые формы этой части корпуса не очень-то сочетаются с остальными линиями. Тот факт, что корма выглядит, как коробка, частично объясняется наличием большого гаража, куда умещается тендер Williams Turbojet 385.

Уже в стандартной комплектации лодка оборудована гидравлической платформой Opacmare. Опускается и поднимается она

ВИДЕО
mby.com/d80

Мягкий ход и удивительно низкий уровень шума делают управление этой лодкой очень приятным

частично: центральная секция может уходить вверх или вниз под углом 45°, и при этом появляются… ступени. Это весьма интересное решение позволяет использовать платформу в качестве трапа для схода в воду или на берег (на борту также есть обычный трап). И, естественно, упрощаются операции при спуске и подъеме тендера, хотя платформа не предназначена для постоянного его хранения из-за веса.

НА ВОЗДУХЕ

Объем кормового кокпита поначалу удивляет. На транце — диван и тиковый стол, но даже при наличии всей этой мебели кокпит кажется избыточно большим, а потому не слишком уютным. Но стоит поставить пару кресел с другой стороны стола или даже заказать стол побольше — получится отличная обеденная зона в дополнение к той, что на флайбридже.

Флайбридж не выглядит столь же большим и роскошным, как, скажем, на яхтах Princess или Azimut близких размеров, однако привлекает внимание его интересная компоновка. Здесь чувствуешь себя, как в коконе, благодаря удобным спинкам U-образного дивана и высокому фальшборту. Так что в некотором смысле находишься не НА флайбридже, а В нем. В основании радарной мачты — ветбар, и это решение кажется удобным. Он размещен таким образом, что в него же уезжает… телевизор из нижнего салона.

Верхний пост управления просто фантастический. Здесь установлено большое четырехместное сиденье, центральная часть которого с подлокотниками предназначена шкиперу. Как и на основном посту управления, его кресло двигается вперед и назад (электропривод). А штурвал из стали и алькантары просто прекрасен. Единственное, что хочется изменить,— передвинуть рукоятки газа поближе.

С верхнего поста управления 80-футовая Delta не смотрится такой большой. А поскольку для своих размеров она очень проворна, то кажется, что в повороты яхта входит даже азартнее, чем 54-футовая модель. Штурвал хорошо сбалансирован, и его перекладка дает аккуратную и прогнозируемую циркуляцию на каждый борт. Пока я упражнялся в маневрах на волнах, стюардесса внизу готовила нам омлет, не испытывая каких-либо затруднений — настолько мягко и плавно реагировала лодка на перекладку штурвала с борта на борт.

Стиль интерьера у Delta 80 — типично скандинавский. Аскетичность и чистота линий здесь повсюду — что внутри, что снаружи. При этом обилие «теплого» тика в отделке дает ощущение, будто вы находитесь в традиционном скандинавском деревянном доме у воды. Нельзя сказать, что интерьер прямо-таки сочится роскошью, как, например, у MCY 86 или Azimut 80. Скорее, главная идея здесь — сочетание визуального минимализма и комфорта. А вот вид из салона по-настоящему великолепен благодаря панорамному остеклению с минимумом стоек. Для такой большой яхты полное отсутствие «слепых» зон означает, что обзор с нижнего поста управления безукоризненный. Углепластик не только придает дополнительную жесткость корпусу — применение этого материала позволяет минимизировать число конструктивных переборок, которые неизбежны на лодках из стеклопластика. Три огромных световых люка в крыше надстройки (средний открывается) просто заливают пост управления и камбуз дневным светом.

СТИЛЬ СКАНДИНАВИИ

Планировка главного салона открытая: все зоны логично и естественно перетекают одна в другую. Лишь камбуз частично отделен барной стойкой и линией шкафчиков на уровне глаз. А вот остальная мебель в салоне — свободно стоящая, что позволяет передвигать ее при необходимости. Хотя верфь утверждает, что Delta 80 строится по принципу semi-custom, далеко отойти от базовой планировки не удастся. Однако, как уже говорилось, конфигурацию мебели можно менять. Не будет проблемой и заказать, например, стол больших размеров.

У главного поста управления — три красивых кожаных кресла производства итальянской компании Treben. Центральное, предназначенное для рулевого, имеет джойстик в правом подлокотнике, так что можно управлять лодкой, вальяжно откинувшись на спинку и корректируя курс кончиками пальцев. Впрочем, для некоторых, включая меня, возможно, лучше разместить рукоятки газа, чтобы было столь же удобно регулировать скорость.

На нижней палубе все тот же чистый интерьерный стиль без излишеств. В носовой VIP-каюте интересно решен разделенный на два блока санузел. Пара идентичных гостевых кают оборудована раздельными кроватями и дополнительными откидными койками.















Сверху вниз, слева направо:
Интерьер мастер-каюты лаконичен. Ее дополняют отдельная гардеробная и просторная ванная комната. Единственный минус — низко расположенные выключатели.

Обилие тика в отделке придает теплоту интерьеру.

Широкая и низкая кровать в VIP-каюте очень удобна. Везде множество мест для хранения вещей.

Огромная ванная мастер-каюты может похвастаться двумя раковинами и отдельным помещением душевой.

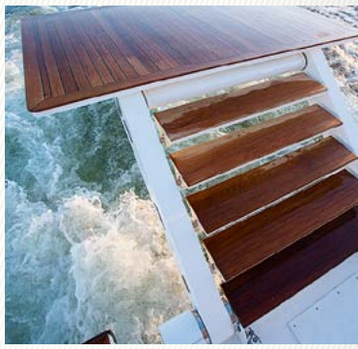
Обе гостевые каюты оснащены дополнительными откидными кроватями-полками; в общей сложности здесь могут разместиться шестеро.



ЕСЛИ ПРИГЛЯДЕТЬСЯ

ДЖЕК ХЕЙНС

ПЛАТФОРМА
Удачно решенная удлиненная кормовая платформа Opacmare может служить широким трапом для спуска в воду, сходней на берег и устройством для спуска и подъема тендера.



НОСОВЫЕ РУНДУКИ
На большой яхте всегда много кранцев и концов, и для их хранения потребно достаточно места — вроде пары этих рундуков на носу.



ПОМЕЩЕНИЯ ЭКИПАЖА
Здесь расположены две каюты, столько же санузлов, камбуз и салон-столовая. Отсюда можно попасть в моторный отсек и на палубу левого борта.



МОТОРНЫЙ ОТСЕК
В отсеке легко ориентироваться и работать, хотя гараж для тендера уменьшает высоту потолка над средним двигателем. Доступ к системе успокоения качки также отсюда.





U-образный диван очень уютен, хотя, возможно, не всем понравится сидеть лицом в корму, когда лодка на ходу



Отличный верхний пост управления — пример удачного баланса между дизайнерскими изысками и практичностью

ДОСЬЕ



ДЛИНА
78 Ф (23,90 М)

ШИРИНА
20 Ф (6,20 М)

ОСАДКА
6 Ф (1,7 М)

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ (ПОРОЖНЕМ) 39,4 Т

ЗАПАС ТОПЛИВА
6000 Л

ЗАПАС ВОДЫ
1000 Л

КАТЕГОРИЯ RCD
«B» (14 ЧЕЛ.)

ДИЗАЙНЕР
ЛАРС МОДИН



Носовые лежаки (под ними скрыты вместительные рундуки) и динетта — вполне спокойное место для отдыха

Польза IPS на такой яхте очевидна: встаньте к штурвалу и ощутите мощь трех двигателей

Все каюты уютны и хорошо отделаны. Мастер-каюта интересна тем, что кровать здесь расположена поперек корпуса, изголовьем к иллюминатору левого борта. В центре установлена высокая, до потолка, стойка, разделяющая помещение на две функциональные зоны. С каждой стороны в стойку вмонтировано по телевизору: один можно смотреть из спальни, другой из кабинета, который представляется идеальным местом, когда хочется побыть в уединении.

ВЕРДИКТ

Ну что тут скажешь? Фактически эта лодка вне критики. Delta 80 ходит быстро, управляется легко, потрясающе выглядит и может взять на борт восемь пассажиров, не считая команду. Цена, конечно, впечатляет, хотя, нужно признать, базовая комплектация разумная и достаточно щедрая: в нее входит и гироскопический стабилизатор, и тендер Williams, и все, что вам понадобится с наибольшей вероятностью. Тот факт, что за эту лодку надо выложить более £ 5 млн, конечно, переводит ее в сегмент «суперпремиум» по сравнению с конкурентами тех же габаритов. Однако такое сравнение не вполне корректно, поскольку в отношении дизайна и технических решений Delta 80 — «сама себе класс».

Ходовые качества просто великолепны, а по управляемости и маневренности эта яхта даст фору лодкам вдвое меньшей длины. И, конечно, удивляет тишина на борту, из-за чего скорость 35 узлов совсем не воспринимается таковой. Для шведской верфи это достаточно смелый проект — по дизайну, конструкции, пропульсивным установкам. И результат оказался соответствующим: шведам в данном случае удалось создать действительно особенную яхту. MBY



Стеклянные люки в крыше добавляют естественного света в зоне поста управления. Центральная секция открывается: удобно, когда нужно проветрить салон

ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ



Хорошая идея — встроить iPad в панель: планшеты часто используют для решения навигационных задач

Штурвалы у всех лодок Delta — просто загляденье!

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 3 × Volvo IPS1200, 900 л.с. при 2380 об/мин, 6 цилиндров, 12,8 л, дизель

РЕЖИМЫ		ECO				FAST		MAX
Об/мин	600	900	1200	1500	1800	2100	2240	2380
Скорость	7,5	11,0	14,0	19,2	26,1	32,4	35,7	38,2
Расход	16	47	98	155	242	344	417	490
Запас хода	2250	1124	685	595	518	452	411	374
УРОВЕНЬ ШУМА (дБА)								
Салон	61	67	68	70	71	73	73	72
Кокпит	76	76	80	80	80	81	80	80
Пост управления	65	70	71	69	72	73	72	72

Скорость в узлах, расстояние в милях, расход в л/ч с учетом 20% запаса. Указанные величины основаны на показаниях бортовых приборов и могут отличаться от полученных вами данных. Загрузка: 50% топлива, 80% воды, 7 человек на борту. Температура воздуха +5 °C, сила ветра при скоростных заездах 1 балл, штиль.

ЦЕНЫ И ОПЦИИ

Стоимость протестированного судна	£ 5 200 000
Стабилизатор качки Seakeeper	стандарт
Тендер Williams Turbojet 385	стандарт
Генераторы 2 × Fischer Panda	стандарт
Платформа Opacmare	стандарт
Трап	стандарт
6 × TV/DVD + Apple TV	стандарт
Wi-Fi на борту	стандарт
Интерцепторы Humphree	стандарт
Кондиционер Webasto	стандарт
2 спасательных плота	стандарт
Стереосистема	стандарт

= опции на протестированной лодке

КОНКУРЕНТЫ

AZIMUT 80
СТОИМОСТЬ ОТ £ 3 700 000
Яркое воплощение итальянского дизайна при высоком качестве постройки.



SUNSEEKER 80 SPORT YACHT
СТОИМОСТЬ ОТ £ 3 400 000
Немного превосходит по скорости, разгоняясь до 44 узлов, но ценой установки куда более мощных двигателей.



Абсолютно верно!



Пока одни сетуют на вялый спрос и даже сворачивают производство, другие совершают качественный рывок вперед. Знакомимся с производственной доктриной Absolute Yachts.

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





Слова «кризис» для нас не существует! Именно так ответила на мой вопрос о текущей ситуации в компании Патриция Гобби, глава Absolute Yachts, и именно с этого заявления начинался пресс-релиз верфи, подготовленный к выставке в Дюссельдорфе. Заявка смелая, и если бы я не был знаком с Патрицией давно, то посчитал бы это бахвальством. «Разумеется, мы в курсе происходящего и понимаем, чем вызвана паника у многих,— рассказывает эта энергичная итальянка, уже не первый год стоящая “за штурвалом” Absolute Yachts.— Но мы не приемлем слово “кризис”, поскольку в состоянии кризиса люди, как правило, не знают, что делать, а мы знаем».

Факты? Предыдущий финансовый год верфь завершила с увеличением оборота на 17%, что пропорционально инвестициям в инновации и создание новых моделей. На развитие бизнеса компания тратит миллионы евро (порядка 30% оборота), и доказательство тому — количество новинок, которые появляются на выставках. Например, в Каннах их было пять, а это составляет треть модельного ряда.

За последние годы многие успешные прежде верфи пережили внезапное тяжелое банкротство, не всегда обусловленное неэффективным менеджментом. У каждой обанкротившейся верфи своя история, и рассматривать их нужно по отдельности. Absolute Yachts сильна в первую очередь тем, что все ее совладельцы входят в совет директоров. Если они чувствуют рынок, понимают тонкости работы верфи и принимают непосредственное участие в управлении, то шансы выжить гораздо выше. В итоге руководство старается свести к минимуму бюрократию и быстро реагировать на изменения, поскольку компании с многоуровневым, излишне раздутым менеджментом зачастую просто неспособны реализовать правильное решение.

Конечно, верфь прибегает к банковским займам, но они для нее не жизненно важны. При односменном графике работы производственные мощности позволяют строить на верфи до 150 яхт

На развитие бизнеса верфь тратит порядка 30% оборота



в год, но она может работать и в три смены, без остановки, если этого потребует рынок. Интересно, что приходящие к дилерам потенциальные клиенты, которых волнует качество, надежность и узнаваемость яхт, чаще всего выбирают между Absolute и Princess. «Мы постоянно разговариваем с нашими дилерами — это наши глаза и уши,— поясняет Патриция.— Они доносят до нас пожелания и предпочтения клиентов, причем не только тех, которые покупают и владеют Absolute».

Темпы, с которыми в недрах собственного конструкторского бюро Absolute Yachts рождаются новые модели, поражают. Не успели яхтенные журналы еще опубликовать тесты всех осенних новинок, как верфь показала спортивный круизер 45FLY и обнародовала амбициозные планы на будущее. Самая неожиданная новость из Пьяченцо (город, где находится верфь) — появление новой линейки Navetta. По-видимому, убедившись в однозначном коммерческом успехе Swift Trawler и Magellano, компания последовала примеру Cranchi и вступила в игру на этом поле. Однако результаты прямого «скрещивания» традиционных водоизмещающих судов и глиссирующих спортивных круизеров ее не устроили. По мнению Absolute, существующие предложения далеки от совершенства в отношении дизайна и функциональности, поэтому верфь планирует смешать инновационные технологии и роскошь в иных пропорциях, чтобы закрыть пустующую, с ее точки зрения, нишу. Что ж, первый корпус Navetta 58 уже находится в производстве, а дизайнеры Анжело Гобби и Сержио Магги уже работают над эскизами и чертежами, развивая модельный ряд Navetta в обе стороны.

Также на стапелях находится совершенно новый 60-футовый флайбриджный круизер Absolute 60FLY, в котором получили развитие идеи, заложенные в старшие модели 64FLY и 72FLY. В будущем году с этой яхты «снимут» флайбридж, и новая модель 60STY расширит линейку спортивных круизеров Absolute. Кроме того, на верфи ведется активная работа над моделями длиной до 50 футов, для которых конструкторы создают совсем новый, еще более совершенный корпус.

С технической точки зрения у всех современных Absolute существует серьезное преимущество — фирменная конструкция Intergrated Structural

Темпы, с которыми в недрах собственного конструкторского бюро Absolute Yachts рождаются новые модели, поражают

Вверху:
Инженеры и дизайнеры верфи не прекращают поиск собственной трактовки комфорта на борту.

Сверху вниз, слева направо:
Жилые помещения круизеров Absolute отличает не только «прозрачный» итальянский дизайн, но и завидная тишина.

Верфь известна своим пристрастием к движителям Volvo Penta IPS и специально проектирует под них корпуса.

С точки зрения технического оснащения постов управления яхты Absolute достойны уважения и зависти конкурентов.

Фирменное остекление бортов и кормовой каюты на транце является, пожалуй, самой узнаваемой изюминкой Absolute.





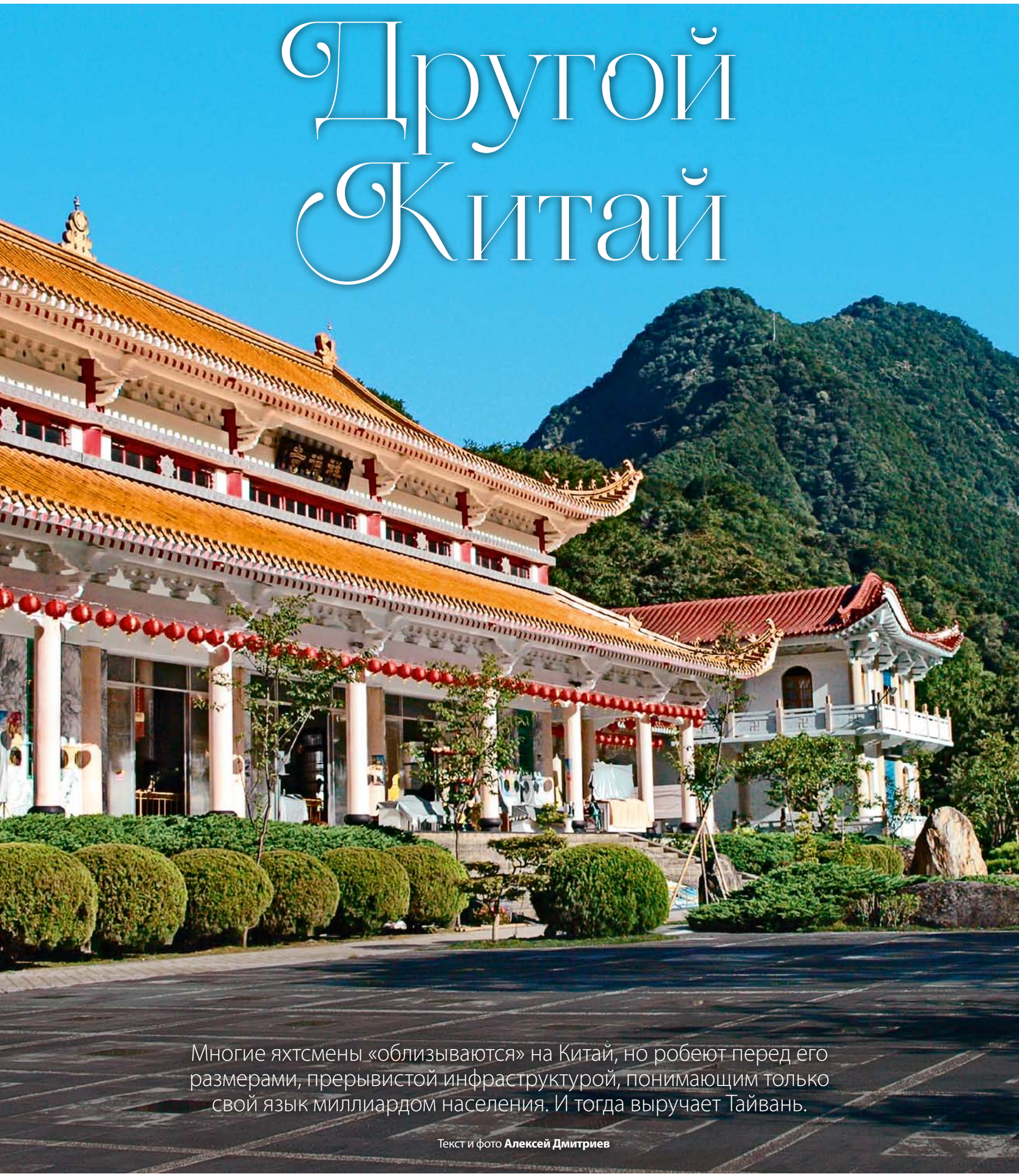


System (ISS), которая подразумевает армирование стеклопластикового корпуса взаимосвязанными каркасными элементами. Именно ISS позволяет использовать панорамные иллюминаторы большой площади в корпусе и надстройке без снижения общей прочности конструкции. Кроме того, благодаря «монолитности» элементов у яхт Absolute есть одно очень важно свойство — они чрезвычайно тихие. На выставке в Каннах, тестируя новые модели 45FLY и 52FLY (читайте статью в MBY №6/24, 2013), я поразился, насколько серьезно верфь подошла к вопросу устранения шумового фона в салоне и каютах. На ходу даже при ощутимой волне отсутствуют скрипы и потрескивания пластика; мебель также «молчит в тряпочку» — никакого дребезжания. И хотя все производители ведут бесконечную борьбу со «сверчками» на борту, к победе приходят далеко не все, причем зачастую тишина на яхте обходится отнюдь не дешево. К чести Absolute Yachts, проблема решена фундаментально, технически грамотно и без лишнего удорожания продукта.

«Время не властно над качеством, поэтому инвестиции в добротные яхты будут оправданы и с финансовой, и с психологической точки зрения,— резюмирует нашу беседу Патриция Гобби.— При должной заботе качественно построенные лодки сохраняют лоск и радуют владельца долгие годы». Абсолютно верно! MBY



Другой Китай



Многие яхтсмены «облизываются» на Китай, но робеют перед его размерами, прерывистой инфраструктурой, понимающим только свой язык миллиардом населения. И тогда выручает Тайвань.

Текст и фото **Алексей Дмитриев**





Смуглый мужчина в набедренной повязке водил измазанными цыплячьей кровью пальцами по прибрежной гальке и вещал:

«Летучая рыба, приди к нам, как стрелы, выпущенные из лука; у нас есть для тебя курятина и свинина. Возвращайся к нам, летучая рыба!»

Рыбаки по очереди подобрали по несколько испачканных камней — завтра они возьмут их на разрисованных пирогах в море и наловят много летучей рыбы. По-другому вот уже 400 лет мужчины племени ями на острове Орхидей, что в 40 милях к востоку от южной оконечности Тайваня, за рыбой не выходят.

КЛЮЧ К ПОНИМАНИЮ

Тайвань — это такой компактный, четко функционирующий Китай, где дружелюбное население неплохо знакомо и с английским, и с основами экологии. Там чтут старину, но шагают в ногу с айфоном. Посетить Тайвань — это как пройти вводный курс к «китаеведению» с гарантированной «пятеркой».

Формоза (колониальное название Тайваня) переводится как «прекрасный» — таким увидели и так назвали остров португальцы. Он действительно получился у природы неплохо: горная гряда с пиками по 3500 м, тянущаяся на 350 км вдоль восточного побережья, подходит к самой кромке Южно-Китайского моря. В горах и сосредоточены практически все природные достопримечательности Тайваня — заповедники с тысячелетними деревьями, озеро Сан Мун, ущелье Тароко и горячие источники. Западное побережье вдоль 160-километрового пролива, отделяющего Тайвань от материкового Китая, пологое, индустриальное и густонаселенное. В проливе тайваньских яхтсменов привлекают рыбацкой неприхотливо-провинциальной простотой живописные и уютные острова архипелага Пэнху. К юго-востоку от Тайваня лежат еще два вулканических острова: Лу Тао (о. Зеленый), где держали политзаключенных, — эдакий тайваньский Алькатрас, и Ланьюй (о. Орхидей), любопытный аборигенами ями, больше смахивающими на филиппинцев, чем на китайцев-хань.

Они и вправду филиппинцы, много веков назад добравшиеся сюда с островов архипелага Батанес. Сегодня их всего 2400 человек (чуть больше половины населения острова), но люди ями сохранили традиции предков, в частности культ летучей рыбы. Они по-прежнему ловят ее по ночам на свет факелов, называют свой остров Домом летучей рыбы и даже календарь поделили на «рыбьи циклы». Весну назвали «раджун» (то есть сезон летучей рыбы — он начинается в марте), лето и осень — это «тетека» (конец сезона), а зиму именуют «аминон» (когда летучей рыбы нет). Правда, теперь все меняется — и техника лова рыбы, и люди, и лодки.

СДЕЛАНО ЗДЕСЬ

У непосвященных при слове «Тайвань» прежде всего возникает ассоциация с наклейкой «Made in Taiwan, ROC» на электронике или кроссовках. Ее ставят на изделия и покрупнее: вот уже 30 лет на Тайване строят неплохие катера и даже суперяхты. В 2013 году это островное государство вышло на шестое место в мире по «суммарному метражу» (1724 м), обойдя Германию. Такой показатель кажется еще более удивительным, учитывая, что до 1987 года жителям острова запрещалось иметь собственные лодки; все прибрежное судоходство было исключительно коммерческим. И вот при полном отсутствии внутреннего рынка на Тайване с конца 1970-х годов строили разные яхты и катера, которые довольно успешно конкурировали на рынке внешнем благодаря качеству вследствие высокой квалификации судостроителей, а также готовности верфей исполнять пожелания заказчиков и в срок отгружать продукцию. Но основным преимуществом, конечно, была цена. В том же рубежном 1987 году Тайвань отгрузил на экспорт рекордное количество прогулочных судов — 1755 на сумму $ 190 млн!

Остров Формоза получился у природы неплохо: горная гряда подходит прямо к морю



Вверху:
Типичное, не слишком густонаселенное побережье острова. Высота некоторых тайваньских пиков доходит до 3500 м.

Крупнейший производитель суперяхт на Тайване, который держит треть рынка,— это входящий в первую мировую десятку Horizon. Но есть и другие достойные верфи: Kha Shing Enterprises, Grand Harbour Yachts, Jade, Tayana Yachts и др. До 80% фирм базируется во втором по величине и быстро растущем городе Гаосюне, который и был выбран местом проведения первого тайваньского яхтенного шоу в мае 2014 г. Гаосюн не жалеет денег на раскрутку выставки, хотя, по мнению многих, причастных к индустрии, правительство могло бы помочь ей развиваться быстрее, если бы отменило налог на роскошь (10%), которым облагаются приобретения дороже $ 100 000 (3 млн тайваньских долларов).

Гаосюн давно тягается с Тайбеем, в том числе и по высотным зданиям. С его первыми на острове 50-этажными постройками, а потом и сооружениями в 85 этажей он шел в лидерах до 2004 года, пока столица не поставила точку в соперничестве 100-этажным небоскребом «Тайбей 101», ставшим символом экономического процветания острова. До 2010 года это было самое высокое здание планеты. Похожий на бамбуковый суперросток предмет национальной гордости спроектировали с учетом правил фэн-шуй. Например, башня включает 8 структурных элементов, и каждый из них состоит из 8 этажей (число «8» в китайской геомантии считается благоприятным). Правда, на случай землетрясений, которые тут нередки, все-таки решили подстраховаться гигантским маятником весом 660 тонн, призванным гасить раскачивание верхних этажей, возникающее при сильном ветре.

Инвестиции в Тайвань превышают $ 10 млрд в год

Бурный экономический рост острова ударил по экспорту яхт и катеров. Резко выросла оплата труда — нынче доход на душу населения здесь такой же, как в Бельгии (кстати, близкой по площади), подорожал тайваньский доллар. К 1994 году экспортные показатели упали почти в три раза. Спасительной стратегией, позволившей вывести индустрию из пике, был переход от массового выпуска судов длиной 9–15 м к мегаяхтам и рациональное использование технологий при производстве небольших катеров. По словам Джека Чена, председателя тайваньской Ассоциации строителей яхт и президента компании Bluewater Yacht Builders, сегодня здесь из композитов лодки короче 13 м практически никто не строит, а самая большая выпущенная на острове яхта имела длину 56 м.

А теперь закладывают и стальные, и алюминиевые». Так, на выставке в мае 2014 Horizon представит 33-метровую моторную яхту *Andrea VI* и 27-метровую *Mechtilda*. Но надеждам тайваньского правительства создать в Гаосюне азиатский центр прогулочного судостроения может помешать Китай. Правительство народной республики собирается устроить нечто похожее на острове Хайнань, а труд в Поднебесной стоит в 10 или 15 раз меньше. Правда, если учитывать, что прямые и косвенные инвестиции Тайваня в Китай уже несколько лет подряд превышают $ 10 млрд в год, то неудивительно, что 90%







Слева направо:
Необычные базальтовые колонны Пескадорских островов (Пэнху).

Арочный «Драконий» мост ведет на остров Сянсятай, который по легенде называют островом бессмертных.

На таких традиционных разрисованных пирогах тайваньские рыбаки уже много веков выходят на добычу летучей рыбы.

активности в китайской сфере строительства прогулочных судов прямо или косвенно финансируют «островные» компании.

«Да, в Китае мы, конечно, не платим судосборщикам по $ 9 в час, как здесь. Но там почти всегда требуется больше рук, чтобы выполнить то, что здесь делает один человек. И там традиционно нужно поставить больше людей в менеджмент, чтобы эффективно этими руками управлять»,— открыл мне секрет Боб Гонг из компании Grand Harbour Yachts.

ДАВНЯЯ «ЛЮБОВЬ»

Для иностранца отношения между Тайванем и КНР напоминают танцы с тенью. В тайбейском аэропорту, который еще недавно носил имя генералиссимуса Чан Кайши, на табло светятся три типа рейсов: международные, внутренние тайваньские и рейсы «через пролив». Обе стороны не признают право на существование «другого Китая»: одни видят мятежный остров через пролив, другие — узурпированную коммунистами материковую часть страны. А пока список государств, признающих суверенитет Тайваня, становится все короче, и некоторые из оставшихся в нем (например, Науру, Палау, Тувалу и Кирибати) знакомы только тем, кто ходил по Тихому океану. По мере того как материковый Китай крепнет, многие жители острова опасаются, что рано или поздно, с большими или меньшими потерями, но Тайвань будет аннексирован.

Несколько иначе представлял себе слияние генералиссимус, который до конца своих дней не оставлял надежду воссоздать единый Китай,

Жители острова опасаются китайской аннексии

поэтому тысячи островитян, считавших, что у Тайваня и КНР пути разные, были арестованы, казнены или сгинули в тюрьме на острове Лау Тау. Этот период истории Тайваня тут называют белым террором — в противовес красному террору Мао Цзедуна. С ностальгией вспоминают тайваньцы те 50 лет (с 1895 до 1945 гг.), которые они провели под японской оккупацией, когда во всем был порядок, и была заложена мощная инфраструктура, сделавшая возможным недавний экономический рывок Тайваня в число «азиатских экономических тигров». Многие пожилые люди не забыли японский, а те, что помоложе, заглядываются на Японию как на страну-образец. Заглядываются в прямом смысле — остров Йонагуни маячит всего в 64 милях к северо-востоку, как красивый белый пароход.

И хотя по уровню жизни гоминдановский Тайвань опережал коммунистический Китай, назвать его демократическим язык не поворачивался: военное положение, введенное генералиссимусом, продолжалось тут до1987 года, когда сын Чан Кайши Цзян Цзинго (кстати, в 1920-е годы он жил в Москве, у сестры Ленина Анны Ильиничны Елизаровой-Ульяновой), отменил его и открыл границы. Не забывая о конфуцианских ценностях, тайваньцы с неистовством вступили в права граждан мира и еще долго были самыми любимыми клиентами в магазинах duty free всех аэропортов планеты.





Слева направо:
Остров интересен не только прибрежными ландшафтами, но и самобытной древней культурой.

На Тайване процветает культ личности генералиссимуса Чан Кайши.

По сравнению с материковыми китайцами жители Тайваня в общей массе кажутся более доброжелательными и открытыми, что делает пребывание на острове приятным и бесхлопотным. В Тайбее я наблюдал, как из-за несвойственной для Азии нетерпимости к тараканам бытовому мусору не дают ни секунды полежать на жаре, и пять вечеров в неделю мусоровозы музыкой Бетховена (очень популярна мелодия «К Элизе») извещают о своем приближении, и горожане выскакивают из домов с голубенькими мешочками наизготове.

ГЕНЕРАЛИССИМУС И КУЛЬТУРА

Стоит разговору коснуться темы культуры, как любой тайваньский мусорщик непременно припомнит, что за Чан Кайши на Тайвань последовал полный состав Национального собрания, куда входили представители всех китайских провинций, научная и дипломатическая элиты страны. Из чего следует, что сегодняшние тайваньцы — это сливки китайского этноса. Недавно прочитал, что правительство президента Ма потребовало статус мирового наследия для… нескольких иероглифов, которые в Китае уже больше полувека как забыли, а на Тайване продолжают употреблять.

Генералиссимус позаботился и о сокровищах материальной культуры: отступая под натиском армии Мао Цзэдуна, он распорядился переправить на Тайвань три тысячи ящиков с наиболее ценными образцами миньского фарфора, сунского селадона и ханьской бронзы из императорской коллекции. Сегодня все это выставлено в Музее императорского дворца в Тайбее (седьмом по посещаемости в мире). «В Пекин ездят смотреть на здания Запретного Города, но внутри там мало что осталось. Конечно, мы не можем конкурировать с материковым Китаем по количеству экспонатов, зато все лучшее у нас»,— скромно хвастанул гид.

Тайваньцы чтут противоречивого генералиссимуса: Национальный мемориал демократии в Тайбее — это по сути мавзолей Чан Кайши, только нет забальзамированного тела. В роскошных залах знакомлюсь с атрибутами культа личности — лимузинами, костюмами генералиссимуса… Во всю стену портрет, где он запечатлен с революционером и мыслителем Сунь Ятсеном, которого, как отца нации, чтят и на материке. Запросто вхожу в рабочий кабинет Чан — наряженный во френч, он сидит, почти как живой, за столом с мудрой полуулыбкой на восковых губах. «Проходите, господин Дмитриев, присаживайтесь. Как вам нравится у нас на Тайване?» Нравится, и мне есть о чем расспросить лидера нации, но я спешу к смене почетного караула у памятника Чан. Показательное жонглирование карабинами заставляет притихнуть даже туристов с материка, выросших под заботливой опекой «великого кормчего». Их после пары дней на острове начинаешь распознавать по стрижкам бобрик, высоко подтянутым штанам и бесцеремонной шумливости. Взаимный частный туризм разрешили лишь несколько лет назад, но не по международным паспортам, а по специальным фиолетовым книжечкам.

Тайваньцы по сравнению с материковыми китайцами кажутся более открытыми

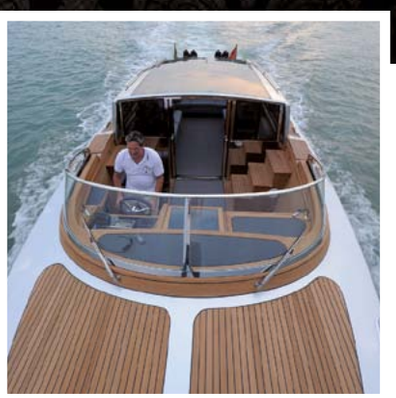
Мы создаем шедевры

TOP LIMOUSINE 11м со стеклянной кабиной



ВЕНЕЦИАНСКИЕ ЛИМУЗИНЫ

- ручная работа итальянских мастеров
- индивидуальный дизайн
- передовые технологии
- любые опции на заказ





Serenella
CANTIERE MOTONAUTICO

УЖЕ БОЛЕЕ 40 ЛЕТ МЫ СТРОИМ УНИКАЛЬНЫЕ ЛОДКИ, СОЧЕТАЮЩИЕ В СЕБЕ ЛУЧШИЕ ТРАДИЦИИ ИТАЛЬЯНСКОГО СУДОСТРОИТЕЛЬНОГО ИСКУССТВА И САМЫЕ СОВРЕМЕННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ. SERENELLA - ЭТО КРАСОТА, СКОРОСТЬ, ЭКСКЛЮЗИВНЫЕ ИНТЕРЬЕРЫ И НЕПОВТОРИМЫЙ СТИЛЬ.

baobabcommunication.it

SHIPYARD SERENELLA - SACCA SERENELLA VENEZIA - ITALY - TEL +39 041 739792 - WWW.CANTIERESERENELLA.COM - RUSSIA TEL. +7 926 2749682 - RUSSIA@CANTIERESERENELLA.COM







Слева направо:
Некоторые пейзажи напоминают побережье Франции или Великобритании.

Береговая линия Тайваня поражает своим разнообразием.

Источенные прибоем скалы густо поросли зелеными водорослями.

В ОЖИДАНИИ БУДУЩЕГО

Оттепель в отношениях сказалась и на возрождении морского досуга: тайваньцы, которым во время военного положения запрещалось выходить в море, вспомнили, что водные просторы вокруг их расположенного на Тропике Рака острова сулят массу удовольствий. И если в архипелагах Кинмен и Мацу, находящихся в миле от материкового Китая и пока не изживших атмосферу «передовой линии обороны», условия для прогулочных судов еще не появились, то острова Пэнху стали излюбленным местом особенно у тех, кто держит свои лодки в Гаосюне — яхтенной столице Тайваня.

«Жемчуг, рассыпанный в изумруде моря» — кратко описал мне Пэнху обычно равнодушный к пышным метафорам и в свободное от айтишной работы время большой поклонник катамаранов Lagoon знакомый Ю Мей-Линг, пригласивший меня в выходные походить с ним между островами. И природой, и по культуре они совсем не похожи на большой Тайвань. С деревьями тут неважно, и крепкий зимний ветер прижимает к земле арахис, тыквы и дыни, укрывающиеся за невысокими, сложенными из кораллов оградами (старые дома здесь тоже из кораллов). На главном острове Пэнху с моря эффектно смотрятся 30-метровые базальтовые колонны — замысловато застывшая 18 миллионов лет назад в морской воде лава. А на острове Ванган мы зашли в бухту, где берега изрезаны пещерами — там во время Второй мировой ждали своего звездного часа японские подлодки-смертницы. На берегу сохранились артиллерийская батарея и наблюдательный пункт, откуда всматривались в море подводники, для которых американские корабли на горизонте предвещали последний поход…

Острова Пэнху — рассыпанный в море жемчуг

По словам Ю Мей-Линга, до 1987 года в стране не было ни одной марины. Их и сейчас можно по пальцам пересчитать, и лишь три — в Гаосюне, Кентинге и Килунге (25 км от Тайбея, знаменит своим ночным рынком Миаоку) — могут похвастаться плавучими причалами. Сегодня общее число стояночных мест по всему острову не превышает 600, и, как мне рассказал Марк Вудманси из чартерной компании Simpson Marine, некоторые из них заняты катерами жителей российского Приморья. «До Владивостока немногим более 1300 миль. На зиму к нам, а весной на север… Почти как известная яхтенная миграция, когда лето проводят на Средиземном море, а зиму на Карибах»,— шутит он.

Тайвань удобно расположен на пути от Дальнего Востока в Юго-Восточную Азию. Россияне держат лодки в Килунге, откуда и до Окинавского архипелага недалеко, и вдоль живописного восточного побережья приятнее ходить на юг, до Тайнана, где строится новая марина. На участке от Тайнана до Кентинга зимой почти нет волн и не беспокоит северо-западный муссон. А летом вокруг всего Тайваня погода благоприятствует, и главный магнит — это острова Пэнху. У компании Simpson Marine там есть офис в порту Магонг (как и в Гаосюне): она помогает с таможенным оформлением, обслуживанием или чартером яхт. На Тайване расценки на стоянку и обслуживание на уровне самых низких в регионе, отсутствуют ограничения на срок пребывания в территориальных водах страны, так что немудрено — остров быстро становится популярным среди яхтсменов не только из Азии. MBY


ресторан
паруса
ЛЕТО
В РЕСТОРАНЕ
Паруса
ПЕТРОВСКАЯ КОСА, д.9 ТЕЛ. 929-928-3 PARUSA-SPB.RU

Возвращение легенды

Земли, где уже много веков живут турки, всегда были окутаны легендами и тайнами, исследовать которые интересно, а результаты неизменно удивляют. Достаточно сказать, что именно в Турции, в северо-западной ее части, неподалеку от пролива Дарданеллы Генрих Шлиман раскопал легендарную Трою. Теперь, спустя тысячелетия, громкое имя снова зазвучало на этой земле, уже как название 50-метрового парусного шлюпа, который строят на верфи в Бодруме. Может быть, это начало новой легенды?

Текст **Исмаил Чифджи** Фото **Esen Yacht**





Я давно слышал, что верфь Esen Yacht реализует амбициозный проект — постройку парусной яхты длиной 50 метров, комфортабельной в круизах и пригодной для участия в самых престижных чартерных регатах планеты. Еще до визита на верфь я знал, что корпус яхты стальной, надстройка (сэндвич) и мачта изготовлены из композита — углепластика. На тех немногих изображениях, которые попадались мне на глаза, яхта выглядела привлекательно: изящные, длинные и плавные линии корпуса создавали ощущение скрытой до поры динамики. Короче говоря, она была вызывающе красива, а указанные характеристики даже порождали сомнения. Поэтому, когда меня пригласили на Esen Yacht, я ни секунды не колебался: уж очень хотелось самому посмотреть, как реализуется проект.

Когда в России еще вовсю шли новогодние каникулы, я улетел в Бодрум — понаблюдать, как строят лодку, и собрать максимум достоверной информации о ней. Теперь я могу рассказать о том, что увидел собственными глазами, и о том, что смог узнать об этой удивительной суперяхте.

Изящные, длинные и плавные линии корпуса делают Troy вызывающе красивой



ТЕХНОЛОГИИ

На верфи Esen Yacht яхту *Troy* строят одновременно на трех участках: корпусном (собственно стальной корпус), Composite Unit (участок формовки композитных конструкций) и Furniture Workshop (мебель и обстройка).

Корпус уже сварен, «стальное чрево» покрашено изнутри специальным негорючим покрытием марки Noxudol. Эта краска не только противостоит коррозии, но противодействует отпотеванию, снижает теплопередачу, обладает шумо-, вибро- и звукоизоляционными свойствами.

Я поразился, насколько аккуратно формуют из углепластика люки гаража для тендеров на носовой палубе и мачту. Для этого используют препрег (так называют пропитанные смолой ткань или маты), который до нужного момента хранится в специальном холодильнике строго при температуре –18 °С.

Прежде я такого не встречал: все каюты, гостевые и команды, сделаны «плавающими». При помощи крепежных конструкций немецкой компании Sikla они встроены в корпус с привязкой к бортам и палубе сверху, но без непосредственной опоры на днищевые конструкции внизу. Такое инженерное решение существенно снижает уровень шума в помещениях. Подобная технология применена и для прокладки кабельных трасс и некоторых трубопроводов, что, помимо прочего, упрощает их монтаж.

«Плавающая» конструкция кают заметно снижает уровень шума в помещениях

Перед созданием финальных интерьеров на верфи изготовили полноразмерные макеты помещений. Каждая единица мебели побывала в макете, чтобы в нужный момент оказаться на своем месте в строящейся лодке. Таким образом можно одновременно компоновать и заполнять необходимыми элементами разные помещения в разных частях корпуса, что экономит массу времени. Всю мебель выпускает сама верфь, дизайн интерьеров включает лучшие отделочные и декоративные материалы, а значительная часть оборудования сделана исключительно для этой яхты.

Большинство интерьерных и технических деталей (паркет, раковины, краны, выключатели, дверные ручки и пр.) изготовлены вручную

Вверху:
Просторный и светлый салон яхты умно разделен на функциональные зоны. В центре — трап на верхнюю палубу.

На странице справа, сверху вниз:
Туалетная комната мастер-каюты. Отсюда по трапу можно подняться на палубу в корме, прямо к расположенной там ванне-джакузи.

Огромная, просторная и высокая мастер-каюта. Ее стилистическое решение отражает современные тенденции в яхтенном дизайне.

При всей сложности конструкции кормовой оконечности яхты ее функциональность не вызывает сомнений.







и заметно отличаются от конвейерных. Чего стоят одни только интерьерные элементы из кожи! Как известно, детали формируют и оттеняют общее впечатление от образа, и результатом такого обилия ручного труда, примененного при работе с деревом, кожей и металлом, уверен, станет особенное отношение гостей на борту *Troy* к самой яхте. Каждая лодка имеет душу, так почему бы ей не проявиться в деталях?

ТЕХНИКА

После пусть поверхностного посвящения в технологические процессы и общения с мастерами верфи, которые делают свое дело с таким тщанием, я уже не сомневался, что в финале *Troy* окажется божественной яхтой. Без всяких компромиссов и по самым высоким стандартам! Укрепили меня в этом мнении и «разведанные» технические аспекты проекта.

Troy, как мы уже знаем, представляет собой 50-метровый парусный шлюп с корпусом из стали, а надстройка и рангоут изготовлены из композита. Стальной корпус гарантирует прочность и долговечность, композитный материал (углепластик) надстройки и мачты обеспечивают выгодное положение аппликаты центра тяжести,







что позитивно скажется во время регат. Высота мачты 63 м: расчет был сделан с оглядкой на ограничения при прохождении Панамским каналом. Для покраски самой мачты и гика применены продукты нанотехнологий бренда Jotun.

Стоит отметить и систему Reckmann Furled автоматической скрутки парусов, которая, например, грот убирает в полый гик.

Для повышения гидродинамической эффективности подруливающих устройств и маневренности яхты на ней предусмотрены наружные подъемное ПУ в носу и «качающееся» — в корме. Оба якорных устройства полностью «подводные»: якорей вообще не видно на борту, а якорь-цепей — над водой. Зато для них существуют подводная камера слежения и подводные огни. Мощная бортовая электросистема, помимо прочих потребителей, обеспечивает полное воздушное кондиционирование помещений яхты. На судне предусмотрены две независимые системы очистки воды. Применение экологически безопасного оборудования уже позволило *Troy* получить почетный сертификат RINA Green.

А строится яхта в соответствии с требованиями RINA (Регистр Италии), MCA (Агентство морской безопасности и береговой охраны Великобритании), LY2 (The Large Commercial Yacht Code).

Так что же эта яхта предлагает своим гостям? Для них на борту *Troy* предусмотрены 6 кают (12 пассажиров), помещения для команды вмещают 9 человек. Большой по площади (43 м²) салон благодаря обилию верхних световых люков не только очень светлый, но кажется еще просторнее. На отдельной палубе, где расположены апартаменты владельца, имеется огромная ванна-джакузи; туда можно попасть по ступеням прямо из мастер-каюты. К услугам любителей морских купаний большая «пляжная» платформа в корме.

Яхтенный камбуз с профессиональным оборудованием линейки Grand Cuisine бренда Electrolux вполне сможет соперничать со многими известными ресторанами за мишленовские звезды. Сколько суперяхт в мире обладают такими возможностями? Я не знаю ни одной.

При безупречном качестве стоимость этой яхты может приятно удивить

Согласно проекту, в подпалубном гараже в корме спрятаны два аквабайка, а под палубой в носу хранятся два эксклюзивных тендера длиной 5,5 м. Один из них — собственно тендер, предназначенный для доставки гостей к причалу, другой может использоваться в качестве дежурной шлюпки. Утопленные крышки люков, о которых я упоминал выше, позволили получить совершенно гладкую палубу. Только носовая палуба — это еще и зона развлечений. Здесь предусмотрены открытый кинотеатр (цифровой кинопроектор со специальной оптикой), профессиональные аудиосистемы, светоустановки… Удачное место для чудесных вечеринок с коктейлями и без.

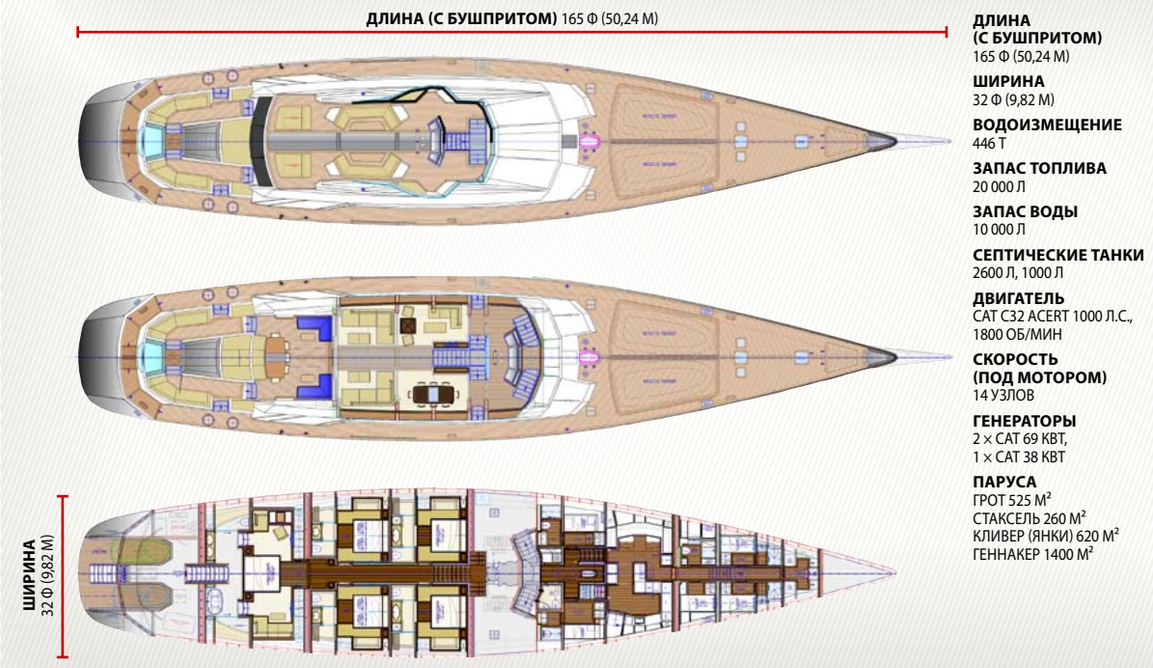
Если вас что-то удивило в описании яхты, спешу сообщить: это еще не все сюрпризы, которые приготовила *Troy*. Много чего Esen Yacht пока держит в секрете, и мы узнаем об этом только на Monaco Yacht Show, где впервые и покажут яхту.

ПОСЛЕДНЕЕ СЛОВО

Я — турецкий подданный, сейчас живущий в России и полюбивший ее всем сердцем. Как инженер и яхтенный капитан хочу обратиться к вам, профессионалам яхтинга и любителям ходить на суперяхтах. Пожалуйста, не упускайте из внимания проект *Troy*, который сейчас в Бодруме, где чтут вековые традиции постройки яхт, строит амбициозная и профессиональная команда Esen Yacht. Уже скоро эта грандиозная суперяхта предстанет в своем подлинном великолепии, готовая к круизам и азартным гонкам в регатах среди столь же достойных (ну или хотя бы крупных) яхт.

И еще я уверен: при безупречном качестве эта турецкая яхта окажется дешевле многих яхт той же длины, построенных на других известных европейских верфях. MBY

ДОСЬЕ



ДЛИНА (С БУШПРИТОМ) 165 Ф (50,24 М)

ШИРИНА 32 Ф (9,82 М)

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ 446 Т

ЗАПАС ТОПЛИВА 20 000 Л

ЗАПАС ВОДЫ 10 000 Л

СЕПТИЧЕСКИЕ ТАНКИ 2600 Л, 1000 Л

ДВИГАТЕЛЬ CAT C32 ACERT 1000 Л.С., 1800 ОБ/МИН

СКОРОСТЬ (ПОД МОТОРОМ) 14 УЗЛОВ

ГЕНЕРАТОРЫ 2 × CAT 69 КВТ, 1 × CAT 38 КВТ

ПАРУСА
ГРОТ 525 М²
СТАКСЕЛЬ 260 М²
КЛИВЕР (ЯНКИ) 620 М²
ГЕННАКЕР 1400 М²

Куда спешим?

Скорость всегда была одной из главнейших характеристик, определяющих качество моторной яхты и влияющих на ее выбор. Однако насколько верно утверждение, что чем выше скорость, тем лучше яхта?

Текст **Владимир Галько**





Моторные яхты бывают водоизмещающие, глиссирующие и переходного типа. Каждому из режимов движения соответствует определенный диапазон относительной скорости (число Фруда), а сами лодки наделяются наиболее эффективной для данного режима формой корпуса: водоизмещающие — круглоскулыми обводами, глиссирующие — остроскулыми, модели переходного типа — первыми, вторыми или комбинированными.

Если рассматривать глиссирующие моторные яхты в диапазоне длин 15–20 м, то наиболее удачными проектами можно считать продукцию известных английских и итальянских верфей: Princess, Sunseeker, Ferretti Group, Azimut и др. Эти бренды, о которых пишет любое яхтенное издание, отличает броский внешний дизайн и планировки с выверенным стилем интерьеров, высококлассное оборудование, отлаженное серийное производство… Все прекрасно и престижно, только смущают «детали», которые, впрочем, волнуют лишь особенно практичных владельцев. Речь о чрезмерной мощности двигателей и вызванном ею расходом топлива. Следствием для всех подобных яхт является невысокая дальность плавания, а также частые заправки и значительные затраты (цена на дизельное топливо в Европе почти везде приближается к 1,5–2 евро за литр).

Большую часть европейских судовладельцев такое положение дел вполне устраивает, тем более что серьезные путешествия на своих лодках предпринимают единицы. Вот им — тем, кто мечтает о дальних плаваниях и следит за эксплуатационными расходами, подходят моторные яхты совсем из другого сегмента.

ИНОЙ МИР

Показательно, что все больше людей в разных странах начинают присматриваться к лодкам водоизмещающего и переходного режимов движения. Учитывая растущий спрос на такие более экономичные в эксплуатации суда, их разные модели выпускают многие верфи. Разнообразие действительно велико, и часть лодок можно отнести к типу рекреационных траулеров и эксплореров: как известно, друг от друга они отличаются прежде всего мореходностью и запасом хода.

Но по отношению к глиссирующим яхтам у них масса других отличий. Поговорить об этом я хочу на примере траулерной яхты Selene 62 производства компании Jet-Tern Marine и сравнительно быстроходной яхты близкой длины любого известного европейского бренда.

Откровенно говоря, сравнивать столь разные лодки сложно, как и обсуждать, какая машина лучше: Porsche 911 или Toyota Land Cruiser. Но если хорошо понимать, для чего нужна яхта… Не беру для сравнения конкретную модель глиссирующей яхты, поскольку в нашем случае

Траулерная яхта — идеальное судно для путешествий!

это не имеет большого значения. К тому же я совершенно не хочу, чтобы по прочтении статьи у кого-то сложилось впечатление, что именно эта яхта проигрывает траулеру. Нет, тут дело в принципах.

МОРЕХОДНОСТЬ И ЭКОНОМИЧНОСТЬ

При проектировании глиссирующих яхт идет нешуточная борьба за вес: во имя скорости приходится экономить на многом, конечно, не в ущерб прочности и безопасности. Следствие — жесткий лимит по оборудованию, хотя все, что нужно, на такой яхте имеется. Другое ограничение — форма корпуса: для мореходности такие суда наделяют высокой килеватостью днища, что уменьшает полезные объемы. На траулерных яхтах все иначе. Корпус вместительный благодаря полным обводам (шире на 200–350 мм), а мореходность обеспечивается и его формой с носовым бульбом, и массой: водоизмещение Selene 62 на 50–60% выше, чем у сопоставимых по длине глиссирующих яхт.

Более высокая парусность «траулеров» — это минус, но его компенсируют успокоители качки, которые теперь нередко ставят и на яхтах глиссирующих. А океанская категория «А» — еще один аргумент в пользу Selene 62: у многих «глиссеров» в спецификации значится «В» (Offshore).

По стилю эти интерьеры больше похоже на домашние, чем на судовые

Вот по скорости Selene 62 уступает сильно: максимальные 12 узлов ни в какое сравнение не идут с 35 узлами, зато дальность хода и экономичность… Если у глиссирующей яхты с двумя машинами общей мощностью 2000–2500 л.с. на круизной скорости 20–25 узлов расход составляет 250–300 л/ч (данные тестов конкретных моделей), то с дизелем 526 л.с. у «траулера» на круизных 8,5 узлах расход немногим более 20 л/ч. Соответственно, и дальность плавания превышает 3500 миль (против 300 миль). Даже если установить два дизеля, по автономности и экономичности «траулер» окажется далеко впереди. Это еще и благодаря вместимости топливных танков: она почти вдвое выше.

ВНЕ ВРЕМЕНИ И МОДЫ

Глиссирующие моторные яхты гораздо больше, нежели траулерные, связывают с характером и вкусами владельцев. Почему-то считается, что траулерные яхты покупают вышедшие на покой старички, которым так дешевле жить, не спеша путешествуя по миру. Насчет пенсионеров не уверен: предпочтения у них разные, к тому же я знаю немало активно работающих нестарых людей, владеющих такими яхтами. Дело здесь, думается, в другом. Скорости неизменно растут, им должен соответствовать архитектурный облик судна. Одна из черт нашего динамичного времени — привлекательная агрессивность, проявленная в хищном облике вещей, а для лодок — в энергичных, резко очерченных линиях корпуса, обтекаемой надстройке, форме остекления. Таковы, как правило, быстроходные яхты. Солидная же степенность траулеров всегда дышала уверенностью и как бы законсервировалась.



ГОСТЕВАЯ КАЮТА

Такая каюта, да еще с раздельными спальными местами, повышает универсальность использования яхты в плане размещения гостей











На странице слева:
Вариант компоновки с камбузом у поста управления, но камбуз можно и перенести в салон.

Сверху вниз:
Салон-гостиная с диванами, креслами и обеденным столом.

Мастер-каюта во всю ширину корпуса в районе миделя.

Гостевая VIP-каюта в носовой части яхты.

Туалетная комната мастер-каюты.

Многие уже считают глиссирующие яхты классикой. Но что есть классика, и как тогда назвать «траулеры», которые появились на десятки лет раньше? В фэшн-индустрии вещи и аксессуары, которым более 30 лет, принято именовать винтажными. Так вот, траулеры выглядят именно такими, и это сильно выделяет их на фоне остальных яхт. Здесь и португальский мостик, и свободная палуба в носу, и полноценные боковые проходы, накрытые нависающим флайбриджем… Нынешняя эстетика не всегда сопровождается практичностью. В обычной жизни это можно пережить, но в море все иначе: там пройти вдоль борта быстроходной яхты не так просто.

ЖИТЬ — НЕ ТУЖИТЬ!

Та же «петрушка» и внутри. На траулерных яхтах не встретишь минимализма в стилистике интерьера и беленого дуба в окружении стекла и сверкающей стали. Здесь преобладают массив тика или вишни. Удобный салон предлагается в нескольких вариантах: с обеденной зоной или без нее, камбуз можно оставить в салоне или поднять на уровень рубки. Кстати, на Selene 62 он довольно большой, и это оправдывает существующая психологическая связь: меньше скорость — больше ешь.

Поднятая над уровнем салона для улучшения обзора крупная ходовая рубка оборудована ничуть не хуже самой современной глиссирующей яхты. Отсюда управляешь не только судном по курсу, но и всеми его многочисленными системами и устройствами: отоплением и кондиционированием, генератором, подруливающими устройствами, бортовой электросетью (220 В/24 В), системами безопасности. Трап отсюда ведет на флайбридж, где



видишь в принципе все то же, что и на быстроходной яхте: пост управления, тендер с кран-балкой, диван и т. д., только выглядит эта картинка несколько иначе.

При хорошей оснащенности большинства яхт якорное и швартовное устройства на Selene 62 выглядят солиднее, чем у многих, как и мощная система электрических батарей. Еще стоит отметить протяженный фальшкиль, дающий защиту винто-рулевому комплексу, повышающий устойчивость на курсе, и обилие столь необходимых в море рундуков — на таких лодках их количество и расположение проблем не вызывает.

Кают три, и расположены они традиционно: мастер-каюта на миделе от борта до борта, VIP-каюта в носу (обе с большими кроватями, шкафами, полками и пр.) и третья гостевая с двумя койками — по левому борту. Интерьеры кают и салона, исполненные в общей спокойной стилистике, как нельзя лучше подходят для морского путешествия. Во время долгих переходов в таких интерьерах чувствуешь себя уютнее. Кроме того, отсутствие дифферента при разгонах, негромкий двигатель, полная шумоизоляция, наличие успокоителей качки и даже тиковые поручни на подволоке салона делают путешествие еще более приятным и комфортным даже в свежую погоду. Кстати, следует отметить

Яхты-траулеры спокойно ходят и в высоких широтах



СИСТЕМЫ

Даже конфигурация главного распределительного щита наглядно иллюстрирует, что эта яхта — весьма серьезное судно

наличие еще одной каюты в корме, предназначенной для экипажа, но такая опция часто присутствует и на глиссирующих яхтах.

КИТАЙ? ДА, КИТАЙ!

Несколько слов о происхождении Selene 62. Эту яхту серии Selene Ocean Trawlers строят на верфи Jet-Tern Marine в Китае, чего совершенно не следует опасаться. Производство на верфи и менеджмент организованы по европейским стандартам. Также европейским (и мировым) стандартам отвечают технологии и материалы: стеклопластик формуют с применением полиэфирной смолы, стеклоткани и стекломатов с разнонаправленными волокнами, дивинисела (сэндвичевые конструкции); сборка палубы и корпуса производится на клею и болтах с последующим ламинированием стыков; система набора — продольно-поперечная (стрингеры и шпангоуты); есть даже четыре водонепроницаемых переборки… Так что все серьезно: Selene 62 — вовсе не китайская джонка. Здесь же следует заметить, что ряд проектов яхт Selene разработал Гвидо де Грут — голландский дизайнер и конструктор с мировым именем, и яхты Selene не выглядят белыми воронами в европейских акваториях и маринах.

Определенным недостатком марки Selene можно считать малую (пока!) известность в Европе, хотя в США этих лодок уже около 400. Однако сей факт предлагаю рассматривать как достоинство: бренд — штука не бесплатная, за него верфи с мировым именем берут дополнительные деньги,









На странице слева: Пост управления на флайбридже; рядом обустроена большая диванная зона со столом.

Сверху вниз, слева направо: В кормовой части флайбриджа достаточно места для крупного тендера с подвесным мотором.

Такая транцевая платформа — большой плюс для любой яхты. Обратите внимание на мощные пиллерсы, поддерживающие флайбридж в корме.

Кокпит Selene 62 со столом и креслами — приятное место для отдыха или обеда al fresco.

которые в структуре цены не всегда очевидны. А Selene 62 по стоимости заметно выгоднее многих моделей «глиссеров» той же длины от именитых верфей. Дальше считайте сами!

ЧТО В ИТОГЕ?

Если вы хотите путешествовать и для вас расходы имеют значение, выбор, с учетом сказанного выше, смещается в сторону водоизмещающих корпусов. Конечно, когда хочется быстрее добраться из точки «А» в точку «В», водоизмещающая лодка не подойдет. Возможно, и быстроходный катер окажется недостаточно быстрым — и тогда стоит обратиться к вертолетам. Но… если мы мечтаем о дальних путешествиях…

В последнее время я стал замечать: сколько ни ходишь на глиссирующей яхте — хоть на севере Европы, хоть в Средиземном море, не менее 80% дистанции приходятся на водоизмещающий режим. Читая на форумах мнения владельцев яхт, общаясь с представителями верфей, приходишь к выводу: в реальности многие быстроходные яхты ходят с ограничением скорости, что гарантирует больший комфорт и снижение расходов на топливо. А что уж говорить о тех, кто предпочитает яхты парусные! Да и море не всегда позволяет «втопить до упора». Но если даже и удается, то немалый шум мощных двигателей, удары и прочие удовольствия от гонки по волнам через 2–3 часа сделают из вас космонавта. И тогда вопрос «Куда спешим?» становится особенно актуальным. МВУ

ДОСЬЕ SELENE 62

ДЛИНА
68 Ф (20,98 М)

ШИРИНА
19 Ф (5,69 М)

ОСАДКА
6 Ф (1,96 М)

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
(ПОЛНОЕ) 64,9 Т

БАЛЛАСТ
1,8 Т

ЗАПАС ТОПЛИВА
9800 Л

ЗАПАС ВОДЫ
2000 Л

ДВИГАТЕЛЬ
JOHN DEERE 6125AFM, 526 Л.С.

ГЕНЕРАТОР
20 КВТ

СКОРОСТЬ
МАКСИМАЛЬНАЯ
12 УЗЛОВ
КРУИЗНАЯ
10 УЗЛОВ

КАТЕГОРИЯ RCD
«А»



Быстрее, дальше... ретро



Голландская верфь Van der Heijden Yachts разработала три новых модели, стиль и характеристики которых наверняка заинтересуют рынок.

Текст **Алексей Максимов**





Двадцать лет назад, в 1993 году, Рональд ван дер Хейден, молодой бизнесмен с кораблестроительным образованием, основал верфь Van der Heijden Steelyachts, которая с тех пор успела построить более 400 судов категории «люкс» разных типов и размерений. Серии различаются материалом корпуса и надстройки, дизайном, дальностью хода и, конечно, скоростными характеристиками.

Спрос на яхты из легкого сплава продолжает расти, и верфь немедленно отреагировала на это, выпустив несколько новых перспективных моделей. В их числе — впечатляющая Superior Luxury ALU 2000 с водометами, способная развивать высокую скорость, Exclusive Deluxe 1500 в стиле ретро, которую с успехом продемонстрировали на январской выставке в Дюссельдорфе. Новой моделью является и «дальнобойщик» Explorer 2300.

SUPERIOR 2400

Линейка яхт Superior с корпусами из стали и надстройкой из алюминиевого сплава была впервые представлена на боат-шоу в Дюссельдорфе в 2010 году. На сегодняшний день построено уже более 20 яхт в диапазоне от 18 до 24 метров. В зависимости от мощности двигателей (самый экономичный вариант — два дизеля по 825 л.с.) скорость будет варьироваться от 18 до 29 узлов. По желанию заказчика яхта может быть дооборудована активными стабилизаторами качки — как плавниковыми, так и гироскопическими. Как и в других сериях Van der Heijden, интерьер и планировка яхты выполняются по индивидуальному проекту с возможностью размещения до 12 пассажиров. Недавно на базе 20-метровой модели был разработан проект яхты Superior Luxury Alu 2000 полностью из легкого алюминиевого сплава. Результат обещает превзойти все ожидания: согласно расчетам, находящееся в постройке судно с флайбриджем, оборудованное двумя двигателями MAN по 1200 л.с. и водометами Hamilton, сможет развивать скорость около 36 узлов.

Девиз компании — «Van der Heijden Yachts строит яхту вашей мечты»



EXPLORER 2300

Серия Explorer — это водоизмещающие экспедиционные яхты, выполненные полностью из стали либо с алюминиевой надстройкой. Explorer 2300 — судно умеренной длины (23 метра), но солидной вместимости. Большая емкость танков для топлива и относительно невысокий его расход дают запас хода, достаточный для пересечения Атлантики.

Корпус Explorer 2300 изготовлен из стали с минимальной толщиной днища и бортов 8 мм. Прочная и надежная конструкция вкупе с обводами гарантируют отличные мореходные качества и комфорт на борту. Лодку можно оснастить купальной платформой на гидравлическом приводе и стабилизаторами качки — гироскопическими или плавниковыми, на выбор заказчика.

Explorer 2300 имеет три палубы. Верхняя — просторный флайбридж. На главной палубе находится капитанская рубка, салон, выделенный камбуз и просторный кокпит. На нижней палубе — мастер-апартаменты, VIP-каюта и до четырех пассажирских кают плюс отсек экипажа в корме.

В зависимости от установленных двигателей скорость судна может достигать 14 узлов.

В данный момент на верфи ведутся достроечные и отделочные работы.

EXCLUSIVE DELUXE 1500

Линейка Exclusive — это ответ верфи Van der Heijden на спрос рынка в отношении яхт ретростиля. В Дюссельдорфе была продемонстрирована новинка длиной 15,6 метра типа «лобстер», выполненная из алюминиевого сплава. Эта лодка положила начало серии Exlusive Deluxe, в которой планируется выпустить еще несколько моделей длиной до 24 метров.

При сохранении особенностей ретродизайна яхты этой серии смогут показывать значительно более высокие скорости, за счет того что алюминиевый сплав позволяет существенно снизить вес судна. Например, модель Exclusive Deluxe 1500 при весе 11 тонн способна развивать скорость до 36 узлов, при этом отличные ходовые качества лодка демонстрирует во всем диапазоне скоростей.

Впрочем, те, кто любит старую добрую классику и не «гоняются за узлами», могут заказать лодку серии Exclusive Deluxe длиной до 24 метров и со стальным корпусом.

Широкий спектр типов яхт, выпускаемых верфью, позволяет ей удовлетворять разнообразные запросы заказчиков

На первом развороте, крупно и вверху:
Модель Superior 2400. Находящаяся в постройке версия из алюминиевого сплава Superior Luxury Alu 2000 внешне будет похожей.

Салон модели Superior 2400.

Вверху:
Модель Explorer 2300.

На странице справа, вверху:
Мастер-каюта модели Superior 2400.

В центре, слева направо:
Корпус Explorer 2300 готов для последующих стадий постройки.

Модель Exclusive Deluxe 1500.

Внизу:
Пост управления на модели Exclusive Deluxe 1500.











ПОСТРОЙКА

Производственные мощности и технологии, внедренные на верфи Van der Heijden Yachts, позволяют ускорять процесс постройки яхт при сохранении высокого качества

В зависимости от длины яхты и мощности установленных двигателей скорости в этом случае будут 8 узлов и выше.

Exclusive 1500 Deluxe — судно, грамотно спроектированное во всех аспектах, включая оптимальные обводы. Яхту отличают плавные линии корпуса и надстройки, крепкий отвесный форштевень и большая интегрированная купальная платформа. В кокпите достаточно места для большого и удобного U-образного дивана, а ступени по обоим бортам ведут отсюда на носовую палубу.

Что касается планировки, то она в высокой степени свободная и зависит от пожеланий заказчика. Для 15-метровой модели можно выбрать вариант с двумя каютами и камбузом на нижней палубе. Кают может быть и три, но в этом случае камбуз «переедет» в салон. MBY



ДОСЬЕ

	SUPERIOR LUXURY ALU 2000	EXPLORER 2300	EXCLUSIVE DELUXE 1500
ДЛИНА, Ф/М	66/20,00	71/23,50	51/15,68
ШИРИНА, Ф/М	19/5,80	19/6,00	15/4,67
ОСАДКА, Ф/М	4/1,20	4/1,45	3/0,90
ЗАПАС ТОПЛИВА, Л	5000 + 1500	12 000	1850
ЗАПАС ВОДЫ, Л	1400	2500	900
ДВИГАТЕЛИ	2 × 1200 Л.С. (MAN)	2 × 370 Л.С. (IVECO)	2 × 450 Л.С. (IVECO)
КОНТАКТЫ	WWW.GYACHTS.RU	WWW.VANDERHEIJDENSTEELYACHTS.NL	



Риск — дело благородное

Практичная семейная яхта британской постройки с флайбриджем и тремя каютами по неожиданно привлекательной цене. Есть над чем поразмыслить…

Текст **Дэвид Марш** Фото **Грэм Снук, Fairline Boats**











ВИДЕО

mby.com/sq48







На странице слева, сверху вниз:
На флайбридже есть где присесть — места достаточно для дюжины гостей.

Боковые окна открываются вручную: маловероятно, что с этим возникнут проблемы.

В салоне лодки-прототипа стоял небольшой столик на фиксированной стойке. На следующих Squadron 48 он будет крупнее.

Отделка древесиной темного ореха (опция). В стандарте интерьер выполнен из беленого дуба под лаком.

Сверху вниз:
Угол установки трапа на флайбридж позволяет легко и безопасно подниматься и спускаться.

Сиденье возле поста управления раскладывается в лежак для загара.

Я очень удивился, когда увидел, что максимальная скорость Fairline Squadron 48 составила 31,3 узла!

Скажем прямо, верфь Fairline пошла на серьезный риск, когда взялась за разработку нового флайбриджного круизера Squadron 48. Дело в том, что получить мастер-каюту во всю ширину корпуса на такой лодке можно единственным способом — оснастить яхту днищевыми колонками (Fairline обычно применяет вальный привод) и сдвинуть моторный отсек максимально в корму. Проблема в том, что разница в весе, габаритах и цене ближайших по характеристикам пропульсивных установок Volvo Penta IPS настолько существенна, что Fairline волей-неволей пришлось остановиться на паре компактных Volvo Penta IPS600, и, следовательно, предельная мощность для этой модели ограничена 870 л.с.

РИСКНУЛИ И…

Несмотря на эффективность днищевых колонок IPS, такая мощность выглядит слишком скромной для лодки длиной почти 50 футов. Для сравнения, когда в апреле 2006 года мы проводили тест 50-футовиков, суммарная мощность двигателей у моделей в среднем составляла 1350 л.с. Конечно, Fairline ничем не рисковала бы, согласись она довольствоваться скоростью до 30 узлов, как конкуренты — Beneteau с MC5 или Jeanneau с Prestige 500. Однако, учитывая специфику и традиционную спортивность моделей Fairline, настрой на достижение заветного рубежа в 30 узлов был весьма серьезным. Как же удалось их достичь?

Отправляясь на тест-драйв, я ожидал, что Fairline в чем-то слегка лукавит. Но перед испытаниями Squadron 48 был загружен как следует: 80% топлива, полный танк воды, спасательный плот и другое обязательное оборудование, плюс пять человек на борту. Отсутствовал лишь тендер. Так что я удивился, когда после двух заездов осредненная максимальная скорость составила 31,3 узла. По моему опыту, IPS куда более чувствительны к изменению центровки и загрузки лодки, чем вальный привод. Впечатляет и то, что новый Squadron всего на узел уступает в скорости куда более легкой и «худенькой» Targa 48 Open, на базе которой его создали.

Впрочем, 14-тонный Squadron хорош не только на полном ходу, но вообще в широком диапазоне скоростей. За штурвалом человек любого роста будет чувствовать себя комфортно: все находят, что обзор с нижнего поста управления просто превосходный. Горизонт виден, даже когда лодка идет на скорости 20 узлов — в таком режиме дифферент максимален (около 6°). Хотя опустить нос при помощи транцевых плит Lenco не проблема. Как часто бывает, немного мешает обзору массивный средник лобового стекла; но эта деталь почти неизбежна у лодок такого класса и современного дизайна с сильным наклоном стекла. Впрочем, мешает он не настолько, чтобы нервировать.

Надо заметить, что мы испытывали прототип — лодке еще предстояла доводка перед отправкой заказчику. Так что, надеюсь, скрипы, которые доносились со стороны камбуза во время теста при достаточно тихой погоде, будут устранены. Ведь даже небольшой шум способен оказывать серьезный эффект на восприятие ходовых качеств лодки.

Я бы поклялся, что Targa 48 Open, которую мне тоже доводилось тестировать, имеет более мягкий ход, чем более тяжелая флайбриджная модель. Однако нужно учитывать, что на Targa рулевой изолирован от расположенного палубой ниже салона с камбузом: открытая планировка этой зоны усиливает шум от ударов волн и, соответственно, влияет на ощущения. И еще: хотя IPS за счет конструкции трансмиссии и подводного выхлопа — по сути очень тихая пропульсивная установка, я не увидел… звукоизоляции в моторном отсеке. Правда, звукоизолирующий эффект создают поперечно расположенные топливные танки у передней переборки моторного отсека. Но на Targa 48 Open есть еще огромный гараж для тендера, который служит дополнительным барьером для звука, что, скорее всего, и объясняет, почему уровень шума в кокпите Squadron 48 был на 7 дБ выше, чем у Targa 48, и на максимальной скорости достигал 86 дБ. Впрочем, в остальных точках на борту обеих лодок достаточно тихо.

БЫСТРО И ЭКОНОМИЧНО

Честно говоря, невысокая по сравнению с другими моделями верфи мощность моторной установки Squadron 48 несколько усложняет понимание реальных ходовых качеств корпуса. В целом могу сказать, что все в порядке, хотя в этом

Этот британский круизер по цене может конкурировать с обычно более доступными французскими лодками Beneteau и Prestige Yachts



смысле Squadron 48 немного недотягивает до образцовых моделей Fairline прошлого года. С другой стороны, IPS обеспечивают этой лодке впечатляющую маневренность. В стесненных условиях марины управление при помощи джойстика — настоящий подарок, и тут возможны любые пируэты. При этом верфь внесла в список опций еще и носовую подрульку, что наверняка поднимут на смех апологеты IPS. Вот что я вам скажу: не стоит их слушать. Много раз, швартуя лодку кормой, я убедился, что возможность подвинуть нос на несколько дюймов, не отвлекаясь на манипуляции с джойстиком, весьма полезна.

Что касается расхода топлива, то на этот параметр стоит обратить внимание. Squadron 48 — далеко не первая лодка с IPS, которую мы тестировали, и часто самая экономичная скорость при глиссировании не сильно отличалась от максимальной. Не вижу особого смысла двигаться медленнее, чем на скорости 28 узлов, разве что вы планируете переход именно в водоизмещающем режиме или необходимо сбросить ход из-за погодных условий. Потому что именно 28 узлов — самый эффективный режим для яхты в плане расхода топлива. Близкие цифры будут только в том случае, если уменьшить скорость до 12 узлов. Есть над чем поразмыслить перед выходом в море.

ДЖЕК-ПОТ

В наши дни все смотрят на цены особенно пристально. Поэтому обратим внимание на базовую стоимость Squadron 48, которая практически не отличается от цены конкурентов, также оснащенных IPS600 — Jeanneau Prestige 500 и Beneteau MC5. Французы — великие мастера сокращать расходы, и, естественно, возникает вопрос: как Fairline смогла сотворить такое чудо? Все достаточно просто — стоит лишь вернуться к истокам и отказаться от какого-то сложного и дорогого оборудования типа инновационной системы сброса/подъема тендера и привода окон надстройки, как на Targa 58. Их можно иметь на борту, но за роскошь и удобство придется заплатить дополнительно.

Еще один наглядный пример — стол в салоне. Fairline всегда славилась тем, что делала шикарные столы, снабженные сложными механизмами. В салоне лодки-прототипа стоял небольшой столик, и хотя его собирались заменить штатным, в базовой комплектации он немногим больше, без откидных «крыльев» и механизма подъема, так что использовать его в качестве низкого кофейного/журнального столика не получится. И, раз уж речь зашла о столах, придется выложить еще примерно £ 5700, если вы пожелаете тиковый стол на флайбридж и складной стол в кокпите. Потребуются деньги и на камбузе для замены стандартной газовой плиты на стеклокерамическую и микроволновку. Система против запотевания лобового стекла и раздельные кресла нижнего поста управления вместо «стандартного» дивана — тоже опции.

Впрочем, это совершенно не значит, что базовая комплектация бедная. Кормовой кокпит, например, невероятно удобен. Одно из заметных достоинств — огромный и легкодоступный рундук под сиденьями. Вместо того чтобы сделать одно гигантское хранилище, Fairline разделила его на удобные отсеки, где отдельно лежат кабель берегового питания, кранцы (наверху самой большой секции) и пр. Выходы на купальную платформу предусмотрены по обоим бортам, а сами дверцы выполнены классно. Рациональный наклон трапа на флайбридж, с широкими тиковыми ступенями, позволяет спокойно спускаться лицом вперед. А поскольку трап изготовлен отдельным (не отформованные в надстройке ступени), под ним можно держать, к примеру, обувь или даже спасательный плот. Да и кокпит в этом случае выглядит куда просторнее.

В районе транца аж шесть уток и два рундука для концов, так что проблем не возникнет с любым вариантом швартовки. Бортовые проходы выглядят удобными: высокий фальшборт и мощный релинг позволяют двигаться без опаски. Кроме того, отмечу два отдельных люка в моторный отсек — необычный бонус для лодки таких габаритов.

На нижней палубе — мастер-каюта во всю ширину корпуса с большой кроватью. Радуют размерами бортовые иллюминаторы и ванная комната. По сравнению с предыдущей моделью (Phantom 48) тут явный прогресс. Удачно выполнена и носовая VIP-каюта, кровать в которой снабжена разделяющим механизмом, позволяющим получить при необходимости два отдельных спальных места. Опционально можно добавить третью каюту. И хотя она оборудуется кроватями-полками, на их размерах не экономили. Кстати, это полезная опция, если вы планируете брать с собой детей или приглашать на борт друзей.

Сейчас на пике моды в яхтенном дизайне мебель простых форм с прямыми линиями и острыми углами. Неудивительно, что и на Squadron 48 стиль интерьера именно такой. Жаль только, что Fairline отказалась от удобных ограничителей по кромке столешниц и полок шкафов, которые были на Phantom 48.











Сверху вниз, слева направо:
В мастер-кают много шкафов, но нет туалетного столика. Да и две ручки на каждом ящике не очень удобны.

Стандартная компоновка нижней палубы подразумевает динетту вместо каюты с кроватями в два яруса.

Лакированным столешницам не помешали бы бортики по кромкам. Как вариант — поверхности должны быть нескользящими.

В гостевой санузел организован удобный доступ из обеих кают.

Кровать в носовой VIP-каюте снабжена механизмом, который разделяет ее на отдельные спальные места.



ЕСЛИ ПРИГЛЯДЕТЬСЯ

ДЭВИД МАРШ

РУНДУК В КОКПИТЕ
Он разумно разделен на секции с легким доступом к каждой. Здесь удобно хранить кранцы отдельно от остальных предметов.



ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ НА ФЛАЙБРИДЖЕ
Компоновка приборной панели проста и логична, хотя второй монитор не помешал бы. Под удобными ковшеобразными креслами устроены выдвигающиеся ящики.



УДАЧНЫЙ КОКПИТ
Гнезда для стаканов в подлокотниках дивана; хорошо выполненные дверцы на купальную платформу; рундуки для швартовов. Безопасные бортовые проходы: обратите внимание на фальшборт и мощный релинг.



МОТОРНЫЙ ОТСЕК
Люк по левому борту позволяет быстро проверить топливные фильтры (удобно, что они прозрачные). А центральный люк обеспечивает доступ к водяным фильтрам и измерителю уровня масла.

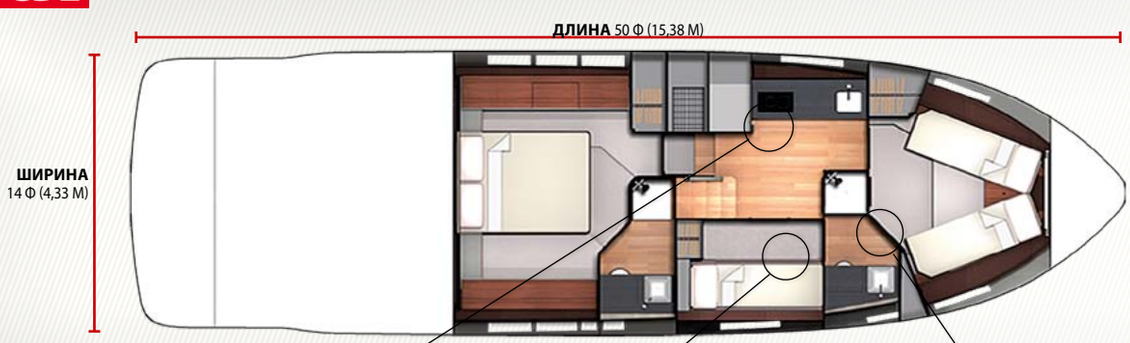


Максимальная скорость более 31 узла у 50-футовой лодки, оснащенной парой довольно скромных дизельных двигателей по 435 л.с., впечатляет

Благодаря проходам в кокпит с обоих бортов и трем парам уток швартовка заметно упрощается

Установки Volvo Penta IPS обеспечивают Squadron 48 не только хорошую скорость в широком диапазоне оборотов, но и высокую маневренность

ДОСЬЕ



ДЛИНА (С КОРМОВОЙ ПЛАТФОРМОЙ)
50 Ф (15,38 М)

ШИРИНА
14 Ф (4,33 М)

ОСАДКА
4 Ф (1,18 М)

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
ПОЛНОЕ 15,6 Т
ПОРОЖНЕМ 14 Т

ЗАПАС ТОПЛИВА
1400 Л

ЗАПАС ВОДЫ
440 Л

КАТЕГОРИЯ RCD
«B» (16 ЧЕЛ.)

ДИЗАЙН
FAIRLINE BOATS

СТОИМОСТЬ
ОТ £ 460 000



На стандартной кормовой платформе сложно разместить солидный тендер. Решает проблему увеличенная платформа с гидроприводом (£ 17 664)

ЦЕНА И КАЧЕСТВО

Меня немного огорчает, что экономия при создании этой модели заставила Fairline отказаться от некоторых полезных мелочей: интересные детали способны украсить лодку. Тем не менее можно понять, что в сегодняшних экономических условиях для многих именно привлекательная цена становится ключевым фактором. Так что решение не увеличивать цену лодки за счет деталей (неизвестно, понадобятся они вам или нет) выглядит логичным.

Такой подход верфи нельзя недооценивать. У Fairline производство не столь массовое, как у гигантов Beneteau и Prestige Yachts, и конкуренция в цене с французами действительно удивляет. А если учесть, что используемые при постройке яхт материалы, двигатели, мебель и даже болты с гайками постоянно дорожают, совсем уж невероятным выглядит тот факт, что новый Squadron 48 обойдется покупателю на колоссальные 25% дешевле, чем его предшественник Phantom 48 (с поправкой на шесть лет инфляции)! Не думаю, что кого-то в этой ситуации смутят чуть менее изысканные столы. Но, по сути, все детали и нюансы составляют лишь малую толику из этой экономии, а реальный прорыв в смысле цены достигнут за счет оптимизации производственных процессов.

ВЕРДИКТ

Если суммировать все достоинства Squadron 48, то плюсов окажется немало. Прежде всего, не стоит забывать, что это солидный 50-футовик уважаемой британской марки. Объем внутреннего пространства, шикарная мастер-каюта, умеренный расход топлива… Все здесь лучше, чем у предшествующей модели Phantom 48. И при этом за меньшие деньги! Конечно, мне бы хотелось видеть чуть больше доказательств обычного для Fairline внимания к деталям, особенно сейчас, когда конкуренты из Prestige Yachts и Beneteau делают все возможное, чтобы сократить маркетинговый разрыв между ними и Fairline. Но британские верфи всегда славились оптимальным соотношением цены и качества. И если такой подход вам близок, то в отношении Squadron 48 стоит поразмыслить. MBY

У этой яхты с IPS скорость экономического хода не намного отличается от максимальной

ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ



Монитор Garmin хорош, но у многих конкурентов на приборной панели есть место и для второго

Кнопки управления транцевыми плитами и стеклоочистителями расположены удобнее, чем на других лодках

ХАРАКТЕРИСТИКИ

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

РЕЖИМЫ			ECO				FAST	MAX
Об/мин	1100	1600	2100	2600	2900	3100	3300	3500
Скорость	6,6	9,2	11,4	16,1	20,5	24,1	27,7	31,3
Расход	6,8	25,5	56,8	93,2	118	131	143	169
Дальность	1084	405	225	194	194	206	217	207
УРОВЕНЬ ШУМА, дБА								
Пост управления	61	63	68	72	73	73	74	76
Кокпит	74	77	80	81	83	83	85	86
Салон	62	66	70	73	73	73	75	77
Флайбридж	64	67	73	73	73	74	74	77

ЦЕНЫ И ОПЦИИ

Базовая стоимость	£ 460 000 (2 × IPS600, 435 л.с.)
Стоимость тестовой лодки	£ 535 760 (2 × IPS600, 435 л.с.)
Гидравлическая купальная платформа	£ 14 720
Генератор 9,5 кВт + плита + СВЧ	£ 10 140
Картплоттер 12" + автопилот	£ 8 860
Система антизапотевания ветрового стекла	£ 5540
Тиковый стол на флайбридж + чехол	£ 2380
Тиковый стол в кокпит (складной)	£ 2380
Отдельные кресла поста управления (вместо дивана)	£ 1920
Отделка интерьера и дополнительное освещение	£ 10 760
Третья каюта (вместо динетты)	£ 2600
Трап 2,9 м	£ 15640

= опции на протестированной лодке

КОНКУРЕНТЫ

PRESTIGE 500
СТОИМОСТЬ ОТ € 537 400



Практичная планировка с камбузом на главной палубе позволила сделать третью каюту с полноценными кроватями вместо полок. Отдельный вход в мастер-каюту добавляет приватности.

BENETEAU MC 5
СТОИМОСТЬ ОТ € 517 100 (С IPS 600)



Интерьер из дуба, много практичных деталей. Конструкция корпуса обеспечивает мягкий ход, однако максимальная скорость ниже — 28 узлов.

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: 80% топлива, 100% воды, 5 человек на борту. Температура воздуха +16 °C, сила ветра при скоростных заездах 2 балла, волна 2 балла.



Сильное лекарство

Несмотря на страшный недуг, Дин Стоунмен не позволил жизни взять себя за горло и, твердо решив наслаждаться каждой ее секундой, затеял строительство лодки, способной разгоняться до 72 узлов. Оказалось, что скорость — это сильнодействующее средство.

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

Надо быть неординарной личностью, чтобы взять голый корпус из углепластика и кевлара, начинить его парой мощных гоночных двигателей FPT по 650 л.с. каждый, накрыть сверху палубой и отправиться в море. Причем сделать все перечисленное самостоятельно и в одиночку. Но Дин Стоунмен — не совсем обычный человек.

В возрасте 20 лет Дин готовился подписать контракт с командой Williams F1. Он легко прошел тестовые заезды в Абу-Даби, а после того как выиграл британский чемпионат Formula Renault и чуть ранее — чемпионат FIA Formula 2, ему прочили гоночную карьеру как минимум Дженсона Баттона. Но карьера прервалась внезапно и трагически: у Дина обнаружили быстро прогрессирующую форму рака. Шансы на выживание — 50/50. Однако он сумел победить болезнь, выжить и даже вернуться в спорт, которому был так предан. Сейчас Дин гоняется в британском чемпионате Porsche Carrera Cup: в январе он был пятым в общем зачете и дважды побеждал на трассе Брэндс Хэтч.

История, безусловно, примечательная, но как это связано с лодками? А вот как… Однажды, проглядывая предложения на eBay, Дин обнаружил среди телевизоров и тостеров выставленные на продажу корпус и палубу лодки XRS48 компании XSMG (британский производитель скоростных военных катеров.— Прим. MBY). Дин сделал ставку, выиграл аукцион и, заплатив около £ 160 000, стал обладателем «основы» для создания одной из самых интересных и дорогих спортивных лодок, когда-либо касавшихся воды.

Изначально модель XRS48 заявляли как самую быструю из серийных лодок с дизельными двигателями и впечатляющей ценой в миллион евро. Так что в финансовом смысле это была суперудачная сделка для Дина. Конечно, впереди было много работы, причем совсем не такой, какую Дину однажды доводилось выполнять, когда он решил привести в порядок 20-футовый катер с мотором 60 л.с. Сейчас ему предстояло взяться за 48-футовую лодку из углепластика с парой огнедышащих двигателей. Впрочем, насколько я понял, проведя с Дином день на воде, сложных задач этот парень не боится. «Мне с детства нравилось собирать и разбирать всякие штуки,— говорит он с мягким хэмпширским акцентом.— Я вырос среди гоночных автомобилей и быстро научился в них разбираться».

Так, в 2012 году Дин попробовал водно-моторные гонки и выиграл чемпионат P1 Powerboat Superstock — через два года



На странице слева:
Лодка Дина Стоунмена в ангаре в процессе монтажа оборудования.

Сверху вниз:
Дин утоляет жажду скорости, участвуя в британском чемпионате Porsche Carrera Cup.

Покраска лодки в белый цвет обошлась в £ 50 000.

С металлическим звуком двигатели пробуждаются к жизни. Рык устрашающий, словно они хотят вырваться на волю из моторного отсека





после того, как ему поставили страшный диагноз. Так что он знает, как обращаться с гоночными лодками и, что важнее, как ими управлять.

За год с помощью Дерека Помроя, который ранее занимался RIB'ами Scorpion, Дин сумел превратить скорлупу корпуса в то, что вы видите на одной из этих фотографий в полете над водой. Он работал без устали в своей мастерской в Хэдж Энд и вложил в проект серьезные деньги: £ 75 000 за два двигателя FPT 560, £ 8000 за редуктор и £ 50 000 за блестящую перламутрово-белую окраску корпуса. Впрочем, судя по лодке, она стоила каждого вложенного пенни. Достаточно одного взгляда на переливающийся в солнечных лучах корпус, меняющий оттенок в зависимости от угла зрения. «Постройка лодки ежемесячно обходилась мне в £ 30 000»,— говорит Дин.

Впервые мы встретились с ним и его суперлодкой на верфи «Драйверс Варф» на реке Итчен. Удачное место, если принять во внимание, что тут попадается. На крошечной, затерявшейся среди старых складов верфи — множество суперлодок Hunton, Goldfish, Scorpion, Donzi… А блистательное творение Дина в этой коллекции лодок, стоявших у причала и тянущих не меньше чем на миллион, выглядело, пожалуй, наиболее брутально.

Через временный люк с крышкой из стеклопластика и оргстекла Дин провел меня в кокпит. Несмотря на некоторые недоделки и шероховатости кокпит напоминал кокон из красной кожи, углепластика и серого искусственного тика. Там, где компания XSMG ставит отдельные гоночные кресла, Дин предпочел U-образное кормовое сиденье, а у штурвала — двухместную скамью, снабженную парой амортизаторов. В процессе строительства Дин сфокусировался на снижении массы: «Каждая лишняя тонна веса привела бы к потере скорости на 7 узлов, так что я выбросил все, что тут было, и начал делать начинку из углепластика везде, где только можно. Это также позволило установить менее мощные двигатели, чем на оригинальной лодке, но при этом максимальная скорость даже выросла»,— говорит он.

Оригинальная серийная XRS48 весила 8,7 т — на 2,5 т больше, чем лодка Дина; два 800-сильных двигателя Isotta Fraschini обеспечивали ей скорость 67 узлов. По словам Дина, на своей лодке он разгоняется до 72 узлов. Интересно, что когда ее впервые спустили на воду, она сразу выдала 61 узел: верится с трудом, ведь единственное, чем руководствовался Дин,— это компьютерные чертежи.

Небольшая двухместная каюта в носу и неожиданно большой санузел (ну хоть здесь все из стеклопластика, не из карбона) …Посмотрев лодку, мы приготовились выйти на воду. Я отметил, что Дин спустил кое-какие детали интерьера вниз, в каюту (это последние штрихи — работы на лодке еще продолжаются), и это заставило меня понервничать.

Стартер мгновенно пробудил к жизни моторы, заявившие об этом своим металлическим рыком. А рык у них по-настоящему устрашающий, словно они хотят вырваться из моторного отсека на волю. Отвязываем швартовы… Это непросто, потому что держаться на палубных проходах особо не за что.

Шум ощущается нутром, даже ребра вибрируют, а вода под корпусом превращается в серый туман



В ходе теста мы достигли скорости 65 узлов, но Дин умудряется разгонять лодку до почти пугающих 72 узлов.

Сверху вниз:
В носовой части корпуса — небольшая двухместная каюта: ничего лишнего, чтобы не увеличивать вес лодки.

Кран опускает лодку на воду, и мы готовы выйти на тест-драйв.

Дин преодолел болезнь, выиграл гонки на воде и на суше и уже готов к новым свершениям.

ВИДЕО
mby.com/diy





Дин набирает скорость, рык двигателей становится еще более глубоким, полупогруженные винты вспенивают воду за кормой, и мы торжественно отходим от причала. Дин не стал оборудовать лодку носовой подрулькой (похоже, его мало заботят такого рода вещи), но то, как он управляется с этой большой, легкой и мощной игрушкой на низких скоростях, впечатляет. У него действительно природный талант к управлению всем, что движется. На выходе из русла реки Итчен Дин передает штурвал в мои руки, уже взмокшие от волнения и предвкушения простора акватории возле Саутгемптона, которая начинается сразу за последним буем.

Пост управления, кажется, полностью перенесен из гоночной машины. Здесь нет особых излишеств, все в точности соответствует целям. Небольшой, отделанный алькантарой штурвал Momo, рукоятки газа удобно ложатся в ладонь. Слева — два ряда кнопок управления, в частности триммом и балластными танками: перекачка воды из носа в корму обеспечивает оптимальную центровку…

Пробил мой час! Дин встал рядом и, казалось, абсолютно не нервничал. В отличие от меня: ладонь так взмокла,





Сверху вниз:
XRS48 Дина Стоунмена на полном ходу.

Вызывающе красная кожаная обивка сидений кокпита.

Амортизаторы сиденья у поста управления позволяют смягчить перегрузки при ударах корпуса о воду.

Двигатели FPT не столь мощные, как предполагалось для этого корпуса, однако Дин решил не увеличивать вес лодки.

Винты Hering иллюстрируют финансовый подход Дина к лодке: все ради скорости.

Монтаж систем превосходный. Это важный момент, учитывая скорость, на которую способна лодка.

что с трудом удерживала рукоятки двигателей. «Гони»,— произнес Дин, но я сделал совершенно обратное и поначалу сбросил скорость, чтобы почувствовать реакцию лодки. Никакого горба сопротивления! Только что лодка шла на минимальных оборотах, и вот мы уже летим, хотя вроде почти ничего не изменилось. Кажется, стоит лишь чуть подтолкнуть рукоятки с нейтрали — и тут же скорость почти 40 узлов! Легкая зыбь дает о себе знать пулеметной очередью под корпусом, и, несмотря на амортизаторы сидений, я чувствую каждую неровность водной поверхности. На 60 узлах шум двигателей FPT просто дикий. Лодка еще в процессе доработки, шумоизоляции пока нет, привычки тоже, и терзающие слух звуки заставляют меня нервничать еще сильнее.

Когда мы приближаемся к отметке 70 узлов, корпус «собирает» с поверхности воды уже просто микроскопические неровности и даже брызги. Интересно, почему такая скорость на дороге не кажется столь высокой? Шум двигателей ощущается уже внутри меня, вибрация передается ребрам, а вода под нами превращается в серый туман. Я едва могу думать, собираясь сделать малейшее движение штурвалом… Это все равно что катиться с горы на велосипеде.
Я разогнался до 65 узлов и снова сбросил скорость, чувствуя себя, как Майк Тайсон после десяти раундов на ринге. Господи, какая невероятная лодка!

Дин снова встает к штурвалу и разгоняет лодку. Неспешно потыкав пальцами в кнопки тримма, одну руку он небрежно положил на штурвал, а другую на рукояти двигателей. Едва ли можно выглядеть более расслабленным, особенно по сравнению с тем, какую нелепую суету затеял здесь я чуть раньше.

Недавно Дин сгонял на лодке в Торки и вернулся в Итчен всего за полтора часа. «Дошел отлично,— говорит он.— Немного шумновато и некомфортно в Лайм Бэй, но мне понравилось, было классно!» Не болтун, а человек дела — такой вот Дин.

Мы возвращаемся на «Драйверс Варф», где лодку снова ставят на белый грузовик с трейлером и возвращают на верфь. Вот так, собственно, и следует пользоваться трейлерной лодкой.

Дин собирается еще немного просто погоняться на этой лодке в свое удовольствие с друзьями и семьей, но когда дело дойдет до серийного производства, он планирует запустить новый проект. Судя по тому, чего он уже достиг, очередное начинание тоже обещает быть особенным. Создать гоночную лодку и разогнать ее до таких скоростей — уже само по себе достижение. Но Дин, как я уже говорил, и сам человек весьма неординарный. MBY



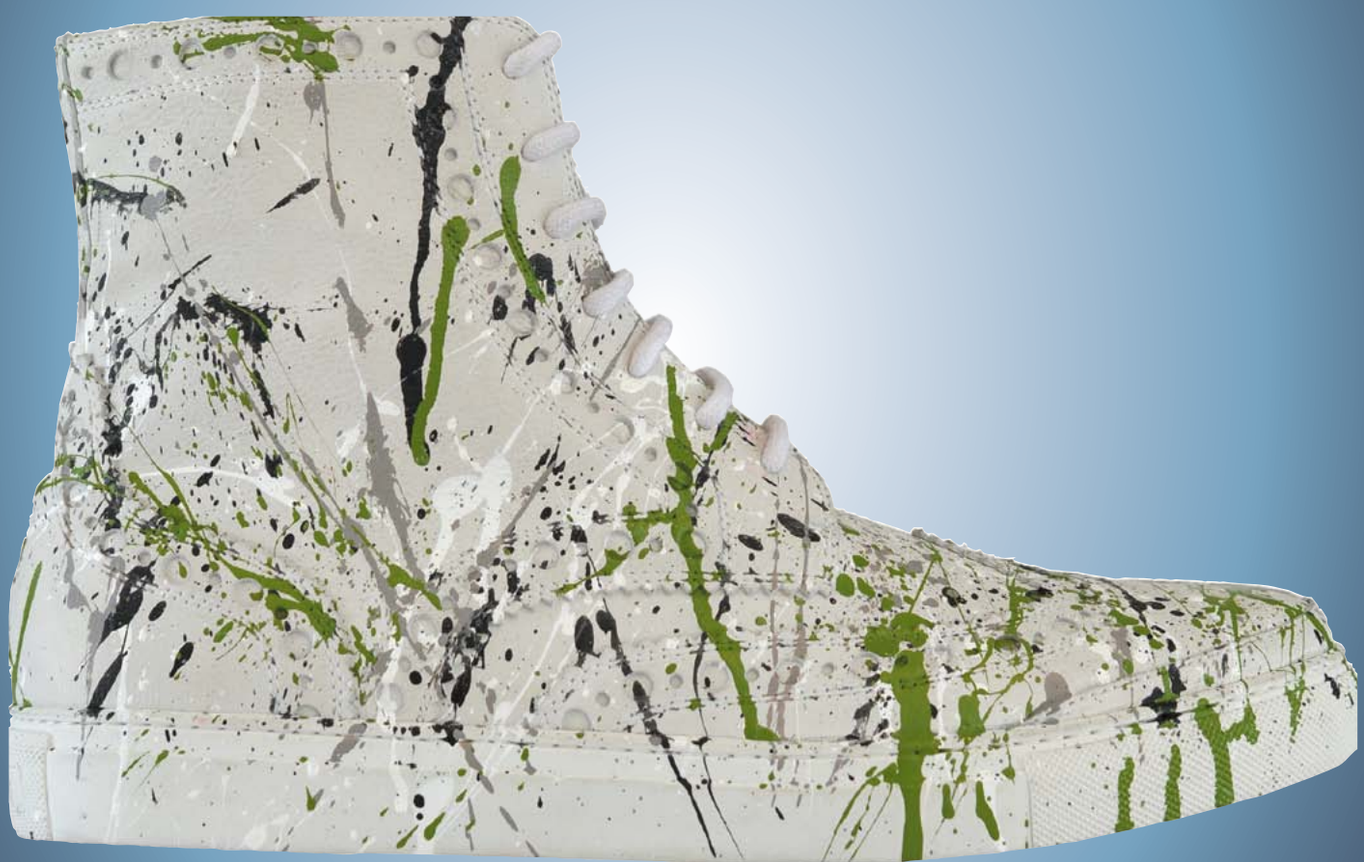








Jean-Baptiste Rautureau



Instagram

#jeanbaptisterautureau #freelance_paris

Невский 147, т. 717-18-86, Большой пр. П.С. 58, галерея Априори т. 380-84-93
www.freelance-spb.ru

PEKLAMA



Тест с сюрпризами

Собираясь на лодочный тест, никогда не знаешь, как он пройдет. В одном можно быть уверенным: без сюрпризов не обойдется.

Текст и фото **Михаил Романов**





Тест катера Trident Solo 900 питерской компании Trident Aluminium Boats, который мы проводили 1 декабря прошлого года в Сочи, сопровождала целая серия обстоятельств, предусмотреть которые не было никакой возможности. Тем не менее тест состоялся, и все сопутствовавшие ему сюрпризы принесли только позитивные эмоции.

МОРЕ ВОЛНУЕТСЯ — РАЗ!

Первый сюрприз выдало море. Мы никак не ожидали, что оно будет неспокойное. Погода стояла чудная: светило солнце, было безветренно — в точности по прогнозу, только… Где-то далеко, видать, отгулял ураган, и его отголоски в виде двухметровых волн достигли побережья в районе сочинского порта, где нам предстояло «кататься». Обычно тесты катеров проводят на гладкой воде, чтобы получить максимально высокую скорость, и здесь мы, как говорят, «пролетели». Зато для мореходных испытаний, когда в условиях неспокойного моря проверяются всхожесть на волну, способность сохранять ход, устойчивость на курсе и т. д., погода подходила вполне. А вот так, чтобы и то и другое… Капитан катера Валерий Гаврилович, опытный моряк, «порадовал»: ждать, пока море утихомирится, можно долго, так что лучше начинать. Пожалуй. Ну а лодку осмотрим позже.

ПО МОРЯМ, ПО ВОЛНАМ

Минут двадцать, выйдя из защищенного волноломами сочинского порта, мы двигались в район, где можно было начать «резвиться». Вот тут неожиданности начал преподносить сам катер. Сперва он удивил нас тем, как легко справлялся с волной. Не скажу, что мы лихо рассекали встречные волны или не замечали попутных. Конечно, нет: для катера длиной менее 10 метров двухметровая волна — препятствие довольно серьезное. Но мы ловко взбирались на гребни и спокойно спускались на умеренной скорости (3000–3500 об/мин); будь волна длиннее, точно бы прибавили газу. Зато при ходе вдоль волны можно было так не скоромничать. Собственно, ходовые испытания мы и провели, двигаясь этим курсом по отношению к волне. С двумя подвесными Suzuki DF300 AP на 5000 об/мин (гребные винты четырехлопастные 15¼" × 22") мы зафиксировали скорость 33 узла (все значения осреднены по двум встречным галсам). Повышать обороты не стали — все же приличная волна, но потенциал лодки очевиден. Смею предположить, что в условиях спокойного моря, да на 5700–6300 об/мин (полные обороты) при столь высокой энерговооруженности (почти 120 л.с./т) мы бы развили не менее 45 узлов.

На ходу особого дифферента не наблюдалось, крен гасили автоматические интерцепторы — без них было бы сложнее. Неизбежные брызги, попадавшие на лобовые стекла, трудолюбивые «дворники» смахивали мгновенно. Помогал и круговой обдув стекол. А вот кокпит оставался довольно сухим. В целом, своей категории мореходности «С» по европейской классификации (RCD), позволяющей лодкам ходить в закрытых акваториях и прибрежных водах при волне высотой до 2 м, Trident Solo 900 соответствует честно и даже «с походом»! Не то что виденные мною европейские «модельки» длиной 7–8 м категории… «В», на которых здесь ходить я бы не рискнул.

В прочности Solo 900 мы также убедились во время теста. Выполненный из легкого сплава корпус с усиленной продольно-поперечной системой набора не скрипел и не трещал. (О технологии производства катеров Trident, толщинах, сварке и сборке лодок читайте в MBY №25, 2014). Важный вопрос — непотопляемость. Ее обеспечивают объемные блоки плавучести в межбортовом пространстве (4,2 м³). Их достаточно, чтобы полностью залитый водой катер с людьми и грузом оставался на плаву. Так показывают расчеты. Нам, к счастью, проверять это не пришлось.

Еще неожиданность — на лодке стояло специальное навигационное оборудование, и показания расхода топлива на мониторе снять не удалось. Но это беда небольшая: зная паспортные характеристики двигателя и результаты тестов близких по водоизмещению, форме корпуса и мощности лодок, несложно сделать оценку расхода и дальности (см. таблицу).

А позже, уже у причала катер был подвергнут тщательному осмотру.

КАК ТУТ ВСЕ УСТРОЕНО?

Trident Solo 900 — очередная модель линейки, следующая за Solo 800. Похожая внешне,

Даже на двухметровой волне мы смогли развить скорость 33 узла, и было видно, что потенциал лодки не исчерпан

с такой же крупной рубкой, наделенной обратным наклоном лобовых стекол (практично), с обводами «кафедрал», высоким бортом и солидной килеватостью днища 22° (мореходность), большой площадью остекления (свет и обзор). Только лодка заметно больше — и по факту, и в ощущениях.

А еще Trident Solo 900 немного напоминает рабочие/рыболовные катера из Канады и США. Как и у большинства лодок этого типа, основные функциональные зоны — это рубка и кормовой кокпит. Рубка, в свою очередь, включает пост управления, обеденную зону и камбузный блок. Рулевая консоль не выглядит чрезмерно сложной; главенствующую позицию на приборной панели занимает комбинированный картплоттер. Надо отдать должное отличному креслу Grammer с подлокотниками и регулировками (в базе). Обзор отсюда практически круговой, за исключением небольшого сектора по левому борту в корму, где находится выгородка гальюна (можно установить камеру кормового обзора с выводом изображения на картплоттер).

Камбузный блок по правому борту включает работающую на керосине плитку, холодильник, мойку. Обеденная зона напротив — два двухместных дивана визави и столик между ними. Носовой диван имеет перекидную спинку и образует условное штурманское место: здесь нет места для карт, зато есть емкий бардачок, а задачи штурмана спокойно решает рулевой. Эту зону легко преобразовать в спальное место, хотя в носовой части рубки есть каюта. В ней можно рассесться вокруг столика или, если использовать в качестве опоры столешницу и еще один закрепленный на борту элемент, устроить просторное ложе. В каюте довольно светло благодаря верхнему люку (он же аварийный), но в полный рост не выпрямиться.

Вот ведь что интересно: при всей брутальности облика катера, его довольно традиционный аскетичный (функциональность никто не отрицает!) интерьер не выглядит грубым или чрезмерно упрощенным. Аккуратные бортовые зашивки, мягкое покрытие пайол (пожелание заказчика), ловко устроенные наверху ниши-шкафчики, деревянные фрагменты, большой световой люк в крыше… Даже металлические ящики камбузного блока покрашены безупречно.

В кормовом кокпите сразу обращаешь внимание на здоровенный люк: внизу либо огромный рундук для дайв-снаряжения, надувного плота, лыж и доски, спецоборудования и пр., либо моторный отсек под стационарные двигатели. На лодке, помимо подвесных моторов, могут стоять два таких двигателя по 250–300 л.с. с колонками. Плюс на транце на специальном кронштейне висел подвесной вспомогательный Suzuki DF20 AL.

Из кокпита есть вход в помещение гальюна. Также практичной показалась конструкция кормовой оконечности с мощной транцевой «доской»: с кринолинов удобно не только обслуживать



МОТОРЫ

Помимо двух маршевых (главных) подвесных двигателей Suzuki DF300 AP, во время теста на транце Trident Solo 900 на специальном кронштейне стоял вспомогательный Suzuki DF20 AL

Достоинства Trident Solo 900 — универсальность, скорость, мореходность, прочность, спектр моторных установок











Вверху:
Столик обеденного «уголка» разложен (на снимке). Его можно опустить для обустройства спального места или, сложив «крылья» и перекинув спинку носового дивана, получить сиденье с обзором по курсу.

Сверху вниз, слева направо:
Аккуратный камбузный модуль с большой рабочей поверхностью.

В носовой части светлой и просторной рубки устроена довольно удобная каюта.

Простой и эргономичный пост управления; центральное место на приборной панели занимает многофункциональный картплоттер.

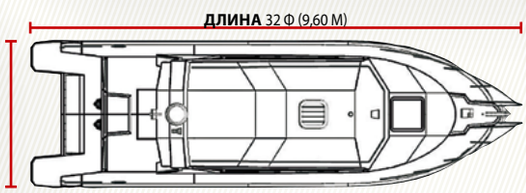
Отдельное помещение гальюна со входом из кокпита не сказалось на объеме рубки.

мощные подвесники или купаться, но и выполнять спасательные или прочие работы. Да и вообще лодка оборудована солидно. Помимо указанного, назову электрическое якорное устройство в носу с управлением на рулевой консоли и самоосушаемым цепным ящиком, носовое подруливающее устройство, жидкостный отопитель, осушительные помпы (все в базе), надежные швартовные утки. Впечатляет обилие рундуков под сиденьями в рубке и каюте, высокий релинг в корме, нескользящие потопчины и удобно расположенные поручни вдоль бортового прохода… Все это вкупе с ходовыми характеристиками Trident Solo 900 делает этот катер интересным как для личного использования, так и для нужд различных ведомств, в чем мы также удостоверились в Сочи.

НАПОСЛЕДОК

Где же еще упомянутые сюрпризы, спросит читатель? А вот, пожалуйста. Съемку мы проводили не с берега, хотя был припасен специальный длиннофокусный объектив, а с катера Trident 720 CT Indigo, о котором вы прочтете в журнале MBM; на волне нас, естественно, качало, и приходилось проявлять неизвестно откуда взявшиеся способности к эквилибристике. Далее — сама сочинская марина, которая вполне может претендовать на статус европейской не только своей географической точкой (об этом вы можете прочитать в отдельной статье). И под конец — неожиданно большое удовольствие от теста. Испытания — это зачастую только работа, которую просто надо выполнить. А тут еще и почти американские горки! Хорошая получилась командировка, хоть и с сюрпризами. MBY

ДОСЬЕ



ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 2 × Suzuki DF300 AP, 300 л.с., при 5700–6300 об/мин, 6 цилиндров, 4 л, 4-тактн., бензин

РЕЖИМЫ		ECO			FAST
Об/мин	1000	2000	3000	4000	5000
Скорость	4,2	8,7	13,0	25,4	33,1
Расход	7,0	20,7	68,4	105,8	118,2
Миль/л	0,60	0,42	0,19	0,24	0,28
Дальность	325	228	104	130	152
Уровень шума	66	69	73	81	86

Скорость в узлах, расстояние в милях с учетом 10% резерва, расход в л/ч. Указанные величины могут отличаться от полученных вами данных. Значения расхода получены расчетным путем. Загрузка: 90% топлива, 100% воды, 3 человека на борту. Температура воздуха +12 °C, сила ветра при скоростных заездах 2 балла, волна 4 балла.

ДЛИНА
32 Ф (9,60 М)

ШИРИНА
10 Ф (3,00 М)

ОСАДКА (КОРПУС)
2 Ф (0,50 М)

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
ПОЛНОЕ 6130 КГ
ПОРОЖНЕМ 4300 КГ

ЗАПАС ТОПЛИВА
600 Л

ЗАПАС ВОДЫ
130 Л

МОЩНОСТЬ
ПМ 2 × 300 Л.С.

ВМЕСТИМОСТЬ
10 ЧЕЛ.

КАТЕГОРИЯ RCD
«С»

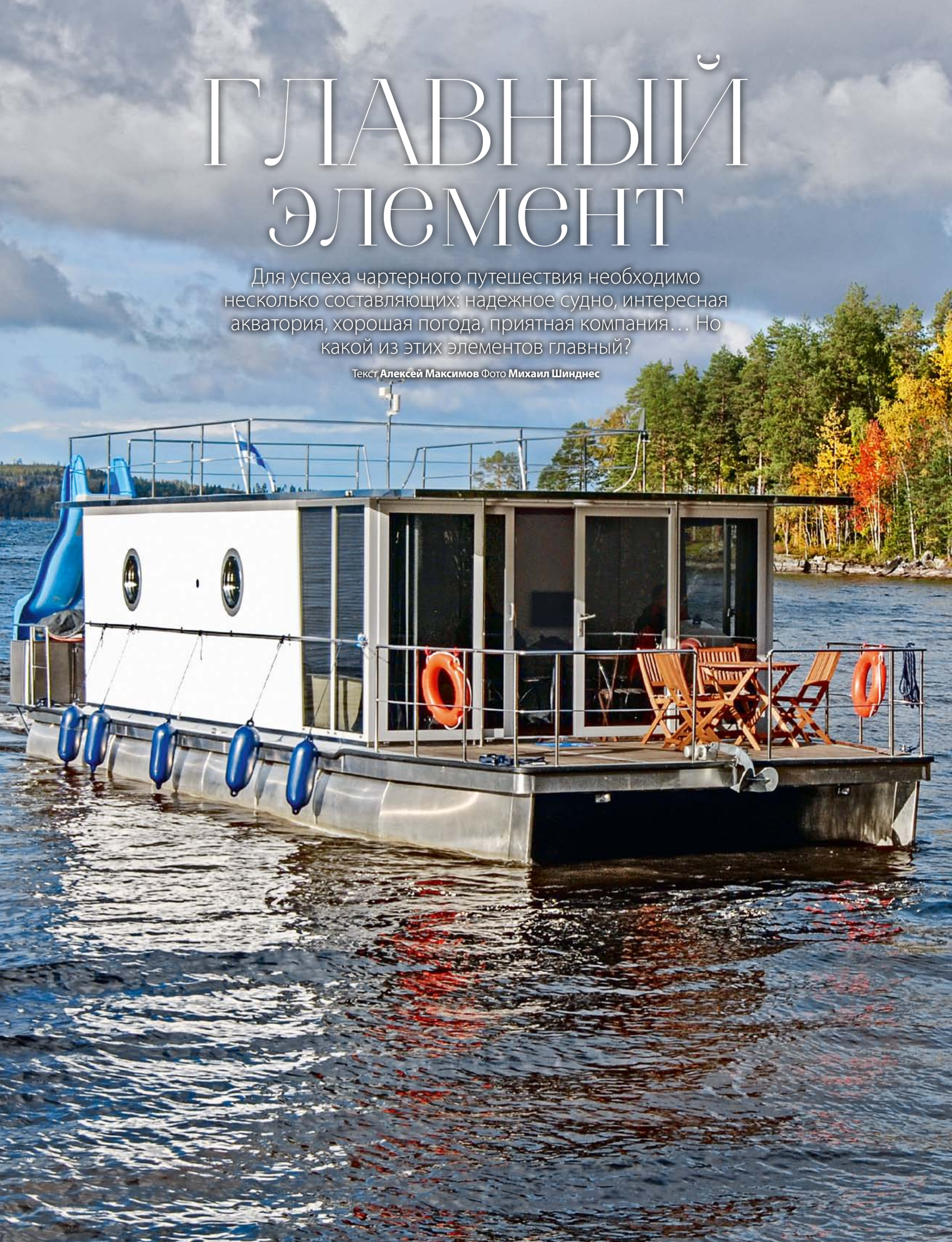
СТОИМОСТЬ
4 200 000 РУБ.

КОНТАКТ
www.tridentboats.ru

ГЛАВНЫЙ элемент

Для успеха чартерного путешествия необходимо несколько составляющих: надежное судно, интересная акватория, хорошая погода, приятная компания… Но какой из этих элементов главный?

Текст **Алексей Максимов** Фото **Михаил Шинднес**







Что такое чартер яхты, парусной или моторной, знают все. Договариваешься с друзьями, выбираешь регион, заказываешь лодку, садишься в самолет и летишь отдыхать. Но, оказывается, бывает другой чартер. Не в море-океане, а на реках или озерах, не на яхте, а практически в доме, способном передвигаться по воде и к тому же вполне комфортабельном, для которого даже не нужна лицензия на управление.

HOME, SWEET HOME

Такие комфортабельные самоходные лодки-дачи предлагает финская компания Bellamer. На корпусе катамаранного типа из алюминиевого сплава расположен жилой модуль, включающий две каюты-спальни, большой салон с кухней и обеденной зоной, санузел с туалетом и полноценной душевой кабиной; есть даже сауна с выходом на террасу и площадку для купания. В салоне находятся пост управления лодкой и зона отдыха с мягким диваном, который трансформируется в спальное место на двоих, и, конечно ТВ и музыкальная система.

Bellamer предлагает две модели лодок–дач, отлично подходящих для семьи или компании друзей, разной площади и планировки. Первая, на которой мы были, имела 32 кв. м закрытого помещения с высотой более 2,2 м и около 40 кв. м «террас». Вторая модель немного больше: 42 кв. м помещения и 50 кв. м «террас», расположенных в носу, на корме и на крыше. Большая площадь остекления дает прекрасную возможность наслаждаться финскими пейзажами, даже не выходя на палубу.

Пост управления судном один, он расположен в зоне с отличным обзором, и капитан не покидает салон во время управления.

Климатом Финляндия отличается от южных стран, но это не проблема для лодки-дачи. Летом раздвигаешь двери в носу и наслаждаешься чистым воздухом; весной и осенью (мы были на этой лодке в октябре) отопление создает комфортную температуру внутри даже при 0 °С за бортом.

Эти лодки-дома обладают всеми качествами судна: они оборудованы системами пассивной и активной безопасности, имеют гарантированный запас плавучести и непотопляемости (пенополиуретан в секциях корпуса), регистрируются как судно для внутренних водоемов и ежегодно проходят техническое освидетельствование.

На таких судах немало внимания уделено безопасности и комфорту





КАК БЫ ТЕСТ

Это был не столько тест, сколько приятное короткое пушествие. Лодки-дома для движения используют 4-тактные подвесные моторы мощностью 60 или 80 л.с.: в случае поломки их легко заменить. На нашей стоял 4-тактный Mercury мощностью 60 л.с.; на экономичном режиме 3000 об/мин он обеспечивал лодке весом 5,5 тонн скоростью 11,5 км/ч. Управлять лодкой необременительно; для судов длиной до 12 м в Финляндии лицензия не требуется. Запаса топлива в 170 л хватает примерно на 20 ч хода при скорости 10 км/ч. Приборов на рулевой консоли немного, обзор по курсу через стеклянные двери и окна до пола превосходный, сектор в корме обслуживает камера с монитором на консоли. Картплоттер дает полную информацию по местоположению и курсу, а карты с заранее разработанным маршрутом, местами швартовки и пляжами можно загрузить на любой планшет или смартфон.

Что до мореходности, то лодка сертифицирована на категорию «В»; ее тестировали на больших озерах Финляндии и в море — она выдержала балтийскую волну высотой 1,5 м. Мы ощутили качку, только когда выходили из узкого фарватера с сильным течением на озерный простор и полуметровая волна при ветре 18 м/с била в борт. Но стоило изменить курс — и качка сразу прекратилась. Подвесник и генератор работали негромко (78 дБА), совершенно не мешая спокойной беседе в салоне.

Главное в чартере — судно, акватория и компания



САЛОН

Компоновка салона может быть разнообразной, но в ней обязательно будут присутствовать кухня, обеденный стол, диван и рулевая консоль: тот, кто за штурвалом, не прерывает общения с остальными











Вверху:
В салоне свободно разместятся 6–8 человек, а на ночь он может стать каютой на двоих.

Слева:
Купальная горка послужит веселым аттракционом для детей, а гриль обеспечит желаемое разнообразие при составлении меню.

Сверху вниз:
Вид из каюты левого борта в корму. Пожалуй, это единственный недостаток лодки: чтобы попасть в кокпит, надо пройти через каюту.

Небольшая инфракрасная сауна со входом из кормового кокпита.

Туалетная комната с душевой кабиной мало чем отличается от домашней.

Компактная рулевая консоль в салоне: обзор по курсу через стеклянные двери и высокие окна в борту превосходный.

РЫБА-ЯГОДЫ-ГРИБЫ

Такой вариант чартера дает удивительное разнообразие времяпрепровождения, даже если отдых длится всего неделю. Во-первых, это рыбалка, во время которой вы можете стоять в приглянувшемся месте и ловить на поплавочную снасть или идти вдоль тростника, подманивая на блесну щуку, или барражировать по озерам и протокам, где водится лосось и судак. Лицензиями (они именные) озаботится компания, а на поплавочную удочку они не требуются. Ну ладно мы: похолодало, давление поменялось, и парочку пойманных щук в расчет не берем. А так рыбы здесь полно, в этих местах рыбачил сам Урхо Кекконен, президент Финляндии, а уж президенты, как известно, умеют выбирать рыбные места.

Надоело — пристаете прямо к песчаному пляжу (осадка это позволяет) или высаживаетесь на берег с тузика и идете в лес по грибы-ягоды (вход свободный). А в жаркий день купаетесь прямо с борта (для детей есть водная горка) и загораете в кокпите или на крыше. Если наскучило и это, походите на виндсерфере, взяв и его в аренду. Или прокатитесь на велосипедах по окрестностям, съездите за свежими продуктами, благо магазины есть в любом городке. Продуктов можно взять и на неделю — в лодке места хватает, но занятно встать на тропу агротуризма: местное молоко, баранина и говядина...

Или еще занятие — готовить, что на таком камбузе оборачивается сущим удовольствием. А на нашей лодке в кокпите был гриль, который можно использовать как коптильню.

КАК ВСЕ ЭТО РАБОТАЕТ?

При сдаче лодки в аренду занудная процедура подготовки «капитана» к путешествию отсутствует, но безопасность обеспечена полностью. Лодки-дома будут оборудованы GPS-трекерами, что позволит диспетчеру видеть место остановки судна. Практически на всех озерах действует телефонная связь и 3G-интернет, лодки оборудованы УКВ-радиостанциями, а чартерная компания обладает быстроходными судами обслуживания, и если возникает какая-то неисправность, помощь придет с воды незамедлительно.

Пока маршруты путешествия (более 400 км) проложены на озерах Центральной Финляндии, где полно островов, каналов и шлюзов. Там, в районе Конневеси, мы провели прошлой осенью несколько приятных дней. Сезон такого чартера длится с мая по октябрь, каждый месяц по-своему привлекателен, а лодка-дача подготовлена для любого периода.

Конечно, для аренды лодки надо предусмотреть страховой депозит (возвращается). Стоимость аренды зависит от сезона, и уточнить ее можно на сайте компании www.domvoda.com. Впечатлений вы получите не меньше, чем при аренде яхты на море, и для этого надо просто приехать в Финляндию.

А еще можно не просто покататься в Финляндии, но купить такой дом, там держать и пользоваться, при поддержке управляющей компании.

Так какая же из составляющих хорошего отдыха на чартерной лодке главная? Уверен, главным является правильный выбор: судна, акватории, сезона и тех, с кем вам будет приятно находиться в путешествии. MBY

Поволжский янки

Действительно ли на Волге строят катера, ни в чем не уступающие заморским аналогам? Проверим...

Текст и фото **Антон Черкасов**









Каждая моя поездка в Казань оборачивается серией тестов, поскольку в столице волжского судостроения всегда кипит жизнь. Самый активный игрок в сегменте спортивных стеклопластиковых катеров — компания Velvette Marine, в модельном ряду которой числится девять разноплановых лодок. С момента основания верфь ориентируется не просто на создание плавсредств, но претворяет в жизнь концепцию функциональной эстетики. Красота и практичность сочетаются в катерах Velvette таким образом, что их не только путают с американскими, но и предпочитают последним.

СТАВКА НА КРАСНЫЙ

«Что скрывать, как и большинство начинающих волжских водномоторников, я начинал выбирать каютный катер из ряда типичных в наших краях заморских брендов,— рассказывает владелец новенького Velvette 25 Euphoria.— Смотрел и SeaRay, и Bayliner, и Stingray. Где-то не нравилась планировка, где-то не устраивала цена, плюс хотелось купить особенный, выделяющийся среди прочих катер. Затем в поле зрения попала наша "домашняя" верфь Velvette Marine, модельный ряд которой во многом удовлетворяет моим запросам. Прежде всего меня порадовала стоимость, трехлетняя гарантия на корпус и тот набор элементов, который входит в стандартную комплектацию. После поездки на производство и теста 25 Euphoria выяснилось, что этот катер не только не уступает "американцам", с которыми у него много общего, но даже превосходит их по ряду параметров. Главное, что за небольшую доплату я мог получить лодку эксклюзивного вишнево-красного цвета».

В красном корпусе этот спортивный катер смотрится особенно выигрышно



Антрацитово-черная приборная панель Velvette 25 Euphoria сделана в духе лучших спортивных катеров

И вот мы с «Эйфорией» на воде. Прежде чем углубиться в детали, я решил получше рассмотреть ее со стороны через прицел фотокамеры. В красном корпусе любой спортивный катер смотрелся бы выигрышно, но широкая черная полоса на борту и прищуренный «глаз» иллюминатора придают 25 Euphoria особый, запоминающийся образ.

Немедленно откликаясь на уложенную рукоятку газа, катер на миг чуть больше нужного проседает на корму, обнажает стреловидный редан и с легкостью выпрыгивает на глиссирование, готовый повиноваться штурвалу. Стационарный мотор с поворотно-угловой колонкой — возможны варианты бензиновых или дизельных MerCruiser или Volvo Penta мощностью от 220 до 320 л.с.— по весовым и мощностным характеристикам прекрасно сочетается с килеватым (19° на транце) корпусом, поэтому судно уверенно ведет себя при маневрировании и в крутой циркуляции. Это хорошо видно не только со стороны: за штурвалом чувствуешь себя безопасно, и катер не выдает сюрпризов вроде проскальзывания и опасного крена. К сожалению, у нас не было возможности выжать из него все возможное, поскольку владелец еще не успел должным образом обкатать мотор и просил не раскручивать его до «потолка», но со скоростными характеристиками этой уже прижившейся на рынке модели все в общем-то понятно. Максимальная скорость ненагруженного катера с 260-сильным двигателем составит порядка 38 узлов, а в самом мощном варианте она вплотную приблизится к 45 узлам. Не уверен, что такая прыть нужна на регулярно обмелевающей Волге, однако почему бы от души не погонять в акваториях, где можно развернуться?

НАЧАТЬ И НЕ ОСТАНАВЛИВАТЬСЯ

Не стану подробно расписывать многочисленные сильные стороны Velvette 25 Euphoria — о них говорят фотографии и хорошая репутация этой востребованной модели. Но хочется прокомментировать следующее. Несмотря на стационарный мотор, этот катер вполне можно рекомендовать в качестве первой лодки. С ним легко справляться в одиночку, и есть перспектива для роста. А если когда-нибудь верфь решит выйти со своими лодками на европейский рынок, то «Эйфория» имеет все шансы однажды оказаться в списке победителей MBY Awards. MBY

Вверху:
Кресло рулевого снабжено откидным валиком для комфортного управления стоя.

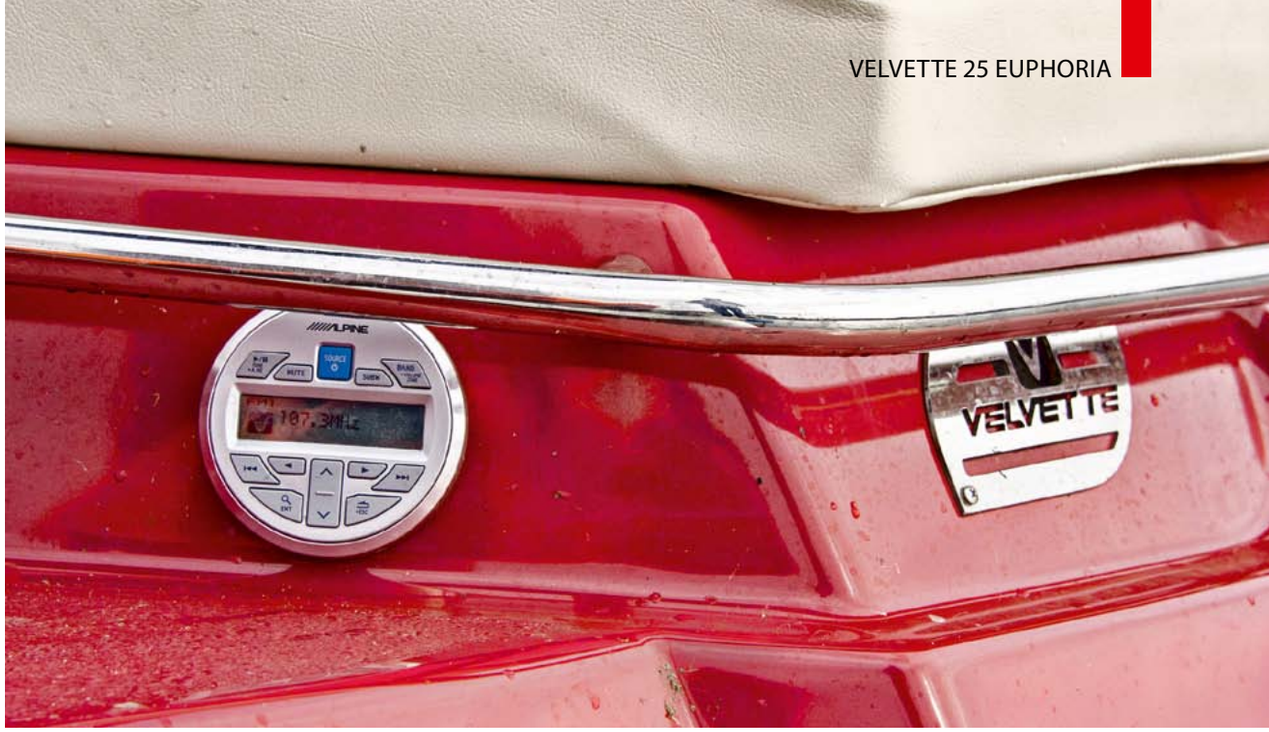
Сверху вниз, слева направо:
На кормовой платформе установлен дополнительный водонепроницаемый пульт управления музыкальной системой.

Отдельный камбуз на борту не предусмотрен, но для мойки и компактного холодильника место нашлось.

Под лежаком в корме оборудован «тайник» для столика, под которым находится люк моторного отсека.

Вся бортовая мебель с фирменными логотипами обита специальным кожзаменителем морского исполнения.











ДОСЬЕ



ДЛИНА
25 Ф (7,70 М)

ШИРИНА
8 Ф (2,55 М)

ОСАДКА
3 Ф (0,9 М)

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
ПОРОЖНЕМ 2400 КГ

ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ
2050 КГ

ЗАПАС ТОПЛИВА
270 Л

ЗАПАС ВОДЫ
50 Л

ДВИГАТЕЛЬ
220–320 Л.С.

ВМЕСТИМОСТЬ
8 ЧЕЛ.

СПАЛЬНЫЕ МЕСТА
2

СТОИМОСТЬ
ОТ 1 749 000 РУБ.

Окно в мир

Заложив город на Неве, Петр Великий, как ярко выразился Пушкин, «в Европу прорубил окно». А недавно построенная в Сочи современная марина — это окно или даже широко распахнутая дверь в бескрайний водный мир.

Текст **Дмитрий Баринов** Фото **Валерий Василевский**





Яхтинг — это удивительно красивый спорт, универсальный инструмент повышения культуры, укрепления здоровья и добрососедских отношений с другими странами, наконец, прибыльная отрасль экономики/туризма. Так считают во всем мире, где люди ходят на яхтах. Для развития яхтинга требуется воспроизводство трех его составляющих: яхтсменов, лодок, инфраструктуры. И если с первыми двумя у нас все более или менее определено, то инфраструктура уже долгое время вызывает в обществе большую озабоченность.

Правда, в последние годы в этой сфере наметились некоторые перемены, и наиболее значимым событием можно считать открытие яхтенной гавани «Сочи Гранд Марина». Ее создавали в рамках начатой еще в 2008 году программы возведения олимпийских объектов как реконструкцию порта. Реализуя эту программу, в акватории Сочи построили защитные сооружения, причалы и терминал большой круизной гавани, провели реконструкцию существующих причалов порта и береговых объектов.

В этом проекте, помимо российских специалистов, принимали участие зарубежные архитекторы и консультанты: Elkus Manfredi (США), Mourjan Marinas (ОАЭ), Marinetek (Финляндия), SF Marina Group (Швеция). Результатом совместной работы и стала современная марина, гармонично вписавшаяся в архитектурный ансамбль порта с его увенчанным 70-метровым шпилем зданием Морвокзала — памятником архитектуры федерального значения.

Настоящая марина — это не только стоянка яхт, но и полноценный сервис



«Сочи Гранд Марина» начала работать в октябре 2013 года. Там стали появляться суда разных типов и принадлежности: частные моторные и парусные яхты, круизеры, катера служебного флота. Приехав туда по делам в начале декабря, я увидел такую картину. Акваторию порта заполняли регулярные линии закрепленных на якорях понтонов, по большей части свободных. У некоторых стояли пришвартованными моторные (преимущественно) яхты; большинству из них предстояло скучать здесь до весны, но несколько круизеров все же собирались выйти в море.

Настоящая современная марина отличается от просто стоянки яхт целым рядом элементов инфраструктуры. Помимо самих понтонов с необходимыми устройствами для швартовки, должны быть колонки с раздачей воды и электричества. На берегу для яхтсменов оборудуются бытовые помещения с душевыми и стиральными машинами, часто наличествует ремонтная зона для оказания технической помощи яхтам, заправка топливом, предусматривается Wi-Fi, работают кафе и рестораны…

Все это в «Сочи Гранд Марина» либо уже имеется, либо заработает к началу сезона. Пришвартованные лодки будут обеспечены водой и электричеством. В обустраиваемой технической зоне, включающей эллинг, где планируется незначительный ремонт (до 25 яхт длиной до 20 м) или профилактические работы, отбор технических, льяльных и фекальных вод, мойка, уже есть заправка на две колонки. Есть и место для стоянки яхт на берегу (до 20 корпусов), куда их будет доставлять мувер. Ресторанов я насчитал четыре; уже идут переговоры с компаниями, продающими яхтенное снаряжение и одежду, на предмет открытия магазинов…

Непременная вещь — контролируемый доступ на причалы и видеонаблюдение. Заход в марину не должен быть сложным. При подходе яхта получает «добро» на заход, а диспетчер сообщает конкретное стояночное место. На выход — обратная процедура: сначала диспетчер марины, потом трафик-контроль дает «добро» на выход… Таможенный и пограничный контроль в обычном порядке предусмотрены прямо в марине.

Марина может принять большой флот яхт и проводить любые гонки









Вверху крупно:
Вид на «Сочи Гранд Марина» с террасы одного из ресторанов.

Пока у причалов-понтонов «Сочи Гранд Марина» круглогодично могут стоять 230 яхт (в том числе 6 суперяхт длиной 40–50 м); глубина места — без ограничения по осадке.
В 2015–2016 годах планируется расширение марины до 300 стояночных мест.

Замах поистине грандиозный, но как все это функционирует, мы узнаем уже весной, когда марину начнут заполнять яхты. А с 15 по 18 мая Сочи будет принимать SCF Black Sea Tall Ships Regatta. Эта регата — событие поистине уникальное. Внушительный флот из десятков судов, в составе которого крупнейшие в мире учебные парусники *«Мир»*, *«Седов»*, *«Крузенштерн»* и *«Надежда»*, пройдет вдоль черноморского побережья России, дважды пересечет Черное море и на четыре дня станет гостем в каждом из четырех городов: Варне, Новороссийске, Сочи и Константе. Там состоятся мероприятия для жителей, туристов, членов команд и гостей, включающие парад участников на берегу и парад парусов в море, праздничные фейерверки и рок-концерты, спортивные состязания и торжественные приемы.

Памятуя о том, как проходили столь масштабные мероприятия по приему таких регат в разных городах мира и особенно в Санкт-Петербурге, понимаешь, насколько это непросто. Но Сочи, похоже, к приему регаты готов. Все суда класса «А», включая самые крупные парусники, встанут в новой круизной гавани, а «Сочи Гранд Марина» примет суда классов «B», «C» и «D».

Новой черноморской марине уготовано большое будущее. Она должна стать центром яхтенного спорта и туризма международного класса, здесь будут проходить парусные и прочие соревнования самого высокого уровня. Береговая часть марины станет многофункциональной площадкой для проведения выставок, спортивно-массовых мероприятий, концертов, фестивалей.

Понятно, что средства федерального бюджета позволяют запросто решать многие вопросы. Допускаю, что в проекте сочинской марины изначально заложен немалый заряд политического имиджа: морской державе никак не обойтись без достойной яхтенной гавани мирового уровня. Но факт остается фактом: современная «Сочи Гранд Марина» построена, и если реалии будут соответствовать заявленным планам и причалами смогут пользоваться обычные яхтсмены, россияне и пришедшие сюда на своих лодках гости, от этого выиграют все. MBY





Выстрел в небо

Что такое бюджетный гидроцикл? Слабый, медленный и не особо красивый аппарат из дешевых материалов, на котором интересно кататься разве что детям и новичкам? Может, и так, но к новой модели Spark от всемирно известного производителя BRP это описание решительно не подходит.

Текст **Антон Черкасов** Фото **Роман Романишин**



Чтобы глиссирующий катер или аквабайк развивали высокую скорость, требуется мощный двигатель, но за него приходится немало платить. А вот снижение веса конструкции обходится гораздо дешевле и позволяет сэкономить на материалах не в ущерб качеству. Именно этим путем пошли создатели Spark: они добились того, что аппарат получился на 45% легче большинства современных гидроциклов, и соотношение мощности к весу по сравнению с аналогичными моделями отличается почти вдвое!

ПРИЯТНАЯ ЛЕГКОСТЬ

Взгляните на цифры: в зависимости от модификации вес Spark составляет 185 кг (двухместный вариант) или 191 кг (удлиненный корпус с сиденьем для троих). Гидроцикл оснащается 3-цилиндровыми 4-тактными двигателями Rotax последнего поколения 900 ACE (60 л.с.) и 900 HO ACE (90 л.с.). Мощность невелика, особенно если сравнивать со спортивной линейкой RXT, но с таким весом ее более чем достаточно. В итоге при экономичном моторе умеренной мощности на Spark можно вытворять невероятные вещи! Мгновенно выдернуть аппарат из воды или поставить его «свечкой» ничего не стоит даже на собственной кильватерной волне, а уж если в море дует ветерок — неситесь прямо по-над гребнями. «Умная» электронная система управления дроссельной заслонкой iTC (тросики отсутствуют) обеспечивает резвый, но мягкий старт и позволяет точно дозировать тягу, поэтому к характеру Spark привыкаешь уже на первом часу катания.

Надстройка Exoskel напоминает легкий наружный скелет насекомого

Еще одно преимущество малого веса Spark в том, что для его буксировки по дорогам достаточно обычного легкового автомобиля, а с погрузкой на трейлер справится один человек. Есть в этом и очевидная польза для яхтсменов: легкий Spark можно размещать на транцевой платформе небольших лодок. Разумеется, есть у такой «легкости» и оборотная сторона: высоко взлетев, приводняется Spark очень жестко. Корпус Polytec (фирменный композитный материал) хорошо держит удары, однако ему не хватает массы и килеватости, чтобы продавливать воду, поэтому райдеру приходится расплачиваться за «полеты» комфортом. Эту особенность нельзя

Вверху:
Сделать на Spark «свечку» ничего не стоит, однако нужно соблюдать осторожность, чтобы аквабайк не завалился на райдера.

На странице справа:
Легкий гидроцикл не прощает потери равновесия, но позволяет закручивать безумные виражи.

Spark непросто зарыть носом в волну, поскольку вода свободно протекает между стойками руля.

Помимо однотонных расцветок, BRP предлагает для Spark интересные цветовые схемы.









Умная электроника обеспечивает Spark мягкий, но резвый старт

назвать недостатком: тут работают физические законы, а тем, кто не готов к экстриму, стоит просто контролировать скорость и выбирать степенную манеру езды. Но журналисты, прибывшие со всей Европы на презентацию Spark в Анталию, явно не собирались придерживаться этого правила. И здесь нас ждал еще один сюрприз.

ПРАКТИЧНАЯ БРОНЯ

Минималистская «надстройка» Spark носит название Exoskel и по свойствам действительно напоминает легкий и прочный экзоскелет насекомого, к тому же обладает высокой практичностью. Инженеры не стали мудрить и разбивать конструкцию на элементы: чтобы получить доступ к внутренностям аппарата, достаточно снять цельный кожух с носовой частью, сиденьем и подножками. Но самое интересное место в надстройке Spark — проницаемость лобовой «брони»! Между двумя передними стойками, на которых размещен руль,



	ДВУХМЕСТНАЯ МОДЕЛЬ	ТРЕХМЕСТНАЯ МОДЕЛЬ
Длина	2,79 м	3,05 м
Ширина	1,18 м	1,18 м
Водоизмещение (порожнем)	185 кг	191 кг
Грузоподъемность	160 кг	205 кг
Двигатель	Rotax 900 ACE (60 л.с.)	Rotax 900 HO ACE (90 л.с.)
Максимальная скорость	64 км/ч	80 км/ч

есть только небольшой козырек, а под ним — пустота! Решение необычное и, на мой взгляд, очень полезное. Дело в том, что когда райдер зарывает Spark носом в волну, масса создающей сопротивление воды проливается сквозь конструкцию и стекает по подножкам. За счет этого можно быстрее выскакивать из «омутов» на глиссирование без значительных потерь скорости. Даже в крутой циркуляции, которую любят демонстрировать пляжным зевакам владельцы мощных аквабайков, Spark ведет себя поразительно: вспененная вода будто пронизывает его. Но тут стоит проявлять осторожность: едва райдер сместит вес на внутренний борт чуть больше необходимого, легкий гидроцикл тут же завалится. Выбираться из воды на Spark удобно, особенно если это модификация с удлиненным корпусом и большой кормовой платформой. Но и здесь понадобится умение держать баланс, иначе аппарат не замедлит кувырнуться на бок. В качестве аксессуара, облегчающего «мокрую посадку», BRP предлагает откидную кормовую подножку.

Жесткое приземление — плата за высокие прыжки

Другая интересная опция — ручной реверс. Инженеры предлагают на стоящем аквабайке потянуть за специальную ручку, которая является приводом заслонки сопла водомета. На тестовых машинах реализация этой функции была недостаточно отработана, поскольку «плуг» не только тяжело опускался, но и не давал устойчивого заднего хода: вместо этого Spark начинал уходить по дуге. Нас честно предупредили, что система реверса находится в стадии доработки; посмотрим, как она будет действовать на серийных образцах. А пока единственный заметный минус Spark заключается в неудачной форме пластиковых отливов рядом с рулевыми рукоятками и над подножками в середине корпуса. Когда на вираже вцепляешься в аквабайк руками и ногами, острые углы в этих местах травмируют костяшки больших пальцев рук и лодыжки, поэтому после теста почти все журналисты демонстрировали друг другу и представителям BRP свои ссадины. Наша справедливая критика была незамедлительно принята, и к моменту начала продаж эту «детскую болезнь» обещали устранить.

ДЕШЕВО, НО НЕ СЕРДИТО

В заключение скажу о самом, пожалуй, приятном: Spark будет стоить на 40% меньше ближайших

Вверху: Опционально Spark оснащается интеллектуальной тормозной системой iBR (только для мотора Rotax 900 HO ACE) или ручным реверсом.

На странице справа: При весе менее 200 кг аквабайк можно грузить на трейлер или вытаскивать на пляж вдвоем.

Угловатый пластик рядом с ручками может травмировать костяшки пальцев, но к запуску серийного производства этот недостаток обещали исправить.

Несмотря на бюджетное позиционирование, Spark оснащен ЖК-дисплеем, который отображает все ключевые параметры.

На кормовую платформу аквабайка легко выбираться из воды, а трос при буксировке лыжника ни за что не цепляется.







конкурентов. Этот факт, несомненно, станет решающим для многих покупателей и позволит войти в мир гидроциклов тем, кто прежде не хотел тратить значительную сумму на спортивную модель или довольствоваться невыразительной техникой начального уровня. А Spark именно выразителен — он отличается от прочих крайне живым характером и притягательной легкостью. Экономичные моторы Rotax 900 ACE потребляют всего 7–9 л топлива в час и позволяют развивать максимальную скорость до 80 км/ч, выбрасывая при этом в атмосферу в 13 раз меньше вредных веществ, чем аналогичные двигатели десятилетней давности. Важно и то, что BRP предлагает широкие возможности персонализации Spark (пять цветов корпуса) и целый ряд полезных аксессуаров вроде бимини-тента, кранцев и багажника для разных мелочей.

Вот и получается, что если рассматривать аквабайк, в первую очередь, как водную игрушку, с которой будет легко и весело проводить время в любой компании и на любой акватории, то за эти деньги альтернатив «Спарку» просто нет. Конструкторы BRP сделали широкий, качественный шаг вперед, до предела облегчив работу своим маркетологам: однажды сев на этот гидроцикл, вы не захотите с ним расставаться. MBY



Путь к Кубку



Бобу Отли, бросившему вызов команде Oracle на следующем Кубке «Америки», не привыкать решать сложные задачи. Справившись с одной, он уже готов к следующей.

Текст **Анастасия Зайцева** Фото **Rolex / Carlo Borlenghi / Daniel Forster**



В декабре прошлого года команда Боба Отли Wild Oats XI в седьмой раз опередила всех на финише Rolex Sydney Hobart Yacht Race. Последние полвека в этой легендарной офшорной гонке такого результата не удавалось добиться никому.

В списке австралийского Forbes Боб Отли с состоянием в $ 830 млн занимает 27-ю строку. Он — один из примеров self-made person, который заработал немалый капитал на экспорте австралийского вина. Страсть к парусу естественным для жителя Нового Южного Уэльса образом проявилась у Боба в юном возрасте.

«Все началось в Балморал-Бич, что неподалеку от Сиднея. Вода всегда имела для меня магическую привлекательность, и довольно быстро я обзавелся первым, довольно хлипким суденышком, которое купил у одноклассника за 2 шиллинга и 6 пенсов. В качестве мачты был садовый кол, на паруса пошло постельное белье, на корме висел руль, сооруженный из подручных материалов. Вот так я отправился покорять волны — пусть совсем недалеко от берега, но для мальчишки-школьника это было настоящим приключением».

За свою долгую жизнь (сейчас Бобу 85 лет) он повидал немало, но настоящий успех принесла ему команда Wild Oats в классе Maxi.

«Проект начался в 2001–2002 годах с 60-футовой лодки. Это была первая яхта с качающимся килем в международных океанских гонках,— рассказывает Боб.— В 2003 году Wild Oats как лучшую яхту австралийского календаря отправили в Англию для участия в регате Admiral's Cup, и мы победили. Потом построили 66-футовую лодку для защиты титула Admiral's Cup, но нашим планам не суждено было осуществиться. Тогда мы решили участвовать в Maxi Yacht Rolex Cup в Порто-Черво, где финишировали вторыми. Только нам не нравилось, что нас назвали «мини-макси», а не «макси», и мы решили, что если вернемся на этот чемпионат, то на лодке максимально возможной длины с качающимся килем — 30-метровой «супермакси». Это еще и максимально допустимая длина для участия в гонке Сидней – Хобарт».

Настоящий успех принесла Бобу Отли команда Wild Oats в классе Maxi



Вверху:
В гонке Сидней-Хобарт
28 декабря 2013 г.

Австралийцы не заставили себя долго ждать, и уже к Рождеству 2005 года новая лодка была на воде.

«В 2005 году мой друг, известный яхтсмен-киви Невилл Крайтон, решил построить себе такую яхту. Ее проектировала команда дизайнеров Reichel/Pugh, с которой мне доводилось работать до этого, и лодка, без сомнения, должна была стать самой современной в мире — с качающимся килем и двойными подводными крыльями (Canting Ballast / Twin Foil). Невилл знал, что нам нравится его лодка, и мы не ожидали, что он предложит нам ее на этапе строительства. Переговоры шли не гладко, мы вносили предложения в проект и поняли, что нужно поторопиться, дабы получить нашу версию лодки уже к гонке Сидней – Хобарт 2005 года.

Дизайнеры, специалисты верфи McConaghy в Сиднее, производители парусов и буквально все, кто был связан с этим проектом, отлично проделали свою работу, и 26 декабря, менее чем за четыре недели до старта гонки, Wild Oats XI сошла на воду. Вместе с Рико (Марк Ричардс, шкипер команды) и другими мы собрали суперкоманду, состоящую в основном из австралийцев и нескольких надежных парней из-за рубежа. Оставшееся время ушло на тщательную подготовку к предстоящей гонке. К сожалению, по состоянию здоровья я не смог принять участие в регате и остался на берегу. Это было, как если бы я владел скаковой лошадью и наблюдал с трибуны за ней в победном заезде Кубка Мельбурна».

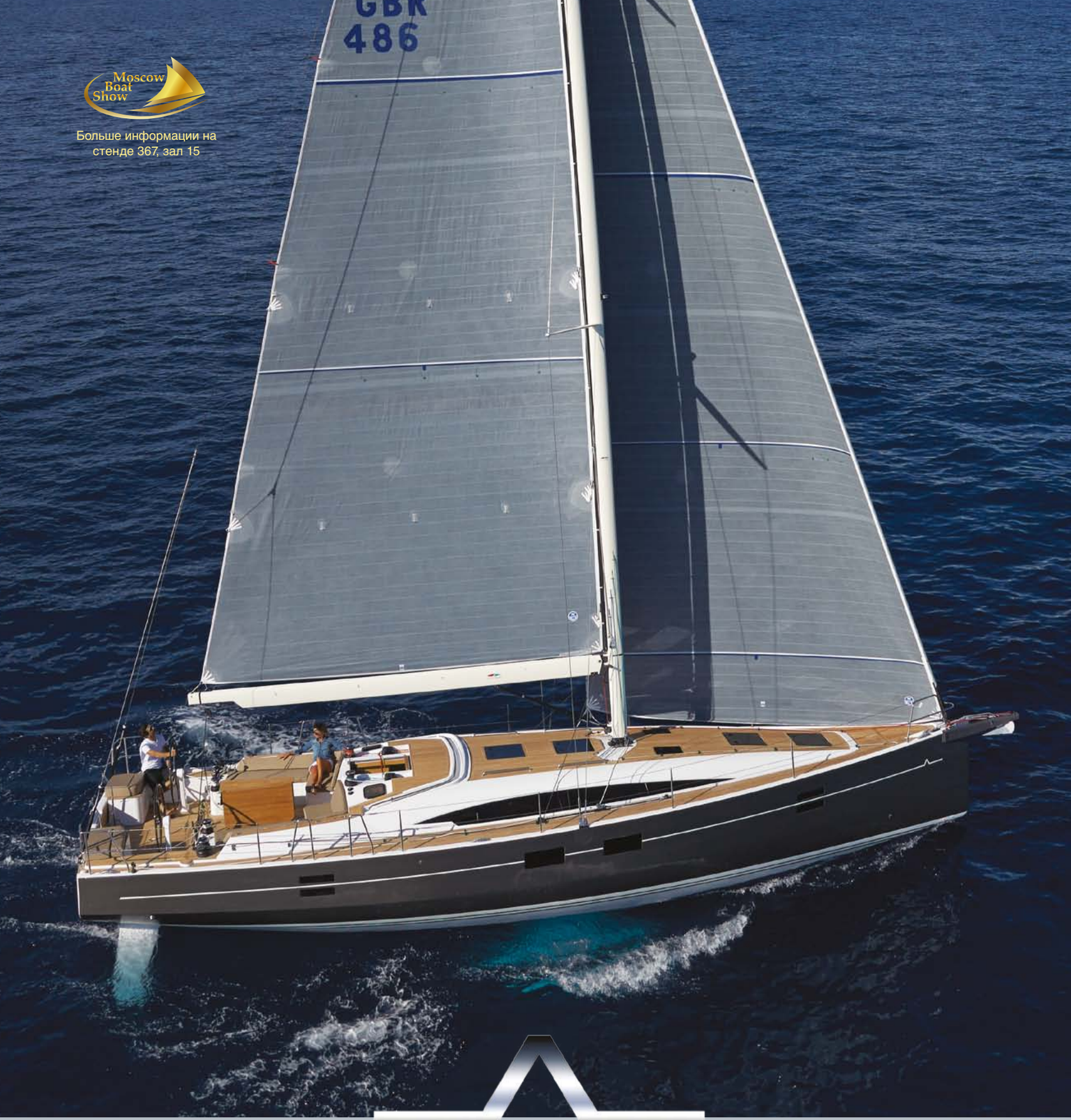
Тогда в победу мало кто верил, в этом признавался и Марк Ричардс.

«Перед началом той гонки мы не рассчитывали ни на что. Наша лодка не была в числе фаворитов, тем не менее Боб, который никогда не давил на нас, сказал мне слова, которые остались со мной на протяжении всей гонки: «Рико, мы вышли на старт, и это само по себе уже большое достижение. Нет никакого давления, просто выйди и сделай лучшее, что сможешь». И добавил со свойственной ему улыбкой: «Но если вы сможете выйти в лидеры флота в гавани Сиднея, это будет фантастика». В итоге именно это мы и сделали. Было круто!»

Еще сложнее было оставаться на этой вершине на протяжении многих лет, ведь, как признается Отли, для него Сидней – Хобарт — величайшая офшорная гонка, абсолютная спортивная вершина, аналог Кубка «Америки» в океанских гонках.

Wild Oats не привыкать быть «темной лошадкой». Но скоро все прояснится.

>>>



Moscow Boat Show

Больше информации на стенде 367, зал 15

The Azuree 46 – союз совершенства и стиля

Высокая скорость • Новейшие композитные материалы
Инновационный дизайн кокпита • Современный светлый интерьер с тремя каютами

Design by Humphreys Yacht Design

azuree.com.tr

@AzureeSailing AzureeSailing

AZUREE
THE SAILOR'S YACHT

33 40 46

SIRENA MARINE







Из всего вышесказанного можно заключить, что нас ждет интересная борьба. Австралийцы, судя по всему, привыкли добиваться результата.

«Наши достижения на Rolex Sydney Hobart делали меня счастливым,— признается Боб.— Я горжусь достижениями Марка Ричардса и команды, тем, что было сделано с 2005 года. Думаю, что у нас до сих пор лучшая в мире яхта для океанских гонок».

Перед последней гонкой яхту доработали. В числе изменений — подводные крылья, получившие название «гладильные доски», которые удерживают нос от зарывания. И все же без слаженной работы команды все технические нововведения не приносят желаемого результата. К слову, во время последней гонки Сидней – Хобарт, по подсчетам Ричардса, экипаж по меньшей мере 50 раз менял паруса. Лодка пересекла линию финиша с итоговым временем 2 дня 6 ч 7 мин. 27 с. На берегу Ричардс рассказал, как сильно впечатлили его возможности лодки:

«Мы просто шли все быстрее и быстрее по сравнению с другими лодками. Это был по-настоящему крутой опыт». Говоря о команде, он добавил: «Трудно объяснить, насколько хорошее взаимопонимание на борту… и очень много страсти».

По мнению Боба, важно, что в команде уже сформировалось ядро, которое практически не меняется с 2005 года. Но есть для него и кое-что поважнее очков в турнирной таблице. «Победа, конечно, не все, но когда это происходит, приходит чувство удовлетворения результатом. Это показывает, что усилия, которые ты и твоя команда приложили, оценены по достоинству. Нам нравится быть эталоном и ходить на лодке, у которой многие стремятся выиграть».

С какими ожиданиями команда идет на Кубок «Америки»? Пока Боб не спешит раскрывать карты.

«Наш клуб Hamilton Island выбран яхт-клубом Golden Gate из Сан-Франциско в качестве Challenger of Record (первого и главного челленджера, с которым обсуждаются правила гонок) для следующего Кубка «Америки». Мы уже начали планировать нашу кампанию. Найти спонсоров — одна из составляющих этой работы. Слишком рано принимать решения в отношении шкипера и команды, но я доволен тем, как идет процесс. По поводу деталей новой лодки говорить тоже преждевременно, финальные правила к проекту для Кубка еще не согласованы».

Wild Oats не привыкать быть темной лошадкой, но скоро все прояснится — осталось ждать совсем немного. MBY

Вверху:
30-метровая яхта Боба Отли Wild Oats XI спроектирована знаменитым дизайн-бюро Reichel/Pugh.

В центре, слева направо:
На выходе из гавани Сиднея вскоре после старта.

Боб Отли и шкипер Wild Oats Марк Ричардс с трофеями за победу в последней гонке Сидней – Хобарт.


UST
LUGA
CUP
Балтийская
Регата
Кубок
Усть-Луги
www.ust-luga-cup.ru
1-11 ИЮНЯ 2014 ГОДА
СТОКГОЛЬМ
•
ТАЛЛИНН
•
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
SWE
1
ОДНО МОРЕ
ОДНА ПРОФЕССИЯ
ОДНА СУДЬБА
MOTOR BOAT & YACHTING
РУССКОЕ ИЗДАНИЕ
информационно-аналитическое агентство
portnews©

LIFESTYLE MBY

Образ жизни на берегу и в море



Aquatimer Chronograph Edition
«Galapagos Islands»
с мануфактурным калибром
89365 символизирует вклад
IWC Schaffhausen в дело защиты
находящихся под угрозой
Галапагосских островов

Культ времени в воде

Компания IWC обновила культовую коллекцию Aquatimer, представив девять самых разнообразных водонепроницаемых часов для дайверов.

Текст **Тимур Бараев**

Часы Aquatimer относятся к культовым. И не только потому, что их надежность считают легендарной и ими пользуются профессионалы (те, конечно, которые могут позволить себе это недешевое удовольствие). За 47 лет существования этой модели ее создатели подарили часовому искусству многие усовершенствования, без которых ныне невозможно представить современные часы. Думаю, достаточно упомянуть корпус из титана, механический глубиномер или дайверскую шкалу, которая расположена под сапфировым стеклом и вращается вдоль фланца циферблата с помощью дополнительной боковой головки.

Родились часы IWC Aquatimer в 1967 году, одновременно с Rolex Oyster Perpetual Sea-Dweller. По сути это были первые дайверские часы, доступные обычным людям. До этого часы с высокой водонепроницаемостью корпуса выпускали крайне малыми тиражами исключительно для водолазов и бойцов подводного спецназа. Однако с распространением аквалангa — гениального изобретения Жака-Ива Кусто — под воду устремились тысячи любителей подводного плавания, которым часы были необходимы буквально как воздух. Ведь если во время захватывающего погружения прозеваешь момент, когда пора подниматься, в лучшем случае отделаешься кессонной болезнью, а то и попросту останешься на дне.

Новая коллекция Aquatimer отличается обилием технических новаций

Первый Aquatimer имел стальной корпус водонепроницаемостью 200 м, а от всех других часов его отличала внутренняя вращающаяся дайверская шкала, которая контролировалась при помощи второй заводной головки, расположенной у отметки «4 часа». В то же время строгий дизайн, классический черный циферблат с подробной разметкой, автоматический механизм с календарем-датой, стильный узкий ремешок из композитного материала делали Aquatimer похожими на обычные часы. И эта универсальность обеспечила модели необыкновенную востребованность и популярность. Ведь раньше люди в течение жизни покупали часы не чаще двух-трех раз. Вот модель из Шаффхаузена и стала воплощением мечты о часах на все случаи жизни.

На базе первого Aquatimer великий Фердинанд Порше создал в 1978 году часы-компас.



Поступало много заказов от военных моряков разных стран. Ну а в 1982 году все тот же Порше, создатель легендарного суперкара Porsche 911, выпустил очень схожие по конструкции с Aquatimer первые часы в титановом корпусе Ocean 2000 герметичностью 2000 м. И это был мировой рекорд, ведь IWC единственная владела секретами обработки титана — материала, чьи антикоррозионные свойства, невесомость и прочность идеально подходят для дайверских часов.

Aquatimer пользовались такой популярностью, что в середине 1990-х годов IWC даже решила запустить в производство на их базе дополнительную линию часов GST — настоящий sport de luxe. Сохранив первозданную высокую водонепроницаемость корпусов, мануфактура из Шаффхаузена уделила особое внимание качеству их отделки и декора и начала оснащать модели GST сложными механизмами со сплит-хронографом и даже вечным календарем.

Однако мастера IWC, конечно же, не забывали совершенствовать и саму модель. Так, в 1999 году Aquatimer стали первыми часами с механическим глубиномером. Модуль был сколь прост, столь и надежен. Сквозь боковой клапан вода попадала в небольшой цилиндр и давила на мембрану, которая передавала давление на дополнительную центральную стрелку с большим люминесцентным наконечником. Дайверы высоко оценили заботу об их здоровье, ведь механический модуль оказался гораздо точнее кварцевого. Электронные наручные компьютеры для дайверов всем хороши, особенно ничтожной ценой при огромном количестве функций. У них только одна беда — уж очень чутко реагируют электронные датчики на перепады температур. А разница температуры воды на поверхности и на глубине даже 20 м может достигать 15–20 °C. В таких условиях показания кварцевых глубиномеров весьма приблизительные.

Казалось бы, что еще можно придумать, чтобы усовершенствовать Aquatimer? Но, похоже, изобретательности мастеров мануфактуры нет предела. В этом году IWC презентовала 9 разновидностей своей культовой модели.

Начнем со знаменитой IWC Aquatimer Deep Three в 46-миллиметровом титановом корпусе герметичностью 10 атм с механическим глубиномером. Первое, что бросается в глаза, — усовершенствованные измерительные шкалы. Теперь синий индикатор показывает фактическую глубину погружения, а красный остается на отметке максимальной глубины (до 50 м), достигнутой в процессе погружения. Таким образом, часы Aquatimer Deep Three являются комплексной резервной системой для подводного компьютера.

Особое место в коллекции занимает модель Aquatimer Automatic 2000 с запредельной водонепроницаемостью 2000 м, или 200 атм. Их корпус также сделан из титана и имеет диаметр 46 мм. Лаконичным дизайном Automatic 2000 напоминает легендарную модель Ocean 2000, представленную Фердинандом Порше в 1982 году. Часы оснащены мануфактурным автоматическим калибром 80110 с фирменной системой автоподзавода Пеллатона, частотой 28 800 пк/ч и запасом хода 44 ч. Выпуклое сапфировое стекло имеет двустороннее антибликовое покрытие.

Главная идея мануфактуры IWC — «Инженерное искусство для мужчин»

Удивляет высота корпуса — 20,5 мм. Сделано это с тем, чтобы при погружении на большие глубины деформация корпуса не вызывала остановку системы автоподзавода. Этот эффект наблюдается на большинстве моделей, созданных для экстремальных глубин. Когда часы надевают поверх гидрокостюма, предусмотрен удлиненный вариант ремешка. Новая модель подорожала почти вдвое: $ 10 100 против $ 5600 за предыдущую.

Система быстрой замены ремешка заслуживает отдельного описания, так как ею отныне оснащены все модели линии Aquatimer. Она не только практична (смена браслета из нержавеющей стали на каучуковый ремешок и обратно происходит быстро и без усилий), но и надежна. Браслет нужно всего лишь протолкнуть сверху в крепежные пазы, надавить и услышать щелчок фиксатора. Чтобы отстегнуть ремешок, нужно надавить на рычажок большим пальцем с внутренней стороны, и браслет выскочит из крепления. Каучуковый ремешок часов для дайверов имеет специально разработанную «волновую» конструкцию: его первые сегменты настолько гибкие, что ремешок выдерживает изменения обхвата запястья при высоких температурах и на глубине. Ремешок размера XXL можно также надевать поверх гидрокостюма. Браслеты и ремешки IWC из новой коллекции Aquatimer 2014 года полностью взаимозаменяемы.

Вверху:
Часы Aquatimer Chronograph Edition «Expedition Charles Darwin». Впервые для производства корпуса часовая мануфактура применила такой материал, как бронза.

На странице справа:
Часы Aquatimer Chronograph Edition «50 Years Science for Galapagos», посвященные юбилею исследовательской станции имени Чарльза Дарвина.





Aquatimer Automatic 2000

Задняя крышка часов украшена сложной рельефной гравировкой с изображением водолазного шлема для глубоководных погружений

Очевидно, в честь снятой с производства, но незабвенной линии GST компания IWC пополнила линию Aquatimer часами с модулем вечного календаря. Модель Aquatimer Perpetual Calendar Digital Date-Month оснащена знаменитым автоматическим калибром 89801 с 68-часовым запасом хода и цифровыми индикаторами «большая дата» и «большой месяц». Впечатляющий корпус диаметром 49 мм сделан из розового золота и также имеет систему управления шкалами SaveDive. Водонепроницаемость 100 м позволит опускаться на небольшие глубины.

Кроме того, целых три хронографа из новой коллекции — Aquatimer Chronograph Edition «50 Years Science for Galapagos», Aquatimer Chronograph Edition «Galapagos Islands» и Aquatimer Chronograph Edition «Expedition Charles Darwin» — посвящены Чарльзу Дарвину и Галапагосским островам (уникальную природу этих островов IWC помогает защищать). Не забыли в Шаффхаузене и почтить память Жака-Ива Кусто с помощью хронографа Aquatimer Chronograph Edition «Expedition Jacques-Yves Cousteau».

Ну и, конечно же, немецкоговорящие швейцарцы позаботились о том, чтобы их культовая модель была доступна как можно большему числу поклонников. Для них предназначены хронограф Aquatimer Chronograph в корпусе диаметром 44 мм из нержавеющей стали с черным или посеребренным циферблатом, а также модель Aquatimer Automatic в корпусе диаметром 42 мм из нержавеющей стали. Часы с тремя стрелками представлены в разных вариациях (с черным или посеребренным циферблатом) и органично дополнены черным каучуковым ремешком или браслетом из нержавеющей стали. Водонепроницаемость этих моделей одинаковая — 300 м. MBY

Часы Aquatimer надежны в любой ситуации — как в воде, так и под водой

Также на всех Aquatimer теперь установлена новейшая система управления внутренней дайверской шкалой — SaveDive system. Устанавливать шкалу в нужное положение можно не только с помощью дополнительной боковой заводной головки, но и вращая безель (внешний ободок). Очень удобная вещь, особенно если на тебе дайверские перчатки. Эффектная трещотка с громкими, отчетливо слышимыми даже на глубине кликами поможет выставить время с точностью до минуты. Система сцепления обеспечивает взаимодействие между ободками и передает вращательные движения внешнего ободка через вал внутри корпуса на внутренний вращающийся ободок. Из соображений безопасности он может поворачиваться только по часовой стрелке. То есть в результате случайного контакта показания могут быть сбиты только в сторону уменьшения продолжительности пребывания под водой, что позволит сохранить жизнь и здоровье.

Люминесцентный состав Superluminova, которым покрыта внутренняя дайверская шкала, дает превосходную считываемость показаний в любых условиях. В дополнение к этому двухцветный циферблат облегчает ориентацию в темноте. Зеленым выделены указатели, важные при погружении, часовая разметка — синим. Ну и, наконец, новая SaveDive system обеспечивает часы дополнительной защитой от попадания соленой воды и грязи.



Как стать лучшим

Семья Кокотос, владеющая и управляющая тремя отелями на полуострове Элунда, поделилась с нами новостями перед открытием курортного сезона.





Как мы уже рассказывали на страницах MBY, семья Кокотос стояла у истоков туризма на острове Крит. Их первый отель, Elounda Mare, больше 25 лет назад был включен в список Relais & Chateaux — организации, берущей под свое крыло только исключительные отели и спа-комплексы. По сей день Elounda Mare остается единственным отелем на острове, носящим эмблему Relais & Chateaux.

Но сегодня у этой семьи отельеров появились новые поводы для гордости: в конце прошлого года на торжественной встрече общества Relais & Chateaux Элиана Кокотос была названа женщиной года. Элиана — потомственный отельер. Она выросла в отелях, которыми управлял ее отец, а встретившись со своим будущим мужем Спиросом, архитектором, специализирующимся на строительстве гостиниц, начала воплощать в жизнь свою мечту.

Сейчас семья владеет и управляет тремя отелями на Крите: роскошным Elounda Mare, с которого все начиналось, семейным Porto Elounda Golf & Spa Resort и уникальным для Крита, да и для всей Европы Elounda Peninsula All Suite Hotel. Элиана не бросает любимого дела и по сей день лично управляет отелями, служа достойным примером для своих

В Elounda SA & Resorts создана инфраструктура для отдыха на самом высоком уровне

Тоже почетной, только уже в гастрономическом мире, награды Toque d'Or были удостоены два ресторана, работающие на территории Elounda SA & Resorts. Ресторан Old Mill (отель Elounda Mare) был отмечен как один из лучших в Греции, экспериментирующих с традиционной местной кухней. Ресторан Calypso (Elounda Peninsula All Suite Hotel), в свою очередь, наградили за удачную попытку объединить французскую гастрономию с греческой кухней.

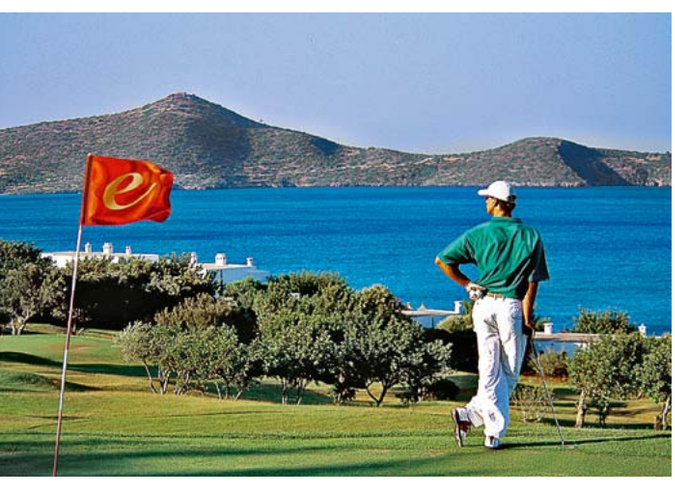
Старается не отставать от своих проповедующих роскошный отдых «соседей» и Elounda Golf & Spa Resort. Например, любимый ресторан гостей отеля — Nafsika — к новому сезону расширил террасу, а в ресторане паназиатской кухни Koh уже утверждено новое меню. В Beach Bar теперь весь день будут подавать коктейли и закуски.

Однако те, кто уже бывал в Elounda SA & Resorts, отлично знают, что здесь прекрасна не только гастрономическая составляющая. Тут дети и родители наслаждаются возможностью отдохнуть… друг от друга. Для этого на территории Porto Elounda Golf & Spa Resort работает детский центр. В этом сезоне в качестве его управляющей компании приглашена британская Worldwide Kids Company, а англичан в вопросах воспитания и умения занять детей, пожалуй, можно считать экспертами. Кроме нового детского центра, в Elounda SA & Resorts продолжает работать футбольная школа Arsenal, ради которой сюда приезжают родители с детьми постарше (как нам рассказали в отеле, школа популярна настолько, что в новом сезоне пришлось расширить расписание).

Пока дети развиваются духовно и физически, родителям (и особенно — мамам) тоже скучать не придется. Главный хит курорта — танцевальная школа господина Фокаса Эвагелиноса, постановщика церемонии открытия афинской Олимпиады. Она примет желающих с середины июня до конца сентября.

Вот так уже много лет семья Кокотос доказывает: чтобы стать лучшими в индустрии гостеприимства, нужно быть внимательными к пожеланиям своих гостей и не жалеть сил на их воплощение в жизнь. MBY

Elounda Peninsula — высокая кухня и только номера-сьюты





Вверху:
Каждый сьют курорта Elounda Peninsula располагает бассейном.

Внизу:
Поле для гольфа отеля Porto Elounda Golf & Spa Resort.

Бухта и причал для яхт комплекса Six Senses Spa к услугам гостей всех отелей Elounda SA & Resorts.

На странице справа:
Гостиная одного из сьютов Peninsula Grand Villas.

Спа-центр Six Senses Spa.

Ресторан паназиатской кухни Koh (Porto Elounda Golf & Spa Resort).









Тот, кто возит нас

Стиль, мощь, проходимость, функциональность, комфорт... Тестируем обновленный внедорожник Land Cruiser Prado

Текст **Леонид Павлов**







В модельном ряду Toyota большой внедорожник Land Cruiser Prado занимает почетное место в середине линейки. Он незначительно уступает в габаритах своему старшему «собрату» Land Cruiser 200, но при этом обладает не менее внушительными внедорожными характеристиками и может похвастаться не меньшим уровнем комфорта.

На фоне массовых моделей Corolla и RAV4, а также гибридного Prius он выделяется абсолютно всем, а не только солидными габаритами и недюжинными способностями за пределами асфальта. Да и среди одноклассников эта модель не только выглядит весьма достойной, но и является таковой. Ее собирательный образ говорит сам за себя: очевидно, что этот автомобиль — особенный, и с этим никто не поспорит.

Чтобы понять, что же выделяет Land Cruiser Prado в автомобильном потоке, мы взяли на тест-драйв обновленный внедорожник, который совсем недавно появился на рынке. Внешне спутать его с моделью до рестайлинга просто невозможно. В первую очередь внимание обращаешь на скошенные светодиодные дневные ходовые огни и широко расставленные противотуманные фары. Также изменились формы бамперов, а на обновленной радиаторной решетке появилась видеокамера: всего их теперь четыре, и они формируют систему кругового обзора. Камера удобна как в городе при парковке, так и на серьезном бездорожье (покрытие вокруг автомобиля можно оценивать не выходя и не выглядывая из салона).

В интерьере японцы также расставили более современные акценты. В продвинутых комплектациях на центральной консоли предусмотрен дисплей диагональю 7 дюймов, на который выводится изображение с камер и навигационной системы. Непосредственно перед водителем между шкалами спидометра и тахометра установлен дисплей поменьше — 4,2 дюйма: на нем отображаются данные с бортового компьютера и прочая вспомогательная информация. В числе приятных опций — электропривод складывания

Качество и надежность Toyota особенно чувствуются вдалеке от цивилизации

третьего ряда сидений, а также премиальная аудиосистема JBL с 14 динамиками и разъемами для подключения мобильного телефона или флешек.

Выше стал и уровень безопасности, причем все его аспекты. При маневрировании в потоке поможет мониторинг слепых зон, нелишним будет TPMS (Tyre Pressure Monitoring System), а на бездорожье кстати окажется модернизированная система Multi-terrain Select (MTS), которая адаптирует работу трансмиссии и антипробуксовочной системы к различным типам покрытия. В дальних путешествиях с прицепом поможет функция стабилизации Trailer Stability Control, входящая в состав системы курсовой устойчивости VSC (Vehicle Stability Control).

Многие продвинутые механические функции, которые были у Prado раньше, тоже сохранились и продолжают нас радовать. В частности это задняя пневмоподвеска, которая помогает поддерживать постоянный дорожный просвет независимо от загрузки внедорожника, а также мощная и выносливая полноприводная трансмиссия, позволяющая на бездорожье буквально творить чудеса. В асфальтовом режиме привод осуществляется на все четыре колеса, причем в качестве межколесного дифференциала работает муфта Torsen, самостоятельно направляющая крутящий момент на колеса, которые имеют лучшее сцепление с дорогой. Ну а для штурма направления (при отсутствии дороги) можно включить пониженный ряд трансмиссии, а также заблокировать задний и центральный дифференциалы. Таким образом, Prado даже без помощи электронных ассистентов играючи справляется с таким коварным препятствием, как диагональное вывешивание. Для обеспечения движения достаточно, чтобы хотя бы одно из задних колес имело надежный контакт с дорогой.

Дизайн этого внедорожника сочетает городскую эстетику и внушительные габариты

Ну и, конечно, тест-драйв Toyota Land Cruiser Prado не будет полным, если не рассказать про силовые агрегаты. Базовый бензиновый мотор 2,7 литра поставляется с механической или автоматической коробкой переключения передач и доступен только в комплектации «Стандарт». Это выбор экономных водителей, которые не гонятся за динамикой и хотят получить достойный внедорожник за умеренную цену. Для более динамичной езды лучше подойдет 4-литровый



КАМЕРА

Камера наблюдения на радиаторной решетке входит в состав системы кругового обзора. Также камеры установлены на задней двери и боковых зеркалах, помогая парковаться и штурмовать бездорожье







Вверху:
В салоне установлен 7-дюймовый цветной дисплей с навигацией и системой кругового обзора. На него выводится картинка с мультимедиасистемы, а также информация о вспомогательных функциях.

Справа, сверху вниз:
В дополнение к привычным приборам с яркой оптитронной подсветкой на центральный экран можно вывести подсказки навигации, данные бортового компьютера и другую важную информацию.

Салон Toyota Land Cruiser Prado может быть пяти- или семиместным. В первом случае объем багажника получается больше, а сам автомобиль немного легче.

В зависимости от комплектации на центральной консоли могут быть вставки «под дерево», углепластик, черный лак.

бензиновый V6 или 3-литровый дизель. Последний располагает сравнительно небольшой мощностью в 173 л.с., но выдает 410 Н·м крутящего момента, которые позволяют буксировать прицеп массой до трех тонн. Расход топлива на трассе при этом составляет всего 6,7 литра на 100 км, что при объеме бака в 87 литров обеспечивает запас хода в 1300 км. Ну а бензиновый 4-литровый двигатель превращает Prado в очень динамичный внедорожник. Его 282 лошадиные силы обеспечивают разгон до «сотни» за 9,2 секунды, а максимальная скорость ограничена электроникой на отметке 180 км/ч. Быстрее по отечественным направлениям гонять, пожалуй, и не стоит.

Расставаться с Toyota Land Cruiser Prado после тест-драйва грустно. Как и положено качественному японскому автомобилю, он не так прост, как кажется на первый взгляд. Сначала обращаешь внимание на элегантный, модный дизайн, и только потом, проведя вместе с ним несколько дней и съехав с асфальта в нескольких сотнях километров от Москвы, понимаешь, что за обилием продвинутой электроники и слоем качественной кожи скрывается настоящий внедорожник. На таком не страшно отправляться в самый дальний путь и всегда можно быть уверенным: он не подведет! MBY



Безупречный вкус кофе

Стильная и функциональная соло-кофемашина Miele серии Generation 6000 — это воплощение лучших кофейных традиций и настоящее немецкое качество. С новой моделью CM 6300 вы получите ароматный эспрессо, капучино или латте макиато всего одним нажатием кнопки. Новинка невероятно проста в использовании и отличается элегантным дизайном.



Как и модели предыдущего поколения, новая кофемашина Miele CM 6300 оснащена динамической камерой заваривания AromaticSystem. Эта технология позволяет извлекать максимум полезных свойств из кофейных зерен. При наполнении теплой водой камера заваривания расширяется, за счет чего смешение молотого кофе и воды происходит интенсивнее, а аромат кофе получается более насыщенным. После завершения процесса заваривания размер камеры уменьшается, а кофейная гуща выжимается и попадает в специальный контейнер для отходов.

Благодаря пользовательскому интерфейсу DirectSensor управлять новинкой очень просто без утомительного чтения инструкций и дополнительных пояснений. Каждый тип напитка обозначен на панели управления определенным символом. Названия функций и элементов меню отображаются на высокотехнологичном TFT-дисплее в виде четких белых букв на черном фоне, а навигация по меню осуществляется при помощи сенсорных кнопок. Для получения двойной порции одного напитка достаточно просто нажать на соответствующую кнопку два раза. Дополнительные параметры, такие как предварительное заваривание, степень помола, количество молотого кофе и температура, легко изменяются по желанию пользователя.

CM 6300 подойдет для настоящих кофейных гурманов, ведь она позволяет сохранять настройки приготовления любимого напитка в индивидуальном профиле. Можно создать и сохранить в памяти до четырех индивидуальных профилей со всеми необходимыми параметрами. Впоследствии достаточно будет лишь выбрать определенный профиль, и кофемашина приготовит кофе точно по вашему вкусу.

Настройки приготовления кофе можно сохранять в индивидуальном профиле

Как правило, уход за кофемашиной — всегда проблема, особенно когда дело касается очистки молочных трубок, однако новая модель CM 6300 предусматривает функцию их автоматической промывки. Если вы приготовили напиток с использованием молока, то промывка запустится автоматически сразу перед выключением кофемашины, но также можно делать это и вручную. Для этого достаточно просто отсоединить трубку от емкости для молока и опустить конец трубки в поддон для жидкости — она сначала промоется водой, а затем продезинфицируется при помощи пара. Блок заваривания также легко отсоединяется и промывается под струей воды, а поддон и контейнер для отходов подходят для мытья в посудомоечной машине. Среди дополнительных преимуществ этой модели стоит отметить светодиодную подсветку сенсорных кнопок и чашки с напитком, предварительный подогрев чашек и различные звуковые сигналы.

Кофемашина Miele CM 6300 представлена в двух цветах: черный обсидиан (Obsidian Black) и белый лотос (White Lotus). MBY



ONE TOUCH FOR TWO

Одна из особенностей новой кофемашины Miele CM 6300 — функция OneTouch for Two, которая позволяет одновременно готовить сразу два напитка: не только эспрессо, но и на основе молока, например, капучино или латте макиато, что особенно актуально для большой компании





Чудо с водой

Может ли бассейн считаться произведением искусства? Вопрос отпадает сам собой, когда смотришь на творения мастеров Craig Bragdy Design — британской компании, чьи керамические фрески потрясают своим великолепием.

Текст **Татьяна Осипова** Фото **Craig Bragdy Design**



Бассейном на большой яхте, наверное, не удивишь уже никого. Впрочем, бассейны бывают всякие, и разницу между простенькой пластиковой джакузи и сооружением, достойным шикарной яхты или дорогого особняка, заметит любой. И если ваша цель — получить нечто особенное, не рядовой, но эксклюзивный бассейн для услады не только тела, но и глаз, едва ли кто-то в мире справится с этой задачей лучше, чем британская Craig Bragdy Design.

Это небольшое семейное предприятие, расположенное в старинном городке Денби в северном Уэльсе, последние 40 лет занимается созданием фантастических фресок из керамики — декоративных панелей для роскошных ванных комнат и спа, а также уникальных бассейнов для дома и яхты.

Без преувеличения можно сказать, Craig Bragdy Design удалось поднять древнее искусство керамики на совершенно новый уровень. А начиналось все на удивление просто, когда Джин и Рис Пауэлл основали в конце 1950-х годов небольшую керамическую мастерскую. (Джин сейчас уже за восемьдесят, но она по-прежнему активно участвует в работе.) Не прошло и 10 лет, как они начали экспериментировать с небольшими настенными панелями из плитки. На ближайшей же специализированной выставке их ждал оглушительный успех и просто невероятный шквал заказов!

Craig Bragdy удалось поднять искусство керамики на новый уровень





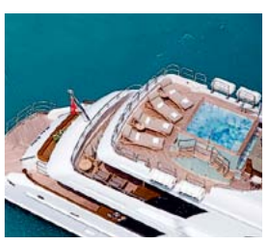
К началу 1970-х годов Джин и Рис уже имели впечатляющую репутацию и работали с клиентами со всех уголков планеты. Двое из их четырех сыновей — Шон и Ник — пошли по стопам родителей и превратили небольшой семейный бизнес в компанию мирового уровня.

Сегодня на предприятии трудится большая команда: около сотни дизайнеров, керамистов, инсталляторов с широчайшим диапазоном художественных приемов и навыков, что позволяет создавать работы невероятного разнообразия и качества. Каждый бассейн проектируется строго индивидуально, согласно пожеланиям клиентов и инструкциям архитекторов.

Главная задача — угадать и воплотить идею, рожденную воображением заказчика

В дизайн-студии команда художников переводит эскиз на развернутое «полотно» из глины. Затем рисунок формируется вручную, пока его очертания до мельчайших деталей не будут идеально соответствовать замыслу. Затем панель режут на кусочки, при этом форма и тип нарезки являются неотъемлемой частью дизайна. Следующий этап — окраска по глазури. В самом конце сложного процесса на «полотно» наносят драгоценные металлы: золото, серебро, платину… Уже сама технология производства подразумевает, что двух одинаковых бассейнов в принципе быть не может — каждый абсолютно уникален. Главная задача — угадать и визуализировать идею, рожденную воображением заказчика, и превратить ее в произведение искусства потрясающей красоты. Судя по этим фотографиям, географии заказов и статусу клиентов компании, творческой команде Craig Bragdy Design с блеском удается воплощать задуманное.

Кстати, чтобы войти в число обладателей подобного чуда — уникального бассейна, лететь в Великобританию совершенно не обязательно. В России марку Craig Bragdy Design представляет московская компания «Шик», специализирующаяся на селекции и продаже отделочных и облицовочных материалов высочайшего класса. MBY



ДЕКОР

Сама технология производства подразумевает, что создать два одинаковых бассейна просто невозможно. Даже популярные мотивы — дельфины, кораллы и другие обитатели подводного мира — всегда будут выполнены по-разному







На предыдущем развороте:
Бассейн и джакузи для заказчика из Абу-Даби.

На странице слева, сверху вниз:
Настенное панно на частной вилле в Одессе.

Гидромассажная ванна на флайбридже яхты.

На странице справа, сверху вниз:
Бассейн на вилле во Флориде.

Открытый бассейн в стиле ар-деко в Калифорнии.


1. Schaller

Секреты портновского мастерства

Деловой костюм может принести удачу на переговорах, если он придает вам уверенности в себе. Стать таким талисманом может только пошитый вручную костюм — уверены итальянские портные из сети салонов Uomo Collezioni.

Костюм на заказ — лучшая инвестиция, которую может сделать мужчина в свой гардероб. Помимо того, это особая привилегия и возможность выразить свой стиль наиболее полно, а для многих людей с нестандартными фигурами — это еще и жизненная необходимость, ведь только созданный по мерке костюм будет сидеть безупречно.

Uomo Collezioni представляет сразу несколько видов услуг индивидуального пошива. В Москве и Санкт-Петербурге регулярно проходят гастроли лучших итальянских портных, чье мастерство передается из поколения в поколение и обогащается современными знаниями. Сегодня никто в мире не умеет обращаться с тканями так, как это делают итальянцы. Обладая безупречным вкусом, последними сведениями из области моды и обходительными манерами, они способны мгновенно найти с клиентами общий язык, помочь определиться с выбором и совместно создать шедевр портновского искусства.

Создавая костюм, иногда важно знать взгляды заказчика на жизнь



Обучение будущих мастеров начинается с четырнадцати лет — это тот возраст, когда пальцы еще можно натренировать и сделать руки достаточно проворными, чтобы они могли порхать над швами и умело продевать длинную шелковую нить сквозь едва видное ушко серебряной иглы. В будущем каждый из учеников будет специализироваться на конкретной операции, по крайней мере на мануфактуре Uomo Collezioni работают именно по такому принципу. Тысячи нюансов, огромный багаж знаний, наблюдательность и опыт — минимум, который требуется от каждого сотрудника. Даже давние почитатели услуги индивидуального пошива, или Su Misura, как ее называют в Италии, часто и представления не имеют, сколько скрытых от глаза деталей (и очень важных деталей!) есть в их любимом костюме. Так, например, самая важная часть пиджака — его душа — это внутренняя подкладка, которую вшивают между внешней частью костюма и его шелковой изнанкой. Ткань для нее выбирается исходя из множества обстоятельств: фигуры, ткани, сезона, климата. Кроме таких хитростей, портные Uomo Collezioni держат в памяти тысячи базовых моделей мужского костюма, помнят о том, что в процессе пошива передняя часть пиджака деформируется гораздо сильнее задней вследствие обработки утюгом, счет идет на миллиметры и мастер не имеет права на ошибку.

На одной из сессий Su Misura в Москве портные Uomo Collezioni рассказали нам, что они «работают» немного и психологами. Ведь им очень важно суметь понять человека во время снятия мерок. Нужно тактично узнать не только о его рабочем ритме, но и о его привычках, предпочтениях и даже иногда взглядах на жизнь. За время встречи цепкий глаз портного должен уловить манеру движения человека, оценить его осанку, заметить, например, имеет ли клиент привычку, держать руки в карманах или сложенными на груди. Нелишними оказываются и знания анатомии. А уж после снятия мерок начинается настоящее упражнение во взаимопонимании — выбор ткани и цвета будущего костюма. Uomo Collezioni сотрудничает с лучшими поставщиками, но даже это не облегчает выбор. Ведь сегодня, помимо шерсти из нитей разного коэффициента скрутки, существуют и такие «опции», как нити из золота, сапфира или нефрита. Одни добавляют ткани приятный блеск, другие — насыщенный цвет.

К счастью, ближайший визит с очередной сессией Su Misura запланирован на 14–29 марта, и все вопросы можно будет задать лично. Также мастера везут с собой приятный сюрприз для леди: отныне всем спектром услуг Uomo Collezioni смогут пользоваться и деловые женщины. Нам открыли лишь несколько секретов. Например, выбор тканей для женских костюмов будет больше, так как, помимо классических тканей, дамам предлагают и отдельную линейку, более женственную по цветам и текстурам. Также для леди в Uomo Collezioni действуют свои предложения по отступам от канонов делового костюма, например, лацканы и карманы, отделанные кожей. Как уверили нас портные, главный тренд сегодня — современные элементы на классическом фоне. MBY

Простая роскошь

В эпоху глобализма все сложнее найти место отдыха тем, кто выбирает его не по принципу, можно ли там «выгулять» новое платье. Но, к счастью, тихие уголки и отели, где отдыхают тело и душа, на карте мира еще есть.





Сверкающий отель может стоять посреди шумного и пыльного мегаполиса или даже в пустыне. Он манит сам по себе — как убежище от агрессивной среды. Но вы-то знаете, что есть на свете и такие места, где со средой хочется слиться. И тогда вы ищете максимально аутентичный отель, что, впрочем, не отменяет требований к комфорту.

Мы нашли такое место в городе Амальфи, у берегов Салернского залива, в самом сердце Амальфийского побережья. Амальфи, Позитано, Сорренто, остров Капри, остров Искья… От этих ласкающих слух географических названий просто веет итальянской безмятежностью, вызревшими на солнце лимонами и… роскошью. И если на Капри вышеприведенный порядок слов меняется, и роскошь с ее улицами бутиков, гастрономическими ресторанами и запредельными ценами в марине выходит на первый план, то в Амальфи она будто бы отряхивается от позолоченной шелухи и становится «просто роскошью». Здесь можно позволить себе целыми днями бродить без дела по старым улицам, заходя в лавочки, чтобы пополнить домашнюю коллекцию керамики и запас итальянских деликатесов, пить кофе с лимонным пирогом и мороженым, неспешно выбирать из десятков рыбных ресторанов, чтобы забронировать столик на вечер. Прогуливаясь, можно наткнуться на спрятанную в арке крошечную часовню, от векового величия которой перехватывает дыхание.

Амальфи хоть и находится на побережье, любимом светской публикой, но абсолютно лишен пафоса

А как приятно после променада вернуться в небольшой отель в цветущем саду и непременно с видом на море — уж очень оно красивое на юге Италии! Выбравшись чуть за городскую черту, вы без труда найдете такой — отель Santa Caterina. Его основное здание — вилла, построенная семьей Гамбарделла в середине XIX века, уже с начала следующего века начала отчасти функционировать как гостевой дом, а со временем превратилась в отель окончательно. Сегодня Santa Caterina управляет все та же семья — для нашего времени удивительный факт и лучшая рекомендация одновременно. Лучшая, безусловно, для тех, кто хочет в своем временном пристанище ощутить местный колорит.





Каждый из 67 номеров отеля не похож на другие — ни в одном старинном доме не встретишь двух одинаковых комнат. Здесь каждая отделана традиционной для юга Италии цветной плиткой. Апартаменты, начиная с категории deluxe, обставлены антикварной мебелью. Прибывающие в романтический отпуск обычно выбирают номера с джакузи, чтобы, принимая ванну, любоваться видом на море. А молодоженам здесь предлагают шале Giulietta & Romeo с собственной природной террасой и теплым бассейном.

Вариантов, чем заняться вне стен уютных номеров, в Santa Caterina множество. Если вы приехали в то время, когда уже не купаются (хотя сезон на Амальфийском побережье до середины осени), придется кстати теплый бассейн с морской водой. Для тех, кто, находясь в Италии, просто

В Santa Caterina вы не найдете одинаково оформленных комнат









Вверху, слева и справа: Терраса и спальня шале Giulietta & Romeo — самого романтичного в отеле.

На странице слева: Живописный вид возвышающегося над морем отеля Santa Caterina.

Внизу, слева направо: Beach Bar на пляже отеля.

Гостиная в шале Giulietta & Romeo.

Ресторан Santa Caterina — самый роскошный в отеле. Здешние повара — победители самых престижных мировых кулинарных конкурсов.

Пляж и основной бассейн отеля расположены на нижней террасе.

не может упустить гастрономическое приключение, в отеле работает одноименный ресторан. Повара Santa Caterina пользуются большим авторитетом у коллег во всем мире, а внушительная винная карта ресторана манит сюда не только гостей отеля. С мая по октябрь здесь работает ресторан Al Mare, где, помимо только что выловленной рыбы и морепродуктов, на которых держится кухня юга Италии, готовят еще и непревзойденную пиццу. Спа Santa Caterina, словно поддерживая основную мысль владельцев отеля, даст вам окончательно понять, что вы в благодатном Средиземноморье. Процедуры проводят на основе местных трав и цитрусовых, со знанием дела используя все их полезные свойства для омолаживания, восполнения энергии или расслабления.

Очень рекомендуем побывать в Santa Caterina в самом начале сезона. Вы застанете удивительную амальфийскую весну, которая приходит сюда очень рано, гораздо раньше туристов, стремящихся в Амальфи и его окрестности преимущественно летом. И тогда вы точно сможете ощутить всю «простую роскошь» этого места, которая кроется не в особенных интерьерах, а в богатых традициях гостеприимства. MBY





Плоды жизни

Приятных заведений, где можно с удовольствием провести вечер или отпраздновать какое-либо событие, много не бывает. И появление еще одного такого места в Сочи не осталось незамеченным.





Вверху справа:
В Cocos Bar постоянно выступают известные исполнители, работающие в самых разнообразных музыкальных стилях.

Внизу, слева направо:
Вход в Cocos Bar из фойе.

Приватная, умиротворяющая обстановка в интерьерах Cocos Bar.

Интерьер общего зала Cocos Bar с небольшой сценой.



На радость креативным модникам и ценителям идейных заведений осенью в центре Сочи открылся новый ночной коктейль-бар. Оригинальное название этого передового заведения — Cocos Bar — восходит к кокосовому ореху, особо почитаемому во многих культурах плоду, в котором сконцентрирована энергия солнца, воздуха и воды.

Интерьер Cocos Bar выполнен в стиле natural: мягкие коричнево-бежевые тона, природные материалы и, конечно же, кокосовая мозаика. Кроме главного зала и танцевальной зоны, в баре оборудованы три изолированные VIP-комнаты: для деловых встреч, романтических свиданий и караоке. Они рассчитаны на разные компании до 6 человек, оснащены плазменными панелями и телефонами. В каждой комнате предусмотрена возможность регулировки громкости музыкального фона, есть отдельные зоны для курящих и некурящих посетителей.

В самом сердце Cocos Bar находится изолированная от основного пространства караоке-комната. Уютный интерьер, собственный DJ и Playlist, а главное, формат «посторонним вход воспрещен» позволяют полностью использовать комнату под свою вечеринку. Желающие повеселиться шумно и весело могут зарезервировать комнату с набором опций на любой случай. Концепция кухни и бара частично базируется на блюдах и коктейлях с кокосовым орехом. Шеф-повар предлагает гурманам блюда континентальной, японской и тайской кухни, среди которых традиционный тайский суп том ям с креветками на кокосовом молоке, экзотический салат с кокосовыми сливками, кокосовый рис с горохом по-карибски, а также ряд фирменных десертов. Барная карта Cocos Bar включает четыре раздела: с тропическими коктейлями, идеально подходящими к азиатской кухне; классическими «мужскими» твистами и женскими Fancy; четвертый же раздел поистине уникален: в нем собраны авторские произведения, в каждом из которых содержится частичка кокоса.

В Cocos Bar всегда звучит отличная музыка различных стилей и направлений: от гламурного Soft Lovers Rock до электронного Balearic и более динамичного Nu Disco. Вечером здесь можно потанцевать под сеты модных диджеев, послушать живые концерты артистов в жанрах jazz, funk, rock'n'roll. На сцене заведения появляются американо-испанский квартет Brazzaville, диджей и топ-модель международного уровня Даша Малыгина, музыкальный историк DJ Sasha Partyphone и незаурядный лондонский DJ Phil Mison.

Прогрессивная молодежь, творческие бизнесмены, иностранные гости и просто туристы — все найдут для себя в Cocos Bar что-то новое и непременно приятное. Кстати, полинезийская легенда гласит, что кокосы растут только там, где слышатся звуки моря и человеческие голоса. Очень точное соответствие «кокосовому» бару на берегу моря, где всегда многолюдно! MBY









Эксперт MBY
Грег Копп
E-mail: editor@mby.ru



Крылья против качки

Новые двухосевые стабилизаторы качки выглядят весьма эффективными

Система AntiRoll представляет собой принципиально новый подход к умерению качки, в котором сочетаются элементы гироскопической и плавниковой стабилизации. Большинство стабилизаторов принадлежат к одному из двух типов:

- гироскопы вроде Seakeeper и Mitsubishi ARG, которые действуют за счет быстро вращающейся массы, противодействуя влиянию волн;
- парные «плавники» типа Sleipner, TRAC или CMC, меняющие под ватерлинией угол атаки, демпфируя крен.

Обе системы способны работать на ходу, причем здесь более эффективны «плавники», а на якорной стоянке выигрывают гироскопы.

МАШЕМ КРЫЛЬЯМИ

Разработанная компанией Dynamic Marine Solutions (DMS) система AntiRoll отличается от остальных в первую очередь тем, что «плавники» могут не только поворачиваться, изменяя угол атаки, но также имеют степень свободы в вертикальной плоскости и способны делать «взмахи». По утверждению производителя, это обеспечивает высокую эффективность в борьбе с качкой без необходимости идти на компромисс. Обычные «плавники» поворачиваются только вокруг одной оси, поэтому их способность умерять качку на стоянке определяется площадью и скоростью реакции каждого стабилизатора. На ходу это не проблема: набегающий поток воды многократно увеличивает динамическую подъемную силу «плавников». С другой стороны, гироскопы одинаково действуют как на ходу, так и на стоянке, но в первом случае при высокой волне по сравнению с «плавниками» они «выдыхаются» быстрее. Один из плюсов гироскопов в том, что на корпусе отсутствуют выступающие части, которые создают дополнительное сопротивление на любой скорости, особенно при глиссировании.

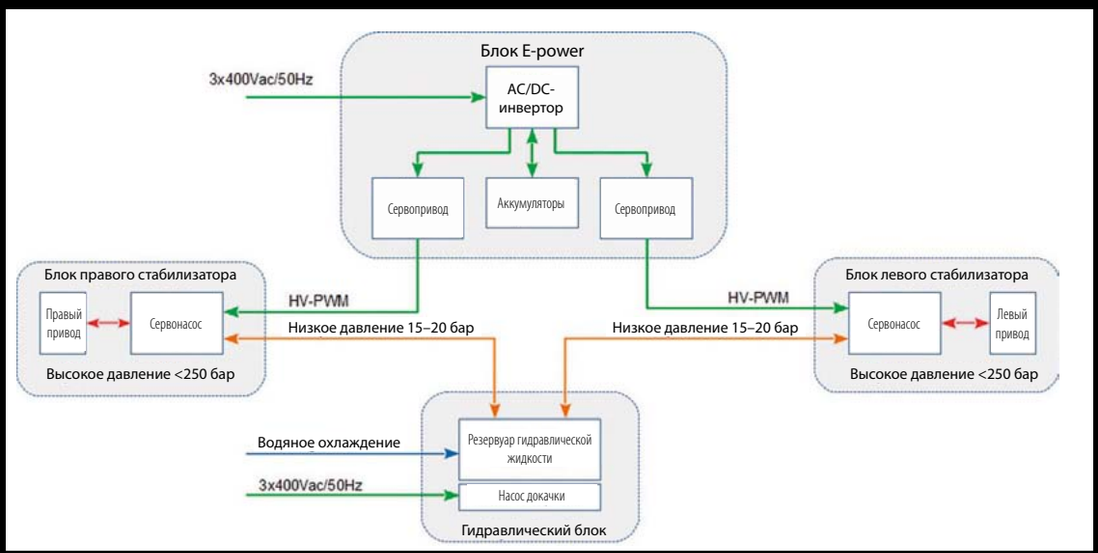
Стабилизаторы AntiRoll имеют две степени свободы. На ходу они поворачиваются относительно продольной оси (вдоль плоскости плавника-стабилизатора), обеспечивая подъемную силу на каждом борту, как обычные «плавники». На якорной стоянке стабилизаторы «машут» вверх–вниз, действуя по аналогии с птичьим крылом. Поскольку направление «взмахов» прямо противоположно вектору волн, эффективность AntiRoll гораздо выше по сравнению с обычными стабилизаторами. Отличаются AntiRoll и по форме: длина стабилизаторов



МНЕНИЕ: Такое впечатление, что каждый месяц производители стабилизаторов придумывают что-то совершенно новое; однако пока рано безоговорочно отдавать предпочтение той или иной системе. **Хьюго Андреа**



Первой яхтой, на которую установят стабилизаторы AntiRoll, станет стальная Wim van der Valk Continental Trawler (36,8 м)



в два раза больше ширины. Это означает, что для обеспечения такой же подъемной силы их нужно переложить всего на 15°. Обычным коротким «плавникам» с удлинением от 0:5 до 1:0 для достижения такого эффекта требуется перекладка на 30°.

Уменьшение угла атаки позволяет снизить сопротивление, потребление энергии и время реакции за счет снижения давления на выходящую кромку узкого стабилизатора по сравнению с широким. Небольшое смещение вала стабилизатора в корму от входящей кромки обеспечивает некоторый противовес давлению на выходящую кромку, тогда как на широких «плавниках» вал обычно проходит вплотную к входящей кромке.

НЕ ВЫСТУПАТЬ!

Серьезный недостаток длинных (большого удлинения) стабилизаторов в том, что они, будучи неактивными, торчат из корпуса, создавая высокое сопротивление и мешая при швартовке. DMS придумала, как решить эту проблему с помощью буквально одной кнопки. Неиспользующиеся стабилизаторы просто прижимаются к корпусу или входят в специальные углубления. Другой плюс наличия второй степени свободы (вращение относительно продольной оси) в том, что «плавники» можно ориентировать в соответствии с центром вращения конкретного судна при качке. Обычные стабилизаторы устанавливают под фиксированным углом, что из-за конструкции корпуса неминуемо приводит к снижению эффективности. Систему DMS даже после установки можно настроить на максимальную эффективность для конкретного судна.

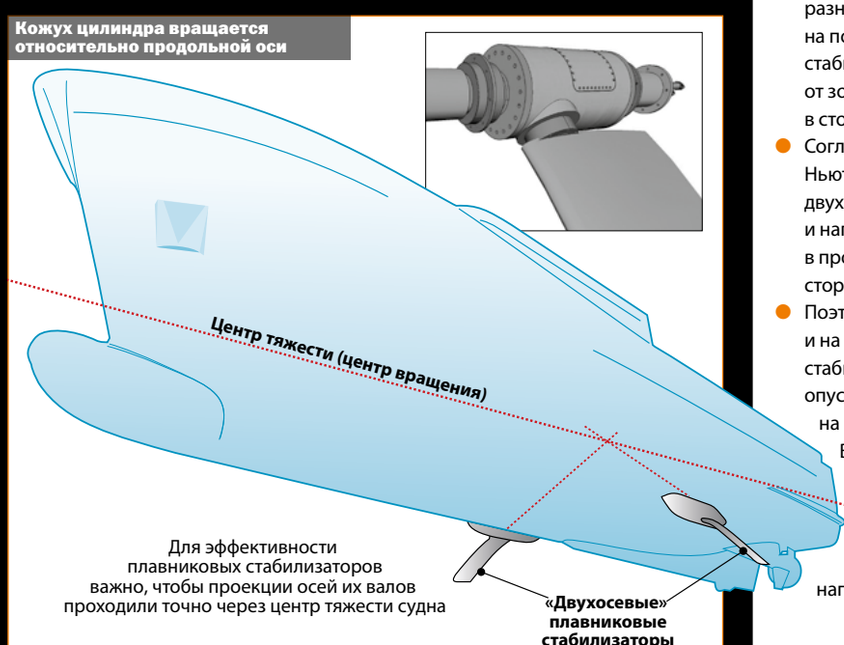
Возможность вращения в разных плоскостях достигается за счет использования гидравлических приводов для каждой оси: один расположен в основании стабилизатора в цилиндрическом кожухе, из которого выходит вал. Весь кожух также вращается вдоль другой оси, обеспечивая «взмахи».

За работу стабилизаторов отвечает фирменная система Hybrid Power Train, основу которой составляет трехфазный генератор на 400 В. Он подключен к AC/ DC-инвертору, питающему сервоприводы левого и правого борта, и аккумуляторным батареям. Последние выступают хранилищем энергии для обеспечения кратковременного ускорения работы «плавников». Вся прелесть системы в том, что электромотор нагнетает в сервонасосы жидкость из центрального резервуара под низким давлением (15–20 бар), а они уже «додавливают» ее до 250 бар. Благодаря этому исчезает необходимость использовать малоэффективные механические насосы высокого давления.

Пока AntiRoll рассчитаны на суда длиной от 30 м, но DMS утверждает, что их принцип подходит для глиссирующих и водоизмещающих яхт любых размеров. Пока непонятно, какова экономическая эффективность установки AntiRoll на лодках длиной 15–30 м, однако стремительное развитие рынка стабилизаторов говорит о том, что при наличии спроса возможно почти все.

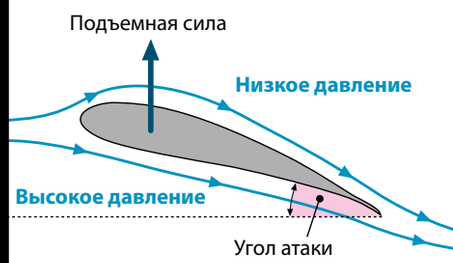
ИНТЕРНЕТ: www.dmsholland.com

Кожух цилиндра вращается относительно продольной оси



МИНУТА НА РАЗМЫШЛЕНИЕ

ГИДРОДИНАМИЧЕСКАЯ ПОДЪЕМНАЯ СИЛА



- Подъемная сила на крыле в воздухе или на корпусе в воде позволяет самолетам летать, а яхтам глиссировать.
- Физические принципы похожие, однако крылу требуется обтекание с обеих сторон, а корпусу — только погруженной части.
- В этом смысле плавниковые стабилизаторы (активные рули) ведут себя скорее как подводные крылья.
- Набегающий поток создает подъемную или топящую силу, в зависимости от взаимного положения входящей и выходящей кромок.
- Сила зависит от угла атаки и скорости обтекания: чем выше их значения, тем подъемная сила больше даже при относительно небольшой площади стабилизатора.
- Она создается за счет разницы давления на поверхностях крыла-стабилизатора и направлена от зоны высокого давления в сторону зоны низкого.
- Согласно второму закону Ньютона, «взаимодействия двух тел друг на друга равны и направлены в противоположные стороны».
- Поэтому «плавники» работают и на судне без хода: когда стабилизатор резко опускается, вода давит на него с такой же силой. В холодном климате вода более плотная, поэтому в северных акваториях «плавники» не столь нагружены, как на юге.

Водомет Alamarin-Jet 245

Новые возможности для конструкторов

Водомет Alamarin 245, похоже, значительно расширит сферу применения движителей подобного типа. Дело в том, что его можно устанавливать как снаружи, так и внутри корпуса, что дает возможность конструкторам свободно выбирать местоположение двигателя и распределение веса. Этот водомет можно сопрягать с двигателями мощностью до 320 л.с., и он прекрасно подойдет для катеров типа RIB. Если ставить два привода, то Alamarin 245 сгодится для лодок длиной до 40 футов.

Корпус водомета выполнен из алюминия, а внутренние части — из нержавеющей стали. При наружном монтаже в корпус заходит лишь небольшая часть конструкции, поэтому двигатель можно располагать почти вплотную к транцу. При установке внутри корпуса за транцем оказываются лишь сопло и заслонка.

Важно, что водомет оснащен широким сервисным люком, к которому есть доступ изнутри или снаружи корпуса. За повороты сопла отвечают гидравлические цилиндры, причем насос, контур масляного охлаждения и механизм заднего хода уже интегрированы в этот довольно компактный привод.

По заявлению производителя, особая геометрия сопла обеспечивает четкую и быструю реакцию на перекладку штурвала. Высокая мощность делает водомет чрезвычайно эффективным даже на заднем ходу. При весе 95 кг Alamarin 245 подходит для судов новых проектов и модернизации лодок с транцевыми колонками.

ИНТЕРНЕТ: www.alamarin-jet.com



Водомет Alamarin 245 можно монтировать внутри или снаружи корпуса



Бифокальные очки

Если вы пользуетесь очками для чтения, то знаете, как утомляет постоянная их смена за штурвалом в солнечный день. «Переключение» между обычными и солнцезащитными очками отнимает время и сильно отвлекает от контроля за приборами и сканирования горизонта. Компания Yachting Sunnies предложила бифокальные солнцезащитные очки, в нижней части которых расположены линзы для близоруких людей. Теперь, когда вы переводите взгляд с картплоттера на удаленную точку в море, менять очки нет необходимости. Выполненные из поликарбоната очки выпускают в четырех вариантах, включая нетонущую оправу, и обеспечивают коррекцию +1,50, +2,00 и +2,50 диоптрий. Стоимость от £ 60 до £ 110.

ИНТЕРНЕТ: www.yachtingsunnies.com

Канаты из Турции

Новая марка на российском рынке

Турецкая компания Kaya Ropes, будучи одним из мировых лидеров по производству канатных изделий, выходит на российский рынок. Kaya Ropes обладает высокотехнологичным техническим парком и предлагает полный спектр продуктов для рекреационного яхтинга, коммерческих и рыболовных судов. Кроме того, в каталогах компании значатся веревки и канаты из различных материалов, предназначенные для использования в альпинизме, при спасательных работах, для военных и гражданских целей, а также веревки специального назначения. Ежегодно Kaya Ropes выпускает 2,5 млн метров канатной продукции, уверенно идет к тому, чтобы стать третьим крупнейшим мировым производителем, а также ищет партнеров в России.

ИНТЕРНЕТ: www.kayaropes.com

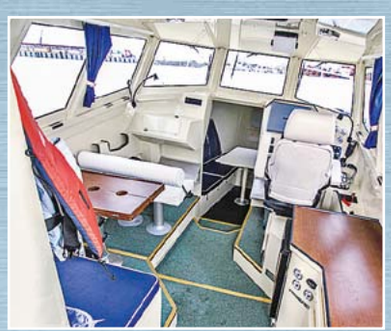


TRIDENT®
aluminium boats

Внимание к каждой детали

TRIDENT Solo 900









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

WWW.TRIDENTBOATS.RU



Семь лет без угара

Надежный датчик окиси углерода

Такая штука должна быть на каждой яхте. Цифровой датчик Fire Angel CO-9X — простое автономное устройство, сигнализирующее о смертельно опасной концентрации угарного газа (CO). Чувствительность прибора составляет 10 ppm; при превышении заданного уровня раздается пронзительный звуковой сигнал (85 дБА) и начинает мигать красный светодиод. Встроенная в Fire Angel литиевая батарея рассчитана на семь лет.

Прибор выпускают в двух модификациях. Цифровая версия CO- 9D (£ 25,99), снабженная дисплеем, на котором отображается точная концентрация оксида углерода и температура, способна запоминать значения за прошедший месяц. Это удобная функция, позволяющая отследить выброс угарного газа, например, на ходу, когда вы не обратили на это внимание. Аналоговая версия лишена экрана, обеспечивает лишь сигнализацию и стоит на £ 6 меньше.

Изначально оба прибора созданы для использования в помещениях на берегу и сертифицированы Kitemark (Великобритания). Однако было бы интересно проверить их работоспособность и надежность в условиях морской атмосферы (влажность, наличие соли).

ИНТЕРНЕТ: www.safeeco.co.uk

Горячо и холодно

Два простых, но эффективных продукта Webasto

Webasto Thermo Call — это приложение, которое позволяет удаленно управлять системой отопления вашей яхты. Установленная на смартфоне программа может по нажатии кнопки запускать отопитель или включать горячую воду, пока вы едете на судно, или прогревать помещения во время зимней стоянки.

Приложение использует пять хранящихся в памяти телефонных номеров, по которым осуществляется звонок или отправка сообщения, а установленный на яхте блок управления требует для работы SIM-карту.

Isotherm TB 15 Travel Box — другая новинка Webasto, представляющая собой переносной «холодильник» с термостатом и микропроцессором, позволяющий поддерживать температуру от -10 до +24 °C. Полезный объем бокса составляет 15 л, питается он от сети 12 В через гнездо прикуривателя. «Холодильник» оснащен ЖК-дисплеем и снабжен функцией энергосбережения.

ИНТЕРНЕТ: www.webasto.co.uk



СТРАННОВЕДЕНИЕ



Космолет пришельцев или карманный круизер? Jet Capsule представляет собой весьма необычный тендер

Что это такое?
Jet Capsule — полностью закрытый уникальный тендер для суперяхты, который берет на борт до девяти человек.

Что у него с силовой установкой?
На судне можно установить один 150-сильный бензиновый двигатель или два дизеля по 315 л.с., которые сопрягаются с водометами Hamilton или колонками.

Насколько он быстрый?
Скорость от 18 до 32 узлов (в самом мощном варианте). С одним дизелем в 315 л.с. скорость составит 25 узлов.

Что внутри?
Все что пожелаете! Производитель готов сотрудничать с командой дизайнеров и адаптировать «голую» лодку под любые нужды. В качестве альтернативы можно выбрать готовые модификации, включая восьмиместное такси, роскошный тендер с двумя диванами или круизер с трансформирующейся кроватью, санузлами и камбузом. Есть вариант спасательной лодки.

Какие основные параметры?
Водоизмещение 2,3 т, длина 7,35 м, ширина 3,38 м, запас топлива 227 л.

Какова мореходность?
Пока сказать сложно, но корпус и надстройка изготовлены из стеклопластика с использованием технологии вакуумной инфузии, поэтому соотношение прочности и веса должно быть хорошим, да и обводы корпуса в носу под ватерлинией гораздо более острые, чем у надстройки. Последняя достаточно высокая, поэтому в ветреную погоду возникнет вопрос парусности.

Сколько стоит лодка?
Базовая цена составляет £ 120 000.

ИНТЕРНЕТ: www.jetcapsule.com

DISCOVERY 45 AK

Уникальное предложение!
€ 376 750
цена в России



Совместный проект компаний Super Lauwersmeer (NL) и Ушаковские Верфи (РФ)

- Материал корпуса: сталь
- Длина: 13,50 м
- Ширина: 4,36 м
- Осадка: 1,20 м
- Водоизмещение: 17 тонн
- Скорость: 7–9 узлов
- Двигатель: Iveco NEF 150 л.с.
- Расход топлива в крейсерском режиме: 7 л/час
- Спальных мест: 6
- Количество кают: 3
- Высота потолка: 2 м
- Топливный танк: 500 л.
- Запас пресной воды: 500 л.
- Фановая цистерна: 210 л.
- Солидный комплект опций

Спуск на воду: навигация 2014 г.







ООО «УШАКОВСКИЕ ВЕРФИ»

Tel: +7 (963) 350–7528

Tel: +7 (927) 226–1926

web: www.real–ships.ru

e–mail: info@real–ships.ru

REAL SHIPS

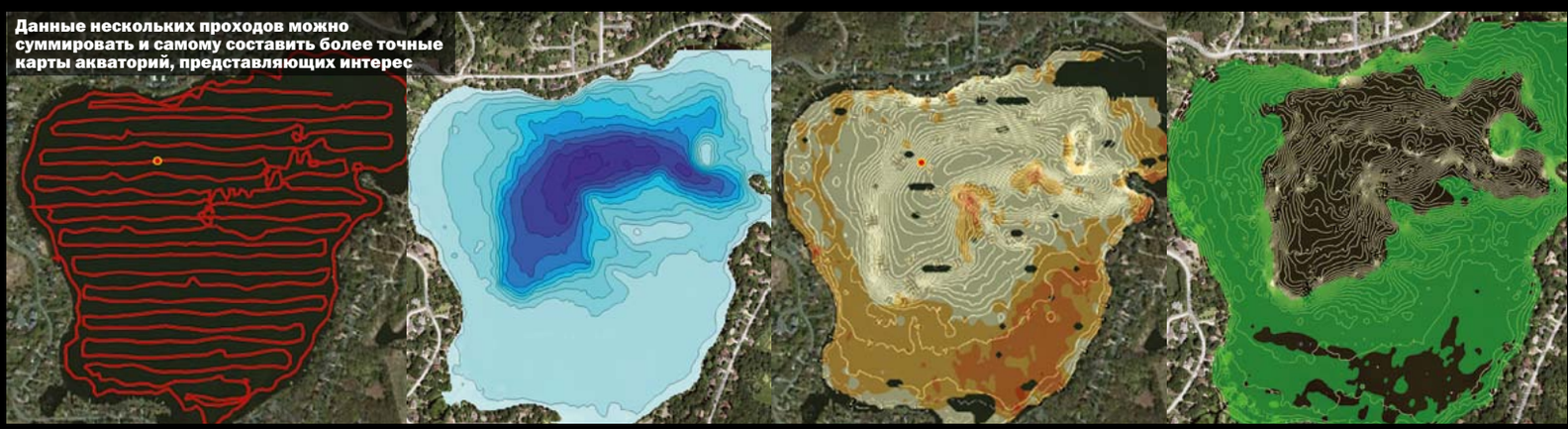
Реклама

НАВИГАЦИЯ

Техника, советы, мнения



Эксперт MBY
Тим Бартлет
E-mail: editor@mby.ru



Данные нескольких проходов можно суммировать и самому составить более точные карты акваторий, представляющих интерес

Сам себе картограф

Navico обеспечила возможность самостоятельного составления карт

За последние 20 лет морская электроника ушла далеко вперед, и на многих наших яхтах стоит такое же или даже более совершенное навигационное оборудование, нежели то, с помощью которого проводилась картографическая съемка.

Для большинства задач это не имеет особого значения, однако заядлые рыболовы и дайверы нуждаются в самой точной информации. Программа под названием Insight Genesis дает пользователям оборудования Lowrance, Simrad и B&G возможность создавать собственные высокодетализированные электронные карты на базе информации, полученной от своих радаров.

Родительская компания Navico, стоящая за тремя этими брендами, описывает процедуру как простой процесс из четырех шагов: регистрация, выгрузка на сервер, анализ и обратная загрузка.

Стадия регистрации подразумевает сохранение данных GPS и радара на SD-карту в картплоттере. Очевидно, что чем больше данных, тем подробнее карта, но вовсе не обязательно собирать всю информацию за один проход — данные могут суммироваться.

Выгрузка подразумевает отправку информации через сайт на сервер Insight, который спустя полчаса возвращает макет карты. Если макет вас устраивает, то предлагается купить окончательный вариант и загрузить его на SD-карту для дальнейшего использования в картплоттере.

Первые три шага не потребуют никаких вложений, разовая финальная загрузка обойдется в £ 12,50, а стоимость годовой подписки начинается с умеренной суммы в £ 123.

ИНТЕРНЕТ: https://insightstore.navico.com/insightgenesis

AUTOROUTING
COMPASS EYE

Пользователи приложения Navionics Mobile могут добавить в свой арсенал программу Autorouting для iOS. Достаточно указать осадку, крейсерскую скорость и расход топлива вашей яхты, а также начальную и конечную точки маршрута, чтобы Autorouting рассчитала маршрут, включая курс, расстояние и расчетное время прибытия. Приобрести Autorouting можно только из приложения Navionics Nav Module для iPhone или iPad.

Стоимость £ 3,59 (iPhone), £ 4,49 (iPad)

Тепловизоры для маленьких яхт

Компактные и легкие для установки камеры

Когда Flir приобрела Raymarine, новое руководство компании сразу заявило, что намерено сделать тепловизор таким же популярным оборудованием на прогулочной яхте, как и радар. Продолжая движение к этой цели, Raymarine представила серию камер T 200.

При высоте корпуса 178 мм и диаметре 152 мм эти камеры можно устанавливать практически на любые лодки, причем монтаж не требует специальных знаний и навыков. Поскольку тут отсутствует возможность поворота или наклона, не требуется специальный контроллер, и достаточно подключить всего два кабеля.

Изменение цветовой палитры и зуммирование, как и остальные функции, настраивается с помощью многофункционального дисплея Raymarine. Стоимость T 200 начинается с £ 2999 и пока вписывается в бюджеты не всех яхтсменов, однако тенденция на удешевление устройств давно намечена.

ИНТЕРНЕТ: www.raymarine.com





Компактный приемник умеет «цепляться» к Wi-Fi-сети на расстоянии до мили

Бюджетная точка доступа

Wi-Fi-приемник с усилителем всего за £ 299

MetisAir — новый приемник с усилителем по довольно умеренной цене, который подключается к антенне длиной 39 см (8 дБ) и может принимать сигнал Wi-Fi на расстоянии до мили.

Компактная алюминиевая коробочка (150 × 135 × 40 мм) монтируется под палубой и содержит два Wi-Fi-модуля, один из которых принимает сигнал, а другой создает закрытую сеть на борту.

Устройство продается с предварительной настройкой, и благодаря встроенному Ethernet-порту к нему можно подключиться не только «по воздуху», но и при помощи старой доброй витой пары.

Это еще не все: за дополнительные £ 150 можно приобрести модель с 3G, чтобы быстро подключаться к интернету через сети сотовых операторов.

ИНТЕРНЕТ: www.metisair.co.uk



4G на борту

Все виды связи в одном устройстве

Яхтсменов, которые не могут жить без быстрого интернета, порадует новый 4G-роутер Hubba X4 LTE. Роутер позволяет подключаться к мобильным сетям второго, третьего и четвертого поколений, а также к береговым Wi-Fi-сетям с возможностью создания точки доступа на борту.

Для тех, кто не стеснен в финансах, есть возможность соединить роутер со спутниковым терминалом.

Стоимость компактного устройства, предназначенного для скрытого монтажа, £ 1554.

Хотя сети 4G (LTE) и обеспечивают скорость до 100 Мбит/с, даже в Европе их покрытие пока не выходит за пределы крупных городов, а реальная скорость в 10–20 раз ниже. Говорить о покрытии побережий пока вообще не приходится, но прогресс не стоит на месте, и операторы развивают сети спринтерскими темпами.

ИНТЕРНЕТ: www.buzzmarine.co.uk

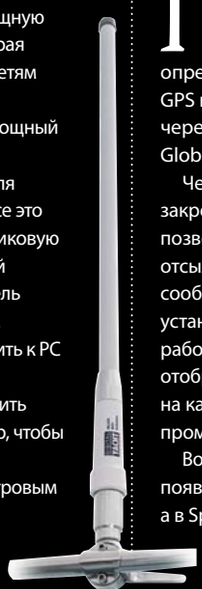
Сигнал на четыре мили

Компания Digital Yachts выпустила новую мощную антенну WL450, которая позволяет подключаться к сетям Wi-Fi на удалении до 4 миль. В устройстве использован мощный модем и усилитель, а также всенаправленная антенна для увеличения зоны приема. Все это заключено в прочную пластиковую метровую трубку, из которой выходит единственный кабель питания и передачи данных.

Антенну можно подключить к PC или Mac кабелем напрямую, но гораздо полезнее соединить ее с роутером вроде iNavHub, чтобы создать бортовую Wi-Fi-сеть.

Стоимость WL450 с 10-метровым кабелем составляет £ 420.

ИНТЕРНЕТ: www.digitalyachts.co.uk



Ручной маячок

Третье поколение популярного устройства

Первая модель карманного маячка Spot представляла собой устройство, способное определять координаты с помощью GPS и отправлять их в центр спасения через спутниковую систему Globalstar.

Четыре режима работы, закрепленные за простыми кнопками, позволяли активировать сигнал SOS, отсылать заданное заранее сообщение на почту или телефон установленного контакта, а также работать в режиме трекинга, отображая координаты устройства на карте через определенный промежуток времени.

Во втором поколении устройств появились расширенные сообщения, а в Spot Gen3 инженеры смогли вдвое увеличить время работы от батареи, одновременно облегчив маячок до 114 г. Его габариты теперь составляют 8,7 × 6,5 см, плюс отсылка путевых точек на сервер происходит чаще. Вдобавок к этому, режим трекинга активируется датчиком движения, что позволяет экономить энергию на стоянках.

Стоимость Spot Gen3 составляет £ 150, а обслуживание обойдется от £ 118 в год.

ИНТЕРНЕТ: www.findmespot.eu



Кнопки из прочного пластика обеспечивают хороший тактильный контакт. Помимо того, включается и выключается прибор разными кнопками

Теплые ветровки

Водонепроницаемые куртки для студеной погоды

HH Crew Mid Layer

Стоимость £ 100

Не волнуйтесь: помимо желтого, есть и другие цвета. Неважно, выберете вы голубой, красный, оранжевый, белый или черный — эта удобная и функциональная куртка будет служить вам верой и правдой в любую погоду. Легкая, удачно скроенная и теплая ветровка не занимает много места и практически не мнется. В нагрудном кармане с молнией удобно хранить мобильный телефон, а единственным нареканием к куртке стало незначительное попадание воды в боковые карманы на бедрах в совсем уж «мокрые» дни. **Стюарт Кэмпбелл**

MOTOR BOAT РЕЙТИНГ

★★★★☆

Henri Lloyd Prism

Стоимость £ 175

В первое время эта куртка немного стесняет движения, но выйдя в море, моментально привыкаешь к преимуществам ее особого покроя. Высокую стоимость оправдывают проклеенные с тесьмой швы и водонепроницаемые молнии; прорезиненные манжеты защищают руки от ветра и брызг, а спрятанный в воротнике яркий капюшон салатного цвета укрывает голову от ветра и хорошо заметен издалека. Куртка отлично подходит для холодных осенних дней и выпускается красного, синего и черного цветов. **Нил Синглтон**

MOTOR BOAT РЕЙТИНГ

★★★★☆

Musto Corsica

Стоимость £ 130

Само по себе сочетание качества и комфорта при такой разумной цене выделяет эту куртку среди прочих. И женская, и мужская модели из водонепроницаемого материала имеют мягкую и весьма приятную на ощупь подкладку из флиса; по ощущениям они оказались немного теплее, чем Rohan Atlas. Мне очень понравилась приталенная женская версия, в которой дамы выглядят не квадратными, а весьма элегантно. Эта куртка с регулируемыми манжетами и удобным нагрудным карманом хороша не только на яхте, но и просто для городских прогулок. **Чантал Борчиани**

MOTOR BOAT РЕЙТИНГ

★★★★★

Rohan Atlas

Стоимость £ 145

MOTOR BOAT РЕЙТИНГ ★★★★☆

Если вы ищете качественную легкую водонепроницаемую куртку без особых изысков, то эта традиционная, неаляповатая модель хорошо подойдет. Огромные наружные карманы позволяют таскать в них рацию, ключи и прочие мелкие вещи, а для телефонов предусмотрены специальные внутренние отделения. Подгоняемый по размеру капюшон спрятан под молнией в воротнике, длинные полы ветровки не задираются и хорошо защищают тело от холодного ветра. Мне пришелся по вкусу глубокий синий цвет материала, но самое ценное в том, что куртка практически невесомая: она скручивается в предельно компактный сверток, а сетчатая подкладка позволяет ей «дышать». Куртка эта недостаточно теплая для зимы, но благодаря удобству и функциональности прекрасно сойдет для межсезонья. **Чантал Борчиани**

Gill Inshore

Стоимость £ 140

MOTOR BOAT РЕЙТИНГ ★★★★☆

Не стоит принимать эту куртку за простой легкий дождевик, неспособный справиться с непогодой. Эта качественная зимняя ветровка сшита из водонепроницаемого, но «дышащего» материала с усиленными проклеенными швами и обеспечивает хорошую термоизоляцию. Название Inshore означает, что в куртке уместно не только находиться на борту, но и появиться, например, в офисе: вас не примут за только что сошедшего с ледокола полярника. Благодаря особому распределению утеплителя тело постоянно остается в тепле, а рукава не стесняют движения. Кстати, чтобы согревать замерзшие ладони, карманы ветровки тоже подбиты флисом, а капюшон удобно сворачивается внутрь отороченного мягкой тканью воротника. Куртка выпускается в женском и мужском вариантах, синего и серого (два оттенка) цветов. **Хьюго Андреа**

Quba X-10

Стоимость £ 299

MOTOR BOAT РЕЙТИНГ ★★★☆☆

Эту стильную куртку можно использовать как на яхте, так и в повседневной жизни всю зиму. Водонепроницаемая нейлоновая ткань с закрытыми тесьмой швами останавливает ветер и влагу, супермягкая флисовая подкладка удерживает тепло, манжеты с клапаном предотвращают попадание воды, а капюшон и полы регулируются удобными шнурками. X-10 — одна из самых теплых и по-настоящему зимних курток из всех протестированных, и это помогает смириться с внушительной ценой. Женские и мужские варианты доступны в разных расцветках, и по желанию можно изменить нанесенные сверху цифры. Чтобы по достоинству оценить эту ветровку и не жалеть о потраченных деньгах, ее нужно часто использовать в суровых условиях. **Джек Хейнс**

ШКОЛА MBY

Что нужно знать будущему капитану яхты



Инструктор
Джон Мендес
E-mail: editor@mby.ru

Yachtmaster: В поисках ясности

Все, что нужно знать об использовании AIS и радара

Текст **Джон Мендес** Фото **Лестер МакКарти**



УРОК №21

MBY продолжает публиковать серию материалов для тех, кто хочет улучшить свои шкиперские навыки и быть готовым к встрече с морем.



Многие судоводители не до конца понимают, что такое на самом деле AIS (Автоматическая Идентификационная Система) и чем она полезна. Делает ли она все то же самое, что и радар, или же является дополнением к последнему? Другими словами, есть ли смысл устанавливать и то и другое или можно обойтись только AIS? Неопределенность усугубляют действия некоторых компаний, называющих свои устройства «AIS-радар», хотя AIS и радар — вещи принципиально разные. В чем же заключается эта разница и как лучше использовать оба устройства?

ЧТО ТАКОЕ AIS?

AIS создавали для того, чтобы снизить риск столкновения судов в море и помогать береговым службам лучше контролировать трафик, показывая, где находится каждое судно и чем оно занято. Это достигается установкой AIS-транспондеров (приемо-передающих устройств, отвечающих на принятый сигнал) на все без исключения коммерческие суда водоизмещением свыше 300 рег. т. Транспондер включает GPS-приемник, собирающий информацию о местоположении судна и параметрах его движения (курс, скорость и т. д.). Затем эти данные передаются по двум VHF-каналам — AIS-1 и AIS-2 (частоты 161.975 МГц и 162.025 МГц; старые VHF-каналы 87 и 88). Другие суда или береговые станции могут принимать эти данные с помощью AIS-ресивера, и позиция судна отображается на экране картплоттера или компьютера.

УСТРОЙСТВА КЛАССА «А»

Все большие коммерческие суда обязаны иметь на борту AIS-транспондеры класса «А». Они передают информацию каждые две секунды, хотя, если эфир перегружен, данные могут поступать с задержкой. Кроме того, после введения «паспортной» информации (название судна, позывной, номера MMSI, IMO) экипаж должен обновлять рейсовые данные (осадка, порт назначения, предполагаемое время прибытия, навигационный статус), поскольку они меняются. И вот здесь все может не соответствовать действительности. Я много раз видел проходящие мимо меня суда, хотя, согласно данным AIS, они в это время стояли на якоре — просто потому, что никто не потрудился ввести новые данные. Но, по крайней мере, скорость и курс судна всегда будут отображаться корректно, поскольку эта информация передается автоматически.

УСТРОЙСТВА КЛАССА «В»

Суда небольшого водоизмещения и яхты также могут быть оборудованы AIS, но не в обязательном порядке, а по желанию. Обычно это приборы класса «В»: просто ресивер, принимающий информацию о других судах без передачи собственного сигнала, и транспондер, который передает информацию о судне, на котором установлен. Прибор класса «В» передает менее детальную информацию и с большими промежутками времени. Приборы класса «А» имеют приоритет над устройствами «В», поэтому в зонах с интенсивным судоходством сигналы последних могут перекрываться сигналами судов, оборудованных приборами AIS класса «А».

КАК ОТОБРАЖАЕТСЯ ИНФОРМАЦИЯ AIS?

Для большинства яхт самый простой вариант — вывод данных AIS на экран картплоттера или радара. Хотя также возможен вывод данных на отдельный компьютер при наличии соответствующего адаптера. Простейшие AIS-приемники класса «В» обойдутся в достаточно скромную сумму около £ 150, но нужно будет добавить отдельную VHF-антенну. Более специализированные устройства, которые выпускают производители картплоттеров, обычно дороже, но проще в установке и используют существующую антенну VHF. Есть также некоторые



Обратите внимание на наши новые этикетки в этом сезоне.



Дизайн меняется, качество остается.

Обновленный дизайн этикетки теперь полностью отражает «высокотехнологичные» свойства продукта, к которым привыкли клиенты Seajet.

Для надежной защиты от обрастания в предстоящем сезоне применяются Seajet 031, 033, 034 или 039.

Фактическое содержание остается точно таким же, как раньше



ООО "ТехноМакс"
603 163 Нижний Новгород,
набережная Гребного
Канала,
дом 11 строение 1.

T: 8 (831) 230 30 93

www.seajetpaint.ru

Использование биоцидов безопасно. Всегда читайте этикетку и информацию о продукте перед использованием

БРОНИРУЙТЕ ЗАРАНЕЕ!
НАШИМ СТАРОЖИЛАМ
– СКИДКА!

ПОРТ ДУБРОВКА

Мы сохраняем Вашу мечту

СВЕТЛОЕ, ТЕПЛОЕ, ПРОСТОРНОЕ ОБЩЕЖИТИЕ ДЛЯ КАТЕРОВ И ЯХТ

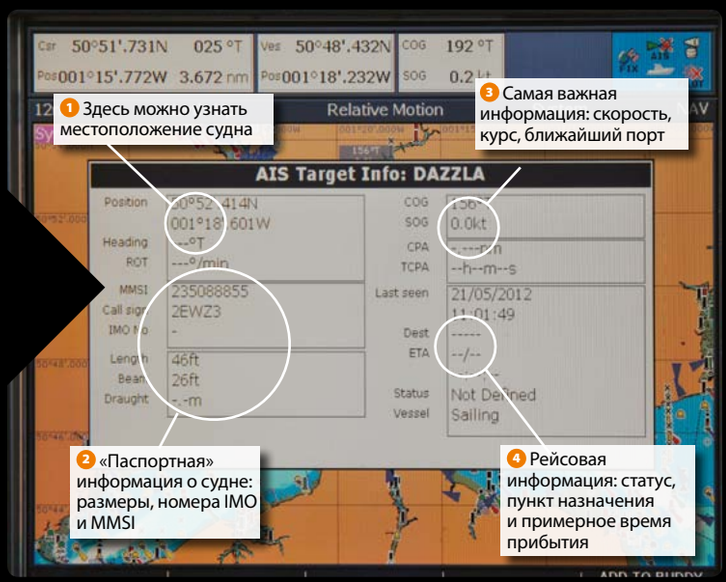


WWW.PORTDUBROVKA.RU • INFO@PORTDUBROVKA.RU
187340, РОССИЯ, ЛЕНИНГРАДСКАЯ ОБЛ. КИРОВСК, НАБЕРЕЖНАЯ УЛ., 20 Б
+7 (812) 96-390-96, +7 (812) 318-14-50, +7 (812) 430-25-02

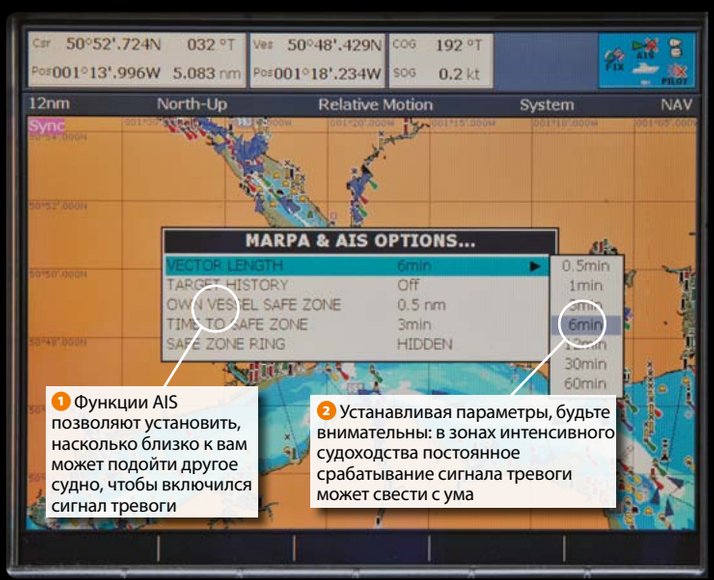
AIS



A1 Большинство AIS-приемников позволяют накладывать «цели» на картинку картплоттера



A2 AIS также дает детальную информацию о других судах и оценивает вероятность столкновения

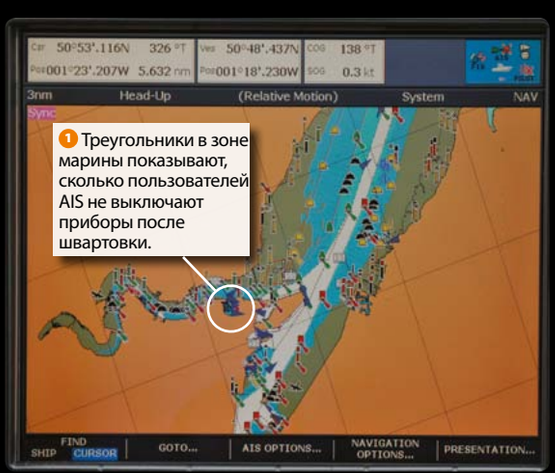


B1 Можно установить вокруг своей яхты «зону безопасности»



B2 Если другое судно войдет в вашу «зону безопасности», автоматически сработает сигнализация

приложения, которые могут отображать информацию на смартфоне или планшете, хотя им необходимо интернет-соединение, и информация может поступать с задержкой.



Сейчас столько судов оснащены AIS (B), что при интенсивном движении легко запутаться

КАК ИСПОЛЬЗОВАТЬ AIS?

Большинство устройств отображают объект в виде серого треугольника. Если при сохранении нынешнего курса существует вероятность столкновения, то по краям треугольника появится рамка красного цвета. Когда ситуация становится опасной, он начинает мигать. Большинство судоводителей видят эту информацию на экранах картплоттера (A1 и A2), поэтому легко понять, как расположены объекты по отношению друг к другу и что нужно предпринять во избежание столкновения. Главное — помнить, что вы видите только те суда, которые оборудованы передатчиками данных, и можете не заметить небольшие лодки без AIS или с приборами класса «B», сигналы от которых могут теряться или приходить с задержкой в зонах интенсивного судоходства.

Часто есть возможность настроить систему так, чтобы установить безопасную дистанцию вокруг своей лодки: при опасном сближении с другим судном будет подан звуковой сигнал (B1 и B2). Это особенно полезно, если вы управляете яхтой в одиночку или во время долгих переходов, когда сложно постоянно наблюдать за происходящим вокруг. Однако эта функция одновременно является и главным недостатком системы. Если вы постоянно слышите надоедливый сигнал тревоги в зонах интенсивного судоходства, может появиться искушение выключить прибор — как раз тогда, когда использование AIS полезно и даже необходимо. Например, если вы идете по реке, сигнал тревоги может срабатывать постоянно — из-за множества пришвартованных судов, чьи шкиперы забыли выключить транспондеры AIS у себя на борту. Кстати, не забудьте убедиться, что вы не являетесь одним из таких!

Выключая AIS из-за постоянного срабатывания сигнала тревоги, можно потом легко забыть и оставить его выключенным как раз в момент, когда предупреждение будет необходимо, а ведь именно для таких ситуаций это устройство в первую очередь и предназначено.

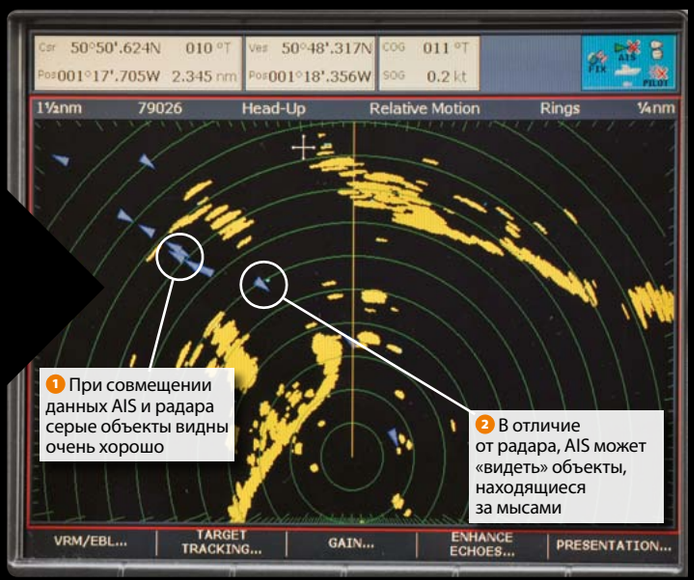
А ЧТО ПО ПОВОДУ РАДАРА?

Радар фантастически полезен, когда нужно отслеживать все, что вас окружает. Однако требуется серьезная практика для интерпретации того, что вы видите на экране. Радару для работы не нужно опираться на данные, передаваемые с других судов, и это хорошо. При условии, что объекты достаточно велики, чтобы их «увидел» луч радара, они отображаются на экране (C1 и C2).

RADAR



C1 Радар отображает все объекты вне зависимости от того, оборудованы они AIS или нет



C2 Наложение данных AIS на экран радара позволяет понять, какие объекты являются судами



D1 Радар и AIS гораздо эффективнее вместе, чем по отдельности



D2 В комбинации с картплоттером AIS и радар способны оказать бесценную помощь при навигации

Некоторые небольшие суда могут быть видны не слишком хорошо, но шанс проглядеть их все же гораздо ниже, чем если вы полагаетесь только на AIS. Самое сложное заключается в том, что иногда непонятно, что означает картинка; бывает трудно понять, движется объект или неподвижен. Интерпретация требует практики, а также использования функций EBL (Electronic Bearing Line, электронный визир направления) и MARPA (Mini Automatic Radar Plotting Aid, средство автоматического отслеживания азимута, курса, скорости и предполагаемого сближения нескольких целей). Они позволяют обнаруживать объекты и отличать движущиеся от стоящих на месте. В комбинации с картплоттером (D2) появляется возможность совмещения картинок: так можно быстро определить, какие объекты стационарны (они будут совпадать с землей, береговыми объектами и навигационными знаками). Все остальные объекты будут судами. Единственная проблема с таким наложением состоит в том, что картинка будет довольно размытой и на ней непросто различить мелкие детали.



Широкое распространение AIS может вызывать сумятицу в зонах интенсивного судоходства

В ЧЕМ ПРЕИМУЩЕСТВА КАЖДОЙ СИСТЕМЫ?

Главное достоинство радара состоит в том, что вы видите любое судно, независимо от наличия у него приемника AIS. Также на экране радара видна земля и все навигационные знаки. Радар является огромным подспорьем, чтобы узнать, что находится вокруг вас. Причем в любое время, хотя многие считают, что смысл использовать радар есть только в условиях ограниченной видимости. А вот преимущество AIS — возможность принимать сигналы судов в любых условиях, даже когда их не видит ни рулевой, ни радар. К тому же «дальнобойность» у AIS выше, чем у радара.

Суммируем сказанное. AIS показывает вам только те суда, которые передают AIS-сигнал. Вы можете получить данные о них, но у вас нет информации обо всей окружающей обстановке. Так что AIS не в состоянии помочь вам в решении навигационных задач, но позволит принять верное решение касательно конкретного судна. А вот радар видит все суда, оснащены они AIS или нет. Он также показывает землю, буи и навигационные знаки. Вы можете быстро понять расстояние до объекта и пеленг на него и использовать это в навигационных целях. Как помощник в навигации и безопасности радар всегда выигрывает. Большинству судоводителей достаточно картплоттера. Если ваш бюджет ограничен, то добавить к нему AIS — хорошая идея. Но, добавив AIS к картплоттеру и радару, вы получите куда более полную картину происходящего. MBY



ВАЖНЕЙ ВСЕГО — СВОБОДА

Этот раздел журнала посвящен не только построенным в России судам, но и лодкам иностранным, которые обжились в российских водах и чувствуют себя здесь как дома. Они считают наши акватории своими, и потому мы называем эти лодки нашими. Сегодняшний гость — «наша» Grandezza 39 CA.

Текст **Екатерина Амирханова**





Салон свободный: камбуз вынесен в атриум на нижней палубе



Распахнув двери в кокпит, можно зрительно объединить его пространство с салоном

Что значит чувствовать себя как дома, находясь в море? Возможно ли это? О том, как даже в не самых мягких климатических условиях и вдали от родных берегов ощущается по-настоящему домашний комфорт, рассказал нам знакомый капитан Петр. Рассказал не столько о себе, сколько о лодке Grandezza 39 CA, на которой он временами капитанит, и о ее владельце, который из скромности не пожелал раскрывать свое имя. Поэтому, не обижаясь, мы наделим его вымышленным победным именем Виктор, хотя он — персона совершенно реальная. К тому же с немалым опытом парусных путешествий: Виктор гонялся в регатах на Средиземном и Адриатическом морях, ходил на известных российских парусниках и даже участвовал в походе к Земле Франца-Иосифа, к лежбищу моржей, и в шутку называет тот поход… экскурсией.

Как нам поведал Петр, свою Grandezza 39 CA Виктор купил в 2012 году в Финляндии, когда модель только появилась. Покупка считалась бы довольно рядовой, если бы не одно «но»: уже была заказана совсем другая лодка не менее известного бренда. Однако, увидев на боат-шоу в Хельсинки эту Grandezza 39 CA, Виктор принял решение приобрести именно ее. И за две навигации не пожалел ни разу.

Почему именно она? Первым «моторным» опытом Виктора был RIB, купленный 12 лет назад. Позднее — естественный процесс взросления — захотелось опробовать лодку посолиднее, и появился каютный круизер длиной 29 футов. Главной целью на тот момент были возможность рыбалки и буксировка вейкборда. Прошло еще какое-то время, и Виктор осознал, что ему нужно нечто большее, то, что дало бы почти домашний комфорт на воде и позволило путешествовать по российскому Северо-Западу и Финляндии, останавливаясь в красивых местах и проводя там некоторое время.

Лодка сразу понравилась Виктору. Солидный корпус, приятная форма надстройки и… отсутствие флайбриджа: по мнению Виктора, в наших краях это лишнее. Солнечных дней в Петербурге за навигацию выпадает немного, жары особой нет, так что все преимущества открытого

Grandezza 39 CA — лодка для тех, кто захочет управлять ею самостоятельно



Grandezza 39 CA на тестах в Финляндии: проверка маневренных качеств лодки



Гальюн просторный; как и на многих больших круизерах, душ находится в отдельной кабине



Просторная каюта владельца имеет дополнительное спальное место в виде дивана



Угловое расположение камбуза позволяет разместить здесь много полезных шкафов

мостика сводятся к хорошему обзору сверху, некоторому дополнительному удобству при швартовке да тугому ветру в лицо. Вопрос спорный, но будем уважать чужое мнение.

Первый тест-драйв Виктор провел сам, когда забирал лодку с верфи Oy Finn-Marin, находящейся на побережье Ботнического залива. Сначала был переход в Хельсинки — примерно 420 миль, на преодоление которых ушли почти сутки (с одной стоянкой): два дизельных Volvo Penta D4–300 по 300 л.с. уверенно несли лодку по спокойной воде на скорости 25–30 узлов. В Хельсинки лодка прошла первое техническое обслуживание, а далее путь лежал в Петербург — еще 160 миль и 5,5 часа уже спокойного хода.

Походив немало под парусом, Виктор остановился на яхте моторной: высокая скорость, дающая необходимую мобильность, ему важнее размеренного хода в тишине, но с креном. Кстати, Grandezza 39 CA оказалась на удивление тихой лодкой: Виктор оценил отличную звукоизоляцию моторного отсека и то, что обещанные верфью 78–80 дБА на крейсерской скорости не были превышены. То же и с дальностью плавания. У парусной яхты она почти неограниченная, а у моторной ее жестко лимитируют емкость топливных баков и прожорливость двигателей. Тем не менее 400 миль запаса хода при 3000 об/мин — это совсем неплохо (на лодке дополнительный бак на 260 л).

По итогам этого похода пришло понимание, что выбор сделан правильный: для своих размеров лодка имеет отличные мореходные качества, хорошо держит волну, довольно быстроходная и отлично управляется. Шторм на том переходе их миновал, но позже Виктор на лодке попадал на приличную волну…

Практичность Grandezza 39 CA проявляется на борту в любой детали

Начиная с определенной длины лодок, их владельцы делятся на тех, кто управлять своим судном сам не будет и приглашает капитана, и тех, кто хочет управлять катером самостоятельно. Grandezza 39 CA — лодка точно для вторых, и Виктор из их числа. Иногда он проводит за штурвалом 5–6 часов и не устает, уверенный, что справится в любой неожиданной ситуации и дойдет до причала, куда проложен маршрут. Правда, он иногда приглашает Петра, но это особые случаи.

Лодку Виктор, как уже было сказано, взял с дизельными двигателями Volvo Penta D4–300 и угловыми колонками DPH. Из опций еще на верфи заказал генератор на 5 кВт, систему Aquamatic с джойстиком для простоты управления колонками (немного напоминает IPS), носовую якорную лебедку, кое-что из навигационной электроники, в частности, радар и авторулевой, дополнительный Webasto, тик на палубу… Установил дополнительные топливные сепараторы-фильтры, зная, что у нас, в России, топливо может попасться не идеального, мягко говоря, качества (что не раз оправдалось).

Премьера Grandezza 39 CA состоялась за несколько месяцев до покупки Виктором катера. В первую навигацию верфь вносила доработки в отдельные узлы, пробовала новые конструктивные решения. Важно, что верфь, относясь к своей работе ответственно, не оставляла без внимания своего клиента, уже купившего катер, и помогала внедрять эти изменения

РЕКЛАМА

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



Такой пейзаж типичен и для Финляндии, и для Ладоги, где Виктор путешествовал



Генеральный директор верфи Finn-Marin Осмо Роукала разбивает бутылку шампанского при спуске лодки



В Финляндии хорошо не только отдыхать: лодка Виктора пришла сюда на зимнее хранение

40-футовых лодок много, но эта, по мнению многих, оказалась нерядовой

на лодке Виктора, а также решать какие-то задачи индивидуального характера. Такое отношение только укрепляло доверие Виктора и к верфи, и к лодке.

Даже в части обитаемости Виктор получил больше, чем ожидал. Двух приличных кают в носу и на миделе вполне достаточно для большой семьи или теплой компании. В мастер-каюте на миделе, от борта до борта, есть большая кровать, два панорамных иллюминатора, отдельный диван (тоже спальное место) и много места для вещей. VIP-каюта в носу тоже немаленькая; спальное место в ней может быть общее или разделяться на два независимых. Между каютами расположены отлично оборудованный и светлый камбуз и помещение гальюна с отдельной душевой кабиной.

В салоне, кроме поста управления, есть еще диванная группа со столом, из которых можно сочинить еще одно спальное место. В общем, как говорит Виктор, в Grandezza 39 CA финнам удалось совместить итальянский шарм со скандинавской практичностью.

Эта практичность проявляется даже в такой «мелочи», как организация поста управления. Штурвал находится на правом борту, и чтобы его оставить, вовсе не надо беспокоить сидящих рядом друзей. Справа от рулевого есть сдвижная дверь на палубу, куда удобно выйти, чтобы оценить обстановку у причала или в шлюзе и даже подать швартов на берег, на теряя контроль над лодкой. И проход по правому борту шире — надстройка смещена на левый борт. И рундуков на лодке в избытке — для швартовов, кранцев (собственный оригинально устроенный рундук в транце) и пр., что также является признаком практичности.

В общем, 40-футовых лодок много, но эта оказалась весьма нерядовой.

Купив Grandezza 39 CA, Виктор получил лодку, которая вполне способна на некоторое время становиться в море вторым домом. Частенько на выходные он уходит из Санкт-Петербурга в Финский залив или Ладожское озеро; его излюбленные маршруты — Березовые острова, по Неве в Ладогу или в речку Волхов. Иногда он живет на яхте и дольше — с друзьями, с семьей или один. Или отправляется в отпуск в Финляндию, на родину своей Grandezza 39 CA. За две прошедшие навигации Виктор «накрутил» более 300 моточасов, хотя мог бы, как он говорит, ходить и больше.

Главное, что эта лодка подарила своему благодарному хозяину, помимо пьянящего чувства скорости и возможности находиться ближе к природе, оставаясь при этом почти в домашнем комфорте,— свободу. А за такую свободу , которую дает лодка, не жалко и заплатить! MBY



Справа от эргономичного поста управления — очень удобная сдвижная дверь

AUTOMAGIC™

Автопилоты Evolution™

- EV-1 для парусных и моторных яхт
- EV-2 для пропульсивных систем Drive-by-Wire
- Непревзойденная точность управления
- Простая установка
- Automagic calibration - не требуется калибровка



Новые автопилоты **Evolution**, выводят на новый уровень представления о точности управления судном. Автопилоты Evolution позволяют мгновенно вычислять и передавать управляющие команды, с максимальной производительностью. Как результат, точное и уверенное поддержание заданного курса, независимо от скорости судна и погодных условий.



Подробности на сайте
www.mikstmarine.ru

NMEA 2013 Technology Award
BOATING WRITERS INTERNATIONAL

3 РАСШИРЕНИЕ ГАРАНТИИ ДО 3 ЛЕТ БЕСПЛАТНО
ПОДРОБНЕЕ НА САЙТЕ: WWW.RAYMARINE.COM/WARRANTY
Raymarine

2013 IBEX INNOVATION AWARDS WINNER

Raymarine®
INNOVATION • QUALITY • TRUST

MIKSTMARINE NAVIGATION EQUIPMENT
Тел.: (495) 788-05-08
www.mikstmarine.ru

РАДАРЫ • НАВИГАЦИОННЫЕ ПРИБОРЫ • ЭХОЛОТЫ • ИНДИКАТОРЫ • АВТОПИЛОТЫ • ТЕПЛОВИЗОРЫ • СИСТЕМЫ СВЯЗИ • СИСТЕМА "МОВ" • СПУТНИКОВОЕ ТВ



Эксперт MBY
Грег Копп
E-mail: editor@mby.ru

Больше, чем кажется

Компактный скоростной двухкаютный круизер Botnia Targa 35 для любой погоды

Погода серьезно испортилась, грозя разнести в щепки хлипкий на вид понтон. Журналисты, прибывшие на тест-драйвы Finnboat, сидели с хмурыми лицами: было очевидно, что большинство лодок в море сегодня не выйдут. Но я решил не тратить время зря и успел-таки в последний момент найти себе местечко на Botnia Targa 35 — последней лодке, которая все же рискнула отойти от острова с местными газетчиками на борту.

Как только отдали носовой швартов, ветер буквально отшвырнул лодку от причала. Рулевой, не обращая внимания на озадаченность «команды», молча дал полный газ. Когда на скорости 25 узлов мы пронеслись мимо флотилии лодок поменьше, сражавшихся с волной, я не смог удержаться от улыбки...

Это был один из многих запоминающихся моментов тех трех дней, что я провел, тестируя модельный ряд Botnia Targa. Эти финские лодки длиной от 23 до 44 футов стали появляться в Великобритании с 1988 года. Не зря их прозвали морскими внедорожниками — 4 × 4 of the sea: они надежны, долговечны и демонстрируют чудеса маневренности в виражах.

Targa 35 находится в середине модельного ряда и выпускается с 1999 года, когда пришла на смену предшественнице — Targa 33. Тогда их корпуса делали в одной матрице, разве что транец у 35-й отнесли на два фута. Кстати, в 2000 году так же поступили, создавая Targa 37, которая еще на пару футов длиннее. Спустя еще 10 лет, когда началось производство корпусов методом вакуумной инфузии, модель Targa 35 наконец обзавелась собственной матрицей.

Targa 35 — самая популярная лодка в линейке Botnia. Только в Великобритании их продано более полусотни. У нее хорошо выдержан баланс между объемом помещений, скоростью и экономичностью в потреблении топлива. Изначально она оснащалась двумя двигателями Volvo Penta KAD44 по 260 л.с., что позволяло развивать скорость до 33 узлов. В 2003 году в качестве апгрейда были предложены спаренные Volvo Penta KAD300

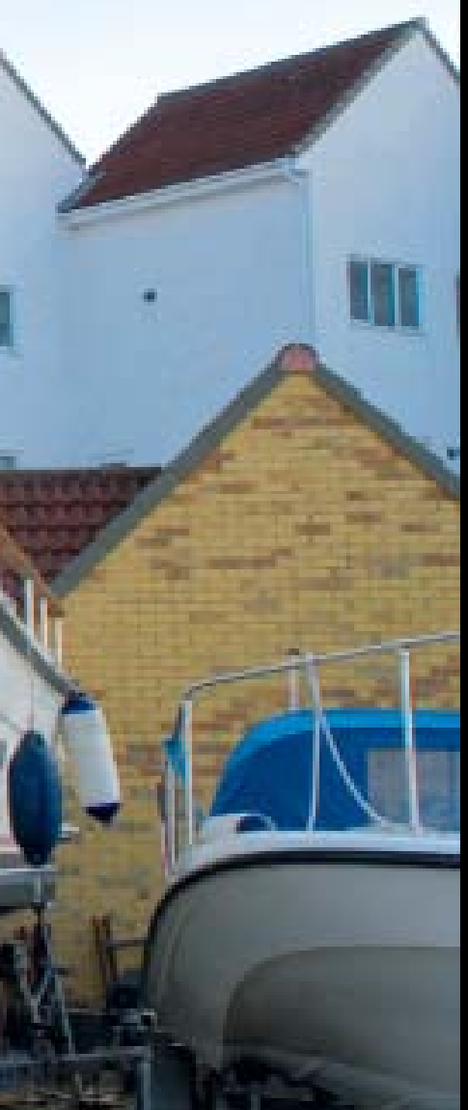


Текст **Грег Копп**

по 285 л.с., а годом позднее оба варианта заменили на 310-сильные Volvo Penta D6 с электронной системой подачи топлива Common Rail. Впоследствии модель оснащалась и более мощными D6 — по 330, 350, 370 и, наконец, 400 л.с. Также было выпущено несколько лодок с дизельными MerCruiser и бензиновыми двигателями.

МОЩЬ И СКОРОСТЬ

Может, на чей-то взгляд Targa 35 и выглядит рабочей лошадкой, но ее скорость и управляемость



ВНУТРИ BOTNIA TARGA 35



Обзор с главного поста управления просто отличный



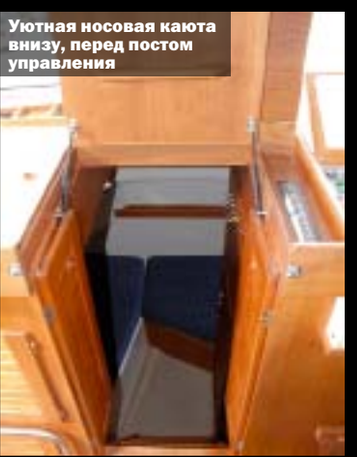
Приборная панель простая и практичная



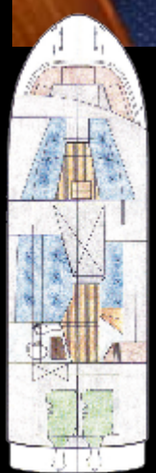
Синяя обивка мебели и качественный тик типичны для скандинавских лодок



В кормовой каюте — двуспальная кровать плюс дополнительная койка



Уютная носовая каюта внизу, перед постом управления

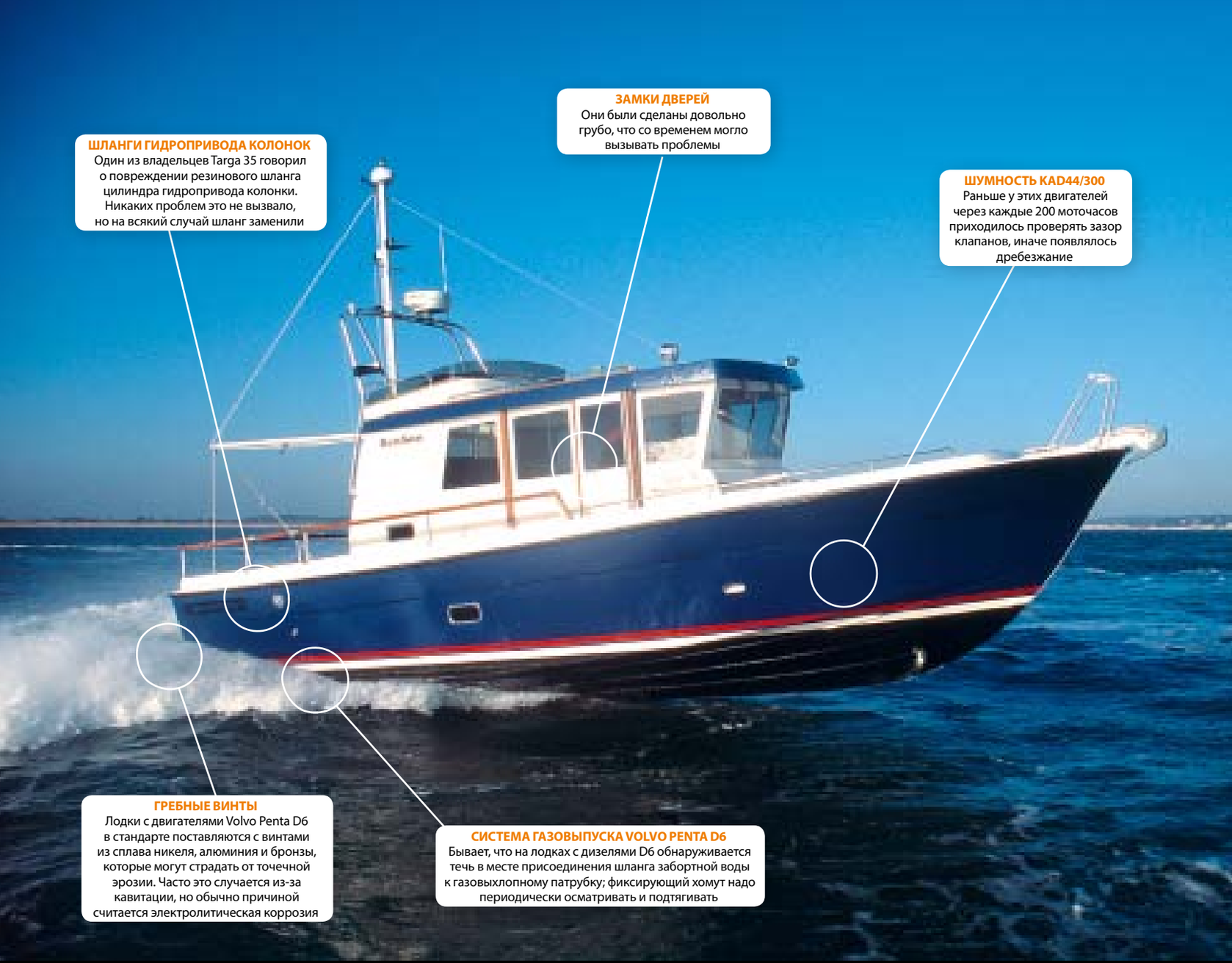




Санузел носовой каюты довольно компактен



Кормовой (дневной) санузел просторнее и выше



МНЕНИЕ ВЛАДЕЛЬЦА

За четыре года я накатал на моей Targa 35 около 600 часов. В основном это были достаточно долгие переходы и рыбалка, для чего эта лодка подходит идеально. Я часто рыбачу у Портленда, на Нормандских островах и в центральной части Ла-Манша, поэтому мне нужна лодка, на которой можно быстро вернуться домой, если условия в море резко изменятся. Targa 35 с ее остроскулыми обводами — это просто танк: она способна ходить по вполне серьезным волнам, и я много раз добирался на ней до дома в очень плохую погоду без каких-либо проблем. Мне больше нравится управлять с нижнего поста — оттуда отличный обзор и при необходимости можно быстро выскочить на борт. Высокий фальшборт обеспечивает безопасность в любую погоду, и хотя я покупал мою Targa 35 не в качестве семейной лодки, я спокоен, когда на борту внуки. Рубка и каюты не слишком крупные, но их объема вполне достаточно, чтобы провести на лодке неделю.



Недавно я купил Rodman 1250 — не смог устоять перед невысокой ценой. Места там больше, что также выглядело заманчиво, и сейчас это моя основная рыболовная лодка. Но все же я нахожу, что Targa тише и мореходнее: ход у нее более комфортный и без чрезмерного дифферента. Так что сейчас я собираюсь купить Botnia Targa 42, которая, надеюсь, объединит все достоинства: и вместимость помещений, и ходовые качества. **Билл Уоткинсон**

Тестируя Targa 35, мы написали: «О такой лодке в суровую погоду рулевой может только мечтать»

позволяют легко сравнивать лодку с чистокровными спортивными моделями. Когда в 2000 году мы проводили тесты этой лодки на управляемость, то так и написали: «О такой лодке в суровую погоду рулевой может только мечтать».

Билл Уоткинсон, один из читателей MBY, купил себе Targa 35 для офшорной рыбалки. «Мне нужна была лодка, способная мгновенно долететь до середины Ла-Манша и так же быстро вернуться назад, если ветер вдруг дунет как следует», — поясняет он. И Билл действительно не раз попадал на ней в переделки. В одном из недавних походов он быстро проскочил из домашней марины в Плимуте в Портленд, а затем отправился на рыбалку к Нормандским островам. Учитывая, что сила ветра на выходе из Плимута достигала 7 баллов (не говоря уже о большой волне), все, что ему пришлось предпринять, двигаясь на юг,— снизить скорость до 12–15 узлов. Отличный результат для 35-футовой лодки в таких условиях!

По словам Билла, у Targa 35 есть два предпочтительных режима — 25 и 30 узлов. И тот и другой обеспечивают комфортный, уверенный ход, но на 30 узлах, естественно, расход топлива чуть выше. Если погодные условия заставляют и дальше сбрасывать скорость, то Targa 35 уверенно идет и на 15 узлах.

В 2000 году во время тестов Targa 35 с двумя KAD44 расход топлива составил около 2 л/милю при скорости 23 узла. Неплохо для лодки, водоизмещение которой с полной загрузкой в тот момент приближалось

ДОСЬЕ

Модель Botnia Targa 35
Тип флайбриджный круизер
Год постройки 1999
Кают 2
Спальных мест 4 + 1
Тип корпуса глиссирующий
Категория RCD «B» (11 чел.)
Стоимость от £ 120 000
Длина 37 ф (11,30 м)
Ширина 11 ф (3,50 м)
Осадка 3 ф (0,90 м)
Водоизмещение 6 т (порожнем)
Запас топлива 980 л
Запас воды 200 л
Максимальная скорость 33 узла с двигателями 2 × Volvo Penta KAD44 260 л.с.
Запас хода 350 миль на скорости 23 узла (с учетом 20% резерва)

РАСХОДЫ

ОБСЛУЖИВАНИЕ (ВКЛ. НДС)
Volvo Penta KAD44/300 £ 592 (каждый)
Volvo Penta D6 £ 577 (каждый)

ЗАМЕНА ДЕТАЛЕЙ (ВКЛ. НДС) KAD44/300
Насос системы охлаждения £ 421
Инжекторы £ 89 (каждый)
Масляный холодильник £ 921
Мотор пусковой системы £ 721
Навешенный генератор £ 486

D6-310/350/370
Насос системы охлаждения £ 395
Инжекторы £ 310 (каждый)
Мотор пусковой системы £ 655
Навешенный генератор £ 480

СЮРВЕЙЕР

Botnia Targa 35 отвечает целому ряду специфических требований, а скандинавское качество постройки и внимание к деталям говорят сами за себя. Верфь находится в климатической зоне с суровыми зимами, и нет иного пути, кроме как обеспечивать жесткий температурный контроль технологических процессов, а это более высокие стандарты в производстве стеклопластиковых корпусов. Оборудование, отделка, инженерные решения — все первоклассного уровня, не придерешься. Так что при покупке остается изучить историю обслуживания лодки: сервисные записи покажут периодичность обращений и то, какие работы на ней проводил прежний владелец.

Джим Притчард, яхтенный сюрвейер
E-mail: survey@jimpritchard.co.uk

к 7 тоннам. У более современных дизельных двигателей D6 расход топлива еще умереннее. Лодка Билла оснащена парой 350-сильных D6, и он уверяет, что разгонялся на ней до 38 узлов. А моторы мощностью по 370 и 400 л.с. позволяют достичь отметки 40 узлов и даже превысить ее.

Все модели Botnia Targa отлично держат курс и устойчивы в крутых поворотах, даже когда вы входите в виражи на скорости. Такого не ожидаешь от судна при столь массивной надстройке с рублеными формами. Ватерлинии в носу острые, с существенным развалом борта, что дает преимущественно сухой ход, если только не геройствовать на высокой волне и против ветра.

На флайбридже ранних моделей Targa 35 у наружного поста управления стояли три спартанских сиденья. Сейчас тут есть места для пятерых, и 95% покупателей выбирают именно версию с флайбриджем; остальные считают, что им вполне достаточно рубки. На лодке Билла флайбридж есть, но он редко использует открытый пост, находя, что внизу нет недостатка в свежем воздухе — в рубке хватает открывающихся «окон», а с каждого борта есть дверь на палубу. Верхний пост управления действительно выглядит привлекательным в теплый солнечный день, но во время серьезных переходов управлять лодкой с основного поста все-таки комфортнее.

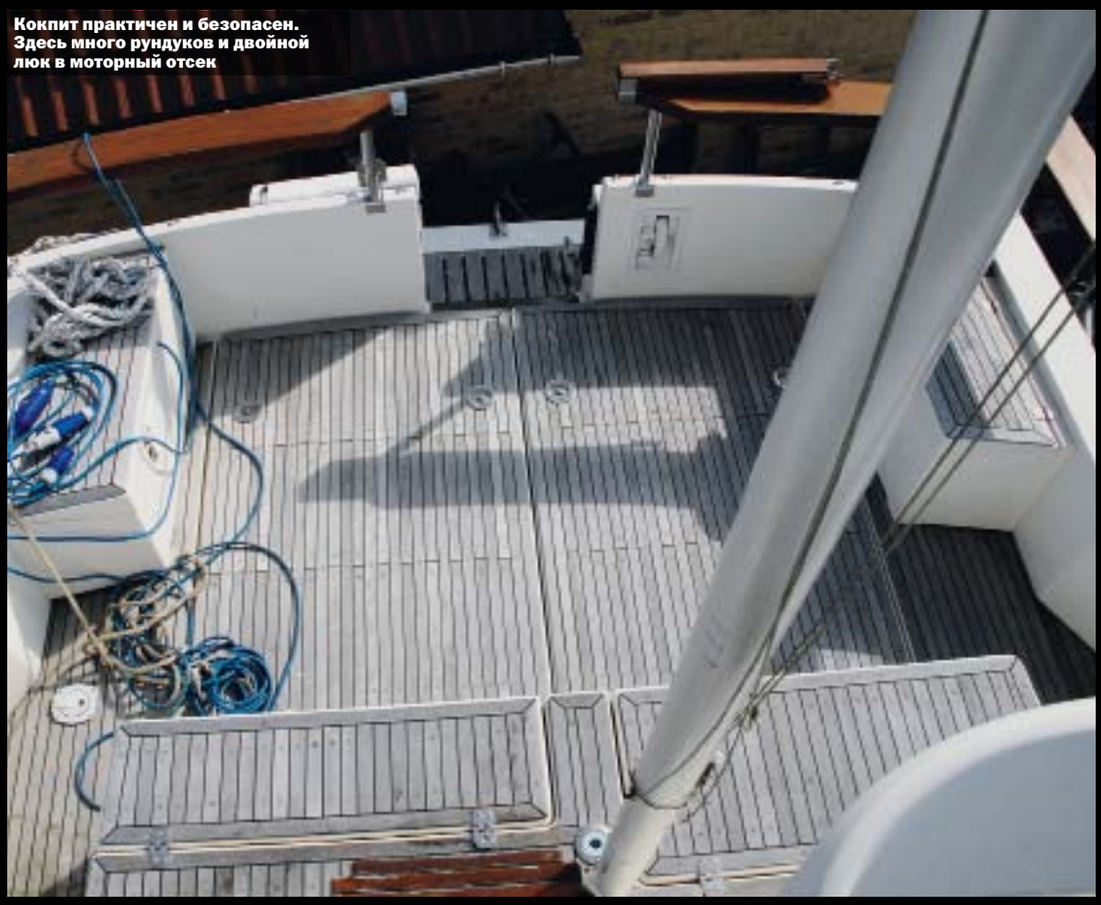

Носовая палуба просторна, но часть ее придется принести в жертву, если вы выберете увеличение высоты потолка в носовой каюте

Как и все модели Botnia Targa, 35-я отличается практичностью и безопасностью. Высокий фальшборт с тиковым планширем, широкие бортовые проходы и надежное палубное оборудование идеальны для управления лодкой в одиночку.

Доступ к двигателям потрясающе удобный вне зависимости от того, оснащена ли лодка моторами серии KAD или более крупными D6. Просто поднимите двойной люк в кокпите — и можно спрыгнуть вниз. Чего не хватает, так это



Мнение: Нравится вам дизайн Targa или нет, но отрицать, что по мореходности и практичности это одна из самых выдающихся 35-футовых лодок в мире, просто невозможно. Безопасность, вместительность, высокая скорость и качество постройки — с годами лодка не утратила эти достоинства. **Хьюго Андреа**


Кокпит практичен и безопасен. Здесь много рундуков и двойной люк в моторный отсек



Две каюты, высокая скорость и мореходность: при своей компактности Targa 35 — очень интересное предложение

По своим ходовым и мореходным качествам Targa 35 способна дать фору многим спортивным круизерам

трапика для тех, кто не слишком спортивен,— чтобы комфортнее было спускаться и подниматься. Топливные фильтры и водяные помпы находятся на передней переборке — проверку можно провести быстро. Доступ к батареям и калориферу также прост и удобен. Есть отдельная панель в полу салона для аварийного доступа, когда необходимо перекрыть подачу топлива. Нужно отметить, что на моделях, выпущенных до 2011 года, основной люк не был оснащен газовыми амортизаторами в стандартной комплектации. Честно говоря, он довольно тяжелый, и открывать его без поддержки, особенно на приличном волнении, весьма непросто. Впрочем, на многих лодках, даже куда более солидного возраста, позднее были дополнительно установлены амортизаторы.

Глядя на Targa 35 снаружи, легко заключить, что пространства внутри не так много, однако не стоит делать поспешных выводов. На самом деле у этой лодки две вполне комфортные двухместные каюты: в носу и в корме,— причем каждая с собственным санузлом. Нужно признать, что потолки здесь невысокие: есть лишь небольшая площадка прямо у двери, где можно стоять в полный рост. Но поскольку каюты все-таки используются в основном для сна (кто станет проводить здесь много времени днем?), это вряд ли можно счесть большим недостатком. Тем не менее в 2005 году была предложена опция с увеличенной носовой каютой: пространства над головой там побольше, хотя ради этого пришлось принести в жертву часть носовой палубы. В прошлом году верфь снова продвинулась в этом вопросе, предложив опцию с еще более комфортной носовой каютой. И хотя многие покупатели выбирают именно такой вариант, нужно понимать, что уровень безопасности на носовой палубе (хорошо защищенной в базовом варианте) будет несколько ниже.



На большинстве ранних Targa 35 стояли двигатели Volvo KAD44, которые позволяли развивать скорость до 33 узлов

Камбуз расположен в рубке. По левому борту — откидная панель, под которой скрыта плита; под ней и местом рулевого — шкафчики и компактный холодильник. В отделке внутренних помещений видна та же тщательность, что и в проработке всех конструктивных и инженерных решений на борту.

Targa 35 выглядит лаконичной и спартанской лодкой. Она не отличается плавными линиями спорткруизеров, зато «упакована» так, что даст фору лучшим из них. Управляемость и мореходность у нее выше, чем у многих более спортивных с виду судов. И для тех, кто умеет ценить возможности подобных аппаратов, едва ли существует что-то лучшее. «Targa 35 — одна из тех редких лодок, которые могут куда больше, чем кажется на первый взгляд»,— сказал вышеупомянутый Билл Уоткинсон. MBY

ДРУГИЕ МОДЕЛИ



Targa 27.1

Практичность, легкое управление; можно оборудовать флабридж. **Двигатели:** 1 × Volvo Penta D4 (260 — 370 л.с.); 2 × Volvo Penta D3 (220 л.с.) **Запас топлива:** 520 л. **Максимальная скорость:** 39 узлов



Targa 37

Удобный флайбридж; две каюты с возможностью увеличения носовой. **Двигатели:** 2 × Volvo Penta D4/D6 (260 — 400 л.с.); 2 × IPS400/500/600 (300 — 435 л.с.) **Запас топлива:** 1350 л. **Максимальная скорость:** 38 узлов



Targa 42/44

Выдающиеся мореходные качества; очень просторный кокпит. **Двигатели:** 2 × Volvo Penta D (330 — 400 л.с.); 2 × IPS500/600 (370 — 435 л.с.) **Запас топлива:** 1500 л. **Максимальная скорость:** 39 узлов



ПОКОРЯЕМ НЕВСКИЕ ПРОСТОРЫ





Аренда катеров и яхт премиум-класса в Санкт-Петербурге

ALMARINE
—BOATS AND YACHTS FOR RENT—

www.rent-boats.ru
КРУГЛОСУТОЧНО
Тел: (812) 608-9999

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.



Sunseeker PREDATOR 82
24.97 м., 2008 г.в. (Б/у)
Продавец: Мария Островская
Тел. +7-926-379-91-06



XO Boats 270 RS Cabin Front
8.60 м., 2014 г.в. (Новый)
Продавец: Range Marine (Каратаева Лилия)
Тел. +7-911-278-29-49



XO Boats 270 RS Cabin OB
8.60 м., 2014 г.в. (Новый)
Продавец: Range Marine (Каратаева Лилия)
Тел. +7-911-278-29-49



Ferretti 460
14.35 м., 2008 г.в. (Б/у)
Продавец: SMART YACHTS (Андрей Ваганов)
Тел. +7-985-896-74-72



Bayliner 288 Classic
10.40 м., 2008 г.в. (Б/у)
Продавец: Сергей
Тел. +7-927-686-06-55



Индивидуальный проект Альбатрос
25.00 м., 2009 г.в. (Б/у)
Продавец: Александр
Тел. +7-903-343-26-56



Velvette Evolution 41
12.50 м., 2014 г.в. (Новый)
Продавец: Velvette (Мурат)
Тел. +7-927-436-66-84



Velvette Cruiser 33 INTELLIGENT
10.12 м., 2014 г.в. (Новый)
Продавец: Velvette (Мурат)
Тел. +7-927-436-66-84

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**

Год выпуска: 2008

Двигатели: 2 X D4–260 (Volvo Penta 470Kw)

Моточасы: 268

Максимальная скорость: 42 узла

Навигация: Raymarine

Отделка: Тик — палуба, салон: ламинат+ковёр

Webasto; RIB лодка с подвесным мотором; Кормовой тент (полный)

Цена 190000 евро

Местонахождение/флаг: Таллинн, Эстония

Тел: +372–56–602–878



NORD STAR PATROL 31













ОАО Э.ОН Россия проводит открытый запрос предложений на право заключения договора купли-продажи имущества

e·on

МОТОРНАЯ ЯХТА КЛАССА ЛЮКС

MAJESTY GULF 85







Год:выпуска	2006
Материал корпуса	стеклопластик
Длина, м:	25,83
Ширина, м:	6,25
Осадка, м:	1,18
Высота борта, м:	3,03
Макс. кол-во людей	12
Двигатель/ мощность:	2 двигателя Caterpillar 3412, мощность 2088 кВт

Цена: **38 640 000 руб.**

Четыре главных каюты и салон,
две каюты экипажа, камбуз 6 м^2,
три палубы, два поста управления,
кожаные диваны, ковры из верблюжьей шерсти,
4 плазменных телевизора,
санузлы и душ для каждой каюты,
отделка — массив вишни,
полностью оборудованный камбуз — 3 холодильника,
индукционная электроплита,
посудомоечная и стиральная машины.

в комплекте:
моторная лодка «Brig Eagle 380 HDL»;
гидроцикл «Sea Doo RXP-215».

контактное лицо: Порозова Нина Васильевна
+8 (916) 803-02-54; +8 (495) 545-38-38 (доб. 4835)
porozova_n@eon-russia.ru, www.eon-russia.ru.

Прием заявок на участие в открытом запросе предложений производится с 24.03.2014г. по 30.04.2014 г.

необходимый аксессуар для каждой яхты

- Техническое обслуживание лодки и использование в аварийных случаях
- Осмотр подводной части судна
- Техническое обслуживание швартовного оборудования
- Обучение дайверов
- Подводная охота, ловля рыбы и раков





Freediver

- Погружение для знакомства с подводным миром курорта
- Погружение для проведения научных и исследовательских работ
- Техническое обслуживание бассейнов
- Извлечение ценных предметов из-под воды
- Погружение под воду людей с ограниченными способностями



Автономная поплавковая модель

Размеры: ø 33 см / высота 22 см
Вес (с аккумулятором): 12,5 кг
Время работы: 45-60 мин
Питание: 12V, 16 - 18 А



+

Комплект ныряльщика

Шланг 10 м
Регулятор
Пояс
Вес: 4 кг



Модель для установки на борту

Размеры: 35 x 25 x 15 см
Вес: 6 кг
Питание: 12V, 16 - 18 А

«Freediver - это яхтенный аксессуар, без которого мне теперь не обойтись. Он должен входить в стандартное оборудование для любой лодки», - Бобби Шенк, известный кругосветный мореплаватель, легенда парусного спорта.

www.freediver.su +7 (495) 99-808-66
Приглашаем к сотрудничеству региональных диперов

Grandezza 31 OC



Volvo penta(2 x 200 л.с)

Трейлер

Носовое подруливающее устройство

Webasto

Зимний чехол

Якорная лебедка с электроприводом

МЕСТО СТОЯНКИ
Санкт Петербург

ЦЕНА 198 000 Евро

+79219895015, Александр

Princess 72MY, 2011 — 1.900.000 EUR



Длина	22,35 м	Двигатель	CAT C32 (2x1622 л.с)
Ширина	5,49 м	Наработка	600 часов
Осадка	1,68 м	Каюты	4+1

Яхта в отличном состоянии. Не растаможена. Зимнее хранение в Финляндии

Princess 72MY, 2013 — 1.900.000 GBP



Длина	22,35 м	Двигатель	CAT C32 (2x1622 л.с)
Ширина	5,49 м	Наработка	265 часов
Осадка	1,68 м	Каюты	4+1

Состояние новой. Не растаможена. Яхта находится в Санкт-Петербурге.

Princess 60, 2013 — 910.000 GBP



Длина	18,61 м	Двигатель	CAT C18A (2x900 л.с)
Ширина	4,83 м	Наработка	300 часов
Осадка	1,27 м	Каюты	3+1

Яхта в отличном состоянии. Не растаможена. Находится в Санкт-Петербурге.

Princess 50, 2008 — 800.000 EUR



Длина	15,32 м	Двигатель	Volvo Penta D11 (2x670 л.с)
Ширина	4,47 м	Наработка	450 часов
Осадка	1,12 м	Каюты	3+1

Отличное состояние, Яхта находится в Санкт-Петербурге. Растаможена.

Princess 61, 2004 — 890.000 EUR



Длина	18,77 м	Двигатель	MAN D2848 (2x900 л.с)
Ширина	4,88 м	Наработка	1050 часов
Осадка	1,35 м	Каюты	3+1

Санкт-петербург. Растаможена. Ухоженная лодка, регулярное обслуживание.

Azimut 55, 2004 — 470.000 EUR



Длина	17,51 м	Двигатель	Caterpillar C12 (2x710 л.с)
Ширина	4,75 м	Наработка	1230 часов
Осадка	1,20 м	Каюты	3+1

Яхта находится в Санкт-Петербурге. Растаможена, регулярное обслуживание.

Nord Star Yachting
Санкт-Петербург, Петровский пр. 14 к.4
+7 (812) 32 555 32, +7 (921) 957 92 98
www.princess-brokerage.ru denis@nord-star.com

PRINCESS BROKERAGE

AQUANAUT UNICO 1650 (2008 г.в.)

€ 430 000









Полная длина: **16,5 м**
Ширина: **4,55 м**
Осадка: **1,2 м**
Водоизмещение: **27500 кг**
Двигатель: **Perkins M 300Ti**
Материал корпуса: **сталь**

Классическая голландская яхта. Легированная сталь со специальным антикоррозионным покрытием делает корпус лодки практически вечным. Лодка оборудована всеми возможными опциями для длительных походов. Наиболее дорогой вариант внутренней отделки.
Лодка хранится и обслуживается на верфи Aquanaut.

Подробная информация на сайте www.trawler.pro

HARDY 50 (2008 г.в.)

£ 590 000









Полная длина: **14.95 м**
Ширина: **4.9 м**
Осадка: **1.4 м**
Водоизмещение: **25 000 кг**
Двигатель: **Twin Man R6 (2x800 hp)**
Материал корпуса: **сталь**

Экспедиционная яхта, построена и оборудована для длительных круизов. Особенность модели — стальной корпус комбинированного типа со скруглёнными скулами и плоской глиссирующей кормой, который обеспечивает яхте отличную мореходность, и в то же время позволяет развивать максимальную скорость в 24-26 узлов. Санкт-Петербург, растаможена.

Подробная информация на сайте www.trawler.pro

NORD STAR
TRAWLER

+7 (921) 967 38 43, +7 (812) 32 555 32 Владимир Галько
Санкт-Петербург, Петровский пр. 14, к. 4
www.trawler.pro, galko@nord-star.com

Papa Joe



• **Стальная парусная яхта** •

• Верфь: **Mastori Yachts, Бодрум, Турция** •

• Классификация: **R.I.N.A.** • Год постройки: **июль 2007** •

• Место стоянки: **Бодрум, Турция** • Длина: **34 метра** •

• Скорость: **крейсерская 12 узлов, макс. 13 узлов** •

• Каюты: **5 кают для 10–12 гостей** •

• Команда: **капитан + 5 членов экипажа** •

Флаг: Турция (международный регистр Турции предоставляет владельцу яхты ряд преимуществ, в том числе освобождает от уплаты налогов с доходов и прочих институциональных платежей и сборов).

Яхта имеет превосходную историю в качестве чартерного судна в турецких и греческих водах и может быть продана с сохранением текущего чартерного и операционного менеджмента, осуществляемого русскоговорящим брокером, работающим в Бодруме.

Потенциальный покупатель может рассматривать судно как для эксплуатации в чартере, так и полностью для частного использования, либо выбрать оба вида эксплуатации.

Использование яхты в чартере позволяет полностью компенсировать операционные и ежегодные расходы на содержание. Вся финансовая отчетность может быть предоставлена потенциальному покупателю.







5% скидка при заказе более 2 недель

€ 35000 — высокий сезон

€ 25000 — низкий сезон

5% скидка при предварительном бронировании

ПО ВОПРОСАМ ПРИОБРЕТЕНИЯ ИЛИ ЧАРТЕРА:

Оксана Зотова офис: **+90 (252) 316-9556,** факс: **+90 (252) 316-9557,**
моб.: **+90 (541) 340-1340,** e-mail: **oksana@bluepointyachting.com**



Приглашаем посетить наш стенд № В 040, 050 на Московском Бот Шоу
с 11 по 16 марта 2014 года, павильон № 3, зал № 14

RIVER HAWK BOATS

ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР
RIVER HAWK В РОССИИ

LODKA HAUS
SINCE 2002

www.riverhawk.ru
www.lodkahaus.com

тел. +7 904 700 77 44

ПРИГЛАШАЕМ К СОТРУДНИЧЕСТВУ ДИЛЕРОВ

Спецпредложение: **13 700 000 руб.**



Характеристика: новый. Произ-во: США. В наличии в Саратове.
Длина 15,54 м. Ширина 4,57 м. Запас топлива 1000 л.
Двигатель: 2 x MerCruiser (бензиновых), 3л, 2 x 135 л.с. A.I.
Генератор: Westerbeke (бензин), 17,5 кВт, 1 фаза.
Электрические подруливающие устройства: 2 x 8 кВт.

Спецпредложение: **29 900 000 руб.**

Характеристика: новый. Произ-во: США. В наличии в Саратове.
Длина 27,74 м. Ширина 5,49 м. Топливо 1800 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.



LODKA HAUS
SINCE 2002

www.tb-houseboats.ru
+7 (904) 706-9019, +7 (962) 622-3260

Стоимость в базовой комплектации: **7 500 000 руб.**



Ширина судна: 4,57 м.
Длина судна: 15,55 м.
Передняя палуба: 2,37 м.
Задняя палуба: 1,94 м.
Запас питьевой воды: 1000 л.
Запас топлива для судна:
940 литров (бензин)
+ 200 литров (ДТ).



290 Fly	от € 124 119	**350** Ht	от € 188 338	**390** Ht	от € 251 087	**445** Ht	от € 306 018	**700** Raptor	от € 1 402 650
325 Open/Ht	от € 134 892	**380** Fly	от € 254 731	**430** Ht/Skydeck	от € 306 018	**550** Fly	от € 662 850	**700** Skydeck	от € 1 424 250
340 Fly	от € 195 264	**385** Open/Ht	от € 211 127	**420** Fly	от € 309 312	**640** Fly	от € 1 281 150	**780** Crystal	от € 2 358 450

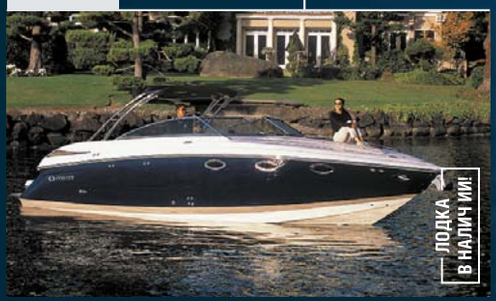
GALEON

RUSSIA

www.galeon-russia.ru

COBALT BOATS

323
Длина.....10.59 м
Ширина....3.23 м
Mercruiser 8.2
Mag B 3 DTS
S.COR 2 X 380 (Hp)



273
Длина.....8.79 м
Ширина....2.59 м
Mercruiser 8.2
Mag HO B 3 DTS
S.COR 430 (Hp)



243
Длина.....7.90 м
Ширина....2.59 м
Mercruiser 8.2
Mag HO B 3 DTS
S.COR 430 (Hp)



276
Длина.....8.38 м
Ширина....2.59 м
Mercruiser 8.2
Mag B 3 DTS
S.COR 380 (Hp)



232 WSS
Длина.....7.64 м
Ширина....2.59 м
MerCruiser 377
Mag B 3 DTS
S.COR 320 (Hp)



SD26
Длина.....7.97 м
Ширина....2.59 м
Mercruiser 8.2
Mag B 3 DTS
S.COR 380 (Hp)



R5
Длина.....7.82 м
Ширина....2.59 м
Mercruiser 8.2
Mag HO B 3 DTS
S.COR 430 (Hp)



220
Длина.....6.96 м
Ширина....2.54 м
MerCruiser 377
Mag B 3 DTS
S.COR 320 (Hp)



A25
Длина.....7.77 м
Ширина....2.59 м
Mercruiser 8.2
Mag HO B3 DTS
S.COR 430 (Hp)



START MARINE

ROYAL YACHT CLUB.
Москва, Ленинградское ш., д. 39.
Телефон: + 7 495 940 77 14

ЯХТ КЛУБ СПАРТАК.
г.Долгопрудный, улица Набережная, д. 4а.
Телефон: +7 903 539 83 41

www.cobaltboats-rus.ru | cobaltboats@yandex.ru



Наслаждайся Средиземноморьем...







на борту яхты

GYS YACHTING

GÖCEK YACHT SERVICE

SINCE 1990

... к вашим услугам

• Роскошные гулеты и моторные яхты • яхты до 50 ф в аренду без шкипера
• Прием и обслуживание мегаяхт • VIP-сервис: трансфер, лимузины, вертолеты, гидросамолеты
• Бронирование бутик-отелей в Турции

info@gocekyachtservice.com
www.gocekyachtservice.com
Göcek / Türkiye

Брокеражные яхты из Голландии от компании «Adventor Yachts»

Moscow Boat Show

Ждем Вас с 11 по 16 марта 2014 г. Зал № 15, стенд А 051
На стенде будет один из ведущих брокеров Голландии



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 «A-Ocean», 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 (полуводоизмищающий 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 (носовое 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/Инвертор: **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 брутальность и бескомпромисность.

Категория мореходности «A-Ocean», неограниченный район плавания. Исключительно надежные коммерческие дизеля John Deere. Судно оснащено всем необходимым для длительного комфортного пребывания на борту: опреснитель воды, стабилизаторы качки, гидравл. кран-балки для тендера+тендер, гидравлическая платформа для купания, гидравл. якорн. лебедки, гидравл. носовое и кормовое подрул. устройства. Два поста управления. Системы кондиционирования и центрального отопления, двойное остекление.

Находится: **Голландия** | Размерения: **17,42 x 5,08 x 1,60 м, надводн. габарит 5,00 м** | Скорость: **ок. 10 узлов** | Водоизмещение: **ок. 42 т**

Материал корпуса/ надстройки: **Сталь** | Материал палубы : **Сталь/Тик** | Интерьер: **Тик**

Двигатели: **2 x John Deere по 175 л.с.** | Наработка: **1300 ч** | Генератор: **12 kW Whisper Ultra** | Инвертор/Зарядка батарей: **Mastervolt**

Топливные баки: **ок. 3 300 л** | Баки пресной воды: **ок. 1 480 л** | Каюты /Спальные места: **3/6** | Туалеты/ Душевые: **2/2**

Полный комплект навигации Raymarine, включая: GPS картплоттер, радар, автопилот, радиостанция, эхолот, лаг, компас и т.д.

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...



Moscow Boat Show

Ждем Вас на Московском Боут Шоу с 11 по 16 марта 2014 г.
Зал №15, стенд А051.
Будет присутствовать совладелец и директор верфи.
Традиционные выставочные скидки!

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, возвращается на ровный киль при любом накренении до 180° — проверено испытаниями!
- Запас хода 1400 морских миль на скорости 7,5 узлов (опционально — до 2400 морских миль)
- Максимальная скорость до 18 узлов (с гл. двигателем 435 л.с.), до 11 узлов (с гл. двигателем 190 л.с.)
- Корпус — полностью армированный твароном (аналог кевлара) стеклопластик, что значительно повышает общую и местную прочность, а главное ударостойкость конструкции
- Один главный, 1–2 вспомогательных 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)
- Обитаемость, как у 60-футовой экспедиционной яхты — 3 каюты, 2 салона, 2 санузла с отдельными душевыми.
- Размерения в метрах: длина — 13,80 / 14,95 ширина — 4,25 осадка — 1,25

Посетите виртуальный тур по яхте ELLING –
www.elling-yachting.ru

adventor yachts

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

FAIRLINE



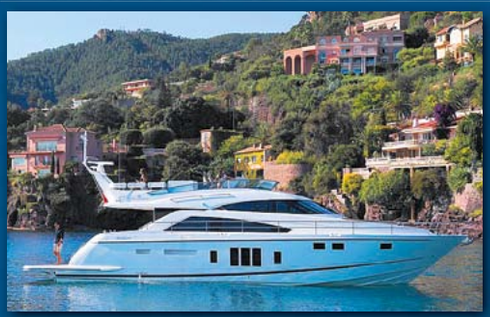
Fairline Squadron 42/44

Цена во Франции – £435 240
Длина: 12,94 м
Ширина: 4,22 м
Осадка: 1,08 м
Топливных бак: 996 л
Каюты: 2 (5 спальных мест)
Двигатель:
2 x VolvoPenta D6-435 л.с.



Fairline Squadron 48/03

Цена в Англии – £575 360
Длина: 15,38 м
Ширина: 4,33 м
Осадка: 1,18 м
Топливных бак: 1 350 л
Каюты: 2 (6 спальных мест)
Двигатель:
2x Volvo Penta IPS600 D6-435 л.с.



Fairline Squadron 60/09

Цена в Англии – £875 000
Длина: 19,35 м
Ширина: 4,85 м
Осадка: 1,39 м
Топливных бак: 2 600 л
Каюты: 4 (8 спальных мест)
Двигатель:
2 x VolvoPentaD13-900 л.с.













WEST NAUTICAL
SINCE 1994

Официальный дистрибьютор яхт Fairline в России
Москва, Ленинградское шоссе 39, стр 7. Royal Yacht Club.
Тел.: +7 (495) 25-88-700









Fairline Targa 50GT (2011)

Цена в Москве – 850 000 Euro
Длина (с релингом): 15,55 м
Ширина (включая планширь): 4,47 м
Осадка: 1,20 м
Топливных бак: 2 288 л
Число спальных мест: 7
Двигатель:
2 x Volvo Penta D11 EVC -670 л.с.

Fairline Squadron 50 (2012)

Цена в Москве – 850 000 Euro
Длина (с релингом): 15,55 м
Ширина (включая планширь): 4,47 м
Осадка: 1,21 м
Топливных бак: 2 288 л
Число спальных мест: 7
Двигатель:
2 x Volvo Penta D11 EVC -670 л.с.

Fairline Squadron 58 (2005)

Цена в Москве – 799 000 $
Длина (с релингом): 17,92 м
Ширина (включая планширь): 4,73 м
Осадка: 1,30 м
Топливных бак: 2 727 л
Число спальных мест: 8
Двигатель:
2 x Volvo Penta D12 800 л.с.













WEST NAUTICAL
SINCE 1994

Официальный дистрибьютор яхт Fairline в России
Москва, Ленинградское шоссе 39, стр 7. Royal Yacht Club.
Тел.: +7 (495) 25-88-700

BANDIDO 90



ЛУЧШАЯ LONG RANGE ЯХТА

Дальность плавания 4500 морских миль













Год постройки 2010 **в эксплуатации с** 2011 **Материал корпуса** сталь **Надстройка** алюминий **Длина** 27,9m **Ширина** 7,65m
Водоизмещение 200t **Осадка** 2,40m **Каюты** 4 **Двигатели** MAN D2842 LE 410 2x 809 kw (2x 1100 hp) **Цена** € 5'000 000

+7 (921) 961 98 24

Jonacor marine



Год постройки 2007 **Длина** 20 м **Ширина** 5,6 м
Двигатели 2 x MAN 1360 л. с. **Место стоянки** Москва
Цена € 1'000'000



Год постройки 2013, 70 моточасов, **Длина** 15,2 м **Ширина** 4,5 м
Двигатель 2 x Volvo Penta IPS 435
Местостоянки Калининград **Цена** € 500'000



Год постройки 2008 **Длина** 19.50 м **Ширина** 5.30 м
Двигатели 2 x John Deere 300 л. с.
Место стоянки Ментон **Цена** €1'300'000



Год постройки 2006 **Длина** 21.5 м **Ширина** 5.5 м
Двигатель MAN 2x1360 л.с.
Место стоянки Санкт-Петербург **Цена** € 999'000



Год постройки 2012 **Полная комплектация** **Длина** 16,74 м
Ширина 4,70 м **Двигатель** Volvo Penta 132 kW (179 л. с.)
Категория A, ocean **Каюты** 3
Место стоянки Одесса, Черное море **Цена** €1'250'000



Год постройки 2012 **Длина** 19.85 м **Ширина** 5.20 м
Двигатель Volvo Penta D6-280 **Категория** A, ocean **Каюты** 3
Яхта полностью укомплектована для океанского плавания
Место стоянки Словения **Цена** $ 3'000'000.

197022, Санкт-Петербург,
Песочная наб., 18, литер А, пом. 5Н,
+7 (921) 961 98 24 +7 (921) 909 56 55 +7 (812) 702 47 70
info@jonacor-marine.ru
www.jonacor-marine.ru



Безграничный отдых на яхте **Polar Star**

63.4м/208', верфь Lurssen, 2005/2011

Если вы мечтаете о покорении новых земель, но в то же время не хотите отказываться от изысканной атмосферы отдыха по высшему разряду, яхта Polar Star как раз то, что вам нужно! Polar Star, оборудованная по последнему слову техники, превысит все ваши ожидания. Истинный вкус настоящего приключения!

www.yachtpolarstar.com

Контакт: +7 929 570 69 30 - charter@camperandnicholsons.com

Также выставлена на продажу: jcomport@camperandnicholsons.com

Unrivalled **knowledge**
Unbeatable experience

camperandnicholsons.com

*Not for sale or charter to US residents while in US waters. C&N marks are registered trademarks used under licence by CNI. Photos: All rights reserved









Sale & Purchase
New Construction
Charter
Management
Crew

Camper & Nicholsons International

YACHTING SINCE 1782

1782



Ocean Victory 75.75m/248'6, Feadship, 2009, Price on application
Alex Lees-Buckley +377 97 97 77 00
aleesbuckley@camperandnicholsons.com



Pestifer 65m/213'3, Feadship, 2010, Price on application
Alex Lees-Buckley +377 97 97 77 00
aleesbuckley@camperandnicholsons.com



Also available for charter

Swan 60m/196'10, Benetti, 2011, €39,000,000
Rytis Babravicius +377 97 97 77 00 - rbabravicius@camperandnicholsons.com
James Rayner +33 4 92 912 912 - jrayner@camperandnicholsons.com



Burkut 53m/173'8, Baglietto, 2010, €27,000,000
Charles Ehrardt +33 4 92 912 915
cehrardt@camperandnicholsons.com



Imagination 47m/154'16, Benetii , 2010, €16,500,000 VAT paid
Jeremy Comport +33 4 92 912 912
jcomport@camperandnicholsons.com



Mystic 46m/150'11, CMB Yachts, 2010, €13,950,000
Adam Papadakis +44 20 7009 1950
apapadakis@camperandnicholsons.com



Idyllwild 44.2m/145', Benetti, 2005, €12,750,000
Jean-Marie Recamier +33 4 92 912 912
jmrecamier@camperandnicholsons.com



Green Voyager 44m/144', Kingship, 2014, €14,800,000*
Simon Goldsworthy +44 20 7009 1950 - sgoldsworthy@camperandnicholsons.com
Fernando Nicholson +1 305 604 9191 - fnicholson@camperandnicholsons.com

Unrivalled **knowledge**
Unbeatable experience
—
camperandnicholsons.com

*Not for sale or charter to US residents while in US waters. C&N marks are registered trademarks used under licence by CNI. Photos: All rights reserved



Also available for charter

Pure One 46.2m/151'6, Arno Leopard, 2008, €13,500,000
Jeremy Comport +33 4 92 912 912
jcomport@camperandnicholsons.com

As elegant and stylish as she is powerful, the 46.2m (151'6) performance cruiser, 'PURE ONE', is one of the largest yachts available to reach exhilarating speeds of 32 knots.



Forever One 39.65m/130'1, Overmarine/Mangusta, 2007, €8,900,000
Fernando Nicholson +1 305 604 9191
fnicholson@camperandnicholsons.com



New central agency

Renaissance 39m/127'11, CNT Castagnola, 2012, €7,500,000
Tim Langmead +44 20 7009 1950 - tlangmead@camperandnicholsons.com
Jordan Waugh +377 97 97 77 00 - jwaugh@camperandnicholsons.com



Recent price reduction

Northlander 38.16m/125', Moonen, 2009/2013, $22,500,000*
David Sargus +1 954 376 9667 - dsargus@camperandnicholsons.com
Michael Rafferty +1 561 758 5608 - mrafferty@camperandnicholsons.com



New central agency

Maximus II 32.3m/106', Horizon, 2004/2005, $5,490,000
Andrew LeBuhn +1 415 407 9915
alebuhn@camperandnicholsons.com

Sale & Purchase
New Construction
Charter
Management
Crew

Camper & Nicholsons International

YACHTING SINCE 1782

1782



Pantaran 32.5m/113'5, Admiral, 2003/2012, €2,950,000 VAT paid
Jordan Waugh +377 97 97 77 00
jwaugh@camperandnicholsons.com

A wonderful example of the extremely successful 32.5m Admiral, Pantaran was custom built for a very demanding Italian owner by Cantieri Navali Lavagna in 2003. Extensively refitted in 2012, Pantaran is one of the best-kept Admirals afloat.



Also available for charter

Friday & RG 512 31m/100', Arno Leopard, 2007& 2006, €2,950,000/€2,400,000
Gaston Lees-Buckley +33 4 92 912 912
gleesbuckley@camperandnicholsons.com



New central agency

Matanthar 30.7m/100'8, Heesen, 2000, €2,250,000 VAT paid
Richard Higgins +33 4 92 912 912
rhiggins@camperandnicholsons.com



Event 30.2m/99', Benetti, 2006, €6,000,000
Rytis Babravicius +377 97 97 77 00 - rbabravicius@camperandnicholsons.com
James Rayner +33 4 92 912 912 - jrayner@camperandnicholsons.com



Lady Jane 27.6m/90´6, Sanlorenzo, 2010, €4,950,000 VAT paid
Steen Christensen +34 971 40 33 11
schristensen@camperandnicholsons.com

Camper & Nicholsons International

YACHTING SINCE 1782

Unrivalled **knowledge**
Unbeatable experience
–
camperandnicholsons.com

*Not for sale or charter to US residents while in US waters. C&N marks are registered trademarks used under licence by CNI. Photos: All rights reserved

AQUADOR

УВЕРЕННОСТЬ В СОВЕРШЕНСТВЕ



ТОЛЬКО У НАС В СОЧЕТАНИИ:

- Закрытый пост управления
- Широкие боковые проходы
- Боковые сдвижные двери
- Большая автономность
- VIP отделка салона

Модельный ряд: 21' 22' 23' 25' 26' 28' 32' 33' 35'



AQUADOR 25 Ce



AQUADOR 28 C



AQUADOR 35 C

Мореходные качества, категория B Offshore, классическая корабельная архитектура делают катера Aquador лучшими в своем классе

Официальный дистрибьютор в России и странах СНГ

HARDTOP MARINE St.Petenburg Russia 1998

Санкт–Петербург, тел.: (901) 315–4578, (911) 743–4181, факс (812) 603–2460

Киев, тел./факс: +38 044 581 2713, +38 050 416 8631

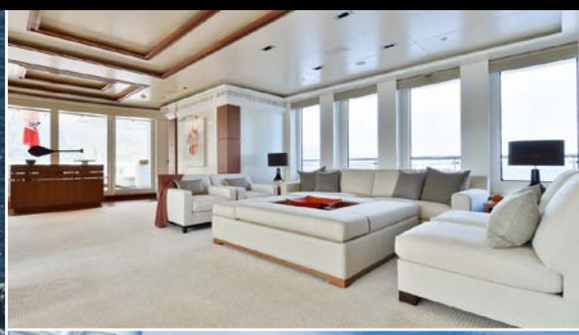
www.aquadorboats.fi, www.htmarine.ru, htmarine@mail.ru



Triple Seven

68 м (223,1 фута) | Nobiskrug | 2006
Стоимость аренды в неделю от 420 000 евро

Размещение: 10/12 гостей в 5 каютах
Команда: 17 человек









Talisman Maiton



54,2 м (177,1 фута) | Proteksan Turquoise | 2006, рефит 2012
Стоимость аренды в неделю от 210 000 евро

Размещение: 12 гостей в 6 каютах
Команда: 13 человек

BURGESS

СТРОИТЕЛЬСТВО | ПРОДАЖА | АРЕНДА | УПРАВЛЕНИЕ

Для получения дополнительной информации об этих и других яхтах из флота BURGESS, доступных для продажи и аренды, Вы можете связаться с нашим офисом в Москве.

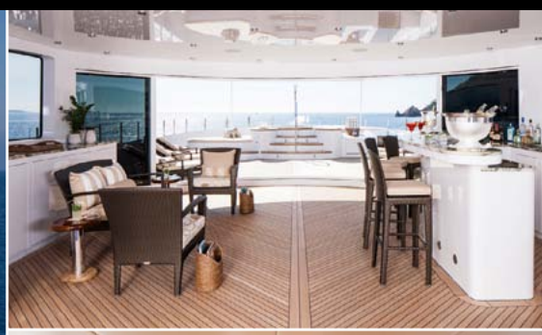
Выберите яхту своей мечты **вместе с BURGESS**

Lady Linda



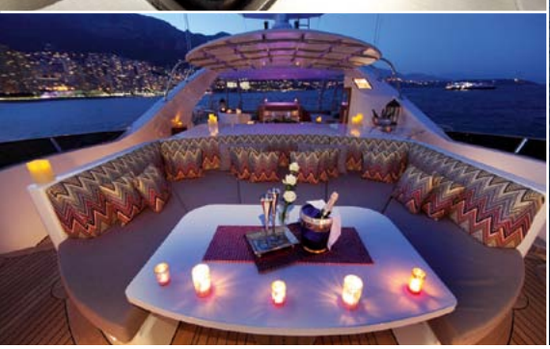
57 м (187 футов) | Trinity Yachts | 2012
Стоимость аренды в неделю от 322 000 евро

Размещение: 12 гостей в 6 каютах
Команда: 13 человек









Told U So



45 м (147,8 фута) | Benetti | 2011
Стоимость аренды в неделю от 190 000 евро

Размещение: 10 гостей в 5 каютах
Команда: 12 человек

Москва

Большой Козихинский переулок, д. 4
Тел.: +7 495 220 2402

www.burgessyachts.ru
moscow@burgessyachts.com

Лондон | Монако | Нью-Йорк | Пальма-де-Майорка | Афины | Майами | Санта Моника | Сиэтл | Токио | Мумбай

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	Caterpilar (2 x 609 л.с.)
Ширина	4.76 м	Наработка	1300 м/ч
Осадка	1.21 м	Каюты	4

Отличное состояние. Яхта растаможена. Находится в Москве.

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.

МЕНЕДЖМЕНТ ЯХТ

УПРАВЛЕНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВОМ

КУПЛЯ-ПРОДАЖА

ЧАРТЕР

ARKLEY

Низкий сезон:
430 000 ЕВРО*

Высокий сезон:
450 000 ЕВРО*

ДЛИНА 60м
ВЕРФЬ Lürssen
ГОД 2009
СКОРОСТЬ 15.5 узлов
КАЮТЫ 6
ГОСТИ 12
КОМАНДА 15

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АГЕНТ



ASTRA

Низкий сезон:
275 000 ЕВРО*

Высокий сезон:
295 000 ЕВРО*

ДЛИНА 55м
ВЕРФЬ Amels
ГОД 2014
СКОРОСТЬ 15.5 узлов
КАЮТЫ 5
ГОСТИ 11
КОМАНДА 13

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АГЕНТ



MANIFIQ

145 000 ЕВРО*

ДЛИНА 40.5 м
ВЕРФЬ Mondo Marine
ГОД 2010
СКОРОСТЬ 17.5 узлов
КАЮТЫ 5
ГОСТИ 10
КОМАНДА 7

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АГЕНТ



SOLARIS

Низкий сезон:
140 000 ЕВРО*

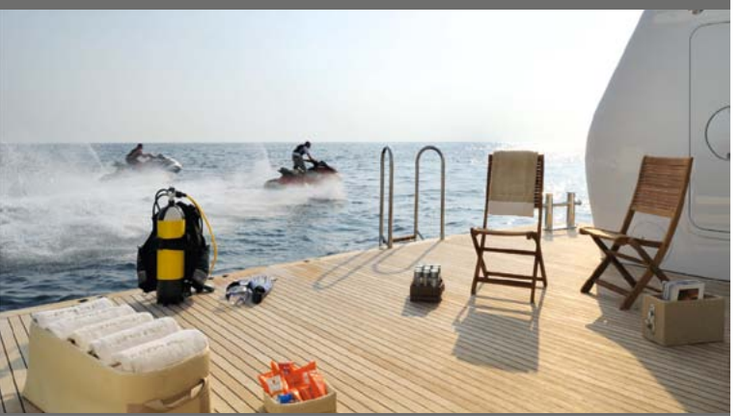
Высокий сезон:
150 000 ЕВРО*

ДЛИНА 40.16 м
ВЕРФЬ Princess
ГОД 2014
СКОРОСТЬ 16 узлов
КАЮТЫ 6
ГОСТИ 12
КОМАНДА 8

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АГЕНТ



IMPERIAL







* Стоимость чартера в неделю (MYBA terms).

Ermanno Palace, 27 Boulevard Albert 1er, Monaco
www.imperial-yachts.com · charter@imperial-yachts.com

МОНАКО +377 97 98 38 80
МОСКВА +7 985 997 73 00



Как взорвалась наша лодка

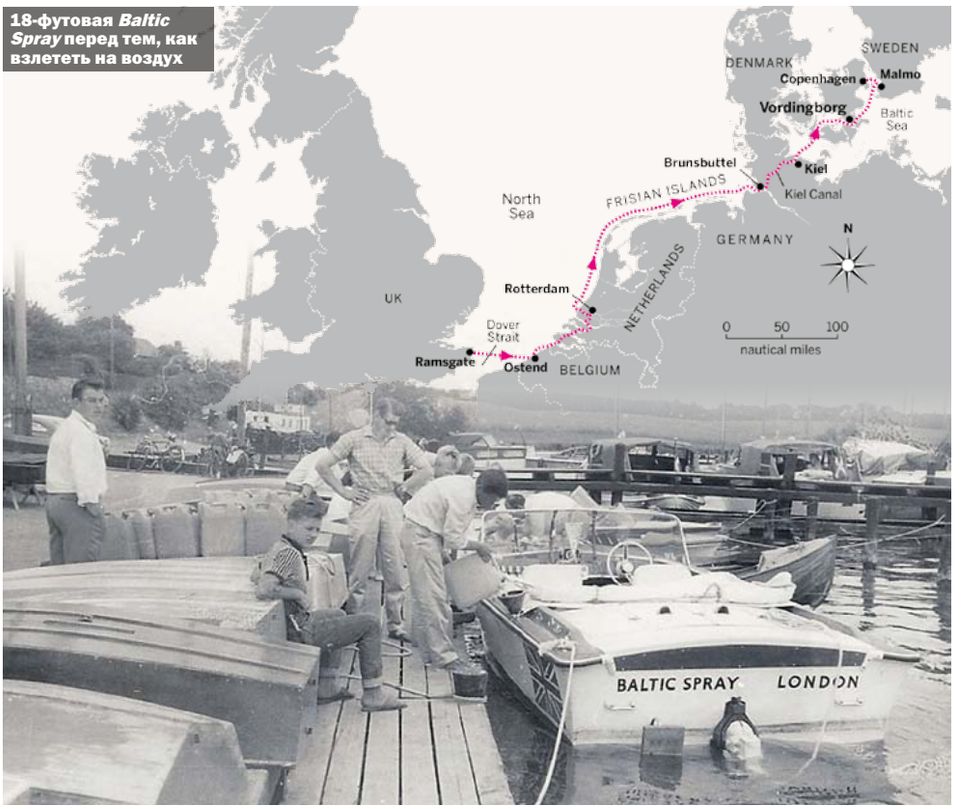
РЭЙ БУЛЬМАН: *Переход из Англии в Швецию на 18-футовом катере завершился неожиданно: обычная заправка топливом чуть не стоила экипажу жизни*

Одно из самых ярких воспоминаний моей жизни на воде связано с давним случаем. Он выделяется среди прочих, поскольку тот день имел все шансы стать для меня последним. Вместе с покойным Джеффом Тобертом на небольших открытых катерах мы совершили немало длинных переходов вдоль побережий, включая ночное плавание по Северному морю из Дюнкерка в Витстэбл на 12-футовой лодке с подвесником. Тогда, в 1964 году, отношение к безопасности на воде было совсем иным, и мы запланировали еще более грандиозное приключение на Балтике. Речь шла о 1000-мильном переходе из Британии в Швецию и обратно на открытом катере.

Начальные этапы предприятия прошли относительно спокойно: после прежних «тазиков» наш катер длиной 5,4 м казался огромным, а угловая колонка с двигателем MerCruiser по всем статьям превосходила подвесной мотор. Лодка под названием *Baltic Spray* была прототипом, призванным заменить популярный 17-футовый катер *Owens Kent*, но первый корпус доделывали в спешке, что впоследствии сказалось на нас.

Мы проскочили Темзу, обогнули Рамсгит и по хорошей погоде за ночь пересекли Ла-Манш. Далее из Остенде (Бельгия) наш путь лежал в Роттердам, а затем — по открытому морю мимо Фризских островов в Кильский канал. Миновав его, мы оказались в Балтике и должны были пройти 30 миль к датскому острову Лангеланн. Следуя курсом между Лолланном и Зеландией, к вечеру пятого дня *Baltic Spray* добралась до Мальмё, где мы торжественно передали приветственное письмо мэра города Саутенд-он-Си его шведскому коллеге. Не желая медлить, мы рванули в Копенгаген наперегонки с паромом в надежде на следующий день отправиться к дому, но грядущая ночь стала последней на борту *Baltic Spray*.

На пути к Вордингборгу погода начала портиться: нам приходилось бороться с высокой волной, причем лодка



18-футовая *Baltic Spray* перед тем, как взлететь на воздух

постепенно приобретала дифферент на нос — топливо во вместительных кормовых баках было на исходе. В последний раз мы заправлялись в Кильском канале, и теперь, перед длинным переходом до Германии, нам нужно было взять на борт как можно больше горючего. Заправлялись мы в Вордингборге: в тамошнем ангаре ухватились за эту возможность заработать, доставили полтонны бензина, и спустя час процесс завершился. Мы попрощались, и Джефф начал потихоньку отходить кормой вперед, пока я собирал швартовы. Внезапно над бухтой разлетелось эхо двух взрывов, а нас выбросило через лобовое стекло на носовую палубу. Взрывная волна снесла люки моторного отсека, на месте которого теперь зияла черная дыра, где плясало пламя и валил дым. Джефф схватился за огнетушитель, но в таком аду он оказался бесполезен. После третьего взрыва нас осыпало горящими искрами, и я заорал: «Валим!» Джефф прыгнул через правый борт, я метнулся к левому, и, помня о 500 литрах бензина, мы изо всех сил поплыли прочь. К счастью, все происходило рядом с берегом, и спустя минуту мы уже бежали по пляжу к местному яхт-клубу.

Позже выяснилось, что из-за спешки при строительстве прототипа вентиляционные патрубки бензобаков забыли вывести наружу — они лежали смотанными у борта, и под палубой скапливались пары бензина. В итоге наше героическое путешествие пришло к незапланированному концу, который мог быть гораздо более трагичным, случись это в море по пути в Киль. Просто в тот раз удача была на нашей стороне. MBY

Targa®

The 4x4 of the sea

Уверенность в превосходстве



Престижные международные премии

ЛОНДОН — MOTOR BOAT OF THE YEAR Awards 2009 Sponsored by GARMIN — Wheelhouse and Walkaround WINNER

ЛОНДОН — MOTOR BOAT OF THE YEAR AWARDS 2010 PANTAENIUS — WINNER

ЛОНДОН — MOTORBOAT OF THE YEAR AWARDS 2012 PANTAENIUS — WHEELHOUSE and WALKAROUND WINNER

СТОКГОЛЬМ — Motorboat of the Show 2003 — Scandinavian Motorboat Show Stockholmsmässan

СТОКГОЛЬМ — Motorboat of the Show 2005 — Scandinavian Boat Show

HARDTOP MARINE St.Petersburg Russia 1998

Официальный дистрибьютор в России и странах СНГ.
Санкт-Петербург, тел. (901) 315-4578, (911) 743-4181,
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’	32’	35’	37’	44’

Реклама

PORTO MONTENEGRO



ВЕДУЩИЙ РОСКОШНЫЙ ЯХТЕННЫЙ ПОРТ И ПОСЕЛОК ЯХТСМЕНОВ В ЧЕРНОГОРИИ

- Причалы для яхт длиной от 12 до 150 м.
- Круглосуточная служба Yacht Assist и охрана
- Вне зоны действия налогового режима и регулирования импорта ЕС
- 7 % НДС на услуги в сфере яхтинга
- Беспошлинное и не облагаемое налоговым сбором топливо
- Таможенный и иммиграционный контроль на территории
- Менее, чем в 3-х часах полета от крупнейших европейских городов
- Яхт-клуб, спортивный клуб и 64-метровый бассейн
- Пятизвездочный апарт-отель Regent Hotel & Residencies (открытие летом 2014 г.)
- Богатая инфраструктура: роскошные бутики, рестораны, SPA-салон
- Апартаменты с видом на море (в продаже и в аренду)

WWW.PORTOMONTENEGRO.COM ОФИС В МОСКВЕ +7495 695 29 17