

MOTORBOAT & YACHTING

СИЛА КРАСОТЫ

Lürssen Solandge — жемчужина
мирового чартерного флота



ОБЗОРЫ И ТЕСТЫ

HORIZON RP110 • MULDER 94 VOYAGER • PRESTIGE 750

PRINCESS S72 • **ATLANTIS 50** • GREENLINE 48

BENETEAU MONTE CARLO 4 • RHEA TRAWLER 36 • BOTNIA TARGA 35



Борт для №1

Новый Audi S8

Роскошь и эксклюзивность флагмана представительского класса в сочетании с характером спортивного автомобиля: мощность 520 л. с., разгон до 100 км/ч за 4,1 с.
Новый Audi S8. Роскошный и реактивный.



www.audi.ru

Информационный центр Audi: +7 495 775 8888, 8 800 200 2333

Audi
Vorsprung durch Technik





BENTLEY



Новый Bentley Flying Spur.

Название «Бентли», «Бентли Флайнг Спур» и крылатая буква «B» — зарегистрированные торговые марки.
© Bentley Motors Limited. Реклама.

**BENTLEY МОСКВА**

Третьяковский проезд
Телефон +7 495 933 33 77
moscow.bentleymotors.com

Барвиха Luxury Village
8-й км Рублево-Успенского шоссе
Телефон +7 495 933 33 77

BENTLEY САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

ул. Гельсингфорсская 4, корпус I
Телефон +7 812 363 30 30
stpetersburg.bentleymotors.com

BENTLEY КРАСНОДАР

ул. Крылатая 12
Телефон +7 861 257 00 00
krasnodar.bentleymotors.com

BENTLEY ЕКАТЕРИНБУРГ

ул. Февральской Революции 15
+7 343 311 31 30
ekaterinburg.bentleymotors.com



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



NORDMARINE

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



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

ВОЛГОГРАД: Н20 + 7 8442 98 97 02

КРАСНОДАРСКИЙ КРАЙ: Наутика + 7 8617 71 34 24

ХАБАРОВСК, ВЛАДИВОСТОК: Laguna + 7 4212 69 72 19

КАЗАНЬ: Динара Марин: + 7 843 518 08 67

КАЗАХСТАН: Eurasiamotors + 7 727 315 05 05

САМАРА, ТОЛЬЯТТИ: Волга Яхт Групп + 7 846 990 64 30

*Leading the way**



A member of the Moët Hennessy Louis Vuitton family

*Устанавливая высокие стандарты


PRINCESS

www.princess.ru



Каждая модель Monte Carlo Yachts обладает ДНК мега-яхт. Эта концепция наиболее совершенно воплотилась в новой MCY 86, с её удивительными объёмами и беспрецедентными решениями для 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
Канада 2012
Победитель "Best of the World Yacht"



World Yachts Trophies
Канада 2013
Победитель "Best of the World Yacht"



Boat of the Year Award
Тонкс 2010
Победитель "Motorboat of the Year"



Nautical Design Awards
Нидерланды 2010
Победитель "Motorboat of the Year"



Motorboat of the Year Award
Париж 2011
Победитель "Motorboat of the Year"



European Powerboat of the Year Award
Париж 2011
Победитель "Motorboat of the Year"



Asia Boat Show Awards
Гонконг 2011
Победитель "Motorboat of the Year"



Edison Chelver Award
Роттердам 2012
Победитель "Motorboat of the Year"



World Yachts Trophies
Канада 2013
Победитель "Best of the World Yacht"



Anten Marine & Boating Awards
Шанхай 2013
Победитель "Motorboat of the Year"



Motor Boat of the Year Award
Роттердам 2013
Победитель "Motorboat of the Year"



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

К ЧИТАТЕЛЮ

Колонка главного редактора

Привет всем!

Каждый раз, когда на воде или на боат-шоу в поле зрения журналиста, пишущего на яхтенные темы, попадает новая лодка, возникают естественные вопросы: а что она собой представляет, как устроена, что может?... И всякий раз подготовка статьи о любой лодке напоминает журналистское расследование. В большинстве случаев его вывод позитивный: даже при каких-то недостатках (часто субъективных) почти все яхты хороши, а некоторые — так просто отличные. И нет тут никакого лукавства или предвзятости. Современный уровень развития техники, оборудование верфей, нормы проектирования и постройки просто не позволяют строить откровенно некачественные лодки. (О заведомо неудачных проектах говорить не будем.)

Современные моторные яхты и катера иногда поражают обилием продвинутых устройств, систем и механизмов; причем практически все их можно встретить у большинства моделей одного типа и длины. А если заглянуть в спецификацию, увидишь длинный список того, что можно установить еще. Форма корпуса перестала быть секретом, двигатели и гребные винты стандартные, так что нам, журналистам, остается лишь среди армады хороших лодок высматривать особенные. Их выделяют находки дизайнеров, инженерный гений проектировщиков, редкие прорывы в области гидродинамики...

Но существует еще один фактор — неизвестно из чего возникающая симпатия. Когда лодка нравится — и всё тут! Когда в ней ничего ни прибавить, ни убавить. На этот счет хорошо сказал летчик и писатель Антуан де Сент-Экзюпери: «Совершенство достигнуто не тогда, когда нечего больше добавить, а когда уже ничего не убавить».

Так есть ли повод сомневаться в том, что большинство современных лодок заслуживают высокой оценки? Едва ли. А вот заслуживают ли они своей цены — вот вопрос. Но в любом случае, господа, торг здесь уместен!

До встречи!



Главный редактор
Зарий Черняк



Каждая статья о лодке — это в некотором смысле небольшое журналистское расследование

НАВИГАЦИЯ ПО НОМЕРУ



На дальних берегах: где открывать и продолжать сезон?
с. 110



Суперяхты: как живется во дворце посреди океана
с. 102



Тесты и обзоры: новинки этого года и не только
с. 174



Яхты в городе: единство и борьба парусных экипажей
с. 224

AZIMUT ATLANTIS 58 –
СПОРТИВНЫЙ НРАВ И
ГОРЯЧЕЕ ИТАЛЬЯНСКОЕ СЕРДЦЕ



реклама



Главная палуба (хардтоп)



Каюта владельца

ATLANTIS
— 58 —

ATLANTIS 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 яхт Azimut Yachts на территории РФ.

* - коллекция «Атлантис» ** - Исключительное качество *** - Azimut Yachts Россия

СОДЕРЖАНИЕ

Май-июнь 2014

СУПЕРЯХТЫ



20



78

38



28



68

20 СУПЕРЯХТЫ

Picchiotti *Grace E*, ISA *Philmi*, Benetti *Classic Supreme 132*, Feadship *Como*

28 СОСТАПЕЛЯ

Ferretti *650*, Fairline *Squadron 78*, Atlantic *900 Adventure*, XO *270*, Jeanneau *Leader 40*, *Serenella Water Limusine 9 M*, Shuper Boats *E-motion*, Trident *Piton 420 & 520*,

38 НОВОСТИ

Интересные события и факты из мира яхт

68 ВЫСТАВКИ

Московское международное боат-шоу



FIRSHIRE RONDO
MEGAROTOR

ИСКУССТВО БЫТЬ УНИКАЛЬНЫМ



После прохождения нескольких официальных тестов, оказалось, что время требуемое на завод механизма часов MEGAROTOR на 20% меньше, чем механизмов с традиционными роторами. Успех данной инновации был достигнут благодаря разработке ротора новой формы с большим размером, а также благодаря материалам из которых он изготавливается – тяжелому вольфраму и розовому золоту 750 пробы. Это действительно позволяет увеличить скорость завода механизма!

Paul Picot
Artisan - Horloger - Suisse



102

МОТОРНЫЕ
ЯХТЫ

110



178

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

88 **ВЕРФИ ИТАЛИИ**
Секрет успеха на разных рынках

102 **LÜRSSEN SOLANDGE**
Новая жемчужина чартерного флота

110 **СТРАНА ПОЛУНОЧНОГО
СОЛНЦА**
Путешествуем по Северной Норвегии

122 **ЧЕРНОМОРСКОЕ ПОБЕРЕЖЬЕ
РОССИИ**
Где отдать якорь и швартовы
у берегов Кавказа?

130 **HORIZON RP110**
Знакомимся с новой тайваньской яхтой

140 **MULDER 94 VOYAGER**
Voyager — означает мореплаватель

146 **«ПРАВИЛЬНЫЕ» ПРАВИЛА**
Нужны ли в России новые правила постройки
маломерных судов?

150 **КОНТРОЛЬНЫЙ ВЫСТРЕЛ**
Новый Технический регламент



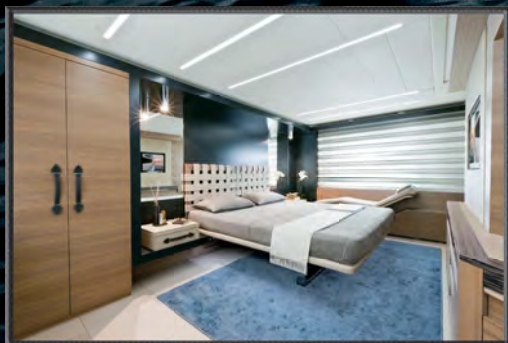
130

ПОЗВОЛЬ СЕБЕ БЫТЬ ОСОБЕННЫМ



PERSHING

ИНСТРУМЕНТ ДЛЯ ВАШИХ ИДЕЙ



PREMIUM YACHTS - ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ ДИЛЕР В РОССИИ

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

Т +7 495 741 00 03

PERSHING-YACHT.COM

INFO@PREMIUMYACHTS.RU

A FERRETTIGROUP BRAND



214

218



224



156 ИНТЕРВЬЮ MBY
Маркус Лаксен о сертификации
лодок в Европе

160 PRESTIGE 750
Тестируем долгожданный флагман

168 PRINCESS S72
С ветерком и комфортом

174 CODE-X
Лодка, достойная Джеймса
Бонда или... его врагов

182 ATLANTIS 50
Спортивная новинка из Италии

188 GREENLINE 48
Электричество живет
и побеждает

194 BENETEAU MC4
Вторая яхта линейки Monte Carlo

200 RHEA TRAWLER 36
Мореходность, практичность,
компактность

206 BOTNIA TARGA 35
Полный тест «морского
внедорожника»

218 AZUREE 46
Гонщик или круизер?

224 EXTREME SAILING
Горячие гонки под парусом

РЕКЛАМА



XX
ARTIGLI
HAND MADE IN ITALY



232



242



254



258

238



232 **LEXUS RX450**
Обновление популярного кроссовера

238 **ЧАСЫ BOVET**
В стиле Pininfarina

250 **JEEP CHEROKEE**
Продолжение легенды

258 **МАРИНЫ МВУ**
Жизнь в Porto Montenegro

262 **ПЕРСИДСКИЕ КОВРЫ**
Роскошь для дома и яхты

268 **ШКОЛА МВУ**
Безопасная ночная стоянка на якоре

272 **МЕХАНИКА МВУ**
Соляр теснит бензин?

278 **НАВИГАЦИЯ**
Новинки электроники

280 **ПРОВЕРЕНО МВУ**
Чехлы для смартфонов и другие полезные штучки

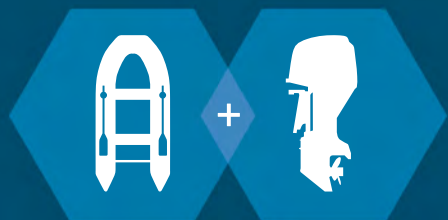
312 **ДЕНЬ ИЗ ЖИЗНИ**
Счастливое спасение с развалившегося парома

СЕЗОН ВЫГОДНОЙ ЛОВЛИ



Реклама

с 1 апреля по 31 мая 2014 года



ВЫГОДА
10%

**При единовременном приобретении лодки и мотора
ваша покупка на 10% выгоднее!**

Подробнее с условиями акции вы можете ознакомиться в салонах официальных дилеров.



MOTOR BOAT & YACHTING

№3 (27) Май–июнь 2014

Published since 1904

МВУ Россия

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

Офис в Москве

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

Редакция и офис в Санкт-Петербурге

197110, Петровский пр., д. 14, корпус 4
Тел./факс +7 (812) 617-01-11

Веб-сайт www.mby.ru

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

Редактор Марина Бутусова, e-mail: butusova@mby.ru

Секретарь Ксения Гамалия, e-mail: office@mby.ru

Корректор Виктория Голуб

Над номером работали

Авторы Тимур Бараев, Тим Бартлет, Стивен Вайтл,

Всеволод Гаврилов, Яна Гусева, Джеральд Гуго, Виталий Елагин,

Грег Копп, Федор Кузин, Лестер МакКартти, Алексей Максимов,

Дэвид Марш, Джон Мендес, Альберт Назаров, Ксения Наумова,

Питер О'Нил, Андрей Овчинников, Богдан Парфенюк, Леонид Петров,

Федор Полетаев, Марина Постолюная, Михаил Романов,

Джек Хейнс, Анастасия Юшкова

Колумнисты Борис Лашков, Дэвид Марш

Фотографы Богдан Парфенюк, Роман Романишин, Анри Тибо



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

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.

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

MOTORBOAT & YACHTING

№3 (27) Май–июнь 2014

Published since 1904

MBY UK

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

ISSN: 770027 178204

Tel: +44 (0)20 3148 4651

Fax: +44 (0)20 3148 8127

E-mail: mby@ipcmedia.com

Website www.mby.com

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

Editorial

Editor Hugo Andreae

Deputy Editor Stewart Campbell

Art Editor Neil Singleton

Production Editor Chantal Borciani

Boat Test Editor Jack Haines

Technical Writer Greg Copp

Technical Contributor David Marsh

Custom Yacht Contributor Alan Harper

Chief Photographer Lester McCarthy

Photographer Graham Snook

Editorial Artist Maggie Nelson

Website Editor Natalie Davies

Publishing Team

Publishing Director Simon Owen

Publisher Nick Hopkinson

Head of Marketing Richard Shead

Display Advertising and Trade Enquiries

Tel: +44 (0)20 3148 4900 Fax: +44 (0)20 3148 8523

Advertisement Manager Michael Wills

Senior Sales Executive Bess Cullis

Senior Sales Executive Ben Leek

Sales Executive Robert Hudson

Production Supervisor Paul Quieros

Production Manager Becky Singleton

Обложка: Lürssen Solandge

Журнал опубликован и вышел в свет 07.05.2014

Отпечатано в Эстонии.

Типография Printall AS.

Tala 4, Tallinn 11415 Estonia

Tel: +372 503 8555

printall@printall.ee

IPC | INSPIRE

PRINTALL



В каждом слове.
Во всех отношениях.



8 /812/ 677 5050
vip.bspb.ru

СУПЕРЯХТЫ

Новости о моторных яхтах длиной более 100 футов



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



Picchiotti Grace E

Grace E — новая 73-метровая яхта от итальянской верфи Picchiotti — успешно завершила морские испытания. Флагман в серии моторных яхт Vitruvius, третья после обошедшей вокруг света 50-метровой *Exuma* и 55-метровой *Galileo G*, построенной для путешествий по Северо-Западному проходу, отделяющему Канаду от Арктики, *Grace E* отличается от предшественниц пропульсивной установкой. Владелец хотел построить экологически чистую яхту, способную путешествовать автономно в любых уголках света и при этом максимально эффективную. Поэтому *Grace E* имеет дизель-электрическую энергетическую установку, а в качестве приводов — колонки Aziprod.

По словам капитана Эдди Куни, недавние испытания показали правильность выбора двигательной и движительной установки.

«На ходу был зафиксирован исключительно низкий уровень шума и вибрации. Все, кто находился на яхте во время теста, были удивлены тем, как мягко и бесшумно она двигается. Уверен, это особенно оценят наши гости во время летнего отдыха».

Техническая команда Perini Navi Group была довольна показателями скорости и расхода топлива. Тесты системы динамического позиционирования подтвердили, что яхта может сохранять свое местоположение даже в условиях беспокойного моря. Эта система позволяет *Grace E* находиться в самых отдаленных уголках планеты без

риска навредить экологии уникальных морских заповедников или коралловых рифов, поскольку с ней можно не пользоваться якорем.

Идеальная для длительных круизов при любых погодных условиях, *Grace E* имеет относительно невысокую надстройку, с которой пятипалубная яхта совершенно не выглядит громоздкой. Дизайном интерьера занимался Реми Тессье, сумевший сделать яхту просторной, уютной и по-настоящему роскошной. В каютах разной конфигурации могут разместиться 12 гостей, их комфорт призвана обеспечивать команда из 20 человек.

Верхняя палуба полностью отведена теме красоты и здоровья. Здесь расположился отлично оборудованный спортзал, салон красоты, массажный кабинет с хаммамом и помещением для гидротерапии, финской парной и купелью с холодной водой. Комната отдыха, идеальная для занятий йогой или медитации, имеет обзор на 180°, а также выход на открытую палубу. Кормовая часть верхней палубы оснащена бассейном с противотоками (3,5 метра). На нижней палубе *Grace E* оборудован превосходный «пляжный клуб», в гараже хранится внушительная флотилия тендеров и водных игрушек. К услугам гостей тендер Cockwells (9,2 метра), а также оборудование для дайвинга и snorkлинга, каяки и многое другое.

Центральным агентом по чартеру *Grace E* является компания Burgess.

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 240 ф (73,30 м) Ширина 43 ф (13,20 м)

Двигатели электрогенераторы 4 × 830 кВт + 2 × 465 кВт

Максимальная скорость свыше 17 узлов



Nirvana 88.5m/290.35ft
Robb Report 2013 Best of the Best Winner
ShowBoats Design Awards 2013 Winner

oceAnco
Yachts for Visionary Owners



**ТОЛЬКО ФАКТЫ**

Длина 141 ф (43,00 м) **Ширина** 28 ф (8,60 м)
Двигатели 2 x Cat C32 Acert по 1300 л.с.
Максимальная скорость 17 узлов

ISA Philmi

Итальянская верфь ISA спустила на воду 43-метровую яхту *Philmi* — флагман новой серии Granturismo. Концепция серии была впервые представлена яхтенному сообществу в сентябре 2011 года на Monaco Yacht Show, а контракт на строительство первой яхты подписали полгода спустя. Серия Granturismo стала ответом рынку на запрос водоизмещающей яхты из стали и алюминия с гармоничным балансом внутренних и внешних палуб.

Philmi — это трехпалубная моторная яхта с ярким, запоминающимся внешним обликом, над которым работал Андреа Валличелли, прекрасными мореходными качествами и высокой дальностью хода, а также с беспрецедентным уровнем комфорта на борту. Одна из характерных черт архитектуры судна — отвесный форштевень, увеличивающий длину

яхты по ватерлинии, что добавляет объемы в носу и снижает волновое сопротивление.

Внешние участки палуб поражают простором, а флайбридж достоин особого упоминания: там устроен необычный бар с прозрачной колонной из льда с цветной подсветкой ночью. Круглые лежаки для загораения под защитой тентов интегрированы в своеобразный «пляж» вокруг джакузи. На борту судна пять кают, в которых можно разместить 10 гостей. Спортзал, расположенный в соответствии с современными тенденциями в кормовой части яхты, выходит на большую купальную платформу. В гаражном отсеке хранится тендер.

Дизайном интерьера занималась Сандрин Мело. Это вторая яхта, которую она спроектировала для того же владельца. Судно стало подарком его

супруге и красивым символом любви: название яхты объединяет их имена, и *Philmi* звучит как *feel me* (почувствуй меня), что добавляет яхте романтической харизмы. Заказчики приняли активное участие в проектировании яхты — в отношении техники и декора. Обилие света было одним из главных их пожеланий к дизайнеру, и появились большие потолочные окна в главном салоне и мастер-каюте, где для отделки широко применена кожа Foglizzo (спецобработка придает ей особые свойства). Яркий элемент дизайна — бар, изготовленный на заказ Swarovski.

Philmi, согласно расчетам, с двумя двигателями Caterpillar C32 Acert способна развить скорость 17 узлов, а на круизных 15 узлах может пройти без дозаправки 2800 миль.

После ходовых испытаний яхта в июне 2014 г. должна быть передана владельцу.



НА ВЕРШИНЕ МИРА



ДИЗАЙН ЭКСТЕРЬЕРА

Tim Heywood

РЕКЛАМА

ГРУППА DAMEN SHIPYARDS



Узнайте больше о новой Amels 272 на сайте www.amels-holland.com

AMELS

ИСКУССТВО СОЗДАНИЯ ЯХТ

**ТОЛЬКО ФАКТЫ**

Длина 131 ф (40,00 м) Ширина 27 ф (8,28 м)
 Двигатели 2 × MTU 12V2000 M72 по 1448 л.с.
 Максимальная скорость 15,5 узла

Benetti Classic Supreme 132

Итальянская верфь Benetti — старейший производитель яхт класса «люкс», спустила на воду третью яхту в серии Classic Supreme 132 (BS003). На церемонии присутствовали сотрудники верфи, а также все, кто принимал участие в строительстве и оборудовании яхты.

Новая Classic Supreme 132 была построена при участии компании Arcon Yachts. Она стала третьим корпусом серии, запущенной менее двух лет назад. Первой спустили на воду яхту *Petrus II* (BS001, 2012 г.), второй была *Опух* (BS002, 2013 г.). Серия представляет собой линейку водоизмещающих яхт из композитных материалов длиной от 93 до 145 футов.

Новинка выглядит весьма эффектно: изящный корпус с решительным наклоном форштевня, формой напоминающего боевой корабль;

надстройка, которая благодаря конструкции и белому цвету выглядит ажурной, парящей над корпусом; интересное сопряжение линий тонированного остекления над палубой. В носу сконструирован бульб нестандартной формы, призванный гасить собственную носовую волну корпуса.

Помещения новой Classic Supreme 132 выполнены в лучших традициях бренда, уникальные дизайнерские элементы в стиле современной классики добавлены в интерьер дизайнером Франсуа Зуретти. Classic Supreme 132 может принять на борт 10 гостей в 5 каютах, а также членов команды. Она оборудована двумя двигателями MTU 12V2000 M72 (1080 кВт), которые в состоянии развить скорость в 15,5 узлов. Передача судна владельцу запланирована на апрель 2014 г.



ДНК ЯХТИНГА




LÜRSEN

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



Feadship Como



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



Недавний спуск на воду 46-метровой суперяхты *Como* привлек внимание многих к возможностям использования стекла на яхтах.

Внешний дизайн *Como*, суперяхты категории custom, предложили мастера Dubois Naval Architects. Яхта получила беспрецедентно большие окна в корпусе и особенно в надстройке: непрерывный пояс остекления дает большую освещенность внутри и впечатляющие панорамные виды наружу из апартаментов владельца. По словам директора верфи Feadship, для создания такого остекления были использованы самые современные разработки и технологии, в связи с чем *Como* попала в число самых сложных яхт в своем классе.

В 1960-х годах доля стекла по отношению к другим материалам, использованным в конструкции яхт, составляла около 7%. Спустя 30 лет цифра удвоилась: окна стали крупнее и располагались ближе друг к другу. Feadship серьезно задумалась над этим вопросом, и в 2006 году появился концепт под названием X-stream

с надстройкой почти полностью из стекла. Далее появилась яхта *Musashi* (88 м), у которой доля стекла в экстерьере достигала 20%, теперь *Como*...

После спуска *Como* на воду ее владелец, опытный яхтсмен Невилл Крайтон, построивший в Новой Зеландии не одну яхту, высоко оценил опыт и возможности Feadship.

«Приняв решение работать с Feadship, я участвовал в процессе на всех этапах и могу сказать, что верфь превысила мои ожидания — яхта получилась

уникальная».

Предпочтения владельца в отношении спортивного стиля проявились в заужении надстройки, начиная от уровня борта. У *Como* три палубы, тогда как большинство проектов Feadship четырех- и даже пятипалубные. Ходовая рубка притоплена в конструкции главной палубы и демонстрирует обтекаемость форм и большие открытые пространства снаружи. В интерьерах от Redman Whiteley Dixon щедро использовано темное дерево.

ISA

YACHTS

www.isayachts.com

TRUSTED TO DELIVER.*



ISA 43M Granturismo

*Поставка точно в срок

*Итальянские моторные яхты
класса custom и semi-custom
из стали и алюминия
от 24 до 70 метров*

ISA
YACHTS



ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР ISA YACHTS В РОССИИ

Адрес: Санкт-Петербург,
Петровский пр., д.14/4
Телефон: +7 (812) 32-555-32
E-mail: office@nord-star.com

СОСТАПЕЛЯ

Новости с верфей всего мира



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

ОСОБЕННОСТИ

- Новый дизайн экстерьера
- Опциональный хардтоп
- Обилие дневного света внутри

Ferretti 650



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 64 ф (19,70 м) Ширина 17 ф (5,30 м)
Двигатели 2 x Caterpillar C18 (1015/1150 л.с.)
Максимальная скорость 33 узла
Стоимость от € 1 875 000



Итальянская Ferretti Yachts готовится представить на европейских боат-шоу ближайшей осени 65-футовую новинку, и в этом смысле Ferretti 650 позиционируется как начало «новой эры» для всего модельного ряда яхт длиной до 70 футов.

«Низкой» посадкой флайбриджа, особенно в кормовой его части, лодка, возможно, напоминает Ferretti 690, однако на этом сходство заканчивается. Достаточно взглянуть на новый дизайн тонированного остекления в бортах протяженностью на полкорпуса (это даже иллюминаторами не назовешь), чтобы признать: новая лодка выглядит совершенно иначе. Такое решение перейдет и на следующие модели верфи, чтобы яхты Ferretti стали безошибочно узнаваемыми.

Впрочем, такая форма бортового остекления выбрана не только в угоду эстетике — в каютах нижней палубы (их три) будет куда больше света.

Особенно повезло в этом и других смыслах мастер-каюте: она выглядит светлой, да еще обещает быть очень тихой, поскольку между ней и моторным отсеком располагается ванная комната, а дальше в корму находится отсек экипажа.

В салоне реализована фирменная планировка Ferretti: камбуз располагается при входе, на границе с кормовым кокпитом, и при желании его можно полностью изолировать от салона. Обширная купальная платформа на гидроприводе для сброса/подъема и хранения тендера позволяет оставить флайбридж исключительно для отдыха. Кстати, опционально над ним можно установить хардтоп.

Яхта оборудуется двумя двигателями Caterpillar по 1015 или 1150 л.с. с угловой передачей (V-drive), что позволяет расположить двигатели в корме и увеличить объем обитаемого пространства. Более мощный вариант позволит разогнаться до 33 узлов.





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

Fairline Squadron 78

ОСОБЕННОСТИ

- Самая популярная модель Fairline
- Большой флайбридж
- Множество опций

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 79 ф (24,37 м) **Ширина** 18 ф (5,70 м)

Двигатели 2 x Caterpillar C32 (1622 л.с.)

Максимальная скорость 35 узлов

Специальная цена £ 1 994 000



Squadron 78 Custom, флагманская модель британской верфи Fairline Boats, получила еще одну полезную опцию. Теперь яхта может быть оборудована хардтопом над флайбриджем. Центральная часть хардтопа из плотной ткани открывается при помощи электропривода.

Первая яхта с новой опцией уже передана владельцу, вторая сейчас завершает испытания в море. По словам Кевина Гаскелла, генерального директора Fairline Boats, запуск новой версии Squadron 78 Custom с хардтопом является для компании знаковым событием.

«Модель, бесспорно, является самой успешной в своем сегменте яхтенного рынка. Мы постоянно ищем возможности для еще более тщательной

адаптации всего модельного ряда Fairline к запросам наших клиентов».

Squadron 78 Custom действительно пользуется высоким спросом. В начале этого года на боат-шоу в Лондоне верфь отпраздновала спуск на воду юбилейного, уже сотого корпуса этой модели. Для яхты столь внушительных размеров это впечатляющий результат. О популярности Squadron 78 Custom красноречиво говорит тот факт, что модель выпускается с 2003 года и за прошедший период она получила более 10 000 (!) дополнений, нововведений и опций. Что же касается нового хардтопа, то достоинства этой опции вполне очевидны: он обеспечит лучшую защиту флайбриджа и от дождя, и от солнца, что повысит уровень комфорта находящихся там людей.

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

Atlantic 900 Adventure

В семействе катеров Atlantic Marine польской верфи Polifaktor появилась новая модель — Atlantic 900 Adventure с закрытой рубкой, кормовой дверью в кокпит и выходом на правый борт. Лодка выделяется интересными линиями корпуса: высокий надводный борт в носу плавно понижается к корме, где кокпит выгорожен отдельным фальшбортом и транцем. Внутри, кроме поста управления и диванов по бортам, есть камбуз и носовая каюта с полноценным санузлом. Несмотря на компактность, лодка может вместить до восьми человек, а мощная система обогрева позволяет существенно продлить яхтенный сезон. В качестве моторной установки предусмотрен двигатель Volvo Penta мощностью от 220 до 360 л.с. с угловой колонкой. Судя по форме корпуса и небольшому водоизмещению, с самым мощным двигателем следует ожидать скорости не менее 35 узлов. Мореходные качества катера по классификации RCD соответствуют категории «B» (Offshore), а обилие открытого пространства на палубе и внушительный список дополнительно устанавливаемого оборудования делают эту модель многофункциональной.

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 30 ф (9,22 м) Ширина 9 ф (2,81 м)
Двигатели Volvo Penta D4/D6 (220–400 л.с.)
Стоимость по запросу



ОСОБЕННОСТИ

- Большая вместимость
- Форма корпуса
- Кормовая дверь рубки



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 28 ф (8,60 м) Ширина 9 ф (2,60 м)
Двигатели Volvo Penta D4/D6 (260–400 л.с.)
Максимальная скорость 45 узлов
Стоимость в России от € 180 000

ОСОБЕННОСТИ

- Носовая каюта
- Санузел и камбуз
- Скорость и мореходность



Финская верфь XO, выпускающая скоростные катера в стиле military, представила очередную модификацию своей модели 270 RS. Теперь лодка получила носовую каюту, где разместилась большая кровать, трансформируемая в диван. Учитывая, что обеденную зону в рубке также можно превратить на ночь в спальное место, перед нами полноценный уикендер на трех-четырех человек. Тем более что опционально лодку можно оснастить полноценным камбузом (холодильник, плита, мойка), который устанавливается в рубке вместо дивана по правому борту. Ну а санузел и так присутствует во всех модификациях

XO 270 RS (также есть версия bowrider с носовым кокпитом). Рубка, отделенная от кормового кокпита сдвижной дверью, имеет щедрое остекление по периметру, что дает отличный обзор, а два открывающихся люка в крыше добавляют свежего воздуха и драйва.

XO 270 RS оборудуется двигателем мощностью до 400 л.с. и способен достигать скорости 80 км/ч. Стильная, эргономичная приборная панель и кресло рулевого со всеми мыслимыми регулировками позволяют получить настоящее удовольствие от управления этим быстрым и мореходным катером с корпусом из алюминия (килеватость на транце 24°).



Shuper Boats E-motion

Концепция пляжных лодок российской компании Shuper Boats кроется в их названии: E-motion — означает «электродвижение».

Такая лодка имеет стеклопластиковый корпус, в котором двое располагаются полулежа и, манипулируя джойстиком, неспешно движутся по воде. Конструкция чем-то напоминает хорошо известный водный велосипед с педальным приводом, но только слегка, ведь лодки E-motion — продукт XXI века. Их приводит в движение двухлопастной гребной винт, вращаемый двумя электромоторами, энергию которым дают мощные аккумуляторные батареи (две или четыре, 105 А·ч). Управление при помощи упомянутого манипулятора-джойстика настолько интуитивно понятно, что с ним справится и школьник. С комплектом батарей из четырех штук при движении со скоростью до 6 км/ч запаса энергии хватает на 12 часов хода.

В корпусе E-motion отформованы достаточно емкие герметичные отсеки для личных вещей. Дополнительные аккумуляторы (вторая пара) помещаются в отсеке в корме. В комплекте предусмотрено зарядное



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 10 ф (3,00 м) Ширина 6 ф (1,75 м)
Двигатели 2 электромотора (1,54 л.с.)
Максимальная скорость 3,5 узла
Стоимость от € 4690

ОСОБЕННОСТИ

- Электромоторы
- Непотопляемость
- Не нужны права и регистрация

устройство, а также влагозащищенная стереосистема. Остойчивость лодок E-motion обеспечена шириной корпуса, его формой, а также низкой посадкой пассажиров. Полная непотопляемость достигнута блоками плавучести (пенополиуретан) объемом 560 л, находящимися в носу и корме. Таким образом, лодка останется на плаву, даже будучи заполненной водой или... рыбой. Да, рыбалка — еще одно назначение этих лодок, потому что на них можно заходить в самые заповедные места, где лодки с обычными моторами категорически запрещены. Таких мест в России достаточно:

Плещеево озеро (Ярославская обл.), Тарбеево озеро (Московская обл.), Абрау (Новороссийск) и др. Помимо экологичности, E-motion привлекательна тем, что не требует лицензии на управление и при максимальной массе всего 190 кг не подпадает под требования по регистрации лодок в ГИМС. Лодки E-motion выпускают в трех вариантах комплектации: «Базовый», «Базовый +» и «Премиум», которые различаются отделкой кокпита, устройствами, наличием тента, транспортировочной тележкой и пр. Уход за лодкой состоит исключительно в подзарядке батарей.

Jeanneau Leader 40

Среди сотен яхт и катеров в павильонах Messe Duesseldorf новый Leader 40 от французской Jeanneau выглядел одним из лучших предложений в классе. Несмотря на более чем незамысловатый дизайн (открытая версия этого спорткрузера, показанная осенью в Каннах, выглядит интереснее), у лодки мало конкурентов по части практичности. Аргументы — простой, но просторный кокпит; большой открывающийся люк в хардтопе; пара хороших кают плюс санузел и, наконец, возможность разогнаться до 38 узлов, если оборудовать лодку максимально мощным для этой модели двигателем — 370-сильным Volvo Penta D6 с колонкой.

Как это обычно бывает у Jeanneau, на борту достаточно места для хранения всего необходимого. В частности, на транце предусмотрен удобный рундук, вполне объемный для кранцев и тендера в сложенном состоянии, а слева от него — еще один, идеально подходящий для хранения подвесного мотора.

Удивляют объемы гостевой каюты на миделе: не факт, что владелец лодки выберет для себя носовую, которая на лодках такого класса традиционно

ОСОБЕННОСТИ

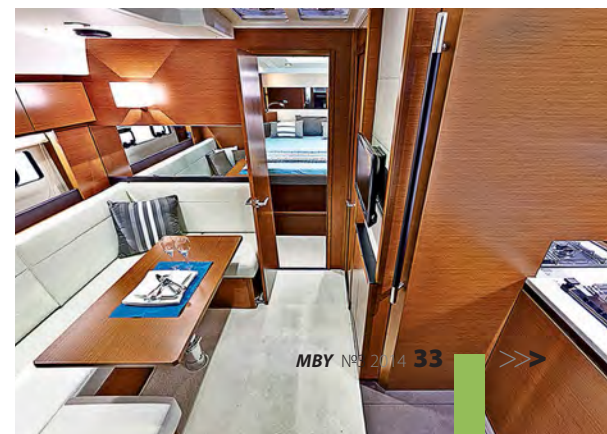
- Отличный баланс «цена/качество»
- Большие каюты
- Высокая скорость



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 40 ф (12,30 м) Ширина 12 ф (3,80 м)
Двигатели 2 × Volvo Penta D4/D6 (300/370 л.с.)
Максимальная скорость 38 узлов
Стоимость от € 222 300

считается хозяйской. Правда, санузел примыкает именно к носовой каюте... Впрочем, в гостевой каюте предусмотрена раковина, так что не обязательно совершать путешествие на нос, чтобы с утра почистить зубы. Интерьер простой и практичный, без лишней роскоши, но при этом отличного качества. А если учесть цену этой лодки, то удержаться от искушения будет непросто.



ОСОБЕННОСТИ

- Компактность
- Двусторонние сварные швы
- Отличные ходовые качества



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 17 ф (5,20 м) Ширина 8 ф (2,36 м)
Подвесной мотор 50–115 л.с.

Trident Piton 450 & 520

Петербургская верфь Trident Aluminium boats представила на «Московском Боут Шоу» новую линейку компактных RIB'ов.

Модель Piton 450 при небольших размерах (длина 4,4 м, ширина 2 м) и малом весе (250 кг) обладает всеми достоинствами больших RIB'ов. Корпус выполнен из алюминия, а съемный баллон диаметром 0,5 м, разделенный на пять секций, — из ПВХ с клееным привальным брусом; вдоль борта протянут ликтрос. Рулевую консоль с ветровым стеклом можно разместить по центру или у борта. Для пассажиров предусмотрены поперечные сиденья-банки; дополнительно стоит заказать мягкие подушки и съемный рундук-сумку, который крепится к сиденью. Обширный список дополнительного оборудования, включая таргу с ходовыми огнями, позволяет укомплектовать лодку в зависимости от задач эксплуатации. Компактную лодку легко транспортировать и спускать на воду в необорудованных местах. Рекомендуемая мощность двигателя 30–50 л.с.

Trident Piton 520 — универсальная лодка весом 600 кг для эксплуатации в суровых погодных условиях. Корпус выполнен из алюминия, а междудонное пространство заполнено пеной для обеспечения полной непотопляемости даже при спущенном баллоне. Баллон из пяти изолированных секций интегрирован в корпус, вдоль бортов — широкие потопчины с нескользящим



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 14 ф (4,40 м) Ширина 7 ф (2,00 м)
Подвесной мотор 30–50 л.с.

покрытием, которые обеспечивают защиту от повреждений с внутренней стороны лодки и позволяют свободно перемещаться по периметру. Двойной клеенный пояс привального бруса обеспечивает защиту конструкции при швартовке. Основное преимущество лодки — великолепные мореходные качества: скорость, маневренность, простота в управлении, остойчивость даже на высокой волне и устойчивость на курсе. В носу и корме оборудованы герметичные рундуки-сиденья; дополнительно можно заказать мягкие подушки и валики под спину. Приборная панель рулевой консоли позволяет разместить различное навигационное и вспомогательное оборудование; предусмотрена гидравлическая система управления. Для комфортного управления RIB оборудован креслом жокейского типа, а для безопасного

перемещения по лодке предусмотрены сварные алюминиевые релинги, в том числе и для страховочной фиксации, а палубу можно покрыть нескользящим материалом. Рекомендуемая мощность двигателя — от 50 до 115 л.с.

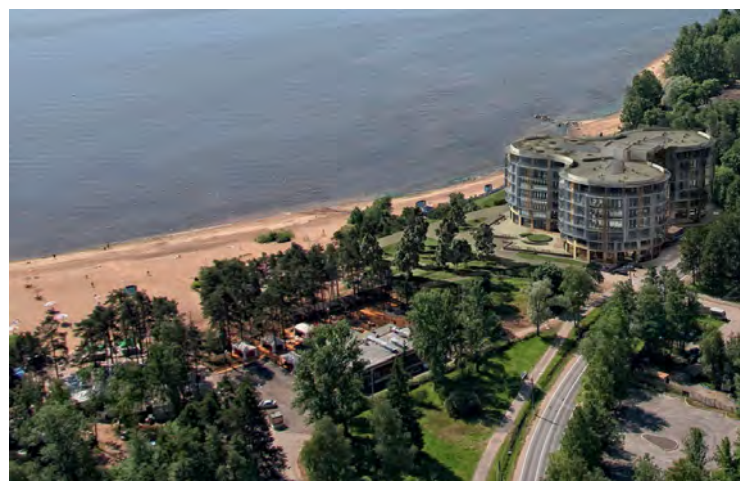
В процессе полномасштабных испытаний лодки показали высокую скорость и маневренность, отличные прочностные характеристики. Обе модели подходят для эксплуатации на любых акваториях в качестве спасательных или дежурных шлюпок. Интегрированные точки подвеса для спуска на воду или подъема корабельным краном позволяют использовать их как лодки обеспечения на крупных судах, разъездные и для решения других задач, требующих быстрого реагирования. Ну и, конечно, они отлично подходят для активного отдыха на воде и рыбалки.



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

Договор купли-продажи, кредит



ОСОБЕННОСТИ

- Custom-постройка
- Классический дизайн

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 30 ф (9,00 м) Ширина 7 ф (2,20 м)

Двигатель Volvo Penta D4-260 (260 л.с.)

Стоимость по запросу



Serenella Water Limusine 9 m

Итальянская Cantiere Serenella специализируется на производстве кастом-тендеров в венецианском стиле, комбинируя традиции деревянного судостроения с новейшими технологиями. Недавно верфь представила две новинки из серии Water Limusine: полностью деревянную Mariacristina и Thames Limo с корпусом из пластика и надстройкой из дерева. Обе модели имеют одинаковые размеры и оснащены 260-сильным двигателем Volvo Penta, но различаются отделкой и назначением. Mariacristina будет использоваться в качестве роскошного лимузина в Венеции. В отделке ее крытого салона применены венге, тик и натуральная кожа. На борту установлены аудиосистема класса High

End, кондиционер с функцией «тепло/холод» для зимней эксплуатации и освещение Flos (светильники класса «премиум»).

Thames Limo, в соответствии с названием, предстоит работать в качестве водного такси на Темзе в Лондоне. Лодка отделана красным деревом и корнем ореха, а в список оборудования входят холодильник, выдвигающийся ТВ-экран, отопление и кондиционирование, а также медиасистема высокого класса.

Верфь Cantiere Serenella выпускает тендеры длиной от 8,5 до 16 метров в 11 модельных сериях, причем каждый строится под заказ в соответствии с индивидуальными пожеланиями клиента.



The new Squadron 48.
Бегущая по волнам.



Инновационный, Элегантный, Эмоциональный.

Squadron 48 - идеально сбалансированная флайбриджная яхта, на которой вам будет комфортно всегда и вне зависимости от любых обстоятельств

Это яхта для настоящих фанатов моря, ветра, скорости и острых ощущений. Сочетание превосходных двигателей Volvo Penta IPS с элегантным корпусом повышенной прочности придает Squadron 48 невероятные динамические свойства. Узнайте подробнее о Squadron 48 и других яхтах Fairline от 38 до 78 футов, 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

НОВОСТИ МВУ

Мир яхт: факты, люди, события



Elling, встань-ка!

Вот новость, которую нельзя пропустить: яхта Elling E4 перевернулась вместе с генеральным директором судовой верфи на борту.

Ошибкой будет считать, что дальше последует история о происшествии на корпоративной вечеринке или несчастном случае с лодкой вследствие цунами. Ничего подобного: речь идет о беспрецедентном эксперименте голландской верфи Neptune Marine Shipbuilding.

29 марта на глазах у сотен журналистов, специалистов-судостроителей, нынешних и будущих владельцев яхт Elling одну такую лодку взяли и под прицелом фото- и видеокамер и просто настороженных взглядов собравшихся нарочно перевернули. Это было испытание

на самовосстановление. Для смелого эксперимента была задействована яхта Elling E4 в стандартной комплектации, включающей генератор, отопительную систему, электрические туалеты, мебель, телевизоры и пр. Единственное отступление, на которое пошла верфь при подготовке теста, — демонтировали леерное ограждение.

Новенькая яхта стояла в акватории верфи, растянутая швартовыми под плавучим краном; широкие стропы-«полотенца» пропущены под килем и закреплены на борту. Антон ван ден Бос, директор и совладелец верфи, зашел в рубку (вот что значит уверенность в своем продукте!) — он решил испытать на себе, каково придется экипажу в экстремальных условиях запредельного шквала.

Стропы понемногу выбирают, крен нарастает, лодка сопротивляется, пытаясь под действием архимедовых сил вернуться в равновесное положение. И только почти достигнув положения «полный оверкиль», Elling E4 быстро крутанулся через другой борт и встал, слегка покачиваясь, на ровный киль.

После этого, к восторгу зрителей, Антон ван ден Бос спокойно запустил двигатель и не спеша повел лодку к причалу. Смелый эксперимент завершился.

Продавать лодки Elling теперь, наверное, станет проще. Если у какого-то чрезмерно опасливого покупателя зародятся сомнения в отношении аварийной остойчивости, будет достаточно запустить на компьютере видеоролик (он есть на сайте www.elling-yachting.ru) с этим успешным и очень необычным экспериментом. Сомнений не останется.



Limassol Marina

элитная недвижимость
яхтинг • рестораны • бутики



Здесь и Сейчас

Яхт-курорт Limassol Marina уже поприветствовал своих первых жителей и принял первые яхты в своей гавани, а также завершил строительство первых элитных вилл.

Для организации частного осмотра, позвоните по телефону

Москва **+7 495 643 1901**

Санкт-Петербург **+7 812 332 7118**

Торговый центр курорта с ресторанами и бутиками откроется в июне этого года.

limassolmarina.ru

Camper &
Nicholson's
Marinas
YACHTING SINCE 1782

Cybarco

J&P
group

F&S
MARINAS

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

реклама



Под парусом белым

Черноморская регата больших парусников — SCF Black Sea Tall Ships Regatta — впервые пройдет под флагом России. В этом году ее гонки состоятся с 30 апреля по 27 мая. Внушительная армада из крупнейших учебно-парусных судов мира, среди которых российские «Круzensштерн», «Мир», «Надежда» и «Седов», дважды пересечет Черное море и посетит четыре порта: Варну, Новороссийск, Сочи и Констанцу. Российские города провели масштабные работы по благоустройству портовой зоны и подготовили интересные береговые программы как для участников и гостей регаты, так и для самих горожан.

В регате примут участие 25 учебно-парусных судов из 11 стран мира, из них 9 судов класса «А». Участниками регаты станут около 1500 молодых моряков, а связь между судами и портами будут обеспечивать лучшие курсанты Государственного морского университета имени адмирала Ф. Ф. Ушакова.

Организаторы уверены, что регата сможет привлечь молодое поколение к морскому образованию, традициям и профессиям, связанным с судоходством. Кроме того, мероприятие направлено на популяризацию морского и яхтенного туризма на Черном море и укрепление добрососедских отношений между государствами. И, без сомнения, регата обещает стать одним из самых красивых событий лета: армада величественных парусников, возникающая на горизонте, а потом торжественно уходящая за его линию, к следующему порту, пробуждает воспоминания о прочитанных в детстве книгах и веру в то, что мечты сбываются.

Максим Матвеев — представитель Corum

Актер театра и кино Максим Матвеев стал послом швейцарского часового дома Corum. О начале партнерства с артистом компания Corum с гордостью сообщила на выставке-ярмарке Basel World 2014.

Максим Матвеев — молодой представитель того типа актеров, которых России не хватало пару десятилетий: интеллигентный, разносторонний и очень талантливый. Известность пришла к Матвееву в 2008 году после роли Фреда в «Стилягах» Тодоровского. Приятно признать, что успех не вскружил актеру голову: он продолжает много работать в театре, участвует в благотворительных проектах и, конечно, снимается в кино. Трудолюбие, сила характера, мастерство и харизма делают Максима идеальным представителем дома Corum.

Да и сам Максим очарован качеством часов Corum и рад сотрудничеству: «Я моментально почувствовал связь с философией марки Corum и горжусь тем, что буду представлять нишевый бренд с неисчерпаемым творческим потенциалом и исключительными, экстраординарными часовыми коллекциями. Меня завораживает виртуозная работа мастеров часового дела, их терпение и уверенность в руках, без которых невозможно создание такого шедевра, как линейный багетный механизм», — признается актер.

Общие интересы и внимательный, профессиональный подход к деятельности — вот что объединяет стороны партнерства, которое, безусловно, поможет укрепить позиции бренда Corum в России.



Спортивный гений в наших генах

Модельный ряд Mercedes-Benz AMG
с полным приводом



www.mercedes-amg.com

AMG
DRIVING PERFORMANCE



Mercedes-Benz

С парижским шиком

Начало прошлого века — эпоха расцвета Парижа: никогда еще парижане не были так беспечны и увлечены роскошью. В 1908 году город становится настоящей столицей хлеба и зрелищ: в опере блистает Федор Шляпин, знаменитый «Улей» Альфреда Буше собирает лучших представителей авангарда, а престижный ресторан «Ритц» возглавляет Эдуард Ниньон, бывший повар царя Николая II. Ниньон введет в моду новое отношение к еде: его заведение посещают не ради насыщения, а для наслаждения.

А новый уровень кулинарного искусства предполагает правильное техническое обслуживание, так что появление Rôtisseuse Pâtissière La Cornue от Альберта Дююи — явление вполне закономерное. Дююи, сам большой гурман, придумал гениальный ход: он предложил сводчатую форму газового духового шкафа. Благодаря этому жар внутри духовки распределяется равномерно, и блюдо не пересушивается. Плиты La Cornue настолько понравились кулинарным мастерам, что многие шефы стали сочинять рецепты специально под них.

Альберт Дююи оставил предприятие сыну, а тот — своему. И до сих пор, как в далеком 1908 году, марка La Cornue остается символом роскоши и расцвета: плиты La Cornue дарят кухне индивидуальность, а еде — восхитительный, насыщенный вкус.



Стиль капитанов

Новая весенняя линия мужской одежды от GANT понравится и элегантным любителям прогулок по набережным, и просоленным, загорелым опытным морякам. Коллекция Ocean Prep основана на классическом повседневном стиле и усилена морскими мотивами. Поло с элементами яхтенной тематики, легкие рубашки с канатным рисунком, практичные, но все равно щегольские парусиновые куртки и шорты, — все это прекрасно подойдет как для динамичного спортивного дня, так и для неспешного вечернего отдыха на флайбридже стоящей на якоре или у причала яхты. Функциональная верхняя одежда очень хороша для позднего коктейля в яхт-клубе. Цветовая палитра коллекции базируется на ставших традиционными для морской линии цветах — синем и белом, а красный и оранжевый делают ее более близкой к повседневному стилю.





КЛУБНЫЙ ДОМ

BRILLIANT
HOUSE



FORTGROUP

923 92 92

www.brilliant-house.ru



Элитный клубный дом Крестовский остров

Продажа квартир от 180 000 руб./кв.м



Новый уровень скорости

Итальянская легенда Alfa Romeo возвращается в Россию. Новым официальным дилером марки стала компания «Рольф». С этой весны в российских дилерских центрах можно приобрести элегантную модель Giulietta в двух комплектациях (Distinctive и Exclusive)

и компактный городской MiTo этого модельного года, а по предварительному заказу для любителей быстрой езды доступна сенсация прошлого сезона — спорткар Alfa Romeo 4C.

На сегодня у «Крайслер РУС», официального импортера в России, есть пять центров: в Москве, Санкт-Петербурге, Ростове-на-Дону, Нижнем Новгороде и Краснодаре. Но компания нацелена на серьезное развитие:

уже до конца года дистрибьютор планирует увеличить число партнеров по продажам и обслуживанию марки до десяти и в дальнейшем ежегодно открывать по пять новых шоу-румов Alfa Romeo.

По мнению Джорджо Горелли, генерального директора «Крайслер РУС», появление новых официальных дилерских центров не только позволит Alfa Romeo составить достойную конкуренцию автомобилям премиум-класса, но и решит практический вопрос, обеспечив всех владельцев машин этой марки качественным сервисным и послепродажным обслуживанием.



Весна в Foxland

Новая весенняя коллекция одежды и аксессуаров от Aeronautica Militare понравится поклонникам воздушной стихии и одежды в стиле авиамилитари.

В этом сезоне итальянские дизайнеры предлагают эффектные модели мужских и женских брюк карго со множеством накладных карманов и функциональными манжетами. Цветовые вариации пополнились актуальными в этом сезоне камуфляжными рисунками. В комплект к ним можно подобрать пару стильных вариантов из богатого ассортимента толстовок, футболок и поло с шевронами итальянских ВВС. Не обошлось и без специальной серии: эта линия выделена вышивкой в виде гарцующего коня — отличительный знак подразделения итальянских ВВС 4° Stormo.

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®





На страже времени

Консьерж-служба — явление в России относительно новое, но состоятельные представители общества уже успели по достоинству оценить пользу такого сервиса: организация любых услуг, от бронирования билетов в театр до планирования отдыха, экономит время и повышает качество повседневной жизни.

Банк «Санкт-Петербург» внимательно следит за потребностями своих клиентов и поэтому предлагает собственную консьерж-службу. В рамках программы Private Banking сотрудники службы готовы взять на себя все обязанности по организации деловых поездок, тематических туров и семейного отдыха, обеспечить аренду частных самолетов и яхт, заказ билетов на культурно-массовые и спортивные мероприятия, а также помочь с подбором элитной недвижимости в России и за рубежом, страховым и консультационным сопровождением.

Сегодня наблюдается высокий спрос на бизнес-авиацию. Благодаря сотрудничеству с крупными международными операторами и брокерами специалисты консьерж-службы Private Banking Банка «Санкт-Петербург» предлагают безопасные и комфортабельные частные самолеты и вертолеты по оптимальным ценам.



Жилье на зависть

Нонка, мировой лидер на рынке деревянного домостроения, совместно с компанией «Завидово Девелопмент» запускают новый проект — загородный комплекс премиум-класса «Завидово Nonka».

«Завидово Nonka» располагается в 97 км от Москвы по Ленинградскому шоссе, в центральной части Большого Завидово, экологически чистом районе на берегу знаменитого Иваньковского водохранилища. Благоустроенные набережные, яхт-клуб, ухоженное гольф-поле, красивейший лес — все это

станет частью жизненного пространства владельцев домов в «Завидово Nonka».

В центре «Завидово Nonka» — благоустроенная общественная зона с прогулочными дорожками, спортивными и детскими площадками, теннисными кортами и парком. Всего на территории комплекса почти в 20 га расположены 45 участков площадью от 20 соток; к каждому уже подведены коммуникации. Загородный комплекс расположен на высоком берегу реки Дойбица, благодаря чему с большинства участков открывается великолепный вид.

Новый дизайн, прежняя надежность

Культовые среди поклонников морских видов спорта часы Admiral's Cup AC-One 45 Tides с функцией счетчика приливов и отливов в этом сезоне получили новое оформление.

Можно выбрать из двух вариантов: в корпусе из красного золота 18 К или в корпусе из титана 5-го класса. Обе модели украшены эксклюзивным мотивом grenadier fendu: маленькие, рассеченные по диагонали квадраты делают поле циферблата более

фактурным, что эффектно оттеняет внутренний безель, размеченный фирменными сигнальными флажками.

Прозрачная задняя крышка часов из сапфирового стекла позволяет оценить ювелирную красоту и точность механизма, который работает с частотой 21 600 пк/ч. Оснащенные калибром CO 277 и запасом хода в 42 часа, Admiral's Cup остаются не только стильным статусным аксессуаром, но и надежным навигационным инструментом.





PALMARINA
BOĞURUM

WELCOME
TO A JOURNEY TO TURQUOISE RIVIERA...



Natural



Floral



Global

WWW.PALMARINA.COM.TR

SUPER & MEGA YACHT MARINA

Немного Франции у северного моря

Международная консалтинговая компания Knight Frank St. Petersburg выводит на рынок новый клубный проект в Сестрорецке. Поселок Relique de Famille расположен на первой линии Финского залива и состоит всего из четырех особняков. Архитекторы позаботились, чтобы сдержанная аристократичная

привлекательность поселка органично дополнила береговую линию исторического центра: в проекте соединены французский замковый стиль с классическими русскими мотивами.

На охраняемой территории будет разбит ландшафтный парк, а в центре жилого комплекса расположится музыкальный павильон. Для решения всех вопросов

с дизайном, проектированием, осуществлением отделочных работ, а также подбором мебели и аксессуаров привлечены две компании с мировым именем: Deutsche Werkstätten Hellerau (Германия) и Francesco Molon (Италия). Обе специализируются на отделке суперяхт и создании эксклюзивных интерьерных решений.



Новости Team SCA

Команда Team SCA пополнилась тремя новыми участниками. К единственному полностью женскому экипажу мировой кругосветной гонки Volvo Ocean Race 2014–2015 присоединились британка Ди Каффари, Элоди-Джейн Метру из Швейцарии и Сара Хастрейтер из США.

Все трое могут похвастаться удивительным спортивным опытом. Ди Каффари (41 год) стала первой женщиной, совершившей три кругосветных путешествия нон-стоп. Сара Хастрейтер (29 лет) преодолела уже более 40 000 миль и не раз участвовала в серьезных соревнованиях. Для ее ровесницы Элоди-Джейн Метру яхтенный спорт — не только личное увлечение, но и семейное дело: ее сестра Жюстин тоже состоит в Team SCA.

Всего Team SCA насчитывает 12 участниц; на их подбор ушло полтора года, но теперь организаторы уверены, что этот экипаж не только способен соревноваться наравне с сильным полом, но и даст фору любой мужской команде. До старта Volvo Ocean Race 2014–2015 осталось 7 месяцев — достаточно, чтобы женский экипаж успел сработаться.



RASCHINI

Новая история в старом городе



Не так давно открылась продажа квартир в последней, третьей очереди элитного жилого комплекса «Смольный проспект».

Это одна из уникальных возможностей приобрести апартаменты XXI века в самом центре исторического Петербурга, недалеко от Смольного собора. Из окон открывается вид на Неву и Большеохтинский мост.

«Смольный проспект» — талантливое сочетание новой застройки и комплексного капитального ремонта: компания «ЮИТ Санкт-Петербург» ремонтирует три исторических здания и рядом строит новые дома, благодаря чему этот жилой комплекс идеально вписывается в архитектурный стиль городского центра.

На охраняемой территории появятся детские сады, спортивные и детские

площадки, подземный двухуровневый паркинг и зоны отдыха.

Всего комплекс насчитывает более 400 квартир уровня «бизнес», «элита» и «люкс», площадь которых варьируется от 39 до 260 кв. м.

В рамках третьей очереди предлагаются квартиры в части корпуса №1 (застройка вдоль улиц) и в корпусе №3 (во дворе). Есть также возможность приобретения коммерческих помещений.



Пасторальная идиллия

Этой весной Togas создает настроение французского юга с ШАТО — первой капсульной коллекцией сезона «Весна-лето – 2014».

Идиллические пасторальные сцены, пейзажи Прованса, неспешная нежность загородной жизни — именно такие ассоциации вызывает текстиль для кухни, ванной, спальни и гостиной от дизайнеров Togas. Однако эта коллекция не кажется ни консервативной, ни провинциальной: все потому, что создатели умело и тактично обновили цветовую палитру, добавив жизни и страсти к умиротворяющей истории о пастушках и лугах. Взяв за основу приглушенные тона, натуральные ткани, акценты на флоральные набивки и орнамент «туаль-де-жуи» (с изображениями исторических и пасторальных сцен), характерные для Франции середины прошлого века, дизайнеры словно смыли со всего этого налет старины, раскрасив новыми цветами: ультрасиний, бирюза, артистический беж вместо традиционного белого. Гладкость ярких простыней оттеняет нежный рисунок покрывала. Романтичная крестьянская простота провансальского быта в коллекции ШАТО переродилась в смелое, роскошное изящество, способное подарить дому и привнести в жизнь новые смыслы.



BENETEAU



MC 4 MC 5 MC 6

boatmarket
MOTOR BOATS & YACHTS

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

www.boatmarket.ru



SWIFT TRAWLER

34 44 50

Безумству храбрых поем мы песню



Создатели марки Solaris не раз подчеркивали, что при проектировании своих лодок заботятся в первую очередь о безопасности моряков, о том, чтобы судно справлялось с любыми испытаниями, которые может преподнести изменчивое море. Над дизайном парусных яхт Solaris работали самые опытные судостроители

разных стран, стремясь обеспечить яхтам не только высокую скорость хода, но, главное, остойчивость. Вероятно, именно проверенное многолетним опытом качество яхт Solaris побудило известного яхтсмена Энрико Теттаманти выбрать для своей новой смелой затеи судно этой марки: на яхте Solaris 72 *Kamana* в 2012 году Энрико отправился в пятилетнее кругосветное путешествие.

Маршрут выбран непростой: Теттаманти повел яхту, что называется, «по нехоженным тропам» — через холодные воды Арктики. Конечно, это испытание на выносливость — и для моряка, и для лодки. Но история жизни яхтсмена, как и история бренда Solaris, обещают: никакие испытания не смогут сбить их с курса. Пока экспедиция проходит успешно, яхта не подводит.

Всегда рядом

Royal Yacht Club готов к открытию нового сезона. Напомним, что клуб включает современный яхтенный порт, уникальный прибрежный ресторан с пляжным комплексом, вместительные зрительские трибуны и уютный бизнес-центр с кафе. Немаловажно и расположение Royal Yacht Club: комплекс находится на территории памятника архитектуры Водный стадион

«Динамо», в небольшом удалении от центра Москвы, а ближайший шлюз есть в 50 км от него в сторону области. Таким образом, и быстрый ланч на яхте, и длительная прогулка одинаково доступны и не требуют дополнительного планирования.

Кстати, в целях экономии времени место швартовки теперь можно зарезервировать онлайн. Подходящее

место найдется непременно: акватория рассчитана на 190 судов длиной от 6 до 40 м. Глубина акватории — от 2 до 8 м, что позволяет принимать яхты даже с большой осадкой. Неудивительно, что для поклонников яхтенного спорта, которые особенно дорожат своим временем, Royal Yacht Club стал практически незаменимым местом встреч и идеальным причалом.



RANGE ROVER EVOQUE

ГОРОД БЕЗ ГРАНИЦ

С Range Rover Evoque город откроется для Вас заново. 9-ступенчатая АКПП и новейшие системы помощи водителю сделают движение плавным и уверенным, а парковку – легкой и безопасной. Дорожный просвет 212 мм и полный привод предоставляют свободу импровизации в любых обстоятельствах. Современный роскошный салон превращает каждое мгновение за рулем в настоящее удовольствие. Испытайте новые впечатления в городе без границ!



ABOVE AND BEYOND*



Откройте для себя преимущества официального сервиса на сайте landrover-officialservice.ru

Омега-Премиум

ул. Школьная, 75

(812) 334-16-16



facebook.com/LandRoverLife

НА ПРАВАХ РЕКЛАМЫ * За гранью обыденного.



Ужин с Аленом Дюкассом

У гостей ресторана miX in St. Petersburg 28 мая появится возможность встретиться со всемирно известным шеф-поваром Аленом Дюкассом. Это уникальный шанс насладиться эксклюзивным ужином из пяти блюд и винной парой от именитого кулинарного мастера. Дюкасс обещает представить основанные на местных продуктах новинки современной кухни. Также вы сможете оценить обновленный интерьер ресторана, над которым специально к приезду мэтра поработал петербургский декоратор Максим Лангуев.

В Москве у Тиффани

Если бы героиня Одри Хепберн из знаменитого фильма «Завтрак у Тиффани» жила в Москве наших дней, вы бы непременно встретили ее в ГУМе на Красной площади, ведь именно там открылся новый бутик Tiffany. Это первое полностью принадлежащее марке розничное предприятие в России.

Бутик занимает помещение в 421 кв. м и располагается сразу на двух уровнях. Дизайнеры постарались сохранить в оформлении пространства характерные детали декора из штаб-квартиры Tiffany на Пятой авеню: фасад Tiffany в ГУМе, как и флагманский бутик, оформлен колосьями пшеницы, подсвеченными фирменным бирюзовым цветом Tiffany Blue.

Теперь изумительные работы Жана Шлюмберже, Эльзы Перетти и Паломы Пикассо, знаменитых дизайнеров Tiffany, стали ближе к московским красавицам.



Тест-чартер

На Майорке появилась возможность протестировать лодку перед покупкой. Один из крупнейших британских дилеров яхт предлагает своим клиентам примерить на себя жизнь владельца яхты до совершения сделки. Верфь Essex предоставляет для чартера яхту Fairline Targa 47 на Майорке, но в случае, если клиент решится на приобретение лодки, сумма аренды будет возвращена. Экономия получается очень приятная: чартер такой яхты обходится от £ 800 в сутки. Представитель верфи Джеймс Баркл абсолютно справедливо подмечает: «Я верю: возможность прочувствовать все радости жизни на борту способна убедить клиента в том, что покупка яхты будет правильным решением».





В БОЛЬШОЕ ПЛАВАНИЕ

О том, что путешествие по воде невозможно без надежной страховой защиты, рассказывает начальник отдела страхования речных судов и яхт ОСАО «Ингосстрах» Елена Федотова.

Большинство владельцев маломерных судов страхуют имущественные риски и свою гражданскую ответственность в рамках стандартного полиса каско. Но когда речь идет о яхтах больших размеров и их эксплуатации в международных водах, мы рекомендуем нашим клиентам страховать ответственность перед третьими лицами отдельным полисом. На данный момент в «Ингосстрахе» застраховано около двух десятков яхт стоимостью от 10 млн. долларов США, цена самой дорогой из них — 110 млн. евро, ее тоннаж — 2900 тонн. В таких случаях необходимо учитывать требования международных конвенций, в частности о наличии Голубой карты и бункерного сертификата при заходе в европейские марины яхт, тоннаж которых превышает тысячу тонн.

Именно на основании полиса страхования ответственности судовладельца страховщик выдает Голубую карту, а затем администрация флага или порта приписки яхты выписывает соответствующий бункерный сертификат. Стоит заметить, что страховая компания, выдающая Голубую карту, должна обладать большими финансовыми возможностями, серьезной облигаторной защитой, гарантировать качественный сервис и отвечать по всем взятым обязательствам, так как в случае разлива, столкновения судов или происшествия с пассажирами лимиты

ответственности могут достигать очень высоких значений. Тем более что происшествия на воде не являются редкостью.

Например, в ноябре 2013 прямо на причале во время стоянки в East Cowes Marina (о. Уайт, Великобритания) сгорела яхта Kahu стоимостью около 6 млн. фунтов стерлингов. Местные пожарные более восьми часов боролись с огнем. Несмотря на все усилия, роскошное судно сгорело практически полностью. Только по счастливой случайности никто из людей не пострадал. Удаление останков судна из акватории легло на плечи страховщиков ответственности. На долю «Ингосстраха» в прошлом году также выпало урегулирование крупного убытка. Возмещение было произведено по полису каско яхты, сгоревшей во время зимнего отстоя, при этом также были повреждены две рядом стоящие яхты, по ним убыток был возмещен в рамках страхования ответственности перед третьими лицами.

Решение о страховании каско и ответственности всегда остается за судовладельцем. Учитывая основные данные яхты, а также характер и район ее эксплуатации, специалисты «Ингосстраха» готовы в любой момент оказать помощь в выборе покрытия, необходимого судну, в соответствии с актуальными рисками и оптимального с точки зрения затрат на страхование.

ИНГОССТРАХ
Ingosstrakh

Авантюрный дух

Весенняя коллекция обуви и аксессуаров SOHO предназначена тем, кто ценит вкус приключений и атмосферу культовых брендов Clarks, Tommy Hilfiger, GANT, MOP, Porsche Design, Fossil и многих других. Конечно же, леди, которая носит повторяющие расцветкой тельняшку босоножки на изящной танкетке, оформленной канатным узором, должна обладать смелым и веселым характером. И, безусловно, такую леди должен сопровождать джентльмен в мягких мокасинах внезапно яркой расцветки, ведь он не боится выглядеть свободным и быть свободным. Едва ли эта пара проводит уикенд у телевизора; они скорее умчатся в рассвет под парусом или заберутся с корзиной для пикника на живописный утес над морем. А если выхода в море придется ждать еще пару недель, а авантюрное настроение уже дает о себе знать, — начните с деталей: встретьте летнее тепло новыми аксессуарами от SOHO.



ЭЛИТНЫЙ ЖИЛОЙ КОМПЛЕКС ПРИВИЛЕГИЯ

Новый квартал класса «DeLuxe» на Крестовском острове

КРЕСТОВСКИЙ ОСТРОВ, УЛИЦА ВЯЗОВАЯ, 8

Реклама



- ЖК ПРИВИЛЕГИЯ РАСПОЛОЖЕН НА БЕРЕГУ МАЛОЙ НЕВКИ, В САМОМ ПРЕСТИЖНОМ РАЙОНЕ ПЕТЕРБУРГА
- АВТОРСКИЙ ПРОЕКТ ЕВГЕНИЯ ПОДГОРНОГО
- КОМПЛЕКС ИЗ ШЕСТИ ЗДАНИЙ ФОРМИРУЕТ ЗАКРЫТУЮ ТЕРРИТОРИЮ С СОБСТВЕННЫМ ПРОМЕНАДОМ ВДОЛЬ НАБЕРЕЖНОЙ
- ИЗ КВАРТИР ОТКРЫВАЕТСЯ ВИД НА ЦЕНТР ПЕТЕРБУРГА, ПАРКИ И ВОДУ

НА ТЕРРИТОРИИ:

- Супермаркет премиум-класса
- Собственная марина для маломерных судов
- СПА-центр и клиника эстетической медицины
- Салон красоты
- Фитнес-центр
- Ресторан
- Отделение банка
- Аптека
- Частный детский сад и детский клуб
- Паркинг и мойка

СОБСТВЕННЫЕ СЛУЖБЫ И ИНФРАСТРУКТУРА:

- Служба портье
- Служба горничных
- Служба бытового сервиса
- Холодильная камера для меховых изделий
- Сезонное хранилище для автомобильной резины
- Индивидуальные кладовые комнаты

ОТДЕЛ ПРОДАЖ: (812) 66 88888 | ОФИС ПРОДАЖ: САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, УЛ. ВЯЗОВАЯ, 10



ХАНТЫ-МАНСИЙСКИЙ
БАНК

ИПОТЕКА

Филиал ОАО ХАНТЫ-МАНСИЙСКИЙ БАНК
в Санкт-Петербурге. Генеральная лицензия ЦБ РФ №1971

Застройщик ООО «Еврострой»
Разрешение на строительство № 78-13019520-214 от 19.02.14
Проектная декларация на сайте www.privilege-spb.ru



Новый рекорд

Хилари Листер из Британии побила новый рекорд: на тримаране Dragonfly яхтсменка прошла 850 миль из индийского города Мумбаи до Муската (Оман) и стала первой женщиной с ограниченными возможностями, прошедшей этот маршрут.

Хилари Листер с детства страдает от дегенеративного заболевания, однако даже при полном параличе конечностей ей удалось освоить управление яхтой с помощью технологии sip-and-puff (подача сигналов компьютеру через дыхательную трубку).

В 2005 году она стала первым парализованным человеком, в одиночку пересекшим Ла-Манш, а в 2009 году самостоятельно прошла на яхте вокруг Великобритании — и снова рекорд.

Сейчас Хилари Листер 42 года, и она читает лекции по мотивации по всему миру. Во время одной из них она и познакомилась с Нашуа Аль Кинди, инструктором по яхтингу из Омана. Спортсменки сразу нашли общий язык и задумали совместный вояж через Индийский океан, который и осуществили успешно спустя восемь месяцев. Нашуа тоже побила рекорд: она стала первой женщиной арабского мира, совершившей такое путешествие. Покорение Аравийского моря не обошлось без приключений, однако из непростых ситуаций удавалось найти выход, и судно пришло в Мускат в срок. Самым трудным, по словам Хилари, оказалось вернуться на сушу спустя 8 дней: «Мне никогда не хочется сходить на берег», — признается она.



Стоянка на Мальдивах

Мальдивы — сказочный край для любителей теплого моря, так что яхтсмены часто посещают акватории этой республики.

Хорошая новость для тех, кому нравятся долгие каникулы: теперь на Мальдивских островах можно оставаться не 90 дней, как раньше, а целых полгода. С учетом того, что в краю насчитывается 1192 коралловых острова, нововведение кажется очень разумным: исследовать эти удивительные территории за короткий срок просто невозможно. С новым законом у яхтсменов появилась возможность по-настоящему неспешно наслаждаться райским отдыхом, а у Мальдивской республики — шанс стать одним из популярнейших чартерных направлений. Утвержденные Министерством туризма правила касаются только некоммерческих судов.



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

Реклама

Life. Style. Sailing. ПЕРВАЯ МОТОРНАЯ ЯХТА CONTEST

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

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

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



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

CONTEST 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

Ветряки у берегов Шотландии

Если кто-то из потомков Дон Кихота в ближайшем будущем решит прогуляться на яхте вдоль северо-восточного побережья Шотландии, он будет потрясен: столько ветряных конструкций не каждый встретит за всю жизнь! В скором времени здесь будет работать третья в мире по величине офшорная ветряная электростанция, насчитывающая 326 ветряных турбин — документ о начале строительства министр энергетики Фергус Юинг подписал на днях.

Шотландскому бюджету строительство ветростанции обойдется в £ 2,5 млрд — солидная сумма. Однако вложение перспективное: способный генерировать до 1866 МВт ветряной комплекс сможет обеспечить электроэнергией около миллиона домов. Шотландия — это всего пять миллионов жителей, так что энергии не только хватит на всю страну, но и соседям останется.

По мнению министра Юинга, ветряная электростанция не

только обещает принести прибыль, но и обеспечит около 4600 рабочих мест в период строительства и 580 — после сдачи объекта. Сроки сдачи, впрочем, еще не определены: прежде чем начать строительные работы, необходимо протестировать проект на предмет экологической безопасности. Шотландцы — народ прогрессивный, а прогрессивные люди следят, чтобы ни одна птица не погибла под лопастями ультрасовременных ветряных конструкций.



Испания: налог на роскошь снижен

Безусловно, хорошая новость к открытию сезона — смягчение налоговой политики в отношении чартерных яхт в Испании. До недавнего времени дополнительным налогом на роскошь в размере 12% облагались все чартерные суда длиной более 15 м. Это заметно било по карману любителей яхтинга.

К счастью, испанское правительство пересмотрело закон: теперь от налога на роскошь освобождены все яхты. В Испании в этом году можно уверенно ждать увеличения потока любителей ходить по морю под парусом или мотором: по мнению испанской морской торговой организации ANEN, новый закон устранил одно из самых существенных препятствий к развитию чартерного бизнеса в стране. Не только испанцы, но и граждане других стран, чьи лодки стоят в Испании, теперь смогут и наслаждаться прогулками на яхтах лично, и получить еще одну статью дохода, сдавая лодки в чартер.

Новые правила вступили в силу с начала 2014 года.



*An American Icon Since 1949**

GANT

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

WWW.GANT.RU | WWW.GANT.COM

Новый дилер

Компания Nord Star Yachting (Санкт-Петербург), один из лидеров Северо-Запада по продажам парусных и моторных яхт, подписала с итальянской верфью ISA договор на право эксклюзивной дистрибуции продукции верфи на территории России.

ISA выпускает моторные яхты длиной от 24 до 70 м, предлагая заказчикам максимальный уровень кастомизации. Модельный ряд верфи включает линейки Granturismo, Sport, Classic и Custom.

Компания была основана в 2001 году. ISA — это верфь полного цикла, включающего производство мебели. Со времени начала работы на верфи

построено 28 мегаяхт; из них пять проектов были завершены в неблагоприятных условиях экономического кризиса. В основу всех проектов положены идеи и ожидания людей, полагающихся на ноу-хау ISA Yachts. Эти идеи и формируют концепцию будущей оригинальной яхты, в которой проявится превосходство в дизайне, качестве материалов, отделке и технологиях.

Помимо собственной дизайн-студии верфи, проекты для ISA разрабатывают мастера

Venetian Design, Studio Rossi e Associati и маэстро Андреа Валличелли.

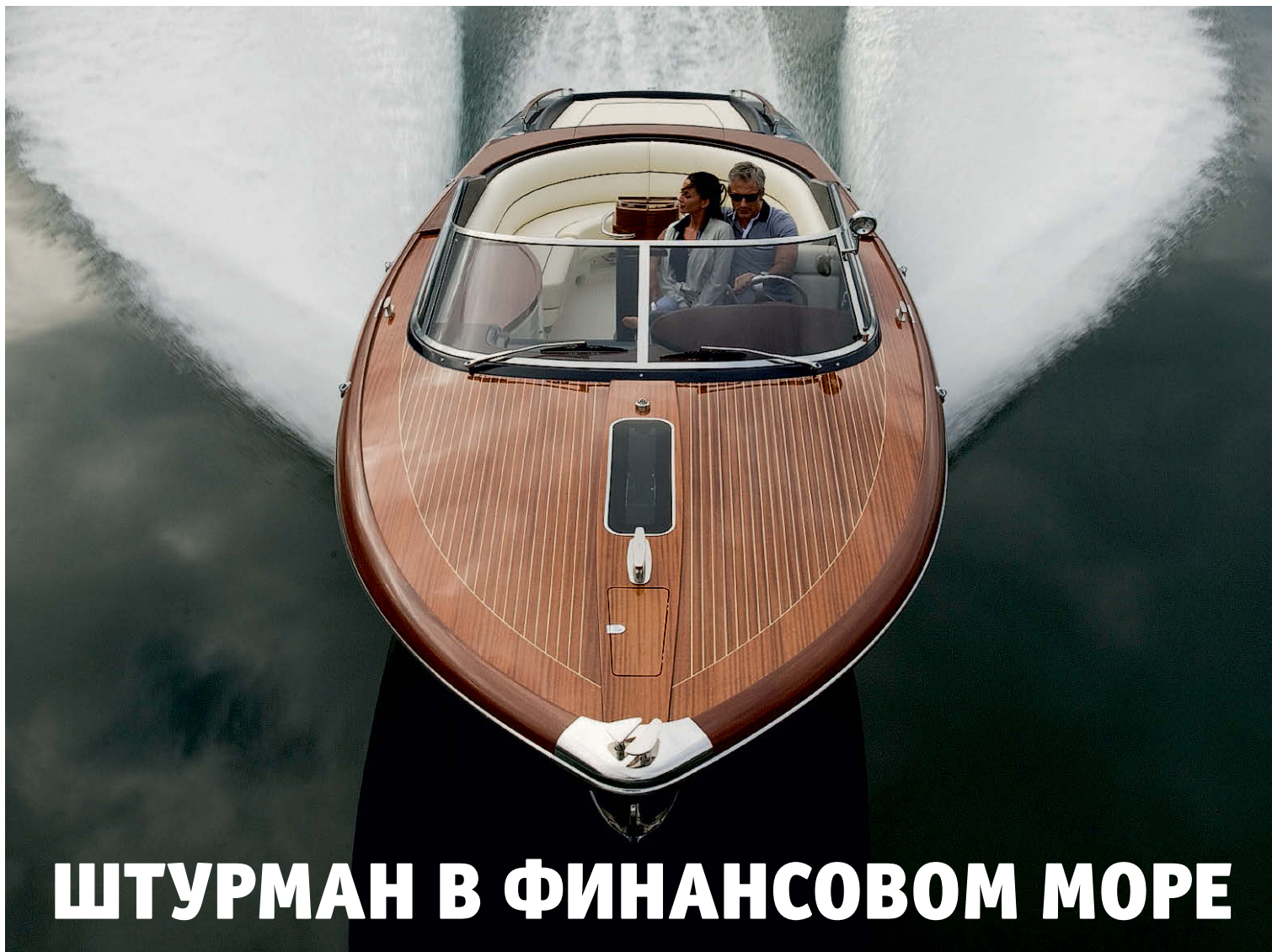
Сегодня ISA — одна из сильнейших верфей Италии и Европы. В числе отличительных особенностей ее роскошных мегаяхт — реализация концепции «Made in Italy», отражающей все стороны высокого качества продукции, включая стиль.

Политику бренда верфь формулирует как «Trusted to deliver», что означает «поставка в срок». ISA позиционирует себя исключительно надежным партнером, выполняющим договорные обязательства перед заказчиком точно по графику.



Зеленый свет «красному дизелю»

Бельгийский Королевский парусный клуб (Royal Belgian Sailing Club) приглашает моторные лодки посетить страну. В последние месяцы некоторые британские владельцы моторных яхт во время пребывания в бельгийских водах пострадали от высоких штрафов за использование красного дизельного топлива, что в итоге снизило поток яхтсменов в Бельгийское королевство. В Британии, напомним, красный дизель — абсолютно легальный вид топлива. В недавнем письме к фламандской Ассоциации водных видов спорта (Flemish Watersports Association, VZW) министр финансов Бельгии сообщил, что «миф о красном дизеле» сильно приукрашен и британским морякам можно не опасаться штрафов. Однако он предупредил, что владельцам моторных яхт следует сохранять чеки, подтверждающие, что топливо было куплено именно в Великобритании. Он также призывает яхтсменов позаботиться о правильном хранении топлива и воздержаться от покупки красного дизеля в странах, где его использование запрещено законом.



ШТУРМАН В ФИНАНСОВОМ МОРЕ

В неспокойном финансовом море даже самые опытные капитаны большого бизнеса нуждаются в квалифицированной поддержке. Как надежный штурман помогает в плавании, так и «Сбербанк Первый» поддерживает своих клиентов в любую погоду и при любой волне.

«Сбербанк Первый» — это формат привилегированного банковского обслуживания, который поможет вам в управлении «финансовым кораблем».

«Сбербанк Первый» подразумевает комфортабельные, удобно расположенные офисы с просторными переговорными комнатами и закрытыми парковками, повышенный уровень сервиса, конфиденциальность обслуживания и, конечно, индивидуальный подход к потребностям клиентов.

С каждым клиентом работает персональный менеджер — высококлассный профессионал банковского дела. Он понимает потребности клиента и предлагает оптимальный для него набор банковских продуктов и услуг. По сути менеджер выполняет функцию управляющего личными финансами, помощника и координатора, который постоянно находится на связи и готов ежедневно и круглосуточно помогать в решении финансовых вопросов,

независимо от местонахождения клиента. С банком можно связаться в любое время дня и ночи с борта собственного катера или из шале в горах, и даже с парящего над скалами парашюта — для этого организована выделенная круглосуточная линия поддержки, специалисты которой помогут при решении поставленных задач, будь то организация переговоров в другой стране или бронирование билетов.

Для клиентов «Сбербанк Первый» — держателей премиальной карты Visa Infinite доступен консьерж-сервис: его сотрудники по запросу клиента смогут, к примеру, порекомендовать и подобрать посредника для сопровождения сделки купли-продажи лодки или для иных услуг.

Для клиентов, заинтересованных в приумножении капитала помимо классических банковских продуктов «Сбербанк Первый» предлагает страховые и инвестиционные продукты, в их числе и стратегии доверительного управления, кото-

рые обеспечивают возврат первоначально инвестированного капитала, так называемые, стратегии защиты капитала.

При желании клиенты могут использовать географическую диверсификацию своих средств. «Сбербанк первый» может предложить фонды, ориентированные на инвестиции в США, в Европу, в развивающиеся рынки. Для клиентов, интересующихся вложениями в недвижимость, существуют фонды, инвестирующие как в жилой, так и в коммерческий сектор.

Сегодня «Сбербанк Первый» — это 112 офисов в 102 городах России, а к 2016 году количество офисов увеличится до 160 в 110 городах. Как и опытные мореплаватели, «Сбербанк Первый» не перестает развиваться и совершенствоваться.

Такой штурман, как «Сбербанк Первый», сумеет уверенно вести вверенный ему корабль надежным курсом в море стабильности и процветания.

Греция вводит налоги

Греческое правительство планирует начать сбор денег по новому налогу, нацеленному на пополнение государственной казны за счет владельцев яхт, причем касается он не только иностранцев, но и граждан страны.

Формально налог начал действовать 1 января текущего года, однако взимание средств было отложено до конца апреля. Под налогообложение попадают все прогулочные суда длиной свыше 7 м, но только в том случае, если они находятся на воде, а не на суше.

Величина налога зависит от длины и составляет € 200 для лодок 7,1–8 м, € 300 для судов 8,1–10 м и € 400 при длине от 10,1 до 12 м. Если длина судна превышает 12 м, то необходимо платить по € 100 евро за метр длины в год, то есть € 1210 за лодку 12,1 м.

Налог за период до конца текущего календарного года начисляется по скользящей шкале и уплачивается по прибытии в страну или после спуска судна на воду.

Если проводить в греческих водах лишь несколько месяцев в году, то допустимы ежемесячные платежи, однако информация об этом пока обрывиста. Если яхта проводит на территории Греции более 11 месяцев, то по налогу действует 30% скидка, которая распространяется и на «постоянно базирующиеся» в стране суда, однако этот критерий пока не уточнен.

Кроме специальных пунктов, оплатить налог можно будет портовой полицией, через интернет и, возможно, в банках.



Где купить яхту?

Хорошая новость для тех, кто давно ждал возможности познакомиться с лучшими яхтенными новинками сезона в одном месте и, желательно, недалеко от дома: 9 мая состоится праздничное открытие торгово-сервисного комплекса New Star Marine в Долгопрудном.

New Star Marine станет крупнейшей в Восточной Европе площадкой по продаже и сервисному обслуживанию яхт и катеров.

Прогулочные лодки всех типов, моторы, аквабайки, снегоходы, мотовездеходы, трейлеры, спортивная одежда, водно-спортивные аксессуары, расходные материалы для обслуживания техники и пр., всего более 10 тыс. наименований — все это можно будет найти в одной точке, всего в 7 км от МКАД в сторону области.

На открытии ожидается немало сюрпризов — новинки от производителей лодок, выставка автомобилей, выгодные предложения от партнеров и бокал прохладного шампанского каждому гостю.



elounda peninsula
ALL SUITE HOTEL



Elounda Peninsula ALL SUITE HOTEL — единственный отель в Европе, предлагающий только сюиты, каждый из которых имеет собственный выход к морю. К услугам гостей лучшие во всей Греции 52 Suites с самыми большими частными бассейнами. В этом бутик-отеле гарантирована атмосфера приватности и в то же время богатая инфраструктура курорта находится в шаговой доступности: единственный в Греции SPA-центр Six Senses Spa, названный лучшим SPA в мире; кинотеатр, винный погреб, гастрономический ресторан Calypso, удивительный бар Serenes, расположенный прямо на берегу моря, а также греческий, итальянский и новый паназийский ресторан КОН. Также на территории Elounda Peninsula есть теннисные корты, а по соседству — поля для гольфа, прекрасный детский клуб площадью 7000 м.кв. с собственной футбольной школой ФК «Arsenal». Для круиза можно забронировать одну из яхт, доступных только для гостей курорта Elounda SA&Resorts.

Elounda Peninsula ALL SUITE HOTEL
72053 - Элунда - Крит - Греция
www.eloundapeninsula.com

Солнечные гонки

С 10 по 12 июля в акватории княжества Монако впервые пройдут соревнования лодок на солнечных батареях — Solar1 Monte Carlo Cup 2014.

В течение этих дней соревноваться будут 25 команд из разных стран. Принимает регату яхт-клуб Монако при поддержке правящей династии княжества Казираги.

Гонки состоятся в трех классах — A Class, Open Class и V20. Категории сформированы на основе технических характеристик лодок, количества фотоэлектрических элементов и состава экипажа.

«Последнее десятилетие солнечная энергетика активно развивается во всем мире и требует спортивного состязания адекватного масштаба. Мы горды тем, что Кубок Монте-Карло Solar1 впервые соберет вместе и представит всех тех, кто трудится над расширением присутствия в нашей жизни солнечной энергии», — говорит Сергей Добросердов, генеральный директор компании Solar1.

В самом деле, «солнечные» лодки — проект многообещающий. В северных российских широтах они едва ли приживутся, но в солнечном Средиземноморье или на нашем юге такие лодки в будущем смогут составить конкуренцию судам на традиционном топливе.





FRETTE



БУТИК ИТАЛЬЯНСКОГО ПОСТЕЛЬНОГО БЕЛЬЯ
И ДОМАШНЕЙ ОДЕЖДЫ

Санкт-Петербург, Суворовский пр., д.61, +7 812 321-60-80, www.frettespb.ru



Все на воду!

В марте состоялось Moscow Boat Show — главная яхтенная выставка страны. Ее итоги и порадовали, и заставили задуматься.

Текст **Ольга Селезнева** Фото **Роман Романишин**

Уже не первый год Moscow Boat Show в «Крокус Экспо» является единственной весенней яхтенной выставкой в столице и самой крупной в стране. Проверка временем пройдена, яхтенный рынок принял предложенный формат: время проведения, место, концепцию. Случись это раньше, до кризиса, выставка имела бы фору для развития, а так ей пришлось «учиться в боях». Впрочем, нынешнее боат-шоу, отражая общую ситуацию на рынке, прошло без всплесков, но весьма достойно.

СОВСЕМ НЕМНОГО ЦИФР

Бывали яхтенные выставки, прозванные прессой «выставками для миллионеров». Случались и такие, которые СМИ даже не удостоивали внимания. На первых подле дорогих яхт собирался бомонд с шампанским, вторые преимущественно

посещали любопытствующие, готовые раскошелиться на спиннинг с воблерами, максимум — на надувнушку. Следуя принципу «в море есть место всем», MBS собрала под одной крышей самую разнообразную водную технику. Общая площадь экспозиции при довольно свободной планировке стендов оказалась немаленькой: три павильона, 45 000 кв. м. Число компаний-участников впечатляет тоже: 350 российских и зарубежных фирм сочли нужным показать свою продукцию. Что касается посетителей, то в первые дни работы выставки их наплыв не ощущался, а вот ближе к выходным в павильонах стало достаточнолюдно, и число зарегистрированных визитеров достигло 15 000 человек (по данным организаторов).

МНОГО ЛОДОК

Наиболее масштабно выглядела экспозиция зала, где расположились стенды с продукцией крупнейших верфей: Princess, Azimut, Ferretti, Fairline, Sunseeker... Самые большие и дорогие яхты естественным образом оказались именно здесь.

Компания Nordmarine, представляющая британскую Princess Yachts, привезла на выставку больше корпусов, чем в прошлые годы, и, самое главное, показала новые модели, дебютировавшие в 2013 году: флайбриджные Princess 43 и 52. Кроме того, посетители смогли увидеть рестайлинговую Princess 60 с обновленным флайбриджем (она была самой крупной моделью на стенде) и младшую

Moscow Boat Show демонстрирует уже не только количественный, но и качественный рост

ELLING the pure spirit of adventure



Вот такая
непотопляемая
лодка!



Легендарный голландский бренд ELLING — это:

- SE категория A (OCEAN) — неограниченный район плавания (проверено в безостановочных трансатлантических переходах);
- Остойчивость спасательного судна — возвращается на ровный киль при любом накрениении до 180 градусов (проверено многочисленными испытаниями);
- Исключительно надежная и прочная, армированный кевларом корпус;
 - Полуглиссирующая и экономичная;
 - Эксклюзивная и комфортная.

www.elling-yachting.ru



Компания «ADVENTOR YACHTS» эксклюзивный дилер моторных яхт «Elling» в России и СНГ.
г. Москва, 119571, пр. Вернадского, 92, секц. А3 - 220,
Тел.: +7 (495) 998-38-34, +7 (906) 039-77-34
Тел./факс/автоответчик +7 (495) 780-80-27
E-mail: elling345@mail.ru, elling-info@yandex.ru
www.elling-yachting.ru



Флайбридная модель Azimut 54 на стенде компании Azimut



Квадроцикл-аквабайк Gibbs



Практичные катера бренда Parker Poland

спортивную V39. По словам Дениса Новикова, директора по продажам Nordmarine, модели для показа подбирались исходя из спроса, а также с учетом особенностей наших акваторий и климата.

В этом году компании Azimut Yachts Russia и «Акватехника» участвовали в MBS объединенным стендом, где разместилась сразу дюжина моделей: итальянские Azimut Magellano 43 HT, флайбридные Azimut 45 и 54, Sessa, американские Monterey, а также модели французской верфи Beneteau — Barracuda и Antares.

Недавно образованная мультибрендовая компания West Nautical, дистрибьютор британских яхт Fairline, голландских Mulder, итальянских Sanlorenzo и американских Sea Ray, помимо обширной экспозиции, порадовала

посетителей выставки специальными ценовыми условиями.

Одну из самых крупных яхт боат-шоу — Ferretti 620 — можно было увидеть на стенде компании Premium Yachts, представляющей бренды Ferretti Group.

Prestige Yachts продемонстрировала отличный выбор судов французского бренда Jeanneau: круизеры NC11, NC9 и линейку универсальных рыболовных катеров Merry Fisher. Кроме того, в портфеле брендов Prestige Yachts значатся американские Four Winns и Glastron (на выставку привезли актуальные модели 2014 года) и голландская Linssen Yachts. В «Крокус Экспо» стояла 12-метровая стальная Linssen Grand Sturdy 40.9 в версии Russian Edition (дополнительные система отопления, топливный бак и пр.).

На стенде с лодками Bavaria (Германия) можно было посмотреть модели Sport 29

и Sport 34, созданные в сотрудничестве с дизайнерами BMW. А тем, кому по душе еще более спортивные и даже внешне агрессивные яхты, стоило заглянуть на стенд компании Range Marine, где демонстрировали финские XO, в том числе недавно появившуюся модель XO 270 RS.

СКАНДИНАВЫ И НЕ ТОЛЬКО

Не ввязываясь в диспут на тему, считать ли финнов скандинавами, скажем только, что лодки у финнов, шведов и норвежцев отличные, и это было видно по выставочным экспонатам.

Компания Jonacog Marine добавила в свой «портфель» норвежский бренд Nordkapp и доставила в Москву комфортабельный круизер Nobless 760 RS в максимальной комплектации. Новинка на стенде Grand Marine — модель Finnmaster Pilot 8.0, удачно совмещающая круизный и рыболовный потенциал. Рыбалка — это самая популярная альтернатива яхтингу как таковому.

В море есть место всем, и выставка собрала под одной крышей разнообразную водную технику



Yacht service oriented to excellence



Chartering • Marine fuels • Agency services • Yacht management



- 18 A. Papandreou Str. Glyfada 166 75
- Marina Zeas, 64 Akti Moutsopoulou Str. Piraeus
- Mykonos - Tria Pigadia **T:** (+30) 2289078793

T: (+30) 2108983590 **F:** (+30) 2108983115
E: info@alpha-group.gr
www.alpha-group.gr

Trust **il**
Member of Alpha Marine Group



Стенд Hardtop Marine с финскими «морскими внедорожниками» Targa и крузером Aquador 32



Продукция компании Volvo Penta на MBS присутствует всегда



Финские катера XQ, представленные компанией Range Marine

Впрочем, некоторым удастся отлично их совмещать: многофункциональность — серьезное преимущество для любой лодки.

Компания Hardtop Marine традиционно выступила с популярными во многих странах финскими «морскими внедорожниками» Botnia Targa (не путайте с английскими Fairline Targa).

Немало было и польской продукции. В солидной экспозиции компании Smart Yachts рядом со скоростными лодками Formula и крузерами Cutwater из США стояли популярные флайбриджные яхты польской верфи Galeon. Интересные модели польских крузеров Delphia привезла на выставку «Первая яхтенная компания». Питерская компания Nord Boat среди прочих новинок показала новую универсальную модель Parker 750 CC польской верфи Parker Poland, которая разрабатывает лодки совместно с норвежской компанией Askeladden.

Среди обилия предложений российских компаний отметим лодки казанской верфи Velvette Marine: она выставила сразу шесть

моделей, в числе которых и долгожданная новинка — Velvette NGT 27. Постоянный участник MBS петербургская верфь Trident Aluminium boats показала три новинки, которые могут использоваться для отдыха на воде, рыбалки и в профессиональных целях — для патрулирования акваторий и спасательных операций.

Компания «ТехСудПром» привезла новый RIB TSP R350. Компактную многоцелевую лодку длиной 3,5 м с корпусом из композитных материалов и многосекционным баллоном из ПВХ высокой плотности можно использовать, помимо прочего, в качестве тендера для яхты. Встречались среди экспонатов и катера-буксировщики, причем, наряду с моделями для воднолыжников и вейкбординга, появляются лодки, оборудованные специальными системами для нового направления — вейксерфинга. Такие системы могут за пару секунд «перекладывать» волну с одного борта на другой, позволяя райдеру оставаться в движении.

ПАРУС

И мировой рынок, и яхтенные выставки как его отражение, демонстрируют преобладание мотора над парусом. Посему никого не удивило, что предложений парусных лодок в «Крокус Экспо» было крайне немного.

Дебютантом MBS стала турецкая компания Sirena Marine, производящая парусные крузеры под брендами Azuree и Euphoria. «Живых» лодок в Москву Sirena Marine не привезла. В этом выпуске МВУ вы найдете статью о флагманской 46-футовой модели линейки Azuree, впервые представленной на боат-шоу в Каннах минувшей осенью.

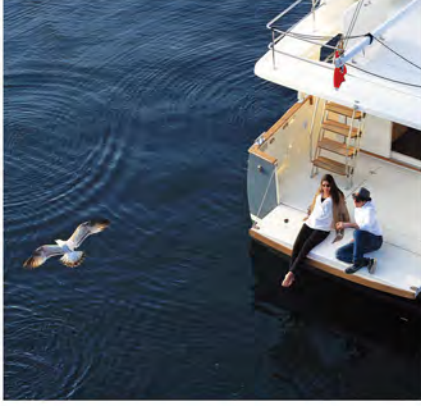
Стендами ограничились также известные производители катамаранов — Catana, Sunreef и Lagoon. Их можно понять: выставлять столь крупные суда в павильонах непросто. Зато лидеры в производстве однокорпусных парусных яхт — Beneteau, Jeanneau и Bavaria — привезли в Москву модели Oceanis 38, Sun Odyssey 33 и Bavaria 33 Cruiser.

Впрочем, парусная тема лодками не заканчивается: среди экспонентов фигурировали яхт-клубы, школы, чартерные компании, организаторы

Среди экспонентов встречались яхт-клубы, школы, чартерные компании и организаторы регат

RHEA FRAWLER

RT 36 RT 43 RT 47 RT 57 RT 67



В сложнейших морских условиях комфорт и эффективность на высшем уровне...



Британские яхты Fairline, американские катера Sea Ray и Aston Martin — любимый бренд Джеймса Бонда



Yamaha — моторы, аквабайки, лодки



Коллекция Prestige Yachts — рыболовные Merry Fisher, яхты Jeanneau и Linssen, новинки от Glastron

регат... На стенде Всероссийской Федерации парусного спорта с парусными лодками юношеской сборной («Лазер», «420», 29er) и взрослыми «гонщиками» (J70, «ЭМ-Ка», Melges 20), а также с обилием информации о развитии парусного спорта в России, предлагали поучаствовать в мастер-классах. Первый урок можно было взять тут же, на симуляторе для тренировок на швертботе «Оптимист». А еще здесь стояли две необычные лодки: крошечная детская яхта «Малыш», произведенная в Орле, и «видавший виды» «Саид». Именно на этой неказистой с виду лодочке длиной всего 3,7 м яхтсмен Евгений Гвоздев совершил свою вторую одиночную кругосветку в 1999–2003 гг. Скромные размеры судна были вызваны не стремлением к рекорду — на большую лодку у путешественника просто не было средств.

Moscow Boat Show — отражение яхтенного рынка, и преобладание мотора над парусом было заметно

НЕ ЛОДКОЙ ЕДИНОЙ...

Понятно, что отдых на воде не ограничивается яхтами, и на выставке традиционно царило изобилие альтернативных предложений — от водных буксировщиков Seabob, ранцевых аппаратов для полетов над водой и амфибий, способных также передвигаться по суше, до плавучих домов — хаусботов. Последние весьма распространены в США, а теперь набирают популярность и у нас, причем не обязательно в виде импорта: не так давно хаусботы марки Thoroughbred Houseboats начали строить в Саратове.

В «Крокус Экспо» также предлагали судовое оборудование — от двигателей до навигационной электроники, снаряжение и прочие полезные на яхте вещи, включая небьющуюся посуду и литературу. Компания «Микстмарин»

демонстрировала чуть ли не весь модельный ряд навигационного оборудования Raymarine: дисплеи, радары, эхолоты, УКВ-радиостанции и пр. Издательский дом «Моя планета» презентовал впервые напечатанную лоцию IMRAY на русском языке. Сеть магазинов морских товаров «Мореман» прислала множество интересных новинок: морские бинокли с цифровыми навигационными функциями, морскую акустику, подруливающие устройства...

МАРИНЫ

Учитывая не самую благоприятную ситуацию на европейском рынке, марины Средиземноморья все больше заинтересованы в привлечении российских яхтсменов. В этом году впервые в выставке принимала участие марина Porto Montenegro — инфраструктурный комплекс для яхтсменов в черногорском городе Тиват. На стенде можно было получить необходимые консультации

НОВАЯ ЛИНЕЙКА СКОРОСТНЫХ КАТЕРОВ

750 Cabin Cruiser



PARKER
P O L A N D

Компания «НОРД БОТ»

эксклюзивный представитель компании Parker Poland в России.

Санкт-Петербург, Южная дорога, д. 4, корп. 1, яхт-клуб «Крестовский»

тел.: +7 (812) 952 7950

www.nordboat.ru



Первый показ норвежского бренда Nordkapp в России; рядом — финский Brizo 30 Fly



В катерах для рыбалки недостатка на выставке, как всегда, не ощущалось



Стенд Velvette Marine с новинкой — Velvette NGT 27

об особенностях размещения яхт в этой самой крупной марине Адриатики. Другой дебютант — кипрская марина Karpatz Gate — даже предлагала специальные условия для российских яхтсменов в 2014 году.

ДЕЛОВАЯ ПРОГРАММА

В любой индустрии есть проблемы, и в этот раз MBS очень кстати выступила в качестве дискуссионной площадки для обсуждения недавно принятого Технического регламента Таможенного союза «О безопасности маломерных судов». Этот документ обещает серьезно осложнить жизнь российским судостроителям и парализовать работу импортеров яхт, поэтому при обсуждении извечных вопросов «Кто виноват?» и «Что делать?» наблюдался аншлаг (материал на эту тему читайте в статье «О “бедном” регламенте молвите слово»). По итогам круглого стола было принято решение подготовить письмо в адрес председателя Коллегии Евразийской экономической

комиссии с просьбой приостановить действие Технического регламента.

Не менее живо прошел «День яхтенного дизайна», в ходе которого представители российских и зарубежных верфей презентовали новые проекты и провели мастер-классы по дизайну. Большой интерес вызвало выступление Иньиго Толедо из Barracuda Yacht Design, который предложил аудитории «заказать» ему яхту. Отфильтровав запросы студентов судостроительных вузов, пожелавших получить от гуру дизайна дипломный проект ледокола, он в течение часа нарисовал 35-метровую моторную яхту в точном соответствии с требованиями, попутно рассказывая о методах принятия технических решений и объясняя, как проходит взаимодействие с заказчиком.

Барбара Амейро из Permare Group (яхты Amer) представила этапы создания суперяхты — от проекта до спуска на воду, а Валерио Руджиеро из Ruggiero Naval Architects продемонстрировал проект строящейся 77-метровой яхты и провел

семинар по проектированию такого судна. Организовал деловую программу выставки Максим Годовых (компания Boatbuilding Development Center). По его словам, в этом году планируется еще ряд интересных мероприятий, в числе которых — Форум яхтенной индустрии и Конкурс яхтенных проектов.

В ИТОГЕ

Подводя итоги Moscow Boat Show, можно было бы ограничиться фразой «Жизнь налаживается», но это никакая не новость. Уже не первый год выставку считают удачной как посетители, так и экспоненты: известно о фактах продаж и подписания контрактов во время боат-шоу. В нынешний период непростых отношений с Украиной было приятно видеть украинские компании, представители которых рискнули приехать в Москву со стендами и, судя по их настроению, не разочаровались.

Возвращаясь к выставке и ее развитию, сейчас следует делать упор не на «увеличение посевных площадей», а на качественное улучшение. И в этом смысле у Moscow Boat Show отличные возможности и перспективы. **МВУ**

Деловая программа этого Moscow Boat Show оказалась весьма насыщенной и интересной



Безопасность, комфорт, отличное настроение

Лодка E-motion рассчитана максимум на двух человек. Корпус изготовлен из стеклопластика и представлен в широкой цветовой гамме. Лодка оснащена встроенным зарядным устройством, влагозащищенной стереосистемой, небольшими, но вместительными отсеками для ручной клади и двумя подстаканниками.

Следует также отметить отличную эргономику судна, высокое качество отделочных материалов и минимальное сервисное обслуживание.

Инновационная интуитивно понятная система управления позволяет разворачиваться на малых радиусах и делает изделие необычайно маневренным.

На лодке установлены 2 бесшумных электродвигателя, которые обеспечивают максимальную скорость 5,5 км/ч даже при полной загрузке.

Безопасность, простота управления, спокойный характер движения лодки наряду с ее стильным дизайном делают E-motion идеальной для незабываемого отдыха на воде.

В средней части кокпита располагается пульт управления (1). Сиденья (2), спинка (3) и подлокотник (4) отделаны мягкой водонепроницаемой кожей. В носовой части лодки находится бокс для вещей (5). На корме находится отсек (6) с открывающимся капотом, где можно хранить различные принадлежности. Там же расположены дополнительные аккумуляторные батареи (АКБ). На бортах лодки установлены швартовые утки (7) и подстаканники (8). Для защиты от яркого солнца можно использовать складной тент (9). АКБ (10).



Технические характеристики E-motion

Длина корпуса	3,0 м
Ширина корпуса	1,73 м
Высота корпуса	0,98 м
Осадка при максимальной нагрузке	0,38 м
Максимальный вес лодки с двигателями	190 кг
Максимальная разрешенная нагрузка	150 кг / 2 чел + 50 кг багаж = 200 кг
Максимальный вес с пассажирами и грузом	390 кг
Макс. допустимая мощность двигателей	2х0,566 кВт / 1,54 л.с.
Круизная скорость	6 км/ч / (3,3 узла)
Максимальное количество пассажиров	2 человека
Материал изготовления корпуса:	стеклопластик

Запас хода при полностью заряженных батареях (АКБ 105 Ам/ч)

Двигатели	Кол-во АКБ 105 Ам/ч	Эксплуатация с максимальной скоростью (от 5км/ч до 6км/ч)	Эксплуатация в смешанном режиме (от 0км/ч до 6км/ч)
2 шт. x 34 Lbs	2 шт.	3 часа	~ 6 - 8 часов
	4 шт.	6 часов	~ 12 - 16 часов

Все цвета E-motion



SHUPER GmbH
Hermann-Riemschneider-Str.3
D16816 Neuruppin, Deutschland
Tel.: +49 (339) 140-42-72
E-mail: wp@shuper.de

SHUPER Boats Russia
127254, Россия, г. Москва
ул. Добролюбова, д. 3, стр. 1
Tel: +7 (495) 922-58-88
E-mail: info@katamaran.com

SHUPER
BOATS

www.katamaran.com

ИНТЕРВЬЮ МВУ

Мир парусов и моторных яхт: мнения и комментарии профессионалов



**МАРК БЕРРИМАН, дизайнер
яхтенных интерьеров:** «Мне повезло, что
моя работа предполагает путешествия
по миру и встречи с разными людьми
и культурами. Это дарит вдохновение...»



Вверху:
Четырехпалубная
экспедиционная яхта *Pegasus*
(новое название *Naia*), на борту
которой, помимо гостевых кают
и апартаментов владельца
(на отдельной палубе), есть
вертолетная площадка и даже
подводный аппарат
на пять человек.

Справа:
Фрагмент интерьера зоны
отдыха (sundeck) с диванами
и панорамным видом.

В консервативном мире яхтенного дизайна царят незыблемые величины, и появление нового всегда заметно. Молодому дизайнеру Марку Берриману повезло: ему сразу доверили серьезные проекты, которые помогли развить стиль и сделать имя. Его работу оценили не только довольные заказчики, но и жюри престижной премии World Superyacht Awards: ее получили суперяхты *Arkley* и *Mary-Jean II*, для которых Берриман создавал дизайн интерьера.

Как вы стали яхтенным дизайнером?

Два года я изучал архитектуру в колледже, потом перешел в Мидлсекский университет в Лондоне, где обучался интерьерному дизайну. В яхтенный мир меня привел брат: он работал у Дональда Старки, в его бюро искали сотрудника, и после собеседования меня приняли. Спустя два года я перешел в компанию H2 Yacht Design, а брат ушел работать к Терри Дисдейлу.

Собственную компанию вы основали в 2007 году на юге Англии, в Лимингтоне, где базируются многие известные яхтенные дизайнеры. Почему и вы осели здесь?

Сначала я открыл офис в Путни, на юго-западе Лондона, но вскоре понял, что мне совсем не обязательно находиться в столице. Много друзей, с которыми я работал, переместились в Лимингтон. Это красивое место, всего в часе езды от Лондона — удобно для встреч или поездки в аэропорт.

Вашим первым большим проектом стала яхта *Arkley* от Luerksen. Как получилось, что начинающему дизайнеру доверили такой проект? Что вы успели в яхтенном дизайне до того, как начали работать над *Arkley*?

У Старки я работал над проектами суперяхт длиной более 60 метров, а также частных резиденций. В H2 мы тоже занимались резиденциями, в частности в Лондоне, где реализовали несколько проектов совместно с Harrods. Что касается яхт, то мы принимали



участие в рефите 147-метровой яхты *Prince Abdulaziz* и 116-метровой *Turata*, в разработке дизайна 90-метровой *Nero* и 71-метровой *Agat*. Представители Luerksen обратились в мое бюро, когда проект еще носил название *Katie Sue*. В процессе строительства владелец захотел яхту большей длины, и сотрудники Luerksen попросили нас завершить работу над дизайном интерьера, чтобы они могли продать яхту. У нас было два месяца на создание интерьера четырехпалубного судна. Когда мы сделали две палубы, то узнали, что яхта продана через брокерскую компанию Imperial Yachts. Нам повезло: клиент согласился работать с нами, мы встретились, получили новое задание и приступили к работе.

Как вы сработались с верфью?

Сотрудники Luerksen относились с пониманием к нашим нуждам. Моя особая признательность проектному менеджеру Маркусу Пфайферу, который сделал наш первый проект намного приятнее и проще, чем он мог бы быть. У Luerksen отличная команда специалистов-подрядчиков, и порой достаточно набрать номер телефона, чтобы проблема быстро разрешилась.

А что было самым сложным в работе?

Как это часто бывает, найти общий язык с заказчиком. Поначалу мешал языковой барьер и то, что владельцу было сложно выкроить время для общения. Огромную поддержку нам



оказали в Imperial Yachts: руководители компании присутствовали на встречах с владельцем и его представителями, где звучали рекомендации относительно стиля и обстановки на борту. И тут для нас было важно в первую очередь слушать. Владелец импонировал современный стиль интерьера, что соответствовало и нашему вкусу. Это дало мне уникальную возможность использовать новые материалы. И, конечно, было приятно, когда заказчик прислушивался к нашим советам.

Как бы вы описали дизайн Arkley?

Общая атмосфера на борту — неформальная, с доминантой современного стиля и легкими акцентами из традиционной мебели. Главное — простые, четкие линии, но без свойственной им холодности, что было достигнуто с помощью теплых цветов и оттенков, а также аккуратно выбранных картин и скульптур. Настроение в интерьере задает теплый фон европейского дуба. Он перемежается различными деталями, текстурами и материалами — они привлекают внимание гостей и рожают желание коснуться их поверхности. Постепенно мы ввели мореный дуб и венге для контраста со светлым фоном. Яхта предназначена также и для чартера, поэтому мы стремились создать интерьер, который будет по душе широкому кругу гостей. Владелец очень нравилось ощущение простора на борту, и многие зоны сделаны предельно свободными. Чтобы они не казались пустыми и скучными, мы придумывали небольшие уловки вроде линий на потолке, которые также помогли зонировать пространство.

Потом вы работали над интерьерами Mary-Jean II, которую верфь ISA спустила на воду в 2010 году. Как вы попали в этот проект?

В мае 2007 года к нам обратился Алекс Брейден из компании Yachting Partners International и предложил принять участие в дизайне 60-метровой яхты, строящейся в Анконе. Пятью годами ранее я работал на рефите первой Mary-Jean, и клиенты хотели нечто похожее. Тогда из-за ограниченного времени и бюджета мы не смогли воплотить многие идеи, а здесь появлялась возможность их реализовать.

Что вы скажете о работе с ISA? Другая страна, иная культура... Трудно было адаптироваться?

Первая работа — это всегда вызов. Как у верфи, так и у нас имелись собственное видение и подход к работе. Поэтому притирка и поиск общих взглядов заняли время. Но в итоге мы наладили отношения и обзавелись друзьями в Италии. На проекте мы встретились с одним итальянским производителем интерьеров, который предлагает конкурентную цену при великолепном качестве...



Чертами стиля Mark Berryman Design являются сочетание минимализма, изящества, этнического колорита... Это так?

Нам нравятся этнические детали: мы стараемся вводить их в интерьер, чтобы создать новый стиль. Тактильные ощущения тоже важны. Клиенты часто обращают внимание, что мы создаем современный дизайн, но также некий микс классического изящества и стиля casual. Нейтральный фон обычно помогает акцентировать внимание на произведениях искусства или необычных предметах мебели.

Почему заказчики обращаются к вам, а не к более именитым Эндрю Уинчу или Терри Дисейду? Чем вы их привлекаете?

Думаю, комбинацией нескольких факторов. Наша компания молодая, мы испытываем потребность в новых заказах и предложениях. Надеюсь, наш стиль также по душе людям. Конечно, на наши услуги мы предлагаем конкурентную цену, но важное наше качество, просто необходимое любому дизайнеру, — умение слушать.

Вы создавали интерьер 73-метрового эксплорера Pegaso, одной из самых популярных чартерных яхт. В чем ее секрет?

Я начал заниматься дизайном Pegaso, еще работая в H2 Yacht Design. Клиент пришел туда

Сверху вниз, слева направо:
Моторная яхта Mary-Jean II —
салон главной палубы.

Mary-Jean II на ходу.

Обеденная зона на главной
палубе.

Развлекательная зона
на верхней палубе.

Мастер-каюта.

Одна из гостевых VIP-кают.



ради Стива Ховарда и меня, и когда мы оба покинули компанию, он продолжил с нами сотрудничать. Мы встретились с владельцем, выслушали его идеи и выстроили полноразмерный макет гостевой каюты в соответствии с нашим видением. Владелец посмотрел макет и попросил продолжать работу. Конечным результатом он оказался очень доволен.

Pegaso — необычная яхта. Владелец проводит много времени на ее борту, используя как второй дом. В интерьере мы соединили колорит Востока с атмосферой пляжного дома. Кропотливо подбирали материалы для каждого помещения, в особенности для апартаментов владельца, занимающих отдельную палубу. Выбеленный дуб, тик и венге наряду с известняком создают приятную атмосферу. Бамбук и ротанг вкупе с натуральной коноплей и тканями вроде мешковины дополняют общий вид. Как правило, повсюду на яхте нейтральный фон оттеняет яркие и сочные произведения искусства и объекты, собранные владельцем в путешествиях по миру.

Какие клиенты приходят к вам и почему?

Мы довольно скромное, небольшое бюро. Себя не рекламируем, клиенты находят нас благодаря «сарафанному радио». При таком подходе вы всегда настолько хороши, насколько хороши ваши последний проект. Но, с другой стороны, у нас за плечами уже немало крупных и успешных проектов, отмеченных престижными премиями. У нас много российских клиентов, и я должен сказать, что они сыграли большую роль в нашей жизни.

Сверху вниз, слева направо:
Моторная яхта Arkley на ходу.

Зона отдыха с диванами
на сандеке.

Элементы интерьерного декора.

Мастер-каюта на главной
палубе.

Расскажите о сотрудничестве с Princess Yachts. Работа с верфью, выпускающей серийные яхты, — это шаг вперед или назад?

Никак не назад! Наше отношение к дизайну таково: любая работа делает нас счастливыми и вызывает энтузиазм. Мы не раз задумывались над тем, как сделать наш дизайн более бюджетным при сохранении остальных качеств, и работа с Princess Yachts стала хорошим уроком. Для второго корпуса Princess 40M мы создали в интерьере совершенно новую атмосферу. Там есть узнаваемые материалы и идеи от Mark Berryman Design, например, бамбук и скорлупа кокосового ореха. Работа в этом проекте была новым вызовом, но мы справились, и теперь с нашим участием будет построен третий корпус 40M.

Где вы черпаете вдохновение и новые идеи? Как отдыхаете, проводите свободное время?

Мне повезло, что моя работа предполагает путешествия по миру и встречи с разными людьми и культурами. Это подпитывает энергией и дарит вдохновение. Дизайн — моя страсть, и если я не работаю, то, скорее всего, придумываю, проектирую что-нибудь для дома. Моя жена Шарлотта также работает со мной, создавая палитры для тканей. Из-за постоянных путешествий я редко ее вижу, поэтому рад, когда мы вместе работаем. У нас пока нет детей, зато есть четыре собаки, так что прогулки в лесу позади нашего дома — отличное времяпрепровождение по выходным или ранним утром. MBY

“Инспекторы ГИМС не имеют права требовать медицинскую справку прямо на воде”



ВАШЕ ЗДОРОВЬЕ!

АНТОН ЧЕРКАСОВ: Введение новых поправок к Федеральному закону «О безопасности дорожного движения» коснулось и яхтсменов. Разберемся, где и как получать медицинскую справку и в каких случаях ее необходимо предъявлять ГИМС.

В начале апреля мне понадобилось получить новую медицинскую справку для открытия еще одной категории в водительском удостоверении, и я отправился в ближайший от дома коммерческий медицинский центр, где с одним из врачей у меня состоялся интересный разговор.

Узнав, что мне необходимо медицинское освидетельствование по всем категориям транспортных средств, врач заметил, что подобная справка подойдет и для предъявления в ГИМС, причем инспекторы любят проверять ее наличие прямо на воде. Последний факт меня весьма удивил, так как времена «документального» произвола сотрудников ГИБДД канули в прошлое, а уж Инспекция по маломерным судам по сравнению с ними всегда вела себя более сдержанно. Тем не менее врач заверил меня, что инспекторы ГИМС настойчиво требовали у его приятеля прямо на лодке предъявить медицинскую справку, угрожая наложением административного взыскания.

Это выглядело по меньшей мере странным, и я связался с ГИМС по Санкт-Петербургу, где однозначно подтвердили, что предъявлять этот документ необходимо только при первичном получении, возврате или замене удостоверения на право управления маломерными судами в связи с окончанием его срока действия, утратой или открытием новых категорий. Кроме того, действующая медицинская справка обязательна при разборе транспортных происшествий. Во всех прочих случаях требования инспекторов неправомерны.

Другой интересный момент связан со вступлением в силу с 31 марта 2014 года поправок к Федеральному закону «О безопасности дорожного движения», согласно которым изменился порядок медицинского освидетельствования водителей. Если до этого решение о годности кандидата могла вынести любая лицензированная медицинская организация, то с 1 апреля освидетельствование психиатром и наркологом возможно только в медицинской организации государственной или муниципальной принадлежности по месту жительства или пребывания водителя. Иными



словами, возвращаются прежние поездки в психоневрологические и наркологические диспансеры. Остается надеяться, что современные компьютерные системы документооборота добрались сегодня и до этих мест.

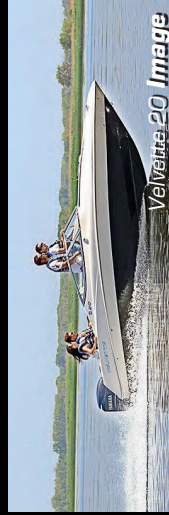
Поскольку для предъявления в ГИМС требуется стандартная «водительская» медицинская форма 83/У-89 с любой открытой категорией, все эти изменения касаются и яхтсменов.

Таким образом, с 1 апреля водительская комиссия проходит в три этапа. Сначала необходимо открыть ее в лицензированном медицинском центре и пройти освидетельствование у всех врачей, кроме психиатра и нарколога. Затем пройти осмотр у этих специалистов в соответствующих диспансерах, где в форму 83/У-89 поставят подписи и печати, а потом вернуться в исходную точку — в медицинский центр, где председатель комиссии подпишет справку, срок действия которой по-прежнему составляет два года.

Россия не была бы Россией, если бы некоторые коммерческие медицинские центры в стремлении заработать любым путем не продолжили выдавать документы «задним числом»: пройдя осмотр 15 апреля, вы получаете справку от 29 марта. Незаконно, но... всем удобно, и ничего с этим пока не поделаешь. **МВУ**



Velvette 33 INTELLIGENT



Velvette 20 Image



Velvette 22 Image



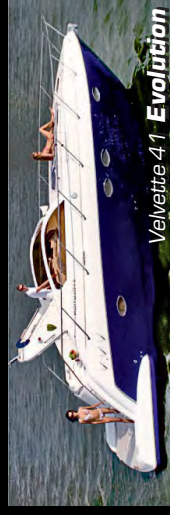
Velvette 23 Active sedan



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

“Такая эффективность, как у лодок Delta, невозможна без серьезной экономии веса, а для этого придется строить лодки целиком из углепластика”



КАКАЯ НУЖДА В КАРБОНЕ?

ДЭВИД МАРШ: Настает время экономии топлива. Перейдут ли верфи на производство высокотехнологичных карбоновых яхт, последовав примеру Delta?



Delta 80 — карбоновая, тихая, дорогая

Даже весьма состоятельные владельцы яхт иной раз не прочь сэкономить на топливе. Не верите? Просто посмотрите, с какой скоростью обычно ходят глиссирующие яхты у побережья Лазурного Берега! Они крадутся не быстрее 10 узлов, хотя могли бы лететь на тридцати. Стоит задуматься, почему производители яхт не последуют примеру Delta и не начнут строить суперлегкие и экономичные лодки вроде Delta 80, тест которой опубликован в MBY №2 (26), 2014. По площади жилых помещений она не уступает, например, Sunseeker 80 Sport Yacht, но на 30 узлах сжигает вдвое меньше топлива.

На первый взгляд все просто — слишком высокая стоимость. Чтобы значительно снизить вес судна, его нужно построить целиком из карбона, который никогда не отличался дешевизной. Высокая цена (за Delta 80 просят £ 5,2 млн) частично объясняется богатой базовой комплектацией, в которую входят даже гироскопические стабилизаторы, однако дело не только в этом. На практике сегодня лишь немногие производители перешли

с ручного ламинирования на вакуумную инфузию. Наиболее продвинутые, помимо производства корпуса, применяют инфузию для надстройки и элементов набора. Однако этот прием не сравнится с карбоном по части экономии веса, а переходить на технологию инфузии верфи заставляют в первую очередь покупатели, стремящиеся нашить свою яхту тяжелыми стабилизаторами, тропическими системами кондиционирования и гигантскими телевизорами, причем для питания всей этой роскоши требуются дополнительные генераторы. Ах, да! Не забудьте про гранитные столешницы на камбузе!

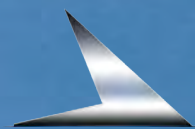
Следовательно, в пропорциональном отношении вес корпусных конструкций судна в последние годы значительно снизился, а если усилить эту тенденцию, применяя карбон, мы столкнемся с законом сокращающейся доходности, который хорошо известен экономистам. Зачем тратить время и деньги на дальнейшее снижение веса конструкций, скажем, еще на 35%, если уже сейчас он составляет всего треть водоизмещения яхт?

Существует и ряд других проблем. Delta 80 оказалась весьма тихой яхтой, тем

не менее могу поспорить, что даже при условии использования «тихих» днищевых колонок Volvo Penta IPS инженерам пришлось потратить немало сил на шумоизоляцию. Карбоновые лодки очень прочные, но и весьма шумные. «Будто консервная банка с шариками от подшипников», — однажды услышал я в разговоре о гоночной лодке из карбона.

Несмотря на эти сложности, я очень надеюсь, что в ближайшем будущем мы увидим более высокотехнологичные и экономичные яхты. А пока мои прогнозы таковы: цены на топливо продолжат неизменно расти, если только морские двигатели не научатся работать на сланцевом газе, а жесткие экологические нормы не заставят производителей полностью перейти на вакуумную инфузию или другие прогрессивные технологии. Думаю, что атака с двух фронтов вынудит верфи пойти путем Delta.

Если это звучит фантастически, вспомните, что еще совсем недавно гибридные автомобили вроде Tesla считались дорогими и не имеющими отношения к реалиям концептами, а теперь любой уважаемый бренд имеет хотя бы одну такую модель в линейке. MBY



Euphoria 54

Новый дизайн великого
German Frers

Роскошный интерьер
от Design Unlimited



54

68

84

en.euphoriayachts.com.tr



Euphoria

High-Tech Build · Hand-Crafted Finish



SIRENA MARINE

“
Заменить винт под водой — куда
ни шло... Но снять вал, да еще без
оборудования — это сродни подвигу!
”



ШКОЛА ЖИЗНИ

БОРИС ЛАШКОВ: Жизнь то и дело подкидывает нам задачи, которые приходится решать.

На Ладоге под Питером есть река Бурная. Она изобилует порогами, и байдарочники-слаломисты любят проводить там свои тренировки. Еще тут носятся особо буйные на аквабайках, и трафик временами насыщенный. А в один из дней в этой компании вдруг появилась моторная яхта длиной 58 футов. Как она туда попала через пороги, где можно перейти вброд, засучив брюки, неизвестно, но в результате было парализовано движение на автомобильном мосту, а позже лодка на какое-то время стала звездой YouTube!

Расплата за славу последовала быстро: вскоре яхта, как подбитый мессершмитт, на одном двигателе потянулась в сторону родного причала, остановив вал с поврежденным, как решили на борту, винтом. Случилось это в первой половине дня субботы, то есть выходные только начинались. Настроение, конечно, упало, но уверенность, что жизнь наладится, у владельца яхты оставалась: запасной винт имелся, а спустя полтора часа на вертолете доставили водолазов. Один из них, спустя час с лишним, отдуваясь, вынырнул из-под лодки и доложил, что винт он поменял, а вал и так нормальный.

Водолазов отправили восвояси, а на яхте начали собираться на вечернюю прогулку. Отошли от причала и через пять минут вернулись в легком недоумении: вибрация меньше не стала. Значит все-таки погнут вал! — последовал справедливый вердикт. Водолазы, уже находясь в Питере, вероятно, что-то почувствовали и на связь благоразумно не выходили.

Удивительно, но имелся и запасной вал: его и предстояло установить под водой, сняв предварительно поврежденный. Вот только в ближайшей округе акиваланг обнаружить не удалось... Но выход был найден.

Лодку вывели на глубину 1,5 метра. Инструменты, включая съемник для винта, положили на купальную

платформу яхты, в качестве грузов были приготовлены «блины» от штанги — их собирались прикрепить к обычному ремню от брюк. Оставалось самое сложное — обеспечить владельца яхты под водой воздухом (он решил устранить проблему сам). Задача была решена изящно. Из багажника машины достали автомобильный компрессор, удлинители шланг, примотали его к обычной трубке для подводного плавания, и «водолаз» ушел под воду.

Снять винт труда не составило. В моторном отсеке яхты от вала отсоединили муфту, вал вытолкнули наружу, резиново-металлический подшипник заткнули чопом из аварийного комплекта. При установке новый вал сам вытолкнул чоп из подшипника Гудрича и встал на место. Еще пара часов — и лодка отошла от причала навстречу новым приключениям. Только в тот день они почему-то не последовали.

А вот какая история приключилась с лодкой Bayliner длиной 32 фута, оборудованной угловыми колонками. Рассекая волны вблизи Кронштадтских фортов, она в какой-то момент сбавила ход. Потом, при разгоне, дифферент на секунды перекрыл обзор по курсу, а когда нос опустился, стало ясно, что беды не избежать: впереди, метрах в двадцати, четко угадывалась ряжевая преграда.

Надо отдать должное рулевому: он не спасовал, не попытался обогнуть ряжи (расстояние уже не позволяло), а принял правильное решение — добавил газу, чтобы перескочить преграду. Затея удалась: двигатели урчали, лодка двигалась, но тут же сработала трюмная помпа. Причина стала ясна сразу: фланцы крепления колонок отошли от транца, поступление воды было катастрофическим. Спасительное решение пришло быстро. Опять «педали вдавили в пол», колонки поджались к транцу, поступление воды в корпус снизилось...

Лодка мчалась в сторону клуба. Сколько продержатся в таком режиме колонки, ясности не было, как,

Даже срезать трос с винта под водой не так просто. А уж демонтировать винт, вал и потом установить их на место...



собственно, и выбора. Помпа справлялась с откачкой воды, и прямая угроза затопления отсутствовала. Ходу до клуба около часа, но что сделать, дабы не «пустить пузыря» прямо у причала?

День был выходной, и механиков в клубе не наблюдалось. В общем, на подготовку к подъему лодки ушло часа полтора, но ввиду того, что скорость сбрасывать было никак нельзя, последние 30 минут лодка нарезала круги рядом в ожидании команды на подход. Когда команда последовала, лодка заехала прямо в опущенные стропы, заглушила двигатель и принялась тонуть буренкой. Но утонуть ей не дал уже кран. А когда лодку подняли, колонки практически отвалились.

Думайте, господа мореманы, думайте! Даже самые, кажется, безвыходные положения редко не имеют никакого выхода. Его просто надо отыскать. **МВУ**



ЛАДОЖСКАЯ УСАДЬБА

1892



У НАС ЕСТЬ ВСЕ, НЕ ХВАТАЕТ ВАШЕГО ОБЩЕСТВА



Республика Карелия

г. Сортавала п. Ниэмелянхови, ул. Озёрная д.1

Служба приема и размещения гостей:

Администратор +7(921) 700-80-80,

Отдел бронирования +7(921) 700-15-15

E-mail: info@ladoga-usadba.ru

www.ladoga-usadba.ru

Широта/Долгота

N 61°36.583 E 030°34.065



Италия яхтенная

Даже при географической близости и неразрывных исторических связях стран Европы их экономики отличаются одна от другой. Соответственно, серьезные различия наблюдаются и в сфере яхтенного производства, где особую роль играют специфические национальные факторы.

Текст **Марина Постольная**



Итальянскую яхтенную индустрию можно рассматривать как один из двигателей индустрии мировой. Итальянцы формируют тренды, развивают технологии, диктуют модные стилистические направления, отвечая — почти как в сфере fashion — покупательским предпочтениям и даже управляя ими. Попробуем осмыслить феномен такого успеха.

ГОВОРЯЩИЕ ЦИФРЫ

В Италии более сотни компаний, выпускающих прогулочные суда всех типов: парусные и моторные — от катеров-RIB до суперяхт. Расположены они в регионах, где на протяжении веков хранят традиции судостроения:

- Средиземноморское побережье (с севера на юг) — Ломбардия (верфь Sessa Marine); Лигурия (производственные мощности Picchiotti, Baglietto, Mondo Marine); Тоскана (верфи Azimut, Benetti, Sanlorenzo, Overmarine, Mondo Marine, Codecasa, Admiral Tecnomar, Cerri Cantieri Navali); Лацио (Cranchi).

- Адриатическое побережье — Фриули Венеция Джулия (Cranchi), Эмилия-Романья (Ferretti, Riva, Itama, Atlantis, Absolute); Марке (CRN, ISA, Pershing, Dominator).

Распределение верфей по типам выпускаемых лодок демонстрирует преобладание моторных судов

над парусными и существенную долю крупных моделей: 12% — суперяхты (длина более 30 м); 40% — моторные яхты и круизеры (длина до 30 м); 10% — спортивные лодки и day cruisers; 23% — лодки-RIB и надувные; 11% — парусные яхты; 4% — остальные (рыболовные, многокорпусные и пр.).

Также верфи условно можно разделить на несколько групп. Первая — компании-гиганты, такие как Azimut-Benetti и Ferretti Group, Fincantieri, CBI Navi с огромными производственными мощностями и практически полным производственным циклом, где строят преимущественно яхты серийные или категории semi-custom. Другая группа — относительно небольшие «бутиковые» судостроители, активно работающие с субподрядчиками. На рынке они тоже давно, производят в основном суда категории custom, имеют небольшой, крайне лояльный клиентский пул и могут жить безбедно, получая по одному заказу в год, как, например, известная верфь Codecasa. Третья группа — верфи, крупные и мелкие, где строят серийные моторные яхты, круизеры и прогулочные лодки других типов.

*Многим верфям Европы
сложно конкурировать
с итальянцами*



Конечно, спрос на итальянские прогулочные лодки в разных группах неодинаков. Так было всегда, но перевес в сторону крупных яхт особенно заметен сегодня. Тем не менее этот спрос есть.

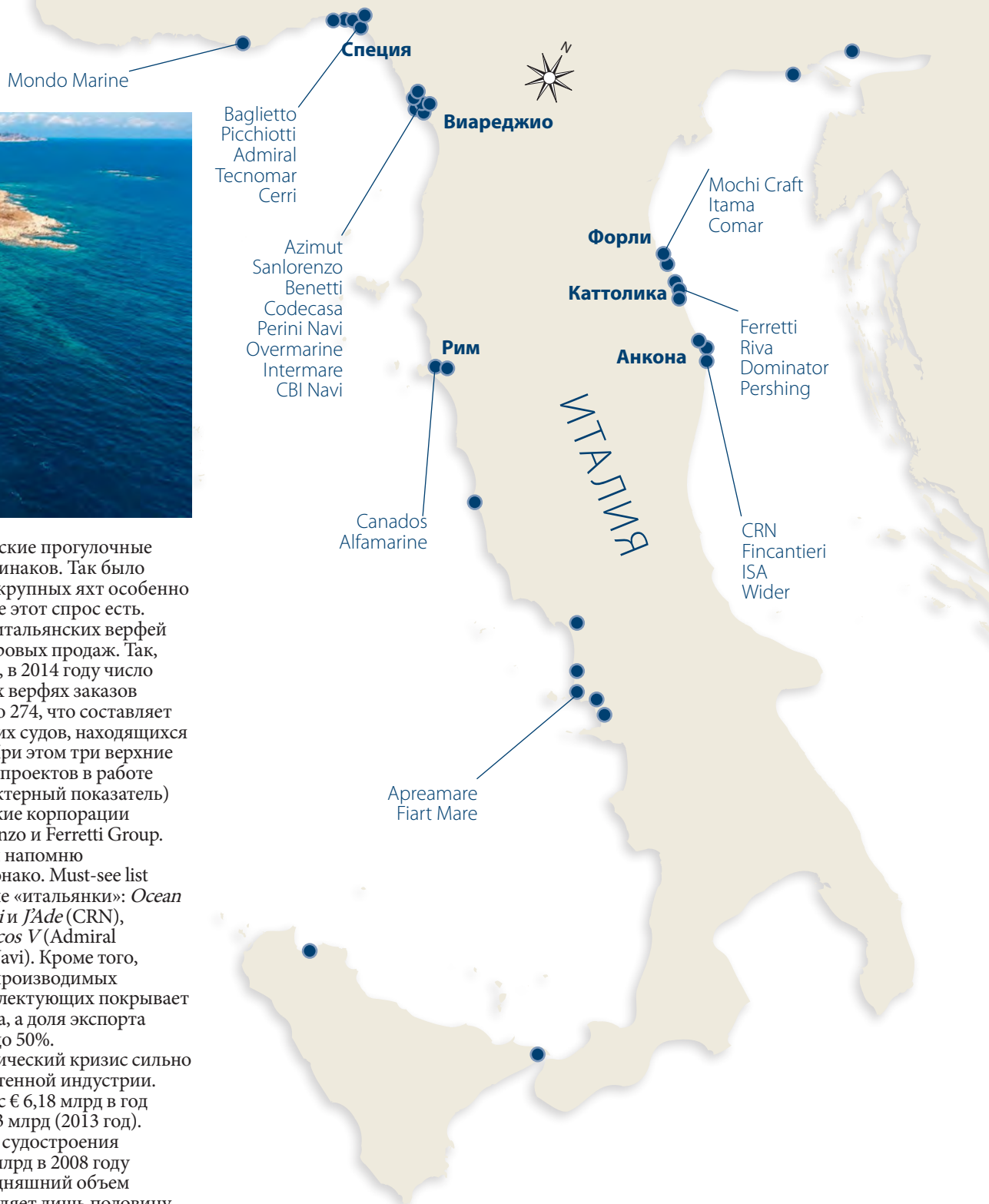
Популярность продукции итальянских верфей подтверждает статистика мировых продаж. Так, по данным Global Order Book, в 2014 году число размещенных на итальянских верфях заказов только на суперяхты достигло 274, что составляет 37% от общего количества этих судов, находящихся в постройке по всему миру. При этом три верхние строки списка по количеству проектов в работе и совокупной их длине (характерный показатель) занимают ведущие итальянские корпорации Azimut-Benetti Group, Sanlorenzo и Ferretti Group. Для большей убедительности напомним прошлогоднее боат-шоу в Монако. Must-see list выставки венчали прекрасные «итальянки»: *Ocean Paradise* (Benetti), *Chopi Chopi* и *J'Adé* (CRN), *Nameless* (Mondo Marine), *Cacos V* (Admiral Tecnomar), *Sea Hawk* (Perini Navi). Кроме того, на текущий момент сегмент производимых в Италии аксессуаров и комплектующих покрывает треть всего мирового оборота, а доля экспорта сектора в 2013 году выросла до 50%.

Но все же мировой экономический кризис сильно отразился на итальянской яхтенной индустрии. Общий оборот отрасли упал с € 6,18 млрд в год (показатель 2008 года) до € 2,3 млрд (2013 год). Значительный спад в секторе судостроения характеризуют цифры: € 3,8 млрд в 2008 году и € 1,3 млрд в 2012 году. Сегодняшний объем продаж оборудования составляет лишь половину от уровня докризисного 2008 года. При этом продажи новых яхт на внутреннем рынке упали на 88%, что ставит под угрозу перспективу этого рынка. И тем не менее индустрия не только не сдастся, но искивает новые пути развития.

MADE IN ITALY

В чем секрет «итальянского феномена» популярности? Слоган «Made in Italy», так же как и произнесенное вслух «из Италии», «итальянская», современный социум ассоциирует с гарантией высокого качества яхт, изысканного вкуса и отменного стиля — как внешнего, так и интерьеров. Это относится к яхтам и не только, да еще имеет солидную историческую подоплеку.

Для достижения успеха верфи Италии используют самые разные стратегии



Хайн Велема

Директор по маркетингу и продажам верфи ISA:

«Стандарты и процессы, внедренные на верфи за последние годы, позволяют строго соблюдать график передачи яхт заказчикам»

Привлекательность продукции крупнейших ныне производств разных товарных групп — от одежды и обуви до мебели, от предметов декора и посуды до ювелирных изделий — уходит корнями в давние времена, к периоду развития узкоспециализированных итальянских мануфактур. По правде говоря, в специфике работы нынешних небольших, зачастую семейных производств с тех пор мало что изменилось: все та же скрупулезная работа hand made и передаваемые из поколения в поколение знания, традиции. Разве что технологии все же ушли вперед.

Даже верфи с полным производственным циклом активно работают с компаниями-субподрядчиками, в частности, над созданием интерьеров. Искуснейшей работы интерьеры итальянских яхт нередко оказываются подлинными шедеврами мебельного производства: для Benetti, Fipa Italiana, Sanlorenzo, Codecasa их изготавливают в Виареджио, для Azimut — в Пьемонте, для Baglietto — в Лигурии. Многие из контрагентских компаний находятся

Ничто не ново под луной, хотя...

Selene 92 дарит иной взгляд на мир



SELENE 92
OCEAN EXPLORER

Guido de Groot design



NORD STAR
TRAWLER



Роскошная Selene 92, создаваемая с применением новейших технологий по проекту Гвидо де Грута, голландского дизайнера с мировой известностью, при традиционном корпусе водоизмещающего типа выделяется современным внешним обликом. Такая комбинация позволит не только использовать все преимущества экспедиционной яхты, способной ходить на большие расстояния даже в суровых погодных условиях, но и максимально реализовать возможности по ее внутреннему обустройству в соответствии с требованиями нашего времени к комфорту и безопасности суперяхт категории «люкс». Спуск Selene 92 на воду запланирован на ноябрь 2014 года.

ДЛИНА	91 ф (27,93 м)
ШИРИНА	24 ф (7,23 м)
ОСАДКА	8 ф (2,29 м)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ	158 т
ЗАПАС ТОПЛИВА	23 467 л
ЗАПАС ВОДЫ	3028 л
ЧИСЛО КАЮТ	4 + 3 (экипаж)
МАТЕРИАЛ КОРПУСА	стеклопластик
ДИЗАЙН	Гвидо де Грут

Nord Star Yachting | Санкт-Петербург, Петровский пр., 14/4 | Тел. +7 (812) 32 555 32; +7 (921) 967 38 43

E-mail: galk@nord-star.com

www.selenetrawlers.com | www.trawler.pro



YOUR DREAM  OUR COMMITMENT



в непосредственной близости от верфей. Эти компании хорошо знают свое дело и в обработке мрамора, древесины, выделке кожи, производстве высококачественных тканей, а стоимость их продукции относительно невысока. Как считает Альберто Перроне да Зара, директор по продажам Benetti, это позволяет итальянцам предлагать рынку свои яхты по ценам ниже тех, что устанавливают другие судостроители Северной Европы.

В итоге многим яхтенным производствам других европейских стран, даже при высоких технических характеристиках их продукции, сложно состязаться с итальянцами за сердца и кошельки клиентов.

«Два года я жил в Турции и строил лодки, — говорит Альберто Перроне. — Турецкие рабочие очень хороши: быстро работают и делают это с любовью. Я старался продавать построенные в Турции яхты, указывая на их отменное качество, но не всегда мог убедить клиентов. Когда ты строишь яхту в Италии, она автоматически получает карт-бланш под названием Made in Italy, и это реальная ценность».

Отдельная тема — рефит, открывающий немалые дополнительные возможности предприятиям яхтенной индустрии. В Италии действуют десятки специализированных компаний, занимающихся редизайном и переоборудованием судов (а также ремонтом яхт). Кроме того, некоторые крупные

производители яхт, например, ISA, Mondo Marine, увидели в рефите крайне прибыльное направление для диверсификации бизнеса. Benetti, в свою очередь, не только владеет ремонтными доками, но и предлагает услуги собственного конструкторского бюро. От Benetti не отстают CRN, Perini Navi, Picchiotti.

Для сохранения конкурентоспособности и для повышения привлекательности продукта верфи используют самые разные стратегии. О новой стратегии бренда ISA говорит короткий слоган — «Trusted to deliver» («Поставка в срок»). Принятые стандарты и отлаженные технологии верфи дали высокий результат: начиная с 2008 года все яхты ISA построены точно в соответствии с заявленными в контрактах сроками. Спуск на воду первого корпуса ISA 43M Granturismo также состоялся четко «по расписанию» — 29 марта. До конца июня верфь обещает еще три новинки — ISA 66M GT, ISA 140 SPORT, ISA 54M.

В ДАЛЬНИЕ СТРАНЫ

Кризисы, даже непродолжительные, — это сильный удар по экономике. Однако необычайно полезная черта оптимистичных и предприимчивых людей — способность воспринимать трудности как некий толчок, мотивацию для начала давно необходимых перемен. Похоже, неунывающие итальянцы именно так и отнеслись к пожирающему экономику

Нынешнее положение дел в индустрии совсем непохоже на ситуацию до кризиса

Вверху:
Моторная яхта Momentum 47 (длина 47 м) верфи Admiral, The Italian Sea Group.

Распределение лодок, выпускаемых на верфях Италии, по типам.



ST. PETERSBURG

ST PETERSBURG

NEXT
BANGKOK
BEIJING
MILAN
VERBIER

**WHOTELS.COM/
STPETERSBURG**

spg
Starwood
Preferred
Guest

Le MERIDIEN

aloft

FOUR
POINTS

WESTIN

THE LUXURY
COLLECTION

W
HOTELS

S
Sheraton

ST REGIS

element



На выбор заказчиками итальянских верфей влияет даже такой фактор, как собственно привлекательность Италии



кризису — как к катализатору процессов обновления.

Альберто Перроне утверждает, что сложившаяся экономическая ситуация подтолкнула многих производителей яхт к разработке новых моделей и к большей активности в поиске новых регионов для экспорта.

«Это и трудно, и одновременно интересно. Нынешнее положение дел совсем непохоже на ситуацию до кризиса, когда было достаточно всего лишь принять участие в паре-тройке ключевых боат-шоу в год. Теперь нам приходится значительно больше «бегать», чтобы вывести бизнес на прежний уровень».

В этой связи спасительной оказалась активизация китайских инвесторов. Например, приобретение в 2012 году 75% акций Ferretti Group китайским концерном Shandong Heavy Industry Co. Ltd итальянские судостроители рассматривают скорее как возможность выхода на новые рынки без страха за утрату имиджа «Made in Italy». Новый инвестор должен отворить итальянскому холдингу «дверь в Азию».

Вообще говоря, богатый азиатский рынок сулит массу перспектив европейским производителям товаров люксового сегмента. Топ-менеджмент крупнейших итальянских верфей, увидев в странах Востока «золотую жилу», принялся активно

ориентировать производство на удовлетворение потребностей и соответствие предпочтениям этих рынков. Так, компания Azimut-Benetti, 13-кратный лидер Global Order Book по количеству заказов и их совокупной длине, начала выпускать для китайского рынка флайбриджные моторные яхты Azimut под звучным названием Dragon China (подробнее о них — чуть дальше). И это лишь часть программы вывода продукции Azimut-Benetti на азиатский рынок: в Гонконге и Шанхае уже открыты новые представительства верфи, а сайт компании на китайском языке — просто козырная карта.

«Такие страны Юго-Восточной Азии, как Таиланд, Малайзия и Индонезия, демонстрируют хороший потенциал», — говорит Франческо Ансалоне, директор по маркетингу Azimut-Benetti. При этом в Европе крупнейшим и наиболее перспективным рынком для компании по-прежнему остается Россия.

Верфь Perini Navi пошла похожим путем. Рассматривая Азию в качестве стратегической цели своего развития, компания подписала соглашения о дистрибуции своих парусников и моторных яхт Picchiotti на территории Китая и Шанхая. Кстати, у Perini Navi тоже появился сайт на китайском языке.

Крупная итальянская верфь Sanlorenzo, планируя выйти на азиатский рынок, подписала контракт с китайской компанией Sundiro Holdings

Вверху:
Верфь ISA, Анкона.

Слева направо:
Интерьер салона Azimut 64 Dragon China с этническими элементами декора.

Sessa C68 Sportfly — типичная средиземноморская архитектура, востребованная во многих странах Европы.



ИМПЕРИАЛ КЛАСС

РОСКОШНОЕ ПУТЕШЕСТВИЕ

Проведите каникулы на лучших
экзотических курортах!

*Мальдивы, Маврикий, Сейшелы,
Дубай, США, Мексика,
Куба, Тайланд, Китай, Ямайка*

Роскошное путешествие
в классе
Империял!





на производство яхт длиной от 10 до 22 метров под маркой Sundiro. Более крупные яхты Sanlorenzo останутся абсолютно итальянскими: их, как и прежде, будут строить на верфи в Италии.

Азиатский рынок охотно потребляет итальянские яхты не только серийного производства: две знаменитые представительницы категории custom от Benetti, участницы прошлогодних боат-шоу *Lady Candy* и *Ocean Paradise* — тоже азиатский «спецзаказ».

МЕСТНЫЕ ПОДВИЖКИ

Но итальянскими верфями интересуются не только компании с Востока. В 2010 году группа компаний Cantieri Navali Lavagna (CNL) объявила себя банкротом. Решением суда CNL была выставлена на аукцион. Попытка продать концерн одним лотом завершилась тремя неудачными «сессиями», в ходе которых китайские инвесторы соревновались с итальянскими, поднимая ставки до небес. По итогам третьего не принесшего результат аукциона управляющая компания CNL приняла решение о продаже группы «частями». Похоже, Джованни Константино, президент компании Tescomar (выпускает яхты custom от 30 до 60 метров), только и ждал этого. Понимая стратегическую важность бренда Admiral, его перспективы и мировое признание, Константино, не раздумывая, приобрел за € 2,4 млн права на бренд и дизайнерские разработки Admiral.

Под крылом успешного «покровителя» бренд Admiral ожил: новые проекты, премии и награды (The World Superyacht Awards, Show Boats Design Awards), пресса и посетители боат-шоу, стремящиеся воочию оценить «концептуальность» нашумевшей яхты Admiral Cacos V.

Спустя время холдинг The Italian Sea Group (ранее Admiral-Tescomar Group) купила коммерческую верфь NCA из Марина-ди-Каррара. По сообщению представителя холдинга, в среднесрочной перспективе группы — значительное увеличение длины моделей. Кроме того, в ближайших планах The Italian Sea Group — создание парусного подразделения под брендом Admiral Sail.

НОВЫЕ МОДЕЛИ

И верфи-гиганты, и предприятия с более скромными производственными мощностями в период кризиса не прекратили выпуск новых моделей. Некоторые компании пошли дальше и предложили рынку целые линейки судов, ориентированных на новые потребности. Среди таких потребностей все более настойчиво заявляет о себе экономичность.

Верфь Arcadia Yachts затеяла строительство линейки гибридных яхт длиной от 85 до 180 футов с широким спектром возможностей и характерным обликом: граненая надстройка сплошь покрыта «солнечными панелями». Лодки Arcadia Yachts стали известны во всем мире благодаря использованию в их отделке экологически чистых материалов и, что самое главное, — солнечных батарей для минимизации расхода топлива и, как следствие, вредных выбросов.

Экология — нынче одна из актуальных в Европе тем, которой уделяют пристальное внимание. В качестве слогана верфь Arcadia Yachts выбрала



Альберто Перроне да Зара

Директор по продажам Benetti:
«Когда ты строишь яхту в Италии, она автоматически получает карт-бланш под названием Made in Italy, и это реальная ценность»

*Богатый азиатский рынок
сулит европейским верфям
массу перспектив*

soho

САЛОНЫ ОБУВИ И АКСЕССУАРОВ

Топсайдеры и сумка TOMMY HILFIGER

www.sohoshop.ru



УНИКАЛЬНАЯ КОЛЛЕКЦИЯ МИРОВЫХ БРЕНДОВ: TOMMY HILFIGER / GANT / FOSSIL / MARC O'POLO / NAPAPIJRI / BELMONDO / LIEBESKIND BERLIN / SMITH'S AMERICAN / BJÖRN BORG / KICKERS / HAPPY SOCKS

МОСКВА / САНКТ-ПЕТЕРБУРГ / ЕКАТЕРИНБУРГ / КАЛИНИНГРАД / НИЖНИЙ НОВГОРОД / ПЕРМЬ / СОЧИ / САМАРА / ТВЕРЬ / УФА / ЧЕЛЯБИНСК / СЫКТЫВКАР / ИРКУТСК / ТЮМЕНЬ / ОРЕНБУРГ / ВЛАДИКАВКАЗ / КАЗАНЬ / МИНСК

ТРЦ АФИМОЛЛ Сити / МТК ЕвроПарк / ТЦ Июнь / ТРК Щука / ТРЦ Золотой Вавилон / ТЦ РИО Гранд / ТРЦ XL-3 / ТЦ Весна



Процесс постройки яхты должен доставлять заказчику удовольствие

говорящее Ecological dream («Экологическая мечта»), что хорошо отражает миссию компании, в основе которой — защита окружающей среды.

Cantiere Delle Marche взялась за постройку комфортабельных экспедиционных яхт Darwin Class (86–115 футов) с дальностью плавания, превышающей 5000 миль.

Azimut Magellano — линейка экономичных яхт переходного режима движения, для которых на верфи предложили название Traveller («путешественник») с явным намеком на солидный запас хода. Сегодня модельный ряд Magellano включает четыре модели длиной от 43 до 76 футов.

Легкий, свежий и солнечный стиль многих итальянских моторных яхт и круизеров пришелся по душе любителям яхтинга разных стран, став чуть ли не эталоном для облика судов некоторых местных производств. Такие отголоски «средиземноморского» стиля, как салон типа open, крупные окна в корпусе, фигурный релинг, протяженные зоны al fresco или бич-клубы (у суперяхт), нет-нет да появляются у других производителей.

Этим стилем выделяются лодки Atlantis — верфь постепенно расширяет свою линейку, и лодки Absolute, на которых, помимо исключительной технологичности и звукового комфорта, проявляются преимущества прогрессивных систем IPS. В стремлении удержаться на плаву Sessa Marine во время кризиса также выпустила две новые модели C42 и C68 Sport Fly — multifunctional яхты, которые могут оказаться востребованными не только для отдыха на Средиземном море,

но и на рынках Швеции, Нидерландов, Австралии, Сингапура и даже Египта.

Случаются и неординарные реализации. Верфь Cantiere Nautico Cranchi, производитель катеров и флайбриджных моторных яхт, недавно анонсировала выход новой, совершенно нехарактерной для Cranchi модели траулера типа — 53 Eco Trawler. В качестве пропульсивной установки инженеры неожиданно предложили спаренные IPS 600 EVC/E по 435 л.с., с которыми 20-тонная лодка разгоняется почти до 24 узлов.

Возвращаясь к модификациям яхт Azimut Dragon China, следует сказать, что основной идеей дизайнеров при работе над «китайским проектом» было создание социально-праздничной обстановки в интерьерах, а также культивация темы «единения» за счет насыщения пространства элементами азиатской традиции. Так образованы зона отдыха со столом для игры в маджонг, различными мультимедийными системами, включая караоке, а в столовой появился не только круглый китайский вращающийся стол, но и посуда с этническим орнаментом. Подобную стилизацию можно увидеть на моделях Azimut 64, 70, 80 и 84.

ЛИЧНОСТНЫЙ ФАКТОР

Среди причин своего всемирного признания итальянцы называют в том числе свою «природную гибкость». Говорит все тот же Альберто Перроне:

«Мы стараемся угодить всем, даже вносим изменения в проект, когда, казалось бы, уже поздно что-то менять; это обстоятельство имеет огромную ценность для клиентов».

Можно также допустить, что на выбор заказчиками итальянских верфей влияет даже такой неожиданный фактор, как собственно привлекательность Италии. Эта страна, с ее уникальными природой, обычаями,



Лука Болдрини

Директор по продажам CRN:
«В Италии мы по максимуму взаимодействуем с клиентами и стремимся к установлению личных отношений»

На предыдущей странице:
Парусная круизная яхта Silent 76
подразделения Admiral Sail,
The Italian Sea Group.

Вверху:
Эллинг для проведения рефита
яхт на верфи Mondo Marine,
Савона.



ТАМ, ГДЕ СЕРДЦЕ

ГОРКИ ГОРОД, ЭСТО-САДОК, КРАСНАЯ ПОЛЯНА, СОЧИ | 8 800 550 2020 | WWW.GORKYGOROD.RU, [FACEBOOK.COM/GORKYGOROD](https://www.facebook.com/gorkygorod), [VK.COM/GORKY_GOROD](https://vk.com/gorky_gorod)





Вверху:
Моторная яхта *Philmy* (43M
Granturismo, верфь ISA),
спущенная на воду в конце
марта.

Слева направо:
Двухмачтовая парусная яхта
Seahawk (60 м), построенная
на верфи Perini Navi, Виареджио.

Моторная яхта 24M *Granturismo*
(верфь ISA).

культурой, курортами, средиземноморской кухней, уже сама по себе притягивает людей. Вероятно, выбирать верфь, чтобы построить «яхту мечты», и вправду можно и по территориально привлекательному признаку: в Италии в любое время года гарантировано отличное времяпрепровождение, будь то шопинг или созерцание достопримечательностей итальянских городов, занятие зимними видами спорта или отдых на море под южным солнцем.

Итальянцы — народ веселый, подвижный, живой. Они хорошо понимают, что процесс строительства яхты должен доставлять заказчику удовольствие. «В Италии мы по максимуму взаимодействуем с клиентами и стремимся к установлению личных отношений», — утверждает Лука Болдрини, директор по продажам CRN, которому однажды довелось заниматься организацией для своих клиентов отпуска на горнолыжном курорте в период их поездки на верфь. Так работают с клиентами не на каждой верфи, но факт, безусловно, примечательный.

«ПОСЛЕВКУСИЕ» КРИЗИСА

Кризис — не повод сидеть сложа руки. У итальянцев, как и у других народов, в почете вековая мудрость,

Среди причин своего успеха итальянцы называют свою «природную гибкость»

закрепленная в пословицах и поговорках. В Италии говорят: «Chi non lavora, non mangia», что сродни нашему «Кто не работает, тот не ест». А сегодня все еще сложнее: «Хочешь жить — умей вертеться», то есть думать, изобретать, пробовать, рисковать... Однако когда наблюдаешь за реализацией стратегии итальянских яхтенных производителей по выходу из кризиса, постепенному росту продаж и поэтапному возвращению к докризисному уровню бизнеса, никак не получается назвать этот масштабный процесс выживанием. Скорее это соответствующая условиям активная форма существования. Уж так устроен мир, что все в нем взаимосвязано, и там, где закрывается одна дверь, открывается другая или хотя бы окно. Итальянцы достойны уважения: они чувствуют рынок, изыскивают для себя новые возможности, сохраняя при этом свои традиции и неизменно высокое качество. Сомнений нет — индустрия восстанавливается. **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

Песня моря



Новая 83-метровая суперяхта *Solandge* от Lürssen не боится расстояний, поспорит с любой волной и впечатляет комфортом на борту.

Текст Анастасия Юшкова Фото Lürssen



Яхту *Solandge* спустили на воду в немецком Рендсбурге в октябре 2013 года, а зиму она провела на Карибах, у берегов острова Сен-Томас. Строили *Solandge* как частную яхту для семейного отдыха, но при разработке проекта учитывалось также, что она может использоваться в чартере.

Контракт был подписан еще в 2007 году, однако стапель для *Niki* (так яхта называлась на этапе постройки) освободился лишь в 2010 году, так что у заказчиков было достаточно времени определиться с ее обликом. С верфью Lürssen будущие владельцы *Solandge* были знакомы хорошо: ранее на вторичном рынке они приобрели 63-метровую яхту того же производителя, провели рефит и обновили в соответствии со своим

вкусом. Убедившись, что Lürssen им подходит, они решили строить яхту с нуля. Новая модель оказалась всего на 20 метров длиннее и на метр шире предыдущей, но ее технический уровень, как и уровень комфорта на борту, значительно выше, чем у предшественницы.

Технически *Solandge* во многом похожа на другую недавнюю премьеру Lürssen — 88-метровую *Quattroelle*, но внешне они совсем разные: дизайн *Quattroelle* создавало бюро Nuvolari & Lenard, а экстерьером *Solandge* занимался Эспен Оэйно. Опытный проектировщик, Оэйно смог придать суперяхте гармоничные пропорции и летящий силуэт, при этом обеспечив экстраординарные внутренние объемы для максимального комфорта владельца и его гостей.



По словам Оэйно, изначально заказчик видел *Solandge* как естественное продолжение предыдущей яхты, но по мере реализации проекта аппетиты владельца росли, и в конце концов он рискнул существенно отойти от первоначального варианта и решился на нечто принципиально новое.

Впрочем, некоторые идеи предыдущей яхты были сохранены. Например, гостевые каюты, включая VIP, расположены на главной палубе, владельцу же принадлежат апартаменты на верхней палубе с панорамным видом и выходом на частную террасу. Почти половина палубы ходового мостика (бридждека) отведена под спа-центр, объединенный со спортзалом. Нижняя палуба отдана экипажу (здесь расположено 15 кают для 29 человек). Оэйно гордится тем, что функциональность каждой палубы детально продумана — качественное зонирование очень важно в отношении комфорта на борту.

Особое внимание при планировке дизайнер уделит наружным палубам. И без того, по традиции последних лет, широкие проходы на верхней палубе и бридждеке в нескольких местах еще расширены. На поворотах они превращаются в полукруглые балконы с диванами или лежанками — здесь, как и на открытых лаунжах, можно провести несколько минут в уединении, любуясь морскими пейзажами.

Кроме того, Оэйно спроектировал защищенную стеклянными экранами зону для приемов в кормовой

части верхней палубы, кинотеатр под открытым небом, ночной клуб с танцполом и диджейской консолью на сандеке, открытый и закрытый спортзалы на бридждеке. Словом, на этой яхте любой гость найдет место для отдыха по своему вкусу.

Каждая деталь досконально продумана. Компактные джакузи наполняются водой из специальных резервуаров с индивидуальным температурным режимом. Дизайн баров и мебели открытых палуб предполагает ночную подсветку. Над открытыми лаунжами натянуты легкие тенты. Особенно хороша эта зона на сандеке. Она решена в стиле «Тысячи и одной ночи»: яркая россыпь подушек и трепет прозрачных занавесей располагают к романтическому времяпрепровождению. Впрочем, если настроение поменяется на более задорное, можно там же повеселиться на танцполе. Дизайнерская идея танцевальной платформы вам понравится: круглое джакузи накрывается конструкцией из материала Perspex, на которой могут танцевать сразу несколько человек.

За интерьеры отвечала Айлин Родригес, дизайнер из Форт-Лодердейла, для которой *Solandge* стала третьей суперяхтой после *Polar Star* (Lürssen) и *Princess K* (Feadship). Ранее она уже работала с владельцами *Solandge*, руководила оформлением их частной резиденции. Для *Solandge* Родригес смогла создать интерьер не просто элегантный

Вверху:
Обеденная зона ориентирована вдоль диаметральной плоскости яхты. Над столом сверкают три венецианских люстры с острова Мурано.

На странице справа, сверху вниз:
Вид на главный салон с кормы — барная стойка и лаунж.

Лаунж с камином и ТВ также оборудован караоке от Studio Evolution.

Парадная лестница (совершенно не трап), соединяющая разные палубы яхты.

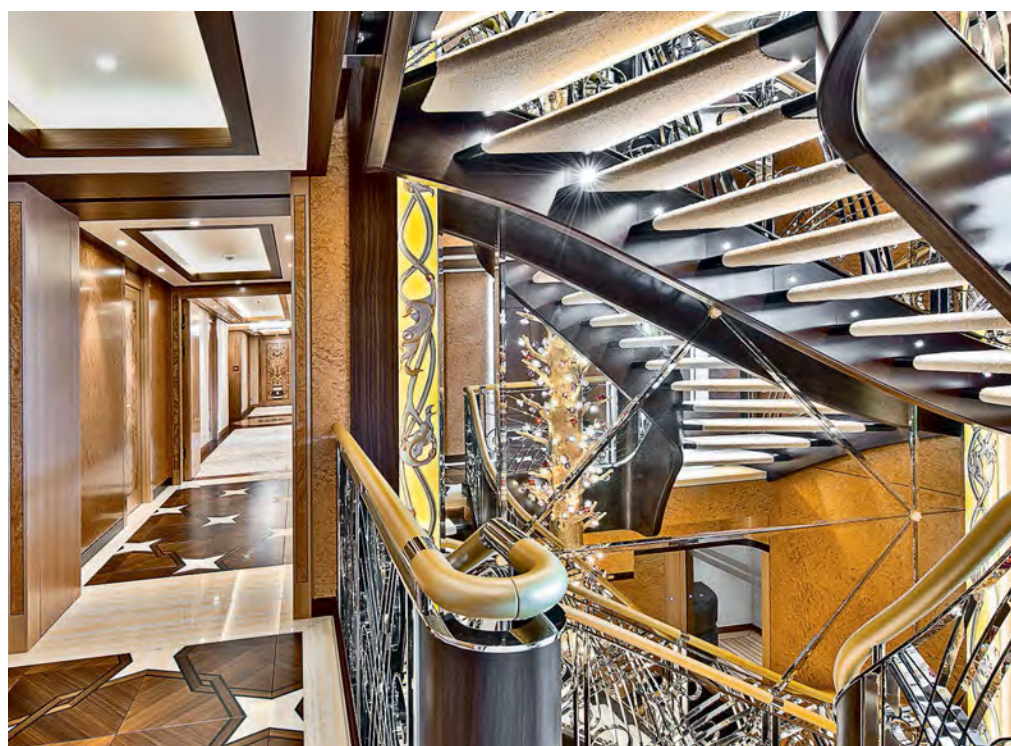


Дворцовый стиль главного салона за счет игры света кажется легким и воздушным

и роскошный (что ожидаемо на яхте такого уровня), но и запоминающийся. Первое, что видят гости, попавшие на борт яхты через главное фойе, — 15-метровое «Дерево жизни», украшающее главную лестницу. «Дерево жизни» соединяет все палубы — от нижней до бридждека — и представляет собой подсвеченную 1200 лампочками грандиозную скульптуру. Зажигаясь, лампы освещают цветы, выполненные из разноцветного стекла.

Стекло вообще щедро используется в интерьерах Solandge. Обеденная зона главного салона декорирована тремя люстрами, которые дизайнер привезла с венецианского острова Мурано. Венецианское зеркало украшает вход в главный салон со стороны кормы. Рядом находится панно с подсветкой, где между двумя листами стекла — мозаика из тонко нарезанных слоев аметистового кварца.

При оформлении главного салона были использованы мотивы, подчеркивающие увлечения владельцев яхты. Важную роль в их жизни играют две вещи: музыка и живопись, и закономерно, что







почетное место в салоне занимает фортепиано C. Bechstein, в стеклянной витрине хранятся мандолина и саксофон, а стены украшены портретами девушек, играющих на струнных инструментах.

Функционально салон поделен на три части: бар, обеденная зона с большим столом ручной работы и ТВ-лаунж с полукруглыми диванами, камином и самым современным караоке-оборудованием от Studio Evolution.

Пять гостевых кают, включая просторный VIP-сьют, расположены в носовой части главной палубы. Преимущество такой планировки в том, что гостевая зона лучше отделена от зоны экипажа, а в самих каютах больше места и достаточно естественного света. Гостевые комнаты оформлены в едином стиле, но цветовое решение разное: синий, аквамариновый, медный, пурпурный и золотой цвета. VIP-сьют, который при желании можно превратить в две отдельные гостевые каюты, имеет собственную палитру.

Половина верхней палубы отведена под апартаменты владельца. Они состоят из кабинета, роскошной спальни с панорамным обзором, гардеробной и раздельных ванных комнат «для него» и «для нее». Через боковые двери можно попасть на частную террасу в носовой части верхней палубы, с джакузи и лежаками для загорания. Настроение в самой каюте задает изысканная итальянская мебель ручной работы, потрясающей красоты люстра и 14 подсвеченных колонн с рисунками на тему Эдемского сада. Ванная комната «для нее» обставлена зеркальной мебелью от венецианских мастеров; столешницы и бордюры на полу декорированы нежно-розовым кварцем. Ванная «для него» не менее изящна: экзотические

Спальня владельца имеет панорамный (180°) обзор и выход на частную террасу

сорта камня и дерева, позолота и перламутр, венецианское стекло... Но эстетика здесь чуть сдержаннее и мужественнее.

Салон на верхней палубе — небольшой и более уединенный по сравнению с главным. Владелец решил на яркий эксперимент в этом помещении: главный дизайнерский элемент верхнего салона — шикарный купол из хрусталя и бронзы. Для яхты такого водоизмещения его масса — три тонны — существенного значения не имеет.

Открытая верхняя палуба отведена под уютную обеденную зону. За большим столом могут разместиться до 14 гостей, еще шестеро — за дополнительными столиками. Защитить от ветра площадку со всех сторон можно стеклянными экранами, создав подобие зимнего сада. В жаркий летний полдень над кормовой частью палубы натягивается легкий тент, а в вечернее время здесь уютно благодаря подсвеченным колоннам и глубоким диванам.

Половина бридждека отдана под современный пост управления, комнату связи, офис и каюту капитана. Другая половина представляет собой настоящий оазис красоты и здоровья. Большая площадь выделена под спортзал и спа-зону, включающую салон красоты, массажную комнату, хаммам, сауну, душевую и ванну с гидротерапией. Снаружи расположен 6-метровый плавательный бассейн с противотоком, вокруг него — лежаки для загорания, уютные сиденья и бар.

На странице слева, сверху вниз:
Апартаменты владельца на верхней палубе. Дизайнерский ход — подсвеченные колонны с росписью на тему Эдемского сада.

Более камерный верхний салон украшен куполом из хрусталя и бронзы.

Справа:
«Царское» ложе, салон-кабинет и ванная комната в апартаментах владельца.



Трудно представить что-то такое, чего нет на этой роскошной суперяхте! Мечтаете о свежем домашнем мороженом? Его приготовление займет несколько минут. Хотите выпить бокал изысканного вина, любуясь закатом? Стюард выберет для вас подходящую бутылку из пятисот, что хранятся в погребе на борту. Любите смотреть кинопремьеры на большом экране? Есть кинотеатр с профессиональным проектором и звуком. Ныряете с аквалангом? На борту имеется новейшее оборудование для профессиональных дайверов, не говоря уже о других водных развлечениях.

Solandge роскошна не только по своей отделке, внутренним объемам и великолепному сервису. Огромное значение для комфорта имеет компенсация шума и вибрации, и на этой суперяхте достигнуты отличные показатели: проектные менеджеры зафиксировали уровень шума ниже на 20%, чем было отмечено в контракте. Мощные стабилизаторы качки позволяют гостям чувствовать себя на борту так же уверенно, как на суше.

Красивая, надежная и комфортабельная *Solandge* — не яхта, а песня! — стала долгожданной новинкой мирового чартерного флота. После зимнего круиза в Карибском море она вернется в Средиземноморье и будет доступна для чартера уже этим летом. **MBY**

Вверху:
Джакузи на сандеке
в окружении длинных
вместительных диванов.

**На странице справа,
сверху вниз:**
Джакузи на частной террасе
владельца.

Шатер в стиле «1000 и одной
ночи» на сандеке.

«Пляжный клуб» в корме
с прекрасно организованным
спуском к воде и «гараж»,
полный техники для активного
отдыха.



Земля Авроры Бореалис

По приглашению Министерства туризма Норвегии мы оказались в заснеженных фьордах Страны полуночного солнца, где окунулись в невероятную арктическую природу и повседневную жизнь заполярного города Тромсё.

Текст и фото **Антон Черкасов**







Норвегия — наиболее известный из четырех фьордных регионов планеты. Глубокие извивающиеся трещины, заполненные морской водой, прорезают материк на многие километры вглубь, создавая циклопический природный лабиринт с неприступными отвесными стенами и хитроумными ловушками из сотен скалистых островков. Путешествия по этим гигантским соленым рекам остаются в памяти на всю жизнь, а население Южной Норвегии летом за счет туристов прирастает в несколько раз. Немалую долю визитеров составляют яхтсмены — и это при условии, что чартер в столь недорогой по европейским меркам стране обходится в среднем на треть дороже по сравнению с чартером, скажем, в островных регионах Греции или Хорватии. Но если оставить за спиной открыточные окрестности Бергена и Тронхейма и устремиться вверх, на север, то путешественников встретит совсем другая, более суровая, но не менее живописная Норвегия.

НОРВЕГИЯ ПОЛЯРНАЯ

Помимо величественного гранитного стража ворот в Арктику — мыса Нордкап, на севере страны есть два крайне интересных заполярных региона: бесподобные «китовые» Лофотенские острова и зажатый между Норвежским морем и Люнгенскими Альпами центр губернии Тромс — «столичный» остров Тромсё. Именно там мне довелось побывать в начале марта, причем в такие дни, когда ревущий океан со скрипом пропускал

лишь груженные многометровые и всепогодные «железяки», а вся прогулочная мелюзга пряталась по маринам, не смея высунуть нос. Этой зимой, наряду с остальными европейцами, природа околпачила и норвежцев: проливные дожди, вскрывшиеся реки, отсутствие снега и сильные штормы смешали все карты, на несколько недель оставив не у дел рыбаков, владельцев ездовых собачьих упряжек и охотников за северным сиянием. Однако скверная погода не помешала нам, вооруженным новехонькой фототехникой Pentax, детально познакомиться с Тромсё и окрестностями.

Это норвежское поселение, одно из древнейших, приобрело статус города лишь в конце XVIII века, но на протяжении столетий оставалось важнейшей путевой точкой торговых судоходных путей и ключевым центром добычи рыбы и морского зверя. Именно в Тромсё начинались исторические экспедиции Фритьофа Нансена и Руаля Амундсена. И в наши дни город остается важнейшим перевалочным пунктом по дороге к архипелагу Шпицберген, который норвежцы называют Свальбардом. Расположенный в 350 километрах севернее Полярного круга, порт Тромсё входит в число крупнейших в стране по рыбообороту и заходам туристических лайнеров. Несмотря на арктические широты, климат здесь достаточно мягкий за счет

Вверху:

Вид на Тромсё с близлежащей сопки. Внизу перед мостом виден известный Арктический собор в форме айсберга.

Норвежцы любят покрывать крыши домов и хозяйственных построек дерном с травой.

Прибрежные дороги в Норвегии очень узкие, поэтому средняя скорость движения составляет порядка 50 км/ч.

*Остров Тромсё лежит между
Норвежским морем
и Люнгенскими Альпами*



ZWILLING
J.A.HENCKELS

СКИДКА ДО 90%!

ЛЕГКО КУПИТЬ, ЛЕГКО ГОТОВИТЬ



Реклама



Период акции: 21 апреля 2014 – 24 августа 2014
Условия проведения акции указаны на сайте vkusomania.av.ru

ТЕ ЖЕ МАРКИ, ТОЛЬКО ВЫГОДНЕЕ!

Скачайте мобильное приложение «Вкусомания»!





протекающего вдоль побережья теплого Гольфстрима. Норвежское море не замерзает, что позволяет круглогодично использовать морской транспорт, а летом температура может подниматься до +30 °С. Однако, где бы вы ни находились, на суше или в море, стоит помнить про коварство Арктики: погода тут меняется быстро, и на смену безмятежному солнечному утру нередко приходит полдень со свирепым штормом.

ЯХТЫ И ЯХТИНГ

В послевоенные годы, когда Тромсё оправился от последствий оккупации, все больше жителей стали приобретать или самостоятельно строить деревянные прогулочные лодки. Ошвартованные длинными вереницами прямо у берега, многие из них не переживали сезон зимних штормов, поэтому постепенно остров стал «обрастать» немаленькими маринами на двести и более лодок. Крупнейшими яхтенными гаванями города сегодня являются Skattora Marina и Tromsødalshavna, а также муниципальные причалы с местами для гостей.

Прогуливаясь по присыпанным свежим снегом

Для местных рыбацких лодок характерны вельботная корма и клинкерная обшивка

причалам, я старался определить, какие лодки составляют местный моторный прогулочный флот. Основная масса частных судов представлена традиционными «рыболовами» длиной 20–40 футов с рубкой и вельботной кормой, которая позволяет двигаться при попутной волне без неприятных ударов в транец. Для них также характерна клинкерная обшивка плюс высокий фальшборт с мощным релингом: рыбу здесь ловят на донную снасть, и чем надежнее пассажиры защищены от падения за борт, тем лучше. Немало в Северной Норвегии и привычных для нас глиссирующих яхт, только эндемичных средиземноморских «видов» здесь практически не встретишь. А вот финских и британских лодок полно: бесспорно лидируют утилитарные «морские внедорожники» Botnia Targa, Nord Star и Minor, которые активно используются в качестве экскурсионных судов. Также нередко в маринах Grandezza и Aquadog, ну а любители роскошных яхт неизменно выбирают Princess. Крупные чартерные компании держат в Тромсё парусный флот, который не уступает таковому на юге страны. Основные «боевые единицы» здесь — 40–50-футовые яхты известных брендов вроде Hanse, Bavaria и Delphia.

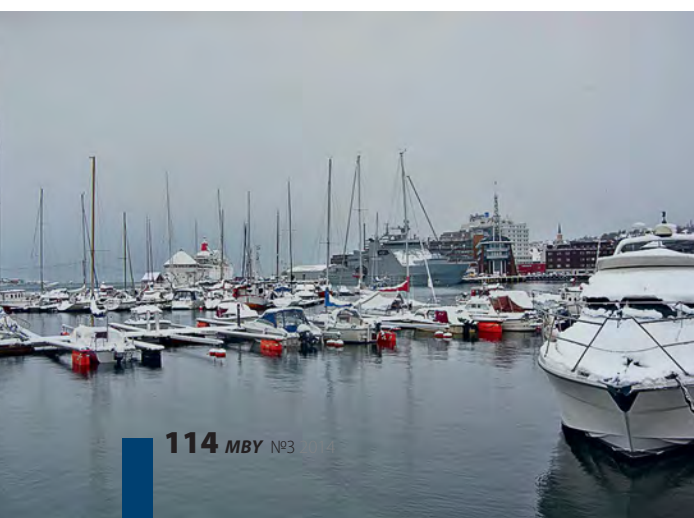
Яхтенные круизы особенно хороши в этих местах в сезон «полуночного солнца», когда полярный день немногим короче суток. Июньское солнце ходит над головой кругами, от привычного режима приходится отказываться уже на второй

Вверху:

Набережная Тромсё с многочисленными рыбными ресторанами.

Марины на сотни причальных мест расположены в самом центре города рядом с пассажирским и грузовым портом.

Экскурсионная Botnia Targa 44 ждет начала туристического сезона.



АРЕНДА И ПРОДАЖА ХАУСБОТОВ В ФИНЛЯНДИИ

DOMVODA.COM

ПРЕМИУМ КЛАСС ПО ОБЫЧНОЙ ЦЕНЕ!*

БРОНИРУЙТЕ ПРЯМО СЕЙЧАС!

В сезоне 2014 действует единая минимальная цена на аренду всех модификаций наших ХАУСБОТОВ. У вас есть уникальная возможность получить хаусбот **ПРЕМИУМ КЛАСС** по цене классической комплектации.

* На всех фото представлена классическая комплектация



Стань капитаном!
В Финляндии для
управления судами
длиной до 12 метров.
лицензия не требуется.



Прокат велосипеда и снастей
для поплавочной рыбалки

В ПОДАРОК!



WWW.DOMVODA.COM
www.houseboat.fi
+7 812 927 55 29 РОССИЯ
+358 40 360 9568 ФИНЛЯНДИЯ
info@domvoda.com



ПУТЕШЕСТВИЕ ВМЕСТЕ С ДОМОМ

**Вверху:**

Чем ближе к открытому океану, тем больше встречается песчаных пляжей.

Небольшой монумент у входа в арктический парк-музей «Полярия», в котором находится океанариум с тюленями и другими представителями местной фауны.

Северные олени лениво бродят посреди деревни.

Милые домики в центре Тромсё.

На следующей странице:

Каждая партия пива в Masks Ølbruggeri варится под определенную музыку.

Обычный трофей на «тресковой охоте». Если рыба есть, то без улова не останется никто.

Рецепты норвежского пива берут начало в Германии.

Шкеря треску и пикшу, норвежцы берут исключительно филе.

С виду пустынные море и побережье полны жизнью

день. Сбитый с толку организм перестает отличать день от ночи, и спать ложишься не с темнотой, а просто по мере усталости. Тот, кто не видел побережье Норвежского и Баренцева моря с воды, может ошибочно думать, что кроме гранита и голой тундры, там решительно нет ничего интересного. Природа Северной Норвегии магически обворожительна и разнообразна: в величественных бухтах, окруженных скалистыми цирками, нередко скрыта россыпь маленьких островков в обрамлении пляжей с мелким, почти белым песком. Словно причудливые гимнастические ленты, вьется по ним полотно дорог с бесконечными мостами и длинными тоннелями. Море и прибрежная полоса, издали выглядящие пустынными, полны жизнью. В путешествии на яхте здесь гарантированно можно встретить десятки видов морских птиц (в Норвегии находятся два крупнейших в мире птичьих базара), тюленей и китов — малых полосатиков и косаток, а к берегу нередко подходят лисы, медведи и северные олени. Кстати, в маленьких рыбацких деревеньках олени имеют привычку свободно разгуливать между домами.

ПРИРОДА И ЕДА

В Северную Норвегию определенно стоит ехать любителям рыбалки, поскольку вернуться домой без добычи попросту нереально. Треска — второй хлеб многих народов восточной Атлантики, и еще не так давно две трети взрослого саамского населения занимались исключительно промыслом этого широко распространенного вида рыб. Для туристов в Тромсё работает немало операторов по морской рыбалке и, помимо стандартных «тресковых» туров, они предлагают охоту на лосося и палтуса-гиганта для сведущих в этом деле людей. В отличие от палтуса, треска дается всем и каждому: если рыба есть, то она есть, а если рыбы нет, то и мерзнуть на ветру попусту не стоит — считают местные жители. Подобно португальцам, для которых бакалья (сильно соленая сушеная треска. — Прим. МВУ) почти что священна, норвежцы умеют готовить из трески десятки блюд, но традиционно предпочитают употреблять ее в двух видах. Если необходимо трапезничать здесь и сейчас, то филе «вытягивают» в подсоленной горячей воде около 20 минут, не давая ей закипеть. Норвежские рыбаки верят, что стоит улову полежать всего час, как рыба плоть «устает», теряя полезные свойства и вкусовые качества.

Тресковая рыбалка в удачное время не требует ни удилиц, ни наживки. Зная повадки этой

КОТТЕДЖИ

на первой линии Финского залива

TERIJOKI
Club



9 уникальных коттеджей
площадью от 300 до 800 м²
на участках земли от 30 до 60 соток
с подключенными коммуникациями
в Курортном районе Санкт-Петербурга
в 50 километрах от центра города

+7 (812) **325-95-95**

www.terijoki-club.ru



придонной рыбы, северные народы давно научились пользоваться ее любопытством и подсекать треску крупными крючками-тройниками. Вся снасть, которую на побережье Кольского полуострова называют пундой, состоит из длинной толстой лески (ловля идет на глубинах около 50 м, а матерая треска может весить до 50 кг), на конце которой закреплена блестящая чушка длиной до 20 см и диаметром 2 см. Снизу к ней крепится крюк, для разнообразия на него можно насадить яркую силиконовую приманку с кустистыми щупальцами. Сначала леску вытравливают до самого дна, а затем пунду немного поднимают и начинают постукивать по дну, подсекая при движении вверх. Треска чувствует удары, видит блеск снасти и плывет исследовать возможный пищевой объект. При обилии рыбы, особенно весной, когда к берегам Норвегии приходят огромные косяки, далеко не всегда она успевает заглотить крюк — нередко он цепляет за брюхо или жабры. Помимо «вытягивания» свежей трески, норвежцы сушат ее в несметных количествах, а также охотно готовят местный деликатес — жаренные в кляре хрустящие тресковые язычки. Разумеется, есть в норвежской кухне место и другим морепродуктам вроде мидий, гребешков и камчатского краба, который, будучи интродуцирован рядом с Мурманском в 1960-х

Треску традиционно ловят на донную снасть без наживки



КАМЕРЫ PENTAX

Во время путешествия по Северной Норвегии мы использовали профессиональные фотокамеры Pentax K-3 и Pentax K-5 II, которые зарекомендовали себя с лучшей стороны при съемке в сложных условиях. Мокрый снег нередко сменялся дождем, но защищенные от влаги и пыли корпуса позволяли вести съемку без каких-либо дополнительных приспособлений. Во время охоты за полярным сиянием аппараты долгое время оставались на морозе, который лишь сокращал время работы от батарей, но затворы и приводы диафрагмы объективов Pentax работали без нареканий, а качественная оптика позволяла получать отличные фотоснимки.



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



Вверху:
Полярное сияние может длиться от нескольких минут до нескольких часов и неизменно вызывает восторг, даже если небо частично затянуто облаками.

годах, неуклонно «наступает» в юго-западном направлении.

МУЗЫКАЛЬНОЕ ПИВО И СЕВЕРНОЕ СИЯНИЕ

Подобно России, Норвегия находится в так называемом поясе крепких напитков, и отношения с алкоголем у местных жителей были и остаются непростыми. Однако в результате последовательной государственной политики за последние полвека основным напитком страны стало пиво. Именно здесь, в Тромсё, находится самая северная в мире пивоварня Mask, известная сортами пива с соответствующими заполярными названиями вроде Arctic и Bjorn. Основанная в 1877 году сыном немецкого эмигранта Людвигом Маркусом Маком, пивоварня по сей день остается частным семейным предприятием, которое обеспечивает пенным напитком Тромсё и окрестности. Осматривая в старых сводчатых залах блестящие баки с бродящим суслом, я с удивлением обратил внимание на стоящий неподалеку проигрыватель виниловых пластинок и неплохую коллекцию дисков. Оказывается, мастера Macks Ølbryggeri ведут процесс пивоварения под музыкальные композиции, причем каждая партия напитка загружается под произведения нескольких исполнителей. На баках закреплены особые формуляры, где аккуратно запротоколированы названия групп, среди которых обязательно есть некогда популярный норвежский дуэт Knutsen & Ludvigsen. Не берусь судить, насколько сваренное под джаз пиво отличается от «хард-рокового», но, сидя вечером в уютном пабе, как-то быстро начинаешь слышать

Путешествовать в Заполярной Норвегии интересно в любое время года

звучащие в голове всевозможные мелодии, и экспрессия этого оркестра тем сильнее, чем больше музыкального напитка попадает внутрь.

Северная Норвегия не менее интересна зимой, когда в ясные ночи над горными массивами и морем разливаются волшебные изумрудные волны полярного сияния. Aurora Borealis неизменно вызывает у людей поистине детский восторг, если только они не прожили в Заполярье полжизни. Большая часть населения планеты понятия не имеет, насколько великолепен видимый эффект взаимодействия солнечного ветра с магнитным полем и атмосферой Земли. Несколько ночей подряд мы отправлялись из Тромсё в заснеженные долины с фотокамерами, чтобы поучаствовать в охоте за сиянием, и, несмотря на плотную облачность, наше терпение было вознаграждено.

Те из нас, кто любит север и не страшится необходимости носить летом в одной сумке купальный костюм и теплый свитер, полюбят арктическую часть Норвегии и будут возвращаться сюда снова и снова. И не только из-за природы — потомки викингов, три века державших в страхе Европу, сегодня исключительно миролюбивы, поэтому любой путешественник, сухопутный или морской, будет чувствовать себя в стране Авроры Бореалис легко и комфортно. **МВУ**



МОЛОДОЕ ЛИЦО, КРАСИВОЕ ТЕЛО,
ЗДОРОВЫЕ ВОЛОСЫ -
ВАШ НЕОБХОДИМЫЙ АКСЕССУАР



КЛИНИКА ЛАНТАН
БОЛЕЕ 20 ЛЕТ УСПЕШНОЙ РАБОТЫ

АДРЕС КЛИНИКИ НА НИКУЛИНСКОЙ:
МОСКВА, УЛИЦА НИКУЛИНСКАЯ, ДОМ 27
ТЕЛЕФОНЫ: +7 (495) 232-66-02, +7 (495) 430-10-11

АДРЕС КЛИНИКИ НА БАРКЛАЯ: МОСКВА, УЛИЦА БАРКЛАЯ,
ДОМ 6, СТРОЕНИЕ 5, БИЗНЕС ЦЕНТР «БАРКЛАЙ ПЛАЗА»
ТЕЛЕФОНЫ: +7 (495) 660-92-90, +7 (495) 660-92-91



ПЛАСТИЧЕСКАЯ ХИРУРГИЯ • КОСМЕТОЛОГИЯ • ТРИХОЛОГИЯ



Вид на курортный район
«Имеретинский»

На берегах Понта Эвксиинского

Мнение о том, что яхтенный туризм на Черноморском побережье России тормозят недостаточное число марин, высокие цены на стоянку и сложный пограничный режим, оспаривать трудно. Но, похоже, ситуация понемногу начинает меняться.

Текст **Виталий Елагин**



Старый анекдот о том, что Горбачев открыл железный занавес, а назавтра в стране никого не осталось, уже и не вспоминают. Конечно, всегда есть желающие поехать туда, где теплее, спокойнее и даже дешевле, но при всей доступности иностранных морских курортов и тамошних красот многие россияне предпочитают черноморское побережье Кавказа. И хотя некоторые жалуются на «совдеповский сервис», надо признать: качество услуг растет не только в крупных городах, но и вообще...

НАШЕ МОРЕ

Кроме родного языка и ностальгии, нас сюда тянет море — «самое синее в мире Черное море мое». Совсем древние греки называли это море Понтом Аксинским (Негостеприимным морем), подразумевая, вероятно, трудности с навигацией и враждебность населявших его берега племен. Хотя существует гипотеза, что греки просто переименовали созвучное скифское название, имевшее смысловое содержание «темное» или «темно-синее». Позднее, по мере освоения акватории и берегов, море стали называть Понтом Эвксинским (Гостеприимным морем), что вовсе не означает, будто опыт и предусмотрительность здесь излишни.

Среди особенностей Черного моря — соленость его поверхностного слоя практически в два раза ниже, чем в Средиземном, а по микроэлементному

составу черноморская вода близка нашей крови, что делает купание здесь особенно полезным и приятным. Гидромассажем за бортом парусной яхты можно наслаждаться бесконечно: морская соль не раздражает глаза, позвоночник разгружается, мышцы расслабляются, вода приносит спокойствие, а весь негатив смывается за корму...

Правда, здесь вы не найдете известных операторов чартерных компаний, но договориться об аренде яхты можно. Без труда в интернете найдется яхта из Новороссийска, Геленджика, Анапы или Сочи. Пока в основном предлагают короткие морские прогулки, но владельцы яхт уже указывают стоимость суточной аренды, и даже есть предложения VIP-сегмента на пару дней.

Протяженность черноморского побережья России от Таманского полуострова до границы с Абхазией составляет более 150 миль, и мы пойдем вдоль нашего берега с севера на юг.

АНАПА

Этот город знаком каждому яхтсмену. В прежние годы все первенства и большинство чемпионатов страны по парусному спорту проходили именно здесь. Анапа — самый северный город на нашем

Самое синее в мире Черное море мое...

ГРАНИЦА

Поскольку кавказское побережье России — территория пограничная, здесь действует особый режим. Он касается и хождения в прибрежных водах на яхтах.

Если говорить о чартере в территориальных водах России, то соблюдение всех формальностей — это забота капитана (при его наличии) или чартерной компании (когда вы сами себе капитан). В любом случае судно должно быть зарегистрировано.

Для оформления отхода за рубеж таможенный и пограничный контроль можно пройти в порту Новороссийска, в «Сочи Гранд Марине», Геленджике или Анапе.

Разрешение на выход в каботажное плавание можно получить, позвонив по телефону на ближайшую погранзаставу и сообщив название судна, имя капитана, число людей на борту.

Район плавания — 5 миль вдоль побережья в каждую сторону с удалением от берега до 5 миль. Если вы вышли за 5-мильную зону, надлежит связаться с другой заставой (если о вас не передали информацию по радиосвязи).

Контроль движения яхт в море осуществляют пограничники, морская инспекция, ГИМС.

Каналы для связи по УКВ морского диапазона — 16-й и 72-й.

Если на отдыхе в черноморской резиденции находятся первые лица государства, выход в море закрыт.

побережье, где есть яхтенная гавань. Если вы увлекаетесь виндсерфингом, то Анапа привлечет вас песчаными пляжами, серф-базами (их несколько от поселка Веселовка до самой Анапы), где предложат в прокат доску или кайт. Здесь часто изрядно дует, и есть возможность понаблюдать прыжки серферов-профессионалов на огромных волнах. Но вне зависимости от силы ветра вы сможете ходить на парусной доске по всегда гладкой воде лиманов! На мой взгляд, для досочника это место лучше знаменитого Ейска.

БОЛЬШОЙ УТРИШ

Так называются полуостров примерно в 10 милях к югу от Анапы, мыс на нем, отделенный от маленького острова Утриш нешироким проливом, а также ландшафтно-флористический и морской заказник. Чуть севернее среди гор спряталась бухта под названием Змеиное Озеро. Она имеет выход в море, но из-за особенностей берегового рельефа найти вход туда непросто. Даже опытные яхтсмены, бывавшие здесь неоднократно, курс определяют по специальному бую-ревуну, который и ночью не пропустишь.

Для меня это место особенное с детства. Отец, первый директор яхт-клуба Геленджика, принимал участие в организации черноморских крейсерских регат. Впервые я здесь оказался на борту научно-исследовательского судна «Импульс» института «Южморгеология». Это было главное судейское судно регаты, и я как персоне привилегированная пользовался особым вниманием у судейского состава, да и у всего экипажа. Кроме значка «Юный судья» и ярких впечатлений, у меня долгое время был талисман — найденный на берегу позвоник дельфина. Я закрепил его на мидель-шпангоуте моего «Оптимиста» и возил пару лет, пока во время гонки в жестких ветровых условиях Нептун не забрал свой подарок обратно.

Вообще я считал лето неудавшимся, если мы не сходили на яхте из Геленджика на Утриш. Мы заходили прямо в Змеиное Озеро: на южном

берегу стояли рыбаки, а мы швартовались к деревьям напротив. Готовили ужин на костре, пели под гитары, а пограничники сами к нам приходили отметить судовую роль.

Тот Утриш остался в прошлом — сейчас в Змеином Озере современная гавань яхт-клуба «Форт Утриш», обилие яхт и забор со всех сторон. Но, как и раньше, здесь можно спокойно стоять при любой погоде. Другая яхтенная гавань находится прямо на полуострове Большой Утриш. Там базируется небольшой маломерный флот и рыбаки; неподалеку — научная и метеорологическая станции, дельфинарий, парусная школа, маяк (на острове). И, конечно, типичные курортные атрибуты: пляжи, торговые палатки, предприятия общепита (один из ресторанов оформлен в виде укреплений викингов). Летом здесьлюдно, но при желании, если вы готовы прогуляться по горам или прибрежным камням, можно найти почти пустынный пляж.

На Утрише особенные и климат, и условия. В октябре 2001 года, когда я уже сам тренировал ребят, мы с воспитанниками отправились на яхте типа «Ассоль» (длина 5,5 м)



Яхт-клуб и marina «Форт Утриш»

Яхт-клуб и marina «Форт Утриш»

Яхт-клуб и marina «Форт Утриш»

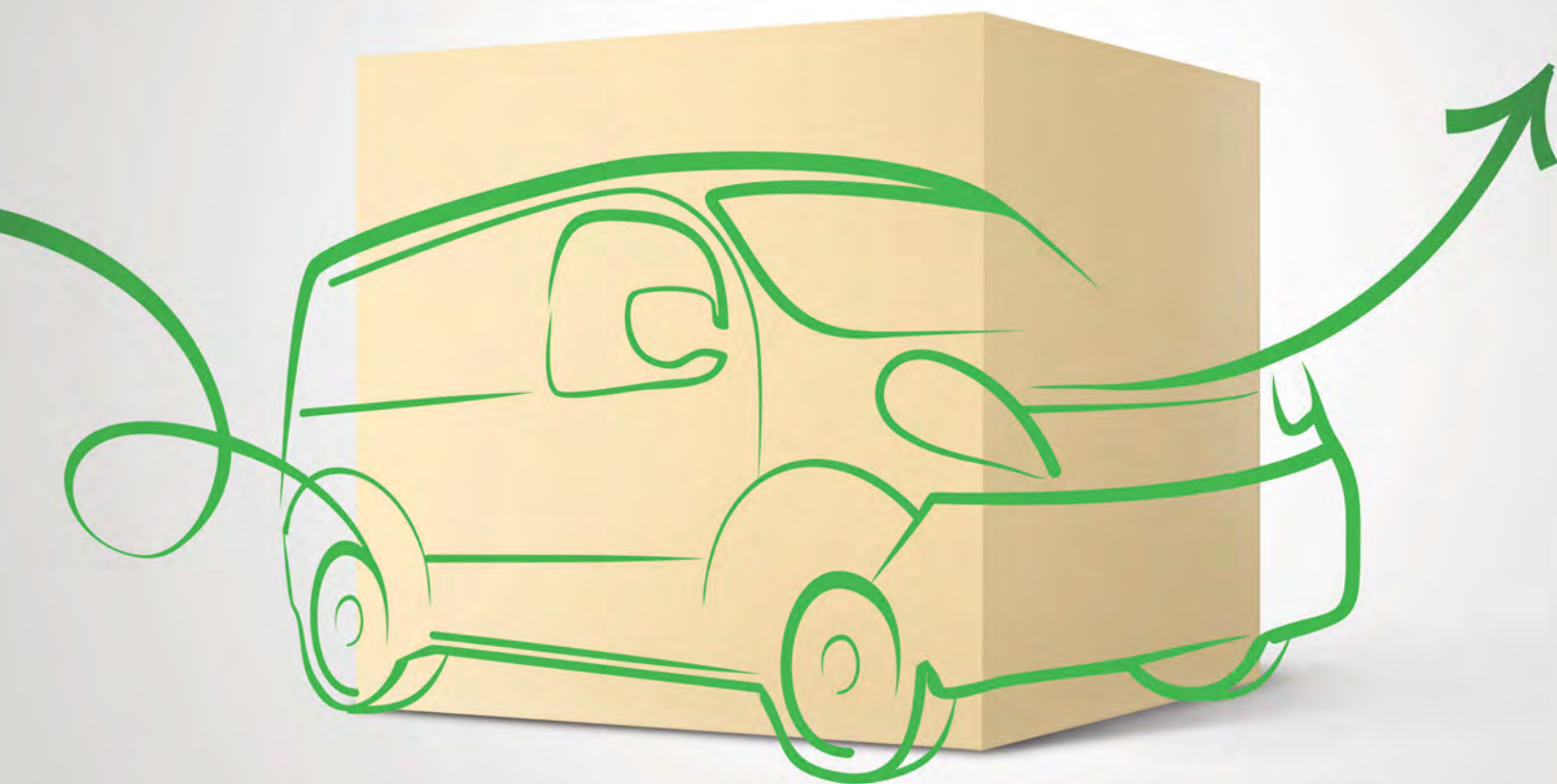


Ветер бора возникает, когда холодные массы воздуха с гор обрушиваются на море



PONY EXPRESS

ЭКСПРЕСС-ПОЧТА | ДОСТАВКА ГРУЗОВ | ЛОГИСТИКА



Зелёный свет на вашем пути!





Мыс Утриш с высоты
птичьего полета

МАРИНЫ (с севера на юг)

«Анапа-Мари́на»

44° 53' 50" N, 37° 18' 28" E

Мест 43 (до 17 м)

Глубина/осадка до 2,7 м

Электричество, вода,
заправка, ремонт, гостиница,
ресторан

+7 (86133) 3-25-90

+7 (918) 416-00-44

Яхт-клуб «Форт Утриш»

44° 45' 56" N, 37° 23' 15" E

Мест 150 (до 25 м)

Глубина/осадка до 3 м

Электричество, вода,
заправка, ремонт, гостиница,
ресторан

+7 (8617) 71-34-24

Мари́на «Алексино»

Пос. Алексино

44° 40' 15" N, 37° 48' 048" E

Глубина/осадка до 3,5 м

Электричество, вода,
заправка, ремонт, гостиница

+7 (8617) 60-74-36

в двухдневный поход. Благополучно добрались до Змеино́го О́зера, а на следующий день погода оказалась изумительной: неожиданно тепло, легкий ветерок... Но сойдя на берег и осмотрев горизонт, я, к своему удивлению, обнаружил, что в соседнем поселке Сукко дует бора. Этот местный ветер с северных гор, разгоняясь, значительно усиливается и регулярно дует в нашем регионе, от Анапы до Туапсе, наибольшей силы достигая в Новороссийске. А здесь пока царили тишь и благодать.

Я решил, что бора сегодня не так уж силен, и мы отправились в обратный путь. Как я ошибся! Пока мы не пересекли полуостров Большой Утриш, не было и намека на норд-ост, но за полуостровом шквалистый ветер у нас фактически сразу же оторвал фаловый угол на гроте. Вдоль берега на штормовом стакселе мы достигли Мысхако и были вынуждены встать на якорь под самым мысом: ветер усилился до 25 м/с, из-за размеров Цемесской бухты на прикрытие берега рассчитывать уже не приходилось, и двое суток мы пережидали непогоду. Потом ветер стих, и на начало третьих суток ночью мы снялись с якоря, чтобы идти дальше.

В 2011 году я отправился в одиночное плавание до Ейска, и снова заштормило. Теперь я пережидал погоду с противоположной стороны Новороссийской бухты, под мысом Дооб. К ночи стало стихать, и я отправился дальше, в сторону Керченского пролива. Когда бора опять усилился,

В гавани яхт-клуба «Форт Утриш» можно спокойно стоять при любой погоде

я был уже недалеко от Утриша и, учитывая прошлый опыт, посчитал, что если пересечь полуостров, ветер сразу станет спокойней. Но за Большим Утришем пошло усиление за 30 м/с, и попытка любым способом приблизиться к берегу закончилась трагически: я потерял яхту.

Бора возникает, когда холодные массы воздуха скапливаются в горах и в результате увеличения разности в давлении обрушиваются на море. Основное направление ветра — северо-восточное, но, кроме самих гор, есть много других факторов в заповеднике, влияющих на силу и направление ветра, в том числе особенности горного рельефа. Местный детский тренер рассказывал мне, как летают тяжелые прицепы с лодками, и указывал на ущелье, откуда идет ускорение потока.

Путешествуя на яхте вдоль всего побережья, учите: на Утрише всегда другая погода, и особенную осторожность проявите во время норд-оста. Из каждого ущелья станет дуть сильный ветер, разгоняя волну, но вы просто не отрывайтесь далеко от берега — и все будет в порядке. А вот в следующий крупный порт — Новороссийск — при этом ветре лучше и не соваться.



25 - 30 ИЮНЯ 2014 | КОНАКОВО

RUSSIAN WAVE 2

на ВЕРХНЕЙ ВОЛГЕ

ГЛАВНЫЙ ФЕСТИВАЛЬ ЭКСТРЕМАЛЬНЫХ
ВОДНЫХ ВИДОВ СПОРТА И МУЗЫКИ

В КОНАКОВО РИВЕР КЛАБ!

20th ANNIVERSARY
BUREVESTNIK GROUP
Since 1993
Эксклюзивный партнер

YACHTING
RUSSIA'S PREMIER MARINE MAGAZINE



MOTOR BOAT
РУССКОЕ ИЗДАНИЕ

1-ЫЙ ДЕНЬ ЧТ

- Круиз на теплоходе «Русская Волна»
- Йога на теплоходе
- Развлекательная программа на теплоходе
- Выступление группы «Дискотека S' OK»

2-ОЙ ДЕНЬ ПТ

- Флайборд, вейксерф, вейкборд, паддлборд
- Рыбалка
- Турнир по большому теннису
- Турнир по шахматам «Giant Chess Cup»
- Показательные выступления джетски-Михаил Ершов
- Караоке-турнир «Антиголос»
- Видеодневник
- Выступление группы «Дискотека S' OK»

3-ИЙ ДЕНЬ СБ

- Флайборд, вейксерф, вейкборд, паддлборд
- Фитнес-тренировки
- пляжный волейбол
- Чемпионат по бодииарту
- Рыбалка
- Показательные выступления джетски-Арсений Матанцев
- Йога
- Турнир по бильярду «Конаково Open»
- Конкурс «Мисс Русская Волна»
- Видеодневник
- Выступление группы «SPOTLIGHT BAND»
- PODNEBESES SHOW от Ивана Шаповалова
- Фейерверк

4-ЫЙ ДЕНЬ ВС

- Йога
- Флайборд, вейксерф, вейкборд, паддлборд
- Фитнес-тренировки
- Регата на эМ-Ках
- Пляжный волейбол



КОНАКОВО
РиверКлуб

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



Слева направо, сверху вниз:
Парусная яхта неподалеку
от мыса Утриш.

Скала Парус (пос. Прасковеевка).
Чуть южнее, на мысе Идокопас,
находится резиденция
президента РФ.

На подходах к Анапе.



НОВОРОССИЙСК

Город-герой, славный своей многовековой военной историей, раскинулся вокруг Цемесской бухты. Ее ширина на входе почти 5 миль, так что при сильном норд-осте приличная волна докучает известным яхт-клубам «Русское море» и «Семь футов», да и в поселок Кабардинка на противоположном берегу тоже зайти не получится. При другой погоде Новороссийск посетить просто необходимо. Здесь есть яхтенный сервис, и в этом порту можно закрывать и открывать границу маломерным судам, отправляющимся к чужим берегам, далеким и не очень.

ГЕЛЕНДЖИК

Бухта Геленджика, куда переход из Новороссийска займет 3–4 часа, — самая красивая на побережье. Достаточно крупная, но в то же время скрытая, в годы прошлой войны геленджикская бухта имела немаловажное значение: распознать ее с моря чрезвычайно сложно. Даже местные яхтсмены могут спутать Геленджик с Дивноморским и взять курс на этот маленький поселок, который старожилы до сих пор называют Ложным Геленджином. Благодаря этой особенности большинство немецких атак с моря проходило по ложной цели. Попробуйте без GPS взять курс на Геленджик и не ошибиться — это будет хорошей проверкой ваших штурманских способностей.

Геленджик — курорт почти европейских кондиций. Сама бухта позволяет укрыться при любых ветрах: просто прячетесь за Тонкий мыс или подходите ближе к северному берегу. С яхтенными гаванями дела обстоят не лучшим образом, поэтому возьмите с собой надувную лодку и побольше продуктов, чтобы быть готовым к стоянке на рейде. Часть центрального причала

отдана яхтсменам, но все места обычно заняты, да и стоять здесь можно лишь в тихую погоду и при норд-осте. Напротив Краевой крейсерско-парусной школы организована рейдовая стоянка. Но, в отличие от Европы, если вы видите свободный буй, это не значит, что к нему можно швартоваться: скорее всего, он закреплен за какой-либо яхтой. Если есть свободный буй, на берегу вам об этом скажут. А так отдавайте свой якорь. К причалу можно стать только при хорошей погоде на яхте без избыточной осадки. Мелководная марина на Тонком мысу предназначена для катеров. Обещают строить еще яхтенные гавани, но процесс идет не так быстро, как хочется.

ДАЛЬШЕ НА ЮГ

К югу от Геленджика хватает живописных мест: Джанхот, Прасковеевка, Архипо-Осиповка, но яхтенная гавань есть только в поселке Новомихайловский. Переход туда из Геленджика на парусной яхте может занять больше 10 часов (75 миль), так что выходите пораньше, чтобы было время осмотреть достопримечательности.

В Прасковеевке находится скала Парус — природный памятник. Посреди моря высится четырехугольная каменная глыба, напоминающая парус «Оптимиста» с «окном» для обзора подветренной стороны. Здесь часто хорошая погода, и, видно, не зря на мысе Идокопас построен комплекс отдыха для президента РФ. Я люблю это место за встречи с дельфинами: фактически всегда

*Протяженность
черноморского побережья
России превышает 150 миль*

Яхт-клуб «Семь футов»

Новороссийск
44° 41' 29" N, 37° 47' 44" E
Мест 70 (до 20 м)
Глубина/осадка до 2 м
Электричество, вода,
заправка, ремонт
+7 (8617) 72-57-44

Яхт-клуб «Русское море»

Новороссийск
44° 42' 39" N, 37° 47' 10" E
Мест 35 (до 20 м)
Глубина/осадка до 2,5 м
Электричество, вода,
заправка, ремонт, гостиница,
ресторан
+7 (903) 448-84-48
+7 (8617) 30-19-12

Яхтенный причал

Геленджик
44° 33' 40" N, 38° 04' 27" E
Мест 60 (до 30 м)
Глубина/осадка до 4 м
Стоянка яхт только с экипажем

Отель «Морской клуб»

Пос. Дивноморское
44° 29' 31" N, 38° 07' 55" E
Мест 10 (до 20 м)
Глубина/осадка до 2 м
Только причал
+7 (861) 416-48-93
+7 (918) 016-91-21



«Сочи Гранд Марина»: причальные сооружения готовы к приему яхт.

здесь можно пообщаться с этими млекопитающими! Дельфинов в Черном море я встречаю чаще, чем в море Средиземном, и черноморские афалины крупные, длиной до 3,5 м. Можно лечь на баке, протянув руки к воде, почти касаясь плавников этих приветливых животных. Ночью также интересно наблюдать за ними, особенно в конце августа, когда вода фосфоресцирует, а эти «упругие торпеды» летят вам прямо в борт, отворачивая в последний момент. Звезды, лунная дорожка, шелест волны — непередаваемые ощущения радости, красоты и единения с природой. Ночь, кстати, надо проводить в море подальше от крупных городов, чтобы увидеть новое небо и новое море.

Марина в Новомихайловском небольшая и тоже с ограничением по осадке (2 м), так что крупным яхтам придется следовать до Сочи. По пути будет порт Туапсе, но он не приспособлен для стоянки маломерных судов. При подходе к порту, перед мысом Кадош можно увидеть еще один памятник природы — трехгранный каменный утес высотой 43 м. Он получил свое название Скала Киселева в честь известного русского художника-передвижника А. А. Киселева, который здесь жил и писал прекрасные пейзажи окрестностей. У подножья утеса есть небольшой пляж, где снимали сцены рыбалки у Белой скалы из фильма «Бриллиантовая рука».

СОЧИ

Если на переходе к Сочи вас застал норд-ост, знайте, что сразу за Туапсе его «выключают»: большую часть лета в районе Большого Сочи слабые ветра. Здесь расположен курортный микрорайон Лазаревское, названный в честь адмирала М. П. Лазарева: в 1839 году его флот прибыл сюда, и был построен форт. Здесь проживает известный яхтсмен Виктор Языков,

Сочи Гранд Марина — современная яхтенная гавань

участник самых престижных регат, в том числе героической гонки Around Alone 1998/99, многократно пересекавший океаны, а также другие яхтсмены и серфингисты...

Достойные моряки прошлого и настоящего есть, а вот яхтенных стоянок нет. Цивилизованные марины будут уже в Сочи, в пассажирском порту и в Парусном центре. «Сочи Гранд Марина» — это современная и большая яхтенная гавань, где лодки у причалов обеспечены водой и электричеством. Есть техническая зона с эллингом, место для хранения яхт на берегу, рестораны... Здесь планируется центр яхтенного спорта и туризма международного класса.

А дальше, к югу от знаменитого Сочинского яхт-клуба, почти на границе с Абхазией создается новая марина европейского уровня, которая является запланированным развитием олимпийской инфраструктуры Сочи. Марина создается в новом универсальном порту «Имеретинский», рядом с курортным районом, где размещалась Олимпийская деревня. Порт уже принимал яхты и большие парусники. В этом сезоне, помимо стоянки на воде, начнет работать «сухая марина»: там лодки большую часть времени смогут находиться на берегу и спускаться на воду по желанию владельцев...

ОТ РЕДАКЦИИ

Начав подготовку этой статьи, мы еще не знали, что Крым вернется в состав России. Теперь у яхтсменов, решивших походить по Черному морю, маршрутов каботажного плавания стало больше, и это один из сильных стимулов для развития яхтинга. MBV

Яхтенный центр

Пос. Лермонтово
44° 18' 14" N, 38° 44' 35" E
Мест 175 (до 15 м)
Глубина/осадка до 2 м
Электричество, вода,
заправка, гостиница
Подмостовой габарит 4,5 м

Яхт-клуб «Черномор»

Пос. Новомихайловский
44° 14' N, 38° 49' E
Мест 175
Глубина/осадка до 2 м
Электричество, вода,
заправка, гостиница
+7 (909) 445-54-55
8 (800) 100-22-45

«Сочи Гранд Марина»

43° 34' 55" N, 39° 43' 043" E
Мест 230 (без ограничения по длине)
Глубина/осадка до 8 м
Электричество, вода,
заправка, кран, ремонт
+7 (862) 260-97-71
+7 (988) 150-20-01

Яхт-клуб «Сочи»

43° 33' 41" N, 39° 45' 045" E
Мест 60 (до 20 м)
Глубина/осадка до 3 м
Электричество, вода,
заправка, ремонт, гостиница
+7 (8622) 62-05-63



По моему ХОТЕНИЮ

В одной из статей этого выпуска MBY говорится о тенденции восточных бизнесменов приобретать европейские верфи и яхты. Однако там ничего не сказано о противоположном векторе, когда европейцы и американцы охотно покупают лодки с Востока, изготовленные, например, на Тайване. Это напрямую относится к моторным яхтам Horizon: их заказывают из Европы, Северной Америки и даже Австралии.

Текст Питер О'Нил Фото Horizon



Строительство яхт категории semi-custom подразумевает вмешательство заказчика в проектные и производственные процессы. Степень такого вмешательства бывает разной, как и конечный продукт. Но если проектировщик, строитель и заказчик обладают достаточным опытом и находят общий язык, результат может превзойти все ожидания.

Вот именно так получилось с моторной яхтой *Andrea VI* — первой в новой серии Horizon RP110. Она уже ушла к своему владельцу в США, этим летом заказчики получат корпуса №2 и №3; следующий, четвертый, придется немного подождать. Попробуем понять, чем вызван такой спрос.

ТВОРЧЕСКАЯ КОМАНДА

Внешним дизайном яхты занимался Хуан Карлос Эспиноза (США) в сотрудничестве с дизайнерами верфи Horizon, интерьеры были доверены Марти Лоу (США), за корпус и весь инжиниринг отвечало бюро Дональда Бланта (США). Но был еще один участник этого увлекательного процесса — владелец яхты: он плотно занимался ею в течение 18 месяцев.

Когда увлеченный яхтами человек заказывает уже вторую лодку, он точно знает, чего хочет: как она должна выглядеть снаружи и внутри, как должна быть оборудована и куда будет ходить. Именно так случилось с заказчиками *Andrea VI* — первой в серии Horizon RP110: до этого у супружеской пары в течение пяти лет была яхта длиной 82 фута, тоже построенная на верфи Horizon. Теперь им понадобилась лодка покрупнее, и оба оказались полностью вовлеченными в процесс проектирования и постройки.

«Мы считаем наших заказчиков отличными дизайнерами», — говорит Джон Лу, генеральный директор Horizon Group. Готовность его верфи выслушать идеи владельцев, предложить несколько вариантов компоновки, как и должно для

**Horizon RP110 явно
выигрывает у конкурентов
по внутренним объемам**



лодок категории semi-custom, внедрять изменения, пусть даже выходящие за рамки предложенных концепций, дает Horizon большое преимущество над конкурентами.

Владелец с супругой рассмотрели чертежи нового Horizon RP110 и решили, что яхта отвечает всем требованиям и выигрывает у альтернативных предложений по внутренним объемам. Они также понимали, что могут рассчитывать на готовность производителей к изменениям компоновочных решений и верфь прислушается к их пожеланиям по части дизайна и инженерного насыщения яхты.

В ПОИСКЕ РЕШЕНИЯ

Результатом стала яхта современной стилистики и приятной архитектуры, в которой выделяются и крупные элементы (в первую очередь, поднятый пост управления внутри обтекаемой надстройки), и детали — металлическая накладка на форштевень, мощные якорные клюзы, ограждение кормовой платформы и др. И еще броское тонированное остекление — гармонично сопрягающиеся «полосы» окон надстройки и ходовой рубки.

Но красота — это полдела. Яхта должна быть удобной для владельца. Верфь Horizon предложила несколько вариантов компоновки RP110 с разным расположением и числом кают. От варианта с мастер-каютой на главной палубе, как теперь часто бывает на суперяхтах, и четырьмя гостевыми внизу заказчик отказался; он предпочел версию с четырьмя каютами на нижней палубе, когда



КОКПИТ

Кормовая часть главной палубы с большим диваном и креслами представляет собой исключительно удобную зону отдыха

хозяйские апартаменты находятся на миделе, от борта до борта. При такой компоновке главная палуба получает дополнительные площади, которыми можно умно распорядиться.

Другое принципиальное новшество, внедренное в проект, — компоновка в корме. Изначально на Horizon RP110 там находится гараж для тендера. Вместо этого заказчик пожелал иметь... просторные помещения для команды. В итоге появились столовая, два кубрика и каюта капитана (всего пять членов экипажа). По мнению владельца, это вовсе не жертва: для него важнее, чтобы в море экипаж был доволен бытовыми условиями. Но это еще не все. Часть освободившегося пространства отошла двум приличным по размерам хозяйственным помещениям. В одном устроены прачечная и кладовая, в другом хранится снаряжение для дайвинга, баллоны и компрессор — владельцы *Andrea VI* собираются посетить Багамы и понырять подле островов Теркс и Кайкос.

«Перекроили» заказчики и палубу в корме, и флайбридж. Вместо динетты со столом в корме они пожелали длинный диван и создали шикарное внешнее пространство для отдыха и развлечения гостей. А из флайбриджа, куда поднимаешься по трапу из кокпита или через сдвижную дверь из ходовой рубки, сотворили просто оазис. Его носовая часть защищена хардтопом и бортовыми обносами. Владелец с женой планируют проводить там довольно много времени, и они захотели сделать флайбридж «всепогодным». Большой ветбар на правом борту, на левом — приличных размеров динетта со столом, снабженным откидным крылом, и... галлюн, устроенный в поддерживающем хардтоп пиллерсе. Поскольку на *Andrea VI* нет гаража, тендер Williams Dieseljet 505 находится здесь же, а когда он на воде, на этом месте можно загорать.

*Полностью загруженная
яхта временами развивала
скорость 24 узла*



На странице слева: Благодаря крупному остеклению, светлым тонам отделки и обивки, отсутствию переборок большой по площади салон выглядит еще просторнее.

Сверху вниз, слева направо: На переднем плане — обеденная зона салона; за ней просматриваются диваны и далее — витринные двери в кокпит.

Прекрасно оборудованный камбуз ни в чем не уступает таковому в загородном доме.

Мастер-каюта на нижней палубе: из нее две двери ведут в туалетные комнаты.

Носовая VIP-каюта с отдельным входом через трап с главной палубы.

Трап и коридор, откуда попадаешь в симметрично расположенные гостевые каюты.

Отделанная мрамором одна из туалетных комнат мастер-каюты.

ФОРМА СОДЕРЖАНИЯ

Из главных помещений *Andrea VI* надо начать с салона, ходовой рубки и кают.

Первое, что видишь при входе в салон, — потоки света, блики которого играют на поверхностях мебели из белевого дуба. Потом отмечаешь деление помещения на функциональные зоны. Ветбар у дверей в кокпит, с бокалами для вина и посудой для других напитков, расположенный идеально для обслуживания гостей в салоне и на открытой палубе... Современные диваны и кресла... Обеденная зона, не отделенная от салона переборкой... Далее — камбуз и барная стойка... Заказчик пожелал, чтобы интерьеры были открытыми и светлыми, поэтому в салоне *Andrea VI* нет переборок — только легкие функциональные мебельные модули.

Камбуз оказался в числе объектов особого внимания. Требовалось пространство, обилие места для хранения посуды и припасов, большие холодильники, что особенно важно в долгом путешествии, и чтобы он не уступал домашней кухне. Угловой камбуз в передней части салона отличается вполне «сухопутной» конфигурацией и оборудованием, необходимым и достаточным, чтобы в долгом плавании ни в чем не знать нужды.

Рядом с камбузом есть трап, ведущий наверх, в святая святых — ходовую рубку с постом управления яхтой и всеми ее системами-механизмами. Здесь обращает на себя внимание пульт, где доминируют четыре монитора с диагональю 17", транслирующие информацию с навигационных приборов и других бортовых систем. Кресло при пульте одно, капитанское, но в рубке хватает места и другим. Капитан и владелец (если последний в рубке) имеют обзор через остекление как минимум на 180°.





Обитаемое пространство яхты сформировано для удобного размещения большой семьи и гостей в непринужденной обстановке

В интерьере и здесь щедрое присутствие беленого дуба; на его фоне кожа (обивка) и сталь (конструкции сидений) выглядят эффектно.

В мастер-каюту и к двум другим гостевым каютам попадаешь тоже по трапу от камбуза, только спускаясь. Хозяйские апартаменты просторные и светлые, с кроватью king size и двумя туалетными комнатами, кабинетным уголком на левом борту и обилием места для хранения всего необходимого в шкафах и подвесных шкафчиках. На *Andrea VI* вообще, благодаря Хуану Карлосу Эспинозе, мест для хранения всего и вся предостаточно.

В объемную носовую VIP-каюту, где есть двуспальная кровать и туалетная комната (как и у остальных кают), придется спуститься по отдельному трапу рядом с баром.

По словам дизайнера интерьеров Марти Лоу, все обитаемое пространство было разработано для удобного размещения большой семьи и гостей в непринужденной обстановке. Приятные, радующие глаз цвета тканевой обивки, кожи кресел и диванов (белый, беж), мебель из беленого дуба... Мягкая нейтральная цветовая палитра, тщательно подобранные материалы и фурнитура подчеркивают это спокойствие.

Помещения команды на *Andrea VI* оформлены и отделаны с таким же тщанием, как и гостевые.

Вверху:
Andrea VI на ходу. На снимке хорошо видна зона отдыха на носовой палубе.

На странице справа, сверху вниз:
Конфигурацией пост управления напоминает ходовой мостик современного крупного судна.

Машинное отделение просторное и, что важно, высокое (около 3 м); обслуживать машины не составит никакого труда.

Единственная разница в отделке — на полу положен ламинат «под дерево», который, как известно, не требует особого ухода.

СУДНО КАК ИНЖЕНЕРНАЯ СИСТЕМА

Ну если с дизайнерами еще можно спорить, тем более в отношении яхты категории semi-custom, где заказчик не просто высказывает свои пожелания, но волен проявить известный диктат, то с инженерами так не получится. Здесь доминируют не вкусовые предпочтения, а физические законы и критерии безопасности. Специалисты инженерного бюро Дональда Бланта, помимо размеров судна, предложили форму корпуса с двойной скулой, обеспечив тем самым требуемые прочность, гидродинамическое качество, остойчивость и желаемую мореходность, а также насытили судно современными системами.

В стеклопластиковом корпусе нет ни грамма лишнего веса благодаря применению SCRIMP-технологии (вакуумная инфузия) и сэндвичевых конструкций. Контроль качества изготовления и сборки, толщин проводится с применением неразрушающих методов (ультразвук, термография). Помимо всех полагающихся на океанской суперяхте механизмов, систем



ДОСЬЕ

ДЛИНА

110 Ф (33,53 М)

ШИРИНА

25 Ф (7,62 М)

ОСАДКА

6 Ф (1,83 М)

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ

(ПОРОЖНЕМ)

120 Т

ЗАПАС ТОПЛИВА

21 000 Л

ЗАПАС ВОДЫ

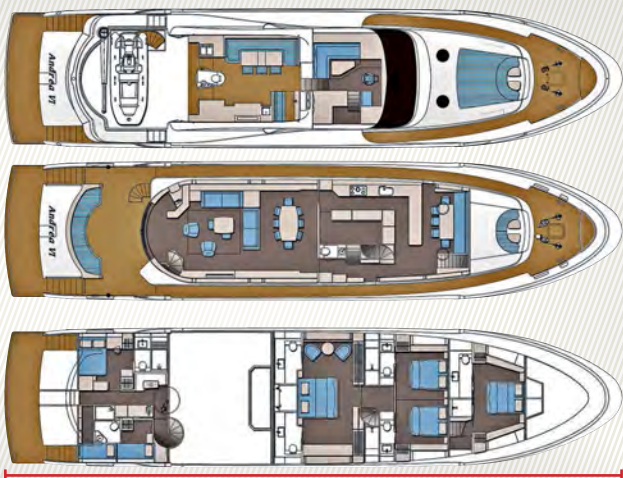
3100 Л

ДВИГАТЕЛИ

2 × CAT C32A
(1800/1900 Л.С.)
2 × MTU 12V2000M93
(1800 Л.С.)

ГЕНЕРАТОР

2 × ONAN 50/55 кВт

ШИРИНА
25 Ф (7,62 М)

ДЛИНА 110 Ф (33,53 М)



БОРТ

Широкие, закрытые сверху
и защищенные высоким
фальшбортом бортовые проходы —
залог безопасности в море

и устройств, на Horizon RP110 установлены опреснитель 1400 GPD производительностью 284 л/ч; система обработки отходов марки Namann, широко применяемой на кораблях BMC Австралии; частотные преобразователи ASEA, а также активные рули — плавниковые стабилизаторы качки ABT Track. Видимо, владелец судна, обладая достаточным опытом хождения по морям и океанам, не только хорошо понимает, как должно быть оборудовано его судно, но имеет собственные предпочтения в отношении брендов.

Как сообщает верфь Horizon, прошлой осенью перед выставкой в Форт-Лодердейле, где яхту планировали продемонстрировать широкой публике, она прошла полный цикл ходовых испытаний в присутствии заказчика. Хотя на стадии ее постройки в отношении полного хода назывались величины порядка 18 узлов, на испытаниях Andrea VI с двумя Cat C32A (Dita Acert) мощностью 1900 л.с. показала максимальную скорость 23 узла (при 2300 об/мин). А капитан сообщал, что полностью загруженная яхта временами развивала 24 узла. Даже на этом отнюдь не экономичном режиме дальность плавания Horizon RP110 превысит 600 миль, а на скорости 10 узлов — 2000 миль. То есть мы имеем дело с настоящей экспедиционной яхтой.

МОТОРНЫЙ ОТСЕК



Красота — это полдела: яхта должна быть удобной

Данные теста, проведенного в условиях беспокойного океана, по части ходкости, мореходности и высокой маневренности в широком диапазоне скоростей порадовали абсолютно всех. Andrea VI уверенно шла по волнам, без крена и качки, держа заданный курс, не теряя ни капли... чего-то там, в чем удобнее всего измерять комфорт на борту. Заказчик пребывал в состоянии полного удовлетворения...

В общем, Andrea VI — это определенно удачный результат совместной работы судостроителей, профессиональных дизайнеров, инженеров и владельцев судна, любящих яхты и знающих в них толк.

Без ответа остается всего один вызывающий любопытство вопрос: в честь кого так назвали яхту? Почему эта прекрасная Andrea значится под номером шесть и кем были предыдущие пять? Чтобы приоткрыть эту завесу таинственности, вероятно, лучше всего встретиться с хозяином яхты, но вряд ли сейчас этому счастливцу и новоиспеченному судовладельцу до праздных вопросов журналистов. У него теперь есть его Andrea VI... **MBY**

Взять и поделить

По статистике большинство владельцев яхт используют их не более месяца в году. Остальное время лодки живут в марине, облегчая кошелек расходами на стоянку, команду и обслуживание. Есть ли способ оптимизировать расходы и платить только за чистое удовольствие пребывания на борту?

Текст **Ольга Селезнева** Фото **Curvelle**





О проекте Quaranta — 34-метровом катамаране, предназначенном для реализации идеи «синдиката владельцев» — мы уже писали в MBY №1/25, 2014. Эта роскошная четырехпалубная яхта достаточно подробно описана в статье, но нам показалось интересным вновь вернуться к теме спустя несколько месяцев, чтобы оценить жизнеспособность предлагаемой бизнес-модели и узнать, как сейчас идут дела у Curvelle Syndicate Ownership.

ЧТО ЭТО ТАКОЕ?

Идею Quaranta — как суперяхты и нового способа стать ее владельцем — предложил яхтенный консультант Люк В. Ван Зантен. Для этой цели он основал компанию Curvelle, собрав сильную команду дизайнеров, инженеров и технических специалистов в области строительства катамаранов. Такой тип судна был выбран за скоростные качества, комфорт на ходу, экономичное потребление топлива и гораздо больший (в сравнении с однокорпусниками той же длины) объем помещений. К тому же внутреннее пространство катамарана гораздо проще «кроить» в соответствии с любыми замыслами, что дало возможность воплотить на борту Quaranta новую концепцию интерьера: гибкая планировка, включающая возможность двигать переборки, позволяет за несколько часов создавать на борту от трех до шести кают (в сумме около 20 вариантов). Сделано это для того, чтобы отвечать потребностям разных судовладельцев, а их у Quaranta предполагается... семь.

КАК ЭТО РАБОТАЕТ?

Чтобы стать единоличным владельцем Quaranta, потребовалось бы заплатить более € 10 млн. Но если разделить расходы на семерых, то одна доля обойдется чуть более чем в € 1,5 млн, что сравнимо со стоимостью 17-метрового моторного круизера. Подобные схемы давно известны на рынках бизнеса и недвижимости, и Curvelle решила стать

Программа долевого владения яхтой рассчитана на семь лет

одним из пионеров этого направления в области суперяхт. От хорошо известного таймшера эта концепция отличается тем, что право собственности и возможность устанавливать и менять правила пользования яхтой остается за ее совладельцами, а не организаторами (те занимаются лишь менеджментом проекта).

Согласно разработанной программе пользования, каждый владелец доли (можно купить не одну, а несколько долей) имеет право на пользование яхтой пять недель в году: три на Средиземноморье в летний период и две — в другом регионе, где будет эксплуатироваться лодка, пока на Средиземном море зима. В первый год приоритетом при выборе времени отдыха пользуется тот, кто первым приобрел долю. На следующий год приоритет переходит ко второму владельцу, и так далее, «по кругу». Именно поэтому программа рассчитана на семь лет, после чего яхта может быть выставлена на продажу, но решение в любом случае остается за владельцами. Оставшиеся недели используются для переходов между регионами, технического обслуживания и сдачи яхты в чартер, что приносит участникам синдиката дополнительную прибыль.

ЧТО ПРОИСХОДИТ СЕЙЧАС?

Мы связались с инициатором проекта Люком ван Зантеном и попросили рассказать, как обстоят дела с синдикатом владельцев Quaranta и что происходит с самой лодкой. По его словам, уже проданы три доли в синдикате и близки к завершению переговоры по продаже еще двух. До «полного комплекта» остается найти двух совладельцев судна, так что возможность поучаствовать в проекте пока есть. Учитывая тот факт, что в Европе аналогичные предложения отсутствуют (у Curvelle в мире всего два конкурента на этом поле — Monocle и Seapet, и обе компании расположены в США),



ПАЛУБА

Носовая палуба яхты четко зонирована: место для отдыха с диванами и столиками зрительно и функционально отделено от рабочей части



Расходы на содержание судна делятся между владельцами

предложение уникальное. Сама же Quaranta проведет летний сезон на островах Греции и у побережья Турции, а на зиму уйдет на Карибы или в Азию — окончательное решение должны вскоре принять совладельцы.

В расписании Quaranta еще есть несколько свободных «окон» для чартера. В зависимости от сезона недельная аренда судна обойдется от € 125 000 до € 145 000. И вот здесь настало время подсчитать, насколько оправданна такая финансовая схема для участников проекта, помимо морального удовольствия быть владельцем суперяхты всего лишь за 1/7 часть ее реальной стоимости.

КОМУ ПОДХОДИТ ЧАСТИЧНОЕ ВЛАДЕНИЕ ЯХТОЙ?

Гораздо проще сказать, кому такая схема не подходит... Тем, кто привык проводить на борту своей яхты значительно больше времени, чем пять недель в году. И, наоборот, тем, кого вполне устраивают ежегодные неделя-две в море: в этом случае проще и выгоднее брать лодки в чартер, не заботясь о содержании судна и его техническом обслуживании в остальное время.

Что касается Quaranta, то последний вопрос решен следующим образом. Ежегодно синдикат владельцев принимает бюджет на содержание яхты: его примерная величина — до € 1,5 млн, и в эту сумму входит все, кроме расходов на топливо и питание на борту во время круизов.

Издержки на содержание судна распределяются между совладельцами поровну, так же, как и доходы от сдачи яхты в чартер. Да, и не нужно забывать о том, что при продаже яхты по истечении семилетнего срока использования каждый совладелец получает свою долю.

Если по каким-либо причинам кто-то из участников пожелает покинуть проект, Curvelle при необходимости готова оказать активное содействие в продаже доли. Также управляющая компания занимается всеми вопросами сдачи судна в чартер, включая ситуации, когда кто-то из совладельцев не может использовать свое законное время на борту.

Проект идеален для тех, кто в ближайшие годы планирует ежегодно проводить в море как минимум месяц с семьей или друзьями при высоком уровне комфорта и полном соответствии личным предпочтениям, но может позволить себе приобрести в личную собственность яхту куда меньших размеров.

Судя по тому, что сейчас происходит с синдикатом совладельцев Quaranta, схема более чем рабочая. И неслучайно компания Curvelle уже взялась за реализацию следующего проекта — идет разработка дизайна гораздо более крупного, 41-метрового катамарана Cinquanta (в переводе с итальянского — «пятьдесят»), который по объему помещений можно будет сравнить с однокорпусной яхтой длиной около 50 метров.

Кто знает, может, это и есть будущее всего мира суперяхт: когда платишь только за то, что имеешь, да и яхта не скучает месяцами у причала, а исправно делает именно то, что ей и положено, — ходит в море. **МВУ**

Слева направо, сверху вниз: Холл на главной палубе, куда выходят двери кают.

Основной салон находится на верхней палубе яхты.

Все гостевые каюты расположены на главной палубе. На фото — кормовая каюта правого борта.

Зона столовой на верхней палубе примыкает к салону. Камбуз спланирован двумя палубами ниже и для удобства сервировки оснащен лифтом.

Le CRISTAL

RESTAURANT & RESORT

МОРСКОЙ ОТДЫХ В СЕРДЦЕ ПЕТЕРБУРГА



САНКТ-ПЕТЕРБУРГ,
НАБЕРЕЖНАЯ МАРТЫНОВА, 92
МОРСКОЙ ЯХТ-КЛУБ
+7 812 905 905 1



ПО СУББОТАМ – ЗВЁЗДЫ ДЖАЗА
ПО ВОСКРЕСЕНЬЯМ – СЕМЕЙНЫЕ БРАНЧИ
ЕЖЕДНЕВНО – ПРЕКРАСНАЯ КУХНЯ ОТ РУСТАМА ТАНГИРОВА
(ВХОДИТ В ТОП-5 ШЕФ-ПОВАРОВ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА)



Мореход

Voyager (англ. — мореплаватель, мореход, путешественник) — так назвали новый проект 94-футовой яхты, строящейся в Голландии на верфи Mulder. Похоже, это имя вполне соответствует возможностям судна.

Текст **Алексей Максимов** Фото **Mulder**



Чтобы построить хорошую яхту, нужно не так уж много: современный дизайн-проект, его грамотное инженерное обеспечение и верфь, где все это сумеют воплотить в материале. Эти «три источника и три составные части» у яхты Mulder 94 Voyager оказались такими, что лучшего желать и не приходится.

ГОЛЛАНДСКОЕ ТРИО

Внешним и внутренним дизайном яхты занимались специалисты компании Omega Architects во главе с Франком Лаупманом. Известность ему и его команде принесли интересные работы над созданием облика и интерьеров различных по типу и размерам яхт для ведущих европейских верфей. В числе достижений дизайнеров только за 2013 г. — моторная яхта *Galactica Star* (верфь Heesen, приз Best Yacht на выставке в Монако), *Lady Petra* (верфь Heesen, World Superyacht Award в категории до 500 т), *Lady L* (верфь Heesen, приз Best of the Best журнала Robb Report) и др.

Этот непреходящий стиль яхты будет в моде всегда

Компанию Vripack с полувековой историей, чей бизнес лежит в сфере яхтенного инжиниринга и дизайна как малых судов, так и суперяхт, можно особенно не представлять: на яхтенном рынке о ней знает каждый. Хорошо известны и ее успехи: почти десяток престижных премий только за истекший год и участие во многих знаковых проектах, включая *Envy 5* (49,9 м, верфь Tesnomar).

Ну и наконец последняя в списке, но никак не по значимости, — верфь Mulder. Ее история началась в 1938 г. с построенных Дирком Малдером красноедеревых каноэ и парусных яхт *Dimi* длиной 9 м. Многое изменилось с тех пор, нынче верфью руководят сын основателя Дик Малдер и внук Ник. Сегодня в портфеле заказов компании полно судов разных типов длиной до 100 футов: стальных или из легкого сплава, есть компромиссные варианты (стальной корпус и алюминиевая надстройка).



Неизменным осталось одно: высокое качество яхт, построенных на верфи Mulder.

В прошлом году верфь запустила новое производство в Зутервауде (неподалеку от Лейдена и Ворсхотена, где находятся ее прежние мощности). Здесь начали строить яхты длиной от 18 до 45 м; именно здесь идет сборка Mulder 94 Voyager. Теперь, когда мы знаем, какие силы были привлечены для создания яхты, взглянем на само судно.

АРХИТЕКТУРНАЯ КЛАССИКА

Относительно дизайна экстерьера Mulder 94 Voyager уже употребляют термин «современная классика». При всей кажущейся парадоксальности словосочетание меткое. Классика подразумевает характерность, типичность; классическими принято считать произведения или объекты, имеющие образцовое значение и непреходящую культурную ценность.

Mulder 94 Voyager воспринимается именно такой. Неизменно радующая глаз обтекаемость линий и поверхностей, которая придает судну вполне изящный вид, сочетается с любопытными решениями формы надстройки с тонированным остеклением, кормовой части корпуса, хардтопа над флайбриджем и мачты для антенн. Удивительно высокий борт в носу выдает в яхте изрядного океанского морехода. Откровенно говоря, этот стиль непреходящий: он был в моде десятилетие назад, будет популярен и дальше.

К высоте борта мы еще вернемся, когда заглянем внутрь, а пока пройдемся по главной палубе. В носу и корме устроены зоны отдыха и ланча с диванами и столиками. По обоим бортам ступени ведут на крупную кормовую платформу, где может стоять тендер... естественно, Williams 445 Turbojet — на солидных яхтах часто видишь лодки этого бренда. Хранение тендера предусмотрено и на флайбридже, откуда его опускают краном (грузоподъемность 600 кг), только на платформе все происходит куда интереснее. Стационарная конструкция имеет подвижный фрагмент Oropare Transformer, который может выдвигаться и опираться на причал, образуя трап-сходню, или опускаться под воду вместе со стоящим на кильблоках тендером, дайверами или просто купальщиками. Вот такой мобильный «пляж».

На просторном флайбридже, длина которого почти 14 м, предусмотрен солидный бар с грилем и теплянки (так называется плоская накаливаемая поверхность для приготовления блюд в одноименном стиле), а также диваны и лежанки. Флайбридж частично накрыт алюминиевым хардтопом (или бимини), а «фишка» этой зоны — расположение столов: после нехитрых манипуляций из них формируется «плацдарм» на 18 человек.

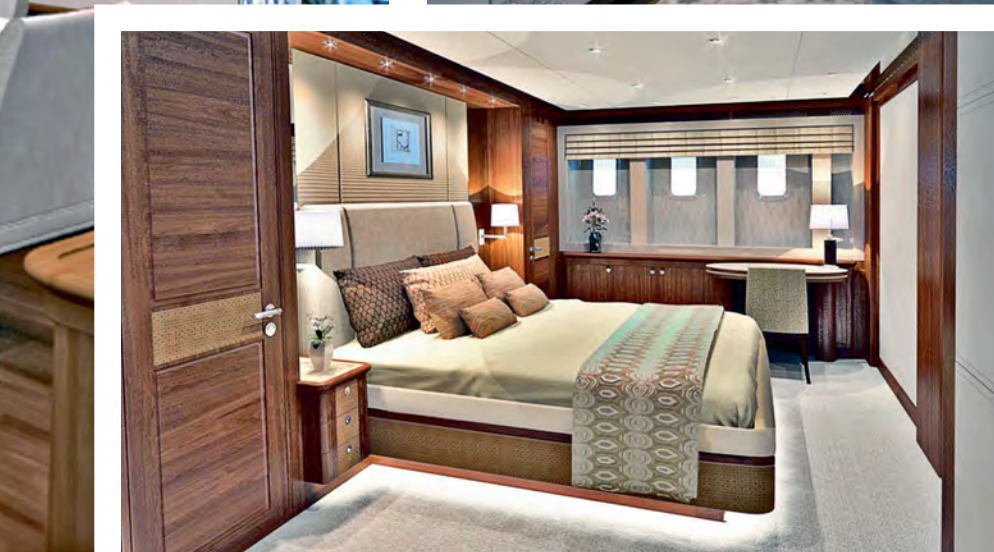
СТИЛИСТИКА ИНТЕРЬЕРОВ

Сегодня в интерьерном яхтенном дизайне доминируют сразу два тренда. Классический,



ПАННО

Элемент декора. От столовой зоны на 8 человек камбуз отделяет декоративное панно; помимо основного назначения, оно выполняет миссию стилистического акцента



На странице слева:
Интерьер салона на главной
палубе (вид в корму).

Сверху вниз, слева направо:
Вариант интерьера салона
на главной палубе (вид в нос).

Интерьер мастер-каюты.

VIP-каюта в носовой части яхты.

устоявшийся, с подчеркнuto плавными формообразующими линиями, и относительно недавний, нарочито минималистский и простой, выраженный в острых, прямолинейных формах с поддержкой эффектными деталями. В проекте Mulder 94 Voyager гармонично реализованы оба направления: интерьеры, изящные и простые одновременно, призваны обеспечить на борту комфорт вне зависимости от состояния моря.

Главный салон яхты при площади свыше 40 кв. м будет светлым и предельно уютным. К нему примыкает изолированный камбуз (левый борт), функциональность которого, наряду с другим оборудованием, подтверждают три вместительных холодильника (в расчете на длительные переходы). Ходовая рубка отделена от камбуза сдвижной дверью; отсюда есть герметичная дверь на палубу (правый борт), второй выход предусмотрен на камбузе (левый борт). Зона отдыха с диванами также насыщена изящными декоративными элементами, создающими настроение.

Жилое пространство Mulder 94 Voyager включает четыре каюты. Общая площадь мастер-сьюты превышает 24 кв. м; к помещению примыкают габаритная ванная комната и отдельный туалет. Крупная VIP-каюта и еще две гостевых также имеют свои туалетные комнаты; в бортовых каютах предусмотрена откидная койка второго яруса. Каждое помещение имеет автономную систему климат-контроля,

Mulder 94 Voyager строится по требованиям регистров RINA и Lloyd's

а в туалетных комнатах полы (кориан, гранит или мрамор) подогреваются.

Большие объемы помещений позволяют получить внушительную ширину (6,9 м) и нестандартно высокие для яхт такого «калибра» потолки (2,1–2,2 м).

Кубрик команды с обеденной зоной и камбузом рассчитан на четверых. Вход в него предусмотрен с кормовой платформы, а уже оттуда попадаешь в машинное отделение. Помимо прочего, здесь предусмотрена мастерская, потенциальную пользу которой опытным морякам доказывать не надо.

Отделке и декору на верфи Mulder уделяют не меньше внимания, нежели остальным факторам, отличающим хорошую яхту от совершенной.

В Ворсхотене функционирует отлично оборудованный цех по производству мебели, что полностью развязывает руки компании и снимает зависимость от контрагентов. Опытные мастера владеют «тайными» методами обработки древесины, за счет чего достигается высочайшее качество поверхности элементов интерьера. Мебель для Mulder 94 Voyager создают из первоклассного ореха под матовым лаком, палубы снаружи и внутри

Расчетная скорость Mulder 94 Voyager с двумя Caterpillar C18 мощностью по 1150 л.с. — около 18 узлов



тиковые, обивка — преимущественно кожа (внутри) и Sunbrella (снаружи). Заранее собранные интерьеры монтируют в корпусе готовыми модулями... А что касается собственно стиля, то здесь, помимо дизайнерских идей, вероятно, присутствует вкус заказчика, как и принято на яхтах категории custom.

ТЕХНИКА

Первый корпус Mulder 94 Voyager, положивший начало новой серии, строится в соответствии с требованиями итальянского регистра RINA и британского Lloyd's. Электрические системы и трубопроводы смонтированы по требованиям RCD для яхт категории «А» (Ocean).

Для повышения маневренных качеств применены два подруливающих устройства мощностью по 40 л.с. Одна из секций двери салона имеет электропривод, а в корме судно освещают подводные огни.

На борту устанавливается самая современная электроника, включая навигацию, системы мониторинга машинного отделения, системы охлаждения и кондиционирования, использующие свежий забортный воздух, и пр.

В коллекцию водных «игрушек» входит аквабайк, в перерывах стоящий на флайбридже,



ПАЛУБА

Носовая часть палубы оформлена в соответствии с трендом — большая зона отдыха с диванами и столом

и три скутера Seabob. Они хранятся в гараже в корме; там же отдельная секция отведена под снаряжение для дайвинга и компрессор.

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ

Пока, до ходовых испытаний, на эту тему можно говорить лишь с использованием оценочных категорий, посмотрев проектную документацию и готовые конструкции в эллинге, где сейчас достраивают Mulder 94 Voyager.

Обводы — круглоскулые на большей части длины судна и с неявно выраженной скулой в последней четверти; в целом типичная форма корпуса для переходного режима движения. Корпус и надстройка выполнены из алюминиево-магниевого сплава; толщина конструкций: обшивка 6–8 мм, надстройка и палуба 5 мм, шпангоуты, стрингеры, бимсы 8–10 мм. Обращает на себя внимание солидный фальшкиль и расположенные по бортам от него гребные валы с 5-лопастными винтами; как уверяют на верфи, благодаря высокому передаточному числу редукторов, винты будут избавлены от кавитации. Столь же основательный подход реализован при решении вопросов звукоизоляции. Помимо



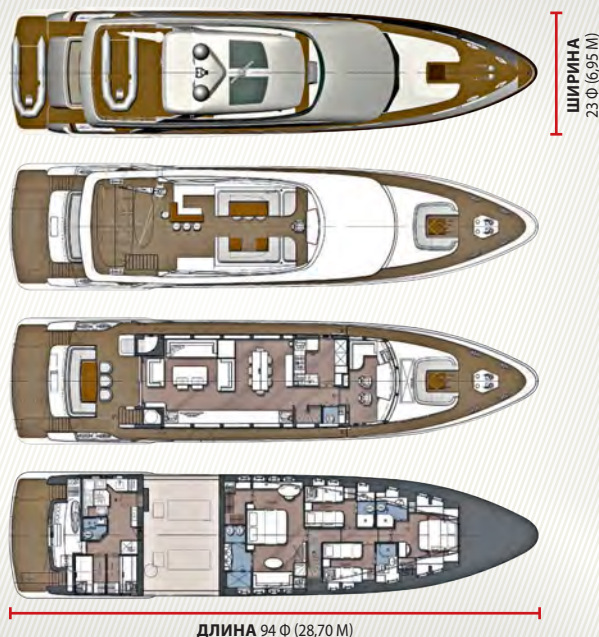
вибrogасящих опор двигателей, системы глушения газовыхлопа, а также полной изоляции всего моторного отсека с применением технологий Rockwool и Noxudol, при постройке яхты используются эластичные вставки между несущими конструкциями и элементами интерьера.

Скорость с двумя Caterpillar C18 мощностью по 1150 л.с. ожидается в районе 18 узлов. Благодаря экономичности двигателей, а также солидному запасу топлива (17 т) дальность плавания на одной заправке при скорости 10 узлов превышает 3500 миль, а на 8 узлах — 4000 миль, чего с избытком хватает для пересечения Атлантического океана даже не самым коротким маршрутом. Но автономность ограничивается еще и запасами воды. В этом плане, помимо танков вместимостью 2,5 т, на борту предусмотрена опреснительная установка производительностью 165 л/ч. А умеренно бортовой качки на ходу и якорной стоянке, кроме мощного фальшкиля, способствуют автоматические бортовые активные рули Koop/Naiad.

Пока это все, что известно. В остальном давайтеждемся завершения постройки и заводских испытаний: в конце года Mulder 94 Voyager уже передадут заказчику. **МВУ**

ДОСЬЕ

ДЛИНА
94 Ф (28,70 М)
ШИРИНА
23 Ф (6,95 М)
ОСАДКА
6 Ф (1,95 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
ПОРОЖНЕМ 100 Т
ЗАПАС ТОПЛИВА
17 Т
ЗАПАС ВОДЫ
2,5 Т
ДВИГАТЕЛИ
2 × CATERPILLAR 1150 Л.С.
ГЕНЕРАТОРЫ
27,5 КВТ; 40 КВТ (ONAN).
МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ
18 УЗЛОВ
КАЮТ
4 + 2



Правильные правила

Правила и ограничения, способствуя безопасности производства и эксплуатации конечного продукта, не должны снижать его качества по отношению к достигнутому уровню технического прогресса. Иначе толку от них, как от слагабаума в чистом поле.

Текст: Всеволод Гаврилов





Правил и ограничений в судостроении много, и возникает вопрос: зло это или благо? Конечно, правила нужны, если они не мешают создавать эффективный продукт. В нашем малом судостроении, где немало правил просто заимствовано из судостроения крупного без учета специфики, этим объясняются избыток толщины корпуса, высоты комингсов, излишний состав оборудования, ненужное дублирование отдельных функций управления системами и т.п. Любое бесполезное резервирование ведет к неоправданному уменьшению полезной нагрузки и эффективности, во многих случаях — обитаемости и эргономики и неизбежно — к повышению стоимости.

БЛАГО — НЕ ЗЛО

Нередко внедрение правил безопасности дает явно положительный эффект. В качестве примера приведу требования по ограничению содержания примесей окислов азота и вредных частиц в выхлопе двигателей. Цель — смягчить негативное воздействие на здоровье и окружающую среду: корреляция между снижением вредных выбросов и заболеванием людей доказана. Требования ввели в начале века, но производителям дали время для адаптации. Это позволило разработать новые технологии дожигания топлива в камерах сгорания, создать для него новые стандарты, вывести на рынок системы катализаторов и пр. Сегодня большая часть моторов, выпускаемых в развитых странах, соответствует новым требованиям. Хорошо для природы, хорошо для человека. То есть правила могут и тормозить прогресс, и стимулировать его.

Еще один позитивный аспект. Внедрение некоторых правил приводит к унификации и распространению новых технологий. Иными словами, закрепление правил заставляет производителей копировать друг у друга лучшие технологии. Таким образом, появляется взаимозаменяемость, интеграция технических устройств и технологий, совместимость протоколов и т.п. Примеры — использование

метрической системы мер, протоколы обмена данными NMEA и др.

А ВОЗ И НЫНЕ ТАМ!

Как обстоят дела с правилами постройки в российском малом судостроении сегодня? Продолжаются давнишние споры о том, какими должны быть правила, кто их составит и будет отвечать за соблюдение.

Так сложилось, что в СССР специальных правил для прогулочного флота практически не было, хотя флот имелся (действовали различные ОСТы и разделы Правил Регистров. — Прим. МВУ). Отдельные попытки создания таких правил имели место, но успехом не увенчались. По большому счету, при наличии разных ведомственных документов, единых правил нет и сейчас, хотя прогулочный флот увеличился многократно.

Правила нужны, но попытка различных ответственных структур спроецировать правила большого судостроения на малые суда, как уже сказано, приводит к парадоксальным требованиям, выполнить которые невозможно. В ряде случаев — и прежде, и сейчас — проектантам удавалось договориться с надзорными органами: существует понятие хорошей морской практики, и среди тех, кто контролирует выполнение правил, немало трезвомыслящих опытных людей. При согласовании проектов согласовывались перечни отступлений, но такие списки оказывались очень длинными, и сдача каждого заказа оборачивалась битвой с надзорными органами. Каждая сторона сражалась за благую цель: проектанты стремились исключить из перечня обязательного противопожарного оборудования на катере длиной 6 м ящик с песком и кошму, блюстители правил отбивали эти атаки.

Сегодня предмет согласования не столь парадоксален — наряду с пресловутыми комингсами высотой, как на сухогрузе, им могут стать крышки иллюминаторов, индикаторы направления вращения вала

или положения руля и т.п. В любом случае, достигнутый компромисс приводит к тому, что наши суда оказываются тяжелее, неудобнее, дороже в производстве и эксплуатации и в конечном итоге лишаются конкурентоспособности еще на стадии разработки.

А В ЭТО ВРЕМЯ...

В Европе разработаны и постоянно обновляются правила EC RCD (Recreation Craft Directive), призванные обеспечить безопасность прогулочных судов длиной до 24 м и касающиеся многих аспектов производства (технологий), механизмов и устройств, а также качеств самих судов. Все верфи Европы строят свои суда по этим правилам, а производители оборудования выпускают для них комплектующие. Налажена система сертификации ЕС; такого сертификата достаточно, чтобы допустить продукт на европейский рынок. Но не на рынок России, ибо наши правила с европейскими не совпадают. Это не означает, что импортным лодкам поставлен барьер — государство так защищает своего производителя, чья продукция, по большому счету, вторична и не вполне конкурентоспособна. Однако наши воды бороздят тысячи импортных лодок. Это говорит о том, что покупатель голосует рублем за другие катера и стандарты, а выставленные барьеры не работают: суда, не соответствующие нашим правилам, все же допускают к эксплуатации в наших акваториях.

Почему не синхронизировать правила, наши и европейские, и не прекратить этот многолетний спор? Справедливости ради надо признать, что уже появляются технические регламенты, созданные на базе правил ISO, но скорость их принятия и степень осведомленности участников рынка недостаточна. Нет четкой программы ввода новых регламентов с установленными сроками и по-прежнему обсуждается... необходимость написания своих правил.

Прогрессивные правила заставляют производителей копировать друг у друга лучшие технологии

Эти популярные в Европе
катера нашим правилам
мало соответствуют



НЕИЗБЕЖНОЕ БЛАГО?

По моему убеждению, синхронизация правил даст толчок развитию отрасли, и позитивные результаты проявятся в нескольких плоскостях.

1. Могут снизиться цены на импортные яхты и оборудование. Например, получение сертификатов на соответствие техническим регламентам (или сертификатов ГОСТ Р) отнимает у производителей немало сил и средств. Предоставление чертежей и описаний, вывоз инспекторов за рубеж... Фактически это приняло вид системы регулярных сборов, когда расходы в финале ложатся на плечи потребителей, увеличивая стоимость изделий, делая локальные верфи менее конкурентоспособными (не секрет, что большая часть яхтенного оборудования в России не производится).

После вступления России в Таможенный союз ситуация еще больше усложнилась: часть регламентов имеют наднациональный характер, органы сертификации должны получать право на выдачу наднациональных документов. Пока в этой сфере много процедурных и технических неясностей, и рынок еще будет лихорадить некоторое время, пока все не придет в норму. Синхронизация правил позволила бы использовать одобрения европейских сертифицирующих органов.

2. Мы получим ясные правила и базу сравнения. Тогда продукцию наших верфей можно будет сравнивать с импортируемой, они (верфи) не смогут прикрываться «неправильными» правилами и будут конкурировать на общей основе.

3. Это поможет раскрыть экспортный потенциал нашего производителя. Получив сертификат ЕС, легче будет поставлять продукцию в Европу (при соответствующем качестве). Сегодня проводить сертификацию ЕС можно,

но процесс сопряжен с существенными затратами для мелкосерийного производства. При синхронизации правил все станет проще.

4. Есть надежда, что уйдут пресловутые коррупционная и административная составляющие: они появляются везде, где есть несовпадение правил и практики применения (в данном случае несовпадение характеристик импортной продукции российским требованиям).

5. Страховые компании получат понятную базу оценки качества продукции.

6... Продолжать можно долго.

С ЧЕГО НАЧАТЬ?

Политически выгоднее не выстраивать перед импортной продукцией административные барьеры, а искать способы воздействия на европейские институты: возобновлять членство в комитете ISO и включаться в разработку новых правил там, с учетом практики применения и новых технологий, постепенно добиваться влияния на разработку новых правил. Это много продуктивнее, чем постоянно пытаться «изобрести колесо» здесь.

Синхронизировав правила, можно задуматься о повышении планки — внедрении стандартов, мотивирующих применение новых технологий. Ужесточение требований по выхлопу? Почему бы нет! У нас много озер, где запрещена эксплуатация катеров, и нет возможности ввести местные требования по выхлопу, поскольку нет федерального закона, позволяющего установить более жесткие рамки.

Ввод таких правил и разрешение на использование «продвинутых» катеров усилило бы спрос на новые суда. Подумайте про Байкал или Ладогу — крупнейшие резервуары питьевой воды в мире не имеют

специальных экологических ограничений для транспорта! С учетом повышенного интереса к экологически чистой продукции во всем мире это могло бы стать локомотивом, вытягивающим российскую продукцию на мировой рынок. В Европе введение жестких требований к выбросам подвесных моторов на Боденском озере дало мощнейший толчок их развитию.

Дальше — ГЛОНАСС и ужесточение требований по утилизации, внедрение нанотехнологий и лимита на расход топлива в пересчете на тонну массы, установление норм соотношения «вес/прочность», мотивирующих применение современных материалов... Почему бы нет?! Но сначала нужна база отсчета, а ей может и должна стать синхронизация наших правил с правилами ЕС.

ПОЕХАЛИ?

Правила являются обременительным ограничением, если основаны на старых, консервативных представлениях, давно не менялись, не учитывают возможности современных технологий и потребности рынка. С малым судостроением у нас пока происходит именно так.

А с автомобилями... Как-то ведь получилось, что иностранные автомобили выпускают в России, хотя технические условия для Hyundai и «жигулей» наверняка разные. И люди у нас разные, и климат, и инфраструктура, и дорожное покрытие, но корейские машины у нас прижились, как родные (как 40 лет назад «жигули»).

Давайте определимся: мы живем в Европе, стремимся в Европу, хотим быть европейцами или нам важна только отмена визового режима? Вспомнил старый анекдот. Дама на вокзале в Одессе спрашивает водителя автомобиля: «Вы такси? А где у вас шашечки?» Ответ следует незамедлительно: «Мадам, вам шашечки или ехать?» Давно пора и нам принять решение: будем ехать или нам важнее шашечки на бортах? **МВУ**

*Проецирование правил большого судостроения
на малые суда приводит к парадоксам*



НОВИНКА!

- содержит TecCel
- для скоростных катеров и гоночных яхт

Hard Racing TecCel

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



О «бедном» регламенте молвите слово

Тема нормативной базы малого судостроения в России стала особенно актуальной в последние годы, когда государственные мужи озаботились наведением порядка в отрасли. Предлагаем читателям взгляд практикующего специалиста на проблемы, вызванные этим законотворчеством.

Текст **Альберт Назаров**



Наше КБ работает с верфями Европы, США, Австралии, Азии и проектирует суда по правилам ведущих классификационных обществ и стандартов стран Евросоюза. Это позволяет изучать мировой опыт и сравнивать ситуацию с сертификацией малых судов в России и за рубежом.

К примеру, в Швеции малые суда вообще не регистрируют, но предназначенные для продажи должны иметь сертификаты CE. В свое время я спросил высокого чина береговой охраны Швеции: как они обходятся без регистрации? Как быть, например, с подтверждением права собственности? Тот ответил: «Мы пытались ввести регистрацию, но много лодок осталось без документов, дети с островов перестали ездить в школу, а это нарушение их прав. Пришлось отыграть назад...» Интересный пример заботы о людях, не так ли? А как это было и есть в России?

ЗАКОННЫЙ ПОРЯДОК

В СССР и России до определенного времени с малыми судами все было более или менее спокойно «под зонтиком» ГИМС. Но чиновничий зуд «творчества» неизлечим, как и желание всё и вся нормировать, зарегулировать и вынудить работать по своим алгоритмам, декорируя ситуацию фразами о безопасности.

Сначала на голову «малотоннажников» обрушился закон ФЗ-36, предписывающий маломерные суда коммерческого назначения классифицировать через Российский Морской регистр судоходства (РС) или Речной регистр России (РРР), выводя их из-под ведения ГИМС. При этом созданием нормативной базы заблаговременно никто не озаботился!

Разговоры о необходимости правил для «маломерки» начались позже — в 2013 году все это еще обсуждалось. На момент введения ФЗ-36 руководители регистров пребывали в уверенности, что «у нас есть правила» (Правила классификации и постройки морских судов, Правила классификации и постройки

высокоскоростных судов). Но эти правила оказались для судов более крупных, да еще с обилием перекрестных ссылок на неприменимые для малых судов требования, в том числе к сертификации оборудования.

Первыми взвыли рыбаки — срывался промысел, так что пришлось срочно на уровне президента, Минтранса и Госкомрыболовства вводить «по послабления» к закону. А остальной сектор коммерческой «малотоннажки» так и остался «под Регистром»...

ПОДАЙТЕ, ПОЖАЛУЙСТА...

Как выглядит согласование проекта малого судна с регистрами сегодня? Например, РС оказался неспособен к выполнению этих задач из-за отсутствия адекватных отдельных правил для малых судов, недостаточной квалификации инспекторов и непонимания проблем отрасли. Вот и получается, что его полномочные представители требуют на катерах длиной 10–12 метров штормовые крышки на остекление рубки; закрывающие обзор метровые леера в три ряда перед рубкой; люки с несуразно высокими комингсами, о которые неминуемо споткнешься перед падением за борт; 4 (!) радиостанции (морского и речного диапазона, основные и резервные) и два дизель-генератора; 80-килограммовые якоря (так получается по их таблицам), стальные огнестойкие двери и изоляцию класса А-0 на санузлы и прочие абсурдные вещи. Интересно, бывали эти «спецы» хоть на одном современном 10-метровом катере, видели они там комингсы, штормовые крышки и склад радиостанций?

Вдобавок ко всем несуразностям, ГУР РС уже два года не может найти разумного разрешения искусственно созданной им же проблемы конструктивной противопожарной защиты судов из стеклопластика (а это до 90% всех малых судов). Взятые РС за основу Рекомендации МАКО (Международная Ассоциация классификационных обществ, членом которой является РФ) к негорючести конструкций корпуса судов до 500 рег. т

СПРАВКА

Альберт Назаров — руководитель конструкторского бюро Albatross Marine Design (Таиланд), проектирующего «под ключ» малые суда различных типов и назначения. Выпускник Севастопольского технического университета, кандидат технических наук, член RINA и SNAME (Society of Naval Architects and Marine Engineers). Автор более 90 публикаций в яхтенных и научных журналах.

не распространяются на «маломерку» и композитные суда. В ответ на ссылки на иностранные нормативные документы ГУР пишет, что «стеклопластик не является композитным материалом»... Вот как оказалось, и что тут комментировать!

Я уже не говорю о требованиях российских регистров сертифицировать комплектующие. Существующие нормы РС и РРР требуют сертифицировать чуть ли не каждый болт, чего нет ни у одного иностранного классификационного общества. Причем наши Регистры не признают сертификаты друг друга. Кого волнует, что на рынке просто нет комплектующих подходящих для катеров размеров с сертификатами иностранных классификационных обществ или РС, например, электрических трюмных помп, на которые каждый раз приходится получать разовые сертификаты РС? Для прогулочных судов РС пошел дальше и в правилах требует (внимание!) «освидетельствование при изготовлении» парусов и палубного оборудованья яхт. Остается ждать, когда North Sails и Harken побегут получать сертификаты РС...

К чему все это приводит? Теперь любой проект служебного катера «под регистр» представляет собой сплошной набор отступлений от «крупнотоннажных» правил, и эти отступления приходится согласовывать с Минтрансом, вовлекая судостроителей и проектировщиков в новые увлекательные бюрократические процессы. Что уж говорить о выпуске продукции в разумные сроки, по конкурентной цене и на передовом уровне?!

В мире все эти «проблемы» давно решены — суда строят и эксплуатируют без применения к ним драконовских «танкерных» и «ледокольных» технических норм. Но что-то мешает российским деятелям «бумажной безопасности» обратиться к давно внедренному мировому опыту.

КОНТРОЛЬНЫЙ ВЫСТРЕЛ

Казалось бы, ситуация — хуже некуда. И тут прозвучал «контрольный выстрел в голову» малотоннажной отрасли — вступил в силу Технический регламент Таможенного союза «О безопасности маломерных судов» (ТР ТС 026/2012). Перед авторами документа стояла сложная задача: выплеснуть на нескольких десятках страниц весь отечественный и мировой опыт проектирования и постройки судов с учетом многообразия их типов. По уровню технической проработки и стилю изложения документ получился, прямо скажем, не очень. Основной текст



представляет собой набор разрозненных тезисов, а сами технические требования к судам изложены в основном в Приложениях. Только в процессе компиляции из разных источников как-то потерялись важные детали, без которых Техрегламент становится невыполнимым и бесполезным на практике.

РАЙОНЫ ПЛАВАНИЯ

Сначала, как водится, разработчики предприняли стратегический шаг — сделали свой документ несовместимым с международными в части классификации. Скажем, во всем мире в правилах классификационных обществ (Lloyd's Register, Germanischer Lloyd, Det Norske Veritas и пр.) и стандартах ISO для малых судов принят предел по длине 24 м. «Мы» пошли другим путем и утвердили 20 м. Далее принялись плодить категории и подкатегории условий плавания; в Европе их для прогулочных судов всего четыре, а у нас — «враг не пройдет!» — аж девять. Использован излюбленный прием отечественных «правилотворцев»: вместо того чтобы увеличивать разрешенную высоту волны в геометрической прогрессии, разработчики добавляют «по чуть-чуть», и получается изошренная система классификации с массой категорий сложности и разрядов — раздолье для тех, кто регулирует, нормирует, проверяет.

Вероятно, разработчики «скрещивали» категории из PC и PPP, но в результате в Приложении 3 к Техническому регламенту получилась полная бессмыслица. Как определить разницу в высоте волны 3% обеспеченности, скажем, 3,0 и 3,5 м или 7 и 8,5 м? Не на бумаге, а в реальных условиях, и как эта разница влияет на проектные характеристики судна? Я пробовал найти примерное соответствие категорий Техрегламента с европейскими (де-факто международными), и вот что получилось (см. табл. 1). Оказывается, все, что в Техрегламенте «мелко нашинковано» на разряды, можно легко укрупнить и объединить в более разумные категории, соответствующие европейским...

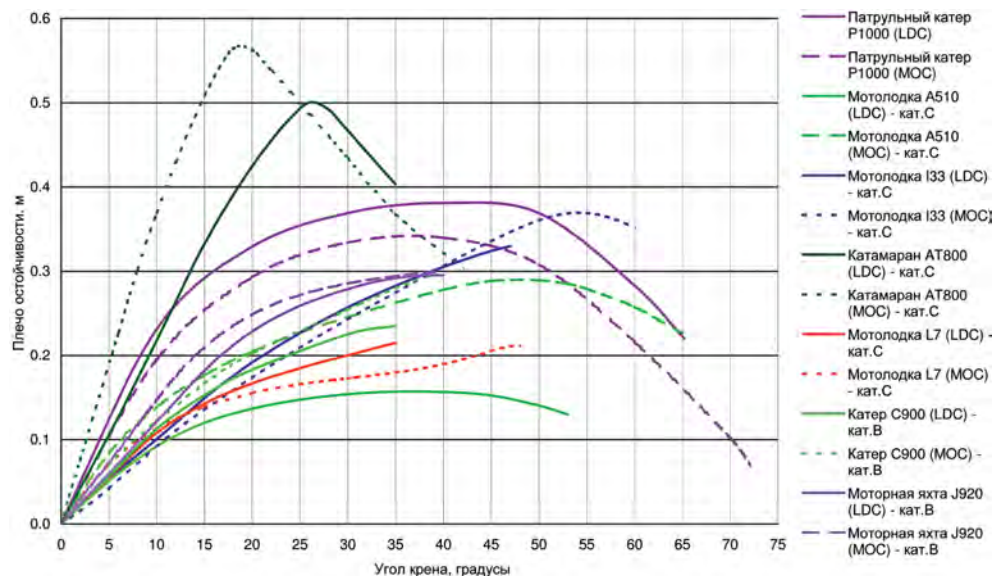
ОСТОЙЧИВОСТЬ

Следуя чеховскому «Краткость — сестра таланта», требования к остойчивости авторы Техрегламента втиснули в несколько абзацев Приложения 2. Не приводя цитат из этого документа, дабы не утомлять читателя, отмечу следующее.

Для палубных маломерных судов, рассчитанных на плавание в районах 0–III категорий сложности и 1–4 разрядов районов плавания IV категории сложности, требуется плечо диаграммы поперечной статической остойчивости при угле крена 30° или более:

- не меньше 0,25 м (для судов в районах IV категории сложности 1 и 2 разрядов);
- не меньше 0,2 м (для судов в районах IV категории сложности 3 и 4 разрядов).

Максимум диаграммы остойчивости должен достигаться при угле крена не менее 25°. Угол заката диаграммы должен быть не менее 60°. Начальная поперечная метацентрическая высота палубных



и беспалубных маломерных судов при всех вариантах нагрузки, за исключением порожних, должна быть не менее 0,5 м.

На рисунке представлены диаграммы остойчивости некоторых малых судов, построенных по проектам КБ АМД, сертифицированных ведущими классификационными обществами и по стандартам ISO. Обратим внимание на угол максимума и на то, что все диаграммы обрываются на углах заливания.

Эти требования, копирующие прежние требования Регистра СССР, взяты не иначе как из старого учебника и предназначены для транспортных судов определенной архитектуры — с водонепроницаемой палубой переборок, на которой находятся надстройки и рубки. Какое отношение все это имеет к малым судам, непонятно. Ведомо ли авторам документа, что у большинства существующих малых судов диаграммы остойчивости ограничены углом заливания (например, через воздухозаборники моторного отсека или окна рубки), и по «странному» стечению обстоятельств это происходит при углах крена куда менее 60°? Ведомо ли, что у многокорпусных судов и относительно широких катеров максимум диаграммы достигается при углах крена менее 25°?

Например, согласно HSC Code (International Code of Safety for High Speed Craft, IMO 2008) максимум диаграммы остойчивости должен быть не менее 10° для многокорпусных судов. Получается, что Техрегламент катамараны практически запрещает. Известно ли, в конце концов, авторам документа, что диаграмму остойчивости судов (кроме парусных) практически по всем имеющимся международным правилам вообще требуется рассчитывать только до 50°?

НЕПОТОПЛЯЕМОСТЬ

Требования Техрегламента к непотопляемости также представляют

собой классический пример того, что нельзя деятелям от большого судостроения выдумывать нормы для малых судов. Помимо опыта, здесь требуется совершенно иное мировоззрение... Так, усилиями «доброжелателей» появились требования к непотопляемости и аварийной плавучести. Здесь цитирую:

«Полностью затопленные маломерные суда с полным комплектом своего оборудования, двигателем, полным запасом топлива и количеством людей должны сохранять положительные плавучесть и остойчивость».

Эти требования на большинстве малых прогулочных судов невыполнимы из-за ограниченных размеров и особенностей компоновки. В общем случае водонепроницаемые переборки (кроме, пожалуй, таранной) сделают применение прогулочного судна по назначению невозможным. И это, как ни странно, понимают разработчики зарубежных норм, не требуя непотопляемости судна и обеспечивая безопасность людей спасательными средствами.

Скажем, в стандарте ISO12217-1 (Small Craft Stability and Buoyancy Assessment and Categorization) требования к непотопляемости применяются только как опционные для беспалубных судов, судов со сниженным надводным бортом и характеристиками остойчивости. В Правилах LR SSC (Rules and Regulations for the Classification of Special Service Craft, Lloyd's Register, 2012) и DNV (Rules for Classification of High Speed, Light Craft and Naval Surface Craft, Det Norske Veritas, 2011) для малых судов (не прогулочных!) есть требования к водонепроницаемым переборкам (таранной и моторного отсека), но они применяются только при длине судна более 15 м. Одноотсечная непотопляемость или аварийная плавучесть требуется только для пассажирских и патрульных (иногда) судов.

На современных прогулочных моторных яхтах и круизерах многие наши требования выполнить просто невозможно



Формула увлекательного похода на катере:

Комфорт:

- каюта с тремя спальными местами;
- кресло судоводителя с амортизацией;
- просторный камбуз (плита, раковина, холодильник, столешница, большое количество ящиков);
- галюн с отдельным входом с кормового кокпита.

Уверенность в безопасности:

- цельносварной стальной алюминиевый корпус;
- неоптоляемость за счет межбортовых блоков плавучести;
- усиленный привальный брус;
- кабина траулера типа с круговым обдувом остекления;
- жидкостный отопитель Webasto;
- потопины вдоль бортов с нескользящим покрытием;
- две высокопроизводительные ручные помпы.

SOLO 900

Отличные ходовые качества:

- скоростные качества;
- маневренность;
- устойчивость на курсе;
- простота в управлении;
- подруливающее устройство.

Автономность:

- топливный бак 600 л;
- запас пресной воды 100 л;
- объем бака сточных вод 100 л;
- два стационарных дизельных двигателя.

Возникает вопрос: зачем в Техрегламенте нужно было вводить требования к непотопляемости для всех маломерных судов? Кто сочтет нормальным на судне длиной 10–15 м наличие четырех-пяти водонепроницаемых переборок и, соответственно, дверей/люков или нескольких кубометров блоков плавучести?

...И ЕЩЕ, ЕЩЕ, ЕЩЕ

Можно долго перечислять перлы этого нормативного документа. Например, его требования к оборудованию не синхронизированы с международными (ISO), хотя большинство комплектующих покупают по зарубежным каталогам (это оборудование в России не производится). Еще одним свалившимся на головы судостроителей «нововведением» является требование обеспечить конструктивную противопожарную защиту. Помимо того, что это требование для прогулочных судов в стандартах ISO отсутствует, на судах из пластика оно подчас невыполнимо.

Изложенные в Техрегламенте требования к маневренности заимствованы у водоизмещающих судов и неадекватны: значительная часть малых судов — вот ведь незадача! — являются глиссирующими.

Единственной положительной чертой Техрегламента является более поздняя попытка включить в Перечни к нему международные стандарты ISO Small Craft и ГОСТ 19105-79 «Суда прогулочные гребные и моторные. Типы, основные параметры и технические требования», «в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований технического регламента Таможенного союза».

Интересный момент: Регламент принят 15 июня 2012 года, а Перечни — 18 октября;

Любые правила — это всего лишь отражение накопленного положительного опыта

видимо, это попытка «закрыть брешь» после критики основного документа. Догадку подтверждает отсутствие ссылок на Перечни в тексте Техрегламента.

ЧТО ДЕНЬ ГРЯДУЩИЙ НАМ ГОТОВИТ?

Совершенно неясно, как Техрегламент будет применяться на практике. Является ли соответствие стандартам из Перечней необходимым и достаточным, или они будут применяться в дополнение к основным техническим требованиям, изложенным в Приложениях к Техрегламенту? Разработчики документа на контакт не идут, в инстанциях получить вразумительных комментариев не удается. Да и в Перечнях есть неточности: например, стандарты по остойчивости ISO12217 давно заменены на версию 2012 года, а в Перечнях указаны устаревшие версии. Кроме того, ряд стандартов в Перечни вообще не попал, например, нормы прочности корпуса ISO12215-5 и -6.

Таким образом, одной из основных проблем, созданных Техрегламентом, будет его трактовка, которая позволит недобросовестным «надзирателям за безопасностью» оперировать всякими требованиями, неприменимыми к малому судну. Зная склонность российских чиновников к перестраховке (как бы чего не вышло!) и коррупционным схемам, можно ожидать применения всей этой «творческой компиляции» требований в полном объеме. До сих пор неизвестно, кто будет проводить сертификацию на соответствие Техрегламенту: пока

аккредитованных организаций нет...

Возникают вопросы: зачем понадобился этот наспех разработанный, малограмотный Техрегламент и почему попытки приблизиться к практике малого судостроения предпринимаются только после его введения? Почему в условиях глобализации производства появляются документы, приводящие к изоляции его кластеров? Почему не было широкого обсуждения документа со специалистами отрасли, его введения в «пробном режиме»?

Как тут не посотовать на отсутствие в России действенной Ассоциации малого судостроения, которая могла бы представлять интересы отрасли, взаимодействовать с госструктурами, иногда теряющими связь с реальностью, и путем привлечения экспертов оценивать качество вновь принимаемых нормативных документов, как это происходит в цивилизованных странах!

Хочется напомнить создателям разнообразных нормативных документов, что любые правила — это всего лишь отражение положительного опыта. Они должны не рождаться в кабинетах, а разрабатываться в тесном сотрудничестве со специалистами-практиками.

А пока российским судостроителям, производителям оборудования и импортерам остается писать обращения в инстанции и в очередной раз запастись терпением для пробивания бюрократических препон, созданных на ровном месте, тогда как люди на остальной части суши давно работают по цивилизованным правилам. **МВУ**

ПРИМЕРНОЕ СООТВЕТСТВИЕ КАТЕГОРИЙ СУДОВ

Районы плавания по Техническому регламенту	Характеристика гидрометеоусловий	Категория по ISO Small Craft/EU Directive on Recreational Craft, 94/25/EC	Характеристика гидрометеоусловий
«0» категория сложности	Требования не предъявляются	Категория «А»	Высота значительных волн до 7 м и более, скорость ветра до 28 м/с
I категория сложности	Морской район с высотой волны 3% обеспеченности до 8,5 м		
II категория сложности	Морской район с высотой волны 3% обеспеченности до 7 м		
III категории сложности	Морской район с высотой волны 3% обеспеченности до 3,5 м	Категория «В»	Высота значительных волн до 4 м и скорость ветра до 21 м/с
IV категории сложности I разряда	Морской район или внутренний водный бассейн с высотой волны 3% обеспеченности до 3 м		
II разряда	Морской район или внутренний водный бассейн с высотой волны 1% обеспеченности до 2 м	Категория «С»	Высота значительных волн до 2 м и скорость ветра до 17 м/с
III разряда	Морской район или внутренний водный бассейн с высотой волны 1% обеспеченности до 1,2 м		
IV разряда	Морской район или внутренний водный бассейн с высотой волны 1% обеспеченности до 0,6 м	Категория «D»	Высота значительных волн до 0,3 м (до 0,5 м от проходящих судов) и скорость ветра до 13 м/с
V разряда	Морской район или внутренний водный бассейн с высотой волны 1% обеспеченности до 0,25 м		

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.

Т: 8 (831) 230 30 93



www.seajetpaint.ru

Использование биоцидов безопасно. Всегда читайте этикетку и информацию о продукте перед использованием

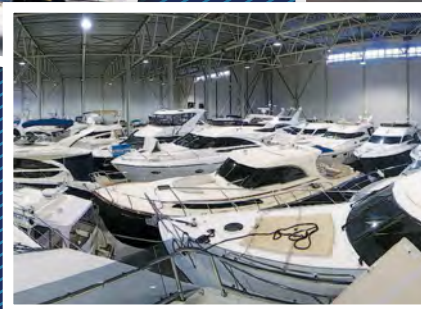
БРОНИРУЙТЕ ЗАРАНЕЕ!
НАШИМ СТАРОЖИЛАМ
- СКИДКА!

ПОРТ **ДУБРОВКА**



Мы сохраняем
Вашу мечту

СВЕТЛОЕ, ТЕПЛОЕ, ПРОСТОРНОЕ ОБЩЕЖИТИЕ ДЛЯ КАТЕРОВ И ЯХТ



WWW.PORTDUBROVKA.RU • INFO@PORTDUBROVKA.RU

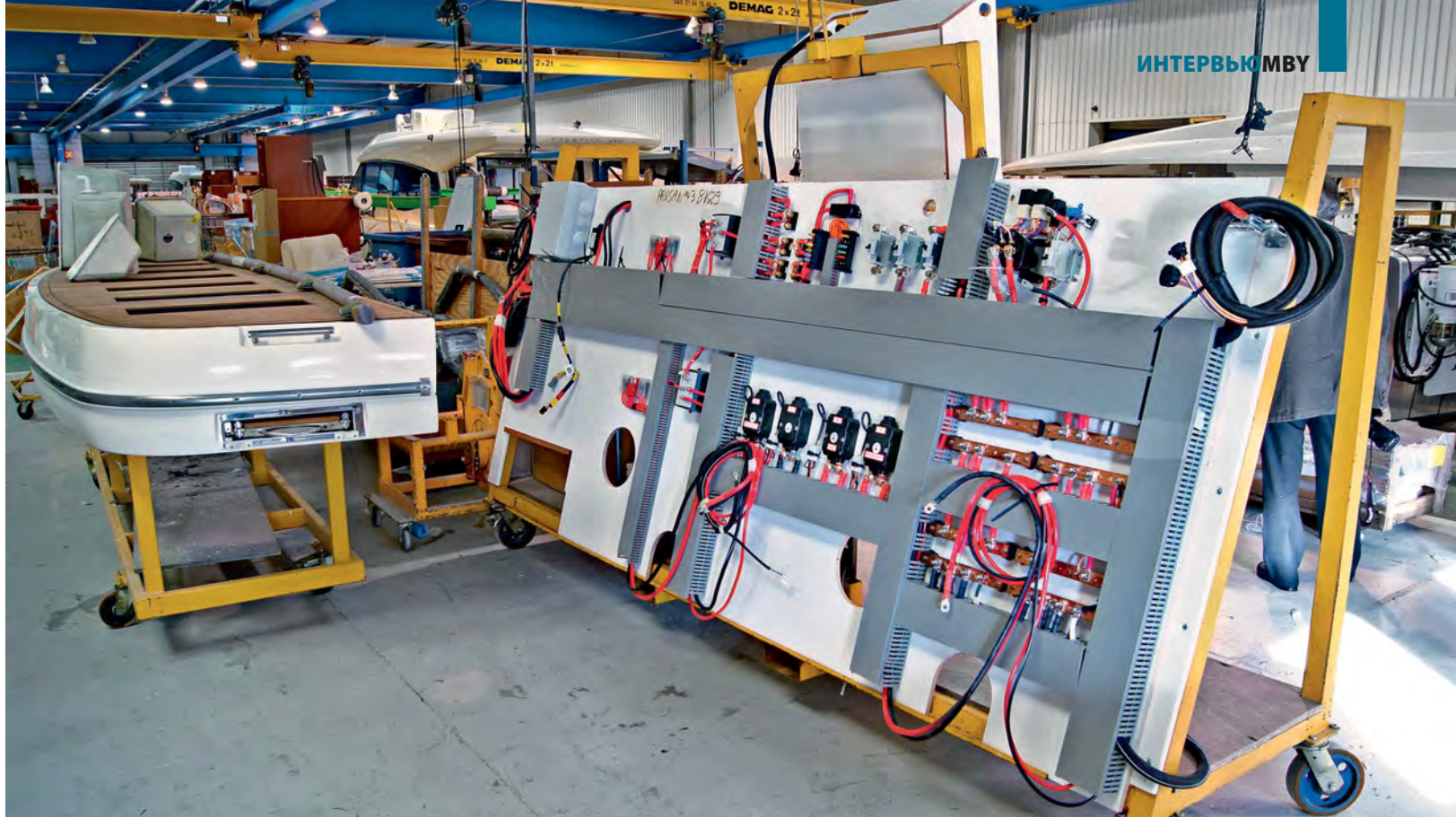
187340, РОССИЯ, ЛЕНИНГРАДСКАЯ ОБЛ. КИРОВСК, НАБЕРЕЖНАЯ УЛ., 20 Б
+7 (812) 96-390-96, +7 (812) 318-14-50, +7 (812) 430-25-02

ИНТЕРВЬЮ МВУ

Мир парусов и моторных яхт: мнения и комментарии профессионалов



МАРКУС ЛАКСЕН, специалист по сертификации судов: «Прямого взаимодействия с российскими верфями у нас нет давно, хотя финские дилеры порой подают заявки на сертификацию их продукции»



Российские строители яхт в разговорах нередко высказывают сомнения относительно того, стоит ли пытаться выходить на европейский рынок, и опасения, касающиеся сложности этих процессов. Если не рассматривать вопросы маркетинга и готовность европейцев покупать российские лодки, то остается один важный момент — сертификация прогулочных плавсредств по стандартам Евросоюза. О том, как это делается и почему этого не стоит бояться, нам рассказал Маркус Лаксен, специалист по сертификации прогулочных судов из финской компании VTT Expert Service Ltd, которая является аккредитованным уполномоченным органом по сертификации в соответствии с Директивами ЕС 94/25 и 2003/44.

Маркус, как выглядит процедура сертификации, какие шаги она предполагает?

Сначала мы должны получить техническую документацию от верфи или дизайнера: чертежи, расчеты, описание процесса строительства. Если все в порядке, то производитель начинает строить головной образец, а мы посещаем верфь несколько раз, чтобы оценить фактическое соответствие процесса технической документации. Затем следует непосредственно осмотр и проверка готового судна, после чего выдается сертификат. Список требований к техдокументации, как и сама директива Евросоюза 2013/53/EU, доступны на сайте www.eurogora.eu, а основные параметры, в частности прочность корпуса, мы оцениваем согласно соответствующим стандартам ISO. Кроме самого качества постройки и правильности установки оборудования на борту, мы проверяем остойчивость, маневренность и другие важные для любого судна характеристики.

Какова примерная стоимость сертификации 10-метрового круизера из стеклопластика или алюминия?

В среднем она обходится в 6–8 тыс. евро без учета налогов; в эту цену входят все необходимые типовые тесты и экспертиза. Изначально нет никакой разницы, из чего построено судно. Другое дело, на какую категорию RCD подается заявка: категории «А» и «В» требуют гораздо большего участия инспектора при определении остойчивости и в прочих тестах.

Так ли необходимо сюрвейеру следить за постройкой прототипа?

Да, это очень важно. Мы должны полностью видеть процесс создания по меньшей мере одного судна, чтобы оценить, способна ли верфь вообще это делать. Для судов длиной 10–15 метров необходимы минимум два визита эксперта. После того как все проверки дали удовлетворительный результат, на выдачу сертификата обычно уходит три–четыре недели.

Существуют ли пики заказов на сертификацию?

Обычно у нас нет авралов и затиший — заказы поступают равномерно, правда, порой приходится побольше потрудиться перед выставками, когда производители спешат должным образом оформить новые модели, чтобы продавать их тут же, на стенде.

Насколько часто вы работаете с российскими верфями?

Нам поступает до пяти запросов в год, но до сих пор это были лишь письма с вопросами о ценах и сроках — ни одного конкретного заказа мы так и не получили. В период с 1998 по 2006 г. мы сертифицировали шесть моторных лодок Master из Петербурга,

СПРАВКА

Чтобы продавать прогулочные суда на территории ЕС, необходимо иметь в Евросоюзе импортера/дилера/дистрибьютора, отвечающего за размещение продукции. Для представления на рынке ЕС продукции, изготовленной вне ЕС, уполномоченный орган должен провести испытания на остойчивость и аварийную плавучесть (модуль «Аа») вне зависимости от того, кто подает заявку на сертификацию. Сопровождение производства с изучением документации начинается с модуля «I». Для судов длиной менее 12 м категорий «А» и «В», равно как и для категории «С», достаточно модуля «Аа». Для категории «D» необходима только декларация производителя о соответствии (модуль «А»).



и вот с тех пор тишина. У некоторых российских верфей в Финляндии есть дилеры, с которыми мы работаем, но прямого взаимодействия давно нет. В случае, когда финский дилер просит сертифицировать российскую лодку, мы оцениваем только характеристики готового судна по модулю «Аа», но не сам процесс производства.

Есть ли у российских судов конструктивные особенности, которые усложняют или, наоборот, облегчают получение сертификата CE?

Нет, это такие же катера, как и в остальном мире. С надувными лодками иногда возникает проблема — не все компании могут предоставить сертификат качества на материал, из которого изготовлены баллоны.

Ограничен ли срок действия сертификата CE?

Нет, как такового ограничения нет: сертификат выдается для той или иной модели на всю жизнь. Но если верфь вносит конструктивные изменения, то она должна связаться с надзорным органом, сообщить об изменениях и получить обновленный документ. В некоторых случаях нам достаточно взглянуть на фотографии без дополнительных тестов и визитов — все зависит от масштаба изменений. Например, если двигатель меняют на более мощный, мы должны провести соответствующие испытания.

Если у верфи есть сертификат, выданный на лодку в 2005 году, может ли она сейчас продавать эту модель?

Нет, поскольку изменились стандарты остойчивости и высоты надводного борта: они стали более жесткими, так как средний пассажир «поправился» с 75 до 80 кг. Необходимо проводить новые тесты и заново делать измерения — на бумаге такие факторы не оценить. Как вариант, можно урезать грузоподъемность на одного пассажира и переформировать сертификат без тестов. Если верфь строит лодки по стандартам ISO, то при сертификации судов длиной до 12 м

используется модуль «Аа» (согласно еще действующей на переходный период старой Директиве 94/25/ЕС), который учитывает это. Но если производство не сертифицировано, то необходимо оценивать лодку по модулю «А2» в соответствии с новой Директивой 2013/53/EU с проведением тестов.

Нормативы RCD время от времени меняются. Какова тенденция этих изменений: усложнение или упрощение?

Думаю, сейчас в мире все лишь усложняется, и стандарты ISO к Recreational Craft Directive не исключение. Зачастую изменения связаны с введением новых законов и норм (например, экологических), но после каждого обновления у нас есть трехлетний переходный период. Так, последние модификации, внесенные в 2013 году, станут обязательными с 2017 года. До этого производители могут использовать старую директиву, но быть готовыми к переходу на новые правила. Переходный период дает возможность без спешки внести необходимые изменения в конструкцию судна и перестроить производство, если это требуется.

Насколько сильный спад в заявках на сертификацию имел место после 2008 года?

Все потихоньку пошло на убыль, и спад продолжается до сих пор. В 2012 году мы выдали порядка 80 сертификатов, а в 2013 году всего около 50. Производители сильно замедлили темпы выпуска новых моделей, однако в последние месяцы проявляются оптимистические настроения.

Что вы можете посоветовать российским верфям, которые задумываются о CE-сертификации своих моделей?

Могу лишь предложить не стесняться сотрудничать с VTT: мы с радостью объясним, как происходит сертификация, и поможем новичкам в этом вопросе. Наши двери открыты для производителей из любого региона, а выданный сертификат позволит продавать лодки в любой стране Евросоюза. МВУ

Вверху:

Процесс сертификации подразумевает посещение верфи сюрвейером на разных этапах строительства первого корпуса.

ЯХТ-КЛУБ «МОРСКОЙ»

5-6
СЕНТЯБРЯ

St. Petersburg
International
Boat Show

'14

Информационная поддержка:

Коммерсантъ[®]

ПЕТЕРБУРГСКИЙ
Автосалон

АНТИКВА
www.antiqua-magazine.ru

КАПИТАН
captain club magazine

ЖУРНАЛ
Yacht RUSSIA

 **КАТЕРА и ЯХТЫ**

ЛОЦМАН
— * эксперт морской практики —

itBoat

КОНТАКТЫ

+7 (812) 617-11-01

+7 (921) 973-87-12

www.spibs.ru

info@spibs.ru

Генеральный партнёр:

ЛСР ЛСР
Недвижимость

 СТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ
ВОЗРОЖДЕНИЕ
САНКТ-ПЕТЕРБУРГА



НОВЫЙ УРОВЕНЬ

На создание нового флагмана дизайнеры и конструкторы Prestige потратили около двух лет, реализовав на нем целый ряд интересных решений вроде промежуточной палубы.

Пришло время оценить плоды их работы!

Текст **Антон Черкасов** Фото **Prestige**



Те из вас, кто следит за развитием линейки Prestige, наверняка помнят, что изначально шли разговоры о яхте длиной 72 фута, как вдруг перед Новым годом она внезапно превратилась в 75-футовую. Произошло это еще до закладки корпуса; конструкторы поняли, что становится тесновато, и добавили еще один метр, благо внести изменения в проект при существующем программном обеспечении несложно. Этот метр оказался не лишним.

ВНЕШНИЙ ДИЗАЙН

Поскольку главный завод Jeanneau и Prestige в Лез-Эрбье расположен в нескольких часах езды от побережья Атлантики, строить Prestige 750 пришлось в Италии. Там уже полным ходом возводят

новые эллинги, которые станут инкубатором для крупных Prestige, а пока флагманы сходят со стапелей одной из верфей группы Beneteau.

Дизайн этой лодки в чем-то продолжает общую для всех моделей Prestige концепцию, которую заложил и продвигает вместе с итальянскими дизайнерами — отцом и сыном Гаррони — руководитель этого направления Жан-Франсуа де Преморель. Однако здесь слишком уж бросаются в глаза новые, несвойственные последним Prestige линии. И надо сказать, не все дают им однозначную оценку. Некоторые считают чересчур массивными боковые элементы, образующие арку хардтопа на флайбридже, а мне визуально тяжелой показалась корма. Однако это дело вкуса, и выбор зачастую определяется по принципу «нравится – не нравится».



Во внешности флагмана появились новые, несвойственные семейству линии, а интерьеры сохранили присущую Prestige практичность



КОНЦЕПЦИЯ КАЮТ

Дизайнеры Prestige не пошли обычным путем создания яхты, которая бы просто повторяла подобные модели в своем классе. Если у моделей Prestige длиной 45–60 футов одной из основных «продающих» особенностей выступает отдельный вход в мастер-каюту, то для Prestige 750 подобной «фишкой» стало расположение апартаментов владельца в носовой части яхты, между нижней и главной палубой. Французы смело реализовали концепцию разных уровней, и у нее оказалось больше плюсов, чем минусов. К последним относится, пожалуй, только отсутствие ожидаемых панорамных иллюминаторов; вместо них освещение в каюте обеспечивают два десятка окошечек и потолочных люков. Хуже каюта от этого не становится, а вот за счет своего положения она избавляет владельца от одной пикантной проблемы. На стоянке в марине, когда яхты пришвартованы практически борт к борту, велик соблазн заглянуть к соседу в окно, и люди вынуждены жить с постоянно опущенными шторами. На Prestige 750 мастер-каюта расположена выше и смещена к носу, поэтому любопытствующим соседям будет непросто застать вас в пижамах.

Другое преимущество состоит в том, что, подняв эту каюту, конструкторы получили возможность значительно сузить ватерлинии в носу. В итоге первые две трети корпуса характеризуются повышенной килеватостью, а к транцу ее угол сходит к 17° для обеспечения эффективного глиссирования. Естественно, все это нашло отражение в ходовых качествах, но об этом позже.

Заканчивая с мастер-каюткой, отмечу, что она занимает всю ширину корпуса, но за счет манипуляций с формами конструкторам удалось сохранить весьма широкие бортовые проходы до самого носа. На борту яхты вообще много шкафчиков и рундуков, и каюта владельца не исключение. Вместительный ящик есть даже под кроватью, и в нем на тестовой лодке покоился солидный сабвуфер аудиосистемы Bose.

Для гостей на борту предусмотрена центральная VIP-каюта, которая по площади не сильно уступает хозяйской, и две «зеркальные» двухместные каюты, где будет не тесно.

ИНТЕРЬЕРЫ

Интерьеры яхты произвели на меня двойное впечатление. С одной стороны, для флагмана использовали качественную древесину (доступны три цвета) и даже сделали большой шаг вперед в отношении фурнитуры, хотя местами последняя далека от совершенства. Но интерьер выглядит слишком уж просто для лодки такой длины. Возможно, если осматривать уже обжитое рачительными хозяевами судно, где стоят цветы, полки заняты книгами и семейными фотографиями, а на диванах красуются дизайнерские подушки, такого ощущения не возникнет, но в базовом варианте это бросается в глаза. Сказанное относится и к санузлам: они светлые, высокие и просторные... но слишком простые. Зато функциональность на высоте, и этого у Prestige 750 не отнять.

В салоне дизайнеры немного переборщили с острыми углами в угоду стилю, однако самые критичные вещи вроде стеклянного стола на последующих лодках обещали исправить.

Не буду утомлять читателей деталями планировки салона, камбуза и флайбриджа, поскольку они прекрасно видны на иллюстрациях, а лучше расскажу про пост управления. Во-первых, он достаточно сильно смещен в нос и заметно приподнят над главной палубой, что, опять же, не совсем обычно. Во-вторых, капитан этой яхты может смело хвастаться коллегам своим тронem — широченным диваном на двух массивных ногах-опорах с электроприводом. Развалившись на нем в одиночку, можно сколь угодно долго крутить штурвал хоть полулежа. Но едва стоит подсесть пассажиру, как удобства поубавятся: низко расположенный штурвал окажется между двумя соседними коленками, и рулевому придется непросто. На верфи уже знают об этом недочете, впредь будут устанавливать штурвал выше и снабдят его механизмом регулировки положения. На мой взгляд, его еще было бы неплохо сдвинуть ближе к левому борту, чтобы не мешать пассажиру, да и дверь на палубу окажется совсем рядом.

С ней, кстати, на верфи справились: массивная металлическая полуавтоматическая дверь придумана толково, легко открывается, и придаться можно лишь к ее положению на левом, а не на правом борту, но такова уж задумка



Слева направо, сверху вниз:

Верфь предлагает три оттенка древесины для отделки салона и обещает скруглить углы стеклянного стола на последующих экземплярах.

Во всех без исключения помещениях для гостей высота потолков приближается к двум метрам.

В тумбочке позади капитанского кресла скрыта подъемная телевизионная панель на электроприводе.

В центре хардтопа оборудован автоматический люк из мягкой ткани.



На примере мастер-каюты французы смело реализовали концепцию разных уровней, и у нее оказалось больше плюсов, чем минусов

дизайнеров. С поста управления открывается хороший обзор с сектором около 200°, а в корму на подобных яхтах можно даже не оборачиваться: из-за солидной длины ожидать кругового обзора нелепо, а при большой необходимости всегда поможет всевидящее око камеры наблюдения в кокпите, картинка с которой выводится на 17-дюймовые МФД.

ТЕХНИЧЕСКОЕ ВОПЛОЩЕНИЕ

Самое время перейти к технической начинке судна, поскольку и здесь французы сумели удивить. Поразмыслив и придя к выводу, что вряд ли владельцем такой лодки будет новичок, они решили не мудрить с приводами и остановились на гребных валах, сопряженных с редукторами посредством современных подвижных муфт (а ведь могли «воткнуть» три «ноги» IPS). В качестве двигателей они выбрали не свои любимые Cummins, а немецкие MAN мощностью 1200 л.с., а это уже серьезные агрегаты — под стать суперяхтам! Одним из существенных плюсов такого решения стало полное отсутствие передаваемых на корпус вибраций во всем диапазоне оборотов.

Моторный отсек, это великолепно продуманное и оборудованное помещение, стоит хвалить в первую очередь за мощную систему вентиляции: два расположенных рядом с двигателем вентилятора диаметром под 300 мм нагнетают холодный воздух, а два таких же напротив отводят тепло. Верфь предлагает устанавливать гироскопические стабилизаторы Seakeeper: один удобно разместить при входе, а второй, если он необходим, поставить по правому борту, — правда, обслуживать его тогда будет сложнее.

Классика классикой, а оставить нынешнего придирчивого покупателя без модного джойстика — одной из примет технического века — никак нельзя. Скооперировавшись с немецкими разработчиками, Prestige предложила дорогостоящую опцию в виде манипулятора Xenta, который позволяет собирать воедино управление двигателями, редукторами и обоими подруливающими

устройствами (они есть в базовой комплектации).

ЧТО ПОКАЗАЛ ТЕСТ

Погода для теста выдалась занятная: выходя из каннского порта, я сетовал на штиль, а спустя полчаса мы уже кружили по волнам под порывы ветра до 35 узлов. Кстати, в этот раз мы были в бухте не одни: у военных шли учения, за Prestige следил сторожевик под прикрытием штурмовиков французских ВВС и в сопровождении субмарины, но пока наша красивая яхта не нарушала незримой границы, ей разрешалось свободно бороздить волны.

Нам не удалось разогнаться быстрее 27 узлов из-за волны и ветра, однако данные верфи указывают на 28 узлов. Это не рекорд, и в Prestige заявляют, что намеренно не стали добиваться лидерства по этой позиции. «Тише едешь — богаче будешь» — расхожая нынче фраза, актуальная даже на Лазурном Берегу, и еще одна примета нашего времени. В базовой модификации предлагают двигатели MAN по 1000 л.с., но при общей стоимости яхты разница в € 50 000 не столь существенна, и вряд ли кто-то откажется от дополнительных 400 «лошадей». Что касается самого хода, то он у Prestige 750 мягкий, а главное — тихий: на посту управления при максимальной скорости прибор регистрировал всего 74 дБА — серьезный комплимент конструкторам. Приложи они чуть больше усилий по устранению поскрипывания мебели в салоне — и этот показатель мог бы стать еще ниже.

Сказать, что Xenta дает возможность так же легко играть лодкой, как джойстик Volvo Penta IPS на 40-футовом спортивном круизере, значит лукавить. Немецкая система справляется с задачей, но ожидать от нее резвости не стоит — нужно просто привыкнуть к ее особому темпу, освоить нюансы, и швартовка пройдет легко и непринужденно. Кстати, замечу, что электроника управления двигателями в принципе не дает Prestige 750 срываться с места: когда укладываешь рукоятки, все происходит медленно и чинно, тем не менее яхта разгоняется





ЕСЛИ ПРИГЛЯДЕТЬСЯ

АНТОН ЧЕРКАСОВ

СИДЕНЬЕ КАПИТАНА

Шикарный диван на двух мощных «ногах» с электроприводом снабжен массивным откидным валиком и удобными подлокотниками. Кнопка на правом торце регулирует положение сиденья по высоте.



КАМБУЗ

На камбузе и в сопредельных шкафчиках оборудованы специальные отсеки для хранения фужеров, столовой посуды и приборов, в которых они не дребезжат и находятся в безопасности.



ОСТЕКЛЕНИЕ

В носовой мастер-каюте отсутствуют классические панорамные иллюминаторы, но это компенсируется обилием небольших окошек, которые вместе составляют приличную площадь и отлично освещают апартаменты.



МОТОРНЫЙ ОТСЕК

По свободному месту это помещение сравнится с таковым на стофутовой яхте: все оборудование грамотно размещено, плюс остается пространство для установки гироскопов, генераторов и опреснителей.



На странице слева:

Каюта владельца расположена на отдельном уровне между нижней и главной палубой.

Помимо широкой кровати с рундуком в основании, в мастер-каюте оборудован гардероб и рабочее место.

Сверху вниз:

По площади VIP-каюта не уступает апартаментам владельца и находится в центральной части корпуса.

Уютные двухместные гостевые каюты повторяют друг друга по планировке.

В санузлах достаточно места, но оформлены они довольно скромно.



Для тех, кому не нужен хардтоп, верфь предлагает версию с непокрытым флайбриджем и стандартным тентом-бимини

Необычное расположение носовой мастер-каюты между двумя палубами позволило заузить обводы корпуса и получить «глубокое V»

Массивная дверь в транце ведет напрямую в моторный отсек и каюту экипажа



На посту управления хорошо видны не только приборы, но и вся акватория в секторе 200°

Сейчас штурвал находится слишком низко, однако на последующих корпусах его обещали разместить выше

На странице слева:
Электроника управления двигателями MAN обеспечивает Prestige 750 плавное ускорение и мягкий ход.

При своих характеристиках новая Prestige 750 вполне претендует на океанскую категорию «А»

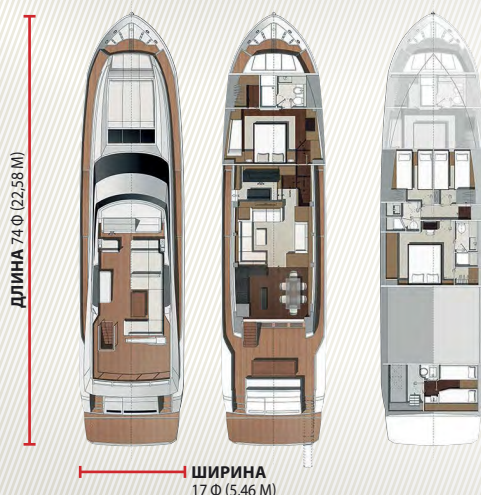
до максимальных 27 узлов за 35 секунд, что весьма неплохо. Выход на глиссирование при этом происходит через 20 секунд на 17 узлах, и в это время приятно наблюдать, что судно не задирает нос. На горбе сопротивления дифферент на корму составляет 7° и довольно быстро возвращается к устойчивым 3–4°. Такое поведение корпуса обеспечила не только балансировка яхты, но и узкие острые носовые обводы.

Стоит обратить внимание, что в циркуляции Prestige 750 больше ожидаемого кренится на борт (до 5°). Это не вызывает дискомфорта, но поначалу кажется очень непривычным: как правило, такие яхты идут в повороте практически

без крена. Как бы то ни было, рулить Prestige 750 порой весьма весело, особенно с флайбриджа.

Удивительным показался факт, что Prestige 750 сертифицирована по RCD на категорию «В», хотя при такой длине и мореходном корпусе получить океанскую «А» не составляет труда. Эта лодка действительно умеет справляться с волной и ветром, а в официальных документах ее отправили на «заднюю парту» исключительно по соображениям маркетологов Beneteau Group. Допускаю, что создателей Prestige 750 это обижает, но достоинств яхты такие политические решения не умаляют. По всем приметам и показателям она необычна и хороша! **МВУ**

ДОСЬЕ



ДЛИНА
74 Ф (22,58 М)
ШИРИНА
17 Ф (5,46 М)
ОСАДКА
5 Ф (1,59 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ ПОРОЖНЕМ
41,4 Т
ЗАПАС ТОПЛИВА
4400 Л
ЗАПАС ВОДЫ
840 Л
КАТЕГОРИЯ RCD
«В» (16 ЧЕЛ.)
ДИЗАЙН
GARRONI DESIGN
J&J DESIGN
СТОИМОСТЬ
ОТ € 2 435 000

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 2 x MAN V8-1200, 1200 л.с. при 2300 об/мин, 8 цилиндров, 16,2 л, дизель

РЕЖИМЫ	ECO	FAST	MAX
Об/мин	750 1000 1250 1500 1750	2000 2250	2370
Скорость	7,2 8,7 11,1 13,4 17,3	21,4 25,3	27,0
Расход	18 44 84 140 196	286 366	448
Миль/л	0,40 0,20 0,13 0,10 0,09	0,07 0,07	0,06
Запас хода	1408 696 465 337 311	260 243	212
УРОВЕНЬ ШУМА, дБА			
Пост управления	—	—	74

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: 75% топлива, 100% воды, 7 человек на борту, два спасательных плота, багаж. Температура воздуха +15 °С, сила ветра при скоростных заездах 3 балла, волна 1–2 балла.

Sportbridge С ветерком и комфортом

Флайбридж для энергичных или спорткрузер для ленивых? Мы прокатились на новой спортивной яхте Princess по голубым водам Атлантики — и вот что поняли...

Текст **Джек Хейнс** Фото **Princess**



Еще несколько лет назад классифицировать яхты было просто. Существовали флайбриджные — для тех, кто ценит шик витринных дверей в кокпит и на борту предпочитает гулять в домашних тапочках, и спортивные круизеры — для крепких отважных парней с бронзовым загаром. Но с той поры «флайбриджи» стали куда быстрее, а круизеры обзавелись теми самыми стеклянными дверями и такими интерьерами, о которых бронзоволицые любители скорости прежде и не мечтали.

А вот теперь у Princess появилась Sportbridge — модель, которая может устроить всех яхтсменов. И возникло естественное желание понять, что эта новая яхта собой представляет.

Попытки создать яхты Sportbridge случались и раньше, но первая модель спортивной серии Princess S72 заслуживает особого внимания. Ее дебют состоялся на Miami Boat Show в феврале

этого года. Почему была выбрана именно эта выставка? Во-первых, потому что в Европе в это время относительное выставочное затишье, а во-вторых, на Princess Yachts понимают: в США такая модель будет очень востребована.

И действительно: большие флайбриджи, если они не закрыты и не оснащены кондиционером, американцам не очень нравятся — у них бывает слишком жарко. Но более короткий мостик, как на круизере длиной всего 50 футов, — подходящий формат; при душной погоде его можно использовать на ходу, без приемов с коктейлями и продолжительных застолий.

Европейцев S72 тоже привлечет — эффектной внешностью и удачным сочетанием дизайнерских преимуществ флайбриджной и спортивной яхты. Если по обводам ниже ватерлинии эту модель можно сравнить с V72, то организация пространства в надстройке, остекление корпуса, да и весь внешний вид судна принципиально новые. Пропорции яхты рассчитаны практически безупречно: спортивная агрессивность в этой модели идеально сочетается с узнаваемым, вне времени обликом Princess.

С двумя MAN по 1800 л.с. яхта может развить до 40 узлов





Новый дизайн зрительно делает яхту компактнее: она вовсе не выглядит 74-футовой, особенно в сравнении с классической той же длины, например, Princess 72. Похожее чувство возникает на борту: укороченный мостик и надстройка не закрывают обзор в корме, и отсутствие слепых зон позволяет экипажу смелее маневрировать при сложной швартовке. И хотя на яхте предусмотрены места для двух или трех членов экипажа, с ней вполне справится одиночка.

Моторный отсек может иметь три «вкусных» комплектации на выбор. Есть два варианта Caterpillar C32 A — мощностью 1630 л.с. или 1725 л.с. (по два двигателя), а также вариант с двумя MAN V12 1800; с последними судно сможет развить до 40 узлов. Наш тест происходил на яхте с парой Cat C32 A по 1725 л.с., и нам удалось разогнаться до 38 узлов при полной загрузке топливом, водой, с гироскопической системой стабилизации качки Seakeeper и тендером массой 550 кг в гараже.

Комбинация элементов яхт разных типов дала весьма удачный результат

Впечатление от управления яхтой удивительным образом меняется в зависимости от того, где находишься. С нижнего поста, откуда благодаря крупному остеклению и свободной планировке открывается отличный обзор на 360°, управлять одно удовольствие: яхта тиха и покорна. Несется по воде на круизной скорости 25 узлов, но ощущения такие, словно находишься в адмиральском катере, на борту которого почему-то начертано «S Class». В поворот входит бодро, но потом рули начинают тормозить движение, и судно уверенно и спокойно описывает плавную дугу. Мне показалось, что если штурвал переложить резче, корпус способен на большее: мощно резать волну, закручивать тугую спираль циркуляции — но в этот раз мы решили не лихачить.

Впечатления меняются, когда поднимаешься к верхнему посту управления. Здесь удовольствие совсем иного рода: видишь, как яхта рассекает носом волну, ветер бьет в лицо, слышен звук обтекающей корпус воды... На главном посту дыхание моря доносится через открывающийся верхний люк, а тут ты со стихией лицом к лицу. Даже кажется, что попал на совсем другую яхту, которая резче в повороте — крен на высоком флайбридже ощущается сильнее. Здесь достоинства концепции Sportbridge можно оценить в полной

Вверху:

Салон с диванами и постом управления в носовой части, рядом с которым установлены два кресла.

На странице справа, сверху вниз, слева направо:

Мастер-каюта во всю ширину палубы отличается не только броским интерьером, но крупными окнами с обоих бортов.

Довольно компактный для такой яхты камбуз на нижней палубе находится в паре шагов от трапа.

Вытянутые окна носовой VIP-каюты прекрасно смотрятся снаружи и, главное, пропускают много света в помещение.



мере, и для этого совсем не обязательно сидеть за штурвалом, ведь на палубе достаточно места шестерым. Можно даже затеять ланч — есть ветбар.

Такое «два в одном» сочетание привлекательных черт разных типов — это и вправду здорово. Не забывайте также про место для застольных посиделок в кокпите с лаунжем для солнечных ванн там же, над гаражом для тендера.

Кстати, да: гараж и тендер! Sportbridge во многом похож на спорткрузер, что предполагает наличие тендера и места для его хранения. Оспорить такую пользу сложно, а тем, кто сомневается, что тендер поместится в гараже S72, скажу: при длине до 3,9 м поместится вполне. Его удобно также держать на кормовой гидравлической платформе, и тогда гараж становится вместительным хранилищем оборудования для активного отдыха и спорта на воде.

Дизайнеры Princess S72 также постарались максимально комфортно организовать обширное пространство палубы в носу. Зона для загорания оборудована стандартными sunbeds, но теперь добавлены регулируемые подголовники, чтобы сидеть и потягивать мохито стало еще удобнее. Внизу устроен ящик-рундук для подушек и покрывал; еще два рундука для кранцев располагаются по бортам. Проход между sunbeds и диванчиком перед надстройкой — еще одно отличное решение.



ТУАЛЕТ

В этом светлом, стильном и щедро снабженном зеркалами помещении при мастер-каюте внимание обращает на себя большая душевая кабина и скрытая подводка к сантехнической арматуре

На диванчике, кстати, тоже неплохо сидеть и попивать что-нибудь прохладительное, но... только когда яхта идет малым ходом.

Верфь Princess Yachts с самого начала пообещала, что дизайн S72 будет сочетанием спортивного стиля и щегольства, особенно в отношении интерьеров. Кардинально в стилистике яхты ничего не поменялось: это по-прежнему узнаваемая изящная Princess. Здесь нет особенного блеска в отделке, но спокойная элегантность качества ощущается во всем. В салоне ковер смелой расцветки и яркие подушки сочетаются с глянцем полировки шкафов из темного ореха, в каютах умиротворяющую атмосферу создает веющий прохладой серый цвет — дизайнеры выдержали правильную, тонкую ноту роскоши в декоре.

Внутренняя планировка вышла весьма интересной. Princess в этот раз просто проигнорировала традицию устраивать камбуз наверху и разместила его на нижней палубе. А вот рядом с рулевым постом появилась полукруглая динетта; пару находящихся там пуфиков при необходимости можно придвинуть к кофейному столику в салоне, если не хочется разбивать компанию. Динетта мне очень понравилась: она может стать не только дополнительной уютной зоной отдыха, но и местом для работы с навигационными

*Дизайнеры Princess S72 также
постарались организовать
обширное пространство палубы
в носу с максимальным комфортом*





КОКПИТ

Кофейный столик в кокпите легко можно заменить обеденным. Когда камбуз вынесен на нижнюю палубу, ветбар (правый борт) — весьма удачное дополнение

картами. Единственное, она рассчитана на небольшую компанию: если собраться здесь за обедом, скажем, вшестером, сидеть придется плечом к плечу.

В салоне нашей тестовой Princess дизайнеры создали спокойный, расслабляющий интерьер: по правому борту расположилась просторная софа, напротив — двухместный уютный диванчик, за ним — комод с выдвигающейся телевизионной панелью, но по желанию владельца яхты пространство можно оформить более динамично.

Нижняя палуба S72 спланирована по той же схеме, что и у V72. Это значит, что вы получаете в носовой части просторную VIP-каюту с туалетной комнатой (только на Princess S72 окна будут крупнее), двухместную гостевую каюту по правому борту и роскошные хозяйские апартаменты в районе миделя. Каютка владельца занимает значительную площадь и отличается прекрасным видом через большие панорамные окна с обоих бортов. Шикарная ванная комната за ней простирается почти на всю ширину судна.

Санблоками оснащены все каюты; гальюн по правому борту используется и в качестве дневного.

День, проведенный на борту Princess S72, убедил меня в том, что это судно действительно заслуживает отдельной ниши в классификации яхт. Абсолютно неверно рассматривать Sportbridge как компромисс между флайбриджными яхтами и спортивными круизерами — это скорее новый самостоятельный тип, достойный специального статуса. К этому придется привыкать, потому что Princess Yachts в нынешнем году планирует выпустить модель S80; кроме того, поговаривают о создании еще двух спортивных яхт — побольше и поменьше. К примеру, модель S62 может стать очень интересным предложением.

А так ли уж важно четко классифицировать яхту, в которой комбинация элементов разных типов дает столь качественный результат? Важнее то, что Princess S72 появилась на рынке и, наверное, еще удивит нас результатами тестов, которые запланированы этой весной. **МВУ**

Вверху:

Нижний (главный) пост управления. Дверь справа от рулевой консоли позволяет при необходимости быстро выйти наружу.

Мне показалось, что этот штурвал как-то особенно приятно держать в руках.

ДОСЬЕ



ДЛИНА
74 Ф (22,57 М)
ШИРИНА
18 Ф (5,38 М)
ОСАДКА
5 Ф (1,48 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
43 Т
ЗАПАС ТОПЛИВА
4800 Л
ЗАПАС ВОДЫ
755 Л
ДВИГАТЕЛИ
CATERPILLAR C32 A
(2 × 1622 Л.С.)
CATERPILLAR C32 A
(2 × 1723 Л.С.)
MAN V12-1800
(2 × 1800 Л.С.)
КАЮТЫ
3+1 (ЭКИПАЖ)
СТОИМОСТЬ
ОТ £ 1 855 000

Боевой Code-X

Смотрите, Бонд: если ваш следующий злодей-соперник воспользуется этим катамараном с метаноловыми двигателями, у вас не останется ни единого шанса!

Текст Джеральд Туго Фото Анри Тибо





Боевой Code-X обладает всеми атрибутами, необходимыми для фильма о Джеймсе Бонде. Это судно не только выглядит и рычит, как подобает лодке агента 007, — затаившая его команда состоит из соответствующих персонажей, среди которых швейцарский пианист-ученый, загадочные немецкоговорящие инженеры и итальянский гонщик с магической способностью заставлять лодки ехать быстро. Интрига сюжетной линии — наш герой пытается раскрыть тайну нового источника энергии, который однажды спасет мир с его истощившимися нефтяными запасами от энергетического кризиса. Но как, спросит читатель, все это связано с летящей по воде и внешне странной моторной лодкой, которая здесь изображена?

Чтобы понять, необходимо чуть ближе познакомиться со стоящим за ней человеком — талантливым швейцарским ученым, доктором Грауэром. Когда его многообещающая карьера концертирующего пианиста оборвалась (Грауэр отчаялся превзойти своего учителя виртуоза Владимира Горовица), он погрузился в мир возобновляемых источников энергии, основав

собственный бизнес — Silicone Fire Company. Компания быстро росла за счет успешного производства солнечных батарей и в какой-то момент переключилась на работу с метанолом.

Новый амбициозный проект должен был продемонстрировать потенциал метанола и подразумевал его производство из промышленных отходов. Проще всего было купить красивую серийную лодку вроде Riva или Hunton и адаптировать штатные бензиновые двигатели под метанол, но у доктора Грауэра была другая идея. Он обратился к специалистам из Suter Racing (эта швейцарская компания специализируется на проектировании гоночных мотоциклов. — Прим. МВУ) с просьбой создать для него уникальную лодку с метаноловыми агрегатами. Образ супертехнологичного моторного катамарана под названием Code-X дизайнеры разрабатывали в условиях строжайшей секретности. Но даже у них были сомнения в отношении практической стороны дела, если к нему не приложит руку опытный конструктор-кораблестроитель. Зажав папку с секретными документами под мышкой, доктор Грауэр отправился в Италию, чтобы показать первые эскизы лодки Фабио Буцци, легенде водно-моторного спорта.



Обычно компания Буцци под названием FB Design сотрудничает с военными и работает над специфическими засекреченными проектами, но Фабио с азартом ухватился за возможность воплотить этот полет фантазии в реальность. Первым делом он определил габариты будущего судна: 47 футов в длину и 14 в ширину. С одной стороны, такие размеры обеспечивают достаточно места для размещения в корпусах небольшой каюты и санузла с душевой кабиной, а с другой, что более важно, позволяют установить необходимые моторы — пару морских 10-цилиндровых Illmore. Созданные на основе алюминиевых блоков объемом 8,2 л от суперкара Dodge Viper, они суммарно выдают на смеси бензина и метанола 1420 л.с. Будучи сопряженными с полупогруженными приводами ZF Trimax, эти моторы потенциально смогут разогнать узкие, снабженные поперечными реданами корпуса Code-X до 70 узлов. Финальной

деталью конструкции стало регулируемое воздушное крыло, которое позволяет повысить давление между двумя корпусами, что приводит к росту подъемной силы и уменьшению площади смоченной поверхности.

Вдобавок к огнестойким монстрам-двигателям на борту предусмотрена гибридная электрическая пропульсивная система для бесшумного маневрирования в маринах без выброса выхлопных газов. При этом компактный блок аккумуляторных батарей заряжается от фотоэлектрических панелей на носовой палубе...

Спустя несколько месяцев я уже сидел в капитанском кресле готового Code-X: живьем катамаран выглядит еще более эпатажно, чем на первоначальных эскизах. Все его острые углы и плоские поверхности в сочетании со стальным (темно-серым) окрасом и тонированным «фонарем» над кокпитом добавляют футуристическому облику судна грозный вид.

ДОСЬЕ

ДЛИНА
47 Ф (14,40 М)

ШИРИНА
14 Ф (4,50 М)

ДВИГАТЕЛИ
2 × ILLMORE V10 (710 Л.С.
ПРИ 6300 ОБ/МИН)

**МАКСИМАЛЬНАЯ
СКОРОСТЬ**
70+ УЗЛОВ

Сверху вниз, слева направо:
Фабио Буцци превратил эскизы в жизнеспособную лодку-концепт.

Фрезерный станок начинает вырезать финальные обводы корпуса.

Готовый катамаран с его характерным корпусом и двумя поперечными реданами (перед спуском на воду).

На странице справа, сверху вниз, слева направо:
«Фонарь» кокпита из тонированного стекла поднимается на специальных стойках.

То ли гоночная лодка, то ли невидимый для радаров боевой катер Stealth — кажется, что Code-X летит сквозь воду.

Похожий в наушниках на пилота самолета Фабио наращивает обороты двигателя.





Словно коньки, рисующие дуги на льду, корпуса острыми скулами цепко держатся за воду, умеряя крен судна

Если бы не «скромные» размеры и ярко-красная обивка мебели в кокпите, его можно было бы принять за образец лодки Stealth для морского спецназа. Ну да бог с ней, с красной кожей — кокпит с простой черной панелью приборов и обычной навигационной электроникой оказывается предельно функциональным. Больше всего здесь привлекают внимание обтянутый той же красной кожей трехспицевый штурвал и алюминиевые гонимые рукоятки управления двигателями у правого подлокотника. Фабио Буцци также разработал и кресла с боковой поддержкой, которые покоятся на электрогидравлических амортизаторах: здесь особенно пригодился его многолетний опыт гонщика.

Сегодня за штурвалом этой лодки не кто иной, как сам Фабио, которому, как и мне, не терпится понять, что в результате собой представляет судно и на что оно способно.

Короткое нажатие на кнопки стартеров — и мощные движки оживают, быстро настраиваясь на равномерный тон холостого хода. Даже на низких оборотах понятно, что звукоизоляция при создании лодки явно не была в списке приоритетов. Но сейчас мне даже приятно немного сдвинуть наушники в сторону и насладиться рыком этих восьмилитровых монстров.

Фабио двигает рукоятки, и приводы отзываются глухим, но обнадеживающим звуком. Сам по себе корпус сконструирован для быстрого выхода на глиссирование, но приводы Trimax также дают преимущество за счет двухступенчатых редукторов, позволяющих винтам раскручиваться быстрее. На нижней передаче огромный крутящий момент 10-цилиндровых моторов «выстреливает» лодку на глиссирование быстрее, чем успеваешь моргнуть. Затем по нажатию кнопки активируется более высокая передача, включается режим «овердрайв», и судно получает дополнительный импульс.

На 35 узлах ход у лодки ровный, спокойный, с большим запасом дальности; узкие корпуса исправно режут короткую волну, поднятую

скатающимися с гор бризом. Корпус и сиденья работают в совершенной гармонии, демпфируя эту рябь, «прорвавшуюся через первую линию обороны».

Фабио сильнее давит на рукоятки, и мелькающий за бортом пейзаж сливается в туманную пелену. Показания GPS перескакивают через 2–3 узла, не поспевая за стремительно ускоряющейся лодкой. Минуем отметку 50 узлов, а я по-прежнему ощущаю перегрузку, вжимающую меня в кресло без намека на ослабление. Рев двигателей заполняет все пространство, и кажется, что мы уже летим над озером, утратив всякий контакт с водой: лишь малая часть корпуса в самой корме да острые лопасти гребных винтов все еще связывают нас с поверхностью.

Скорость держится у отметки 60 узлов, и на зеркальной глади озера я чувствую легкое дельфинирование — носовые секции корпусов синхронно чуть поднимаются и опускаются, а Фабио уже мягко перекладывает штурвал до упора, готовясь продемонстрировать поведение судна в крутом повороте. Словно коньки, рисующие дуги на льду, корпуса острыми скулами цепко держатся за воду, умеряя крен судна. К счастью, кресла принимают на себя всю нагрузку, и мне остается лишь крепче держаться за подлокотники. Замечу, что ежесекундно сложная электроника незаметно регулирует положение воздушного крыла и транцевых плит для поддержания остойчивости.

Как опытная лодка-концепт, изготовленная вручную из стеклопластика на основе двух видов смолы, с применением бальсы в сэндвичевых конструкциях и фанеры для шпангоутов, Code-X вышла на удивление удачной. Возможно, ее задача состоит лишь в том, чтобы обратить внимание на новое, связанное с метанолом направление деятельности Silicone Fire. Однако в отличие от причудливых, но неспособных проявить себя на дороге концепт-каров, которыми полны автомобильные шоу, Code-X является полностью рабочим прототипом, соответствующим замыслу своих создателей.

Несомненно, по условиям контракта Дэниел Крэйг в последующих картинах о Джеймсе Бонде должен будет стоять за штурвалом Sunseeker, но я не могу придумать лучшей лодки для его противника, а исходя из моего собственного опыта с Code-X, не думаю, что в этот раз агент 007 выйдет победителем. **МВУ**

ТОПЛИВО

Метанол Silicone Fire — топливо будущего?

Потенциал метанола как топлива известен давно. Этот спирт является побочным продуктом дистилляции этанола и полностью сгорает, обеспечивая большее октановое число по сравнению с обычным бензином (105 против 95). Кроме того, в отличие от газа, жидкий метанол удобно хранить и транспортировать. Однако у него меньшая энергоемкость: в единице объема метанола меньше калорий, чем в бензине, поэтому для обеспечения равного количества энергии понадобится больший объем метанола.

До сих пор производство метанола в промышленных количествах было возможным лишь из природного газа, что вредно для экологии. Но Silicone Fire разработала новый метод синтеза из возобновляемого водорода (для извлечения его из воды используется солнечная или гидроэлектрическая энергия) и побочного углекислого газа. Оба газа проходят через кремниевый катализатор под высоким давлением и при температуре +265 °C, превращаясь на выходе в метанол.

Компания рассматривает создание целой сети мобильных метаноловых станций, производящих до 1000 л топлива в сутки.

ИНТЕРВЬЮ

Мир парусов и моторных яхт: мнения и комментарии



ДЖОНАТАН БЕККЕТ, президент и владелец компании Burgess Yachts: «После 35 лет в яхтенном бизнесе для меня все только начинается»

Текст Анастасия Юшкова

Самый успешный в мире яхтенный брокер Джонатан Беккет рассказывает о себе, о трендах яхтенного бизнеса и о крупнейшей яхте на планете — 180-метровой *Azzam*, в создании которой его компания принимала участие.

Компания Burgess участвовала в создании *Azzam*. Расскажите об этом проекте.

Azzam — знаковая мегаяхта, поражающая размерами, скоростью, уникальной пропульсивной установкой, включающей двигатели фантастической мощности 94 000 л.с., газовые турбины и водометы. Эта технически сложная работа заняла много времени, но оказалась крайне интересной и в чем-то невероятной. Инженеры Burgess консультировали проект, участвовали в выборе и тестировании двигателей, газовых турбин. Мы также участвовали в разработке дизайна, осуществляли надзор за строительством и вместе с верфью проводили модельные испытания. Не все шло гладко, нам даже

пришлось настоять на замене одной из турбин и потом следить за ее установкой...

Сколько людей могут позволить себе построить яхту длиной свыше 100 метров?

В настоящее время в мире строятся 14 таких яхт. Мы принимаем участие в создании трех, в частности на верфях *Lürssen* и *Oceanco*. Это интересный, активно развивающийся сегмент, который сейчас показывает устойчивый рост.

Для создания таких яхт приглашают звезд яхтенного дизайна. Как получилось, что дизайн *Azzam* поручили *Nauta Yachts* — компании, ранее не занимавшейся столь крупными проектами?

У *Nauta Yachts* опытные дизайнеры, и компания выиграла тендер на дизайн *Azzam*. *Nauta Yachts* не так хорошо известна, как Тим Хейвуд, Терри Дисдейл, Эндрю Уинч, в свое время вышедшие из мастерской родоначальника современного яхтенного дизайна Джона Банненберга и основавшие свои студии. И хотя они мои близкие друзья, я убежден, что в ближайшее время

СПРАВКА Компания Burgess Yachts

была основана в 1975 году в Лондоне. В настоящее время располагает 11 офисами по всему миру, является одним из лидирующих международных яхтенных брокеров и предоставляет услуги по продаже, покупке и аренде яхт, яхтенному менеджменту, управлению строительством. По данным 2013 года, под управлением Burgess в постройке находятся яхты на общую сумму € 1,8 млрд; совокупная длина строящихся и проектируемых яхт составляет 1070 м. В управлении Burgess — самый большой чартерный флот в мире, состоящий из 80 суперяхт длиной 40–90 м.



Вверху:

Крупнейшая в мире 180-метровая мегаяхта *Azzam* была построена на немецкой верфи Lürssen в рекордные сроки — всего за три года.

В центре:

Зона отдыха на верхней палубе моторной яхты *Grace E*.

новые имена среди дизайнеров будут звучать все чаще. Поэтому появление в дизайне суперяхт такого имени, как *Nauta Yachts*, — не случайность, а закономерность.

Что сейчас происходит на яхтенном рынке?

Рынок сильно ориентирован на цену. Все стараются экономить и при этом получить лучшее качество. Прошли времена, когда владелец строил яхту за € 50 млн и продавал ее за € 60–75 млн при реальной цене в 35 млн. Кризис сильно скорректировал ситуацию, и сейчас яхты продаются за те деньги, которых действительно стоят. На мой взгляд, самой выгодной покупкой сегодня будет приобретение яхты на вторичном рынке. Статистика по этому рынку потрясающая: на продажу выставлено около 500 яхт длиной 35–50 метров — огромный выбор. Количество 65–85-метровых яхт, выставленных на продажу в 2013 году, меньше, чем в предыдущем. За последние полгода проданы *Amels 180* (55 метров), *Reverie* (70 метров), *Big Star* (50 метров), *Ulysses* (60 метров). Из яхт, недавно выставленных на продажу, стоит отметить *Grace E* (73 метра) и *Invictus* (65 метров).

Если говорить о строительстве новых яхт, то в сегменте до 100 метров преобладающий тренд — яхты категории *semi-custom*. Подобно автомобильной индустрии, верфи и дизайнеры разрабатывают, условно говоря, платформы, на основе которых строятся суда. Такие проекты привлекают клиентов особенно предсказуемой ценой.

Какие рынки для вас наиболее интересные?

Весь мир! Локомотивы — Америка, Россия. Мы начали работать с российскими клиентами в начале 2000-х годов и уже реализовали с каждым не один проект. На протяжении последнего десятилетия яхтенная индустрия активно менялась именно под воздействием клиентов из России, которые задавали тон и моду. Так что мы росли вместе и теперь хорошо знаем их предпочтения. С этим было связано открытие нашего офиса в Москве. После нескольких лет работы он показывает впечатляющие результаты. Это молодая, динамичная команда, в которую я верю, как верю и в российский рынок в целом.



Как вы пришли в яхтенный бизнес?

Я вырос в Норфолке, на северо-востоке от Лондона. Вокруг было много озер, и с 7 лет я начал ходить под парусом: сперва на парусной динги длиной 2,5 метра, потом на 4-метровой. Окончив школу, я отправился на Карибы и год работал на 16-метровой парусной яхте под названием *Golden Eagle*. Вернувшись в Англию и окончив университет, я четко знал, что хочу заниматься только яхтами — неважно, в каком качестве: я был готов продавать канаты, ботинки... В итоге я стал яхтенным брокером и работаю им последние 35 лет.

А как вы попали в компанию Nigel Burgess?

Я читал объявления в яхтенных журналах и направлял письма во все компании, которые там упоминались. Основатель Nigel Burgess (так наша компания называлась до ребрендинга в 2007 году) Найджел Бургес — спортсмен, яхтенный энтузиаст — был одним из тех, кому я написал. Он встретился со мной, но сказал, что не сможет принять на работу: нет денег, чтобы мне платить. В тот момент в компании работали двое: Найджел и его секретарь. Впрочем, он пообещал, что возьмет меня, как только сможет. Это случилось через год, в 1981 году. Поначалу я вырезал фотографии из журналов и складывал их в файлы, разбирал визитные карточки, варил кофе, мыл машину... За 11 лет нашего общения Найджел стал моим хорошим другом, и было горестно потерять его — он погиб в 1992 году во время одиночного плавания, участвуя в кругосветке *Vendee Globe*.

Наша сильная сторона — мы не почиваем на лаврах

Яхтенный бум, длившийся до 2008 года, казался вам естественным явлением?

Мне казалось это феноменальным. Мы всегда имели дело с большими яхтами, но в 1980 году такими считались яхты длиной 60 футов; потом мы поднялись до 70 футов, затем до 80–90. Теперь начальная планка для нас — это 40 метров.

Когда я только пришел в компанию, и нам надо было по делам отправиться в Голландию, а денег на авиабилет не было, мы поехали на машине. В первые годы наша комиссия по сделкам составляла \$ 50 000; когда она превысила \$ 100 000, я не поверил себе, а сегодня речь идет о миллионных комиссионных. Впервые продав яхту за \$ 5 млн, я был безумно удивлен — количество денег поражаало.

Какая сделка больше всего запомнилась?

Трудно выделить какую-то одну: все было важным и запоминающимся. В 1978 году компания продала 57-метровую *Majestic M* — на тот момент самую большую яхту в мире — за \$ 4,5 млн, и это было фантастической сделкой (не так давно мы снова продали ее за \$ 10,5 млн). Потом была классическая *Serena* за \$ 6 млн — и опять никто до нас не проводил такой крупной сделки! То же случилось и с 87-метровой *Nabila* (сейчас она называется *Kingdom KR*): мы продали яхту за \$ 10 млн — первыми на рынке. Потом были сделки по 160-метровой *Dubai*, 88-метровой *Maltese Falcon* и 180-метровой *Azzam*...

Чему научила вас индустрия?

Тому, что надо быть внимательным к людям. Не так давно один клиент, который работает с нами уже 20 лет, в шутку попенял мне: «Как давно мы виделись!» И это был урок



На странице слева сверху:

Сандек — одна из многих открытых зон отдыха на борту яхты *Invictus*.

Вверху:

Интерьер неформального салона верхней палубы яхты *Grace E*, недавно спущенной на воду на итальянской верфи Picchiotti.

В центре:

73-метровая *Grace E* — один из самых технически сложных проектов Burgess. Эта экологически чистая яхта оснащена гибридной пропульсивной установкой.

Благодаря системе динамического позиционирования она может обходиться без якоря, что позволяет ей заходить в морские заповедники.

для меня. У нас много новых клиентов, мы стараемся произвести на них впечатление, делаем красивые презентации, летаем на встречи. Но мы должны заботиться и о старых клиентах — причем так, будто впервые познакомились только вчера. Мы должны быть свежими, интересными, полезными. Самое худшее — не контактировать с клиентом.

Что позволяет Burgess опережать конкурентов?

Мы много работаем вместе, сообща проводим маркетинг, иногда участвуем в совместных сделках... Наша сильная сторона в том, что мы никогда не почивали на лаврах. Плюс — наша частная компания никогда не брала денег взаймы. Мы были осторожными, последовательными, консервативными. Управляли компанией, как будто это большая семья, старались максимально вовлечь в происходящее всех, включая секретарей. У нас более 150 сотрудников в офисах по всему миру: в Лондоне, Нью-Йорке, Форт-Лодердейле, Монако, Москве, и я лично знаком с каждым.

У нас никогда не было внешних акционеров. Благодаря этому мы мгновенно реагируем на предложения и запросы клиентов, а не ждем, пока акционеры одобряют то или иное решение. В компании много молодых сотрудников, которые работают у нас по 10 лет, имеют собственных клиентов и умеют принимать самостоятельные решения по миллионным сделкам. Так что у нас за плечами солидный опыт, солидный капитал, преданные клиенты, превосходные сотрудники, мы ведем строительство яхт, общая стоимость которых составляет € 1,8 млрд...

Как вы относитесь к конкурентам — молодым, агрессивным брокерским компаниям?

Провести 2–3 успешные сделки несложно — важно делать это постоянно на протяжении десятков лет. Не многим новым компаниям под силу поддерживать бизнес в стабильном состоянии столь долгое время. Мы продаем минимум две яхты в месяц. В этом году, в прошлом, так будет, надеюсь, и в следующем. Для меня это важнее, чем сиюминутный успех.

Дети продолжают ваше дело?

Мой сын работает в техническом подразделении Burgess. Ему 29 лет, он закончил университет в Ньюкасте по специальности «Судостроение», 4,5 года работал в Регистре Ллойда, изучая все тонкости надзора за постройкой яхт, и в этом году присоединился к нам. У меня еще трое детей. Старший сын — графический дизайнер, дочь — лингвист (она, кстати, хорошо знает русский язык и училась в Красноярске, где я ее однажды навещал), младший сын занят в спортивном менеджменте.

Как вы видите свое будущее в компании?

Мне 55 лет, я считаю, что еще молод и полон планов и идей минимум на ближайшие 10 лет. Я рад уступать все больше полномочий молодым сотрудникам, но мне еще рано уходить на пенсию. Я считаю, что все самое интересное только начинается. Мы открываем новые рынки, придумываем новые сервисы. К примеру, не так давно создали подразделение, занимающееся финансами и страхованием. Пока я могу позволить себе только небольшую отлучку для путешествия на своей 55-футовой парусной яхте, которую, возможно, в скором будущем поменяю на чуть большую... MBV



Море зовет!

Спортивную модель Atlantis 50 широкой публике впервые представили осенью прошлого года в Каннах, а потом в Дюссельдорфе. Сейчас она готовится к своей первой навигации. Давайте посмотрим, чего ожидать от этой многообещающей новинки.

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

Довольно долгое время бренд Atlantis существовал в составе холдинга Azimut-Benetti Group достаточно независимо. Однако недавно компания изменила маркетинговую стратегию, включив линейку Atlantis в модельный ряд Azimut наравне с Magellano, Grande, моделями флайбриджной и S-серий. К чему это приведет в части внешности и технических характеристик яхт, покажет время, а 50-футовая новинка Atlantis — вот она!

ПОХОЖИЕ, НО РАЗНЫЕ

Atlantis 50 как часть «коллекции» Azimut является представителем семейства открытых стеклопластиковых спорткруизеров. Сейчас в серии Atlantis семь моделей длиной от 34 до 58 футов, и, в соответствии с архитектурной концепцией, их также следует отнести к типу hardtop: надстройки этих лодок открыты с кормы, то есть не имеют дверей между салоном и кормовым кокпитом. Все, кроме новой лодки. В этом смысле Atlantis 50 ближе к серии Azimut S, где салон можно изолировать. Однако с позиций дизайна серии совершенно разные: за внешний вид Azimut много лет отвечает Стефано Ригини, а вот брендом Atlantis занимается креативная команда Neo Design. Получилось, что верфь Azimut Yachts одним метким выстрелом сумела убить двух зайцев сразу, представив новый Atlantis и заполнив достаточно большой промежуток

между 40-футовой и 55-футовой моделями в линейке Azimut S. Ничего не скажешь — отличный ход! Но оставим в покое маркетинговые стратегии и рассмотрим саму лодку.

КОНЦЕПЦИЯ И ДИЗАЙН

Философия бренда Atlantis подразумевает очень внимательное отношение к таким качествам яхты, как скорость, обилие открытого палубного пространства и комфорт в помещениях нижней палубы. Azimut Atlantis 50 в этом смысле взял лучшее от модели Atlantis 48, которая уже получила высокую оценку рынка за качество конструкции, функциональность и удачную планировку. Впрочем, команда Neo Design не просто освежила и слегка удлинила удачную лодку, но и добавила удобные нововведения. Казалось бы, разница в размерах небольшая, но иногда даже сантиметры помогают яхте обрести важные преимущества. В случае с Atlantis 50 это, к примеру, появление уже упомянутой сдвижной трехсекционной двери, разделяющей салон и кокпит. Согласитесь, изолированный салон существенно расширяет возможности эксплуатации в акваториях, не столь комфортных, как Средиземное море. Впрочем, и там порой хочется укрыться в теплом салоне.

Atlantis 50 сочетает классный дизайн и высокую скорость



КОКПИТ И ПАЛУБА

В отличие от яхт, где салон занимает львиную долю площади главной палубы, Atlantis 50 сохранил типичный для своей линейки баланс открытых и закрытых пространств. И носовая зона отдыха, и кормовой кокпит здесь довольно велики. Салон хоть и не выглядит маленьким, занимает примерно треть длины корпуса. В кормовом кокпите — огромный лежак, который трансформируется из обеденной зоны: достаточно перекинуть спинку дивана, опустить стол на телескопической стойке, заложить его подушкой — и в вашем распоряжении «пляж» для всех желающих. Под ним — вместительный гараж для тендера длиной до 2,4 м (100 кг), который легко спускать на воду благодаря оборудованной гидроприводом платформе. Кстати, на ней вполне можно дополнительно возить аквабайк.

Еще один плюс, который получил Atlantis 50 за счет незначительного увеличения длины, — больше пространства в кокпите. Поэтому, несмотря на размеры лежака, остается свободное

место, что особенно актуально во время швартовки. Удобно и то, что выходы из кокпита на платформу предусмотрены по обоим бортам. Стоит отметить и приличную ширину бортовых проходов, а также высоту релинга... Иногда возникает ощущение, что дизайнеры спортивных лодок ожидают спортивности и от пассажиров этих судов, в результате чего попытка переместиться из кокпита на нос зачастую превращается в серию акробатических трюков. На Atlantis 50 все выглядит вполне безопасно.

ПЛАНИРОВКА, ИНТЕРЬЕР

Возможность изолировать салон отнюдь не означает, что в жаркий день он превратится в душную «коробку». Открываем кормовые двери, сдвигаем люк в хардтопе — и перед нами типичная открытая лодка в средиземноморском стиле. Обеденная зона, расположенная по левому борту, трансформируется в дополнительное спальное место, так что при необходимости на борту можно разместить на ночь до восьми человек. Напротив — пластиковая секция мебели, которая совмещает функции бара и хранилища медиааппаратуры.

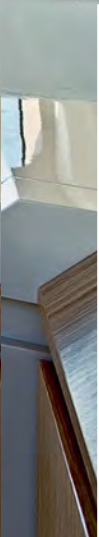
Пост управления расположен по правому борту, причем штурвал смещен ближе к диаметральной



ТУАЛЕТ

Ванная комната мастер-каюты с просторной душевой кабиной удачно спланирована и отделана с большим вкусом. Обилие полок и шкафчиков делает ее очень функциональной

Светлое дерево и зеркала в интерьере добавляют объема помещению



На странице слева:
Большой открывающийся
хардтоп позволяет мгновенно
превратить Atlantis 50
в открытую лодку.

Сверху вниз, слева направо:
Обеденная зона салона может
трансформироваться
в двухместное ложе.

Мастер-каюта расположена
на миделе от борта до борта.
Большие бортовые
иллюминаторы частично
открываются.

Интерьер носовой VIP-каюты.

При желании можно выбрать
планировку с опциональной
третьей каютой вместо динетты
нижней палубы.

плоскости судна (многие находят это удобным при маневрировании); двухместное регулируемое сиденье с bolsterом позволяет комфортно рулить как сидя, так и стоя. На приборной панели ничего принципиально нового, но ее компоновка весьма эргономична, а козырек по верхней кромке «гасит» солнечные блики. Слева от поста управления — штурманский стол «двойного назначения». Да, здесь удобно разложить карту, но интереснее то, что в него вмонтирована прозрачная вставка для освещения расположенного внизу камбуза.

Планировка нижней палубы — еще один довод в пользу практичности и функциональности. Можно выбрать версию с двумя или тремя каютами — в зависимости от того, сколько гостей вы планируете на борту. Мастер-каюта традиционно расположена на миделе, во всю ширину корпуса. Бортовые иллюминаторы здесь просто роскошные: мало того что большие, так еще необычной формы и частично открывающиеся. Помимо большой кровати, в центре предусмотрены стол и диван по бортам, большой гардероб и масса шкафчиков, а использование в интерьере светлого дерева и зеркал визуально расширяет пространство. Туалетная комната не то чтобы огромная, но хорошо спланирована и дорого отделана.



*Обилие открытого пространства
на палубе всегда было фирменным
знаком бренда Atlantis*



Сверху вниз:

Перекинув подголовник, большую лежанку в корме легко трансформировать в обеденную зону с диваном и обратно.

Под лежанкой скрыт гараж для тендера. На купальной платформе можно дополнительно разместить аквабайк.

На странице справа:

Пост управления эргономичен и предоставляет отличный обзор.



VIP-каюта расположена в носу и тоже не обделена светом благодаря длинным стреловидным иллюминаторам в бортах и большому верхнему люку. К ней, естественно, прилагается собственный санузел, габаритами почти не отличающийся от первого. Если третья каюта с кроватями-полками вдоль правого борта вам не нужна, на этом месте будет еще один небольшой салон с динеттой (ее опять-таки можно трансформировать в двухместное ложе). Напротив — камбуз, не слишком большой, но по-итальянски эстетичный и практичный.

МОЩНОСТЬ И СКОРОСТЬ

С технической точки зрения различий у моделей Atlantis 50 и 48 не много: обе лодки имеют равный запас топлива (1700 л), да и оборудуются одинаковыми двигателями — двумя 600-сильными Cummins QSC 8.3. Однако при разнице в водоизмещении чуть более двух тонн Atlantis 48 идет чуть быстрее: 35 узлов против 32 узлов, круизная скорость 25–28 узлов. Не так уж много, но вполне достойно при энерговооруженности всего 60 л.с./т и корпусе с килеватостью на транце 15°. Особенно если учесть, что для таких

В свежую погоду оборудованная валами яхта ведет себя стабильнее

результатов не пришлось загонять в моторный отсек «табун лошадей», который требует «фуража» и неминуемо приведет к большим расходам на топливо. К тому же лодка оборудована не колонками, а валами. С колонками достичь высоких скоростей легче, зато в свежую погоду лодка на валах может оказаться стабильнее.

Atlantis 50 не так давно начали показывать на мировых боат-шоу, так что наступающий сезон будет для этой модели первым. Море уже зовет, и мы с нетерпением ждем возможности протестировать лодку в «полевых условиях», чтобы оценить управляемость, расход топлива и другие важные параметры. Хочется верить, что помимо блестящей внешности, Atlantis 50 хорош и на ходу. Впрочем, история бренда Atlantis не дает поводов сомневаться в том, что управление этой красивой яхтой обернется сплошным удовольствием. **IMBY**



СВЕТ

В штурманский стол слева от поста управления врезан стеклянный фрагмент, что добавляет естественного света расположенному внизу камбузу

ДОСЬЕ



ШИРИНА
14 Ф (4,30 М)

ДЛИНА 53 Ф (16,19 М)

ДЛИНА
53 Ф (16,19 М)

ШИРИНА
14 Ф (4,30 М)

ОСАДКА
4 Ф (1,27 М)

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
ПОЛНОЕ 20,5 Т

ЗАПАС ТОПЛИВА 1700 Л

ЗАПАС ВОДЫ
420 Л

КАЮТЫ
2/3

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

МАКСИМАЛЬНАЯ
СКОРОСТЬ
32 УЗЛА

ДИЗАЙН
NEO DESIGN

СТОИМОСТЬ
В ЕВРОПЕ ОТ € 590 000



Дизель- электроход

Именно так следует классифицировать яхты Greenline вообще и, в частности, Greenline 48 — новую модель компании Seaway Group с гибридной силовой установкой, показанную в январе в Дюссельдорфе. Моторы у нее действительно обоих типов...

Текст Федор Кузин Фото Greenline

Жизнь зародилась в океане и вышла на сушу, потом рукотворное электричество с суши пришло на корабли, сделав нашу работу в море легче, а жизнь — комфортнее. Вслед за жюльерновским «Наутилусом» еще в конце XIX века появились реальные подводные лодки с гибридными энергетическими установками; позднее эти системы поднялись из глубин на поверхность и освоились на паромах, ледоколах, буксирах... А уже в этом веке компания Seaway Group начала строить моторные яхты с гибридными пропульсивными установками серийно и преуспела в этом.

«МРАЧНОЕ» БУДУЩЕЕ И... СВЕТЛОЕ НАСТОЯЩЕЕ

Еще недавно мир не особенно задумывался над исчерпаемостью запасов природного топлива. Да и проблемы загрязнения окружающей среды в планетарном масштабе волновали по большей части ученых-экологов. Потом начались нефтяные кризисы, участились кризисы экономические со скачками цен на нефть; нас стали пугать глобальными изменениями климата, активизировались защитники природы... В условиях тотального прессинга только и остается, что ускорять освоение альтернативного топлива. Есть сжиженный нефтяной и природный газ, биотопливо, водород и, конечно, электричество. Есть еще спирты, и если весь мир бросит пить и начнет заправлять спиртом транспортные средства... Ну, это

фантазии: кто же себе такое позволит!

А вот электричество — другое дело. Километровые шеренги ветрогенераторов, гектары солнечных панелей по всему миру, дающих электроэнергию промышленности и свет в дома, широкое распространение электромобилей и автомобилей с гибридными моторными установками — доказательства перспективности направления. К недостаткам нынешних систем относятся ограниченный запас хода, высокая стоимость энергоемких аккумуляторных батарей, их габариты. Но процесс пошел, и его уже не остановить.

GREENLINE: РЕАЛИЗАЦИЯ ИДЕИ

Словенская компания Seaway Group начала выпускать суда с гибридными моторными установками в 2009 году. Первым стал Greenline 33, далее последовала модель OceanClass 70, потом появились Greenline 40, OceanClass 57 и 80. А вот теперь пришло время и Greenline 48. На всех моделях опционально может быть реализован принцип комбинации моторных установок разных типов, но мы рассмотрим его действие на примере нового Greenline 48, где тема получила дальнейшее развитие. А заодно оценим возможности этой яхты в отношении ходкости и обитаемости.

Идея, претворенная в жизнь на яхтах Greenline, довольно проста. Между дизельным двигателем и гребным винтом на валу находится электродвигатель (он же генератор). Когда лодка идет под дизелем, генератор вырабатывает ток и заряжает блок мощных аккумуляторных батарей. Если не надо торопиться, хочется тишины или, возможно, требуется экономить топливо, выключаете дизель

Бесшумный ход под электромотором напоминает о парусной яхте, только без крена



и идете под электродвигателем, расходуя электроэнергию, накопленную аккумуляторами. Расположенные на крыше рубки солнечные панели дополнительно подзаряжают аккумуляторные батареи. Системой в целом управляет современный электронный блок — контроллер.

Энергосистема Greenline 48 включает следующие элементы:

- два дизельных двигателя Volvo Penta D3 мощностью от 110 до 220 л.с. каждый;
- два электродвигателя/генератора мощностью 14/10 кВт (Lektrika);
- блок аккумуляторных Li-Po (литий-полимерных) батарей 48 кВт·ч (60 В);
- блок сервисных батарей 12 В, 4 × 120 А·ч (освещение, навигация, помпы и пр.);
- солнечные панели, вырабатывающие 500 Вт электроэнергии;
- мощный инвертор.

И все это эффективно работает.

НА ХОДУ

Предельная скорость Greenline 48 при минимальной дизельной установке (2 × 110 л.с.) составляет 11 узлов. Под двумя дизелями максимальной мощности (2 × 370 л.с.) судно развивает скорость до 23 узлов. Если в первом варианте режим движения чисто водоизмещающий, то во втором наблюдается

сбалансированный переходный режим, пограничный с глиссированием. Размещения, выбранная форма корпуса со скулой и острыми ватерлиниями в носу, положение центра тяжести по длине и относительно невысокая масса стеклопластиковой конструкции, достигнутая благодаря технологии вакуумной инфузии, совокупно создали благоприятный эффект. Волновая система у Greenline 48 умеренная, судно не страдает излишним дифферентом на корму, даже приближаясь к максимуму скорости, и транцевые плиты пригодятся скорее для противодействия крену при сильном боковом ветре и волне. Вероятно, это, да еще относительно невысокое сопротивление побудили окрестить корпус судна Superdisplacement. Кстати, по данным тестов, запас хода лодки с двумя Volvo Penta D3-220 на скорости 8 узлов превышает 800 миль, что весьма недурственно.

Если скорость с двигателями D6-220 (максимальные для гибридной системы) вам покажется недостаточной, давайте сравним цифры. Двигатели Volvo Penta

*Greenline 48 — это
вполне практичный,
комфортный круизер*



На странице слева, сверху вниз:
Салон с диванной зоной отдыха
отдыха и ланча и постом
управления на правом борту.

Камбузный модуль у дверей
в кокпит.

Мастер-каюта в носу (вариант
с раздельными кроватями).

Мастер-каюта на нижней палубе:
из нее две двери ведут
в туалетные комнаты.

Гостевая каюта на миделе;
обнижение подволока
присутствует только над одной
из кроватей.

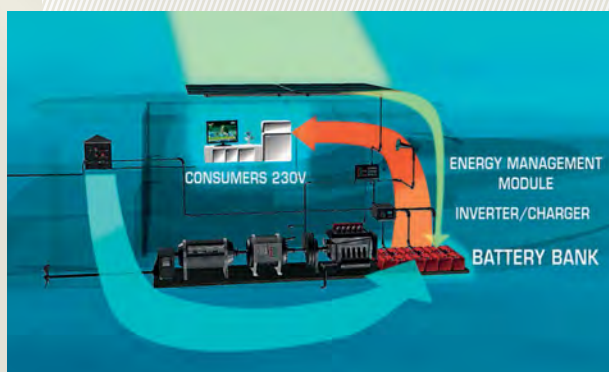
D6-370 дают прирост скорости в 6 узлов
(23 против 17), но за это надо платить:

- около 2 млн руб. — разница
в стоимости агрегатов (два);
- свыше 1600 руб./ч — разница
в стоимости топлива, обусловленная
увеличенным расходом (56 л/ч,
максимальные обороты).

Так что вам предстоит решить, стоят ли
эти 6 узлов таких денег, особенно
принимая во внимание факт, что при
реальной эксплуатации обороты ниже,
и в условиях волнения скорость у двух
таких судов будут близкой. А учитывая,
что при D6-370 теряются преимущества
гибридности, вопросы, думаю, отпадут.

Все отмечают великолепную
шумоизоляцию моторного отсека при
работающих дизелях, а на электричестве
об этом говорить вообще не приходится.
Только под электромоторами максимальная
скорость не превысит 6 узлов при запасе
хода в 20 миль (до полного «осушения»
аккумуляторов), а на крейсерской скорости
4 узла дальность достигает 30 миль. Это
много или мало? Это просто 20 миль, или
5 часов спокойного, бесшумного плавания
практически в режиме парусной яхты,
только без «романтики» крена, вообще
без ущерба хрупкой морской экосистеме
и мыслей о безвозвратно сгоревшем
топливе...

РЕЖИМЫ РАБОТЫ ГИБРИДНОЙ СИСТЕМЫ

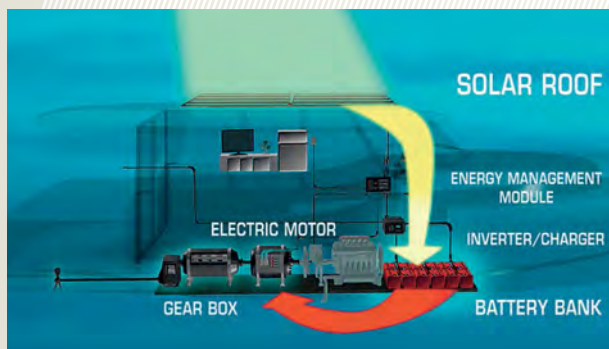


Режим 1. У причала, с береговым
питанием и солнечными панелями
Greenline 33/40

Панели и питание с берега совместно
обеспечивают бортовую систему
переменного тока и заряжают
аккумуляторы. Энергия от панелей
(56 В) через регулятор зарядки
напрямую поступает в Li-Po батареи
(48 В); через инвертор идет раздача
220 В для бортовых потребителей
и зарядки сервисных батарей.

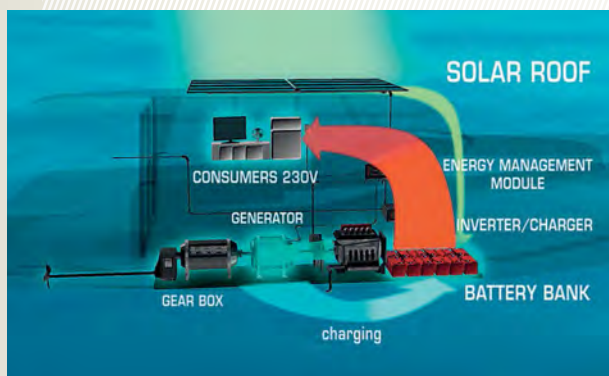
Greenline 48

Солнечные панели (56 В) не могут
заряжать Li-Po батареи (60 В),
поэтому зарядка сервисных батарей
идет напрямую.



Режим 2. На ходу под
электромотором

Муфта сцепления отключила дизель.
Аккумуляторы подают энергию
на электродвигатель (он же
генератор) и обеспечивают судную
скорость до 6 узлов при практически
бесшумном ходе. Производитель
оценивает запас хода до 30 миль
на крейсерской скорости 4 узла
(с полностью заряженными
батареями). В солнечный день
электроэнергия только от солнечных
панелей может поддерживать ход
лодки (около 3 узлов).



Режим 3. На ходу под дизельным
двигателем

Greenline 33/40

Дизель при включенной муфте
сцепления кроме винта вращает
ротор генератора и заряжает Li-Po
батареи; в процессе участвуют
солнечные панели. Когда Li-Po
батареи заряжены, генератор
автоматически отключается. Это
повышает скорость яхты за счет
снижения нагрузки на дизель
(отбора мощности нет).

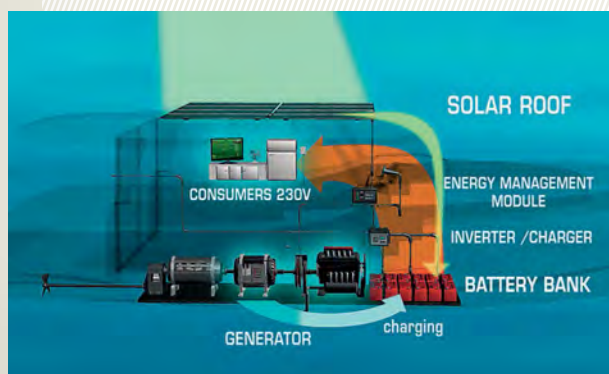
Greenline 48

Как и на режиме 1, генератор
напрямую, без инвертора, заряжает
Li-Po батареи.



Режим 4. На якорю под солнечными
панелями

То же, что и в режиме 1, но без
основного берегового питания.
Период работы батарей зависит
от потребления, исходного заряда
аккумуляторов и яркости солнца,
энергия которого подзаряжает
батареи. По оценкам производителя,
только солнечные панели в течение
светового дня могут обеспечить
до 80% заряда аккумуляторов.



Режим 5. На якорю под солнечными
панелями и с генератором

Дизель «гоняет» генератор до тех
пор, пока Li-Po батареи не зарядятся
и не начнут выдавать определенную
мощность; нагрузка бортовых
потребителей на процесс не влияет.
После этого дизель автоматически
отключается, и аккумуляторы
в дальнейшем подзаряжаются только
от солнечных панелей.



Вверху:
На снимке хорошо видна организация пространства на палубе в носу и солнечная панель на крыше надстройки.

Слева направо:
Компактный флайбридж тем не менее предоставляет массу возможностей.

Кормовой кокпит с раскрытыми дверями в салон (слева от них просматривается трап на флайбридж).

На странице справа:
Главный пост управления в салоне (слева) и на флайбридже.





GREENLINE 48

Под дизелями скорость лодки достигает 23 узла, под электромоторами — 6 узлов

СРЕДА ОБИТАНИЯ

А как на Greenline 48 организовано пространство? Для яхты это обстоятельство не менее важно, чем мореходность и технические инновации. Тут могу повторить суждение, уже высказанное MBY в отношении нового круизера: самая эффектная из моделей Greenline. Сохранив «фамильные» черты (прямой форштевень, защищенные сверху и высоким фальшбортом бортовые проходы, заметные издалека солнечные панели), дизайнеры добавили аккуратный флайбридж с мачтой и кормовую платформу, что усилило привлекательность облика. При первом же взгляде отмечаешь обилие стекла: крупные окна надстройки, иллюминаторы, зеркальные двери в салон, стеклянные вставки в бортовых стойках. На палубе в носу организована зона отдыха, в кокпите вдоль транца стоит большой диван со столом. Наверху, на флайбридже (трап находится в кокпите), помимо второго поста управления, есть диван, ветбар и лежанка для загорания.

Компоновкой салон напоминает младшие модели Greenline, но сказывается увеличение размерений судна (Greenline 48 на 300–400 мм шире большинства моделей в этом классе круизеров). В носу на правом борту — пост управления, далее в корму диванная/обеденная зона, еще дальше — камбузный модуль. А теперь пойдём в обратном направлении.

Камбуз просто отличный. Он находится в салоне у самой двери в кокпит и удобен для обслуживания обеих зон и флайбриджа. Такие конструктивные «фишки», как подъемный фрагмент стеклянной переборки и откидное (на петлях) крыло столешницы, вместе с обилием оборудования делают этот рабочий участок еще функциональнее.

Динетта на левом борту (диван и стол) и просто мягкий диван напротив (его можно заменить креслами) — место для обеда и релаксации.

Приборная панель вполне современная, не перегруженная устройствами: помимо центрального картплоттера, есть место еще для одного монитора. И сплошь «цифра» — ни одной стрелки. Удобное двухместное сиденье у штурвала (откидной bolster позволяет управлять судном стоя), почти круговой обзор... Но главное — сдвижная дверь для выхода на борт, устроенная рядом. А слева от консоли находится трап на нижнюю палубу.

Внизу находятся три каюты. При таких размерах лодки немного необычно, что мастер-каютой оказывается носовая. Помещение довольно просторное, спальное место в нем оборудовано механизмом, соединяющим раздельные койки вдоль бортов в кровать king size; здесь достаточно рундуков, шкафчиков и полок. А вот еще одно удобное решение: туалет и душевая кабина с умывальником симметрично

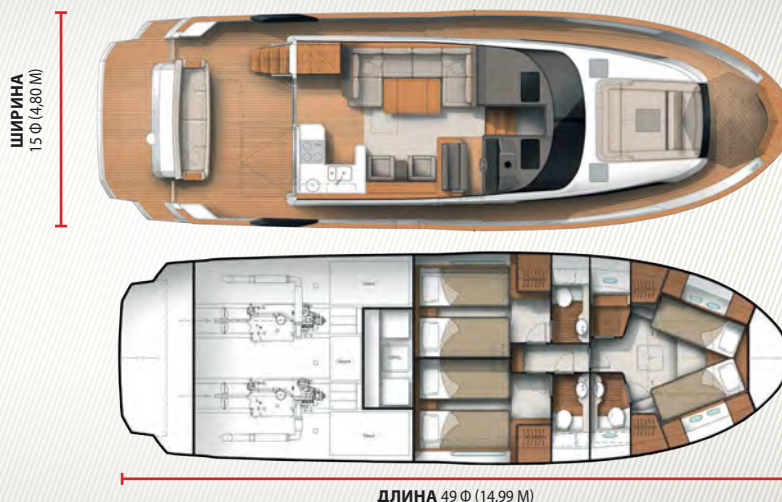
разнесены по бортам. В районе миделя устроены две одинаковые гостевые каюты со своими санузлами; галлюн каюты правого борта является дневным. Галлюн оказался даже в каюте на транце, которую, полагаю, большинство будут использовать чаще для хранения всякого инвентаря и имущества. Все каюты светлые, с кондиционерами и достаточной высоты, за исключением подволока в гостевых каютах над изголовьем кроватей.

ПОСЛЕ ВСЕГО

И техническая концепция Greenline 48, и лодка в целом убеждают, что это — практичный, комфортабельный круизер в своем, особом классе. Дизайнеры J&J Design и верфь Seaway создали не просто еще одну интересную и функциональную модель. Находясь в первых рядах «гибридного» движения, они продолжают активно продвигать это направление и даже новый образ жизни на море. Давайте пофантазируем... Ваш Greenline 48, к примеру, стоит в Ницце. Днем вы с семьей погуляли по городу, решили все вопросы, вернулись на лодку и легли спать. Раненько утром, пока ваше семейство еще спит, вы запустили электродвигатели и неслышно отправились в сторону Антиба. Спустя несколько часов, когда спящие пробудились, лодка уже стоит в новой марине. Снова день, наполненный новыми впечатлениями, а назавтра утром вы уже в Каннах... Тихо, спокойно, с минимальными затратами на горючее. Все это осуществимо и в других морях, и даже в России. Разве не здорово? MBY

ДОСЬЕ

ДЛИНА	49 Ф (14,99 М)
ШИРИНА	15 Ф (4,80 М)
ОСАДКА	3 Ф (0,98 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ	(ПОРОЖНЕМ) 13,8 Т
ЗАПАС ТОПЛИВА	1500 Л
ЗАПАС ВОДЫ	660 Л
КАЮТЫ	3 + 1 (ШКИПЕР)
ДВИГАТЕЛИ	220 – 760 Л.С.
ДИЗЕЛЬ	2 × 14 КВТ (60 В)
ЭЛЕКТРОДВИГАТЕЛЬ	2 × 10 КВТ
ГЕНЕРАТОР	2 × 10 КВТ
СКОРОСТЬ МАКСИМАЛЬНАЯ	23 УЗЛА (2 × 380 Л.С.)
ПОД ДИЗЕЛЕМ	6 УЗЛОВ
ЭЛЕКТРОДВИЖЕНИЕ	
КАТЕГОРИЯ RCD	«В»
ДИЗАЙН	J&J DESIGN



ДЛИНА 49 Ф (14,99 М)

Твердая «четверка»

Beneteau активно развивает обновленную линейку флайбридных и спортивных моторных круизеров Monte Carlo. Младшая модель MC4 сохранила дух MC5 и подкрепила ее успех.

Текст **Антон Черкасов** Фото **Beneteau**





Чтобы сохранить репутацию главного европейского производителя серийных яхт, французский гигант Beneteau Group за последние пять лет предпринял ряд шагов, которые позволили не только не допустить финансового провала на фоне кризиса, но и значительно рвануть вперед на зависть конкурентам. Прогресс виден во всех сегментах: небольшие катера с подвесниками Flyer, Merry Fisher и Barracuda продаются в Европе, как горячие пирожки. Парусники Sun Odyssey и Oceanis уверенно конкурируют с немецкими Bavaria за места в крупнейших чартерных флотах.

Практичные моторные Prestige переманивают клиентов других верфей привлекательной ценой, а люксовые Monte Carlo по ряду позиций затыкают за пояс маститых заправил яхтенного рынка из Италии и Англии. Beneteau Group ведет не только хитрую внешнюю конкурентную политику, но и грамотно разводит близкие продукты собственных брендов.

У Beneteau нет дефицита заказов, и производство идет полным ходом



НОВОЕ СТАРОЕ ИМЯ

В свете сказанного интересно вспомнить недавнюю историю 30–50-футовых моторных круизеров, которые выпускались под брендом Beneteau. Поначалу яхты линейки Beneteau Monte Carlo были весьма популярны из-за удачного соотношения цены и качества; одна из таких даже числилась штатной в британской редакции MBY. Позже верфь совершила ребрендинг, и модельный ряд получил название Flyer Gran Turismo (см. тесты GT49 и GT44 в MBY №3 (15), 2012 и №4 (16), 2012). Никаких особых новаторских изменений с «Флайерами» не произошло, а результаты продаж, по-видимому, не устроили Beneteau Group, поэтому относительно недавно компания опять вернулась к прежнему названию Monte Carlo.

Сперва это вызвало изрядную неразбериху в головах покупателей и журналистов, которые долго путали MC с MCY, считая их яхтами одной линейки. Однако вскоре все утряслось, и первая «новая» Monte Carlo 5 была с помпой представлена в Дюссельдорфе в прошлом году. Стало очевидно: за прежним именем теперь скрывается современный инновационный дизайн, над которым Beneteau поработала весьма основательно. К созданию внешнего и внутреннего облика линейки MC приложили руку корифеи яхтенного дизайна Карло Нуволари и Дэн Ленард, поэтому именно дизайн стал главным маркетинговым козырем французов. Модельный ряд получил интенсивное развитие: совсем недавно мы увидели MC4, и не за горами 60-футовая MC6.

Если взглянуть на стоящие рядом MC4 и MC5, возникает ощущение, что какой-то умелец



ДЕТАЛИ

Среди прочих дизайнерских ухищрений особенно обращает на себя внимание складной кран над мойкой на камбузе. Не зная особенности конструкции, можно легко налить воды на стол, но в остальном идея прекрасная

научился печатать яхты на принтере, ловко меняя масштаб. Лодки невероятно похожи, и, помимо экстерьера, немалую роль в этом сходстве играет идентичная внутренняя отделка. Качество использованных материалов на высоте, подгонка элементов выполнена идеально, на фурнитуре практически не сэкономили — по этим позициям новая MC4 ни на йоту не уступает MC5, и в этом их главная сила. Чтобы не тратить время на подробный рассказ обо всех дизайнерских «фишечках» и «рюшечках», отсылаю заинтересованного читателя к статье Джека Хейнса, где автор весьма подробно разбирает интерьер Monte Carlo 5 (см. MBY №6 (24), 2013), а сам сфокусируюсь на других особенностях MC4.

НА ВОДЕ

Прибывшие на ежегодные тесты Beneteau журналисты с нетерпением ждали своей очереди, чтобы встать к штурвалу MC4 и посмотреть, на что способен этот оборудованный IPS500 с днищевыми колонками флайбриджный круизер. Погода на Балеарских островах стояла отменная, и уже по-настоящему летнее солнце щедро облучало ультрафиолетом все вокруг. Приняв управление, я тут же столкнулся с некоторой проблемой: отражавшиеся от воды солнечные блики проецировались акkurat на внутреннюю поверхность тонированных стекол салона, многократно усложняя наблюдение за спящими во всех направлениях рыбацкими лодочками. Наглядный пример того, как дизайну отдается предпочтение по отношению к функции (верфь это признает).

Сам по себе пост управления выполнен превосходно: дорогой на вид матовый пластик



На странице слева: Кокпит и салон MC4 находятся на одном уровне, а пост управления ощутимо приподнят над главной палубой.

Сверху вниз, слева направо: В центральной мастер-каюте не удалось избежать многоуровневого потолка, но это практически не сказывается на обитаемости.

Не слишком большие бортовые иллюминаторы носовой каюты дополняют широкий световой люк.

Створка двери по левому борту полностью открывается, и кокпит сливается с салоном в единую зону.

По качеству отделки новая MC4 ни на йоту не уступает старшей MC5

бронзового и коричневого цветов не бликует; цифровые и дублирующие аналоговые приборы прекрасно читаются под любым углом; ручки двигателей и джойстик эргономично расположены у правой руки; наклон рулевой колонки регулируется, а на широком кожаном сиденье с откидным валиком можно комфортно проводить по несколько часов к ряду. К сожалению, чтобы видеть горизонт по бортам, мне приходилось опускать голову — панорамным окнам недостает около 10 см высоты, да еще собранные вверх жалюзи «отъедают» важные 5 см. Верфь и тут признает, что функцией пожертвовали в угоду дизайну, но, как и в случае с тонировкой, все можно исправить. Достаточно немного опустить высоко расположенный над главной палубой пост управления (каюта внизу не сильно пострадает) или просто поиграть с высотой установки сиденья (регулировок, как и в MC5, тут нет).

Выбрав оптимальное положение, я открыл боковые форточки на электроприводе и дал полный газ. Не могу сказать, что яхта «выстрелила» вперед всей мощью 740 л.с., но на глиссирование вышла уверенно за 10 секунд, достигнув при этом скорости 15 узлов. Еще полминуты ей понадобилось, чтобы развить максимальные 30 узлов, бодро выбивая брызги из морской глади. Кстати, обилие брызг на ходу — характерная особенность MC4, поэтому готовьтесь после каждого выхода в море терпеливо

окачивать пресной водой не только палубу, но и всю надстройку. С поднятыми транцевыми плитами дифферент на корму составляет 5–6°, а включение плит мгновенно прижимает нос, правда, за это приходится расплачиваться двумя-тремя узлами скорости. Ради экономии порядка € 15 000 можно выбрать предлагаемые производителем двигатели Volvo Penta IPS400 по 300 л.с., с которыми максимальная скорость составит около 25 узлов. Однако поступать так я бы не советовал, так как даже с IPS500 снаряженной MC4 немного не хватает мощности во время преодоления горба сопротивления (число Фруда 1,2). Допускаю, что наилучшим вариантом выступили бы IPS600 по 435 л.с. (добавочный вес составит менее 50 кг), однако для MC4 эта опция недоступна.

Обтянутый белой кожей хромированный штурвал вращается легко: вполне достаточно усилий одной руки, а второй можно прихватить баночку колы или проверить почту на смартфоне. Это вполне безопасно, поскольку резкий выраз на MC4 заложить практически невозможно. Полная перекладка штурвала осуществляется за четыре оборота, и яхта при этом неспешно уходит в циркуляцию по очень большой дуге. Эта особенность показалась весьма удивительной — такого поведения от небольшого круизера на днищевых колонках не ожидаешь, хотя в режиме маневрирования на малых ходах джойстиком он ничем не отличается от аналогов: приводы работают четко, и текущее позиционирование судна не вызывает проблем. Можно предположить, что это продиктовано настройками максимального угла перекладки колонок, и на тестовой лодке был активирован

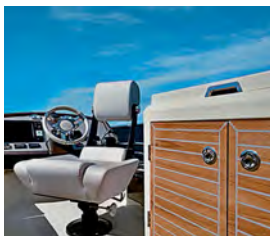
Естественное освещение
трапа и коридора
на нижней палубе достигается
благодаря широкому
и пологому ветровому стеклу

Расположенный позади поста
управления ветбар не мешает
капитану перемещаться
по флайбриджу и быстро
спускаться в кокпит

Все свободное место на
флайбридже занято «полигоном»
лежаков и сидений



ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ



ТИК

Чтобы получить от этой яхты максимальное эстетическое удовольствие, не стоит экономить на тиковой отделке. Столешницы, дверцы и прочие поверхности из натурального дерева подчеркивают дизайн и повышают практичность судна

режим Basic, при котором угол поворота «ног» ограничен.

Пока мы производили стандартные замеры, поднялся ветерок, и волна подросла до полуметра. Этого оказалось достаточно, чтобы в общих чертах оценить мореходность корпуса. По моим впечатлениям, его эффективность не сильно отличается от того, что мы видели у Beneteau Gran Turismo близкой длины. При движении по ветру яхта легко справляется с волной, высекая из каждого гребня сноп брызг, но стоит развернуться носом к ветру или пойти косым курсом — удары становятся слишком чувствительными (угол килеватости корпуса на транце составляет 14,5°) и заставляют снижать скорость до 12–13 узлов. Отмечу, что в салоне на ходу сохраняется завидная тишина, которую лишь при жестких контактах с волной нарушает негромкое поскрипывание мебели.

По возвращении в марину я забрался в моторный отсек. Впечатления он оставил двоякие. С одной стороны, двигатели в окружении широких пайол лежат как на ладони: очистить фильтры забортной воды или проверить масло здесь — сущее удовольствие. Днищевые колонки на MC4 сопряжены с редукторами и двигателями без промежуточных валов, а балансировка судна по весу осуществлена за счет положения топливных и водяных танков, генератора и других тяжелых позиций. С другой стороны, конструкторы допустили ряд досадных огрехов: например, все электрошты находятся глубоко под палубой по правому борту, и если на ходу

ТЕСТ BENETEAU MC 4



МОТОРНЫЙ ОТСЕК

В салоне яхты даже на полном ходу сохраняется приятный звуковой комфорт

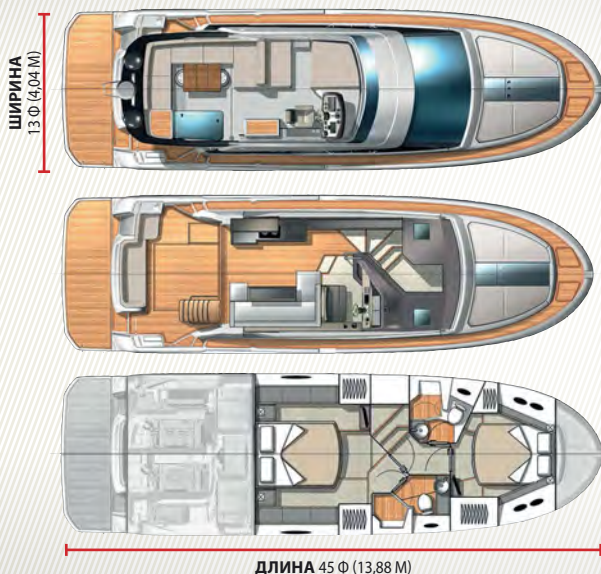
вдруг выбьет «пакетник», то придется ждать, пока остынет двигатель, или перелезть через блок, рискуя получить ожог. Сюда же относится и люк моторного отсека, который в открытом положении перекрывает проход в корму, а также чрезвычайно узкий трап вниз.

ВЕРДИКТ

Теперь, когда я познакомился уже с двумя представителями Monte Carlo «новой волны», у меня сложилось впечатление, что они в полной мере унаследовали черты своих предшественников, которые здесь поданы в новой «упаковке». Причем это не какая-нибудь яркая обертка-пустышка, а одна из лучших форм современного яхтенного дизайна, подкрепленная качественным исполнением и дорогими деталями вроде тиковых столешниц и карбоновых элементов в сиденьях. Нет сомнения: Beneteau знает, что делает, и стратегия верфи наглядно иллюстрируется статистикой продаж. С момента появления новой линейки MC французы продали в общей сложности более полусотни корпусов, и сейчас заказы принимаются только на следующий сезон. А значит, у Beneteau Monte Carlo есть свои поклонники, для которых они остаются самыми лучшими яхтами среди прочих. **MBY**

ДОСЬЕ

ДЛИНА
45 Ф (13,88 М)
ШИРИНА
13 Ф (4,04 М)
ОСАДКА
3 Ф (1,15 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
10,3 Т (ПОРОЖНЕМ)
ЗАПАС ТОПЛИВА
800 Л
ЗАПАС ВОДЫ
400 Л
КАТЕГОРИЯ RCD
«В» (ДЛЯ 12 ЧЕЛ.)
ДИЗАЙН
BENETEAU
СТОИМОСТЬ В ЕВРОПЕ ОТ
€ 402 000 (С VOLVO PENTA IPS 500)



ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 2 x Volvo Penta IPS 500, 370 л.с. при 3500 об/мин, дизель 5,5 л, 6 цилиндров

РЕЖИМЫ	ECO	FAST	MAX
Об/мин	600 1000 1500 2000 2500	3000 3400	
Скорость	3,6 5,7 8,5 10,2 14,5	21,5 30	
Расход л/ч	2,4 7,0 18,0 45 80	112 158	
Миль/л	1,5 0,81 0,47 0,22 0,18	0,19 0,19	
Дальность	960 521 302 145 116	122 121	
Уровень шума, дБА			
Пост управления	53 57 60 65 70	71 73	

Скорость в узлах, расстояние в морских милях с учетом 20-процентного резерва, расход в л/ч. Указанные величины основаны на показаниях бортовых приборов и могут отличаться от полученных вами данных. Загрузка: 100% топлива, 50% воды, 6 человек на борту, багажа нет. Температура воздуха +20 °C, волна 30 см, сила ветра при скоростных заездах 2–3 балла. Измерения проведены при поднятых транцевых планках.



Союз севера и юга

Мореходность, практичность, компактность... Яхты с такими качествами ценятся во все времена. А если добавить к этому простоту управления и вместимость при небольшой длине — получится идеальная стартовая модель для путешествий с семьей в любой акватории.

Текст **Ольга Селезнева** Фото **Borusan Marine**

При слове «траулер» воображение мигом выхватывает привычные образы: суровое море, волна накрывает рубку, а за штурвалом — «морской волк» из числа тех, о ком говорят «гвозди бы делать из этих людей»... Кто не хотел бы такую картинку у себя в Facebook? Естественно, с собой в главной роли. Но если вариант стать профессиональным рыбаком и неделями торчать в море не рассматривается, есть смысл обратиться к яхтам траулерного типа. Большая их часть родом как раз из суровых акваторий. Впрочем, бывают и случаи «двойного гражданства». Лодки Rhea Trawler — как раз из их числа: они имеют северные корни, но производятся на юге.

RHEA & BORUSAN

Верфь Rhea Marine, основанная почти 20 лет назад на атлантическом побережье Франции в Ла-Рошели, специализируется на мореходных комфортабельных лодках класса «люкс» для рыбалки. Несколько лет назад верфь разработала линейку Trawler, но строить лодки решили в Турции: судостроение здесь хорошо развито, а рабочая сила пока еще дешевле. В качестве партнера была выбрана одна из крупнейших турецких компаний — Borusan. Так в холдинге, который занимается сталелитейным производством, логистикой, продажей автомобилей, появилось судостроительное подразделение — Borusan Marine.

К настоящему времени на новой верфи неподалеку от Стамбула спущено на воду уже полтора десятка траулеров Rhea, а к модельному ряду из трех лодок

длиной 36, 43 и 47 футов добавились более крупные суда: Trawler 57 и 67. Кроме того, Borusan Marine занимается разработкой нового собственного бренда яхт-«лобстеров», но об этом мы расскажем отдельно. А пока предлагаю поближе познакомиться с младшей моделью линейки Trawler, которую нам довелось протестировать этой весной в Мраморном море.

RHEA TRAWLER 36

Сегодня это самая востребованная модель в линейке Borusan Marine — в данный момент строится уже 13-й корпус. Интересно, что половина готовых яхт отправилась в северные акватории — во Францию и Германию, остальные бороздят Средиземное море, что в каком-то смысле рушит стереотип о востребованности судов такого типа исключительно в суровых акваториях.

Строительство такой 36-футовой лодки занимает в среднем два с половиной месяца (в зависимости от интерьера судна и выбранных опций). Стоит отметить, что модель разработана совместно инженерами и дизайнерами Rhea Marine и Borusan Marine, причем верфь занималась интерьером и искала возможности максимально его индивидуализировать. У большинства верфей уровень кастомизации лодок таких размеров обычно невысок, но Borusan Marine серьезно проработала эту тему: можно выбрать любые отделочные материалы, экспериментировать с планировкой и трансформируемой мебелью и расширять технические возможности судна.



КОРПУС, НАДСТРОЙКА И ПАЛУБА

Траулерные яхты строят из стеклопластика или стали. В данном случае мы имеем первый вариант, и преимуществ у него два. Пластик дает больше возможностей в отношении дизайна, и с этих позиций Rhea Trawler 36 хоть и имеет все черты траулера, выглядит изящнее и современнее. Кроме того, это экономия массы, а значит — увеличение скорости и снижение расхода топлива. Корпус у лодки острокосый, переходного типа, с небольшой килеватостью в корме для повышения подъемной силы на днище и фальшкилем, дающим защиту винто-рулевой группы. Помимо прочего, киль при плоской корме повышает устойчивость на курсе и отчасти демпфирует бортовую качку.

Надстройка достаточно объемная, но не слишком сдвинута вперед, что позволило сделать в носу на палубе просторную зону отдыха со съёмными лежаками для загара. У многих классических траулеров, наоборот, больше пространства отдается кормовому кокпиту — исторически это было продиктовано на рыболовецких судах удобством работы с тралом при его подъеме с кормы. Но тут все же стояла задача сделать комфортным отдых. Наклон лобового стекла не обратный, как у большинства траулеров, а обычный. В остальном же лодка имеет все черты типичного рекреационного траулера: два выхода из рубки; лацпорты в фальшборте (в кормовом кокпите и в районе миделя по правому борту) — для удобного схода на берег при швартовке лагом; высокий фальшборт и обилие поручней — для безопасности.

Конструкция купальной платформы тоже удачна в отношении безопасности: она откидная, так что на ходу мы имеем высокий транец, а на якорь —



ХРАНЕНИЕ

Абсолютно под всеми сиденьями на борту можно обнаружить рундуки или выдвижные ящики, куда влезает масса необходимых мелочей. Для крупногабаритных вещей предназначены две кладовые под пайолами салона и кормового кокпита

просторный «пляж». Изначально французские инженеры разработали гидравлический механизм для открывания платформы, но на верфи сочли, что он работает слишком медленно, и в качестве привода предложили электромотор. Выходы из кокпита на палубу левого и правого бортов имеют дверцы: они защищают сидящих здесь от ветра и брызг и позволяют, если необходимо, не допускать детей в потенциально опасные зоны.

Флайбридж неожиданно велик для лодки такого типа и габаритов: на нем поместился не только пост управления, но также обеденная зона, ветбар, сиденья, а в корме есть даже место для тендера. Высокая мачта, напоминающая о парусных яхтах, — штука многофункциональная (огни, антенны, анемометр); «гик» используется для спуска и подъема тендера, а кроме того, на мачте можно поднять... небольшой парус — на всякий случай.

ПЛАНИРОВКА, ИНТЕРЬЕР

Особенность Rhea Trawler 36 — отсутствие перепадов высоты на главной палубе. У многих траулеров рубка приподнята по отношению к салону, здесь же палуба выполнена в одном уровне, без единой ступени — своеобразный шик для такой компактной яхты. При этом недостатка высоты внизу, в каютах совершенно не ощущаешь.

Кают здесь две: просторная носовая и компактная, но удобная — по правому борту, с койками в два яруса. Их расположение в нос от миделя (нередко на траулерах каюты разнесены по оконечностям) позволяет рациональнее использовать внутреннее пространство. В каютах достаточно света и есть вместительные шкафы. Санузел один, но внушительного объема, с выделенной душевой кабиной.



На странице слева:

Почти вся мебель в салоне трансформируемая. Можно менять конфигурацию сидений и создавать дополнительные спальные места. Телевизор, снабженный электроприводом, опускается в нишу штурманского стола.

Сверху вниз, слева направо: Мастер-каюта в носовой части судна.

Камбуз угловой планировки расположен на границе салона и кормового кокпита.

Вторая каюта на Rhea Trawler 36 достаточно объемная, с высоким потолком и вместительным гардеробом.

Обеденная зона в салоне. Стол на телескопической стойке можно опустить.

При всей компактности Rhea Trawler 36 уровень ее кастомизации очень высок

Салон и кокпит разделены сдвижной стеклянной дверью, а расположенный рядом угловой камбуз позволяет «коку» не выпадать из компании и дышать свежим воздухом (помимо двери, здесь есть открывающееся вверх «окно»). Кроме того, со стороны кокпита предусмотрена откидная столешница; она увеличивает рабочую поверхность и удобна при сервировке. Камбуз не портит вид в салоне: плита и мойка спрятаны под декоративные панели. Здесь также отсутствуют электродуховка, шкафы и выдвижные ящики, а холодильник замаскирован под тумбу прямо напротив камбуза.

Обеденная зона решена блестяще: угловой диван не только оснащен перекидной спинкой, но еще и раздвигается. Стол на телескопической опоре можно опустить — и готово «детское» спальное место. Раздвигается и диван напротив, превращаясь в полноценное ложе на двоих (под всеми сиденьями имеются выдвижные ящики). Телевизор поначалу обнаружить непросто — он выезжает из ниши штурманского места по правому борту; кстати, на него можно вывести картинку с картплоттера и других приборов. Рядом, под столешницей, предусмотрено место для карт и нужных мелочей.

Учитывая все эти нюансы, сложно согласиться с мнением дизайнеров, что они сделали интерьер максимально простым с целью минимизировать его стоимость и время на сборку. Впрочем, интерьер действительно выглядит лаконичным, без излишеств, что компенсируется аккуратностью исполнения





Флайбридж для судна таких габаритов достаточно большой: здесь даже хранится тендер



Такая бортовая дверца-лацпорт удобна для схода на причал при швартовке лагом

ДОСЬЕ

ДЛИНА 37 Ф (11,30 М)

ШИРИНА 13 Ф (4,10 М)



ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 2 × Yanmar 6BY220, 220 л.с. при 4000 об/мин, 6 цилиндров, 3 л, дизель

РЕЖИМЫ	ECO						FAST MAX	
Об/мин	1000	1200	1500	2000	2500	3000	3500	4000
Скорость	4,0	4,6	6,2	7,8	9,1	11,2	14,8	18,1
Расход	4,0	5,0	7,6	14,8	26,4	42,2	70,6	96,0
Миль/л	1,0	0,92	0,82	0,53	0,34	0,26	0,21	0,19
Дальность	900	828	738	477	306	234	189	171
Уровень шума	65	66	68	71	74	79	81	84

Скорость в узлах, расстояние в милях, расход в л/ч с учетом 10% запаса. Указанные величины основаны на показаниях бортовых приборов и могут отличаться от полученных вами данных. Загрузка: 72% топлива, 50% воды, 4 человека на борту. Температура воздуха +15 °C, сила ветра при скоростных заездах 1 балл, волна 1 балл.



Оба поста управления одинаково эргономичны

и качеством материалов. Немаловажно, что деревянную отделку и текстиль можно выбрать по своему вкусу: верфь не ограничивает фантазию клиента и готова подобрать любое решение.

Через люк в салоне попадаешь в моторный отсек, а через люк в кокпите — в две (!) вместительные кладовые. Кормовая кладовка настолько велика, что там даже можно устроить каютку, правда, без дневного света. Словом, в местах для хранения чего угодно на борту недостатка нет. Именно поэтому в кормовом кокпите не предусмотрена мебель — предполагается использовать складной стол и стулья, которые есть куда убрать. Также не будет проблем с хранением лежаков из носовой зоны.

СКОРОСТЬ И МОРЕХОДНОСТЬ

Погода в местечке Териле (Мраморное море, к югу от Стамбула) нас, к сожалению, подвела. В том смысле, что оказалась слишком хорошей для начала апреля. Легкий ветерок тербил воду, создавая едва заметную рябь. Протестировать Rhea Trawler 36 в «боевых условиях» не получалось — оставалось наслаждаться морской прогулкой и снимать показания приборов.

Первое впечатление — лодка тихая: два Yanmar по 220 л.с. мало напоминали о своем присутствии. Вибрация не ощущалась вовсе, даже на полном ходу. Траулеры не относятся к быстроходным судам, поэтому 18 узлов, которые мы получили, положив рукоятки, можно считать хорошим результатом. В спецификации заявлена максимальная скорость 19 узлов, и ее получали на тестах с двигателями Volvo Penta D4-225. Но в нашем случае был перевес на 700 кг (топливо, вода, пассажиры, тендер), да еще открытый бимини на флайбридже. Кроме того, гребные винты имели меньший диаметр и шаг.

В поворот Rhea Trawler 36 входит почти без крена и дифферента даже на максимальной скорости, хотя наша тестовая лодка не имела транцевых плит. Их предлагают опционально, но, по мнению инженеров верфи, большой нужды в них нет (разве что для компенсации крена при боковом ветре и волне). Однако на транце предусмотрены стационарные пластины-«закрылки», вероятно, для увеличения подъемной силы на днище.

Что касается удобства управления, то стоит отметить отличный обзор с нижнего поста на левом борту (с флайбриджа лодка и вовсе как на ладони). Двухместное сиденье можно регулировать, внизу предусмотрена удобная подножка. Расположение приборов очень логичное: экран картплоттера по центру (не бликует), по сторонам от него — приборы состояния двигателей; слева — рукоятки газа и джойстик подрульки, справа — кнопки управления стеклоочистителями, якорной лебедкой, прожектором и УКВ-радиостанция. До всего дотягиваешься, не вставая с сиденья. Можно с уверенностью сказать: даже судоводитель-новичок освоится здесь быстро, и это еще один плюс в копилку Rhea Trawler 36.

В ИТОГЕ

Эту лодку можно смело назвать универсальной — и в плане модели использования, и в отношении акватории (ошибкой будет считать ее чисто средиземноморской). Да и здешнее море хоть и кажется ласковым, отнюдь не пруд — случиться может всякое. А для наших водных просторов, что на севере, что на юге, вполне подходит категория «В» (ветер 8 баллов, волна 4 метра) и небольшая осадка — всего метр. Только не забудьте заказать отопительную систему Webasto — осенью пригодится. И еще позвать на борт друзей: большая вместимость (зачесть на борту могут семеро) — неоценимое достоинство этого компактного, но гордого траулера. MBV

Откидная купальная платформа на электроприводе



ДЛИНА 37 Ф (11,30 М)
ШИРИНА 13 Ф (4,10 М)
ОСАДКА 3 Ф (1,00 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ (ПОЛНОЕ) 12 Т
ЗАПАС ТОПЛИВА 1000 Л
ЗАПАС ВОДЫ 500 Л
ДВИГАТЕЛИ 2 × 225 Л.С.
МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ 19 УЗЛОВ
КАТЕГОРИЯ RCD «В»
КОНТАКТЫ RHEA-MARINE.FR
BORUSANMARINE.COM

МОТОРНЫЙ ОТСЕК



В СВОЕЙ СТИХИИ

Наконец-то мне повезло испытать Targa 35 не в тепличных условиях. Сильный ветер, дождь и — главное! — раскатанная волна со стороны открытого моря... Все прелести осенней Балтики. На прогулку в такую погоду выходят только мазохисты, однако у нас вовсе не прогулка.

Текст **Богдан Парфеньюк** Фото **Богдан Парфеньюк** и **Botnia Marin**







Targa 35 — судно, вполне солидное для семейного отдыха, достаточно большое и мореходное для дальнего путешествия



Слева направо, сверху вниз:

На «торпедо» у левого борта под крышкой спрятан кухонный модуль (газовая плита, мойка). При закрытых крышках модуля и двери в каюту образуется удобное место для навигационных карт любого формата.

Дополнительная тумба с СВЧ-печью и другими устройствами около трапа в кормовую каюту.

Обеденная зона с диваном и складным столом. На лодках Targa этот стол часто устанавливают на пиллерсе и поднимают к подволоку, когда он не используется.

Застигнутый августовским холодным проливным дождем, я явился на борт продрогшим и в изрядно «подмоченном» состоянии. Даже подумалось: «Не лучшее начало». Но встретивший меня Роберт Карпелан, один из директоров финской компании Botnia Marin, выпускающей лодки Targa, тут же щелкнул клавишей обогревателя, и буквально через пять минут я уже забыл о мокрых брюках.

Швартовы отданы, куртки сохнут на вешалке, нам тепло и комфортно, а мерно урчащие моторы влекут лодку вместе с нами вперед.

ДИНАМИКА В МОРЕ...

На выходе из порта Хельсинки нас встретил накат высотой более 1,5 м; длиной волна сравнима с нашим судном. При попытках разогнаться лодка прыгивала с одного гребня и «ухала» всем корпусом в следующий. Для катеров «экономичной» сборки (таких на рынке немало) условия убийственные: их корпуса быстро накапливают «усталость» и разбалтываются, от жестких ударов в них что-то хрустит и вибрирует, обшивка угрожающе «гуляет» относительно мебели, и не проходит ощущение, будто вот-вот что сломается. Эти удары и резкие толчки донимают дискомфортом, и начинает болеть голова. Капитаны в такой ситуации снижают ход до минимума, предпочитая двигаться медленно, но не «убивая» судно и пассажиров. Зато последние обречены дольше страдать от морской болезни...

Но мы на Targa 35, а это судно небанальное. Разгоняюсь против волнового фронта до 22 узлов. Конечно, физику не обманешь: лодка прогнозируемо слетает с каждой волны и... Поначалу ожидаешь удар и даже голову в плечи втягиваешь, но удара каждый раз не случается — лишь плавный толчок, когда корпус мягко входит в очередную волну, разбрасывая мириады брызг. Даже сиденья с амортизаторами не так уж нужны — вот не бьется лодка о волну, и всё тут! Интересно наблюдать, как Targa 35, «нырнув» в особенно глубокую «яму» чуть не по планширь, когда из-под

него во все стороны сплошным «воротником» разлетаются потоки воды, уверенно и плавно выбирается вверх. Именно в этих условиях начинаешь понимать смысл вроде бы абсурдного словосочетания «морской внедорожник».

Корпус — «крепкий орешек»: ничего не скрипит и не «гуляет» даже при сильных толчках. Чувствуется солидный запас прочности, и можно бы добавить оборотов, но... за судно можно не переживать — выдержит ли человек? А на скорости 22 узла мы с Робертом ощущаем себя вполне комфортно и обмениваемся анекдотами (кстати, впечатляет звукоизоляция лодки — голос вообще не приходится напрягать). Но стоило мне отклониться на 50–60° от курса «лобовой атаки» волн, как рука сама толкнула рукоятки газа. Волна в скулу, и мы свободно понеслись 30-узловым ходом с прежним комфортом. Не будь волны, с нашими не самыми мощными для этой модели двигателями Volvo Penta D6-370 и транцевыми колонками DPH мы бы выдали более 40 узлов, как указано в приведенной ниже таблице.

В таблице также прослеживается довольно высокая экономичность лодки. Но вот чего там нет, так это разгонных характеристик. По результатам теста, для достижения скорости 20 узлов, когда лодка уже глиссировала, требуется всего 8 секунд; на разгон до скорости 30 узлов уходит 13 секунд — очень неплохие показатели.

Управляется Targa 35 легко, в удовольствие, без каких-либо неожиданностей — все прогнозируемо. Обзор на посту управления отличный, «мертвые» секторы (в корме) узкие: чуть отклонился — и все видно. Высокое остекление позволяет осматриваться даже при крене. Единственное, у меня возник дискомфорт при заходе кормой в узкость между невысоким причалом и камнями, но Роберт включил на дисплее изображение от камеры в корме, и проблема тут же разрешилась.

И еще о корабельных бортовых проходах, про которые говорят все. Именно в «гадку» погоду и на качке их оцениваешь по-настоящему: еще на выходе убрать кранцы и швартовы у меня заняло

На разгон Targa 35 до скорости 30 узлов уходит всего 13 секунд — очень неплохой показатель для судна такого класса

буквально пару минут — передвигался без опаски и работал обеими руками. Потом на ходу два раза волны залетали на палубу, но — любопытный факт! — они не били в надстройку, как на других лодках. Перехлестывая через фальшборт и заполняя проход, волна теряет энергию, стекает к большим шпигатам и выливается в море. Я не почувствовал ни одного «прицельного» удара в рубку. Это важно еще и в психологическом плане — детям (да и многим взрослым) меньше поводов для испуга.

На обратном пути Targa 35 также прыгивала с волны (уже попутной), но приводнялась, несмотря на возросшую скорость, еще мягче — сказывается килеватость более 20°. На этой лодке почти забываешь, что ты среди волн: ход ровный, уверенный, практически без раскачки и толчков.

...И СТАТИКА У ПРИЧАЛА

Разобравшись с динамикой лодки, рассмотрим ее на стоянке. Targa 35 как две капли воды похожа на Targa 37, только у 35-й рубка и кормовой кокпит (а значит и моторный отсек) на фут короче. При этом в моторном отсеке Targa 35 помещаются все те же спаренные двигатели Volvo Penta от D4-260 до D6-400 с угловыми колонками или пропульсивные установки 2 × IPS400 (600 л.с.) с колонками днищевыми.

Разница в линейных размерах мизерная, и востребованы обе модели: кому-то важнее дополнительный простор и мореходность (чем крупнее лодка, тем мореходность выше), а кому-то — экономия при покупке и в обслуживании.

В корме — привычная купальная платформа с большим люком по центру (ценная опция для очистки винтов колонок) и роульсом якорного устройства. Кормовой кокпит максимально просторный: из «мебели» здесь лишь широкая банка у надстройки и пара коротких вдоль бортов — просто рай для рыбаков, дайверов и прочих «трудяг». А захотелось поужинать на воздухе — ставим столик и пару раскладных стульев. Хотя лично мне представляется, что для посиделок гораздо удобнее носовой кокпит с покрытыми тиком рундуками вдоль бортов и в носу и «лавочкой» под лобовым стеклом. На ходу тут легко уместятся шестеро, в комплекте с большим столом получается просторный обеденный уголок, а под ногами — люк вместительного шкиперского «погреба». Минус этого кокпита — он скрадывает объем носовой

каюты. Кому такая жертва не по душе, пусть заказывает исполнение CFC (Comfort Fore Cabin): каюта здесь просторнее, но большую часть кокпита занимает кап, где, впрочем, можно устроить солярий.

Вход в рубку предусмотрен через сдвижные боковые двери. Компоновка помещения традиционна для лодок Targa. В его носовой части на правом борту пост рулевого, слева — камбуз. Точнее, камбузом левая сторона «тумбы» служит на стоянке, а на ходу плита и мойка прикрываются столешницей, и получается идеальное место для штурманских карт. Приборная панель разделена на верхнюю и нижнюю секции: сверху (под подволоком) — приборы контроля двигателей и универсальный дисплей (судоводитель сам выбирает, что ему показывать); внизу, в тумбе — большой картплоттер, дисплей автопилота, компас, радиостанция, кнопки исполнительных механизмов (запуск двигателей, регулировка положения колонок и пр.). Панель со штурвалом, рукоятками приводов и управлением носовой подрулевой откидная; она подстраивается по удобству рулевого и поднимается вверх на стоянке, чтобы при выходе из рубки не задевать штурвал.

Кормовая часть рубки — кают-компания: поднимающийся к подволоку стол с откидной секцией, с двух сторон окаймленный диваном, за ним полка. В кормовой переборке — большое окно, обеспечивающее вентиляцию и возможность подать/принять приборы для трапезы в кокпите. По правому борту — тумба с микроволновкой, кофеваркой и глубокими ящиками.

Пара ступеней вниз — и мы у платяного шкафа и входа в санузел. Последний очень высокий, с хорошей вентиляцией и душевой кабиной за стеклянной дверью. Направо и вниз — кормовая каюта. Думаю, она идеально подходит для небольшой семьи: слева просторная кровать (для родителей), справа — койка для ребенка. А в носовой каюте стоят две отдельных койки и есть свой санузел.

Что еще восхищает в Targa 35, так это внимание к деталям. Под ногами у штурмана и рулевого устроены откидные подножки, под рукой — поручни. От яркого солнца защищают роллеты. Для больших навигационных карт есть специальная кассетница, для пособий поменьше — откидной (из подволока!) пенал. Снаружи рубки, у двери правого борта крепится отпорник, и рулевому при швартовке нужно лишь руку протянуть. Лючина над входом





ЕСЛИ ПРИГЛЯДЕТЬСЯ

БОГДАН ПАРФЕНЮК

ПЕНАЛ

Откидывающийся из подволока пенал можно использовать для хранения ручных навигационных приборов и других полезных вещей.



«БАРДАЧОК»

Для тех же целей удобно использовать и находящийся под крышкой рядом с рулевой консолью блок ящичков.



НОСОВОЙ КОКПИТ

Такая конфигурация кокпита (базовый вариант) удобна и для работы на баке, и для ланча (при установке стола), и даже для перевозки небольшой партии груза.



Сверху вниз, слева направо:

Трехместная каюта в корме с двуспальной лежанкой на левом борту и односторонней койкой на правом.

Полноразмерный галюнсанблок при каюте в корме.

Место в корме (нижняя палуба) для одежды и даже непромоканцев. На борту Targa 35 вообще достаточно возможностей для хранения вещей.



МОТОРНЫЙ ОТСЕК

В отсеке помещаются все варианты двигателей, предлагаемых для данной модели. При этом даже самые габаритные установки легко обслуживать для выполнения регламентных проверок.

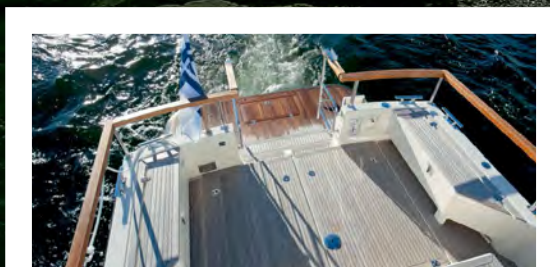




Крупное остекление рубки-салона является гарантией отличной обзорности



Корпус с мощной скулой и большим углом килеватости является залогом высокой мореходности судна

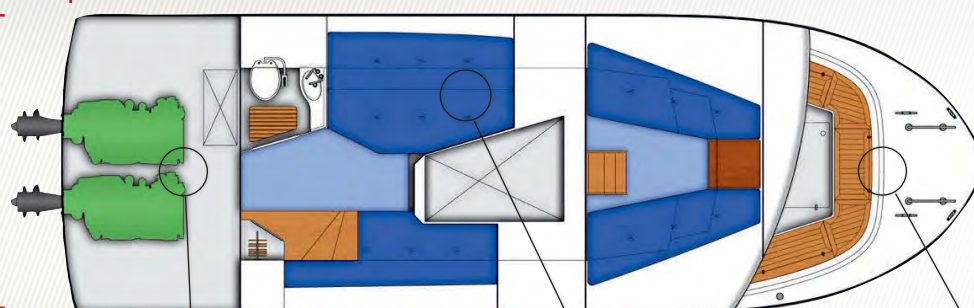


Свободный кормовой кокпит позволяет использовать Targa 35 в самых разных целях

ДОСЬЕ

ШИРИНА
12 Ф (3,50 М)

ДЛИНА 39 Ф (11,76 М)



Просторный моторный отсек — большое эксплуатационное удобство

Кормовую каюту особенно оценят родители с детьми

Из носового кокпита удобно сходить на причал

ДЛИНА
39 Ф (11,76 М)

ШИРИНА
12 Ф (3,50 М)

ОСАДКА
4 Ф (1,10 М)

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
7800 КГ

ЗАПАС ТОПЛИВА
1185 Л

ЗАПАС ВОДЫ
185 Л

МОЩНОСТЬ
ДВИГАТЕЛЕЙ
520–800 Л.С.

КАТЕГОРИЯ RCD
«B»

Флайбридж, функциональный на ходу, на стоянке, скорее всего, будет пустовать

Верхняя панель приборов позволяет не перегружать основную панель

Фирменная «фишка» Targa — блок со штурвалом и органами управления, положение которого можно менять

Справа (два фото): Весьма полезные «мелочи», которые быстро начинаешь ценить, — подножка для рулевого у пульта управления и секции для хранения небольших предметов, которые хочешь держать под рукой.

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 2 × Volvo Penta D6-370, 370 л.с. при 3500 об/мин, 6 цилиндров, 5,5 л, дизель

РЕЖИМЫ	ECO	FAST	MAX
Об/мин	600 1000 1500 2000 2500 3000 3300	3580	
Скорость	4,8 7,3 9,5 14,7 24,2 32,4 36,7	40,4	
Расход	2,6 8,2 26,2 46,3 78,6 97,4 122,4	158,8	
Миль/л	2,0 0,83 0,38 0,32 0,36 0,33 0,30	0,26	
Запас хода	1968 949 382 338 328 355 320	272	

Скорость в узлах, расстояние в милях, расход в л/ч с учетом 10% запаса. Указанные величины основаны на показаниях бортовых приборов и могут отличаться от полученных вами данных. Загрузка: 90% топлива, воды нет, 2 человека на борту. Температура воздуха +12 °C, сила ветра при скоростных заездах 2 балла, волна 1-2 балла.

Управляется лодка легко, в удовольствие и без неожиданностей — все прогнозируемо

в носовую каюту оказывается еще и блоком ящиков-пеналов для прокладочного инструмента, пеленгатора и других «полезностей». Справа от сиденья рулевого — специальные ниши для разных мелочей. Даже для свернутого на флагштоке флага есть своя полочка...

Флайбридж у Targa 35 — это именно ходовой мостик: пара отдельных сидений для рулевого и «штурмана» плюс диванчик на двоих. Управлять отсюда отлично, на ходу в хорошую погоду пассажирам полное удовольствие, но на стоянке его функциональность близка к нулю.

ПОСЛЕ ВСЕГО

В Финляндии давно бытует символическое определение — «Targa weather». Именно

в беспокойном море эти суда проявляют свои лучшие качества, и тогда в них просто влюбляешься. Их удивительное свойство быстро идти по волнам — это гарантия возвращения домой при любой погоде, безопасность семьи и небанальный ходовой комфорт.

Что касается конкретно Targa 35, то судно это уже вполне солидное для семейного отдыха, достаточно большое и мореходное для дальнего путешествия, но при этом заметно экономичнее старших моделей. А выбор из линейки 32/35/37/44 (длина в футах) — только вопрос желаемых объемов, мореходности и денег, ибо по концепции все они удивительно похожи. **МВУ**

Super друг

Гидроциклы (они же — аквабайки) давно перестали быть экзотикой. Каждый сезон на рынке появляются новые или обновленные модели, а некоторые обосновались там настолько прочно, что, похоже, не собираются уступать свою нишу никому.

Текст **Андрей Овчинников** Фото **Роман Романишин**





Рынок действительно изобилует моделями для потребителей с самыми разными предпочтениями в отношении отдыха на воде.

Круизеры с объемными рундуками, супермощные Sport без лишних удобств, дорогие и резвые болиды, спокойные и экономичные «бюджетники»... В модельной линейке любого производителя можно подобрать себе аппарат по душе и карману. На фоне этого многообразия выделяются спортивные «стоячие» модели, а среди них особняком стоит «долгожитель» Yamaha Super Jet 700, о котором ходят слухи, мол «встать на него очень сложно». Мы проверили и убедились в обратном.

Yamaha Super Jet 700 — самая доступная и распространенная модель типа stand up на российском рынке. Все звезды отечественного и зарубежного фристайла в начале спортивного пути тренировались на Super Jet. История создания и изменения конструкции этой модели неразрывно связана с соревнованиями и спортсменами мирового уровня. Николай Риус,

Новая модель сильна даже в базовом варианте

10-кратный чемпион мира, поработал над обводами предыдущей модели, и в 2008 году публике представили новую Yamaha Super Jet 700. Но до сих пор райдеры не пришли к общему мнению по поводу этого аппарата.

Модель, безусловно, удачная, но обводы корпуса стали менее «фристайловыми» и более «кольцевыми». Входит в поворот и двигается по прямой обновленный SJ увереннее прежней модели, но оторвать нос от воды или сорвать в повороте предыдущий вариант корпуса было проще. Изменения в сторону повышения управляемости логичны. В Pro Freestyle давно катаются на сверхлегких и коротких корпусах, вооруженных литровыми моторами. Чтобы конкурировать на мировой арене фристайла, Super Jet 700 выпуска до 2008 года потребует серьезного тюнинга. С новой моделью SJ даже в базовом варианте есть все шансы на успех.



Корпус непривычно узкий и валкий, так что стоять на Yamaha Super Jet 700 с заглушенным двигателем не получится. С ним, как с велосипедом — нужно все время двигаться, чтобы не завалиться набок. Для начала, дабы привыкнуть к управлению, стоит прокатиться на коленях, не вставая. Это просто, если соблюдать правила: надеть экипировку (гидрокостюм, жилет, шлем, обувь), отходя от берега, обязательно закрепить на руке страховочный линь, чтобы двигатель аквабайка заглох без райдера. Привыкание к SJ в первые двадцать минут большинству покажется сложным и утомительным. Это понятно: осваиваясь, много сил расходуешь впустую. Но понимание и навык управления приходят достаточно быстро, параллельно возрастает интерес, желание повернуть резче, занырнуть или поддержать полный газ чуть дольше.

Поворот на SJ выполняется не только за счет перекладки руля, но и креном тела внутрь циркуляции, плюс контролем открытия дросселя.

*Yamaha Super Jet 700 —
самая доступная модель
«стоячего» аквабайка*

Чем выше скорость на прямой перед поворотом, тем больше крен тела и открытие дросселя при прохождении поворота. Наклон тела в повороте — пожалуй, самое важное: избыточный наклон приведет к опрокидыванию райдера. Правильно, когда центробежная сила прижимает ноги пилота к «палубе» аквабайка, а не опрокидывает его внутрь и не выбрасывает наружу.

Органы управления простые. На руле — кнопки пуска и остановки двигателя под левой рукой и рычаг открытия дросселя под правой. На рулевой колонке — стильная подушечка, под ногами — мягкое нескользящее покрытие. Конструкция лишена острых углов и опасных выступающих частей. Это очень важно: чаще всего, теряя контроль управления аквабайком, приводняешься наудачу, и тогда риск получить при падении травму минимален.

Корпус аквабайка изготовлен из высокотехнологичного стеклопластика. Прочности хватит на любые прыжки, перевороты и опрокидывания. Система вентиляции моторного отсека позволит даже кратковременно погрузиться под воду, при этом вода в сам двигатель не попадет, хотя система осушения моторного отсека эффективна только на высоких оборотах двигателя. После «купания»

Вверху:

Сделать на Spark «свечку» ничего не стоит, однако нужно соблюдать осторожность, чтобы аквабайк не завалился на райдера.

На странице справа:

Инструктор демонстрирует правильную технику старта на «стоячем» аквабайке.

По сравнению с обычными сидячими гидроциклами Super Jet 700 требует большей сноровки и умения балансировать...

...впрочем, однажды научившись, от спортивного «адреналинового» катания получаешь огромное удовольствие.



необходимо проехать по прямой, осушить «утробу» аппарата и заодно передохнуть.

«Сердце» болида Yamaha SJ 700 — двухтактный двигатель объемом 701 куб. см с заявленной мощностью 73 л.с. Двигатель не подвергли модернизации и замене после предыдущей модели. Возможно, сторонники новаторства и развития «зеленых» силовых агрегатов негативно восприняли этот факт, но, безусловно, у отработанного и супернадёжного двигателя есть масса поклонников среди райдеров всех стран. Не нагруженный сложной электроникой двигатель SJ при правильной эксплуатации способен прослужить более 20 лет! Масло для двигателя предварительно смешивается с бензином в пропорции 1:50 (Premix). Это доставляет некоторые хлопоты, но исключает масляное голодание из-за возможных частых переверотов аппарата.

Мощности хватает с запасом; аквабайк весом менее 150 кг на старте придется сдерживать, чтобы он не вырвался из рук. Бака объемом в 18 л достаточно на полтора-два часа «отжига». Указатель текущего запаса топлива на SJ отсутствует, но топливная система имеет резерв. Если бензин «неожиданно» закончится, достаточно перевести кран в положение «RES», завести мотор — и можно возвращаться к берегу

или к своей яхте. Специальные покрытия и аноды в системе охлаждения, плюс разъем подключения шланга пресной воды для промывки гарантируют живучесть двигателя в соленой воде.

Дизайн корпуса Yamaha SJ 700 плавный, но энергичный. Надпись на борту «RACE PERFORMANCE» с яркими вставками подчеркивает принадлежность к спортивному классу. Но Yamaha SJ 700, несмотря на спортивную родословную, является вполне дружелюбным, понятным и доступным аппаратом, который может освоить даже подросток. Он способен настолько увлечь, что друзья на отдыхе начнут называть вас эгоистом (SJ — одноместный аппарат). Тогда предложите им прокатиться на «ватрушке» или водных лыжах — в корме гидроцикла предусмотрено отверстие для крепления буксировочного фала.

Yamaha Super Jet 700 легко помещается в «среднестатистический» внедорожник при сложенных сиденьях. Размеры и вес аквабайка позволяют перевозить его даже в некоторых моделях легковых автомобилей. Для увлеченных райдеров на рынке действуют всевозможные предложения тюнинга — от электрической водоотливной помпы до 180-сильных агрегатов, но это уже совсем другая история. **IMBY**

Гонка за комфортом

Создание гоночно-круизной яхты — всегда поиск компромисса. Но если он найден, лодка скорее не теряет, а приобретает полезные качества обоих классов.

Текст **Ольга Селезнева** Фото **Azuree Yachts**





Молодой бренд Azuree Yachts уже имеет представительства в разных частях света, от Франции до Австралии. На нашем рынке эта верфь — новичок: весной она впервые приняла участие в выставке MBS. Настала пора познакомиться поближе, тем более что недавно Azuree Yachts презентовала впечатляющую новинку.

SIRENA MARINE...

Парусные яхты Azuree пока не слишком известны. Увидеть, а тем более походить на этих лодках удалось не многим журналистам; даже в чартерных флотах Azuree — редкая птичка, хотя лодки эти серийные. Причин тому две. Во-первых, бренд еще очень молод, а во-вторых, чартерным компаниям привычнее иметь дело с более доступной массовой продукцией французских и немецких верфей, нежели с лодками, которые хоть и являются серийными, но располагаются чуть выше в отношении цены и ходовых качеств.

Azuree — первый бренд серийных парусных яхт, разработанный и запущенный в производство в 2009 году верфью Sirena Marine. Компания является частью Kirasa Group — одной из крупнейших

Пока в линейке Azuree Yachts три модели от 33 до 46 футов



корпораций Турции, которая занята производством коммерческих автомобилей, а также в морской и энергетической отраслях. Новое направление родилось благодаря подписанному в 2006 году соглашению с Azimut-Benetti Group о сотрудничестве в сфере строительства яхт, после чего в Бурсе, на северо-западе Турции, было создано новое современное производство. Сотрудничество длилось несколько лет, пока группа Azimut-Benetti, завершив реструктуризацию собственных верфей, не вернула все производство на родину. Однако Sirena Marine не осталась без дела и заказов — к тому моменту верфь уже начала выпускать парусные яхты под брендом Azuree. А недавно был запущен и второй бренд — Euphoria, о чем мы как-нибудь обязательно расскажем.

...И ЕЕ ЛОДКИ

Первой моделью, показанной осенью 2009 года, стала Azuree 40, которая попала в пятерку финалистов премии European Yacht of the Year в 2011 году, вручаемой на выставке в Дюссельдорфе. Кстати, это один из тех редких случаев, когда новый бренд вошел в short list с первой же моделью. Последовавшая за ней Azuree 33 получила титул Barca dell'anno («Яхта года») на boat-шоу в Генуе, где в октябре 2011 года состоялась ее премьера.

Разработкой обеих моделей руководил итальянец Джованни Чеккарелли при активном участии дизайн-бюро самой верфи. Интересно, что обе модели могут выпускаться в разных вариантах: Cruiser и Fast Cruiser, а Azuree 40 еще и в версии Voyage. Усиленные карбоном остроскулые корпуса отличаются одновременно легкостью и прочностью, а благодаря приличной ширине демонстрируют большую площадь палубы и внушительный объем помещений при высоких показателях остойчивости.

Наконец, в 2013 году Sirena Marine представила в Каннах 46-футовый флагман. В самой компании разработку Azuree 46 считают поворотным моментом. На этот раз дизайном занимался знаменитый Роб Хэмфрис; ему была поставлена задача спроектировать яхту, отвечающую самым высоким стандартам, удобную для круизов, но одновременно довольно быструю. Задача, мягко говоря, нетривиальная — одно часто противоречит другому.

ГОНЩИК ИЛИ КРУИЗЕР?

Для многих судовладельцев скорость и гоночный потенциал лодки — лишь часть их стиля жизни под парусом. В большинстве случаев современный парусный яхтинг — это простые радости жизни на борту как на ходу, так и на якорной стоянке,



На странице слева: Варианты планировки салона позволяют по-разному разместить штурманский стол. Он может быть стационарным или убираться при необходимости в центральную секцию дивана.

Вверху: Носовая мастер-каюта; под кроватью — удобные выдвижные ящики.

В центре: Угловая планировка камбуза позволяет разместить все необходимое и при этом сэкономить место в салоне.



а также высокая автономность, то есть способность яхты к длительным переходам без особой потери комфорта в отношении присутствующих на борту. С другой стороны, даже самые отъявленные лентяи иной раз испытывают потребность с кем-нибудь помериться силами на дистанции, благо любительских регат самого разного уровня по всему миру полно. И даже на достаточно серьезных массовых регатах вроде Antigua Sailing Week, где наряду с остальными гоняются «профи», всегда есть круизные дивизионы и шанс получить свою законную дозу адреналина даже на чартерной лодке, «заточенной» под ленивый семейный отдых, без какого-либо специального гоночного оборудования.

Обычно подобные регаты — гандикапные, поэтому Робу Хэмфрису предстояло создать такую лодку, которая имела бы хороший балл по правилам обмера и IRC, и ORC. Судя по последним новостям, ему это удалось: в февральской регате RORC Caribbean 600 IRC, прошедшей на Антигуа, Azuree 46 под названием *Sleeper* заняла 2-е место в дивизионе IRC1, уступив только полностью углепластиковому 46-футовику *Tonnerre de Breskens 3* новозеландской постройки. Как выяснилось на дистанции, Azuree 46 благодаря длинной ватерлинии способна показывать хорошие скорости не только на полных курсах, но и на острых. Слабые ветра для нее тоже

На Azuree 46 опции позволяют добавить гоночных амбиций

не проблема: корпус хоть и выглядит широким и массивным, но имеет небольшую площадь смоченной поверхности, а потому относительно невысокое гидродинамическое сопротивление.

Несмотря на весьма приличную площадь парусов, с Azuree 46 несложно управляться небольшой командой или даже в одиночку. Расположение погоника-шкота непосредственно перед штурвалами обеспечивает точную настройку и удобство маневрирования. Если есть желание сделать лодку еще более гоночной, опционально верфь предлагает карбоновую мачту, а также выдвижной бушприт для упрощения постановки геннакера и Code 0.

По словам Роба Хэмфриса, Azuree 46 не просто отличается хорошими скоростными качествами, но и легко прощает ошибки, что весьма ценно, если в кокпите у вас не все являются звездами парусного спорта. Впрочем, сам Хэмфрис признает, что одних гоночных качеств недостаточно, чтобы вызвать энтузиазм у широкой парусной общественности. Поэтому круизным возможностям Azuree 46 и комфорту на борту было уделено отнюдь не меньшее внимание.



КОКПИТ И ПАЛУБА

Хотя 46-футовую парусную яхту едва ли можно назвать маленькой, при таких размерах в кокпите особенно не разгуляешься. И не поваляешься: обычно позагорать на банках кокпита удастся лишь парочке самых шустрых членов команды. Тем, кто не успел занять стратегически важную позицию, приходится искать местечко на носу или где-нибудь под гиком. Как тут не позавидовать масштабным лежанкам на моторных яхтах такой же длины!

На Azuree 46 эта проблема решена просто: при сложенных «крыльях» стола сиденья по бортам раздвигаются вдвое. Удобно не только днем, но и ночью: по моим наблюдениям, любителей поспать под звездным небом в хорошую погоду всегда достаточно. Еще одно отличное «пляжное» место — кормовая платформа. Она откидывается на стоянке и закрывается на ходу: это ценно в плане безопасности, особенно если на борту дети. Кормовые сиденья у обоих штурвалов съемные, что удобно в гонках: экономия веса, к тому же освобождается место в кокпите для работы с парусами. Единственный вопрос: где здесь рундуки? Особенно если учесть тот факт, что под банками кокпита их тоже нет — пространство использовано

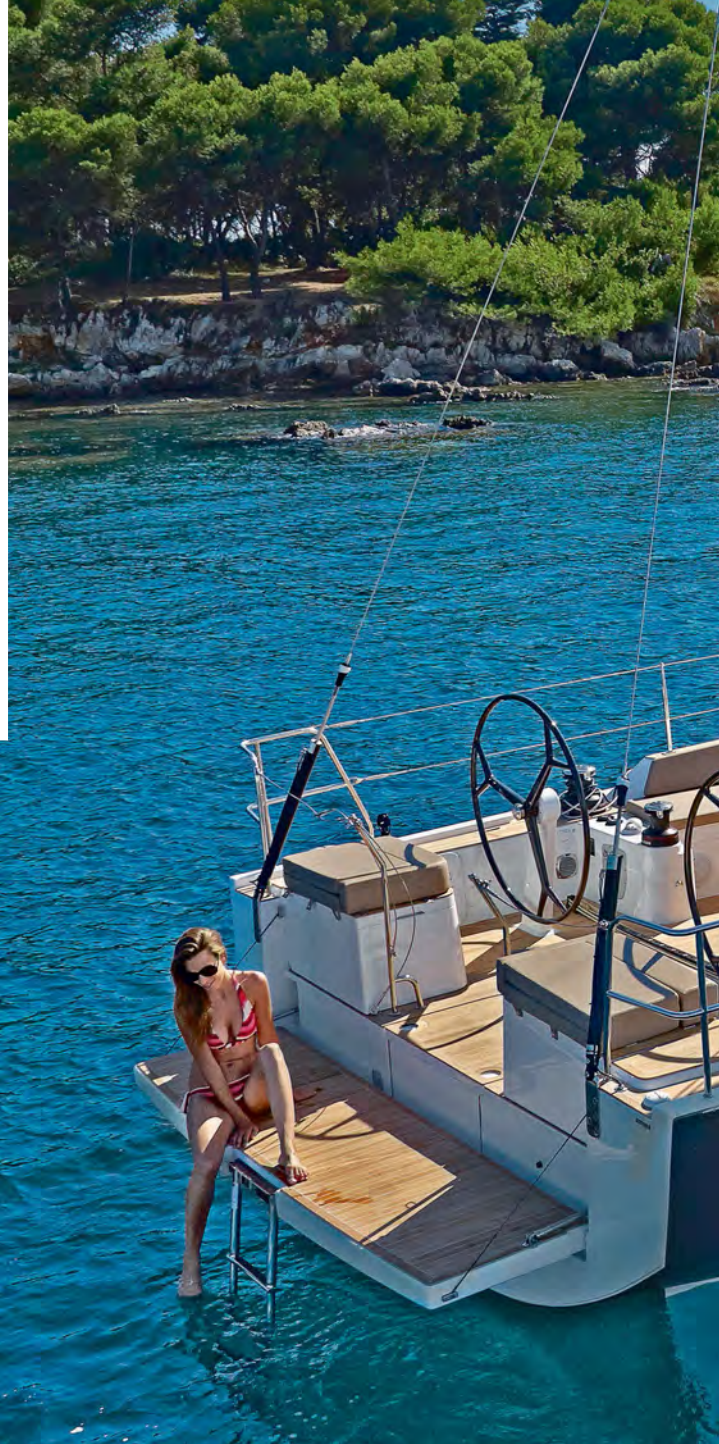
Инновационная планировка кокпита удобна в круизах

для увеличения высоты в кормовых каютах. Естественно, о необходимости хранения кранцев, концов и прочих нужных вещей не забыли, просто рундуки (носовой и кормовой) убраны под палубу. Так же, как и закрутка генуи, чтобы палуба оставалась «чистой».

КОМФОРТ ИНТЕРЬЕРА

На борту три двухместные каюты (носовая и две кормовых) и два санузла. Опционально кормовую каюту левого борта можно переделать в шкиперскую и добавить собственный санузел. В носовой каюте очень удобны выдвижные ящики под спальным местом. Если нужно что-то извлечь из подкроватного рундука, нет необходимости разорять всю кровать, снимая матрасы.

Салон для лодки таких габаритов очень просторен благодаря грамотной компоновке. Угловой камбуз компактно размещается при входе, что позволило не только получить большую обеденную зону, но и добавить дополнительный диван напротив. Что





На странице слева, сверху:
В носовой части кокпита предусмотрен раскладной тент для защиты от брызг.

Сверху вниз, слева направо:
Выдвижной бушприт упрощает постановку геннакера и Code 0.

Вверху:
Откидная купальная платформа обеспечивает удобство при стоянке на якоре и безопасность на ходу.

касается штурманского стола, тут есть варианты. Его можно сделать привычно стационарным, ближе к входу, или увеличить диван, и стол будет выдвигаться из его середины. Когда стол не нужен, его можно убрать, прикрыв закладной подушкой.

Использование в интерьере светлой полированной древесины дуба визуально раздвигает пространство; ощущение простора еще больше усиливается благодаря щедрому остеклению надстройки, а также крупным верхним и бортовым иллюминаторам.

Забавно, что надстройка смотрится достаточно высокой — это характерно все-таки для круизных, а не для гоночных яхт. Но, похоже, в случае с Azuree лучше забыть многое из того, что вы до сих пор знали о парусных яхтах. Понятно, что создание круизера с гоночными амбициями — это всегда в той или иной степени компромисс. Комфорт влияет на скорость, и наоборот. И уже вам решать, «бокал наполовину полон или наполовину пуст». В любом случае Azuree 46 комфортабельнее гоночной яхты и быстрее круизной. Кстати, уже скоро Sirena Marine обещает новые модели, и Роб Хэмфрис едва ли ошибается, заявляя, что с новым подходом к созданию яхт и инвестициями верфь может быстро стать серьезным игроком на рынке парусных яхт. **МВУ**

ДОСЬЕ

ДЛИНА
46 Ф (13,99 М)

ШИРИНА
14 Ф (4,25 М)

ОСАДКА
8 Ф (2,2/2,6 М)

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
10,7 Т

ВЫСОТА МАЧТЫ
18,91 М

ПАРУСА
ГРОТ

70 КВ. М

ГЕНУЯ
54,5 КВ. М

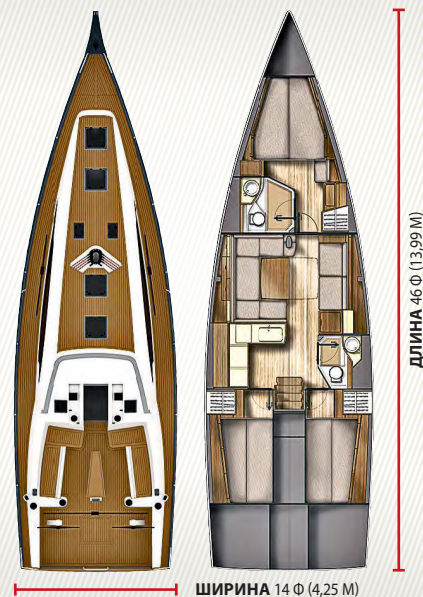
ГЕННАКЕР
190 КВ. М

ДВИГАТЕЛЬ
VOLVO PENTA (55 Л.С.)

ЗАПАС ВОДЫ
370 Л

ЗАПАС ТОПЛИВА
215 Л

СТОИМОСТЬ В ЕВРОПЕ € 259 000



ШИРИНА 14 Ф (4,25 М)

ДЛИНА 46 Ф (13,99 М)

Тройной дебют

В Петербурге пройдет один из этапов Extreme Sailing Series — профессиональной регаты мирового уровня. Впервые в серии участвуют российские команды: одна из них, Gazprom Team Russia, уже выступила в двух этапах соревнования.

Текст и фото **Евгения Бакунова**





Пока в кулуарах Кубка «Америки» решаются принципиальные вопросы и многие из команд оказались временно как бы не у дел, Extreme Sailing Series получила новый импульс в своем развитии. В грядущем сезоне серия осваивает две новые страны: Австралию и Россию, а российские команды осваиваются в гонках на катамаранах Extreme 40.

ЗВЕЗДЫ

О своих амбициозных планах команда Gazprom и Яхт-клуб Санкт-Петербурга заявили еще летом 2013 года, накануне 34-го Кубка «Америки», подчеркнув свои стремления выйти на уровень America's Cup максимально быстро. В этом смысле приход команды в Extreme Sailing Series можно считать закономерным. Во-первых, на данный момент это единственная профессиональная серия гонок на катамаранах. Во-вторых, здесь гоняются все топовые команды мира. В-третьих, этот путь уже многократно проверен: из Extreme 40 «выросли» все три челленджера 34-го Кубка «Америки»: Luna Rossa, Artemis и Team New Zealand. Получив необходимый опыт в Extreme 40, они через один-два сезона переориентировались на катамараны класса America's Cup AC45 и потом на AC72.

Oracle Racing тоже отметилась в классе Extreme 40 и провела в нем сезоны 2008 и 2009 годов (тогда серия называлась iShare Cup). А вот Alinghi, наоборот, пришла в Extreme Sailing Series после того, как распрощалась с Кубком «Америки» в 2010 году. С тех пор команда Эрнеста Бертарелли прочно осела в этой серии. В этом сезоне Бертарелли

В текущем сезоне Extreme Sailing Series обещает быть очень представительной



возвращается на позицию шкипера своей команды, так что у нас есть все шансы вновь увидеть его в деле.

В Extreme Sailing Series в разное время были замечены и другие звезды мирового паруса: Люк Пейрон, Франк Камма, Ширли Робертсон, Джеймс Спитилл, Эд Берд, Дин Баркер, Торбен Граэль, Йен Уильямс, Майк Голдинг, Макс Сирена, Терри Хатчинсон.

ДЕКОРАЦИИ

В свое время организаторы Extreme Sailing Series первыми предложили оригинальный концепт соревнования — так называемые стадионные гонки. Этот термин прижился в Extreme Sailing Series: в ряде городов катамараны гоняются не просто на минимальном удалении от берега, а в условиях ограниченной с двух-трех сторон акватории, как, например, это было на акватории

реки Дору в Порту или в заливе Золотой Рог в Стамбуле, или в Марине Бэй в Сингапуре.

За семь сезонов этапы серии проводились в Маскате (Оман), Циндао (Китай), Стамбуле (Турция), Порту (Португалия), Ницце, Марселе и Иере (Франция), Рио-де-Жанейро и Фрианополисе (Бразилия), Бостоне (США), Каусе и Кардиффе (Великобритания), Трапани и Венеции (Италия), Альмерии (Испания), Киле и Мюнхене (Германия), Амстердаме (Голландия), Лугано (Швейцария), в Сингапуре и Гонконге.

Регаты Extreme Sailing Series особенно привлекательны тем, что проводятся в декорациях красивейших городов мира, каждый этап — неповторимый визуальный архитектурно-парусный коктейль. Благодаря стадионным гонкам Extreme Sailing Series обрела популярность даже среди далеких от парусного спорта людей и приобщила к парусным гонкам жителей многих городов, расположенных на четырех континентах.

Начинание подхватили и использовали идеологи нового America's Cup, заявив, что будущее именно за гонками, максимально приближенными к берегу и зрителю. А спустя несколько лет Extreme Sailing

ПОСЛЕДУЮЩИЕ ЭТАПЫ Extreme Sailing Series 2014

Этап 3:
Циндао, 1–4 мая

Этап 4:
Санкт-Петербург, 26–29 июня

Этап 5:
Кардифф, 22–25 августа

Этап 6:
Стамбул, 11–14 сентября

Этап 7:
Средиземное море,
2–5 октября

Этап 8:
Сидней, 11–14 декабря

*Extreme 40 демонстрирует
отличную динамику
в разных погодных условиях*

ЛЕТО

В РЕСТОРАНЕ

Паруса



Хозяин *Alinghi* намерен в этом сезоне чаще выступать со своей командой.

Внизу:
В экипажах Extreme 40 много молодых перспективных профессионалов.

Порты, акватория реки Дору. Каждый год серия осваивает новые города и страны.



Extreme Sailing Series для многих стала полигоном перед Кубком «Америки»

Series попала в зависимость от America's Cup, превратившись в каком-то смысле в его тренировочный полигон. И хотя организаторы серии уверяют, что трансляции гонок на катамаранах Extreme 40 собирают рекордные аудитории, последний розыгрыш Кубка «Америки» загнал «экстремальную» серию в тень.

Так, видимо, случится вновь, когда 35-й America's Cup обретет конкретные формы и звездные шкиперы вернутся в лоно самого старого парусного трофея. А пока там затишье и неопределенность, Extreme Sailing Series вновь испытывает резкий рост популярности. Возвращение в серию Team New Zealand с Дином Баркером и Groupama с Франком Камма, дебют Бена Эйнсли со своей J.P. Morgan BAR — лишнее тому подтверждение.

РОССИЯ, ВПЕРЕД!

Для россиян это еще один плюс — есть возможность примериться к сильнейшим командам современности. Кроме того, если российские яхтсмены смогут удержаться в этой серии, для них откроются новые карьерные перспективы на международном рынке. В Gazprom Team Russia два россиянина и три британца. Шкипер Игорь Лисовенко, участник двух Олимпийских игр в классе Laser, уже успел погоняться в другой профессиональной серии RC44. Алексей Кулаков пришел из олимпийского класса 49er, а также выступал в составе команды Synergy. Пол Кемпбелл-Джеймс побеждал в серии дважды: с командами The Wave, Muscat и Luna Rossa. Элистер Ричардсон гонялся в Luna Rossa, в Extreme Sailing Series и в 34-м Кубке «Америки», а Пит Камминг — победитель Extreme Sailing Series 2009.

КОМАНДЫ И ШКИПЕРЫ Extreme Sailing Series, сезон 2014

Alinghi (Швейцария)
Эрнесто Бертарелли (Швейцария)

GAC Pindar (Австрия)
Зив Джарвин (Австрия)

Gazprom Team Russia
Игорь Лисовенко

Groupama (Франция)
Франк Камма (Франция)

J.P. Morgan BAR (Великобритания)
Бен Эйнсли (Великобритания)

Oman Air (Оман)
Роб Гринхол (Великобритания)

Realteam (Швейцария)
Жером Клер (Швейцария)

Red Bull Sailing Team (Австрия)
Роман Хагара (Австрия)

SAP Extreme Sailing Team (Дания)
Йес Грам-Хансен/Расмус Костнер (Дания)

The Wave, Muscat (Оман)
Ли МакМиллан (Великобритания)



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



Питер и Яхт-клуб Санкт-Петербурга принимают Extreme Sailing Series 26–29 июня. Как ожидается, гонки пройдут на открытой воде Финского залива и на акватории Невы, где зрительскими трибунами станут набережные реки. Не факт, что на питерский этап приедут все главные звезды Extreme Sailing Series, но, думаю, многое будет зависеть от организаторов регаты в Санкт-Петербурге и от того, как россияне выступят в первых этапах серии. В Северной столице к флоту серии присоединится еще одна российская команда RussianFirst. Лидеры команды — серебряный призер Олимпийских игр 1996 года Георгий Шайдуко и президент МФПС Сергей Жиенбаев. Менеджер RussianFirst — гонщик, тренер и судья Сергей Кузовов. В составе команды также опытные спортсмены Сергей Волчков, Павел Калинин,

Павел Карачов. Тренирует экипаж Фернандо Эчаварри, олимпийский чемпион в классе Tornado. По заявлению руководства команды, RussianFirst не намерена ограничиваться лишь питерским этапом Extreme Sailing Series и обсуждает с организаторами участие в последующих этапах серии.

ЛОДКИ, КОМАНДЫ, БЮДЖЕТ

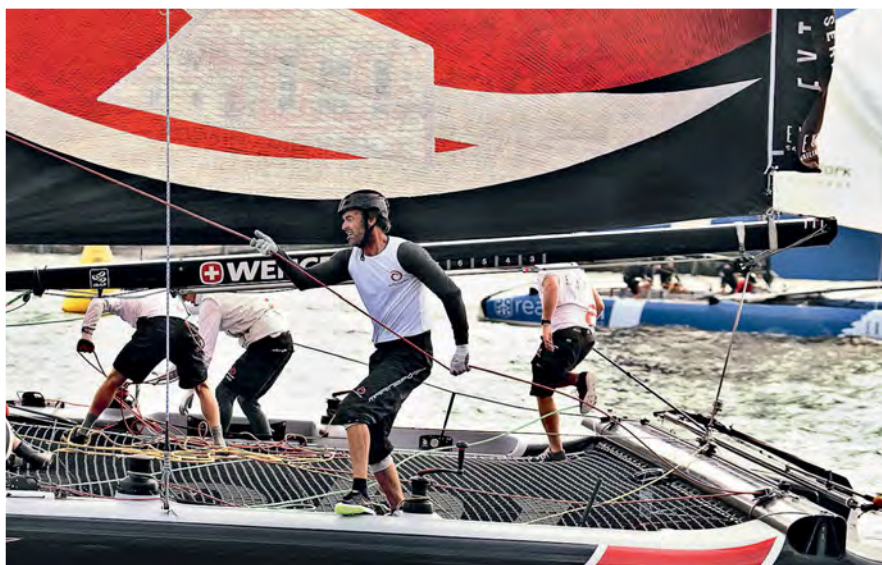
Полностью углепластиковые Extreme 40 примерно вдвое крупнее своего прототипа — катамарана класса Tornado, покинувшего олимпийскую программу в 2008 году. Авторы проекта — олимпийские призеры в этом классе Герберт Дерксен, Ив Лоде и Мич Бут. Extreme 40 способны разогнаться до 35 узлов (при ветре 20–25 узлов) и требуют от спортсменов физической силы, мобильности и быстроты реакции. Гонки длятся не более 15–20 минут, однако в день проводится до 8–9 гонок. Таким образом, каждый этап состоит примерно из 30 гонок, а за сезон их случается более двухсот. Часть состязаний проходит на открытой воде, часть — непосредственно у берега, причем иногда в очень небольшой по площади акватории.

ДОСЬЕ

Extreme 40

Длина
40 ф (12,19 м)
Ширина
26 ф (7,92 м)
Водоизмещение
1250 кг
Высота мачты 18,89 м
Грот
75 м²
Стаксель
25 м²
Геннакер
78 м²
Производство
Marstrom Composites

Накал борьбы в гонках серии настолько высок, что нередко приводит к столкновениям



На странице слева:

30-метровая яхта Боба Отли Wild Oats XI спроектирована знаменитым дизайн-бюро Reichel/Pugh.

Сверху вниз, слева направо:

На катамаранах Extreme 40 можно полноценно гоняться даже в самых тесных акваториях.

Управление катамараном Extreme 40 требует сноровки, быстроты реакции и физической силы.

Стадионный формат гонок собирает толпы зрителей, побуждая людей приобщиться к парусу.

Команда Extreme 40 состоит из 5 человек. Работать и перемещаться по лодке во время гонки гораздо сложнее, чем кажется со стороны. Только находясь на борту катамарана, понимаешь, сколько физических сил это требует на самом деле, не говоря уже о значительных рисках для здоровья. Крепость конструкции Extreme 40 регулярно подтверждается на практике: волна, большие скорости, капсайзы, столкновения — вряд ли среди прибрежных регат найдется более опасная.

Extreme Sailing Series — отличный пример того, как профессиональная серия может быть недорогой (по современным меркам, конечно). По оценкам, «средний» бюджет команды на сезон может составить € 650–850 тыс. Аренда катамарана стоит € 100–150 тыс. в год. Купить подержанный Extreme 40 можно за € 250–300 тыс., а новый обойдется в € 379 500.

В разобранном виде Extreme 40 помещается в стандартный 40-футовый контейнер, поэтому флот Extreme Sailing Series так легко путешествует. Чтобы собрать катамаран, требуются 3 человека, которые сделают работу за 6 часов.

ПЕРВЫЕ ЭТАПЫ

В текущем сезоне Extreme Sailing Series началась в Сингапуре. Он запомнится не только дебютом команды Gazprom, которая завершила первую регату в новом для себя классе на 8-м месте, но и драматическим столкновением катамаранов Team Aberdeen Singapore и Groupama. К счастью, все обошлось лишь значительными повреждениями катамаранов, никто из людей не пострадал.

Вторая регата состоялась в Маскате (Оман). Здесь российская команда чувствовала себя гораздо уверенней и даже выиграла две гонки из 29, заняв в этапе 5-е место. Перед третьим этапом Gazprom Team Russia разделяет 5–7-е место с командами Red Bull и Groupama. Пока в серии лидирует команда The Wave, Muscat — победитель серии 2013 года. Второе место занимает Alinghi, третье — Team New Zealand.

Впереди у экипажей еще 6 этапов; все города известны, за исключением места проведения 7-го, октябрьского этапа — он состоится где-то на Средиземном море. **МВУ**

LIFESTYLEMBY

Образ жизни на берегу и в море

Highway И НЕ ТОЛЬКО



У состоятельных россиян кроссовер Lexus RX традиционно пользуется высокой популярностью. Обновленная версия RX 350 внешне не выглядит революционной, но если приглядеться к ней внимательнее...

Текст **Федор Полетаев**

У обновленной модели Lexus RX при сохранении вместимости (5 человек) увеличились габариты — длина (на 30 мм), ширина (на 40 мм), колесная база (на 25 мм).

В числе специфических деталей автомобиля стоит отметить зауженные по бокам, выпуклые и переходящие на крылья передние и задние фары (задние габаритные фонари светодиодные), а также большой угол скоса переднего бампера — признак проходимости.



Рассказывают, что один из директоров известного автомобильного концерна-гиганта, побывав в США, несказанно удивился несметному числу внедорожников на автомагистралях.

А раз американцы любят ездить по асфальту на джипах, почему бы не предложить им с виду внедорожник, но при этом не отягощенный бесполезными понижающими передачами и блокировками дифференциалов?

Предложение бренда Lexus в виде кроссовера RX было принято американцами на ура и по сути положило начало сегменту премиальных кроссоверов, которые рассчитаны в первую очередь на езду по дорогам с твердым покрытием. Поэтому на обновленном Lexus RX 350 с асфальта мы пока



ВЕРСИИ

Помимо базовой версии Lexus RX 350, выпускаются модели F SPORT (8-ступенчатая автоматическая коробка передач и эксклюзивная отделка), а также гибридная модель RX 450h (общая мощность 295 л.с., полный или передний привод).

съезжать не будем и прислушаемся к собственным ощущениям в салоне, к работе двигателя и обратим внимание на прочие важные факторы.

ПОКА СТОИМ

Одним из важных показателей принадлежности автомобиля к классу «премиум» является его способность «узнавать» владельца и подстраиваться под него. Новый RX проявляет утонченное японское гостеприимство — для

*За рулем Lexus RX 350
чувствуешь себя, как дома
на диване: мягко и удобно*



отпирания дверей достаточно прикоснуться к ручкам, оснащенным сенсорными датчиками интеллектуальной системы доступа. При посадке в автомобиль он приветствует водителя и пассажиров включением подсветки приборной панели, кнопки запуска двигателя и селектора коробки передач.

Фирменная оплитронная панель приборов традиционно является образцом информативности и элегантности. А вот к интерьеру придется привыкать, и все из-за несимметричного дизайна пологой центральной консоли, на которой довольно высоко находится селектор автомата.

Мультимедийный 8-дюймовый дисплей придвинут максимально близко к стеклу — так с него удобнее считывать информацию, не отвлекаясь надолго от дорожной ситуации. Джойстик Remote Touch под рукой — изюминка салона — намного более удобное и безопасное решение, нежели сенсорный экран. Качаешь контроллер туда-сюда, двигая курсор по экрану,

а когда найдешь нужную функцию, нажимаешь Enter. Такая же клавиша есть и со стороны пассажира, а сам джойстик имеет обратную связь.

Диапазон регулировок водительского (и соседнего) кресла достаточен для пассажиров любой комплекции: их восемь, и обеспечиваются они электроприводом. Под центральным подлокотником находится глубокий бокс для хранения мелочей. Если вынуть небольшой съемный поддон, в самой глубине можно обнаружить две 12-вольтовые розетки. А какая здесь удобная ниша внизу центрального тоннеля, как раз для портмоне или дамской сумочки!

За рулем чувствуешь себя, как дома на диване: мягко и удобно; посадка довольно высокая, а над капотом, спроецированные на лобовое стекло, «парят» цифры спидометра. Пассажирам сзади тоже вольготно, и даже если там окажутся трое, места хватит всем. Спинки кресел регулируются по наклону, из пола практически не выступает кожух центрального тоннеля. Для удобства погрузки вещей задняя дверь снабжена электроприводом. Объем багажника можно регулировать за счет наклона кресел, а при необходимости они полностью складываются.

У Lexus RX 350 есть камеры заднего вида и бокового обзора, встроенные соответственно



КАМЕРА

Камера наблюдения на радиаторной решетке входит в состав системы кругового обзора. Также камеры установлены на задней двери и боковых зеркалах, чтобы помогать парковаться и штурмовать бездорожье

В отношении своих ходовых качеств Lexus RX 350 — настоящий «марафонец»

**Вверху:**

На центральной консоли располагается 8-дюймовый цветной LCD-дисплей, отображающий несколько типов информации: показания бортового компьютера, карты системы навигации, параметры аудиосистемы и др.

Справа, сверху вниз:

На выбор клиенту предлагаются четыре варианта обивки из перфорированной кожи и кожи Semi-aniline: черная, светло-серая, слоновая кость и коричневая.

Педали с накладками из перфорированного алюминия отражают спортивный дух комплектации F SPORT.

Режим EV в гибридной версии позволяет двигаться, используя только электропривод. Это удобно, например, при движении в пробках или на крытой парковке.

Дополнительно можно установить дисплеи для пассажиров.



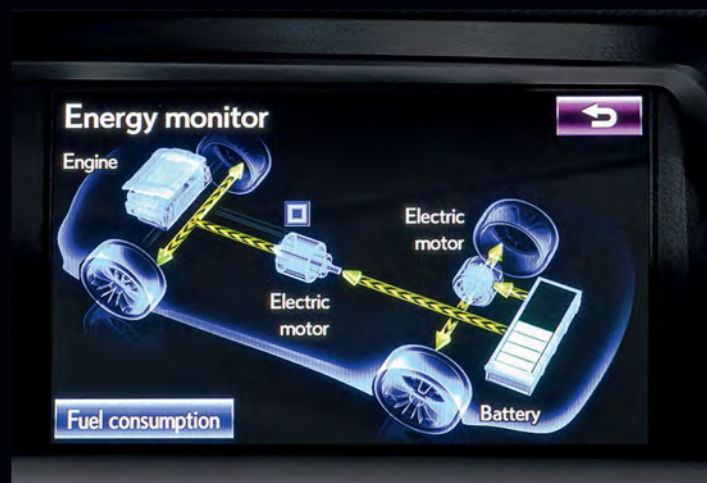
над задним номерным знаком и в правом зеркале заднего вида, позволяющие парковаться вплотную к бордюру и препятствиям сзади; картинка с них отображается на дисплее.

В салоне радует и мягкий пластик передней панели, и кожа отделки. Собственно, с качеством материалов, оборудования (и его сборки) у RX полный порядок, чего и ждешь от премиального автомобиля.

УЖЕ ЕДЕМ

Как всегда у Lexus, работа двигателя на холостых оборотах практически не ощущается — ни звуков, ни вибрации. В полной тишине автомобиль плавно трогается с места, почти как «гибрид». Реакции на нажатие педали газа подчеркнута плавные. Вторит акселератору и автомат, незаметно перебирающий передачи.

Но автомобиль вовсе не воспринимается медлительным; напротив, несмотря на плавность хода, он на удивление шустрый. Что касается разгонной динамики, то Lexus RX 350 набирает скорость 100 км/ч за 7,8 секунды; при этом максимум превышает 200 км/ч. Двигатель радует заметным подхватом на «верхах», да и звук у него на высоких оборотах вдруг прорезывается — вовсе не ленивый, бодрый, с приятным тембром.





АУДИО-СИСТЕМА

Наслаждаться музыкой можно благодаря аудиосистеме с 9 или 12 (в комплектации Executive) динамиками. Для требовательных меломанов предлагается великолепный Mark Levinson с 15 динамиками.

Если перевести автомат в спортивный режим, кроссовер дольше будет держать пониженные передачи, а реакции на газ обострятся.

Однако, несмотря на потенциал, RX 350 навязывает расслабленно-быструю манеру езды, и молниеносные реакции здесь были бы чересчур. Тормоза тоже работают мягко и плавно. Тем, кто никуда не торопится, отлично подойдет переднеприводная версия RX 270 — она легче, доступнее и отличается меньшим расходом топлива. Для тех же, кто хочет получить максимально продвинутый автомобиль, существует инновационный гибрид RX 400h.

По части ходовых качеств Lexus — настоящий «марафонец»: можно ехать долго и совершенно без усталости. Поворачивает кроссовер в обычных режимах движения почти без крена, а благодаря хорошей обзорности водитель отлично контролирует все происходящее вокруг. RX практически не замечает мелких неровностей, а средние и крупные проходит упруго. Работа подвески совершенно бесшумна. Да и в остальном шумоизоляция великолепна — перемещение в пространстве происходит почти в абсолютной тишине. Лишь на шершавом асфальте в салон едва пробивается звук качения шин. На заднем сиденье так же тихо.

Стоит выехать на загородную автомагистраль, и поражаешься, какая великолепная у RX 350 устойчивость на прямой и в пологих виражах.

Как всегда у Lexus, работа двигателя на холостом ходу почти не ощущается

Вплоть до максимальных скоростей кроссовер словно летит по трассе, ничуть не утомляя водителя. Руль точен и спокоен, и даже колеиность совершенно не напрягает. Мощности двигателя (V-образный 6-цилиндровый Dual VVT-i с распределенным впрыском, 277 л.с.) хватает всегда, при этом совершенно не требуется переводить коробку передач в спортивный режим. Плотная подвеска успешно борется с раскачкой на «волнах», уверенно «глодает» неровности и продолжает радовать абсолютной бесшумностью.

Но еще лучше новый RX чувствует себя на второстепенных загородных дорожках с «кривым» покрытием, где многие современные автомобили теряют курсовую устойчивость. Даже очень скверный поперечный профиль дороги не оказывает на Lexus ровным счетом никакого влияния. Руль в руках не шелохнется: водитель отдыхает, а значит, отдыхают и пассажиры. И возникает резонный вопрос: так не для этого ли нужны столь качественные премиальные автомобили? **МВУ**



Вверху:
Приборная панель не перегружена информацией, вспомогательные данные отображаются на дисплее центральной консоли или проецируются на ветровое стекло.

Справа, сверху вниз:
Рычаг переключения передач смещен вперед, что позволяет более эффективно использовать пространство центральной панели.

Удобно расположенный джойстик Remote Touch второго поколения позволяет водителю выбирать функции автомобиля, не отвлекаясь от дороги.

В комплектации F SPORT характерные соты трапецевидной решетки радиатора и уникальный дизайн бампера придают автомобилю энергичный и даже агрессивный вид.



Техника совершенства

Творческое партнерство создателей эксклюзивных часов и автомобилей может давать удивительные результаты.

Текст **Тимур Бараев**

С таринный элитный швейцарский часовой дом Bovet и культовое итальянское дизайнерское ателье Pininfarina, сотрудничающее с лучшими автомобильными, судостроительными и авиационными компаниями, заключили договор о партнерстве еще в 2008 году.

CAMBIANO

Партнерство в том или ином виде элитных часовых и автомобильных производителей — весьма актуальный тренд, но большинство подобных союзов возникало случайно. А вот у Bovet и Pininfarina много общего. Речь не только о состоятельных клиентах одного круга и давней дружбе владельцев компаний Паскаля Раффи и Паоло Пинифарины. Обе компании даже имеют одноименные концептуальные шедевры. У Bovet это хронограф Cambiano, у Pininfarina — электрический спорткар с тем же названием. Слово «cambiano» можно перевести с итальянского как «изменяющийся». Так вот, хронограф Bovet Cambiano имеет корпус, созданный по фирменной патентованной технологии Amadeo: по желанию владельца эти наручные часы можно моментально

превратить в карманные и даже настольные. А в итальянском городке Камбиано расположены офис и мастерские автомобильного ателье Pininfarina.

За шесть лет плодотворного сотрудничества Bovet создала целых пять моделей часов в универсальном изменяющемся корпусе, а также две модели бортовых часов, которые монтируются в приборную панель суперкаров от Pininfarina. И, что немаловажно, швейцарские часы Bovet по стилю и дизайну не уступают творениям итальянских дизайнеров. Они вызывают роскошь, предельно точно соответствуют стилю суперкаров, столь же функциональны и технически совершенны.

OTTANTA

Сначала часовщики и дизайнеры создали модель Ottanta. Конечно же, с турбийоном. Во-первых, красивейшее из усложнений сразу же демонстрирует уровень часов, но главное, турбийон — символ технического совершенства,

***Bovet и Pininfarina роднит
дружба владельцев компаний
и совершенство продукции***

На странице справа,
сверху вниз:

Bovet Pininfarina Ottanta — скелетонизированный турбийон с индикатором запаса хода и календарем-«большая дата» в титаново-стальном корпусе 45 мм с черным PVD-покрытием.

Автоматический хронограф Bovet Cambiano в изменяющемся титаново-стальном корпусе 45 мм с черным PVD-покрытием. Стрелки хронографа окрашены в цвет логотипа Pininfarina.



высочайшего мастерства. Да и дизайнерам он предоставляет широчайшие возможности для творчества.

Так как часы создавали в честь 80-летия Pininfarina, их назвали Ottanta (то есть 80). А чтобы оправдать название, конструкторы решили придать каретке турбийона необычную скорость вращения — 1 оборот за 80 секунд (обычный минутный турбийон совершает оборот за 60 секунд). К тому же мастера принадлежащей Паскалю Раффи мануфактуры Dimier 1738 захотели максимально продемонстрировать красоту турбийона и создали одну из самых больших кареток диаметром 18 мм. Это не только украшает часы, но и делает их точнее: чем больше диаметр балансового колеса, тем легче его настроить и тем он потенциально точнее.

Колесо баланса Ottanta изготовлено из особого сплава, имеющего оттенок вороненой стали. Его форма очень небанальна. Обычные колеса имеют четыре перпендикулярные спицы. У автотурбийона спицы изогнуты таким образом, что формируют



цифру «8», очерченную идеальной окружностью обода. Таким образом, колесо символизирует название модели «80».

И, наконец, чтобы подчеркнуть родственность часов автомобилю, эксклюзивный механизм был скелетонизирован, что еще больше усложнило задачу. Почти каждую из 514 его деталей пришлось полировать и декорировать вручную, а также создавать особый механизм автоподзавода с эксцентричным мини-ротором. Ради эффективности его работы ротор сделали из тяжелой платины и заставили взводить пружины заводного барабана при вращении в обе стороны. Только так он способен обеспечить достаточным количеством энергии два параллельных заводных барабана.

Также понадобилось обнажить устройство дискового модуля календаря «большая дата». А он здесь тоже очень непрост. Специальный механизм накапливает в течение суток энергию, чтобы ровно в полночь мгновенно провернуть два внушительных диска. При этом обновление индикации календаря никоим образом не сказывается на точности хода часов, так как его модуль практически независим от колесной передачи механизма.

Концепция универсальности вылилась также в создание сложнейшего корпуса-трансформера. Часы можно носить хоть лицевой, хоть оборотной стороной. Они могут быть дополнены титановой цепочкой и превратиться в карманные. А откидывающееся кольцо задней крышки служит надежной подставкой, если вы хотите использовать Ottanta как настольные часы. Для этого нужно нажать на боковую кнопку у отметки «10 часов». Все эти манипуляции легки и не требуют инструментов.

Однако, как говорится, нет предела совершенству. Создатели подумали: раз корпус часов переворачивается, значит, на оборотной стороне также должны быть стрелки. А разместить две группы стрелок на одной оси, да еще заставить их вращаться в противоположных направлениях — задача крайне сложная. Достаточно сказать, что ранее это удавалось лишь умельцам великой мануфактуры Jaeger-LeCoultre в сверхсложных версиях часов Reverso. И тем не менее мастерам Dimier 1738 удалось зафиксировать на нижнем кончике оси единственную часовую стрелку, которая показывает время с точностью до четверти часа.

Основной циферблат имеет медный фланец с антрацитовым оттенком и нижнюю платину из горного хрусталя, которая позволяет рассмотреть большинство деталей сложнейшего механизма. Стрелка запаса хода и балансовое колесо синие, как логотип Pininfarina.

Первая модель вышла в титаново-стальном корпусе с черным PVD-покрытием ограниченной серий в 80 экземпляров и мгновенно разошлась. Такие часы захотели иметь не только поклонники Bovet, но и клиенты ателье Pininfarina. Чтобы не повторяться и сохранить обещанную эксклюзивность, Паскалю Раффи пришлось выпускать еще две версии Ottanta: с безелем и задней крышкой из белого и розового золота. На боковой поверхности корпуса всех версий выгравированы восемь фраз, символизирующих важнейшее событие каждого из восьми десятилетий в истории Pininfarina.

**Часы Bovet Pininfarina
из наручных превращаются
в карманные или настольные**



Так как заказы на модель продолжали поступать, в прошлом году Паскаль Раффи выпустил очередную версию наручно-настольно-карманных часов Bovet Ottanta Tre. Часы стали не просто очередной разновидностью первого турбийона — они имеют абсолютно новый механизм. На сей раз он скелетонизирован до предела и оснащен турбийоном, но индикаторы времени здесь очень необычны. Часы показывают дисковый индикатор типа «прыгающий час», а минуты — ретроградная стрелка. Правда, каретка турбийона уменьшилась в диаметре до 13,5 мм, и вращается он с обычной скоростью, а потому на верхнем кончике оси закреплена стрелка, выполняющая роль индикатора секунд.

Часы выпущены ограниченной серией по 83 экземпляра в корпусах 44 мм из розового и белого золота. Корпус по-прежнему многофункционален. По стоимости часы вскоре сравнятся с суперкаром в тюнинге от Pininfarina — 260 000 евро.

Впрочем, модели с турбийоном по-прежнему остаются часами для особых случаев. Тем, кто предпочитает активный образ жизни и не хочет расставаться с любимыми Bovet, Паскаль Раффи предложил два хронографа. К портрету уже описанных выше часов Cambiano следует добавить весьма интересную деталь в виде счетчиков хронографа, диски которых изготовлены из дуба, как и выложенный дубовым паркетом пол одноименного

Вверху:
Сплит-хронограф с индикатором запаса хода Bovet Pininfarina Sergio посвящен концепт-кару Sergio, разработанному Pininfarina на основе Ferrari.

На странице справа:
Автоматический турбийон Bovet Pininfarina Ottanta имеет одну из самых больших на рынке кареток диаметром 18 мм, которая совершает 1 оборот за 80 секунд. Чем больше диаметр колеса баланса, тем точнее часы.



электрического концепт-кара. Автоматический механизм снабжен указателем «большая дата», 30-минутным и 12-часовым счетчиками хронографа, а малый секундный циферблат вместо традиционной крохотной стрелки имеет диск в виде руля Cambiano. Таким образом, он превратился по сути в индикатор работы механизма: засекают секунды по нему сложно, зато если он вращается, значит часы идут. Интересно, что часы имеют идентичные циферблаты с обеих сторон. Часы с точно таким же циферблатом замурованы с прозрачную ручку переключения скоростей электрического суперкара. Корпус диаметром 45 мм изготовлен из сатинированной и полированной стали.

SERGIO

Новейшая модель Bovet Pininfarina Sergio посвящена концепт-кару Sergio, разработанному Pininfarina на основе Ferrari. В свою очередь, суперкар назван в честь замечательного дизайнера Серджо Пининфарина, который 40 лет возглавлял семейный бизнес и принес ателье всемирную славу. Автоматический механизм 13BA08-R оснащен модулем сплит-хронографа. Это усложнение позволяет засекают продолжительность двух одновременно происходящих процессов и относится к самому престижному классу высокого часового искусства — Grande Complication. Вторая стрелка контролируется



Венецианский дуб

Пол электрического концепт-кара Cambiano (как и счетчики одноименного хронографа) выложен дубовым паркетом; такой дуб в Венеции используют для изготовления свай, укрепляющих городские постройки

дополнительной кнопкой, интегрированной в заводную головку, которая расположена на отметке «12 часов» (фирменный знак Bovet). Левая боковая кнопка все так же помогает быстро отстегивать ремешок и превращать кольцо задней крышки в подставку. Правая боковая кнопка служит для обнуления показаний хронографа.

Циферблат часов оснащен 30-минутным счетчиком хронографа у 12-часовой отметки, формой напоминающим спидометр Ferrari, и накопителем секундной стрелки у 6-часовой отметки. В положении «3 часа» находится индикатор 50-часового запаса хода. Для большего сходства хронографа и автомобиля секторы с указателем запаса хода и логотипами решено было выделить перфорацией, которая присутствует на деталях спорткара. Корпус диаметром 45 мм изготовлен из сатинированной стали с темным PVD-покрытием, защищающим поверхность от повреждений.

Модель выпускается в трех вариациях: с черным, серебристым и синим циферблатами. Поверхность циферблата отделана антрацитовым рутением, создающим дополнительный визуальный эффект объема. Индикация циферблата решена в белом цвете. Такая комбинация цветов, как известно, гарантирует высокую четкость при различных видах освещения. Каждая разновидность выйдет тиражом 250 экземпляров. MBY



АНАСТАСИЯ БЕЛЯКОВА,
глава российского офиса компании
The Leading Hotels of the World:
«Мне нравится сравнивать отели с винами...»



Тhe Leading Hotels of the World — организация, от которой зависит имидж и даже судьба лучших отелей мира. На вопросы МВУ отвечает Анастасия Белякова, главный в нашей стране специалист по гостеприимству.

С чего начинала работу в России ваша уважаемая организация и к чему пришла сейчас?

Компания присутствует в России с 1992 года, когда отель Baltshug Kempinski — можно сказать, единственный на тот момент пятизвездочный отель в Москве под управлением международной гостиничной компании — стал полноправным членом The Leading Hotels of the World. А в 1997 году в столице открылось представительство The Leading Hotels of the World.

Какова история возникновения организации? Кто ее возглавляет?

Компанию в 1928 году основали несколько прогрессивных отельеров, в числе которых были владельцы Hotel Negresco в Ницце, King David в Иерусалиме и Mena House в Каире. Идея компании — предлагать гостям самое лучшее — впоследствии воплотилась в систему оценки качества услуг отелей, благодаря чему Leading Hotels стали известны по всему миру. Отели, которые хотят стать членами нашей ассоциации, сами подают заявки. Основной критерий и одно из главных условий — соответствие нашим стандартам. У нас 23 офиса по всему миру, головной находится в Нью-Йорке, а портфолио насчитывает 430 отелей в 80 странах. Среди отелей много исторических, которые сами по себе являются достопримечательностью или памятником архитектуры: например, Hassler в Риме или Ritz в Париже, который сейчас на реконструкции, и все ждут его открытия в 2015 году. Также есть и новые, недавно построенные: Lotte Hotel в Москве или Kameha Grand в Бонне. Президент компании Тед Тенг — профессионал с огромным опытом за плечами.

В чем состоит миссия The Leading Hotels of the World? Давать людям ориентир, повышать уровень сервиса?

Совершенствование, бесспорно, — наш приоритет. Именно поэтому наши стандарты постоянно дорабатываются: предпочтения взыскательных клиентов быстро меняются, и то, что было показателем идеального обслуживания три года назад, становится ожидаемым и обязательным сегодня. Членство отеля в Leading Hotels означает высочайший уровень обслуживания, и наши клиенты это ценят.

По каким параметрам отель становится лучшим?

У нас есть специальное подразделение LQA (Leading Quality Assurance), которое разрабатывает стандарты и проверяет отели на соответствие им. Проверки осуществляют инспекторы: инкогнито, под видом гостя они приезжают в отель и в течение нескольких дней тестируют его службы. По результатам такой инспекции составляется отчет, выставляются баллы, и отелю дают рекомендации относительно возможностей для совершенствования. Параметров, которым должен соответствовать отель LHW, около 800. Это требования и к оснащению, и к перечню услуг, и к формату их оказания. Самое пристальное внимание мы уделяем эмоциональному аспекту, то есть тому, насколько персонал отеля умеет чувствовать клиента, предоставляя ему именно то обслуживание, которое будет приятно гостю в конкретный момент. Поясню на примере. В нашем сегменте принято, что гостя обязательно сопровождают в номер и проводят своеобразную экскурсию, показывая, что где находится и как чем пользоваться. Мы постоянно анализируем отзывы клиентов и выяснили, что далеко не каждый хочет, чтобы ему во всех деталях показывали номер. Кто-то устал с дороги, кому-то нужно срочно поговорить по телефону, и педантичное следование стандарту может быть совершенно неприятно

Вверху:
Lotte Hotel Moscow — один из недавно построенных и лучших отелей Москвы; входит в состав The Leading Hotels of the World.



Для яхтсменов идеальны отели на юге Италии, острове Крит и Лиссабонской Ривьере

гостю. Поэтому в нашем случае отель, который сможет уловить настроение гостя и, например, в подобной ситуации оставить гостя в покое, просто обеспечив максимально быструю доставку багажа в номер, получит большее количество баллов. Таких нюансов множество. Согласитесь, ведь даже «доброе утро» можно сказать с разной интонацией, и для клиента это может быть важно.

Существует ли мода на направления и отражается ли она на будущих членах The Leading Hotels of the World?

Мода — вещь переменчивая. Есть направления, не теряющие свою актуальность десятилетиями, и нам важно присутствие в таких точках. Мы ориентируемся не столько на моду, сколько на предпочтения клиентов, которые все больше настроены исследовать самые малопосещаемые уголки мира или ищут необычных впечатлений. Например, полетать на воздушном шаре в Гштааде или над Атласскими горами, поохотиться на трюфели, научиться готовить вместе с мишленовским поваром или фотографировать с гуру Instagram'a, у которого полмиллиона подписчиков, посетить «секретные» часовые мануфактуры, не говоря уже о путешествиях по африканским заповедникам. При рассмотрении вопроса о включении гостиницы в портфолио, помимо соответствия стандартам, для нас важно, что на самом деле представляет собой отель. К примеру, у нас есть отели, находящиеся

далеко не в самых, казалось бы, популярных регионах, но в них есть что-то особенное, что делает их достойными самостоятельного путешествия. Именно это и привлекает многих.

Какие из отелей — новых членов группы The Leading Hotels of the World — знакомы вам лучше других, и чем они в свое время покорили вас?

Возможно, это прозвучит банально, но каждый из наших отелей уникален. Это не пустые слова, и если меня не остановить, могу говорить об этом часами. В этом и прелесть Leading Hotels, хотя, не скрою, некоторые клиенты предпочитают что-то более предсказуемое и одинаковое. Из новых наших отелей, которые удивили меня, назову Golden Savoy в Бодруме: помимо совершенно фантастических интерьеров, этот отель удивителен своим подходом к обслуживанию. Здесь есть даже soap butler — человек, который будет предлагать вам на выбор несколько видов мыла. Каждый день. В La Reserve Ramatuelle, в Сен-Тропе, всего 28 номеров и 12 вилл, каждая с собственным бассейном — очень уютный, камерный отель. Palazzo Parigi, несколько месяцев назад открывшийся в Милане, уже попал на обложку итальянского AD. Интерьеры отеля действительно потрясают: этакий симбиоз итальянской и французской элегантности. Очень хочу добраться до Casadelmar на Корсике: говорят, там совершенно фантастический ресторан.



На странице слева:
Терраса чудесного отеля Mezzatore Resort & Spa на Искье, одном из самых красивых островов Италии.

Сверху вниз:
Один из обеденных залов отеля Splendido & Splendido Mare в Портофино.

Бар в московском Lotte Hotel.

Интерьер номера самого известного отеля на Лазурном Берегу — Negresco (Ницца).



Что, на ваш взгляд, определяет качество отеля?

В профессиональной среде бытует мнение, которое я полностью разделяю: сделать красивый отель не так сложно. Качество отеля во многом определяют люди, которые в нем работают. Отель может быть безумно красивым, но если в нем нет души и атмосферы, это печально. Компетентный, профессиональный и заботливый персонал может сделать ваше пребывание незабываемым. Это мелочи, которые, как говорится, делают разницу.

Должен ли отель вызывать чувство дома, или вам ближе утверждение, что каждый визит в отель — это, напротив, приключение от дома вдали?

Лично для меня многое зависит от того, с какой целью я оказалась в том или ином отеле. Если это командировка, у меня будут совсем другие приоритеты, нежели в отпуске, когда я путешествую с детьми. Полагаю, и для большинства наших клиентов это так. Чувство дома у меня возникает только дома, поэтому для меня любое приятное приключение всегда в радость.

Какие отели вы бы рекомендовали для морского и яхтенного отдыха?

В Италии — Hotel Santa Caterina в Амальфи, Splendido & Splendido Mare в Портофино, Punta Molino Beach Resort & Spa и Mezzatore Resort & Spa на Искье или Grand Hotel Vesuvio

в Неаполе. Кстати, в этом отеле часто останавливался Энрике Карузо и очень любил сам себе готовить, прямо на кухне отеля. Португалия, Каишайш — Pusada Cascais и Grande Real Villa Italia; в последнем, к слову, потрясающий спа. Elounda Beach и Elounda Bay на Крите — в этих отелях роскошные виллы, в том числе с бассейнами, а также рестораны с великолепной кухней. В Доминикане — Tortuga Bay и Casa de Camro; последний меня впечатлил, помимо прочего, конюшнями — во время пребывания там можно брать уроки верховой езды. Список могу продолжать и продолжать...

Есть ли у вас самый любимый отель, куда каждый раз приятно возвращаться?

Я люблю все новое, к тому же, что называется, профессия обязывает. Поэтому, наверное, я больше радуюсь возможности посетить какой-то совсем новый отель. Мне нравится сравнивать наши отели с винами. Каждый раз, впервые открывая бутылку, ждешь сюрприза. Каждое вино хорошо к особому случаю, в определенной компании и обстоятельствах. Что мне нравится в отелях LHW, так это выбор. Все они разные, непохожие друг на друга, так что даже сам процесс выбора — это уже часть путешествия. Мою команду в call-center я учу чувствовать клиента, задавать дополнительные вопросы, помогая определиться с выбором, особенно если клиент едет куда-то впервые. Важен и повод для поездки, и с кем ехать, в какой период и как добираться. Чем-то наша работа похожа на работу сомелье... **IMBY**



Удобство и красота от Роберта Стерна

Каждое место для жизни должно быть прекрасным, — считает американский архитектор с полувековым стажем Роберт Стерн.

Текст **Марина Бутусова**

Рынок недвижимости чутко реагирует на изменение запросов общества. А запросы сегодняшнего успешного человека становятся грамотнее: умный и самодостаточный житель столицы уже понимает, что высокий уровень жизни определяется не возможностью выделиться, а повседневным качеством. В устройстве дома оно достигается разумной планировкой, добротными материалами, гарантией уединения. Именно такие потребности потенциального клиента привели к появлению нескольких новых знаковых специалистов на современном отечественном рынке недвижимости. Один из них — Роберт Стерн.

Стерн — декан Йельской архитектурной школы и почетный член Американского института



Вверху:
Стиль Barkli Residence впитал
мотивы московского сталинского
ампира и архитектуры
Нью-Йорка 1930-х годов.

архитектуры, но главное — гениальный практик с почти полувековым опытом, автор более 400 зданий по всему миру. Повышенное внимание Стерн всегда уделял городской жилой застройке: по мнению архитектора, современным городам не хватает не столько дворцов и парков, сколько качественных, удобных и красивых жилых домов.

В 2013 году бюро Robert A. M. Stern Architects (RAMSA) запустило проект в Москве, так что оценить почерк мастера можно на примере жилого комплекса Barkli Residence. Давайте разберемся, чем методы работы американского архитектора отличаются от привычных нам.

Занимаясь элитными проектами, архитекторы склонны начинать с создания эскиза фасада — необычный облик здания быстро запоминается,

а значит, привлекает покупателей. Однако подобный подход может привести к появлению неликвидных квартир: причудливый фасад и сложная система несущих конструкций не всегда позволяют распланировать внутреннее пространство так, чтобы оно было удобным для жизни.

Стерн привык организовывать свою работу иначе: сначала он создает планировки квартир, потом компокует их во внутреннем пространстве здания, и лишь затем приступает к работе над внешним видом. От такой очередности проектирования фасады зданий, поверьте, не страдают, а вот планировки только выигрывают.

В проекте Barkli Residence пространство раскроено на просторные, светлые комнаты правильной формы. Большинство квартир двусторонние, что





Большинство квартир двусторонние, что помогает продлить световой день в осенние и зимние месяцы.

Вверху справа:

Проектировщик не пожалел метров на просторное светлое лобби с камином и диванчиками.



помогает продлить световой день осенью и зимой. Глубина комнат не больше шести метров, высота потолков более трех, благодаря чему помещения словно наполняются воздухом и светом. И никакие сюрпризы в виде незапланированной колонны или выступа не поджидают будущих жильцов: все несущие опоры спрятаны в перегородки.

Квартиры спроектированы по принципу функционального зонирования: спальня находится в удалении от входной двери и гостевой зоны, а кухня отделена от гостиной. Ощущение необходимой приватности в спальне хозяев обеспечивают отдельный санузел и гардеробная.

Особого внимания заслуживает организация вспомогательных зон, где люди проводят мало времени. На коридоры и прочие проходные места отведено минимум площади — не более 10%. Качественно этих пространства не страдают, зато выигрывают кошельки: покупателям не приходится переплачивать за лишние метры.

В то время как в других стилистических проектах площадь трехкомнатной квартиры составляет 120–130 кв. м, в Barkli Residence она не превышает 110 кв. м, что дает экономию более \$ 100–200 тыс. при сохранении размеров помещений. Подход, согласитесь, приятный, выгодный и, главное, честный: дополнительно платить солидную сумму за функционально и эстетически провальный коридор-«кишку» покупателю не придется.

Дом Стерна — это не только хорошие квартиры, но и удобная организация общих пространств. А вот тут проектировщик не пожалел метров на просторное светлое лобби с камином и диванчиками, широкие лестницы и огороженную придомовую зону с собственными прогулочными маршрутами и детской площадкой.

Внешний облик Barkli Residence перекликается с архитектурой Нью-Йорка 1930-х годов и одновременно отдает дань уважения московскому ампиру середины прошлого века.

Barkli Residence отлично впишется в архитектурный облик Москвы

Роберт Стерн не раз с восхищением отзывался о сталинской застройке: «Я не поддерживаю политическую линию Сталина, но его архитектура была грандиозной. Она отлично формирует городское пространство. У него было видение и понимание того, что каждое место для жизни должно быть прекрасным».

Комплекс Barkli Residence, в линиях которого отражены привычные москвичам мотивы сталинского ампира, отлично впишется в архитектурный узор Москвы, не нарушив ее исторического облика. Более того, американский архитектор полагает, что именно принципы строительства сталинской эпохи могут стать хорошей основой для создания нового облика столицы. «Многие, говоря о более современном, подразумевают что-то, в корне отличающееся от прежнего. Я предпочитаю думать о новом как об улучшенном старом, — объясняет Стерн. — Советский монументальный классицизм запросто может быть базой для обновления Москвы. Ведь цивилизация всегда строится через наслаивание одних культурных пластов поверх других».

Принципы Стерна — это забота о людях и уважение к традициям. И тот и другой реализуются в Barkli Residence: продуманная функциональная планировка, внимание к мелочам, использование удачных форм и приемов, предложенных признанными мастерами прошлого, — все это делает новый жилой комплекс событием в архитектуре столицы. Именно из таких вещей состоит то самое повседневное качество, которое дарит человеку ощущение наполненности жизни. **IMBY**

Новости племени Cherokee





Для Jeep Cherokee предусмотрено много вариантов внешнего оформления — от стильно-городского до брутально-внедорожного. В первом случае — это крупные колесные диски, яркие цвета и обилие хромированных элементов. Для тех, кто чаще ездит не по асфальту, есть мощные накладные арки для защиты кузова от камней и веток.



Время не стоит на месте, наши потребности и предпочтения меняются, и это обязательно касается автомобилей. Пришел срок, и разработчики Cherokee решили выпустить по сути совершенно новый автомобиль. Сначала в Детройте, а недавно — на Женевском автосалоне был представлен существенно изменившийся Jeep Cherokee 2014 модельного года.

Перед производителями стояла крайне непростая задача. Покупатели хотят получить кроссовер, на котором можно с комфортом путешествовать по асфальту, а раз уж автомобиль украшает эмблема Jeep, то он должен обладать еще и отменной проходимостью. На стыке двух этих противоположностей и создан новый Cherokee, который совсем скоро появится на российском рынке.

Качественные ходовые характеристики на асфальте — обязательное условие для всех современных автомобилей, и Jeep здесь не исключение. Поэтому в основу нового поколения Cherokee лег несущий кузов; рамой пришлось пожертвовать ради снижения веса и увеличения объема салона. Как результат, на базе одного автомобиля удалось создать целый спектр модификаций, которые сильно различаются между собой.

В России продажи Jeep Cherokee стартуют в мае 2014 года, а уже сейчас дилеры начали прием заказов на автомобили в трех комплектациях: Longitude, Limited и Trailhawk.

Для тех, кто готов довольствоваться внушительной внешностью Jeep, имеются переднеприводные версии, но на них с твердого покрытия лучше не съезжать. Есть модели с традиционным полным приводом Jeep® Active

Jeep Cherokee для поклонников марки — автомобиль культовый.

Свою историю он ведет еще с 1974 года, когда на рынок вышла модель Jeep SJ. Основой для разработки послужила платформа Wagoneer. Потом появилась двухдверная модель с укороченной базой. Она и получила название Cherokee и первый в истории постоянный полный привод.

Текст Леонид Петров

Никогда прежде Jeep Cherokee не выглядел столь броско и привлекательно



Drive I, который поможет на скользкой дороге и немного — вне асфальта. Ну а настоящим искателям приключений, упорно стремящимся к цели, предлагаются экстремально продвинутые исполнения с понижающим рядом в трансмиссии и возможностью принудительной блокировки центрального и заднего дифференциалов Jeep Active Drive Lock®.

Какую разновидность Cherokee выбрать? Решение зависит от вашего воображения и внутренней смелости, потому что в пределе возможности Jeep могут по-настоящему испугать. Катаясь на специально подготовленной внедорожной трассе Jeep Experience, порой ловишь себя на мысли, что вряд ли готов испытать что-то подобное в условиях реальной горной местности. Увидев перед собой боковой уклон градусов этак под 45, многие, скорее всего, аккуратно припаркуют автомобиль и дальше пойдут пешком или поищут варианты объезда. И только маленький дьяволенок внутри Cherokee хитро прищурит глаз-фару и шепнет, что даже здесь можно аккуратно пробраться к заветной цели сразу, сейчас и без промедления.

В Cherokee комфорт и проходимость объединились, причем без каких-либо «но»!

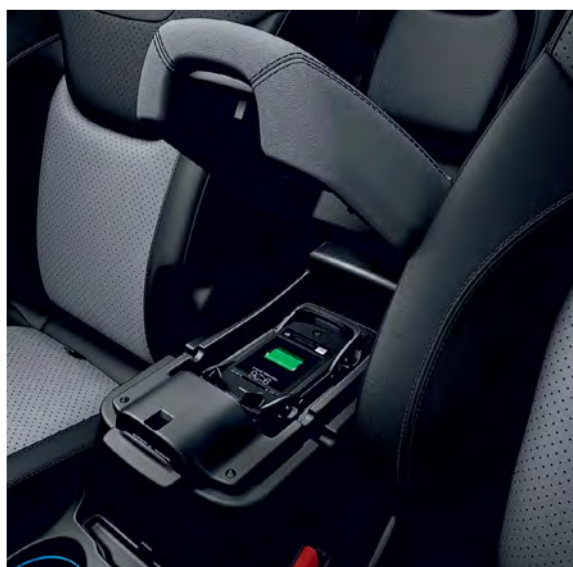
Первыми на российском рынке будут представлены бензиновые версии Jeep Cherokee с моторами 3,2 V6 Pentastar и 2,4 Tigershark MultiAir I-4 мощностью 272 и 177 л.с. соответственно; ближе к осени поступят и дизельные модели с новейшим 2-литровым двигателем мощностью 170 л.с. Трансмиссия одинаковая — суперсовременная 9-ступенчатая с возможностью полного отключения полного привода. Благодаря электронно-управляемым муфтам карданный вал и задний редуктор могут полностью останавливаться во время движения автомобиля, тем самым снижая расход топлива и улучшая разгонную динамику. Для тех, кто вовсе не планирует штурмовать бездорожье, предусмотрена версия Sport с передним приводом и двигателем объемом 2,4 л.

Однако довольно технических подробностей — давайте наконец заглянем в салон внедорожника. Несмотря на брутальную внешность, интерьер располагает всеми необходимыми атрибутами для комфортной жизни как в городе, так и в дальнем путешествии. В базовую комплектацию нового Jeep Cherokee входят: сенсорный мультимедийный информационно-развлекательный центр, аудиосистема с дистанционным управлением, система голосового управления, круиз-контроль и 7 подушек безопасности, включая коленную для защиты ног водителя.



КОРОБКА

Новый 9-ступенчатый автомат — лучшее, что есть сейчас на рынке трансмиссий. Для экономии топлива задний кардан и редуктор могут полностью отключаться, а за доплату возможна установка понижающей передачи и блокировки заднего дифференциала



Верху крупно:
Внутри Cherokee выглядит совершенно легковым. Удобная посадка, обилие опций — хорошее дополнение к внедорожным способностям и брутальной внешности. В таком салоне можно одолеть многие сотни километров без признаков усталости.

Сверху вниз, слева направо:
На Cherokee в исполнении Trailhawk можно отправляться на штурм бездорожья. Установлена мощная защита двигателя, а возможности трансмиссии вызовут зависть даже у заядлых «джиперов».

Внутри подлокотника есть розетка 12 В и разъем для внешних мультимедиа с управлением через 7-дюймовый экран на центральной панели.

Отныне фирменный штрих Cherokee — семь вертикальных овалов решетки радиатора с хромированной окантовкой.

Кресла с прекрасной боковой поддержкой; помимо ткани, можно выбрать обивку кожей Nappa.

В качестве опции водительское кресло имеет подогрев, вентиляцию и функцию запоминания настроек, а на передней панели расположен 7-дюймовый экран, куда выводится вся необходимая в пути информация. В дальней дороге, кстати, окажутся полезными адаптивный круиз-контроль с функцией предупреждения о лобовом столкновении, система обнаружения транспортных средств, идущих перекрестным курсом при движении задним ходом, а также автопарковщик, помогающий поставить машину как на параллельную, так и на перпендикулярную парковку.

Таким образом, новый Jeep Cherokee получился крайне многогранным. Если раньше эти популярные американские автомобили воспринимались большинством исключительно как покорители бездорожья, то теперь у каждого из покупателей появилась возможность «собрать» автомобиль «под себя». Можно ограничиться только суровой внешностью и никогда при этом не съезжать с асфальта, наслаждаясь высоким уровнем комфорта и отменной динамикой. Или получить по-настоящему серьезный автомобиль, который даже не будет нуждаться в дополнительном тюнинге: на такой машине прямо из салона можно без всякого риска отправляться на покорение любых направлений, если нет дорог. **МВУ**



Вернись в Сорренто

Классический отель на классическом итальянском курорте — это не просто отдых. Это, господа, песня!

Текст Ксения Наумова





Как прекрасна даль морская, как влечет она, сверкая, сердце нежа и лаская, словно взор твой голубой... Этими словами начинается известная итальянская песня «Вернись в Сорренто».

Геологическая история многих городов амальфитанского побережья Италии довольно драматична, но среди них Сорренто особо отличился. Он стоит на тектоническом разломе буквально одной «ногой» на одной скале, а второй — на другой. У самого разлома, прямо над портом гордо красуется Excelsior Vittoria — самый знаменитый отель Сорренто. В сущности, это парадные ворота города, особенно если вы в прибыли сюда не по суше, а водой из воспетых морских далей. Попадают в отель почти магическим образом: на лифте, прямо сквозь гору. Пара мгновений — и вы взлетаете на увитую цветами и залитую солнцем террасу; отсюда открывается вид практически на весь Неаполитанский залив, а порт остается далеко внизу и кажется игрушечным.

Впрочем, со стороны города попадать в отель не менее приятно. Дорога к нему лежит через пышный сад с магнолиями, апельсиновыми и лимонными деревьями. В саду что-то подрезает и поливает колоритный садовник... Засмотревшись на эту опереточную идиллию, не замечаешь, как вылетаешь к парадному

входу — очаровательно скромному, совершенно не дворцовому. Эта аристократичная домашняя простота — фирменный стиль Grand Hotel Excelsior Vittoria. Никакой позолоты и прочих громких заявлений о статусе гранд-отеля — уровень «люкс» здесь проявляется во фресках (разных во всех комнатах), в гениальной кухне ресторана и безупречном сервисе. Его также отмечаешь по списку постояльцев: от Елизаветы Австрийской (императрица Сисси) и Отто фон Бисмарка до Софи Лорен и Лучано Паваротти.

Отелем уже 160 лет владеет семья Фиорентино, которая водит знакомство с членами королевских семейств и, само собой, всеми итальянскими знаменитостями. Но, как принято в лучших домах, — никакого чванства! Это старая школа гостиничного дела: пожилые администраторы, метрдотели и официанты здесь владеют почти забытым искусством держаться с достоинством, излучая при этом приветливость. Веяние новой эры — Гвидо Фиорентино, нынешний президент компании, лично пишет постоянным клиентам «Спасибо» на TripAdvisor и обещает передать шеф-повару их пожелания насчет вегетарианского меню.

Статус отеля ясен из списка гостей: от императрицы Сисси до Лучано Паваротти

*Из Сорренто уезжаешь
в полной уверенности, что
скоро сюда вернешься*



То же удивительное сочетание простого, не кричащего благородства и виртуозности исполнения присуще кухне гостиничного ресторана. Любая, даже самая строгая диета заканчивается с первым же равиоли с козьим сыром, любовно вылепленным для вас в форме цветка.

Но не век же сидеть в стенах отеля, пусть даже такого! Только выбраться в город получается не сразу — чарующий вид с балкона гостиничного номера на Везувий гипнотизирует и лишает желания куда-либо двигаться. Однако стоит покинуть тенистый сад, как на тебя обрушивается буйство красок. Повсюду тот самый неаполитанский желтый цвет — цвет солнца и сладких амальфитанских лимонов. Какое счастье, что его можно увезти с собой — в виде керамической тарелки из любой посудной лавки или в бутылке лимончелло, которую тоже не придется долго искать. Этот ликер вездесущ и многолик: в лавках с экзотическими специалитетами обнаруживается паста с лимончелло, конфеты с лимончелло и даже ром-бабы (к слову, местное кампанийское изобретение), закатанные в банке с домашним лимонным ликером.

*Утром первым делом выйдешь
на балкон своего номера
и увидишь Везувий*

Кстати, не случайно Сорренто был любимым дачным местом Карузо — здесь все поют. Причем не просто мурлычут себе под нос, а именно поют — громко, звонко, набирая полные легкие воздуха, напоенного морской солью и дыханием Везувия. Моряк, пришвартовывая паром, профессионально вторит гремющему по радио Челентано. Зеленщик, стоя на пороге своей лавки, напевает какую-то неаполитанскую песенку и подмигивает прохожим. Но всех затмевает хозяин конфетной лавки, колоритный дядька с большим животом: завидев посетителей, он хватает кулек конфет для дегустации, врубает музыкальный центр и начинает исполнять Buona Sera Signorina, успевая пританцовывать, присвистывать, угощать посетителей конфетами и домашним лимончелло двух видов.

Из Сорренто уезжаешь в полной уверенности, что скоро вернешься. Это одно из тех мест, куда всегда возвращаешься, и дело тут вовсе не в знаменитой песне. Сюда стремишься снова и снова, чтобы просто в очередной раз совершить один из мгновенно сложившихся ритуалов — выпить домашнего лимончелло в приютившейся в узком переулке trattoria, полюбоваться камнями в старинной лавке Vimonte, попытаться окончательно решить, что красивее: фрески или инкрустированная мебель в палаццо Pomarance Sintomazi. А утром, проснувшись, первым делом выйти на балкон своего номера в Grand Hotel Excelsior Vittoria и увидеть Везувий в туманной дымке. **IMBY**

Вверху:
Бассейн на высоте метров сто над уровнем моря.

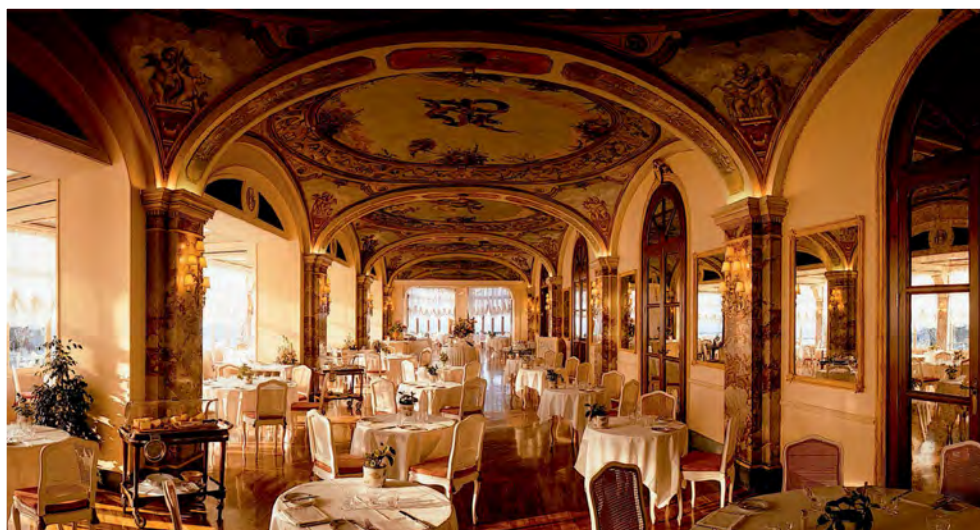
На странице справа, сверху вниз:
Классический интерьер апартаментов Royal Suite.

Роскошный декор зала для завтраков Vittoria Breakfast Room.

Спа расположен в бывшей оранжерее — небольшой, но привлекающей уютom.

Excelsior Vittoria — три виллы разных не только лет постройки, но веков, соединенные между собой галереями.







**ТОНИ БРАУН, управляющий директор
яхтенной гавани Porto Montenegro:**
«Мы стараемся создать среду, в которой
владельцам яхт будет комфортно»



Рorto Montenegro в живописной Бокототорской бухте в Черногории — один из самых интересных проектов последних лет. Сама марина и инфраструктура вокруг нее растут так быстро, что не успеваешь следить за новостями. Мы расспросили Тони Брауна, управляющего директора Porto Montenegro, о том, что интересного происходит в его владениях.

Проект Porto Montenegro за последние годы взял очень высокий темп развития. Что из задуманного уже функционирует?

Porto Montenegro растет и развивается с каждым годом согласно пофазовому плану. Сейчас к услугам яхтсменов 250 стояночных мест, причалы еще на 170 мест в процессе сооружения. Уже «в строю» яхтенная деревня с пятью жилыми домами и 46 торговых точек.

А что еще предстоит?

Пока мы задействовали только 30% территории, и у нас большие планы. В 2015 году достроим еще одну резиденцию — Ksenija, названную в честь черногорской принцессы; там расположатся 48 роскошных апартаментов. Совсем скоро откроется отель Regent — первый пятизвездочный отель в Тивате и один из немногих в бухте. Мы готовимся к открытию казино и ведем переговоры о строительстве верфи для рефита яхт.

Каковы технические возможности марины: предельная длина заходящих яхт, сервис, предоставляемый их владельцам, и т.д.?

Марина рассчитана на яхты длиной до 100 м, но у нас есть возможность принять и более крупные лодки. Мы предоставляем гостям 24-часовой консьерж-сервис, упрощенные таможенные процедуры, доставку продуктов питания, тренинги для команды, курсы RYA по управлению яхтой, услуги по ремонту. Помимо яхт-клуба, на территории Porto Montenegro есть спортивный клуб, магазины и развлечения. Безусловно, мы предоставляем и электричество, и Wi-Fi, и охрану. Но при столь высоком уровне сервиса у нас есть строгие правила для клиентов, в частности касательно сбора отработанных жидкостей.

Насколько заполнена марина Porto Montenegro?

В летний сезон, с мая по октябрь, марина переполнена; в остальное время занята на 94%.

Откуда основная часть клиентов Porto Montenegro?

Наши клиенты — со всего мира, но большая часть — из Западной и Восточной Европы. Конечно, сам факт, что Черногория не входит в Евросоюз, привлекает к нам много яхтсменов из России. Всего три часа на самолете из Москвы или Санкт-Петербурга — и вы у нас.

Вверху:

В марине Porto Montenegro уже 250 мест для яхт, и еще 170 будут сданы в эксплуатацию летом 2014 г.

*Которская бухта — это
ворота в Адриатику, самый
южный фьорд Европы*



Не нужна виза, нет никаких ограничений по времени пребывания яхты в водах Черногории, топливо продается без налога для частных и коммерческих яхт — сплошные плюсы для тех, кто хочет быть близко к Европе, но не платить европейских налогов.

Porto Montenegro начинали строить, когда у россиян пользовалась большим спросом недвижимость в Черногории. Повлияло ли это на успех проекта?

Черногория до сих пор очень популярна среди русских по множеству причин: близость культур, исторически налаженные взаимоотношения, все условия для детей, теплый климат...

Что еще должна предоставлять марина, кроме места для стоянки и хранения яхт?

Яхтсмены — довольно притязательная публика; как правило, это люди, многое видевшие, много где побывавшие. Мы стараемся создать среду, в которой владельцам яхт будет комфортно: они могут быть уверены, что об их яхте позаботятся обученные люди.

В чем отличие Porto Montenegro от подобных проектов в Европе?

Мы концентрируемся на эстетической составляющей. Важно понимать, что многие марины жертвуют уровнем обслуживания из-за своего огромного трафика. Мы же, независимо от уровня популярности, будем продолжать предоставлять сервис на высоком уровне.

Чем привлекает яхтсменов именно Которская бухта?

Которская бухта — это ворота в Адриатику, самый южный фьорд Европы. Здесь живописные рыбацкие домики, рынки с экологически чистыми продуктами, семейные ресторанчики, в горных деревнях здесь делают потрясающее оливковое масло и ракию.

Какие здешние достопримечательности вы бы советовали посмотреть яхтсменам?

В Черногории есть два значимых объекта, включенных в список мирового наследия ЮНЕСКО: город Котор и национальный парк Durmitor. У нас немало интересных исторических городков, например, Пераст, некогда ставший гаванью для 1000 венецианских кораблей, и небольшой рукотворный остров с церковью XVII века рядом. А тем, кто уже хорошо знаком с Черногорией, будет интересна соседняя Албания.

Какие мероприятия пройдут в Porto Montenegro в этом сезоне?

Это лето обещает быть насыщенным. Откроем мы сезон в мае: с 1-го по 4-е у нас состоится Nautic Show. Затем пройдет серия регат: Hetman Cup (6–9 мая), Interclub Match Race (6–8 июня) и Arsenal Cup (12–13 июля). В июле нас ждет торжественное открытие отеля Regent Porto Montenegro. Кроме этого, запланирован уикенд водных видов спорта, фестиваль вина, выставки, концерты и многое другое. **MBY**

Вверху:

Porto Montenegro — самая большая марина Адриатики.

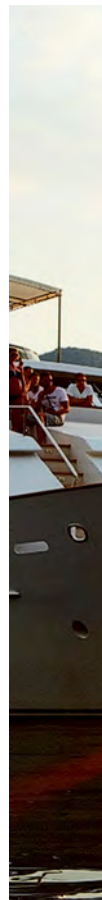
На странице справа:

К услугам яхтсменов — большой бассейн Lido с рестораном, лаунж-баром и ночным клубом.

Берега и острова Черногории и соседней Хорватии — места, которые стоит посетить, но и в Которской бухте много живописных мест.

Спокойная стоянка у причала в благоустроенной марине привлекает сюда немало путешественников на яхтах.

Яхтинг — это не только покорение морей, мили за кормой или жажда победы, но и отдых с развлечениями во время стоянки.





Классика с душой

Есть вещи, мода на которые не проходит. Персидский ковер в доме — не просто деталь интерьера, а событие, которое меняет статус жилья и делает его уютнее.

Текст Яна Гусева

Персидский ковер наделяет дом душой. Достаточно коснуться шелковистой глади волокна, почувствовать ювелирную вязь рисунка, ощутить, как тепло рук мастера, потратившего на эту работу несколько лет, стало иным теплом — теплом дома, чтобы понять: перед вами не простой предмет интерьера.

Во-первых, такой ковер слишком красив, чтобы быть всего лишь одной из деталей в сложном дизайне помещения: несмотря на то, что узор и гамма персидского ковра — это признанная классика, ковер приковывает взгляды, впечатляет и даже волнует. Гости, едва войдя в комнату, понимают: перед ними нечто особенное, редкое. И, поверьте, это не иллюзия.

Для создания традиционного персидского ковра используют только натуральные материалы: ворс обычно шелковый или шерстяной, порой — в смешанной технике (тогда при касании поверхности вы легко почувствуете контраст между трепетной мягкостью шелка и тонкой,

но тугой шерстяной вставкой); за основу берутся также шелковые, шерстяные или хлопковые нити.

Шафран, кармин, индиго — эти звучные слова колористы любят использовать для метафорического обозначения определенных оттенков желтого, алого и голубого в палитре. Но мастера ковроткачества употребляют их в прямом значении, ведь при изготовлении иранских традиционных ковров используются только натуральные красители.

И, разумеется, персидский ковер — это всегда ручная работа. Более того, свой узор — от основанного на традиционных мотивах до развернутого сюжетного — создается индивидуально для каждого произведения ковроткачества. На настоящем персидском ковре вы обязательно найдете подпись на фарси — имя мастера, придумавшего дизайн и после ежедневно следившего за воплощением идеи в руках ткача.



ФРАГМЕНТ УЗОРА

«Афшан» в переводе с фарси означает «усеянный», «рассыпанный». Цветы, рассыпанные по полю ковра, — классический сюжет в персидском ковроткачестве

*Ковер размером 2 на 3 метра
делается около трех лет*



Крупно:
Авторский ковер ручной работы мастера Ахмади. Узор «Гонбад» (купол дворца) символизирует стремление к свету и небу.

Сверху вниз:
Галерея Центра Персидских ковров Sanam в Санкт-Петербурге.

Ковер-картина «Танцующая с волнами» из города Тебриз, материалы — шерсть и шелк. На его изготовление ушло 17 месяцев.

Авторский ковер ручной работы мастера Шаабани из Исфахана; классический узор «Медальон», материалы — шерсть и шелк. Ковер был соткан за 24 месяца.

Поскольку работа ответственная, одним ковровым полотном занимается один ткач. Плотность плетения в настоящем качественном персидском ковре — миллион узелков на квадратный метр; ткач с многолетним опытом способен сделать 8–10 тысяч узелков за смену. Простой подсчет показывает, что на изготовление ковра размером 2 × 3 метра уходит около трех лет.

Дальше начинается другой важный этап — ковер находит своего владельца. Основатель галерей Центра Персидских ковров Sanam Юсеф Ростампур, иранец по происхождению, лично знает не только владельцев лучших мануфактур Тегерана, но и каждого мастера, и сам отбирает работы для своего магазина. Иногда понравившийся ковер приходится ждать много месяцев, но оно того стоит: в салоне Sanam можно найти редкое разнообразие ковров особенной красоты от десяти сильнейших мастеров трех иранских школ. Конечно же, у каждого ковра есть набор документов, что позволяет подтвердить его качество и увеличить стоимость годы спустя: покупка персидского ковра — это еще и весьма выгодное вложение капитала.

Сегодня есть немало производств, которые предлагают ковровые изделия, сотканые вручную, часто — с принтами именитых дизайнеров. Это может быть симпатичным интерьерным решением, но не очень долговечным. И не только из-за того, что редко на каком производстве плотность плетения превышает 250 тысяч узлов, но в основном потому, что смелые вычурные рисунки современных, пусть даже самых сильных дизайнеров довольно быстро выходят из моды, и значит такой ковер будет явлением сезонным, прихотью. Что вообще-то неплохо: если вы можете позволить себе прихоть, так почему нет?

Однако быть человеком с достатком — это одно, а человеком с достатком и с традициями — совсем другое. Так что если вы уже готовы основать свою семейную традицию, персидский ковер — это хороший выбор. Классический узор, волнующая мягкость и удивительное натуральное вековое качество — такой ковер подойдет для любых апартаментов, и главное — такой ковер превратит апартаменты в настоящий дом, у которого есть душа. **IMBY**

Вкусный отдых у залива

Ресторан Legran на Миллионной, одно из самых достойных событийных мест Петербурга, приготовил для нас особенный подарок — дачный проект Legran Village.

Новый ресторан находится в Курортном районе, в поселке Солнечное, в пяти минутах от пляжа. Legran выбрал здание с традицией — в просторном двухэтажном доме располагался знаменитый ресторан «Горка», построенный еще в 1962-м.

Это настоящая добротная усадьба с просторной светлой террасой и отличной игровой площадкой для маленьких посетителей.

В видовом каминном зале Legran Village может разместиться 70 человек, декорированный авторским текстилем сигарный зал рассчитан на 25 персон, а на широкой солнечной террасе поместится сотня гостей.

Для особенных торжеств на втором этаже есть банкетный зал с огромной зоной для музыкальной программы, где можно устроить торжество на 130 приглашенных.

Над Legran Village работала архитектор Марианна Хельсинг, проектировавшая Legran на Миллионной, и оформление нового ресторана весьма впечатляет. Здесь снова не обошлось без ручной росписи на стенах, привезенных из разных стран милых штучек, качественной и очень удобной мебели... И все это — в легком и солнечном дачном стиле, все светлое, просторное, уютное. Настолько, что наши романтизированные воспоминания о пахнущем сосновой смолой и горячей выпечкой дачном лете волшебным образом оживают в этом доме.

Это впечатление усиливается, когда мы открываем меню.

Если Legran на Миллионной славится изысканным французским и старорусским меню, то Legran Village

В основе меню — блюда, любимые нами с детства

покоряет любимой всеми с детства простой домашней кухней. Разумеется, главная радость летнего загородного отдыха — шашлыки. Мангал и жаровни поставили тут же: мясо готовится на виду у гостей и подается прямо с огня. Предлагается и рыба из собственной копильни.

Еще один сюрприз — блюда из настоящей русской печки, что называется, с пылу с жару, — конечно же, по традиционным деревенским рецептам.

Продукты закупаются местные: рыба, например, привозится с соседнего хозяйства, а зелень и вовсе выращивают здесь же, в Legran Village.

Конечно, в новом Legran есть и своя пекарня: горячие пироги можно заказать к столу, а можно купить в лавке навынос.

Скоро начнет работать доставка кулинарии по району.

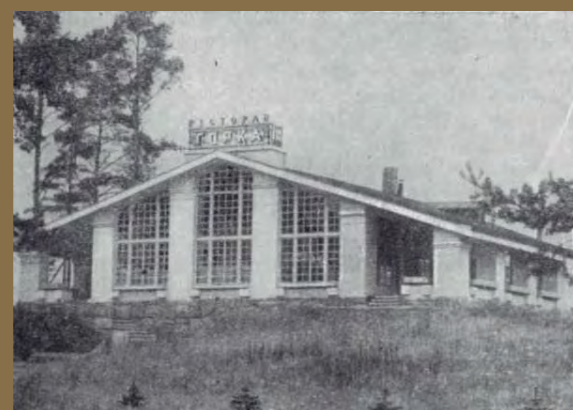
Legran Village — это тоже региональная кухня, как и в любимом публикой заведении на Миллионной, только здесь собраны не французские кулинарные секреты, а все самое вкусное из ностальгической советской эпохи.

Но Legran Village, подчеркивают создатели ресторана, — это не только много вкусной еды на свежем воздухе — это особенная сердечная, расслабляющая атмосфера, настроение летнего праздника, которое хочется продлить:

«Мы хотим, чтобы люди, приехав сюда отдохнуть, могли остаться на целый день, на все выходные. Чтобы они приезжали большими семьями и веселыми компаниями и чувствовали себя как у друзей на даче».

Legran Village открывается в мае. Самое время для вкусных дачных каникул! **MBV**



**Крупно:**

Обязательное событие дачного отдыха — ароматный шашлык, который в Legran Village подается прямо с огня.

Сверху вниз:

Legran Village располагается в двухэтажном доме — это настоящая добротная усадьба с просторной светлой террасой.

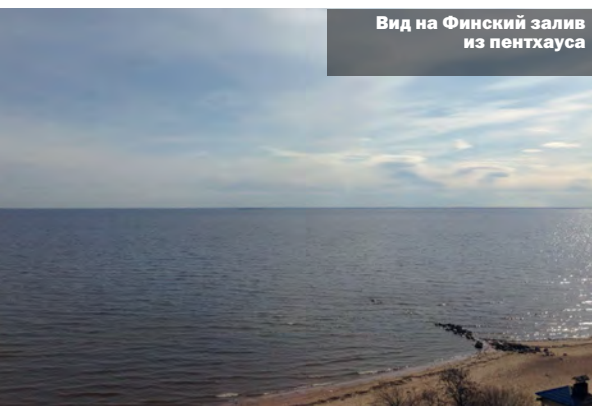
Здесь готовят знакомую с детства простую и вкусную еду по лучшим рецептам.

Legran выбрал здание с традицией: прежде в этом доме находился знаменитый ресторан «Горка».

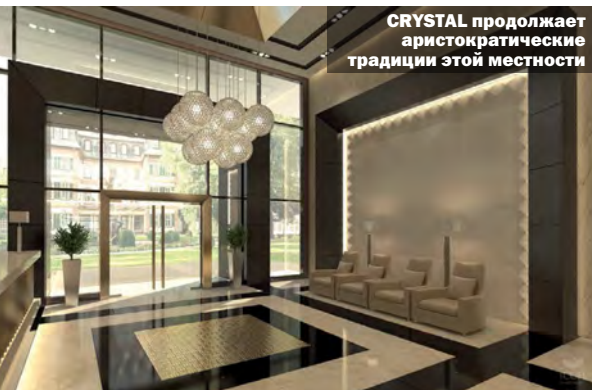
CRYSTAL у моря



Авторский дизайн холлов впечатляет роскошью отделки



Вид на Финский залив из пентхауса



CRYSTAL продолжает аристократические традиции этой местности

Особняк на морском берегу традиционно ассоциируется с аристократической дачей — таких строений вдоль Финского залива немало. А вот полноценный высотный комплекс премиум-сегмента на первой береговой линии — новое явление.

Жилой комплекс CRYSTAL в поселке Репино отвечает самым высоким стандартам качественной городской застройки: просторные видовые квартиры, паркинг, на первом этаже подготовлены помещения под уютный ресторан и спа-салон с турецкой и травяной парными, финской сауной и массажными кабинетами. Но все это не втиснуто в тесный раскрой городских улиц, а расположено в живописном Курортном районе Санкт-Петербурга, среди теплых песчаных дюн и корабельных сосен. Эту часть побережья Финского залива называют Северной Ривьерой. Действительно, гармоничные, умиротворяющие виды, морской воздух с солоноватым хвойным привкусом,

широкие чистые пляжи вызывают в памяти образы солнечного французского юга. Даже история этих регионов похожа: ровно так же, как Лазурный Берег всегда привлекал писателей и художников, поселок Репино был любимым местом отдыха российских деятелей искусства. Здесь в разное время жили Шаляпин, Горький, Куприн, Менделеев, Ахмадулина и другие, здесь же находится знаменитая усадьба И. Е. Репина «Пенаты».

CRYSTAL станет естественным продолжением аристократических традиций этой местности: расположенный всего в 25 минутах езды на автомобиле от центра города по Западному скоростному диаметру, CRYSTAL любит огни Петербурга, как художник любит карнавалом жизни — наслаждаясь красотой, но оберегая себя от лишней суеты.

В зоне шаговой доступности находятся многочисленные рестораны и магазины, различные государственные и частные социальные учреждения, развлекательные заведения и спортивные комплексы, а здесь — шорох волн, запах сосен, гармония роскоши и уюта. **IMBY**

*Это уникальный
высотный комплекс
люкс-класса на первой
береговой линии*



ART
VIEW
HOUSE

Премьера. Великолепные виды

Клубный дом на 24 квартиры

Новый дом в неоклассическом стиле в историческом центре Санкт-Петербурга на пересечении набережных реки Мойки и Крюкова канала. Панорамные виды из окон на Исаакиевский собор, Новую Голландию и Мариинский театр. Интерьеры холлов от английской дизайн-студии Project Orange. Двухуровневый подземный паркинг, продуманные планировки, собственный закрытый двор, передовые инженерные решения.

◦ Набережная реки Мойки, д. 102 ◦



+7 (812) 363-22-22, www.artviewhouse.com



Yachtmaster: Спокойной вам ночи!

Ночная стоянка на якоре вызывает тревогу? Здесь вы найдете рецепт здорового сна

Текст **Джон Мендес** Фото **Жиль-Мартин Page/Wally**
Иллюстрации **Мэгги Нельсон**

На закате ты отдаешь якорь в красивой бухте, там же встречаешь рассвет, и весь мир вокруг принадлежит только тебе! Что может быть прекраснее! Это, без сомнения, одно из самых волнующих переживаний, которые может подарить яхтинг. Тем не менее многие яхтсмены относятся к такой идее с опаской: их беспокоит (и это понятно), что посреди ночи лодку может сорвать с якоря. Впрочем, если сделать все как следует, вполне можно обеспечить себе на стоянке крепкий и здоровый сон.

МЕСТО

Правильный выбор места имеет ключевое значение для безопасной ночной якорной стоянки. На карте можно без труда найти специально отмеченные для этого точки, однако

просто выбрать одну из рекомендованных недостаточно.

Во-первых, оцените погодные условия: нас интересует не только то, что происходит в данный момент, и прогноз на период вашей стоянки на якоре, но также что происходило до этого. К примеру, если в данный момент дует восточный ветер, то открытая на запад стоянка может выглядеть соблазнительно. Однако если до этого пару дней дул сильный западный ветер, там все еще может оставаться достаточно сильная зыбь, и на стоянке едва ли будет комфортно. Оцените все изменения, которые прогнозируются на время стоянки: останется ли место столь же безопасным, что и вначале? И самое важное: если ветер внезапно усилится, сможете ли вы быстро уйти в безопасное

место (и куда именно)? У наветренного берега (открытого ветру) вполне можно стать на якорь на короткое время, например, на ланч, но я лично не рискну оставаться там на ночную стоянку, разве что отдав побольше цепи и убедившись, что якорь надежно держит.

ЯКОРЯ

Здесь размер имеет определяющее значение. Оборудование вашего судна играет серьезную роль в плане безопасности во время стоянки на якоре. Правильный и достаточно тяжелый якорь плюс приличной длины цепь — ключевые факторы. Дизайнеры современных моторных яхт делают все, чтобы максимально увеличить объем внутренних помещений. В результате из-за высокого надводного борта и объемной надстройки судно

становится массивным и обладает большой парусностью. При этом верфи часто оборудуют новые яхты все теми же привычными якорями, которые использовали годами. Так что я бы посоветовал по возможности опционально оборудовать лодку якорем покрупнее. Если лебедка справляется с его массой, вы об этом точно не пожалеете.

На рис. 1 показаны якоря разных типов. Кроме представленных, конечно, есть множество других с теми или иными преимуществами, но эти — самые распространенные. Лодка нашей школы длиной 10 м оборудована якорем Брюса 15 кг и 8-миллиметровой цепью длиной 45 м. В качестве верпа (вспомогательного якоря) мы используем складной рыбацкий весом 25 кг (мне он достался вместе с лодкой)

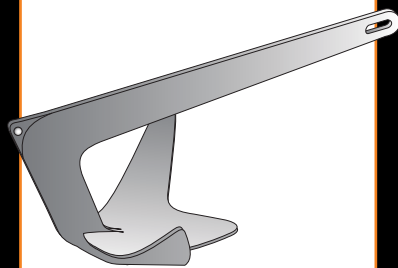
УРОК №22

МВУ продолжает публиковать серию материалов для тех, кто хочет улучшить свои шкиперские навыки и быть готовым к встрече с морем.



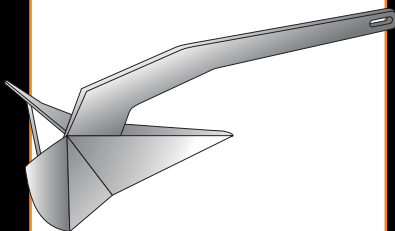
Ночевка на якорной стоянке — одно из самых больших удовольствий, которые приносит яхтинг. Если выбрать правильное место и убедиться, что якорь хорошо держит, стресс вам не грозит

РИС.1. ТИПЫ ЯКОРЕЙ



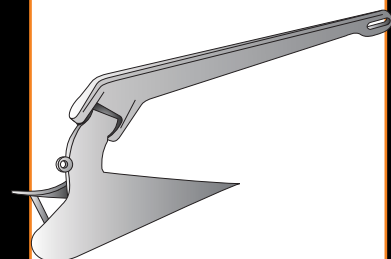
Якорь Брюса

Хорошее соотношение веса и держащей силы. Легко выбирается, крепится на носовом роульсе (в рундуке хранить неудобно)



Якорь Delta

Хорошее соотношение веса и держащей силы. Легко выбирается, крепится на носовом роульсе (в рундуке хранить неудобно)



Якорь-плуг/CQR

Хорошее соотношение веса и держащей силы. Может долго двигаться по дну, прежде чем заберет грунт. Подвижными частями легко пораниться



Адмиралтейский якорь

Отлично работает на камнях и в водорослях, но должен быть по крайней мере на 50% тяжелее якорей других типов. Плохо держит на илистых и песчаных грунтах



Якорь Данфорта

Хорошее соотношение веса и держащей силы. Отлично держит на мягких грунтах (ил, песок, глины), но при снятии с якоря могут возникать сложности

на 6-миллиметровой цепи длиной 10 м плюс 75 м 14-миллиметрового каната.

ЦЕПИ, ТРОСЫ И КАНАТЫ

С якорной цепью ситуация аналогичная: чем больше, тем лучше. Однако нужно выдержать баланс, поскольку вес цепи существенно увеличивает нагрузку на нос, что может сказаться на дифференте судна. Для лодки длиной 12 м я бы предпочел хороший 20-килограммовый якорь и по крайней мере 8-миллиметровую цепь, длина которой четверо превышает длину корпуса (в данном случае это 48 м). Если в вашей акватории сильные приливно-отливные течения и, следовательно, большой перепад уровня воды, вам может понадобиться цепь длиннее, но поскольку весит она немало, в качестве альтернативы подойдет хорошего качества 14-миллиметровый трос, так что дополнительные 30 м длины не сильно увеличат вес.

Верп можно использовать для увеличения держащей силы. В среднем при постановке на якорь длина якорной цепи должна превышать глубину в четыре раза. Так что на нашей 12-метровой лодке с 48 м цепи мы можем безопасно вставать на якорь на глубине до 12 м. Это немного и подходит для акваторий с небольшим перепадом уровня воды во время приливов и отливов. Дополнительные 30 м каната увеличат глубину до 20 м, что удобнее. Многим

Если на якорной стоянке много яхт, с которыми есть опасность столкнуться из-за разворота, отдайте два якоря с носа

кажется, что отдать три глубины вполне достаточно, и зачастую это действительно так. Но если вы решили остаться на якорной стоянке ночью, то я бы посоветовал отдать как минимум четыре глубины. Если на саму цепь приходится 10 м, а остальное — канат, то стоит отдать до шести глубин. Так что если на 12-метровой лодке у вас 10 м цепи и 30 м троса, то в реальности максимальная глубина, на которой вы можете безопасно стоять на якорь, — примерно 7 м.

Вес цепи или каната сильно влияет на держащую силу якоря: цепь при этом работает как огромный амортизатор, демпфируя рывки. Когда судно движется под воздействием ветра, она натягивается, компенсируя силу рывка своим весом.

Яхты по-разному реагируют на воздействие ветра на стоянках и очень по-разному разворачиваются. Парусные яхты и тяжелые стальные траулеры благодаря килю, большим рулям и высокому отношению водоизмещения к площади парусности ведут себя на якорь спокойнее; радиус разворота у них меньше, и такие суда больше подвержены влиянию течения, чем ветра. Более легкие моторные яхты с крупной надводной и небольшой

подводной частью подвержены воздействию ветра гораздо сильнее. И это тоже нужно принять во внимание, планируя якорную стоянку (рис. 2).

В случае с моторными яхтами перемена направления ветра часто приводит к изменению характера разворота гораздо быстрее, чем у парусных судов. Поэтому на длину выпущенной цепи и поведение судна при развороте нужно обращать серьезное внимание. Постарайтесь также определить, где лежат якорные цепи ваших соседей по стоянке. Неоднократно на Средиземном море я наблюдал ситуацию, когда приходилось вызывать дайверов, чтобы распутать клубок лежащих как попало цепей.

ОТДАЕМ ЯКОРЬ

Чтобы безопасно отдать якорь, подойдите под двигателем к выбранному месту, идя против ветра и/или течения. Ветер и течение будут замедлять лодку на подходе, а потом смещать ее в обратную сторону. Начинайте отдавать якорь, когда судно находится в более или менее неподвижном состоянии, а затем, когда якорь коснется дна, понемногу сдавайте назад, продолжая выпускать якорную

РИС. 2. РАЗВОРОТ



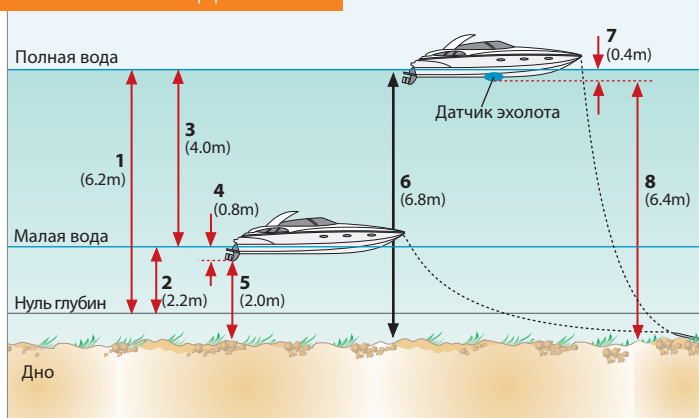
Разворот судна на якорь зависит от осадки, парусности, силы ветра и течения

РИС. 3. ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЙ ЯКОРЬ



Носовой и кормовой якоря помогают удерживать лодку на одной линии; отдача двух якорей с носа позволяет уменьшить разворот

РИС. 4. ПЕРЕПАД ГЛУБИН



Находясь на якорь в приливной зоне, для обеспечения безопасности необходимо оценить перепад уровня воды в месте стоянки

ВЫБОР НЕОБХОДИМОЙ ГЛУБИНЫ ПО ЭХОЛОТУ

1	уровень воды в данный момент	6,2 м
2	минус глубина во время малой воды	- 2,2 м
3	перепад уровня воды	4,0 м
4	плюс осадка судна	+ 0,8 м
5	плюс запас в целях безопасности	+ 2,0 м
6	необходимая глубина составляет	6,8 м
7	минус расстояние от датчика эхолота до ватерлинии	- 0,4 м
8	показания глубины по эхолоту	6,4 м

цепь. Постарайтесь не складывать цепь кучей поверх якоря — она может опутать его. Выпустив цепь на необходимую длину, коротко сдайте назад, чтобы цепь натянулась. Если держит — все в порядке, если тянется свободно, начните всю процедуру заново. Когда на якорной стоянке много других яхт и есть опасение, что траектория вашего разворота пересечется с соседской, можно отдать два якоря: либо оба с носа (в форме буквы Y), либо с носа и кормы (рис. 3). Последний метод хорош на тесных и переполненных стоянках, когда нужно уменьшить траекторию разворота яхты. Наконец, если цепь недостаточной длины или нужно особенно хорошо закрепиться на переполненной стоянке, можно использовать груз, который крепится к самой цепи, чтобы помогать удерживать лодку на месте. Когда якорь отдан, выберите створы на берегу, чтобы контролировать положение лодки. Во время прилива или отлива, а также ночью, возможно, ориентиры придется сменить.

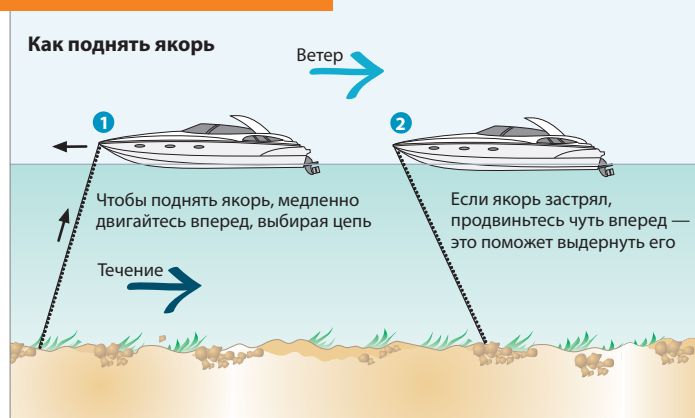
Еще одна важная деталь якорного устройства — хорошая якорная лебедка. Она нужна для того, чтобы отдавать и выбирать цепь, а вовсе не затем, чтобы удерживать на себе всю массу судна. Поэтому хорошая практика во время якорной стоянки — эту нагрузку с лебедки снимать, перенося ее, например, на утку при помощи петли, продетой в звено цепи. Некоторые яхтсмены применяют амортизатор в виде резиновой ленты, чтобы уменьшить шум от цепи по ночам.

ПРИЛИВЫ И ОТЛИВЫ

Если стоянка ночью на якорь планируется в приливных водах, то при расчете длины цепи следует учитывать

изменение уровня воды, которое произойдет, пока вы мирно спите. На рис. 4 показано изменение уровня воды во время прилива/отлива и то, каким образом расположатся якорь, цепь и лодка. Прежде всего, нужно выбрать правильное место, где глубины во время якорной стоянки достаточно даже в период малой воды. Когда место выбрано, нужно отдать столько цепи, сколько необходимо для безопасной стоянки на данный момент. Зная текущую глубину в этом месте, вам следует рассчитать суточный перепад уровня воды. Это даст понимание, какой будет глубина во время полной воды, поэтому можно вычислить, сколько

РИС. 5. СНЯТИЕ С ЯКОРЯ



При постановке на якорь убедитесь, что цепь не легла сверху. Двигайтесь вперед, чтобы сдернуть якорь: не пытайтесь выбрать его только лебедкой

Планируя остаться ночью на якорь в приливных водах, определите длину выпущенной цепи с учетом полного цикла прилива-отлива

цепи нужно отдать дополнительно. Но не забывайте о том, что это влияет на циркуляцию.

БУЙРЕП

Очень полезная вещь для переполненных якорных стоянок или мест, где якорь может так зацепиться за грунт, что потом его будет трудно освободить (например, если дно каменистое). Используйте буйреп (трос с томбуем (поплавком)). Трос прикрепляется к тренду якоря, что позволяет при необходимости вытащить его с другого конца. Томбуй показывает место, где находится якорь. Так его местонахождение будет

заметно не только вам, но и вашим соседям по стоянке: они смогут учесть это, отдавая свои якоря, и поутру вы обойдетесь без распутывания цепей.

СНЯТИЕ С ЯКОРЯ

Чтобы сняться с якоря, медленно двигайтесь вперед, выбирая цепь и следя за тем, чтобы лебедка не тащила лодку по направлению к якорю (рис. 5). Если якорь не отрывается от дна свободно, сдайте чуть вперед, чтобы сдернуть его. Какую бы технику снятия с якоря вы ни использовали, это всегда требует практики. Но удовольствие просыпаться в тихой красивой бухте вместо шумной марины того стоит. **IMBY**



Ginza Project

ОТКРЫЛ СЕЗОН
ЛЕТНИХ ТЕРРАС!



Реклама * Колл-центр.

ВСЕ ЯРКИЕ КРАСКИ ЭТОГО ЛЕТА НА ЛЕТНИХ ТЕРРАСАХ GINZA PROJECT

VOLGA-VOLGA
ТЕПЛОХОД «ДУНАЕВСКИЙ»
ПЕТРОВСКАЯ НАБЕРЕЖНАЯ,
СПУСК № 1, НАПРОТИВ ДОМА 8
+7 (812) 900 83 38

....

МАНСАРДА
ПОЧТАМТСКАЯ УЛИЦА, ДОМ 3/5
+7 (812) 946 43 03

....

МОСКВА
НЕВСКИЙ ПРОСПЕКТ, ДОМ 114
(ТК «НЕВСКИЙ ЦЕНТР»)
+7 (812) 937 64 97

КОРЮШКА
ЗАЯЧИЙ ОСТРОВ,
ПЕТРОПАВЛОВСКАЯ КРЕПОСТЬ, ДОМ 3
+7 (812) 917 90 10

....

FRANCESCO
СУВОРОВСКИЙ ПРОСПЕКТ, ДОМ 47
+7 (812) 275 05 52

....

РИБАЙ
КАЗАНСКАЯ УЛИЦА, ДОМ 3А
+7 (812) 912 96 21

SUNDAY
КРЕСТОВСКИЙ ОСТРОВ,
ЮЖНАЯ ДОРОГА, ДОМ 4/2
+7 (812) 900 33 31

....

ХОЧУ ХАРЧО / 24
САДОВАЯ УЛИЦА, ДОМ 39/41
+7 (812) 310 32 36

....

МАМАЛЫГА
НА ЭНГЕЛЬСА
ПРОСПЕКТ ЭНГЕЛЬСА, ДОМ 27
+7 (812) 600 24 25

**ПРЯНОСТИ &
РАДОСТИ / 24**
НА ПОСАДСКОЙ
МАЛАЯ ПОСАДСКАЯ УЛИЦА, ДОМ 3
+7 (812) 333 46 33

....

SARULETTI / 24
БОЛЬШОЙ ПРОСПЕКТ П. С., ДОМ 74
+7 (812) 232 22 82

....

МАМАЛЫГА
НА КАЗАНСКОЙ
КАЗАНСКАЯ УЛИЦА, ДОМ 2
+7 (812) 571 82 87

НА РЕЧКЕ
УЛИЦА ОЛЬГИНА, ДОМ 8
+7 (812) 230 03 47

....

БРИЧМУЛА / 24
КОМЕНДАНТСКИЙ ПРОСПЕКТ, Д. 13
+7 (812) 677 11 90

18+

CALL CENTER*:
+7 (812) 640 16 16



Эксперт МВУ
Григор Копп
E-mail: editor@mbv.ru

Соляр теснит бензин?

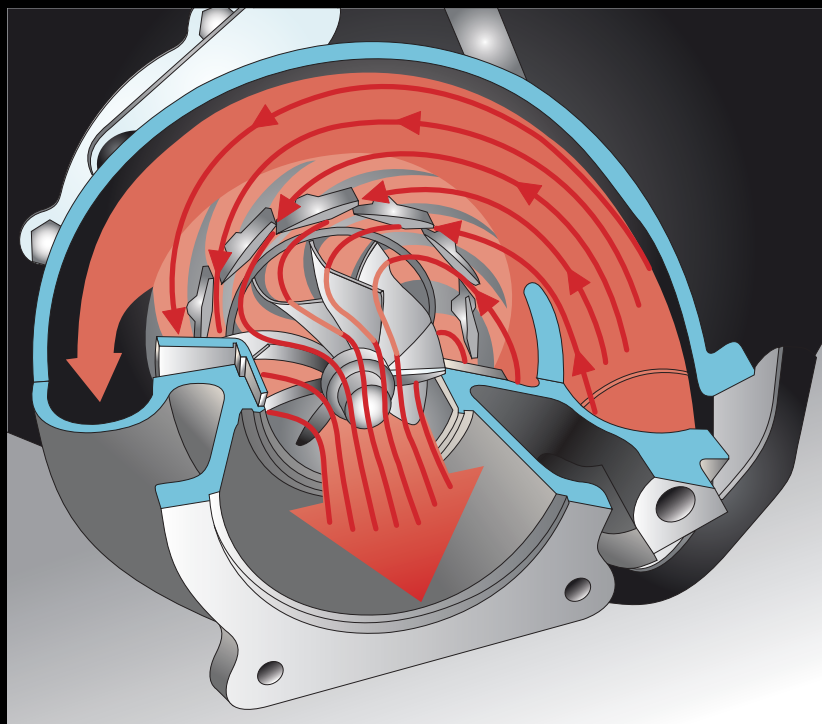
Новые легкие и экономичные дизельные моторы «наступают на пятки» бензиновым моделям

Новый битурбированный дизель Mercury TDI 4.2 мощностью 370 л.с. представляет собой первый судовой двигатель, который по соотношению мощности и веса обходит бензиновые аналоги. Этот адаптированный к морским условиям мотор построен на базе цельноалюминиевого 8-цилиндрового блока, разработанного немецкими инженерами из Audi для моделей A8 и Q8. По заявлению Mercury, двигатель устанавливает новые весовые и габаритные стандарты плюс обладает значительно усовершенствованной конструкцией.

При весе 379 кг этот двигатель легче дизельного Volvo Penta D6 (370 л.с.)

на целых 200 кг и даже на 10 кг превосходит бензиновый аналог Volvo Penta V8-380 объемом 6 л. Кроме того, занимаемая им площадь меньше, чем у двигателей такого объема.

Апологеты бензиновых моторов будут утверждать, что с бензинового агрегата можно «снять» 420 л.с., однако для судовых двигателей более значим крутящий момент. По этому критерию — 775 Н·м при 2500 об/мин — TDI 4.2 опережает бензиновые агрегаты (хотя уступает D6-370 с 877 Н·м). Помимо всего, новый Mercury обеспечивает высокую мощность в диапазоне от 2000 до 4200 об/мин, тогда как большинство морских дизелей выдают максимальную мощность только при 2000–3000 об/мин.



На низких оборотах направляющие лопатки турбины практически полностью опущены, что обеспечивает двойное преимущество. Во-первых, увеличивается скорость прохождения выхлопных газов через небольшие зазоры между лопатками, во-вторых, выхлопные газы попадают на крыльчатку под углом 90°, что заставляет турбину вращаться быстрее и нагнетать больше воздуха в камеры сгорания.

Mercury TDI 4.2-370 сопрягается с транцевой колонкой MerCruiser Bravo I, II или III с защитой от коррозии SeaCore

Полностью алюминиевый корпус двигателя используется и на Audi A8 и выигрывает у стального аналога Volvo Penta D6 200 кг.



МНЕНИЕ: Исходный двигатель Audi A8 мощный и с мягким ходом, но автомобили — это совсем не лодки, и реальная задача состоит в обеспечении надежности и соответствующего условиям эксплуатации сервиса. **Хьюго Андреа**



У бензиновых двигателей максимальный крутящий момент, наоборот, достигается после 3000 об/мин.

Mercury TDI 4.2 по всем критериям является достойным конкурентом основным наиболее популярным моделям близкой мощности: Yanmar 8LV-370 и Volvo Penta D6-370. Первый весит 450 кг, имеет максимальный крутящий момент 800 Н·м при 2200 об/мин и наращивает мощность до 3800 об/мин. Второй при весе 580 кг достигает 881 Н·м при 2400 об/мин, но предельные обороты здесь меньше — 3500 об/мин. Однако критическим показателем для

небольших спортивных крузеров будут лишние 400 кг в корме — именно настолько легче два TDI 4.2 по сравнению с парой D6.

По словам производителя, расширенный мощный диапазон TDI 4.2 обеспечивают две турбины с изменяемой геометрией, в которых на низких оборотах меняется угол атаки крыльчатки, что позволяет повысить давление и быстро набрать мощность. При закрытии направляющих лопаток выхлопные газы вынуждены проходить через узкие зазоры, поэтому турбина быстро раскручивается даже при низком давлении выхлопа. При росте

оборотов лопатки открываются, чтобы сохранить прежний уровень наддува без угрозы перегрузки.

Турбины с переменной геометрией оказались весьма эффективными в автомобилях; в то же время на некоторых судовых агрегатах с ними возникали проблемы из-за редкого использования. С другой стороны, дополнительный крутящий момент обеспечивает конструкция с длинным ходом поршня, при которой шатун сообщает коленвалу больше энергии. У двигателя TDI 4.2 соотношение хода поршня к диаметру цилиндра составляет 1,15, то есть ход поршня на 15% больше диаметра цилиндра. Для сравнения, у Yanmar 8LV-370 это соотношение 1,11.

Недостаток подобной конструкции заключается в высокой скорости трения, приводящей к повышенному трению, однако эта проблема появляется только после 5000 об/мин и не касается TDI 4.2.

Новый Mercury TDI 370 сопрягается с транцевой колонкой MerCruiser (Bravo I, II или III, а также X или XR с защитой от коррозии SeaCore) или с редуктором ZF для гребных валов. Кроме того, электронная система SmartCraft позволяет подключать к новому двигателю все цифровые инструменты Mercury, включая DTS и джойстик Axis.

Верфь Scorpion уже предлагает TDI 4.2 на своих скоростных катерах RIB как опцию. Ожидается, что ее примеру последуют и другие производители. Все новые двигатели Mercury соответствуют требованиям стандарта Tier 3 и предназначены для коммерческого и рекреационного использования. В ближайшее время будет доступна модификация мотора мощностью 335 л.с. Цены на новые агрегаты с колонкой Bravo I XR начинаются от £ 41 000 (с НДС).

ИНТЕРНЕТ: www.mercury-diesel.com

МИНУТА НА РАЗМЫШЛЕНИЕ

УГЛОВАЯ КОЛОНКА

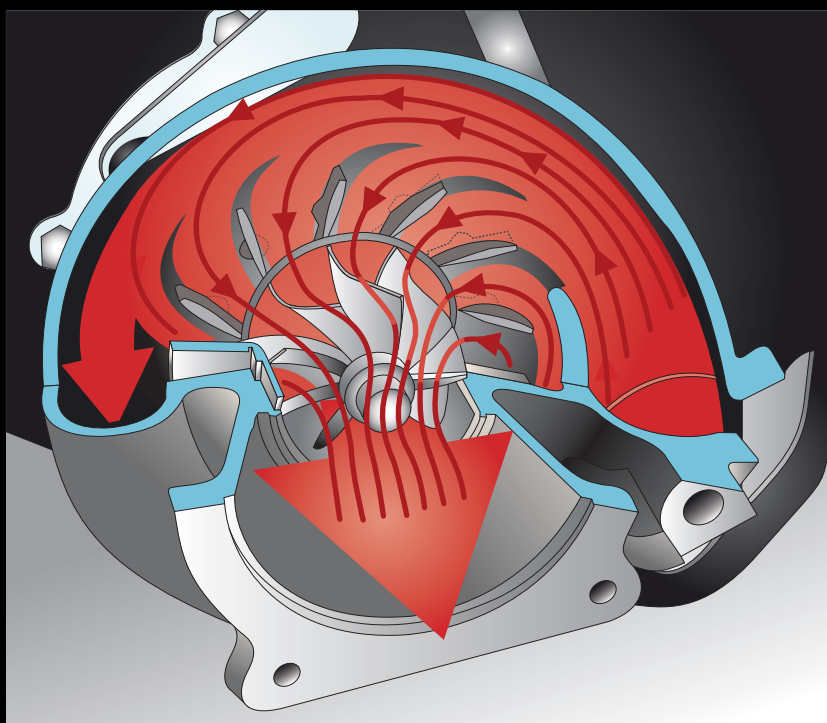
● Итальянская компания Isotta-Fraschini еще во время Первой мировой войны создала прототип поворотно-откидной колонки с двумя винтами, вращающимися в разных направлениях. Передовое на тот момент изобретение после войны было забыто.

● В 1948 г. инженер Чарли Странг (Mercury Marine) присоединил к двигателю гоночного автомобиля «ногу» подвесного мотора. Вместе с коллегой Джимом Винном они развивали этот концепт в 1950-х годах, но компания была слишком занята подвесниками, чтобы реализовать весь его потенциал.

● В 1959 г. Винн покинул Mercury, запатентовал колонку собственной конструкции. Компания Volvo Penta оценила идею Винна и подписала с ним контракт. Спустя несколько месяцев на рынке появились первые Volvo Penta Aquamatic. Двумя годами позже Mercury Marine выпустила собственную поворотно-откидную колонку MerCruiser. В последующие годы MerCruiser стала лидером американского рынка, где доминируют бензиновые моторы, а Volvo Penta вышла вперед на «дизельном» рынке Европы.

● Разрабатывала колонки и Yamaha, однако японцы прекратили их производство в 2007 г. Компания Yanmar в 2010 г. также вышла на игровое поле с двухвинтовой колонкой, где использовалась необычная гидромурфта, характерная для скоростных мотоциклов.

● Предельный крутящий момент, который способны выдержать поворотно-откидные колонки, и управляемость судна, определяемая их кормовым положением, ограничили использование этого типа привода на лодках длиной до 46 футов.



При увеличении оборотов поток выхлопных газов в турбине возрастает, и направляющие лопатки постепенно открываются. На максимальных оборотах увеличенный объем выхлопных газов свободно проходит между ними, попадая на крыльчатку под меньшим углом атаки. Это позволяет турбокомпрессору производить наддув без риска повреждения двигателя из-за чрезмерного давления

VOLVO PENTA INBOARD ENGINE WITH OUTBOARD DRIVE
AQUAMATIC
60 F/100



Первая реклама системы Aquamatic

На газу

Каковы преимущества пропановых подвесников?

Американская компания Lehr представила линейку подвесных моторов, работающих на пропане. Одним из преимуществ этих двигателей, производимых в Китае, является простота в эксплуатации, да и хранить в кладовке баллон с газом гораздо безопаснее, чем канистру с бензином. К мотору можно напрямую прикрепить компактный туристский

баллончик для примуса или присоединить с помощью шланга более крупный баллон. Баллоны для примусов продаются в любом туристическом магазине и хранятся без утечки газа. Самый компактный баллон объемом 0,46 л при нормальном использовании питает двигатель 2,5 л.с. целых два с половиной часа, как

и встроенный бензиновый бак обычного мотора. С большим газовым

баллоном (22,7 л) время работы возрастает до 50 часов. Но если постоянно идти на полных оборотах, запас хода сокращается вдвое.

Пропан является менее эффективным топливом, чем бензин, из-за более низкого теплотого эквивалента, поэтому его расход будет на 15% выше. С другой стороны, пропан сгорает более полно, не деградирует со временем, а карбюратор при долгом простое не зарастает смолистым осадком.

Октановое число пропана также выше (110 против, например, 95 у бензина), поэтому он допускает более высокую степень сжатия и отдает больше энергии при одинаковом объеме двигателя. Потенциальная сложность, однако, состоит в том, что

автомобильные и лодочные моторы, переделанные под эксплуатацию на жидком

природном газе (смесь пропана и бутана), должны заводиться на бензине перед переключением на газ, поскольку пропан плохо горит на холоде. Интересно посмотреть, как этот нюанс будет выглядеть на новых подвесных моторах.

По весу все представленные модели LP2.5, LP5.0, LP9.9 и LP15 сравнимы со своими 4-тактными бензиновыми «собратьями». Диапазон цен составляет от £ 729 за самую слабую версию и доходит до £ 2549 за 15-сильный мотор. Старшие модели опционально оборудуются электростартерами и компактным внутренним аккумулятором.

ИНТЕРНЕТ: www.golehr.com



Работающие на пропане легкие и безопасные моторы хорошо подходят для тендеров



Микрофонари

Полезные устройства

Новые фонари Exposure Marine XS мощностью 50 люменов видны с расстояния до трех миль. Набор Exposure Marine XS Pack содержит три фонарика, с белой, красной и зеленой лампами, плюс нашейные шнурки и крепления на релинг. Надежные быстроразъемные крепления позволяют использовать их на тендерах и велосипедах, а также в качестве аварийных огней.

Каждый фонарь весит всего 44 г и сопрягается с рассеивателем света для увеличения площади покрытия. При полной мощности время работы составляет 6 часов, в экономичном режиме — до 60 часов. Помимо навигационных задач, в аварийной ситуации красный фонарь также удобно использовать ночью.

Стоимость набора составляет £ 139,95.

ИНТЕРНЕТ: www.exposuremarine.com

Суперлегкие Suzuki

Новые моторы до 8 кг легче конкурентов

Весной Suzuki выпустила на рынок два новых подвесных мотора DF25A и DF30A, которые тут же были признаны самыми легкими в своем классе. Построенные на трехцилиндровом SOHC-блоке объемом 499 куб. см двигатели оказались на 4 килограмма легче двухцилиндровых Evinrude E-TEC E25D и 30D и на целых 8 кг легче Honda BF30.

Преимущество в весе обеспечивает отсутствие электростартера: новые инжекторы Suzuki и особая система ручного запуска с минимальной отдачей не требуют тяжелого аккумулятора и стартового мотора. Для многих гораздо предпочтительнее заводить двигатель по старинке «с дергача», нежели таскать лишние килограммы и довольствоваться худшим соотношением мощности и веса.

Мощность 25 и 30 л.с. на 5500 об/мин позволит новым моторам вплотную приблизиться к даже превзойти предыдущее поколение двухтактников, по новым экологическим нормам запрещенных к применению в Европе.

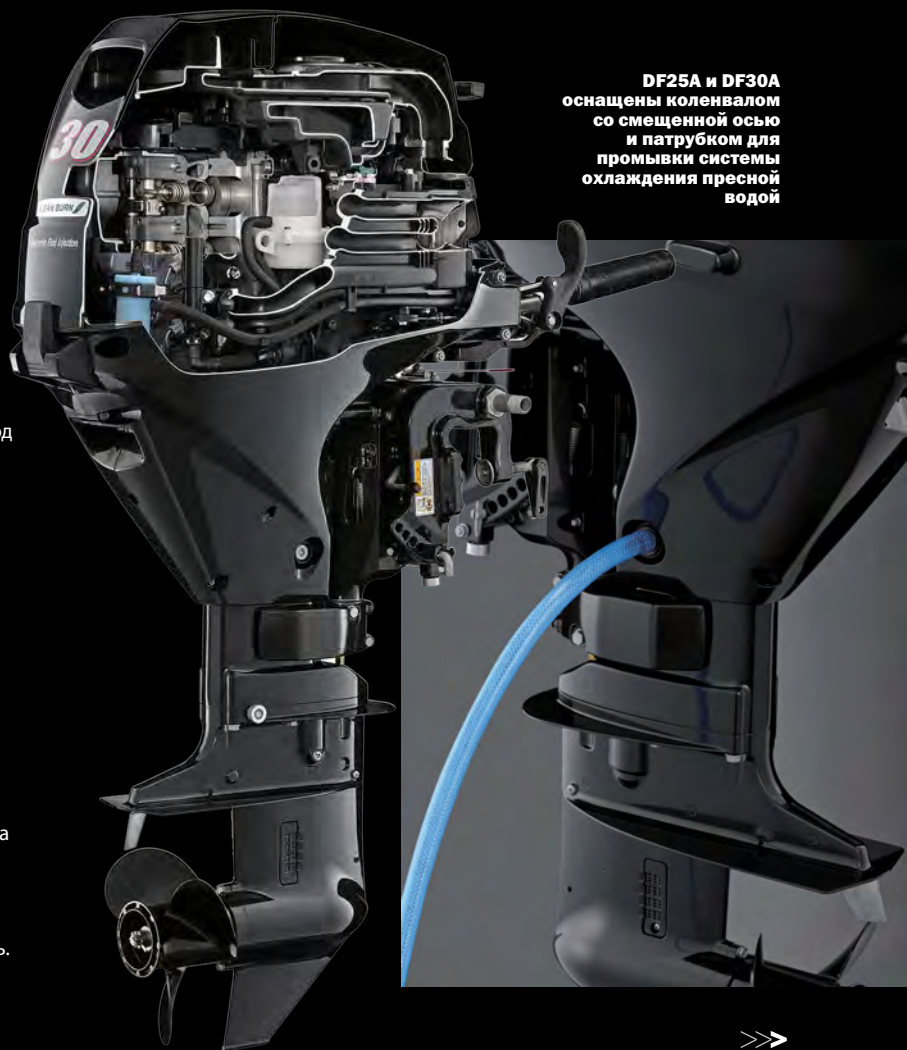
Помимо веса, DF25A и DF30A могут похвастаться еще рядом других

характеристик, которые обычно встречаются у более крупных моторов. Среди них, к примеру, смещение оси коленвала относительно цилиндров, которое приводит к повышению мощности нижнего такта и, как следствие, к увеличению крутящего момента. По заявлению Suzuki, это также снижает трение, минимизирует расход топлива и износ стенок цилиндров.

Система воздухозабора новых моторов также подверглась модификации: отверстия в кожухе и вентиляторы направляют холодный воздух прямо в систему впуска. Повышенное давление воздуха приводит к лучшему смешиванию с топливом и более эффективной горючей смеси. Наконец, фирменная система Suzuki Lean Burn Control System меняет соотношение воздуха и топлива при низкой нагрузке на двигатель. Для облегчения сервиса моторы оборудованы патрубком для пресной воды, что позволяет промывать систему охлаждения

от соленой воды, не заводя двигатель.

ИНТЕРНЕТ: www.suzukimarine.com



DF25A и DF30A оснащены коленвалом со смещенной осью и патрубком для промывки системы охлаждения пресной водой

С НАМИ ЛЕГКО!



ЕСЛИ ВЫ ВЛАДЕЕТЕ КАТЕРОМ С ДВИГАТЕЛЕМ
VOLVO PENTA ДЛЯ ЛИЧНЫХ ЦЕЛЕЙ,
ВЫ ИМЕЕТЕ ПРАВО НА 2 ГОДА ГАРАНТИИ НА ДВИГАТЕЛЬ.
ПО ОКОНЧАНИИ ВТОРОГО ГОДА У ВАС ЕСТЬ ВОЗМОЖНОСТЬ ПОЛУЧИТЬ
ДОПОЛНИТЕЛЬНО ЕЩЕ ТРИ ГОДА ГАРАНТИИ НА ОСНОВНЫЕ КОМПОНЕНТЫ.
УТОЧНИТЕ УСЛОВИЯ У ВАШЕГО ДИЛЕРА VOLVO PENTA.



VOLVO PENTA

www.volvopenta.ru

Умный малыш Mastervolt Combi

Легкий и компактный инвертор с ЗУ

Линейка Mass Combi присутствует на рынке уже некоторое время, однако новая компактная модель Mass Combi Ultra с выходной мощностью 3,5 кВт весит всего 15 кг — она на 25% легче чуть более мощного 4-киловаттного предшественника и также сочетает в себе инвертор и зарядное устройство для аккумуляторов.

В отличие от стандартных моделей Combi, у новой Ultra два входа для переменного тока, что позволяет обрабатывать до 12,5 кВт от генератора и до 7 кВт от берегового питания. Устройство может незаметно переключаться между источниками без вреда для чувствительной электроники вроде компьютеров.

Наличие двух AC-выходов на 240 В позволяет питать важные устройства (например, холодильник) от батарей, тогда как вторичные прожорливые потребители вроде бойлера и кондиционера автоматически отключаются, когда пропадает береговое питание или напряжение в аккумуляторах падает ниже определенного уровня.

Mass Combi Ultra справляется с высокими пиковыми нагрузками

до 7 кВт, что необходимо при запуске требовательных к стартовой мощности устройств и систем, например, кондиционирования. С другой стороны, прибор характеризуется небольшим фоновым потреблением, поэтому не будет «высасывать» аккумуляторы.

Встроенное зарядное устройство выдает целых 100 А и позволяет быстро «забить» батареи, а специальный порт для подключения солнечных батарей дает возможность неспешно использовать энергию небесного светила. Кроме того, возможна одновременная зарядка стартовых батарей и аккумуляторов подруливающих устройств, а зарядная цепь рассчитана на 12, 24 и 48 В.

Mass Combi Ultra легко интегрируется в существующие системы посредством шины MasterBus и интуитивно управляется при помощи сенсорного экрана MasterView Easy. Стоимость устройства составляет £ 3300.

ИНТЕРНЕТ: www.mastervolt.com



Защита гелкоута

Стальные накладки на корпус

Накладки Barton Marine позволяют защитить гелкоут от износа, возникающего из-за трения швартовых концов. Накладки сделаны из чрезвычайно тонкой и гибкой морской нержавеющей стали, которая легко гнется, повторяя форму поверхности, но при этом устойчива к истиранию. Накладки, выпускающиеся двух размеров, можно также использовать для сокрытия существующих повреждений гелкоута. Установка накладок осуществляется на двустороннюю липкую ленту, а их стоимость составляет около £ 10.

ИНТЕРНЕТ: www.bartonmarine.com

СТРАННОВЕДЕНИЕ

Что это такое?

MBELEVEN — компактный люксовый тендер, в котором необычный дизайн сочетается с практичностью.

Какой у него двигатель?

Производитель рекомендует подвесной Suzuki мощностью 40 л.с.

Какова максимальная скорость?

40-сильный двигатель разгоняет лодку налегке до 30 узлов по гладкой

воде, но ощущения при этом уже специфические.

Каковы основные характеристики?

По классификации RCD судно относится к категории «С» и берет на борт до четырех пассажиров. Водоизмещение тендера без двигателя составляет всего 245 кг. При длине 3,35 м его ширина доходит до 1,96 м — необычное соотношение этих параметров.



Из чего он изготовлен и как оборудован?

Корпус тендера выполнен из стеклопластика, палуба выложена тиком. Цвет корпуса и отделки/обивки можно выбрать на любой вкус.

Насколько тендер функционален?

Мы не беремся комментировать мореходность MBELEVEN, однако в марине эта лодка будет неплохо смотреться, а мощность рекомендуемого мотора позволит буксировать воднолыжника.

Борт лодки не защищен надувными конструкциями, поэтому вам придется активно использовать кранцы при швартовке судна лагом.

Есть ли у производителя другие модели?

Пока нет, но выпускающая тендер компания планирует строить MBTEN и MBFIFTEEN.

Какова цена?

Стоимость начинается от £ 13 000 за лодку без мотора.

ИНТЕРНЕТ: www.motobarca.it



С подвесным мотором мощностью 40 л.с. тендер разгоняется до 30 узлов



Jean-Baptiste Rautureau



#jeanbaptisterautureau #freelance_paris

Невский 147, т. 717-18-86, Большой пр. П.С. 58, галерея Априори т. 380-84-93
www.freelance-spb.ru

НАВИГАЦИЯ

Техника, советы, мнения



Эксперт MBY
Тим Бартлет
E-mail: editor@mby.ru



Двойная мощность от Simrad

Навигационная система с двумя независимыми сенсорными экранами на одном системном блоке

Жаль, что компания Simrad пропустила некоторые зимние выставки, упустив хорошую возможность показать новую навигационную систему NSO evo2. Она построена на базе двух работающих независимо многофункциональных дисплеев, завязанных на один системный блок, расположенный в довольно компактном корпусе. Насколько нам известно, такая схема реализована впервые и пока не имеет аналогов.

Системный блок размерами 281 × 232 мм и весом чуть более килограмма легко умещается на приборной консоли RIB'а или спортивного прогулочного катера. Сердце системы — два мощных четырехъядерных процессора i.MX61, а интерфейс представлен дюжиной портов, что обеспечивает отличные сетевые возможности. К компьютеру можно подключить другие устройства Simrad, а также МФД, гидролокаторы, радары, видеокамеры, мультимедиа

и систему контроля над судном. Стоимость NSO evo2 составляет £ 4532.

Вместе с новым системным блоком Simrad представила линейку из шести широкоформатных мониторов с диагональю от 15,6 до 24 дюймов. Дизайн всех моделей выполнен в стиле glass bridge, когда стеклянная поверхность дисплея всего на 8 мм возвышается над панелью приборов, плюс, по заявлению Simrad, соотношение площади матрицы

и корпуса у их продукции — лучшее на рынке. Три новых МФД оснащены сенсорными экранами с увеличенной яркостью, и их стоимость варьируется от £ 3318 за 16-дюймовую модель до £ 6853 за модель 24 дюйма. Для тех, кто не особо любит сенсорные экраны, есть возможность сэкономить — приобрести монитор с таким же дизайном и дистанционным управлением с клавиатуры.

[ИНТЕРНЕТ: www.simrad-yachting.com](http://www.simrad-yachting.com)

YACHTING WEATHER



Выберите ваше местоположение или позвольте смартфону сделать это за вас,

и программа обеспечит бесплатный прогноз погоды на трое суток с шестичасовыми интервалами. Информация, поступающая с немецкого сайта Wetter365, особенно полезна для владельцев моторных яхт, поскольку сообщаются высота, длина и направление волн, а также стандартные данные о температуре, скорости и направлении ветра, давлении и влажности.

Совместимость с iOS и Android, бесплатно в iTunes и Google Play.

Электронный компас Koden

Использование преимуществ GPS для повышения точности

Новый электронный компас KGC-222 от компании Koden обещает точность до 1° без погрешностей по отклонению и девиации. Более того, в отличие от стандартного GPS-приемника, компас KGC-222 сохраняет точность измерений даже тогда, когда лодка неподвижна.

Достигается это благодаря сравнению сигналов, приходящих на две GPS-антенны, расположенные в нескольких футах друг от друга,

и сопоставлению результатов с показаниями магнитного датчика и гироскопа, которые обеспечивают точность, даже если GPS-сигнал временно ухудшается из-за помех.

Помимо непосредственного определения курса, компас выдает информацию о местоположении и времени, а используемая технология позволяет также исключить влияние всех типов качки (продольной, бортовой и вертикальной) на работу

рыбопоисковых или других эхолотов.

KGC-222 оснащен выносным четырехдюймовым дисплеем и, в зависимости от комплектации, имеет до пяти выходов NMEA0183, что позволяет выводить данные на радар, плоттер или автопилот. Цены на компас KGC-222 начинаются от £ 2020.

[ИНТЕРНЕТ: www.mantsbrite.com](http://www.mantsbrite.com)





Инфракрасная камера для iPhone

Простой и доступный тепловизор Flir One

Flir One — это разработанная специально для iPhone 5 и iPhone 5s инфракрасная (IR) камера с высоким качеством изображения. Она способна различать тепловые волны и помогать в поиске неполадок в двигателях, электрических и сантехнических системах. Flir One надевается на смартфон, как обычный чехол: в нем устройство становится на 16 мм длиннее и почти в три раза толще за счет встроенного аккумулятора на 1400 мА·ч, которого хватает на два часа непрерывной работы. Когда тепловизор выключен, дополнительная батарея увеличивает время работы iPhone

примерно в полтора раза.

Кроме IR-камеры, во Flir One есть и обычная, а самое главное — программное обеспечение умеет накладывать изображения и получать четкие мультиспектральные картинки. Например, IR-камера легко находит точку перегрева электрических контактов, но информацию на пояснительных наклейках в инфракрасном спектре распознать сложно, а комбинация тепловой и обычной фотографий позволяет наложить изображения и облегчить поиск. Другая приятная особенность Flir One — это цена порядка £ 250.

ИНТЕРНЕТ: www.flirone.com

Назад к клавишам

Garmin представляет простой плоттер без модных сенсорных технологий

Тем, кто скептически относится к сенсорным экранам, наверняка понравятся картплоттеры GPSMAP 820 и 1020 от Garmin. Их традиционный экран с хорошим разрешением выполнен в классическом соотношении 4:3, что позволило расположить справа нормальную панель управления с удобным джойстиком и крупными клавишами для основных команд.

Десятидюймовая модель может похвастаться еще и алфавитно-цифровой клавиатурой. Ошибочно предполагать, что GPSMAP 820 и 1020 — это шаг назад в технологиях: обе модели оснащены GPS- и GLONASS-приемниками, поддерживают NMEA0183, NMEA2000 и Wi-Fi-протоколы, а также совместимы с морскими картами BlueChart и Vision второго поколения, позволяющими автоматизировать поиск оптимального маршрута. В версии XS обе модели имеют встроенный двухчастотный эхолот DownVu и позволяют подключить GCV 10 SideVu для бокового сканирования. Стоимость картплоттеров начинается от £ 1750 за GPSMAP 820 и от £ 1850 для GPSMAP 1020; в комплектации XS плоттер будет стоить на £ 100 дороже.

ИНТЕРНЕТ: www.garmin.com



Шестисторонняя связь

Радиостанция Simrad RS90 работает с несколькими гарнитурами

На боат-шоу в Майами Simrad представила топовую УКВ-радиостанцию RS90. Она выполнена в водонепроницаемом корпусе и выполняет главную функцию в модульной системе связи, состоящей из четырех проводных и двух беспроводных гарнитур. С любой гарнитуры можно управлять всеми многочисленными функциями радиостанции, среди которых приемник AIS, громкоговоритель, четырехрежимный туманный горн, DSC (Class D), ATIS и интерком. Для ситуаций, когда речь плохо слышна,

существует возможность записывать и воспроизводить последние 30 секунд любых переговоров.

Радиостанция монтируется под приборной панелью, а проводные гарнитуры напоминают телефон, выполненный в изящном прорезиненном водонепроницаемом корпусе, который будет хорошо смотреться даже на дорогой яхте. Базовая цена RS90 составляет £ 683, за дополнительные гарнитуры придется доплачивать.

ИНТЕРНЕТ: www.simrad-yachting.com



Широкая «стрекоза»

Картплоттер с эхолотом Raymarine в широкоформатном исполнении

Компания Raymarine представила новую версию популярного «комбайна» Dragonfly, в котором совмещен картплоттер и эхолот. Оригинальная версия с диагональю 5,7 дюйма вышла год назад и была отмечена наградой NMMA

за инновации. Семидюймовая версия Dragonfly 7 с широким экраном, унаследовала все главные особенности оригинальной модели, включая многопозиционный манипулятор и двухрежимный эхолот с линейной модуляцией сигнала. Последний обладает высокой чувствительностью для поиска рыбы и умеет сканировать дно в высоком разрешении. Главное отличие Dragonfly 7 заключается в соотношении сторон экрана: его высота осталась прежней (87 мм), а ширина увеличилась до 155 мм. Стоимость прибора будет зависеть от выбранного трансдюсера и карт, но составит около £ 750.

ИНТЕРНЕТ: www.raymarine.com



ПРОВЕРЕНО МВУ

Тестируем яхтенное оборудование и снаряжение

Компактная камера со сменными объективами выдерживает падение с двухметровой высоты

Прочная беззеркалка

Стоимость € 560

Nikon выпустила на рынок первую в своем роде беззеркальную системную камеру AW1 с водонепроницаемым и удароустойчивым корпусом. Компактные защищенные «мыльницы», включая Nikon AW110, уже заняли свое место в арсеналах туристов и любителей экстремального спорта, но их крошечные матрицы и простая оптика удовлетворяют далеко не всех.

Построенная на основе КМОП-матрицы размером 13,2 × 8,8 мм (14,2 Мп) камера умеет снимать видео в HD-разрешении и позволяет использовать относительно высокую светочувствительность, что порой актуально под водой (ISO до 6400). AW1 не является абсолютным чемпионом по глубине, но в то же время честно работает до заявленных 15 метров. Изоляцию самого критического места — байонетного замка объектива — обеспечивает толстое уплотнительное кольцо, которое необходимо тщательно чистить и смазывать при смене оптики.

Вместо классических испытаний в море я устроил AW1 несколько

«контрастных ванн»: сначала аппарат работал на легком морозе в снежной пыли во время снегоходной прогулки, а затем следовал вместе со мной в открытый бассейн с горячей термальной водой. Высокая влажность и резкая перемена температур удивительным образом не влияла на работу камеры, и, что очень важно, аккумуляторная батарея вела себя предсказуемо.

Особенно порадовало внешнее защитное стекло «китового» объектива, специальное покрытие которого не позволяет оседать и высыхать каплям влаги. Из недостатков назову отсутствие модуля Wi-Fi для быстрого переноса снимков на планшет или смартфон (GPS есть) и конструкцию вспышки, которая выскакивает из корпуса на длинной тонкой «ноге» даже при случайном нажатии соответствующей кнопки.

Поначалу я немного путался между



ОЦЕНКА МВУ ★★★★★
СТОИМОСТЬ ★★★★★

двумя кнопками съемки, поскольку для записи видеороликов у AW1 есть отдельный управляющий элемент как раз на привычном месте под указательным пальцем, но постепенно привык. Помимо существенно более качественного изображения по сравнению с «мыльницей» Nikon AW110, новая камера демонстрирует высокую скорость съемки и оснащена специальной удобной кнопкой для

переключения режимов под водой. При ее нажатии активируется датчик движения, и пункты меню можно выбирать, покачивая аппарат из стороны в сторону. Защищенных объективов для AW1 пока всего два, но байонет позволяет использовать стекла от обычных Nikon «первой» серии, разве что их придется беречь от воды. **Антон Черкасов**
ИНТЕРНЕТ: www.nikon.com

Гоночный антифоулинг Hempel

Стоимость £ 140

Датская компания Hempel, один из лидеров лакокрасочного сектора яхтенной индустрии, представила высокоэффективное твердое покрытие Hard Racing TecCel, призванное защитить подводные части судна от биообрастания и снизить сопротивление трения. Однокомпонентный состав не содержит олова и основан на полиэфирной смоле с добавлением соединений меди, а также органических и биоактивных агентов. После высыхания антифоулинговое покрытие не только предотвращает оседание расселительных стадий водных организмов, но и образует чрезвычайно гладкую поверхность за счет особого фирменного компонента TecCel. В его основе политетрафторэтилен — полимерная

пластмасса, известная как тефлон. Несмачиваемость водой и жирами обеспечивает обработанным тефлоном поверхностям высокие гидродинамические свойства. Именно поэтому Hard Racing TecCel предназначен в первую очередь для спортивных яхт и гоночных катеров, где важно минимизировать сопротивление трения. Состав подходит для обработки стеклопластиковых, стальных и деревянных корпусов, однако непригоден для использования с алюминием и его сплавами. После нанесения на абсолютно сухую поверхность краске требуется 1–2 часа до полного высыхания, и она не утрачивает свойств, если обработанная лодка находится на суше несколько месяцев. **Михаил Романов**
ИНТЕРНЕТ: www.hempel.com



ОЦЕНКА МВУ ★★★★★
СТОИМОСТЬ ★★★★★



ufi
Approved
Event

БАЛТИЙСКИЙ МОРСКОЙ ФЕСТИВАЛЬ

29.05 - 01.06

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ | ЛЕНЭКСПО | 2014

**БЕЛЫЕ НОЧИ!
ПАРУСА!
СКОРОСТЬ!**



генеральный
информационный
партнер



- ▶ БОТ ШОУ НА ВОДЕ
- ▶ ВЫСТАВКА
- ▶ ТЕСТ-ДРАЙВЫ
- ▶ СОРЕВНОВАНИЯ

ВК «ЛЕНЭКСПО», Большой пр. В. О., 103
Тел. (812) 240-40-40
boatshow@expoforum.ru
www.boatshow.expoforum.ru

EXPOFORUM

генеральный медиапартнер



партнер



6+



Водонепроницаемая видеочкамера iON Air Pro 3

Стоимость £ 350

Этой качественной камерой для активного отдыха пользоваться легко. Дело в том, что большинство подводных боксов для аналоговых устройств подвержено запотеванию, а эта камера до глубины 15 м не требует защитных контейнеров. Особенно мне понравился обтекаемый дизайн iON, которая весит всего 142 г. Крупные выключатели сделаны будто специально для яхтсменов, поскольку ими легко оперировать в толстых перчатках. Эта модель снабжена встроенным Wi-Fi, поэтому камерой можно управлять через специальное приложение для iOS и Android, используя смартфон или планшет в качестве видеодиспетчера или просмотрщика.

С помощью поставляемого в комплекте программного

обеспечения можно быстро загружать ролики и снимки на сайт iON или в социальные сети. Объектив обеспечивает суперширокий угол съемки 160°, что весьма актуально при близком контакте с объектом в кадре. В режиме фотоаппарата iON делает снимки с разрешением 5 или 12 мегапикселей и обладает функцией серийной и таймерной съемки. Помимо уже стандартных режимов HD- и Full HD-видеосъемки, камера умеет писать со скоростью 60 и 120 кадров в секунду, благодаря чему в дальнейшем можно получать высококачественную замедленную картинку.

Аксессуар Camlock позволяет легко закрепить iON на релинг, плюс производитель предлагает различные варианты крепления для велосипедистов и лыжников.



Устройство хорошо справляется с условиями недостаточной освещенности и выдает чистое изображение, которое особенно приятно смотреть на большом экране. iON работает на собственной

аккумуляторной батарее до 2,5 часа, а единственным, пожалуй, ее недостатком является отсутствие шумоподавления у микрофона.

Лестер МакКарти

ИНТЕРНЕТ: www.ioncamera.com

Стильный электропед

Стоимость € 4200

На весенних тестах Beneteau в яхт-клубе Пальмы журналистам показывали не только новые модели лодок, но и давали возможность протестировать занятный велосипед на электротяге. Один лишь факт, что дизайн Mando Footloose разрабатывал Марк Сандерс, создатель Rolls-Royce Phantom, уже оправдывает интерес к этой «штучке», получившей в 2013 году сразу две престижные награды: Red Dot Design Awards и IF Product Design Awards.

Гибридная электромеханическая система позволяет райдеру развивать скорость до 25 км/ч и преодолевать склоны с углом наклона до 21° — бортовой компьютер определяет возросшую нагрузку и автоматически переключает передачу. Footloose лишен привычной цепи, а вся хитроумная конструкция приводов и передач заключена в широкую алюминиевую раму, где также расположена мощная литий-ионная батарея (36 В), рассчитанная на 10 000

часов работы. От одной полной зарядки, которая длится три часа, велосипед может проехать до 45 км, а если время от времени крутить педали, связанные с генератором, то расстояние не станет ограничением.

Несмотря на карбоновую переднюю вилку, Footloose достаточно увесист (21,7 кг). Велосипед моментально складывается и поставляется с удобным чехлом, в котором его

легко можно перевозить не только в яхтенной кладовке,

но и в самолете или багажнике автомобиля. Компьютер с ЖК-экраном одновременно является электронным ключом и, помимо сбора статистических путевых данных, позволяет менять режимы движения и регулировать нагрузку вращения педалей.

Но возникает вопрос: причем тут Beneteau? Французская верфь выступила партнером компании-производителя Big Robots, и ее дилерская сеть будет использоваться для продажи и сервиса Footloose.

В случае появления неисправностей в течение двухлетнего гарантийного срока владелец просто привозит велосипед к официальному

дилеру Beneteau, где ему взамен выдают новый.

По словам представителя Big Robots, велосипеды выпускают в Южной Корее и за 3–4 дня их могут доставить в любую точку Европы. Стоимость Mando Footloose составляет € 4200, а к управлению этим чудом техники при наличии предыдущего велосипедного опыта привыкаешь за две минуты.

Антон Черкасов

ИНТЕРНЕТ: emobility.bigrobots.com



ОЦЕНКА МВУ ★★★★★
СТОИМОСТЬ ★★★★★

MOTORBOAT & YACHTING

ПОМОЖЕТ ПРОДАТЬ ВАШУ ЯХТУ

Разместив объявление о продаже яхты или катера на одной из следующих страниц, Вы существенно увеличиваете вероятность найти покупателя среди многотысячной аудитории **Motor Boat & Yachting**.

Охват аудитории в России:

40 городов

более **100** премиальных мест
бесплатного распространения

более **900** точек продаж

Распространение журнала на всех
российских и международных
выставках

35 яхт-клубов

Кроме того, мы можем с
уверенностью утверждать,
что **Motor Boat & Yachting**
читают во всех яхтенных
компаниях России

С сентября 2012 – распространение
в салонах бизнес-класса а/к «ТрансАэро»
на рейсах Москва – Петербург



**ПО ВОПРОСАМ РАЗМЕЩЕНИЯ
РЕКЛАМНЫХ ОБЪЯВЛЕНИЙ:**

МОСКВА: +7 (903) 729 97 40

ПЕТЕРБУРГ: +7 (921) 973 87 12

Otterbox Preserver

Стоимость £ 64,99

Этот жесткий чехол туго открывается и закрывается, обеспечивая вашему телефону максимальную защиту. При попадании влаги задняя панель чехла становится немного скользкой, однако все кнопки смартфона прекрасно нажимаются через пластик.

Как и в случае с другими жесткими чехлами, нужно следить за тем, чтобы панели корпуса были плотно соединены.

ИНТЕРНЕТ: www.otterbox.com

ХАРАКТЕРИСТИКИ: водонепроницаемость (до 2 м), защита от падения (до 2 м), устойчивость к царапинам, защита от пыли

СОВМЕСТИМОСТЬ: Samsung Galaxy S4, iPhone 5, 5s

ЦВЕТА: зеленый, розовый, серый, синий

Aquapac Small Whanganui

Стоимость £ 20

Эта известная компания выпускает все виды герметичных контейнеров для полезных на активном отдыхе вещей — от инсулинового шприца до планшетного компьютера. Чехол легко открывается при смещении двух фиксаторов, в нем прекрасно работают все органы управления смартфоном, кроме, пожалуй, трекбола (у некоторых моделей BlackBerry).

Чехол немного больше аналогов, зато не тонет и комплектуется шнурком регулируемой длины.

ИНТЕРНЕТ: www.aquapac.net

ХАРАКТЕРИСТИКИ: водонепроницаемость, защита от песка, пыли и грязи

СОВМЕСТИМОСТЬ: Samsung Galaxy, BlackBerry, iPhone и большинство телефонов

Lifeproof

Стоимость £ 69,95

Легкий, тонкий и компактный защитный чехол состоит из двух легко защелкивающихся пластмассовых панелей. Передняя представляет собой прочный пластиковый экран, который позволяет использовать сканер отпечатка пальцев на iPhone 5s.

ИНТЕРНЕТ: www.lifeproof.com

ХАРАКТЕРИСТИКИ: водонепроницаемость (до 2 м), ударостойкость, защита от пыли и снега

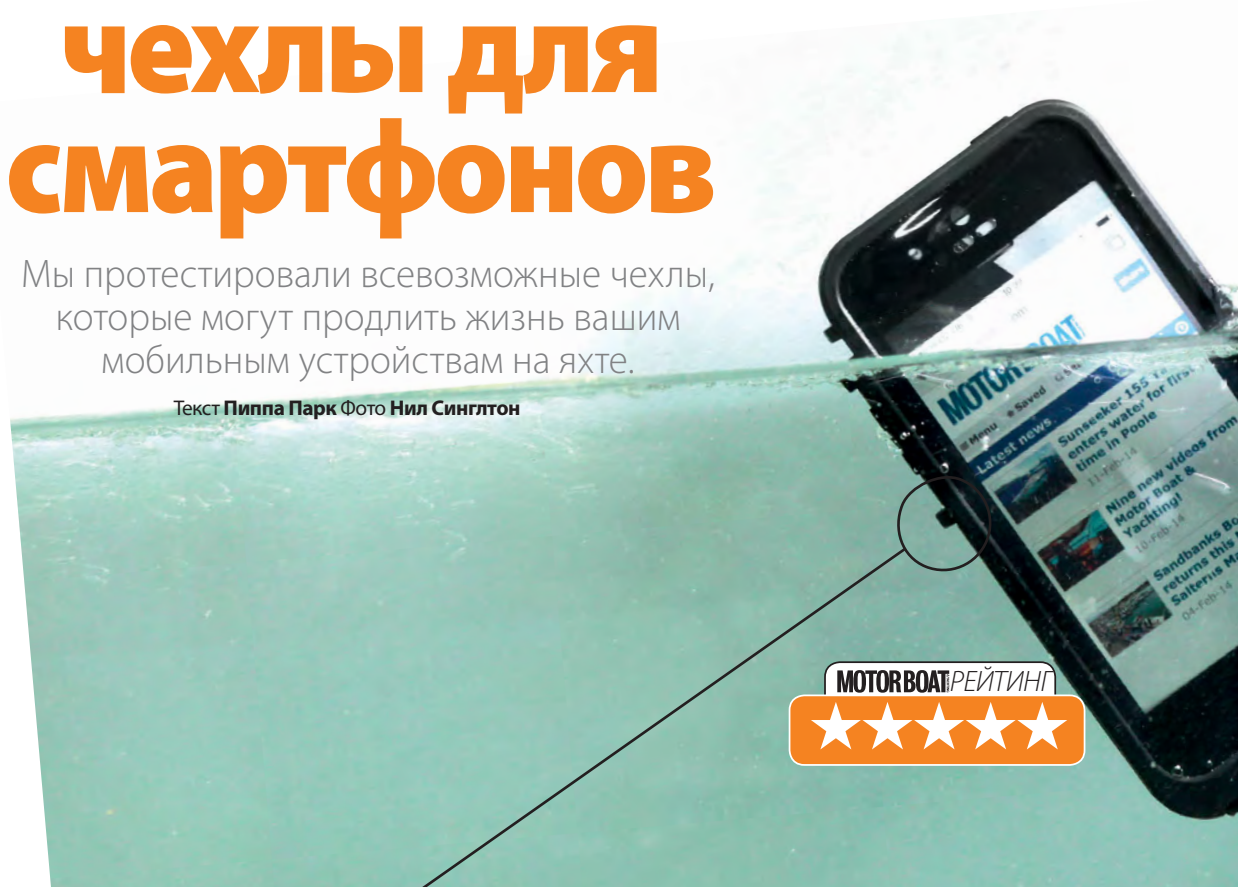
СОВМЕСТИМОСТЬ: Galaxy S3, S4, iPhone (5s, 5c, 5, 4s), iPod (4, 5)

ЦВЕТА: красный, коричневый, черный, желтый, белый, зеленовато-голубой, розовый, лайм, синий, бирюзовый

Защитные чехлы для смартфонов

Мы протестировали всевозможные чехлы, которые могут продлить жизнь вашим мобильным устройствам на яхте.

Текст Пиппа Парк Фото Нил Синглтон



Armor-X

Стоимость £ 59,90

Благодаря фиксатору на задней панели чехла Armor-X вы можете прикрепить телефон к релингу или штурвалу, что удобно для записи видео. Чехол немного громоздкий, однако его защита не подведет.

При использовании Armor-X нужно сильнее нажимать

на экран, так как передняя панель менее податлива по сравнению с аналогами. Прекрасный выбор для активных людей.

ИНТЕРНЕТ: www.armor-x.com

ХАРАКТЕРИСТИКИ: водонепроницаемость (до 2 м), защита от грязи, снега и ударов

СОВМЕСТИМОСТЬ: iPhone 5



LifeEdge

Стоимость £ 74,99

Легкий и компактный чехол с нескользящими боковыми поверхностями.

Компания LifeEdge также производит аксессуары, в том числе наушники, поэтому вы сможете оставаться на связи даже под водой. Добавьте микрофон

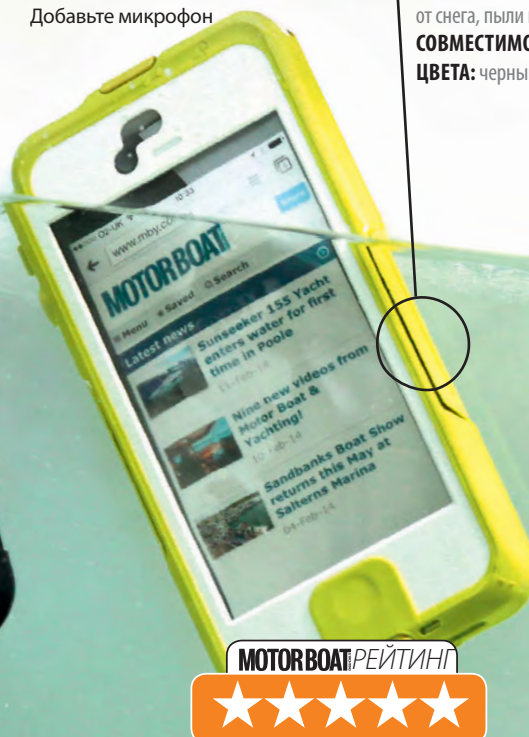
с шумоподавлением для чистоты звука в штормящем море — и получите дорогой, но зато качественный и функциональный чехол.

ИНТЕРНЕТ: www.lifeedge.co.uk

ХАРАКТЕРИСТИКИ: водонепроницаемость (до 2 м), защита от падения (до 1 м), защита от снега, пыли и песка

СОВМЕСТИМОСТЬ: iPhone 5, 5s

ЦВЕТА: черный, серый, зеленый, голубой



Over Board

Стоимость £ 18,75

Нет смысла защищать от воды ваш телефон, если он сразу утонет, случайно оказавшись за бортом. К счастью, этот чехол вынесет его на поверхность, поскольку представляет собой прочный водонепроницаемый контейнер с удобными и надежными защелками сверху.

Он не обеспечивает такую хорошую защиту, как жесткий чехол, зато не такой дорогой, простой в использовании и комплектуется шнурком на шею.

ИНТЕРНЕТ: www.over-board.co.uk

ХАРАКТЕРИСТИКИ: водонепроницаемость (до 6 м), защита от пыли, снега и песка

СОВМЕСТИМОСТЬ: все модели iPhone, Samsung Galaxy S4, BlackBerry Z10, Nokia Lumia

ЦВЕТА: черный, голубой

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.



5 465 088 RUR

[Mimi Libeccio 27Cab](#)

9.30 м., 2012 г.в. (Б/у)

Продавец: Сергей

Тел. +7-911-027-26-76



3 150 000 RUR

[СПЭВ Стальная яхта](#)

20.00 м., 2006 г.в. (Б/у)

Продавец: Boat Marine (Борис Положенко)

Тел. +7-937-225-32-33



800 000 RUR

[Самострой швербот Italia](#)

8.20 м., 2000 г.в. (Б/у)

Продавец: Олег Добрынин

Тел. +7-952-846-82-62



8 200 000 RUR

[XO Boats 270 RS Front Cabin](#)

8.60 м., 2014 г.в. (Новый)

Продавец: Range Marine (Каратаева Лилия)

Тел. +7-911-278-29-49



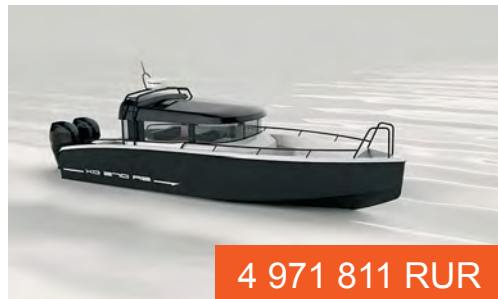
6 606 690 RUR

[XO Boats 270 RS Cabin Front](#)

8.60 м., 2014 г.в. (Новый)

Продавец: Range Marine (Каратаева Лилия)

Тел. +7-911-278-29-49



4 971 811 RUR

[XO Boats 270 RS Front Cabin OB](#)

8.60 м., 2014 г.в. (Новый)

Продавец: Range Marine (Каратаева Лилия)

Тел. +7-911-278-29-49



6 990 000 RUR

[Velvette Evolution 41](#)

12.50 м., 2014 г.в. (Новый)

Продавец: Velvette (Мурат)

Тел. +7-927-436-66-84



4 970 000 RUR

[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!

rotatamarine.com

Собрание объявлений. Тема: **водная техника**

Более подробную информацию
об этих и других предложениях
смотрите на rotatamarine.com



МЫ УСТАНАВЛИВАЕМ СТАНДАРТЫ



www.grizzly-marine.ru

Санкт-Петербург: Октябрьская набережная, д. 15;
пр-т Энгельса, д. 33, ТМ «Светлановский».

Москва, Сколковское шоссе, д 31, ТК «Спорт-Хит».

7 (812) 955-49-54 +7 (812) 407-74-45

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: 2х MerCruiser (бензиновых), 3л, 2х 135 л.с. A.I.
Генератор: Westerbeke (бензин), 17,5 кВт, 1 фаза.
Электрические подруливающие устройства: 2х 8 кВт.

Спецпредложение: **29 900 000 руб.**



Характеристика: новый. Произ-во: США. В наличии в Саратове.
Длина 27,74 м. Ширина 5,49 м. Топливо 1890 л (ДТ) + 242 л (для гидроцикла/катера).
Двигатель: 2х Cummins QSD (диз.), 4,2 л., 2х 270 л.с., Bravo II.
Инвертор: 4000 Вт. Генератор: Опал (диз.), 22,5 кВт, 1 фаза.
Гидромеханическое подруливающее устройство: 2 шт (нос+корма).
Максимальная комплектация, полностью меблирован.



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).

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: $\varnothing$ 33 см / высота 22 см
Вес (с аккумулятором): 12,5 кг
Время работы: 45-60 мин
Питание: 12V, 16 - 18 А



Комплект ныряльщика

Шланг 10 м
Регулятор
Пояс
Вес: 4 кг



Модель для установки на борту

Размеры: 35 x 25 x 15 см
Вес: 6 кг
Питание: 12V, 16 - 18 А

«Freediver - это яхтенный аксессуар, без которого мне теперь не обойтись. Он должен входить в стандартное оборудование для любой лодки», - Бобби Шенк, известный кругосветный мореплаватель, легенда парусного спорта.

www.freediver.ru +7 (495) 99-808-66
Приглашаем к сотрудничеству региональных дилеров



ПОКОРЯЕМ НЕВСКИЕ ПРОСТОРЫ



АРЕНДА ЯХТ И КАТЕРОВ ПРЕМИУМ-КЛАССА
в Санкт-Петербурге



ПРЕДПРИЯТИЕ
ГРУППЫ КОМПАНИЙ «АЛЕКС»
www.alex-group.net



- Единая дисконтная система носит накопительный характер, в ее основе магнитная карта "Алекс"

www.rent-boats.ru
КРУГЛОСУТОЧНО
Тел: (812) 608-9999



МЕТАЛСЕРВИС

www.metal servis.ru

Заправочные станции для яхт и катеров



ЗАО "МеталСервис", Россия, 630126, г. Новосибирск, ул. Ключ-Камышенское плато, 28
тел./факс: +7 (383) 344-98-49, metal servis@mail.ru, www.metal servis.ru

exhibition

exhibition

exhibition



Samara region, Russia
5-7, June, 2014



VOLGA boat show

ON THE WATER EXHIBITION

www.VOLGA2014.ru

exhibition

exhibition

exhibition



SEALEGS®
PATENTED AMPHIBIOUS TECHNOLOGY



ЛОГОПРОМ
официальный дилер

СКОРОСТНОЙ КАТЕР-АМФИБИЯ SEALEGS НОВАЯ СТЕПЕНЬ СВОБОДЫ!



- МАХ скорость:
по воде — 78 км/ч
по суше — 10 км/ч
- Грузоподъемность — 700кг
- Вместимость — 8 пассажиров
- Килеватость — 21°
- Полный привод на все 3 колеса

СКОРОСТЬ • КОМФОРТ • БЕЗОПАСНОСТЬ



8-800-550-52-77



WWW.SEALEGS.SU



ЯХТ-КЛУБ «САЙМА»

ПРИГЛАШАЕМ ИНВЕСТОРОВ



Представляем яхт-клуб в порту Иматры, на берегу озера Сайма.

Привлекательность проекта усиливают удачное местоположение, обусловленное близостью к границе с Россией, а также развитая инфраструктура — рядом находятся муниципальная стоянка для катеров с бесплатным слипом, заправочная станция, кафе, а также отели с аквапарками и ресторанами.

На охраняемой территории площадью более 5000 кв. м расположены утепленные ангары, офис-магазин и мастерская, установлены навесы.

Яхт-клуб обладает всей необходимой техникой, в том числе для подъема и перевозки лодок весом до 16 т.

Оказываются услуги по сезонному хранению и сервисному обслуживанию катеров, лодочных моторов, гидро- и квадроциклов, снегоходов, осуществляется продажа запасных частей к ним и товаров для рыбалки (при поставке в Россию — за вычетом НДС). Летом предлагается аренда лодок и катеров, а также помощь в организации рыбалки.

Перспективы развития — постройка ангара для больших яхт, продажа брендовой одежды для яхтсменов, организация продажи и стоянки кемперов и трейлеров для путешествий, поставка запасных частей и аксессуаров в Россию.

Рассмотрим возможности партнерства с инвесторами для развития бизнеса, а также продажу части или всего бизнеса, права аренды территории.

www.yachtclubsaima.fi, e-mail: yachtclubsaima@mail.ru, phone: +7 911 798 81 00



Яхтенный порт «Геркулес» - лучшая яхтенная гавань Санкт-Петербурга
www.port-hercules.com



- акватория порта – 3,2 Га;
- вместимость – до 200 лодок длиной от 5 до 30 метров с осадкой до 3 метров;
- удобный вход – 0,5 мили от последней пары Лахтинского фарватера на запад;

- стояночные места для судов до 14 метров оборудованы швартовочными штангами и пальцами (для судов более 14 метров предусмотрена стоянка лагом);
- вода и электричество /220/380 В (16/32 А)/;
- боцманская служба;
- топливозаправщик;
- широкий сервис услуг по обслуживанию и ремонту моторных и парусных судов, мойке, подъему и спуску (кран до 12 тонн);
- Yamaha-сервис;
- сервис Volvo-Penta;
- душевые и сауны;
- удобный вариант хранения своих судов: на открытой береговой площадке или в теплом

- эллинге (с габаритными размерами по высоте и ширине до 6 метров);
- услуга страхования судов;
- ресторан с террасой;
- детская площадка;
- профессиональная метеостанция (в режиме онлайн на сайте www.port-hercules.com);
- круглосуточная охрана;
- видео-наблюдение;
- внешние и внутренние парковки;
- вертолетная площадка;
- бесплатный доступ к Интернету через сеть WiFi;
- теннисные корты;
- парусная студия «Яхтенный стиль в деталях»



- «Яхт-клуб Санкт-Петербурга» (www.yacht-club-spb.ru);
- Парусная школа для детей и взрослых (www.sc-parusnik.ru);
- Школа виндсерфинга и кайтсерфинга для детей и взрослых (www.surfstation.ru);
- Школа судоводителей «Санкт-Петербургские Мореходные классы» (www.captain-school.ru);
- Авиационный учебный Центр для желающих обучиться управлению гидросамолетом (www.aviacentrspb.ru);
- Парусная студия «Яхтенный стиль в деталях» (www.sailbags.ru)

Капитания: +7(812)498-33-33

E-mail: o.zhukova@port-hercules.com

197229, Россия, г. Санкт-Петербург, пос. Лахта, ул. Береговая, д. 19, лит. А

Администратор: +7(812)324-22-55

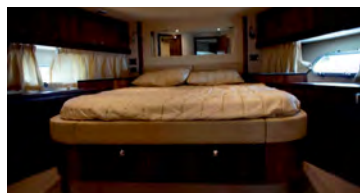
AF-Sky, Санкт-Петербург, Набережная Мартынова, 92
т. +7 (812)-912-05-55
www.afsky.ru



Sunseeker 70
55000000 рублей



Sunseeker Manhattan 70
2008 г
двигатели
2 x MAN 1060 л.с.
флаг Россия
Яхта оборудована
электроникой
и дополнительным
оборудованием
для длительных
морских круизов.
Полная заводская
комплектация. Очень
хорошее состояние
корпуса и двигателей.



Sunseeker 60
55000000 рублей

Sunseeker Manhattan 60
2009 г
двигатели 2 x MAN 1100 л.с.
Наработка двигателей 500 часов. Очень хорошее
состояние. Растаможена.
Яхта находится в Москве

COBALT BOATS

323

Длина.....10.59 м
Ширина.....3.23 м

MerCruiser 8.2
Mag B 3 DTS
S.COR 2 X 380 (Hp)



ЛОДКА
В НАЛИЧИИ

273

Длина.....8.79 м
Ширина.....2.59 м

MerCruiser 8.2
Mag HO B 3 DTS
S.COR 430 (Hp)



ЛОДКА
В НАЛИЧИИ

243

Длина.....7.90 м
Ширина.....2.59 м

MerCruiser 8.2
Mag HO B 3 DTS
S.COR 430 (Hp)



ЛОДКА
В НАЛИЧИИ

276

Длина.....8.38 м
Ширина.....2.59 м

MerCruiser 8.2
Mag B 3 DTS
S.COR 380 (Hp)



ЛОДКА
В НАЛИЧИИ

232
WSS

Длина.....7.64 м
Ширина.....2.59 м

MerCruiser 377
Mag B 3 DTS
S.COR 320 (Hp)



ЛОДКА
В НАЛИЧИИ

SD26

Длина.....7.97 м
Ширина.....2.59 м

MerCruiser 8.2
Mag B 3 DTS
S.COR 380 (Hp)



ЛОДКА
В НАЛИЧИИ

R5

Длина.....7.82 м
Ширина.....2.59 м

MerCruiser 8.2
Mag HO B 3 DTS
S.COR 430 (Hp)



ЛОДКА
В НАЛИЧИИ

220

Длина.....6.96 м
Ширина.....2.54 м

MerCruiser 377
Mag B 3 DTS
S.COR 320 (Hp)



ЛОДКА
В НАЛИЧИИ

A25

Длина.....7.77 м
Ширина.....2.59 м

MerCruiser 8.2
Mag HO B3 DTS
S.COR 430 (Hp)



ЛОДКА
В НАЛИЧИИ

START MARINE

ROYAL YACHT CLUB.

Москва, Ленинградское ш., д. 39.
Телефон: +7 495 940 77 14

ЯХТ КЛУБ СПАРТАК.

г.Долгопрудный, улица Набережная, д. 4а.
Телефон: +7 903 539 83 41



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



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

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

MANGUSTA 130S

Forever One

Год 2007
Длина 39.65 м
4 каюты
3 каюты экипажа
Местонахождение - Анкона, Италия

Цена **ПО ЗАПРОСУ**



ISA 120 SPORT

Matsu

Год 2007
Длина 36.45 м
4 каюты
3 каюты экипажа
Местонахождение - Анкона, Италия

Цена **ПО ЗАПРОСУ**



ISA 120 SPORT

Midnight Sun II

Год 2006
Длина 36.45 м
5 кают
3 каюты экипажа
Местонахождение - Анкона, Италия

Цена **ПО ЗАПРОСУ**



3 УНИКАЛЬНЫЕ ЯХТЫ
1 ГОД ГАРАНТИИ
READY TO GO!
www.isayachts.com

Адрес: Санкт-Петербург,
Петровский пр., д.14 /4
Телефон: +7 (812) 32-555-32
E-mail: office@nord-star.com

BANDIDO 90

ЛУЧШАЯ LONG RANGE ЯХТА

Дальность плавания 4500 морских миль



Год постройки 2010 в эксплуатации с 2011 Материал корпуса сталь Надстройка алюминий Длина 27,9m Ширина 7,65m
Водоизмещение 200t Осадка 2,40m Каюты 4 Двигатели MAN D2842 LE 410 2x 809 kw (2x 1100 hp) Цена €5'000 000
+7 (921) 961 98 24



Elegance 73

Год постройки 2006 (в исп. с 2008) Длина 22.3 м Ширина 5.7 м
Двигатель 2 x 996kW (2x1300 hp) MAN Diesel
Место стоянки Испания Цена **€800'000**



Jeanneau PRESTIGE 500S

Год постройки 2013, 70 моточасов, Длина 15,2 м Ширина 4,5 м
Двигатель 2 x Volvo Penta IPS 435
Местостоянки Калининград Цена **€499'000**



Mochi Craft Dolphin 74

Год постройки 2005 Длина 22.45 м Ширина 6.90 м
Двигатели MTU 2 X 1500 HP.
Место стоянки Франция Цена **€1'500'000**



Princess 21

Год постройки 2006 Длина 21.5 м Ширина 5.5 м
Двигатель MAN 2x1360 л.с.
Место стоянки Санкт-Петербург Цена **€900'000**



Hallberg-Rassy 342

Год постройки 2011 Полная комплектация Длина 10,32 м
Ширина 9,09 м Двигатель Volvo Penta D1-30
Категория А, океан Каюты 2
Место стоянки Гетеборг, Швеция Цена **€160'000 VAT not paid**



Hallberg-Rassy 64

Год постройки 2012 Длина 19.85 м Ширина 5.20 м
Двигатель Volvo Penta D6-280 Категория А, океан Каюты 3
Яхта полностью укомплектована для океанского плавания
Место стоянки Анапа, Россия Цена **\$3'000'000**



Fairline Squadron 65/52

Цена в Англии – £1 295 000

Год: 2014

Длина: 20,41 м

Ширина: 5,24 м

Осадка: 1,37 м

Топливный бак: 3 542 л

Каюты: 5 (8-10 спальных мест)

Двигатель: 2x Caterpillar C32-1622 л.с.



Fairline Squadron 48/03

Цена в Англии – £575 360

Год: 2014

Длина: 15,38 м

Ширина: 4,33 м

Осадка: 1,18 м

Топливный бак: 1 350 л

Каюты: 2 (6 спальных мест)

Двигатель: 2x Volvo Penta IPS600 D6-435 л.с.



Fairline Squadron 78/105

Цена в Англии – £1 994 000

Год: 2014

Длина: 24,37 м

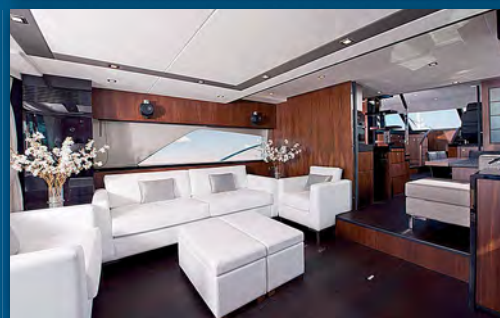
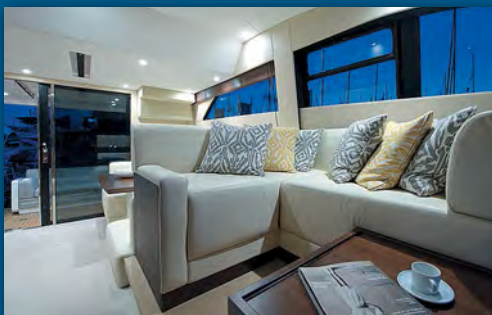
Ширина: 5,70 м

Осадка: 1,61 м

Топливный бак: 5 892 л

Каюты: 5 (12 спальных мест)

Двигатель: 2x Caterpillar C32-1622 л.с.





RivaRama (2007)

Цена в Москве – 550 000 €

Год: 2007

Длина (с релингом): 13,40 м

Ширина (включая планшир): 3,88 м

Осадка: 1,03 м

Топливный бак: 2 288 л

Число спальных мест: 7

Двигатель: 2x MAN R6-800 л.с.



Fairline Squadron 50 (2012)

Цена в Москве – 850 000 €

Год: 2012

Длина (с релингом): 15,55 м

Ширина (включая планшир): 4,47 м

Осадка: 1,21 м

Топливный бак: 2 288 л

Число спальных мест: 7

Двигатель: 2x Volvo Penta D11 EVC-670 л.с.



Fairline Squadron 78 (2010)

Цена в Греции – £1 285 000

Год: 2010

Длина: 24,37 м

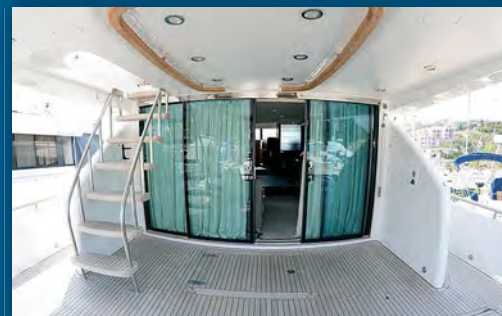
Ширина: 5,70 м

Осадка: 1,61 м

Топливный бак: 5 892 л

Каюты: 5 (12 спальных мест)

Двигатель: 2x Caterpillar 1572 л.с.



MYIC.

Motorsailor Yachts International Corporation

SANTA CRUZ

€ 1 326 000

Длина: 26 м
Ширина: 6.50 м
Осадка: 2.00 м
Год постройки: 1989
Макс. скорость: 26.0 узлов
Двигатели: 2 MTU по 1960 л.с.
Материал: Стеклопластик
4 каюты, 8 спальных мест
+ 3 каюты для команды
Место стоянки: Италия



LONGO MYIC

\$ 3 500 000

Длина: 35 м
Ширина: 7.41 м
Осадка: 2.44 м
Год постройки: 1994
Макс. скорость: 22.0 узлов
Двигатели: 2 MTU по 2 285 л.с.
Материал: Стеклопластик
5 кают, 12 спальных мест
+ 3 каюты для команды
Место стоянки: Италия



SEA ANGEL

\$ 1 850 000

Длина: 26.82 м
Ширина: 6.25 м
Осадка: 4.27 м
Год постройки: 1986
Макс. скорость: 10 узлов
Материал: Алюминий
3 каюты, 6 спальных мест
+ 3 каюты для команды
Место стоянки: Франция



Normand C. Gagnon

Монако: +336 406 25 222

Email: ncgmonaco@gmail.com

36 blvd. vdes Moulins, Monaco 98000

Санкт-Петербург: +7 905 203 41 51

www.motorsailoryachts.com



New central agency

DB9 52.3m/171'9, Palmer Johnson, 2010, \$31,000,000
Rytis Babravicius +377 97 97 77 00
rbabravicius@camperandnicholsons.com

DB9 accommodates 12 guests and features an open air cinema as well as a piano. She has two Jacuzzis along with an outdoor swimming pool. Great health centre on the Top deck with sauna, massage, and exercise centre.



Nameless 41m/132, Mondomarine, 2013, €19,500,000
Rytis Babravicius +377 97 97 77 00
rbabravicius@camperandnicholsons.com

Nameless is a fine example of her owner's passion for contemporary art and all things precious. Sleeping 11 guests with a full-beam master suite on the main deck, two full-beam VIP staterooms and a sundeck lap pool.

Яхты на продажу

Антиб / Форт Лопердейл / Великие Озера / Лондон / Майами / Монако / Нью-Йорк / Ньюпорт / Пальма-де-Майорка / Пальм Бич

Непревзойденные **знания**
Исключительный ОПЫТ
camperandnicholsons.com

*Не для продажи или чартера резидентам США в водах США. C&N зарегистрированная торговая марка, используемая CNI.
Фотографии: все права защищены. Реклама

**Camper &
Nicholsons
International**
YACHTING SINCE 1782



Ocean Victory 75.75m/248'6, Feadship, 2009, Price on Application
Alex Lees-Buckley +377 97 97 77 00 - aleesbuckley@camperandnicholsons.com
Gaston Lees-Buckley +33 4 92 912 912 - gleesbuckley@camperandnicholsons.com



Pestifer 65m/213'3, Feadship, 2010, €69,750,000
Alex Lees-Buckley +377 97 97 77 00
aleesbuckley@camperandnicholsons.com



New central agency

Gravitas 52.12m/171, Feadship, 1995, \$23,500,000
Michael Rafferty +1561 758 5608 - mrafferty@camperandnicholsons.com



Bahamas 48 48m/158, 2015, Price on Application
Fernando Nicholson +1 305 604 9191
fnicholson@camperandnicholsons.com



Project 12 46.6m/152'10, Cantieri di Pisa, 2013, €19,500,000
Rytis Babravicius +377 97 97 77 00 - rbabravicius@camperandnicholsons.com



Wider 150 #2 45.72m/150, Wider, 2015, €25,000,000
David Seal +377 97 97 77 00 - dseal@camperandnicholsons.com



Idyllwild 44.2m/145, Benetti, 2005/2014, €12,750,000
Jean-Marie Recamier +33 4 92 912 912 jmrecamier@camperandnicholsons.com



Also available for charter

Hana 43m/140, CRN, 2008, €12,950,000
Simon Goldsworthy +44 20 7009 1950
sgoldsworthy@camperandnicholsons.com

Непревзойденные **знания**
Исключительный ОПЫТ

camperandnicholsons.com

*Не для продажи или чартера резидентам США в водах США. C&N зарегистрированная торговая марка, используемая CNI.
Фотографии: все права защищены. Реклама



Major price reduction

Axantha II 43m/141, JFA, 2011, €16,500,000
Rytis Babravicius +377 97 97 77 00
rbabravicius@camperandnicholsons.com



Major price reduction

Forty Love 42.1m/137'11, West Coast Custom Yachts, 2003/2008, \$13,000,000
Bob O'Brien +1561 310 9616 - bobrien@camperandnicholsons.com



Spike I 34m/111'10, Leopard, 2010/2011, Price on Application
Steen Christensen +34 971 40 33 11
schristensen@camperandnicholsons.com



Titan 11 of London 33m/108'3, San Lorenzo, 2006, €4,700,000 Vat paid
Richard Higgins +33 4 92 912 912 - rhiggins@camperandnicholsons.com



Mileanna K 32.3m/105'11, Tough Brothers, 1975, \$985,000
Tim Langmead +44 20 7009 1950 tlangmead@camperandnicholsons.com



Queen South 31m/102, Versilcraft, 1987, €980,000
Foulques de Raigniac +33 6 24 77 51 07 - fderaigniac@camperandnicholsons.com



New central agency

Paloma 30m/98.4, Sunseeker, 2009, €3,800,000 Vat paid
Jeremy Comport +33 4 92 912 912 - jcomport@camperandnicholsons.com



Patriot 26.6m/87'3, Feadship, 1984/2007, \$5,250,000
Michael Rafferty +1561 758 5608 - mrafferty@camperandnicholsons.com
Andrew LeBuhn +1415 407 9915 alebuhn@camperandnicholsons.com

Продажа и приобретение
Строительство
Чартер
Менеджмент
Подбор команды

1782

Camper &
Nicholsons
International

YACHTING SINCE 1782

ДОСТУПНА
ДЛЯ ПРОДАЖИ



Australis

48 м (157,6 футов) | Oceanfast | 2010
Стоимость аренды в неделю от 168 000 евро

Размещение: 10 гостей в 5 каютах
Команда: 9 человек



Grace E

73 м (239,5 футов) | Picchiotti / Perini Navi Group | 2014
Стоимость аренды в неделю от 560 000 евро

Размещение: 12 гостей в 7 каютах
Команда: 20 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**



Unbridled



Told U So

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.

Princess 21M (ref. 089), 2008**1.565.000 GBP**

Длина	21.56 м	Двигатель	MAN V12 1360 CRM (2 x 1360 л.с.)
Ширина	5.55 м	Наработка	1800 м/ч
Осадка	1.57 м	Каюты	5

Яхта в отличном техническом состоянии. ГИМС. Растаможена. Находится в Москве.

Princess 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. 101), 2006**600.000 USD**

Длина	17.68 м	Двигатель	Volvo D12 (2 x 715 л.с.)
Ширина	4.83 м	Наработка	2900 м/ч
Осадка	1.27 м	Каюты	3 + 1

Цвет корпуса: белый. Яхта растаможена. Находится в Москве.

AZIMUT 50 (ref. 005), 2005**600.000 USD**

Длина	16.02 м	Двигатель	Caterpillar (2 x 609 л.с.)
Ширина	4.76 м	Наработка	1300 м/ч
Осадка	1.21 м	Каюты	4

Отличное состояние. Яхта растаможена. Находится в Москве.



ООО «Яхт-трейд»
Москва, Ленинградское шоссе, 39
тел.: + 7 (495) 727 11 00, + 7 (985) 201 01 01
www.nordmarine.ru, brokerage@nordmarine.ru

ПРОДАЖА | TRADE IN

Sunseeker Predator 72 (ref. 008), 2008 1.500.000 EUR

Длина	22,26 м	Двигатель	MAN V12 CRM (2 x 1550 л.с.)
Ширина	5,4 м	Наработка	760 м/ч
Осадка	1,65 м	Каюты	3 + 1

Яхта в отличном состоянии. Растаможена. Находится в РФ.

Sunseeker Manhattan 66 (ref. 007), 2007 1.250.000 EUR

Длина	22,1 м	Двигатель	2 x MAN 1100 л.с
Ширина	5,2 м	Наработка	850 м/ч
Осадка	1,53 м	Каюты	4+1

Яхта в отличном состоянии. 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 843.000 GBP

Длина	18,61 м	Двигатель	Caterpillar C18A (2 x 900 л.с.)
Ширина	4,83 м	Наработка	245 м/ч
Осадка	1,27 м	Каюты	3 + 1

Состояние новой яхты. Не растаможена. Находится в Финляндии.

Princess 42 (ref. 417), 2012 850.000 USD

Длина	13,48 м	Двигатель	Volvo Penta D6 (2 x 435 л.с)
Ширина	4,14 м	Наработка	200 м/ч
Осадка	1,09 м	Каюты	2

Состояние новой яхты. Растаможена. ГИМС. Находится в Москве.

Rinker 400 EC (ref. 010), 2010 250.000 EUR

Длина	12,64 м	Двигатель	Volvo D6-370 (2 x 370 л.с.)
Ширина	3,96 м	Наработка	300 м/ч
Осадка	0,96 м	Каюты	3

Яхта в отличном состоянии. 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



İMPERIAL



* Стоимость чартера в неделю (MYBA terms).

Ermanno Palace, 27 Boulevard Albert 1er, Monaco
www.imperial-yachts.com · charter@imperial-yachts.com

МОСКАТО +377 97 98 38 80
 МОСКВА +7 985 997 73 00



На маленьком плоту

СТИВЕН ВАЙТЛ: Волны молотили с такой силой, что наш старенький паром начал разваливаться на части и вскоре пошел ко дну.

Прежде чем я начал работать на роскошных прогулочных яхтах на Сейшелах, мне довелось состоять в команде местного судна снабжения. Это был стареющий 55-футовый грузовой паром, доставлявший провизию и прочие товары с центрального острова Маэ на один курортный островок у внешней границы архипелага.

Раньше мы совершали сотни таких рейсов без всяких проблем. Большую часть времени эта акватория отличается благоприятным климатом, но с декабря по март здесь длится сезон муссонов с дождливой и ветреной погодой. За день до того, как произошла эта история, ветер дул не стихая; дождя не было, а к двум часам пополудни, когда мы вышли в море, волна уже основательно разгулялась.

Первые три часа все шло по плану, затем волны начали заметно расти. Теперь, взбираясь на гребни, мы ясно слышали, как на носовой палубе подпрыгивает и с грохотом падает якорь. Ползти на нос, чтобы закрепить его, было слишком опасно, и удары сделали свое дело: спустя некоторое время палуба отошла от корпуса, и образовалась щель, через которую вода начала поступать внутрь.

Мы сообщили о случившемся на базу и спустились в трюм, чтобы оценить ситуацию. Там уже скопилось прилично воды, помпа едва справлялась, а очередной удар крупной волны вздыбил палубу, и мы могли видеть просвет между ней и бортами. Борьба становилась настолько безнадежной, что капитан немедленно передал в эфир сигнал Mayday.

Мы держались до тех пор, пока вода не затопила двигатель и не закоротила электросеть. До ближайшего острова было шесть миль, быстро смеркалось. Мы втроем скучились в рубке, а судно все глубже оседало в воду. На нас уже были надеты жилеты, но вот вместо надувного спасательного плота на борту была лишь платформа из твердого пенопласта. Поэтому мы, сколько могли, держались за паром, сидя на крыше рубки.



Мы оказались на плоту, который течением уносило в открытое море

В какой-то момент над головами послышался звук самолета, но без ракет и фонаря мы оставались беспомощными

В 18.30 паром затонул. Прежде чем запрыгнуть на углый плот, мы успели замотать мобильные телефоны в полиэтиленовые пакеты, а также прихватить упаковку сигнальных ракет и несколько бутылок лимонада.

Из коротких звонков стало ясно, что на помощь вышли две спасательные лодки с островов Маэ и Праслин, но с наступлением темноты в 19.15 они еще не появились. Мы начали пускать ракеты, но первая же волна смыла коробку с остальными за борт, и никто не решился покинуть плот, чтобы вытащить их.

К счастью, вода была достаточно теплой, поэтому переохлаждение в ближайшее время нам не грозило. Гораздо опаснее были мощные разрушительные волны. Течение относило нас все дальше в открытое море, где каждая волна могла опрокинуть плот, что заставило бы нас тратить бесценную энергию, чтобы снова залезть на него. В какой-то момент над головами послышался звук самолета, но без ракет и фонаря мы оставались

практически беспомощными и уже начали отчаиваться.

Позже на горизонте появился луч прожектора, но было понятно: спасатели нас не видят. К тому времени две из трех батарей в телефонах сели, да и третьей оставалось недолго. Нам удалось поймать слабый сигнал, связаться со спасателями и попросить их капитана провести прожектором по горизонту. К счастью, он зацепил нас, мы подали сигнал, и катер пошел в правильном направлении. Нас подобрала в 21 милю от главного острова, когда заряда в моем телефоне хватило лишь на то, чтобы отправить сообщение матери.

Мне понадобилось несколько недель, чтобы прийти в норму, но этот случай не заставил меня сойти на берег. Здесь, на Сейшелах, мы привыкли относиться к жизни достаточно просто, и, думаю, мое время еще не пришло. Сейчас я учусь на курсах яхтенных капитанов, чтобы работать на чартерных судах, которые, надеюсь, более комфортабельные и мореходные! **IMBY**

Targa®

The 4x4 of the sea

Уверенность в превосходстве



Престижные международные премии

лондон

лондон

лондон

стокгольм

стокгольм



HARDTOP MARINE
St. Petersburg Russia 1998

Официальный дистрибьютор в России и странах СНГ:
Санкт-Петербург, тел. (901) 315-4578, (911) 743-4181,
тел./факс (812) 603-2460

Киев, тел./факс: +38 044 581 2713, +38 050 416 8631
www.htmarine.ru www.targa.fi htmarine@mail.ru

Модельный ряд

23'

25'

27'

32'

35'

37'

44'

БОЛЬШЕ 10 ЛЕТ ПОКОРЯЕТ БЕЗДОРОЖЬЕ



Реклама



Volkswagen Touareg Edition X¹

Все эти годы бездорожье боится его, а препятствия отступают. По случаю недавнего юбилея он стал еще более элегантным: комплектация включает панорамную крышу, серебристые рейлинги, биксеноновые фары со светодиодами, легкосплавные диски эксклюзивного дизайна и многое другое.

Узнайте про специальные условия приобретения Touareg Edition X при использовании программы trade-in².



Купите автомобиль Volkswagen в период с 14 апреля по 31 мая 2014 г. и выиграйте поездку в Бразилию на футбол!³



Volkswagen⁴ – Официальный спонсор сборной России по футболу



Das Auto.

¹ Edition X – «Эдишн Икс», специальная версия. ² Трейд-ин. Предложение действительно у официальных дилеров Volkswagen, имеющих статус **Das WeltAuto**. («Дас ВельтАуто» – программа автомобилей с пробегом). ³ Информация об организаторе акции, правилах ее проведения, количестве призов, сроке, порядке и месте их получения – на сайте www.volkswagen.ru. Предложение действительно при покупке нового легкового автомобиля Volkswagen любой модели у официального дилера марки Volkswagen. ⁴ ООО «ФОЛЬКСВАГЕН Груп Рус». Дополнительная информация – по телефону информационной линии Volkswagen 8-800-333-4441.