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

ИЮЛЬ–АВГУСТ 2014

MOTORBOAT & YACHTING

ЯХТА НОМЕРА: MONTE CARLO YACHTS 86

МУЗЫКА ЛЮБВИ

ТЕМЫ НОМЕРА

ЖИВЫЕ ДЕНЬГИ МОРЯ

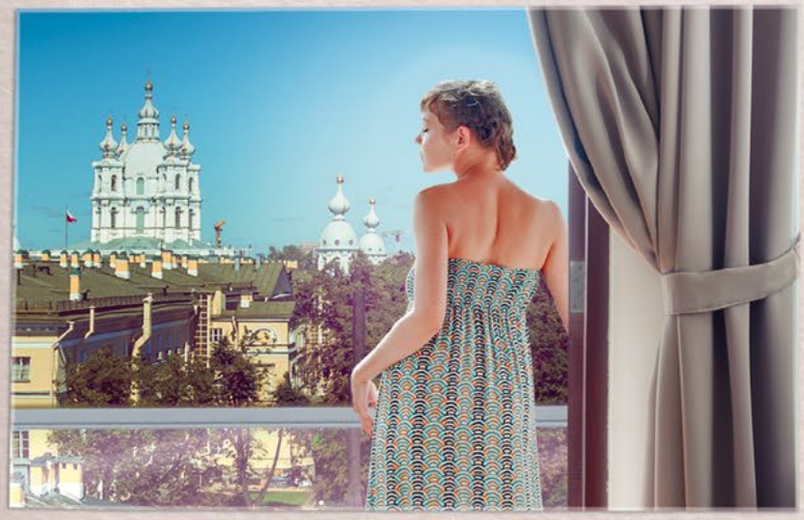
FLEMING 65
ДОЛГИЙ ПУТЬ В ИСЛАНДИЮ

ОБЗОРЫ И ТЕСТЫ

MONTE CARLO YACHTS 86
PRINCESS 82MY
AZIMUT 50 FLY
BOTNIA TARGA 44
LH 109 HOUSEBOAT
SARGO 36 FLY

ISSN 2077-8236
14007
9 772077 823783

Мост Перта Великого



Вид из окна

Смольный сад-партер

Место определяет положение

Видовые квартиры | Просторные террасы
Новые здания и исторические дома
Авторский дизайн холлов
Двухуровневый подземный паркинг
Лифт из паркинга на этажи
Свободный от автомобилей большой двор
Ландшафтный дизайн

Финские детские площадки Lappset
Детский сад во дворе
Тишина и комфорт в квартирах
Шумоизолирующие окна | Вентиляция
Финские технологии и контроль качества
Интегрированные системы безопасности
Беспроцентная рассрочка в рублях на 4 года*

(812) 703-44-44

YITDOM.RU

8-800-700-11-44

Бесплатный федеральный номер

Санкт-Петербург, Приморский пр., 54

С УВАЖЕНИЕМ К ИСТОРИИ

СМОЛЬНЫЙ ПРОСПЕКТ

Элитный жилой комплекс «Смольный проспект» объединяет новые величественные здания, строящиеся по проекту Рикардо Бофилла, и подлинные исторические дома XIX — начала XX века на Смольном проспекте, которые получают второе рождение.

Современный жилой квартал с охраняемой, закрытой и свободной от автомобилей внутренней территорией гарантирует безопасность жителям. Инновационные технологии и финский контроль обеспечивают европейское качество строительства. Высокий уровень комфорта, однородная социальная среда и историческое окружение — очевидное свидетельство статуса.

Проектные декларации и подробная информация на сайте yitdom.ru.
*Беспроцентная рассрочка предоставляется застройщиком ЗАО «ЮИТ Санкт-Петербург», условия и сроки рассрочки уточняйте в отделе продаж по тел. 703-44-44. Реклама

YIT

72
MOTOR YACHT

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

NORDMARINE

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

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

*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.

MONTECARLO YACHTS

Future, Classic.

Monte Carlo Yachts.
Не стоит ожидать меньшего

DREAM YACHTS

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!

Вот опять, садясь писать эти строки, я пытаюсь определить что-то важное, интересное, о чем могу вам рассказать. События, тенденции, любопытные факты… Но оказалось, что все интересное и важное — по крайней мере, на мой взгляд — уже попало на страницы журнала. Поэтому я решил поговорить… о нашем с вами журнале MBY. Нашем — потому что мы его готовим, а вашем — потому что вы его читаете.

Чем хорошо морское путешествие, помимо самого путешествия? Тем, что рано или поздно оно заканчивается и вы на время оказываетесь на берегу, в привычной для себя обстановке. А потом начинаете планировать следующее, не менее интересное и захватывающее. Вот так и с нашим (и вашим) журналом. Завершив работу над очередным выпуском MBY, мы сразу начинаем подготовку нового, и это «плавание» оказывается не менее увлекательным, чем предыдущее.

Путешествия и стали главной темой этого выпуска. Мы собрали под эту обложку традиционные тесты и обзоры разных лодок, информацию о новых приборах, устройствах и системах, горячие и чуть поостывшие новости, актуальные рыночные предложения. А кроме того, предлагаем вам вместе с Тони Флемингом совершить плавание к далекой Исландии на борту его *Venture II* — траулерной яхты Fleming 65 и, сделав маленькие личные открытия, понять, для чего строят яхты-траулеры. Из этого выпуска вы также узнаете, что есть такие острова — Ванильные. Только не ищите их на карте: это название скорее из категории рекламных, нежели географических. Но входящий в их состав Реюньон существует, и вы в этом убедитесь. Мы покажем обитаемые и не очень, но всегда интересные острова Финского залива — возможно, это вдохновит вас совершить туда не журнальное, а настоящее путешествие еще этим летом. Яхтинг. Именно для этого строят яхты. Открывайте журнал и отправляйтесь в плавание по его страницам. Мы хорошо подготовили маршрут, и он, уверен, вам понравится.

До встречи!

Главный редактор
Зарий Черняк

Морское путешествие хорошо тем, что рано или поздно оно заканчивается

Читайте приложение к журналу MBY!

НАВИГАЦИЯ ПО НОМЕРУ

Made in Holland: национальные черты голландцев и их суперяхт **с. 78**

Обгоняя ветер: интервью с победителем кругосветки одиночек **с. 180**

Горячая пора: новый сезон, новые тест-драйвы **с. 98**

Мощность в цвете: революционные Evinrude E-Tec второго поколения **с. 220**

ЛСР Недвижимость

СТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ ВОЗРОЖДЕНИЕ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

(812) 688 88 88
www.6888888.ru

ПАРАДНЫЙ КВАРТАЛ

ПЕРВЫЙ ФЕШЕНЕБЕЛЬНЫЙ КВАРТАЛ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ

Эксклюзивный особняк в фешенебельном квартале
корпус 17/18

Санкт-Петербург, Парадная улица, дом 3, корпус 2

Первый фешенебельный квартал в центре Петербурга на площади 10 га, с жилыми и офисными зданиями, новыми улицами и площадью в центре. Все здания выполнены в классическом архитектурном стиле и имеют единое конструктивное решение. Проект объединяет 16 корпусов, 8 из которых — отдельно стоящие офисные особняки класса А+.

Введен в эксплуатацию

Общая площадь особняка – 12 047, 80 кв. м
Собственный паркинг на 60 м/мест, а так же дополнительные м/места в паркинге Парадного квартала.

- Воссозданный исторический особняк
- В составе премиального офисно-жилого комплекса «Парадный квартал»
- Статусное местоположение, избранное окружение
- Последнее офисное здание «Парадного квартала»

Продажа квартир и офисов в центре Петербурга

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

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

СОДЕРЖАНИЕ

Июль–август

20 СУПЕРЯХТЫ
Oceanco *Equanimity*, ISA *Silver Wind*, **CRN *Yalla*,** Sanlorenzo 460Exp

26 СОСТАПЕЛЯ
Azimut 77S, Riva 88 Miami, **Horizon PC52,** KingFisher 2375 Torrent HHT V8, **Serenella,** Azimut Atlantis 50 Open, **Velvette NGT 27,** Absolute 58 Navetta, **Galeon 56 Skydeck,** Nordhavn 59 Coastal Pilot, **Hanse 455**

38 НОВОСТИ
Интересные события и факты из мира яхт

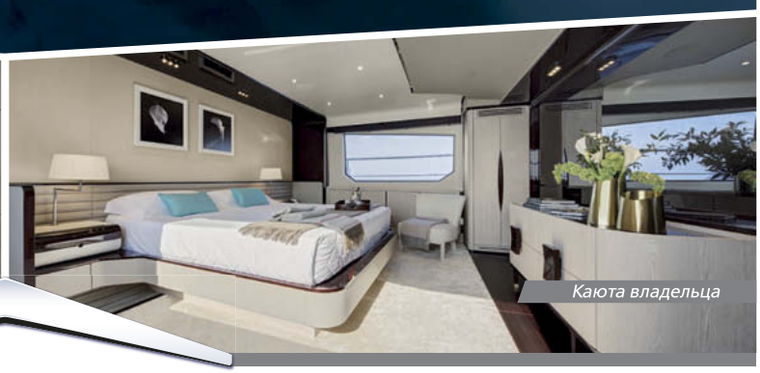
66 ПЛАВАЛИ, ЗНАЕМ
Истории от наших экспертов

реклама

AZIMUT GRANDE 95 RPH – ДИНАМИКА БОЛЬШИХ ПЕРСПЕКТИВ

Отличительной чертой новой яхты в линейке Azimut Grande стала планировка с размещением каюты владельца на главной палубе.

Салон на главной палубе


Каюта владельца

* - Непревзойденное качество ** - Корпус быстрого водоизмещения

95 RPH BY AZIMUT Grande

www.azimutyachts.ru

AZIMUT YACHTS

FINO ALL'ULTIMO DETTAGLIO®

Бренд группы компаний AZIMUT | BENETTI

Azimut Yachts Russia
Эксклюзивный дистрибьютор Azimut Yachts и Azimut Grande на территории Российской Федерации, Украины и Черногории.
Москва, Ленинградское шоссе, 39 стр. 7. Тел.: +7 (495) 980-77-00
ООО «Акватехника» - эксклюзивный импортер Azimut Yachts на территории РФ.

МОТОРНЫЕ ЯХТЫ

78 ВЕРФИ ГОЛЛАНДИИ
Специфика и достижения индустрии суперяхт

90 MONTE CARLO YACHTS
Полный тест нового флагмана итальянской верфи

98 PRINCESS 82MY
Больше, чем обычная флайбриджная яхта

106 В ИСЛАНДИЮ И ОБРАТНО
Путешествие по холодным морям на борту Fleming 65

124 AZIMUT 50 FLY
Прибавление в семействе флайбриджных круизеров бренда

128 LH 109
Большой и комфортабельный самоходный «дом» на реке

134 TARGA 44 AD
Дверь в кокпит у хорошо знакомой модели — удачный ход!

140 КУРСОМ НА ЗАКАТ
Яхтенный путеводитель по островам Финского залива

РЕКЛАМА

ARTIOLI
HAND MADE IN ITALY

КАТЕРА

154 **SARGO 36 FLY**
Новое имя финских «морских внедорожников»

162 **РЕЮНЬОН**
Далекий и необычный «ванильный» остров в Индийском океане

168 **MAREX**
Надежные и мореходные лодки из Норвегии для любого климата

172 **24 ЧАСА РУАНА**
Российская команда впервые на пьедестале почета

176 **ОГИБАЯ МАЯК**
Денис Литов об участии в гонке Rolex Fastnet Race

180 **ИНТЕРВЬЮ MBY**
Франсуа Габар, победитель Vendee Globe 2012–2013

184 **ОТКРЫТИЕ СЕЗОНА**
MBY собирает друзей на традиционном ежегодном мероприятии

188 **BENTLEY**
Flying Spur — обладатель статуса самого быстрого седана в мире

YAMAHA
Revs Your Heart

Реклама

НЕ ВИДИТ ПРЕГРАД, НЕ ЗНАЕТ РАВНЫХ*

Открывать новые неизведанные места, покорять самые сложные ландшафты, оставляя соперников далеко позади, – неудержимый Viking создан для приключений. Просто возьмите с собой друзей и все необходимое оборудование – и в путь!
Полный привод, мощный двигатель и прочная конструкция каркаса бросают вызов любой труднопроходимой местности, а комфортабельная трехместная кабина, электроусилитель руля для легкого маневрирования, большой откидной кузов и отличная эргономика органов управления гарантируют вам ни с чем не сравнимое удовольствие от путешествия.
Целеустремленный и неутомимый, Viking знает, как сделать приключения незабываемыми.

* Среди продукции Yamaha.

Grizzly 700

Доступны цвета:
Solid Green, Yamaha Blue, Red Spirit, Camouflage, Satin Black

Viking

Доступны цвета:
Red, Green, Camouflage, Blue

YFM700R/SE

Доступны цвета:
Special Edition Blue, Black Fury

YFZ450R/SE

Доступны цвета:
Racing Blue, Moonlight Blue

Дополнительные аксессуары не входят в заводскую комплектацию. Вы можете приобрести их отдельно в магазинах официальных дилеров.

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

LIFE STYLE

188

184

206

210

198

194 ДОЛИНА КРАСИВОЙ ЖИЗНИ
Gleneagles Hotel

198 ЧАСЫ
Новая звезда среди элитных марок

202 СЕЗОН СЕВЕРНЫХ ВИН
Волшебные свойства избранных сортов винограда

212 ЗНАНИЯMBY
Как море подарило людям деньги

218 НАШИ ЯХТЫ
Алюминиевые катера Trident

220 МЕХАНИКА
Второе поколение подвесных моторов Evinrude E-Tec

232 ШКОЛАMBY
Как избежать перегрева двигателя и что делать, если это уже случилось

236 ПРОВЕРЕНОMBY
Водонепроницаемые чехлы для планшетов

256 ДЕНЬ ИЗ ЖИЗНИ
Пожар на судне — страшное бедствие

ГРУППА СОЛО

ГРАНВИЛЬ

элитный жилой комплекс

Дом в исторической части Петербурга

•

54 роскошных квартиры

•

Уникальные виды на Неву

•

Эксклюзивный авторский дизайн

ОТДЕЛ ПРОДАЖ
+7 (812) 677-7777

С проектной декларацией вы можете ознакомиться на сайте www.solo-group.ru

WWW.GRANVIL.RU

MOTOR BOAT & YACHTING

№4 (28) Июль–август 2014

Published since 1904

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

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

2010–2014 Copyright of IPC Media Limited. Все права защищены.
Журнал зарегистрирован в Федеральной службе по надзору
в сфере связи и массовых коммуникаций.
Свидетельство о регистрации СМИ
ПИ № ФС77-38759 от 28.01.2010

16+

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, Яна Гусева, Грэм Джонс, Грег Копп, Денис Литов, Алексей Максимов, Дмитрий Матвеев, Джон Мендес, Андрей Овчинников, Пиппа Парк, Игорь Сирин, Тони Флеминг, Вячеслав Халаман, Полина Цыганова, Петр Шестаков

Колумнисты Дэвид Марш

Фотографы Кари Вилен, Ирина Володуцкая, Ромэйн Деламар, Лестер МакКарти, Дмитрий Матвеев, Эммануэль Феррари ди Селле, Нил Синглтон, Тони Флеминг

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
Коммерческий директор
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.

propaganda3.it

86' Domino

RIVA – ЭТО RIVA. ВСЕГДА.

Riva

A Ferretti Group brand
www.riva-yacht.com

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

PREMIUM YACHTS
T +7 (495) 741 00 03
ЛЕНИНГРАДСКОЕ ШОССЕ, 39 СТР.7 - 125212 МОСКВА - РОССИЯ
INFO@PREMIUMYACHTS.RU - WWW.PREMIUMYACHTS.RU

MOTOR BOAT & YACHTING

№4 (28) Июль–август 2014 Published since 1904

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

Website www.mby.com
Twitter mbyipc

Editorial
Editor Hugo Andreae
Art Editor Neil Singleton
Production Editor Chantal Borciani
Boat Test Editor Jack Haines
Technical Writer Greg Copp
Technical Contributor David Marsh
Custom Yacht Cuntributor Alan Harper
Chief Photographer Lester McCarthy
Photographer Graham Snook
Editorial Artist Maggie Nelson
Editorial Assistant Pippa Park
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: Monte Carlo Yachts 86

Журнал опубликован и вышел в свет 09.07.2014
Отпечатано в Эстонии.
Типография Printall AS.
Tala 4, Tallinn 11415 Estonia
Tel: +372 503 8555
printall@printall.ee

IPC INSPIRE
PRINTALL
ISS MEMBER 2014

BOVET
1822
SERGIO СПЛИТ-ХРОНОГРАФ
ЛИМИТИРОВАННАЯ СЕРИЯ
ДИЗАЙН pininfarina
ПЕРВЫЙ ХРОНОГРАФ С ПОЛНОСТЬЮ
ТРАНСФОРМИРУЕМЫМ КОРПУСОМ
ЭКСКЛЮЗИВНО
DA VINCI
WATCHES JEWELLERY ACCESSORIES
Bovet, Москва, Смоленская площадь, 3, +7 495 937.81.17
Нижний Новгород
Ульянова ул., 5
+7 831 296.16.32
Саратов
Волжская ул., 15
+7 8452 23.88.88
Ростов-на-Дону
Чехова ул., 35/30
+7 863 250.11.11
Санкт - Петербург
Малая Морская ул.,12
+7 812 571.84.18
Сочи
Воровского ул., 4
+7 8622 66.50.82
BOVET FLEURIER SWITZERLAND
СООСНОВАТЕЛЬ СЕРТИФИКАТА КАЧЕСТВА ФЛЮРЬЕ И ПАРТНЁР ФОНДА ВЫСОКОГО ЧАСОВОГО ИСКУССТВА
BOVET.COM

СУПЕРЯХТЫ

Новости о моторных яхтах длиной более 100 футов

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

ISA Silver Wind

ТОЛЬКО ФАКТЫ
Длина 143 ф (43,60 м) **Ширина** 27 ф (8,30 м)
Двигатели 2 × MTU 16V 4000 M93L (4613 л.с.)
Максимальная скорость 32 узла

В июне на International Shipyard Ancona в полном соответствии с графиком строительства была спущена на воду первая моторная яхта проекта ISA 140 с гибридной пропульсивной установкой, получившая имя *Silver Wind*. Скоростное судно с глиссирующим корпусом длиной 43,60 м и двумя водометами Rolls-Royce Kamewa сможет развивать максимальную скорость 32 узла. На высоких скоростях и в круизном режиме (26 узлов) водометы работают от дизельных двигателей, однако, помимо них, с редукторами сопряжены электромоторы, позволяющие яхте бесшумно двигаться на скорости до 8 узлов. Для заряда аккумуляторов используются дизельные генераторы, и в гибридном режиме при суммарном расходе топлива 90 л/ч запас хода составляет 2600 миль. В плане экономии это очень выгодно для перегонов чартерного судна без гостей, поскольку расход горючего в этом случае составляет всего 11 л/милю.

Помимо экологичности, наличие гибридного режима позволяет значительно сократить количество моточасов и снизить расходы на сервис двигателей. Также верфь особо подчеркивает низкий уровень шума, обещая, что на 8 узлах пассажиры будут считать, что они на парусной яхте. Кроме того, важна и резервная функция независимых систем: при поломке генераторов батареи заряжаются от главных двигателей, а если те выйдут из строя, электромоторы будут работать от генераторов.

ISA 140 — самый крупный проект верфи, где при формовке стеклопластикового корпуса и надстройки судна применена технология вакуумной инфузии; при этом корпус формуется в цельной матрице за один подход. Наружный дизайн трехпалубной яхты разрабатывал итальянский дизайнер Андреа Валичелли, интерьеры помещений, включая пять гостевых кают, создавала студия Nuvolari & Lenard.

Silver Wind будет передана заказчику в июле 2014 года.

Nirvana 88,50 м / 290,35 фута
Победитель конкурса Robb Report 2013 Best of the Best
Победитель конкурса ShowBoats Design Awards 2013

oceAnco

Яхты для визионеров

Oceanco Monaco - Тел +377 93 10 02 81 / The Netherlands - Тел+31 78 6995 399 www.oceancoyacht.com

Oceanco Equanimity

ТОЛЬКО ФАКТЫ
Длина 300 ф (91,50 м) **Ширина** 47 ф (14,50 м)
Двигатели 2 × MTU 16V 4000 M93L (4828 л.с.)
Максимальная скорость 20+ узлов

В Голландии на верфи Oceanco впервые в истории построена суперяхта, которая полностью соответствует требованиям Passenger Yacht Code (PYC).

«Работая совместно с Lloyd's и регистром Каймановых островов, мы спроектировали и построили великолепную яхту, которая, несомненно, установит новые стандарты в индустрии»,— прокомментировал спуск *Equanimity* на воду генеральный директор верфи Марсель Онкенхоут.

Судно длиной 91,5 м наделено девятью гостевыми каютами и рассчитано на прием 26 гостей, чей отдых будут обеспечивать 28 членов экипажа. Помимо собственных дизайнеров Oceanco, в создании внешнего облика и оформлении интерьеров стального судна с алюминиевой надстройкой участвовало бюро Andrew Winch Design.

Название *Equanimity* берет начало от двух латинских слов: aequus (баланс) и animus (внутреннее состояние, душа), поэтому концепция дизайна построена именно на балансе интерьера и экстерьера. Помещения на борту оформлены в восточном стиле с использованием натуральных материалов вроде древесины венге, бамбука и мрамора, которые соответствуют национальным традициям заказчика из Китая. Он, кстати, планирует активно путешествовать со своими гостями, для чего на борту есть все необходимое, включая быстроходные RIB'ы Zodiac, кастомные тендеры Hodgdon, бассейн площадью 20 м^2 с гидромассажем, пляжный клуб с сауной, салоном красоты, спа и хаммамом, а также сертифицированная по правилам CAP437 вертолетная площадка — не только для высадки и посадки пассажиров, но и для стоянки и заправки вертолета.

CRN Yalla

Более тысячи человек собрались на верфи CRN в Анконе, чтобы стать свидетелями спуска 73-метровой пятипалубной суперяхты *Yalla*. Наружный дизайн проекта CRN 132, в котором плавные мягкие линии, проходящие через весь корпус и надстройку, сочетаются с агрессивным остеклением, разрабатывало известное бюро Omega Architects. *Yalla* стала первой яхтой, построенной на новой платформе шириной 12,5 м, которая подразумевает шесть гостевых кают для 12 человек. После спуска судно должно пройти ходовые испытания; затем на CRN закончат монтаж интерьеров, которые создала миланская студия Droulers Architecture, специализирующаяся на оформлении коттеджей и коммерческой недвижимости.

Интересно, что заказчик является поклонником дизайнерских решений Omega Architects, которая также спроектировала кастомный лимо-тендер для *Yalla* — его уже построили и успешно испытали на голландской верфи Hutting Yachts.

По заявлению CRN, создание яхты потребовало около 430 000 человеко-часов; ежедневно над ней трудились более 150 человек. «Мы очень рады этому событию, поскольку *Yalla* продемонстрирует миру развитие бренда CRN»,— сказал генеральный директор верфи Ламберто Таколи.

Итальянцы пока не раскрывают подробностей планировки помещений и особенностей технической начинки *Yalla*, однако известно, что штатная численность экипажа составляет 22 человека.

В настоящее время в эллингах верфи идет постройка еще нескольких проектов, включая три яхты CRN длиной 55–74 м, а также Ferretti Custom Line 124.

ТОЛЬКО ФАКТЫ
Длина 240 ф (73,00 м) **Ширина** 41 ф (12,50 м)
Двигатели 2 × Caterpillar 3512B (4828 л.с.)
Максимальная скорость не объявлена

Подумайте о том...
Что такое настоящий яхтинг

Ваша яхта до сих пор имеет проектный номер и находится на верфи, окруженная строительными лесами? Или вы уже наслаждаетесь уникальными моментами жизни на борту с теми, кого цените больше всех? Компания Amels понимает, что такое настоящий яхтинг. Мы реализуем ваше видение в соответствии с высочайшими стандартами в наиболее короткий срок. Испытайте лучшее, что может подарить обладание собственной яхтой, построенной на проверенной и зарекомендовавшей себя платформе Amels Limited Editions от 55 до 83 метров длиной, по дизайну Тима Хейвуда, с интерьером на ваш выбор. В разумный срок и за разумный бюджет.

Amels делает то, что обещает.

ИНТЕРАКТИВНЫЙ КОНТЕНТ! СКАНИРУЙТЕ ЭТУ СТРАНИЦУ С БЕСПЛАТНЫМ ПРИЛОЖЕНИЕМ LAYAR APP

ГРУППА DAMEN SHIPYARDS

AMELS

ИСКУССТВО СОЗДАНИЯ ЯХТ

Sanlorenzo 460Exp

Всего через несколько недель после премьеры проектов SL118 и SD112 итальянская верфь Sanlorenzo спустила на воду не совсем обычную для себя яхту — 460Exp. Дело в том, что в отличие от прежних моделей, эта суперяхта является полноценным эксплорером, предназначенным не только для отдыха в теплых морях, но и для длительных автономных путешествий в полярных широтах.

Стальное судно (длина 42 м, водоизмещение 460 т) с алюминиевой надстройкой обладает большим полезным объемом, который необходим не только для создания комфортабельных помещений, но также для размещения многочисленной технической начинки серьезного экспедиционного судна и парка тендерной техники. При проектировании 460Exp особое внимание было уделено экологичности судна, которому уже присвоен сертификат RINA Green Plus.

Верфь предлагает оборудовать 460Exp на выбор дизелями MTU или Caterpillar. По расчетам максимальная скорость судна составит 16 узлов — очень неплохо для эксплорера, а запас топлива 50 000 т позволит пройти на крейсерских 11 узлах более 4000 миль без дозаправки.

Как и полагается экспедиционной суперяхте, вибрация и шум на борту сведены к минимуму, плюс владельцу предоставлены все атрибуты роскошной жизни, включая бассейн, спа, тренажерный зал и хаммам. Кроме того, в корме расположен полноценный пляжный клуб с баром, сауной и дайв-центром.

Разработанные на заказ интерьеры 460Exp будут выполнены в спокойном стиле с использованием классического тика, красного дерева и натуральной кожи, чтобы нейтральная, но роскошная обстановка не надоедала в длительных вояжах.

Sanlorenzo активно работает над яхтой в соответствии с графиком, и первый корпус 460Exp будет передан владельцу в августе будущего года.

ТОЛЬКО ФАКТЫ
Длина 138 ф (42,20 м) **Ширина** 30 ф (9,20 м)
Двигатели 2 × MTU 8V 4000 M63/Caterpillar C32 Acert
Максимальная скорость 16 узлов

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

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР ISA YACHTS В РОССИИ

NORD STAR
YACHTING

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

Azimut 77S

ТОЛЬКО ФАКТЫ
Длина 77 ф (23,60 м) **Ширина** 18 ф (5,48 м)
Двигатели 3 × Volvo Penta D13 (900 л.с.)
Максимальная скорость 36 узлов
Стоимость от € 2 850 000

ОСОБЕННОСТИ
- Три двигателя
- Высокая скорость
- Впечатляющий дизайн

Итальянская Azimut Yachts представит на осенних боат-шоу новую модель спортивной линейки — Azimut 77S. Первое появление лодки на публике состоится в Каннах, но, по сообщению верфи, еще до мировой премьеры подписаны контракты на строительство четырех корпусов. Похоже, Azimut 77S пойдет по стопам младшей модели, Azimut 55S, которая сейчас является бестселлером спортивной линейки Azimut: за два года построено более 40 корпусов.

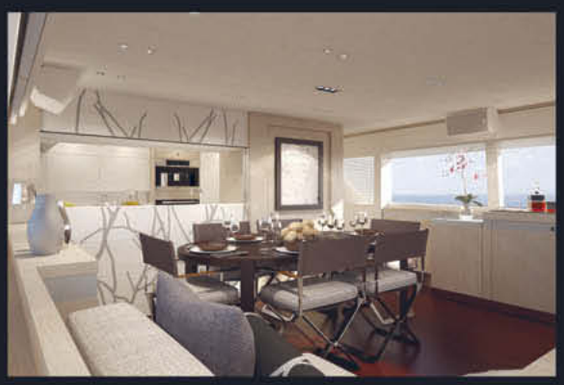
Новая яхта вобрала в себя как стилистические инновации (сейчас верфь кардинально обновляет дизайн экстерьера у всех моделей), так и передовые технологии. Например, кормовая платформа на гидроприводе может не только подниматься или опускаться, но и наклоняться. Прямой форштевень, впервые примененный на Azimut 55S, способствует хорошему прохождению волны, а три пропульсивные установки Volvo Penta IPS 1200 сообщают яхте впечатляющую скорость и маневренность, одновременно оптимизируя расход топлива. По данным верфи, максимальная скорость составит 36 узлов, а в круизном режиме на скорости 32 узла Azimut 77S расходует 350 л/ч, что при емкости топливных танков 4200 л обеспечивает лодке 12-часовой запас непрерывного хода.

В отношении внешности более всего обращают на себя внимание прозрачный хардтоп и цельное, без стоек, остекление надстройки. В интерьере премьерной яхты использованы полированная древесина зебрано и вручную прошитая кожа. Пассажирских кают на борту четыре (включая апартаменты владельца во всю ширину корпуса); отсек экипажа в корме рассчитан на троих.

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

Riva 88 Miami (Florida)

Вот с чем у итальянской Riva никогда не было проблем, так это с лодками, на которые оборачиваются абсолютно все. Новая 88-футовая Riva Miami не исключение. (Кстати, на выставках яхта может появиться и под именем Riva 88 Florida: верфь, похоже, окончательно еще не определилась с названием.)

На этот раз итальянцы предложили концепцию полностью убирающегося хардтопа. Идею совместно реализовали дизайнеры Ferretti Group и волшебники из Besenzoni — компании, специализирующейся на гидравлическом палубном оборудовании, в том числе телескопических трапах. Если хардтоп не нужен — логично его убрать, но вот куда? Например, использовать в качестве защитной «крыши» для зоны отдыха в носу. Такое решение не удивило бы в качестве концепта для выставки, но в реальной жизни…

Когда наблюдаешь, как работает этот механизм, захватывает дух. Нажатие кнопки активирует две электрогидравлические «руки», которые подхватывают лежащий на носовой палубе хардтоп и переносят его в направлении кормы, помещая над постом управления. А потом возвращают обратно, когда нужно. Можно даже остановить процесс на полпути и зафиксировать хардтоп так, чтобы он одновременно работал в качестве тента от солнца для сидений поста управления и носовой зоны отдыха. Стоит только помнить: когда вы начнете этот аттракцион, на набережной точно соберется толпа зевак.

Что касается яхты как таковой, Riva 88 Miami построена на базе корпуса модели 86 Domino, так что планировка палуб очень похожа. На нижней палубе — три каюты и салон. Есть и четырехкаютный вариант, но в любом случае мастер-каюта будет простираться во всю ширину корпуса.

Понятно, что такая невероятно стильная лодка требует и соответствующей скорости. В этом смысле Riva 88 Miami (или Florida?) тоже не разочарует: 5276 «лошадей» в моторном отсеке разгоняют лодку до 41 узла (два MTU 16V 2000 M93). Хотя есть и более спокойный вариант — MTU 16V 2000 M93 (2 × 2435 л.с.).

Реклама

JAGUAR XF
ОТ 1 883 000 РУБЛЕЙ*

Элегантный и динамичный Jaguar XF Comfort** по привлекательной цене.

Бензиновый двигатель i4 240 л. с. объемом 2,0 и 8-ступенчатая автоматическая трансмиссия с системой передач Jaguar Sequential Shift™.

HOW ALIVE ARE YOU?***

JAGUAR

* Предложение действительно при покупке новых автомобилей Jaguar XF 2015 модельного года в комплектации Comfort в салоне официального дилера «Омега-Премиум». Подробную информацию можно получить в салоне «Омега-Премиум» и по телефону (812) 334-16-16. Внешний вид автомобиля, на который распространяется предложение, может отличаться от данного изображения. Вся информация носит справочный характер и не является публичной офертой (ст. 437 ГК РФ).

** Comfort – англ. «комфорт».

*** Живешь ли ты по-настоящему?

ОМЕГА-ПРЕМИУМ. ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР

Санкт-Петербург, ул. Школьная, д. 75, тел.: (812) 334-16-16

JAGUAR-CENTRE.RU

Horizon PC52

ОСОБЕННОСТИ
- Разные скоростные режимы
- Высокий уровень кастомизации

ТОЛЬКО ФАКТЫ
Длина 52 ф (15,71 м) **Ширина** 22 ф (6,75 м)
Двигатели 2 × Cummins QSB (550 л.с.)
Максимальная скорость 22 узла
Стоимость от $ 1 890 000

Тайваньская верфь Horizon в конце мая спустила на воду первый моторный катамаран PC52 Quintessence. Уже в конце июля яхта будет доставлена своему американскому владельцу, а ее мировая премьера состоится в ноябре на боат-шоу в Форт-Лодердейле.

Horizon PC52 спроектирована «по мотивам» уже снискавшей успех более крупной модели PC60: современные линии, просторные внутренние помещения, высокий уровень отделки и, конечно, мореходные качества. Лодка спроектирована с прицелом на длительные океанские переходы: тестовые испытания корпуса в бассейне позволили определить оптимальное соотношение ширины и длины ватерлинии, обеспечивающее PC52 разумное потребление топлива и комфортный ход в разных режимах. С парой двигателей Cummins QSB по 550 л.с. катамаран может двигаться в устойчивом экономичном режиме на скорости 8 узлов с высоким запасом хода, на круизной скорости в районе 17 узлов и разгоняться при необходимости до 22 узлов.

Quintessence отличается обширной главной палубой, где находятся салон, камбуз, бар и кладовая. Внизу — три каюты: мастер-каюта располагается в правом поплавке, две гостевые — в левом. Для отдыха на воздухе лодка может предложить просторные кормовой кокпит и флайбридж.

Период создания яхты занял менее года, причем половина времени ушла на разработку проекта. Во время работы над первым корпусом PC52 верфь и заказчик поддерживали постоянный контакт, чтобы максимально реализовать все пожелания клиента, касающиеся его индивидуальных потребностей.

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

KingFisher 2375 Torrent HHT V8

ТОЛЬКО ФАКТЫ
Длина 23 ф (7,00 м) **Ширина** 9 ф (2,59 м)
Двигатель 320/380 л.с.
Стоимость в России от $ 150 072

ОСОБЕННОСТИ
- Водомет
- Обилие опций

Модель 2375 Torrent HHT V8 — флагманская лодка линейки River Jet канадской верфи KingFisher (Westwinn Group). Как можно понять из названия серии, в нее входят лодки с водометами, что дает им как минимум два неоспоримых преимущества: минимальную осадку и маневренность.

Установленные на 2375 Torrent HHT V8 высокопроизводительные водометы Hamilton HJ212 в сочетании с мощными двигателями (предлагаются на выбор 320 л.с. объемом 5,7 л или 380 л.с.— 6,0 л) обеспечивают отличные скоростные характеристики. Выполненный из алюминия корпус 2375 Torrent HHT V8 надежен, неубиваем, комфортабелен и отлично подходит для рыбалки, патрулирования, в качестве рабочего или разъездного катера. Усиленные нос и киль обеспечивают защиту корпуса, поэтому столкновение с плавающим в воде предметом или высадка экипажа прямо на необорудованный берег не создадут проблем. 2375 Torrent HHT V8 — практически открытый катер с хардтопом над кокпитом в районе сидений и сдвижными боковыми окнами. Для модели предусмотрен комплект тентов для защиты кокпита. Опционально можно заказать и расширенную тент-палатку. Еще одна интересная особенность лодки — масса возможностей сконструировать и трансформировать кокпит по своему вкусу: можно выбирать из целого списка сидений, кресел и подушек. Также доступны разные размеры и конфигурация релинга. И, конечно, KingFisher 2375 Torrent HHT V8 отлично вписывается в трейлерные габариты.

Serenella

ТОЛЬКО ФАКТЫ
Длина 27 ф (8,10 м) **Ширина** 9 ф (2,80 м)
Двигатели 2 × Yanmar 4BY (180 л.с.)
Стоимость по запросу

Итальянская верфь Cantiere Serenella, расположенная в Венеции на острове Мурано, известна своими произведениями искусства в области создания роскошных «водных кабриолетов». Использование традиционных приемов работы с деревом в сочетании с новейшими технологиями в «начинке» — секрет того, как сделать лодку классического стиля и при этом быструю, комфортабельную и нескучную.

Очередной шедевр — тендер для мегаяхты *Hermitage* (верфь Luerssen), предназначен для комфортабельной доставки VIP-гостей с борта *Hermitage* на берег и обратно. Корпус длиной чуть более 8 метров выполнен из красного дерева; надстройка — нержавеющая сталь и стекло. Салон отделан кожей и оборудован аудиосистемой высочайшего класса. Лодка построена с учетом специфики процедуры погрузки в гараж яхты (подробности не разглашаются).

ОСОБЕННОСТИ
- Индивидуальный проект
- Корпус из красного дерева

Toyota Land Cruiser 200
ВСЁ В МОЕЙ ВЛАСТИ

TOYOTA

СТРЕМИТЬСЯ К ЛУЧШЕМУ

Реклама

Специальная комплектация BROWNSTONE

За рулем Land Cruiser 200 в специальной комплектации Brownstone* исключительная роскошь окружает Вас, где бы Вы ни были. В нем безграничные возможности легендарного внедорожника Toyota Land Cruiser дополнены изысканными решениями в дизайне кузова и отделке салона. Черный тон решетки радиатора и фар с системой интеллектуального управления дальним светом, а также шильдики Brownstone на задних стойках подчеркивают его высочайший статус. Благородная кожа орехового цвета особой выделки в обивке сидений и дверей и эксклюзивные декоративные вставки в отделке создают атмосферу роскошной яхты в салоне. С Land Cruiser 200 в специальной комплектации Brownstone Ваша власть становится еще более неоспоримой, чем когда-либо прежде.

* Brownstone – архитектурный стиль, символ богатства и престижа.

Прикоснитесь к исключительной роскоши Land Cruiser 200 Brownstone на

ММАС
Московский международный автомобильный салон

Ждем Вас с 29 августа по 7 сентября на стенде Toyota. «Крокус Экспо», павильон № 3, зал № 14, место С101.

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

TOYOTA

СТРЕМИТЬСЯ
К ЛУЧШЕМУ

В Land Cruiser 200 есть всё, чтобы Вы наслаждались роскошью яхты класса люкс в путешествиях по суше

Добро пожаловать на борт

Подобно кают-компании большой океанской яхты, салон Land Cruiser 200 рождает ощущение невероятного простора. Продуманная эргономика интерьера дарит абсолютный комфорт и удобство Вам и Вашим попутчикам. В зависимости от Ваших предпочтений Вы можете выбрать автомобиль с 5- или 7-местным салоном.

Готов ко всему

За рулем Land Cruiser 200 на любой дороге Вы чувствуете себя спокойно и уверенно, как на борту круизного лайнера. В Вашем распоряжении впечатляющая мощь бензинового или дизельного двигателя и инновационные внедорожные технологии, включая систему выбора режима движения Multi-terrain Select для настройки автомобиля под разные типы покрытия.

Навигация всегда открыта

8-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы позволяет управлять спутниковой навигацией и аудиосистемой премиум-класса JBL с 14 динамиками, которая разработана специально для салона Land Cruiser 200, чтобы Вы всегда могли наслаждаться Вашей любимой музыкой в безупречном качестве.

Azimut Atlantis 50 Open

ТОЛЬКО ФАКТЫ
Длина 53 ф (16,19 м) **Ширина** 14 ф (4,30 м)
Двигатели 2 × Cummins QSC 8.3 (600 л.с.) **Максимальная скорость** 32 узла **Стоимость в Европе** от € 590 000

Azimut Yachts представит на осенних боат-шоу открытую версию уже известной модели Atlantis 50 Coupe. Основное отличие Atlantis 50 Open — отсутствие дверей между салоном и кормовым кокпитом. Последний за счет экономии места тоже немного изменился: диван приобрел U-образные очертания, плюс появилось дополнительное сиденье. Вся главная палуба выполнена на одном уровне, что редкость для яхт такой длины и типа. Протянувшийся вдоль правого борта в салоне камбуз тоже полностью модернизировали. А вот планировка нижней палубы такая же, как и у модели Atlantis 50 Coupe. На выбор — три каюты либо две каюты плюс салон. Купальная платформа, снабженная гидроприводом, может опускаться и подниматься, облегчая спуск на воду и подъем тендера длиной до 2,4 м. Впрочем, держать его на платформе нет никакой необходимости: под кормовым лежаком предусмотрен гараж. В стандартной комплектации яхта оборудуется двумя 600-сильными двигателями Cummins QSC 8.3, приводящими во вращение гребные валы, которые обеспечивают максимальную скорость до 32 узлов.

ОСОБЕННОСТИ
- Открытый с кормы салон
- Обновленные кокпит и камбуз
- Две или три каюты

Velvette NGT 27

Новая модель российской верфи Velvette Marine с корпусом длиной чуть более 8 метров — симбиоз дерзости, скорости и — об этом нельзя не сказать — комфорта. Впрочем, достаточно только раз взглянуть на эту красную ракету, чтобы понять: лодка создавалась для тех, кто не может на воде обойтись без настоящего драйва. Максимальная скорость в базовой комплектации с двигателем MerCruiser мощностью 430 л.с. должна превысить 100 км/ч. Но это еще не все: опционально устанавливается спортивный мотор мощностью 525 л.с. с полупогруженным винтом, что позволит превысить отметку 120 км/ч.

В «гражданском» режиме выхлоп под воду осуществляется через ступицу винта, в спортивном режиме нажатием кнопки выхлоп переводится напрямую за борт. Сопровождающий все это гоночный рык можно не только слышать, но и видеть: потоки выхлопных газов выбрасываются из двигателя вперемешку с водой, поступающей из системы охлаждения.

При этом Velvette NGT 27 — вовсе не сугубый гоночный болид. Камбуз, гальюн, два удобных спальных места, лежак для загорания — все это позволяет использовать лодку и как универсальный катер для водных прогулок.

ОСОБЕННОСТИ
- Высокая скорость
- Комфорт на борту
- Широкая цветовая гамма

ТОЛЬКО ФАКТЫ
Длина 27 ф (8,20 м) **Ширина** 8 ф (2,55 м)
Двигатель Volvo Penta V8 (430 л.с.), MerCruiser 430–525 л.с. **Максимальная скорость** 68 узлов
Стоимость в России от 2 988 566 руб.

Absolute 58 Navetta

ОСОБЕННОСТИ
- Три каюты и три санузла
- Много света внутри
- Колонки IPS

ТОЛЬКО ФАКТЫ
Длина 58 ф (17,70 м) **Ширина** 16 ф (5,00 м)
Двигатели 2 × Volvo Penta IPS600 (435 л.с.)
Максимальная скорость 26 узлов
Стоимость в Европе от £ 1 200 000

Траулерные или экспедиционные яхты сейчас набирают все большую популярность, так что даже итальянцы, исторически весьма далекие от этого типа судов, не рискуют игнорировать тренд. Первой у себя на родине еще несколько лет назад верфь Azimut представила линейку Magellano; затем отметилась Cranchi, и вот наконец в этом жанре выступила и верфь Absolute.

Учитывая большую площадь бортового остекления (иллюминаторы и правда очень большие), об экспедиционном судне в данном случае напоминает разве что надстройка. Впрочем, серьезные траулеры и эксплореры следует искать в других местах, а здесь мы имеем симпатичный компромисс между хорошими мореходными качествами и привлекательной внешностью. Немного смущает зеленый цвет корпуса («вырви глаз»), но приверженцы более сдержанных тонов могут выбрать бежевый.

Комплекс из двух Volvo Penta IPS 600 обеспечит яхте скорость до 26 узлов. На круизной скорости 21 узел расход топлива составляет 106 л/ч. Учитывая, что топливные танки вмещают 2400 л дизеля, идти в этом режиме можно без малого сутки.

Использование компактных IPS также позволило уменьшить моторный отсек и отдать больше пространства каютам нижней палубы. Мастер-каюта выполнена во всю ширину корпуса; еще две гостевые тоже очень просторны, и каждая располагает собственным санузлом. Камбуз расположен на верхней палубе, позади поста управления, так что желающему что-нибудь приготовить не придется выпадать из компании.

В дальнейшем Absolute планирует расширить линейку яхт этого типа, ну а премьерный показ этой модели состоится на боат-шоу в Каннах.

Galeon 56 Skydeck

ТОЛЬКО ФАКТЫ
Длина 56 ф (17,20 м) **Ширина** 15 ф (4,70 м)
Двигатели 2 × Cummins QSM11/Volvo Penta D11 (670/725 л.с.); 2 × Volvo IPS950 (725 л.с.)
Максимальная скорость 36 узлов
Стоимость в Европе от £ 568 200

ОСОБЕННОСТИ
- «Исчезающий» флайбридж
- Валы или IPS
- Варианты двигателей

Каждый месяц — новая лодка! Именно такое впечатление складывается, когда получаешь информацию об очередной новинке польской верфи Galeon. Действительно, компания обновляет модельный ряд довольно часто, но новый 56 Skydeck — случай особенный.

Эту лодку точно запомнят надолго. Причиной тому… исчезающий флайбридж. Как и у многих спорткруизеров, он небольшой и сильно сдвинутый в корму. Фокус в том, что когда флайбридж не используется, хардтоп, являющийся продолжением лобового стекла, задвигается полностью, вплоть до радарной арки. Все это происходит одним нажатием кнопки; одновременно автоматически складывается и приборная консоль. На верфи считают, что такое решение позволяет отказаться от возни с тентами и чехлами для защиты флайбриджа от воздействия погодных условий и… следов жизнедеятельности птиц. Кроме того, это, прямо скажем, выглядит впечатляюще.

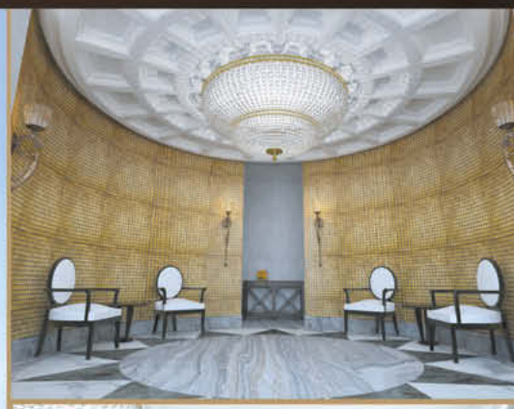
В отношении планировки эта модель во многом повторяет флайбриджную версию 56-футового Galeon. На нижней палубе — три каюты и две ванные комнаты. Мастер-каюта — во всю ширину корпуса. Опционально можно предусмотреть и отсек экипажа в корме: он рассчитан на двоих и, естественно, располагает собственным санузлом.

Galeon всегда предлагает широкий список двигателей для своих яхт, и 56 Skydeck не исключение. Стандартный вариант — два 715-сильных Cummins QSM 11. Также можно остановить выбор на паре Volvo Penta мощностью по 670 или 725 л.с. с валами или IPS950 — в последнем случае придется добавить к базовой цене лодки около £ 100 000.

>>>

КЛУБНЫЙ ДОМ
BRILLIANT HOUSE

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



Элитный клубный дом
Крестовский остров

Продажа квартир от 180 000 руб./кв.м

РЕКЛАМА

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

Nordhavn 59 Coastal Pilot

ТОЛЬКО ФАКТЫ
Длина 59 ф (17,90 м) **Ширина** 17 ф (5,20 м)
Двигатели 2 × Cummins QSM 11 (715 л.с.)
Максимальная скорость 22 узла
Стоимость не объявлена

ОСОБЕННОСТИ
- Корпус переходного типа
- Отличное качество постройки
- Две или три каюты

Эта новая лодка олицетворяет для калифорнийской верфи Nordhavn серьезные изменения. Не только потому, что выглядит куда менее брутально по сравнению с остальными моделями ряда. Это еще и первый корпус переходного типа в линейке верфи.

Два двигателя Cummins QSM 11 мощностью по 715 л.с. обеспечивают свыше 20 узлов скорости, что для Nordhavn непривычно много. Верфь позиционирует эту модель как отход от концепции «дальнобойных» судов: она адресована тем, кому не нужны трансокеанские переходы, но требуется качественная яхта для прибрежного плавания в сложных акваториях, например, в районе Аляски. В этом смысле Nordhavn 59 Coastal Pilot — ожидаемо надежная и мореходная яхта, классифицированная по RCD CE на категорию «А» (океан).

В зависимости от пожеланий заказчика на нижней палубе могут быть две или три каюты; в обоих случаях мастер-каюта будет очень просторной. Для флайбриджа можно заказать полный ходовой тент из мягкого акрила Isinglass, так что верхняя палуба превратится в еще одно закрытое кондиционированное (или отапливаемое, в зависимости от климата) помещение.

В общем, если вам нравятся лодки Nordhavn, но вы не готовы мириться с более чем скромными скоростями, есть смысл присмотреться к новому 59-футовику этой марки.

HANSE 455

ТОЛЬКО ФАКТЫ
Длина 46 ф (13,95 м) **Ширина** 14 ф (4,38 м) **Паруса** 103 м²
Двигатель 53 л.с. **Стоимость** от € 169 900

ОСОБЕННОСТИ
- Оптимизированные обводы
- Увеличенный кокпит

У верфи Hanse Yachts появилась новая яхта, Hanse 455. Всего год назад был проведен face lifting популярнейшей 445-й модели. Что заставило немецкую верфь создавать совершенно новую яхту, лишь немного отличающуюся по размеру? Прежде всего, конкуренция в этом самом востребованном сегменте круизных парусных яхт.

Яхта не только выросла в длину на 0,15 метра — ее концепция существенно переработана. Сразу бросается в глаза очень просторный кокпит: именно этого немного не хватало 445-й модели. Что еще видно невооруженным глазом? Внутри стало гораздо светлее (бортовые окна в салоне теперь крупнее, больше люков в крыше рубки). Люки носовой каюты скошенные, что добавляет внешнему виду шарма и позволяет захватывать больше солнечных лучей. Немного удлинен силуэт рубки, и перед мачтой можно устроить еще один небольшой пляж.

Помимо того что дизайнеры увеличили обитаемые объемы, они изрядно потрудились над обводами новой яхты: в новинке реализованы все технические и дизайнерские наработки верфи.

Не будем также забывать железное правило лидеров рынка — представлять каждый год новую модель. Что же касается цены, то в этом смысле Hanse 455 практически не будет отличаться от предыдущей модели.

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

НОВОСТИ MBY

Мир яхт: факты, лю[illegible]ытия

Вода, вода, кругом вода

Motor Boat & Yachting и яхтенное агентство Jonacor Marine в последних числах мая собрали любителей водно-моторного спорта и просто друзей на теплый веселый вечер по случаю презентации очередного выпуска журнала MBY, приуроченного к открытию яхтенного сезона.

Мероприятие прошло в ресторане «Паруса» на территории Речного яхт-клуба. Внезапно напавшая на город типично питерская дождливая погода не отпугнула гостей: два просторных зала ресторана до отказа заполнили нарядные и веселые поклонники активного отдыха на воде.

Генеральным партнером вечера выступила компания «СОЛО», представившая элитный жилой комплекс «Гранвиль». Поддержал мероприятие «Порше Центр Пулково» — официальный дилер автомобилей Porsche в Санкт-Петербурге. Также среди партнеров — салон Magic Thai, универсальный страховщик федерального уровня «Ингосстрах», гостиничный комплекс «Ладожская Усадьба» и промышленная группа «Ладога» с брендом «Царская Золотая». Каждый из партнеров украсил вечер яркими сюрпризами; к примеру, вокруг макета жилого комплекса «Гранвиль» собралась солидная группа любопытствующих. Почти такая же, как вокруг красного спорткара Porsche Cayman S от «Порше Центр Пулково» у входа в ресторан. Комплимент-коктейли от Magic Thai покорили, наверное, всех дам, а сильный пол по достоинству оценил качество «Царской Золотой». А некоторым участникам праздника посчастливилось получить специальные подарки после розыгрыша призов от партнеров.

Да и кроме подарков было чему порадоваться: ценители развлекательных шоу наслаждались выступлениями финалиста «Новой волны» Егора Сесарева, певицы Оливии и группы Pulse, поклонники театрально-игрового жанра повеселились вместе с дуэтом мимов, а самые бесстрашные лично обследовали стоящие в марине яхты — назло весенней прохладе и слезливо-сентиментальному настроению небес.

Было ярко, вкусно, музыкально и увлекательно, несмотря на погоду. Ведь, как известно, настоящие любители яхтинга не боятся большой воды.

Страхование яхт и катеров

Управление страхования судов и ответственности судовладельцев
Отдел страхования речных судов и яхт
127994, Россия, г. Москва, ул. Лесная, 41
Тел.: 8 (495) 641 41 24
Факс: 8 (495) 234 36 02
E-mail: yachts@ingos.ru

Реклама

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

8 (495) 956 55 55
www.ingos.ru

ИНГОССТРАХ
Ingosstrakh
ИНГОССТРАХ ПЛАТИТ. ВСЕГДА.*

Гоняться и учиться

В июле в Royal Yacht Club (Москва) состоится регата PROyachting Cup. За право обладания кубком поборются и те, кто учился ходить под парусом тут же, в Royal Yacht School by PROyachting.

Школа молодая, но перспективная: компанию основала зимой 2013 года лидер сборной России, чемпионка мира и Европы Екатерина Скудина после завершения олимпийской карьеры. Понимая, что в Москве есть очевидный спрос на корпоративный яхтинг, она затеяла проект, отвечающий всем современным тенденциям. В столицу был доставлен флот из 10 новых одинаковых яхт Beneteau Platu 25. Лодки базируются в Royal Yacht Club на Водном стадионе. Уже в первый сезон состоялись десятки мероприятий, стартовали несколько проектов, из которых особенно популярными стали еженедельная вечерняя регата по средам Wednesday Night Race. Идея выйти под парусом посреди рабочей недели и насладиться гонками нашла отклик у любителей яхтинга — практически с самого начала соревнования проходили при полном аншлаге.

По итогам сезона выявилась потребность в собственной яхтенной школе: многие из участников мероприятий пожелали продолжить обучение. Так родилась Royal Yacht School by PROyachting. В феврале 2013 года была получена аккредитация ВФПС, что позволяет школе выдавать лицензии на управление яхтой соответствующего образца. Преподавателями выступают высококлассные специалисты.

Есть программы и для тех, кто уже вполне уверенно чувствует себя за штурвалом. В ближайшее время PROyachting организует мастер-классы по специальным направлениям для тех, кто хочет углубить свои знания по той или иной теме. Преподаватели — сама Екатерина Скудина, которая прочитает курс лекций по матчевым гонкам, и другие профессионалы от паруса.

Новое имя, прежнее качество

Лодки компании Sarins Boats теперь называются Sargo. О смене бренда официально заявил глава верфи Томас Сарин в июне, во время Finnboat Floating Show — трехдневного ралли для представителей мировой яхтенной прессы.

Сарин признался, что переименование марки далось нелегко. Финские лодки Minor выпускали без малого 50 лет, они известны высокой мореходностью, надежностью и функциональностью и ценятся во всем мире. Единственное, что у маркетологов вызывало сомнение,— возможная ассоциация имени с чем-то небольшим (англ. minor — незначительный, второстепенный) или печальным, тихим (музыкальный термин).

И вот, после нескольких лет колебаний руководство верфи приняло решение о рождении Sargo. Новое имя образовано из части фамилии владельцев верфи Sarin и простого слова go, в котором даже не говорящий на английском почувствует движение вперед. Ну что же, звучное, запоминающееся и наделенное положительным смыслом новое имя, надеемся, принесет вдохновение создателям марки, хотя всем, кто знаком с продукцией Sarins Boats, очевидно: и под старым брендом проектировщикам и судостроителям удавалось делать добротные, качественные, быстрые, остойчивые и маневренные лодки.

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

Рай на море и на суше

Живописная, а главное — удобная и просторная естественная гавань сделала небольшой городок Гёчек одним из самых популярных центров яхтенного туризма на турецком побережье. В городе располагаются четыре прекрасно оборудованных марины общей вместимостью более 1000 яхт, работают около 20 специализирующихся на аренде, продаже и обслуживании лодок компаний. Если к этому добавить прекрасный средиземноморский климат, долгий сезон (с апреля по октябрь) и близость к международному аэропорту, нетрудно понять, почему ежегодно в Гёчек приезжают тысячи любителей яхтинга из Англии, Германии, Италии, России и США.

А с июня у туристов появился еще один повод посетить Гёчек: компания Rixos Hotels открыла здесь новое, как всегда, достойное внимания подразделение — Rixos Premium Gocek Suites & Villas.

Комплекс Rixos Premium Gocek Suites & Villas устроен так, чтобы его гости могли избежать суеты, толкотни и невнимания — всего того, что так раздражает настроенного на качественный отдых взыскательного путешественника на больших турецких курортах. Здесь гостю на выбор предлагаются 14 уединенных вилл у самого берега моря и 206 номеров разного класса с минимальной площадью 45 кв. м.

Разумеется, в отеле доступны самые современные спа-курсы, оздоровительные спортивные программы, клубные занятия для детей, малышей и тинейджеров, несколько ресторанных и развлекательных площадок — все, что подразумевает отдых премиум-класса. И, конечно, сложно найти более комфортное место для старта морского путешествия: даже человек, далекий от водных видов спорта, здесь обязательно влюбится в яхтинг.

Ретроградный календарь: малое усложнение

Стильные часы — непременный атрибут современного человека, который ценит время как ресурс. Никакие современные гаджеты с указателем времени не подарят той уверенной собранности, которой наделяют своего обладателя качественные часы от проверенной марки Baume & Mercier. А особенный шик этому аксессуару придают такие дополнительные функции, как, например, ретроградный календарь в модели Clifton Date Rétrograde.

Ретроградный календарь — механизм указания даты, выполненный в форме неполного циферблата, где стрелка, завершив свой путь, возвращается в исходную позицию. Признаться, такой механизм сложнее традиционного цикличного, зато надежнее; к тому же дизайнерское исполнение этой опции не может не привлечь внимание любого, кто хоть немного разбирается в качественных часах. Но и это не все. В дополнение к календарю новая модель Clifton Date Rétrograde оснащена индикатором запаса хода, а это залог того, что часы никогда не подведут своего владельца.

>>

СВОБОДУ МОЖНО КУПИТЬ.
В Петербурге.

FREEDOM
Апартаменты

freedom-apart.ru

ООО «П1»

Sevenstar Contest Cup

В начале лета в гавани голландского города Медемблик состоялся впечатляющий слет яхт Contest, владельцы которых прибыли из разных уголков мира для участия в 11-й международной регате Sevenstar Contest Cup 2014. Событие традиционно проходило при спонсорской поддержке Sevenstar Yacht Transport и страховой компании Kuiper.

В этом году соревнование привлекло 28 участников с парусными яхтами длиной от 29 до 57 футов — многочисленные национальные флаги были торжественно подняты на набережной порта. Как и в предыдущие годы, флот поделили на две группы. Для яхт длиной менее 40 футов гоночный комитет установил дистанцию короче, чем для более крупных. Спортсменов ждал не только кубок, но и другие полезные призы. Любителям спокойного яхтинга предлагался круиз под парусом в компании единомышленников.

Регата и круиз проходили практически в идеальных условиях. В первый и второй день погода была ясной и солнечной, дул легкий NW, однако это не сбило настрой участников: борьба получилась напряженной. В итоге определились две тройки финалистов: в классе до 40 футов золото, серебро и бронзу получили *Paperino* (35), *Relexelle* (34) и *Dione* (35) соответственно. В группе «40 футов и более» призы распределились так: 1-е место — *Stella Maris* (42CS), 2-е место — *Ernesto* (42CS) и 3-е место — *Njord* (43). Примечательно, что первые два места в старшей группе заняли участники, выступавшие на новинке верфи — Contest 42CS, которая в январе в Дюссельдорфе удостоилась титула European Yacht of the Year.

«Ежегодная встреча энтузиастов нашей верфи — это идеальное сочетание парусного спорта и совместного времяпрепровождения владельцев яхт Contest. По завершении мероприятия всех участников и гостей ждал торжественный ужин на 136 персон за столами, накрытыми на набережной напротив флота регаты»,— рассказывает Арьен Конайн, директор Contest Yachts.

Довольные участники договорились о встрече на очередной регате Sevenstar Contest Cup, которая состоится в Медемблике 5–7 июня 2015 года.

Обед небесного качества

Традиционно считается, что люди, проводящие много времени в дороге, терпят немало неудобств. Правило, что ради свободы передвижения необходимо поступиться собственным комфортом, больше не работает. Теперь из точки «А» в точку «В» можно попасть за кратчайшее время, чувствуя себя как дома, если выбрать правильного помощника, который решит все задачи.

Компания здорового питания JUST FOR YOU заботится о своих клиентах, как бы высоко они ни взлетели. Уникальное предложение для предпочитающих перелеты на частных самолетах — здоровое питание на борту.

Пакет JUST FOR Sky включает разнообразное меню исключительно из органических и экологически чистых продуктов, продуманный сервис, своевременную доставку и, безусловно, индивидуальный подход. Для ценителей комфорта на яхте предложение JUST FOR Sky тоже может быть полезным. В море или за облаками, клиент всегда будет чувствовать неусыпную заботу о своем здоровье и хорошем настроении.

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.

*Двигатель ROTAX 900 HO ACE

Авторизованный дистрибьютор BRP Inc. в России ROSAN

Информация о дилерах на сайте www.rosan.com

SEA-DOO BRP

Эффект присутствия

Во всех регатах не поучаствуешь. Зато современные технологии позволяют в полной мере ощутить радость присутствия в далеких морях, не выходя из дома. Таков новый инновационный телевизор BeoVision Avant от Bang & Olufsen.

Компания Bang & Olufsen переосмысливает место, которое занимает телеприемник в домах пользователей: безукоризненное изображение Ultra High Definition (4K) и изумительная акустическая достоверность создают полный эффект участия зрителя в событиях на экране. Более того, новый уровень удобства в управлении превращает использование телевизора в как никогда естественную и оттого еще более приятную часть вашей жизни. А благодаря бескомпромиссному узнаваемому дизайну BeoVision Avant гармонично вписывается в любой современный интерьер.

В общем, не сожалейте, что нельзя оказаться в нескольких местах одновременно. Все, что раньше казалось безнадежно упущенным, с новым BeoVision Avant станет ближе и понятнее.

Аграрный шик

GANT опять удивляет. Способность марки создавать коллекции, идеально подчеркивающие и безупречную элегантность, и свободолюбивый дух, воплотилась в новой линии GANT Rugger.

На самом деле ящики с рассадой давно перестали быть развлечением исключительно для пожилых тетушек. Крепкий серьезный мужчина, который нежно заботится о тонком побеге, — это очень сексуально.

Теперь в основу концепции легла аграрная тема, выраженная в теплой гамме. Стильное горчичное пальто, например, просто не может не понравиться. Для любителей дерзко выделиться подойдут толстовка и куртка с «лиственным» принтом; поклонники стабильности найдут для себя вещи поспокойнее. Что вовсе не значит «попроще»: линия сильна добротным качеством и продуманными деталями. Но в этом образе нет ничего идеального, ничего надуманного, скорее, что-то немного заросшее и небрежное, как сам GANT Rugger. Коллекция рассчитана не на беспокойных модников — она для стильных людей с сильным сердцем и сильными руками. И никогда еще «близость к земле» не выглядела так элегантно.

ЗАВИДОВО HONKA

ЖИЗНЬ НА КУРОРТЕ

ЗАГОРОДНЫЙ КОМПЛЕКС HONKA В БОЛЬШОМ ЗАВИДОВО

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

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

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

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

HONKA®

Жить у самого моря

Мечта каждого подростка — покорять моря на собственной яхте. Мечта взрослого человека — не только бороздить морские просторы, но и возвращаться в прекрасный дом у моря. Именно поэтому строящийся на Кипре курорт Limassol Marina привлек так много внимания.

Хорошая новость для тех, кто пока не выбрал дом с видом на морской простор: теперь к продаже предложены 14 новых роскошных апартаментов комплекса Dioni Residences. Это новое предложение недвижимости начинает действовать всего за несколько месяцев до официального открытия фитнес- и спа-центра, а также коммерческой зоны ресторанов и магазинов яхт-курорта.

Благодаря тому, что всего несколько минут пешей прогулки отделяют Dioni Residences с одной стороны от центра города, а с другой стороны — от ласкового моря, эти апартаменты с одной, двумя и тремя спальнями станут идеальным местом для абсолютно комфортной жизни на морском берегу. Все апартаменты оборудованы крытыми верандами с панорамным видом на гавань; жители комплекса могут также пользоваться преимуществами общего плавательного бассейна и подземного гаража.

«Каждый из трех комплексов апартаментов: Nereids Residences, Thetis Residences и Dioni Residences — обладает своим особым характером и неповторимой изюминкой дизайна, обращенными к личным предпочтениям наших покупателей. Четырнадцать резиденций Dioni Residences предлагают замечательное сочетание индивидуальной эстетики и комфорта, что отличает этот комплекс от остальных. Располагаясь на главной площади, апартаменты Dioni Residences обеспечивают все условия для приятной жизни в уединении и покое, в окружении живописной панорамы увлекательной жизни яхтенного курорта»,— с гордостью комментирует объявление о начале продаж г-н Михалис Хаджипанайоту, главный исполнительный директор по строительству компании Cybarco, руководящей реализацией и управлением проекта.

Сейчас, когда до конца строительства осталось всего ничего, время для покупки апартаментов особенно благоприятно, ведь уже этим летом посетители Limassol Marina смогут в полной мере насладиться всем спектром развлекательных услуг, предусмотренных в этом уникальном месте.

Новые люди в новом сезоне

Команда Marc O'Polo обещает жаркий сезон: в новой коллекции Casual Fusion удивительным образом сочетаются привычные материалы и качество с оригинальным дизайном в неожиданном формате. Лицом линии «Осень–зима — 2014» стала замечательная актриса и чертовски привлекательная женщина Ума Турман: она как никто олицетворяет одну из основных идей, заложенных в концепции бренда: «Следуй своей природе».

Другой сюрприз от Marc O'Polo — сотрудничество с одним из самых известных в мире мастеров граффити Андре Сарайва, который специально к этому сезону разработал серию принтов для футболок и толстовок Marc O'Polo.

TROY

S / TROY - 50m / 164' PERFORMANCE CRUISER

With a name evoking an illustrious and powerful legend, this magnificent Performance Cruising Sloop is under construction using state-of-the-art yacht building technology and the finest handcraftsmanship. Delivery is scheduled to her proud owner in December 2014

EXTERIOR & INTERIOR DESIGN BY TIM SAUNDERS

- Full Service Shipyard
- Naval Architecture & Marine Engineering
- Design Development for Production
- Specialist Joinery & Cabinet Making
- Advanced Composite Division
- Custom Newbuild, Conversion & Refit

... Simply Ahead of the Fleet

2014 SILVER SPONSOR
The World Superyacht Awards

ESENYACHT

INFO@ESENYACHT.COM / WWW.ESENYACHT.COM

Новый уровень открытости

Профессионализм не имеет секретов — успешным людям это правило известно. Новые часы Admiral's Cup AC-One 45 Squelette реализуют принцип наглядно: это настоящее погружение в самую суть виртуозной механики Corum. Воздушная, утонченная, ажурная архитектура, прозрачность хитроумного диска функции даты и удивительная легкость линий титанового корпуса — новый шедевр на сцене высокого часового искусства.

Со дня создания в 1960 году коллекция Admiral's Cup благодаря своему сильному характеру и неповторимой 12-гранной форме безеля стоит в авангарде современного дизайна. Эта коллекция сквозь десятилетия неизменно следует новейшим течениям, опережая время, предвосхищая самые смелые тренды и удивляя новаторскими чертами своих образцов.

Новые часы Admiral's Cup AC-One 45 Squelette не стали исключением из правила. В корпусе из титана 5-го класса прочности заключен высокосложный механизм — калибр CO 9000 с автоматическим подзаводом (частота 28 800 полуколебаний в час). Впервые механизм с 42-часовым запасом хода стал частью скелетонизированной структуры, демонстрирующей сердце часов в мельчайших деталях.

Впечатляющее зрелище усиливает отсутствие циферблата, а уникальный прозрачный диск даты, размеченный полностью просматривающимися цифрами, придает всей композиции ультрасовременные черты.

Многолетний профессиональный успех компании Corum позволяет ей быть полностью открытой для своих клиентов, что делает качество часов Admiral's Cup еще более весомым.

Осень — преддверие сезона

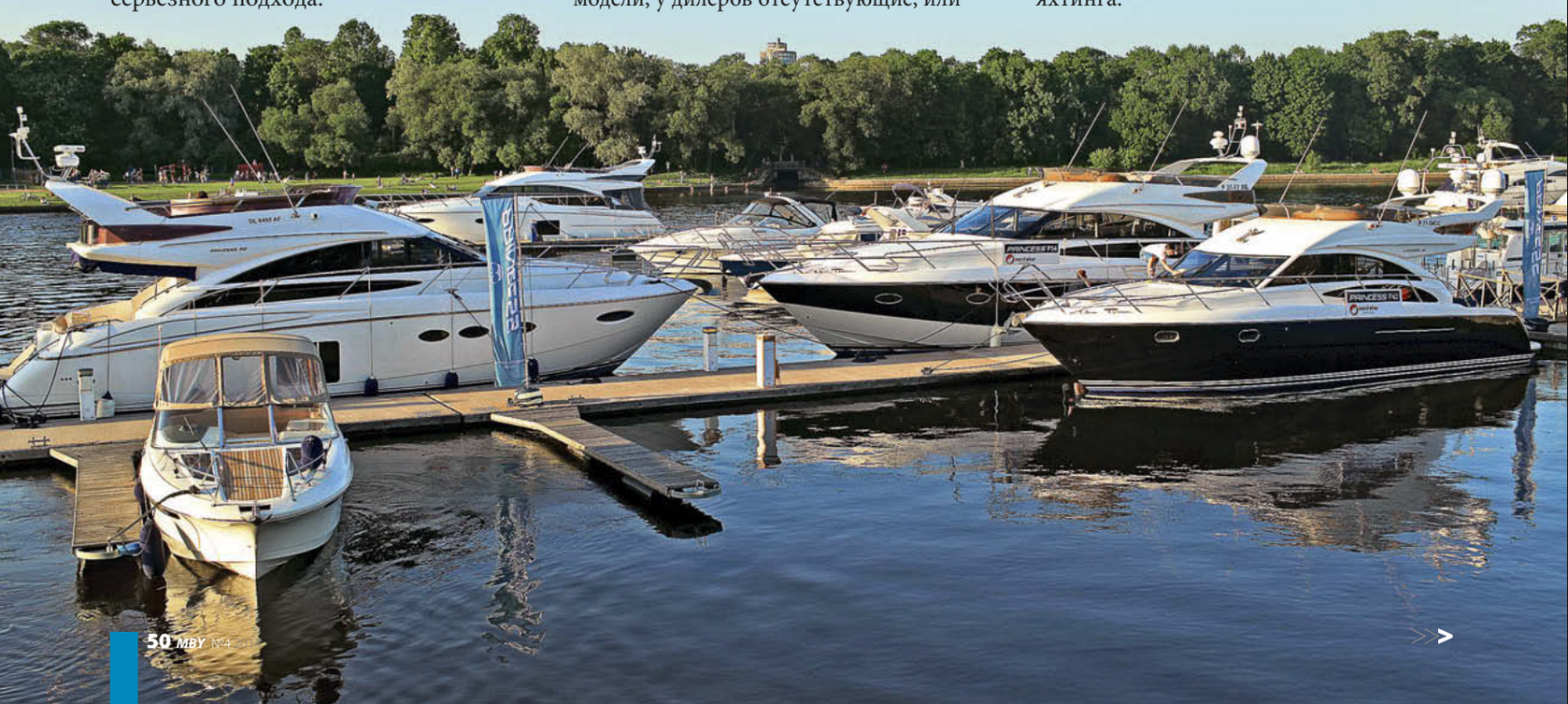
В этом году Северная столица впервые встречает осеннюю яхтенную выставку — St. Petersburg International Boat Show.

Если весенние смотры традиционно ориентированы на моментальное погружение в морскую стихию, на спонтанную приятную покупку и, что называется, немедленный трансфер с бала на корабль, то осенняя выставка предполагает осмысление накопленных за лето впечатлений, вдумчивое подведение итогов и степенное, обстоятельное планирование сезона грядущего. Так что от выставки следует ждать весьма серьезного подхода.

Помимо сезонных отличий, SPIBS претендует на иной уровень и в отношении яхт: акцент на этом смотре будет сделан именно на крупные суда, выбирать которые удобнее загодя. К тому же заявка на международный статус здесь предполагает более широкий спектр брендов.

То, что встреча проходит в Петербурге,— еще одно преимущество перед зарубежными выставками: дилеры уже позаботились о таможне, налогах, языке и адаптации лодок к нашим акваториям. Сюда легко добраться и представителям, например, скандинавских верфей — показать новые модели, у дилеров отсутствующие, или вовсе впервые познакомить публику с маркой, если своих дилеров в России пока нет. Кроме того, место определяет предложение: на петербургской выставке ассортимент больших и малых моторных яхт, парусников, тендеров и даже яхтенной одежды подобран именно с учетом потребностей местного рынка. Да и тест-драйвы яхт и катеров выглядят достовернее здесь, в северных широтах, нежели в водах далекого Средиземноморья.

Стоит ли говорить, что пропустить выставку в Морском яхт-клубе нельзя? SPIBS действительно может стать значимым ежегодным событием в мире яхтинга.



Delicious Escape at Pullman Sochi Centre from 5400 Rub

Гастрономическое Путешествие в Pullman Сочи Центр от 5400 Руб.*

Россия, 354000, г. Сочи, ул. Орджоникидзе, 11а
Т. +7(862)262 97 33, H8591@accor.com, **pullmanhotels.com**

СОЗДАЙ СВОЕ ПУТЕШЕСТВИЕ.

pullman
HOTELS AND RESORTS

Париж. Сан-Паулу. Лондон. Шанхай. Бангкок. Сидней. Джакарта. Дубай. Бали

LE CLUB ACCOR HOTELS | ПРИСОЕДИНЯЙТЕСЬ К НАШЕЙ ПРОГРАММЕ ЛОЯЛЬНОСТИ НА **ACCORHOTELS.COM**

Photographer: Pascal Reynaud

* Минимальная цена указана за сутки за номер категории Superior при одноместном размещении с 01 июня по 30 сентября 2014 года. Предложение включает в себя проживание, завтрак в ресторане, ваучер на единовременную скидку 20% на еду и напитки в ресторане Sel Marin или баре Obar, а также поздний выезд при наличии свободных номеров. Тариф предоставляется при условии 100% предоплаты. В случае отмены бронирования или сокращения срока пребывания гостей в отеле депозит не возвращается. Скидки по данному предложению не суммируются со скидками по другим предложениям. Цены указаны с учетом НДС 18%. Спецпредложение не распространяется на номер категории Grand Suite. Отель Pullman Сочи Центр оставляет за собой право вносить изменения в цены и условия бронирования.

Яркие идеи лета

В этом году легендарный английский бренд Musto отмечает 50-летие.

Компания давно является признанным лидером в сегменте профессиональной одежды для яхтинга. Используя накопленный опыт разработки одежды для моряков, дизайнеры успешно внедряют в casual-модели технологии и материалы, созданные для суровых условий.

Концепция юбилейной весенней коллекции – 2014 строится на преемственности безупречных идей и неизменном стиле. И, как всегда, одежда и аксессуары Musto созданы для всех, в ком не угасает дух приключений. Цветовая гамма нового сезона разнообразна и понравится как приверженцам морской «классики», так и любителям ярких решений.

Коллекция Aeronautica Militare не оставит равнодушными поклонников воздушной стихии. 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. А новые версии футболок, толстовок и поло с шевронами итальянских ВВС продолжают удивлять нескончаемым потоком идей. Этим летом Aeronautica Militare доказывает: активный образ жизни не вредит стилю, а задает стиль. Магазины Foxland расположены в ССК «Лисья Нора», ТРК «Павлово Подворье» и ТВЦ «Спортхит». www.mustofox.ru

С-класс во всем блеске

Марка Mercedes-Benz стабильно держит качество, что не мешает производителям радовать поклонников бренда стильными новинками. Новейший седан С-класса открывает очередную главу в истории успеха Mercedes-Benz и задает еще более высокие стандарты в премиум-сегменте этих автомобилей.

Благодаря интеллектуальной облегченной конструкции, позволяющей снизить вес на 100 кг, превосходным аэродинамическим качествам и новым экономичным двигателям этот седан С-класса становится эталоном в своем сегменте. Ряд оригинальных вспомогательных систем предлагает безопасность на высочайшем уровне, в то время как измененная подвеска (также опционально доступна пневматическая подвеска) обеспечивает образцовый уровень комфорта при вождении и маневренность.

Внешний вид нового седана С-класса демонстрирует шаг вперед, сочетая строгий, но при этом выразительный дизайн экстерьера и высококлассный интерьер. Многие другие инновационные решения и акценты в салоне подчеркивают исключительный уровень комфорта и улучшенные спортивные качества автомобиля. В итоге более благородное исполнение нового седана создает впечатление «апгрейда» до более высокого класса.

Новый седан С-класса можно заказать уже сейчас.

NEWSTAR MARINE

Мы - ваш надёжный проводник
в удивительный мир водной стихии...

+7 495 228 03 08

141700, Московская область, г. Долгопрудный, Старо-Дмитровское шоссе, дом 1
www.nsmarine.ru E-mail: info@nsmarine.ru

Эксклюзивное качество времени

Настоящее качество со временем только крепчает. Особенно это актуально для измерителей времени: редкая модель часов Panerai Luminor продана на аукционе Sotheby's. Экземпляр часов Luminor 6152/1 с безелем из поликарбоната побил ценовые рекорды всех предыдущих лотов флорентийского бренда, когда-либо проданных на аукционе. Чрезвычайно редкая модель из нержавеющей стали была приобретена за баснословную сумму в 425 000 швейцарских франков (около € 348 000).

Винтажные часы Panerai нередко становятся объектами повышенного внимания на аукционных торгах: заядлые коллекционеры и ценители бренда не на шутку сражаются за уникальные модели, созданные руками флорентийских часовщиков. Вплоть до 1993 года часы Panerai выпускали весьма ограниченными партиями, бренд не был представлен широкой аудитории. С 1936 по 1950 годы все самые раритетные модели Panerai изготавливали только по спецзаказу ВМС Италии.

Часы Luminor 6152/1, проданные на аукционе, датируются примерно 1955 годом. Корпус из нержавеющей стали, запатентованное устройство защиты заводной головки, свойственное всем современным моделям Luminor... Часам почти 60 лет, что никак не повлияло на их ход, и это весомое доказательство надежности бренда Luminor.

Лето ручной работы

Главное условие качества — человеческий фактор. Именно поэтому изделия ручной работы сторонники безупречного стиля ценят бесконечно высоко.

Модный Дом RASCHINI с гордостью представляет новую роскошную коллекцию одежды и аксессуаров «Весна–лето – 2014», которая так пойдет любителям моря и всего, что с ним связано. Все оттенки моря, от нежно-голубого до глубокого синего (navy blue), стали базовыми для новой коллекции не только в предметах гардероба, но в аксессуарах и обуви. Хит линии — идеальные по крою и исполнению мужские вельветовые брюки casual жизнерадостной палитры — от аквамаринового до фирменного бордового. Дополнит образ стильное поло с коротким или длинным рукавом из шелка, льна или хлопка — тоже смелого, заметного оттенка.

Летние куртки в этом сезоне уступили место плащам из 100% шелка богатых темно-синих и шоколадных цветов. А яркие летние костюмы из тончайшей шерсти с шелком — незаменимая новинка для деловых встреч этим летом. Безупречно исполненные аксессуары завершат образ.

ЭЛИТНЫЙ ЖИЛОЙ КОМПЛЕКС

ПРИВИЛЕГИЯ

Новый квартал класса «DeLuxe» на Крестовском острове

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

ЕВРОСТРОЙ

Очарование Востока

Лето требует свежести, нежности и минимализма. И новая коллекция «Хокку» от Дома Текстиля Togas идеально воплощает эти качества.

Стиль japonaiserie, воспетый европейцами на рубеже XIX и XX веков, вдохновлен тонкой избирательностью эпохи Мейдзи, открывшей Западу далекую Японию: изящество лаковых миниатюр, поэзия каллиграфических свитков и сбалансированная, предельно естественная колористка японских гравюр и шелковых тканей. «Хокку» — коллекция в духе стильного минимализма японских домов, главным убранством которых традиционно считались расписанные вручную натуральные ткани. Нежные, приглушенные оттенки, теплая пастельная палитра, тонко очерченный орнамент и филигранная детализация — красота окружающего мира, воспетая в текстильных шедеврах, неизбежно находит отклик в душе с ее естественным стремлением к гармонии и балансу.

Восхищение природой — главный мотив традиционной японской живописи. Четыре основных орнамента коллекции выполнены в духе утонченной созерцательности, где изображение — лишь способ передать чувство, мысль, настроение. Например, орнамент с журавлями из серии «Хокку» интересен присутствием ярко-бирюзового цвета: он намеренно «уводит» нас от сюжета, погружая в любование красотой настоящего момента.

Лаконичная прохлада новой коллекции от Togas идеально украсит это лето, сбалансировав его цветущую пышность нежностью и спокойствием восточной вдумчивости.

Завершилась парусная регата «45 Футов»

В самом конце весны на побережье Хорватии начались гонки парусной регаты «45 Футов». Соревнования проводились в двух дивизионах: в первом за призовые места боролись 14 команд на парусных яхтах Beneteau First 45, во втором сильнейшего определяли из пяти команд на лодках Beneteau First 35.

Петербургская компания Status совместно со швейцарской часовой мануфактурой Alpina уже традиционно выступила официальным спонсором регаты и предоставила победителям ценные призы — швейцарские часы Alpina Extreme Diver 1000 meters в специальном подарочном футляре с памятной гравировкой.

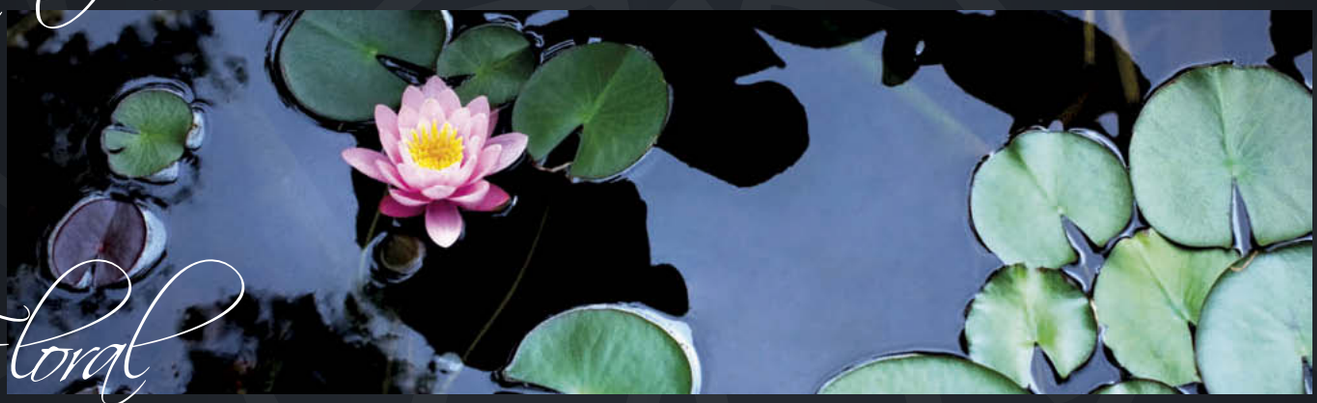
Корпус диаметром 48 мм с черным PVD-покрытием имеет вращающийся в одном направлении безель с метками, окрашенными в различные цвета и покрытыми составом SuperLuminova. Сердцем часов является автоматический механизм AL-525 с запасом хода 42 часа. Черный ротор с логотипом Alpina отлично просматривается сквозь сапфировое стекло задней крышки. Цвета меток циферблата символизируют морскую стихию: Cote d`Azur — лазурный, как воды Средиземного моря, а Black Ocean — черный, словно океанские глубины.

Всего было вручено шесть наград в двух дивизионах. Первые места заняли Сергей Мусихин, шкипер команды «Мечта», и шкипер команды Real Man Дмитрий Шаров.

PALMARINA
bodrum

Welcome
to a journey to Turquoise Riviera...

Natural



Floral

Global

WWW.PALMARINA.COM.TR

Super & Mega Yacht Marina

Can-Am Trophy Russia 2014: быстро, ярко и жарко

Спортсмены начали подготовку к спортивному сезону еще зимой, а число желающих принять участие в состязании превысило установленный организатором максимум. 23 мая в село Ключи, где был сооружен базовый лагерь соревнования, приехали 113 участников из более чем 30 городов России и Казахстана, большая группа поддержки и несколько тысяч зрителей. Оренбург, Крымск, Москва, Санкт-Петербург, Нижний Новгород, Казань, Ульяновск, Воткинск, Екатеринбург, Самара, Ижевск, Владимир, Йошкар-Ола — вот лишь часть «географии» участников квадросерии.

В Бугульме рекордным стало не только число участников, но и поделенная на пять спецучастков трасса длиной более 400 км — самая протяженная за всю историю проведения Can-Am Trophy Russia.

В пятницу прошли административные и технические проверки, а суббота для участников началась с торжественного старта на центральной площади Бугульмы. В этот же день экипажи проехали три спецучастка. Самым коротким был первый (он же — Пролог) — короткая динамичная трасса протяженностью 800 м, построенная в непосредственной близости к базовому лагерю. Невысокие трамплины, резкие повороты, несколько «засадных» участков — спортсмены не стали лишний раз рисковать и прошли эту короткую дистанцию в спокойном режиме.

После этого начались основные состязания; теперь уже трасса каждого участка составляла порядка 100 км. Проезжая один спецучасток, экипажи уходили на 30-минутную нейтрализацию, после чего снова выходили на трассу. Время, затраченное экипажем на прохождение каждого спецучастка, суммировалось; тот, кому на прохождение всей дистанции понадобилось меньше времени, и становился победителем состязания.

Борьба на трассе не остывала ни на минуту: участники показали быстрое прохождение дистанции соревнования, на финиш спецучастков они приходили друг за другом. По итогам первого дня лучшее время в группе SSV показал экипаж Ирека Миннахметова (Казань) и Антона Власюка (Екатеринбург), группу ATV возглавил Антон Бердников из Пензы.

Во второй день борьба за лидерство обострилась. На первое место в обеих группах могли претендовать несколько экипажей, и каждый выжимал максимум возможного из своих машин. В итоге в зачете квадроциклов (ATV) победителем 1-го этапа Can-Am Trophy Russia 2014 неожиданно стал Анатолий Кузнецов (Воткинск), дебютант квадросерии и, по его словам, подобных соревнований в принципе. Он на три минуты опередил опытного спортсмена Антона Бердникова. Бронзовая медаль в ATV досталась представителю Йошкар-Олы Александру Максимову, который уступил обладателю 2-го места всего полторы минуты.

В зачете мотовездеходов side-by-side (SSV) Ireку Миннахметову и Антону Власюку удалось сохранить преимущество перед соперниками — они вновь на первом месте в своей зачетной группе. Второе место — за нижегородскими спортсменами Вячеславом Игнатовичем и Александром Обуховым, бронза у Тараса Лаукарта и Владимира Бендюрина (Владимир).

От генерального партнера квадросерии — компании ROSAN — победители и призеры получили фирменные кубки, дипломы и подарочные сертификаты. Впереди новый этап Открытой внедорожной квадросерии Can-Am Trophy Russia 2014, который состоится 25–27 июля в Нижегородской области.

1860
FRETTE
БУТИК ИТАЛЬЯНСКОГО ПОСТЕЛЬНОГО БЕЛЬЯ И ДОМАШНЕЙ ОДЕЖДЫ
Санкт-Петербург, Суворовский пр., д.61, +7 812 321-60-80, www.frettespb.ru

Разумная роскошь

Jeep объявляет о начале продаж одной из главных премьер Женевского автосалона — Jeep Cherokee этого модельного года.

Jeep Cherokee 2014 модельного года претерпел заметное обновление и теперь задает новый стандарт дорожных и внедорожных характеристик при любых условиях эксплуатации. Одно из главных новшеств модели — возможность отключения заднего привода (когда в полном приводе нет необходимости), что позволяет повысить топливную экономичность. Привод на заднюю ось включается и выключается при помощи Jeep Active Drive I — системы с автоматической одноступенчатой раздаточной коробкой, обеспечивающей распределение крутящего момента с плавным включением и выключением полноприводного режима на любой скорости.

Прошли те времена, когда приходилось выбирать между мощным полноприводным автомобилем для решения серьезных задач и спокойной облегченной моделью для передвижения по городу. Новый Jeep Cherokee в этом смысле полностью универсален, и это — без потерь в комфорте.

Новые горизонты

Эта весна стала очень продуктивной для верфи Horizon. С небольшим интервалом компания поучаствовала в двух солидных мероприятиях — Taiwan International Boat Show и Дне открытых дверей Horizon Open House. Оба мероприятия принесли верфи солидный успех: Horizon получила десяток заказов на строительство новых лодок.

Выставку в Тайване за четыре для посетило более 70 000 человек. Яхты крупнейшего производителя лодок в Азиатско-Тихоокеанском регионе пользовались громадным успехом: посетители ждали в очереди по три часа, чтобы подняться на борт великолепных яхт люкс-класса. Экспозиция Horizon, к слову, оказалась самой солидной на выставке: верфь показала в общей сложности 14 яхт.

Чуть позже в рамках Дня открытых дверей гостей пригласили в Horizon City Marina. За четыре дня посетителям не удалось поскучать ни минуты — команда Horizon ответственно подошла к организации встречи. Помимо собственно презентаций яхт и экскурсии по верфи, насыщенная программа включала экскурс в историю и культуру Тайваня, конкурсы с ценными призами и чудесные праздничные ужины по вечерам.

CHAPARRAL
BOATS
Chaparral 310 Signature
CHAPARRAL
Эксклюзивный дистрибьютор на территории России и стран СНГ
NEWSTAR
MARINE
+7 495 228 03 08
141700, Московская область, г. Долгопрудный, Старо-Дмитровское шоссе, дом 1
www.nsmarine.ru
E-mail: info@nsmarine.ru

Маленькая Швеция на Петроградской

К освоению центра Санкт-Петербурга приступил скандинавский строительный концерн NCC, стартовав в июне с комплексом Skandi Klubb на Аптекарском проспекте. Сейчас компания готовится к началу строительства проекта Meltzer Håll на пересечении Каменноостровского проспекта и набережной реки Карповки.

Комфортабельные планировки квартир от ведущей шведской студии Semrén & Månsson дополнены просторными террасами площадью до 50 м² на верхних этажах. Шведская архитектура с вариативными по цветовой гамме и рисунку фасадами, высокое качество строительства, близкое расположение парковых зон и набережных, делового центра и развлечений на любой вкус делают новый жилой квартал бизнес-класса весьма выгодным капиталовложением в будущее.

New Star Marine — теперь дистрибьютор G3

Хорошая новость для поклонников американского качества: компания New Star Marine стала эксклюзивным дистрибьютором американских алюминиевых катеров G3 в России и странах СНГ.

G3 Boats — один из сильных производителей в лодочной индустрии на американском континенте. На протяжении многих лет компания регулярно поощряется наградами за безупречное качество, но главное — лодки G3 пользуются неизменным спросом на рынке. Оно и неудивительно: лодки построены профессионалами, которые и сами, от мастеров до руководителей, являются заядлыми рыбаками и поклонниками водных видов спорта.

Теперь, когда лодки рыболовных серий Eagle, Angler, Gator Tough или понтон Sun Catcher можно купить у официального российского дистрибьютора, рыбалка стала еще легче, доступнее и интереснее.

Новый салон Панавто

Панавто и Prestige Yachts открывают крупнейший центр по продаже яхт, катеров и мототехники. Под одной крышей теперь представлены более 200 единиц техники Yamaha — мотоциклы, скутеры, аквабайки, квадроциклы, снегоходы и лодочные моторы, а также более 30 корпусов яхт и катеров премиум-класса. Здесь же доступна экипировка от ведущих мировых производителей, таких как Arai, Spidi, Sidi, Nolan group или FXR.

Согласитесь, мы ждали этого давно: все, что только может понадобиться для активного отдыха, можно найти в одном месте — на Волоколамском шоссе, 97 в Москве.

Более 60 бутиков в Москве, Санкт-Петербурге и других городах России
www.togas.ru ▪ 8-800-555-87-88 ▪ www.togasinterior.ru

Royal Yacht Club зажигает

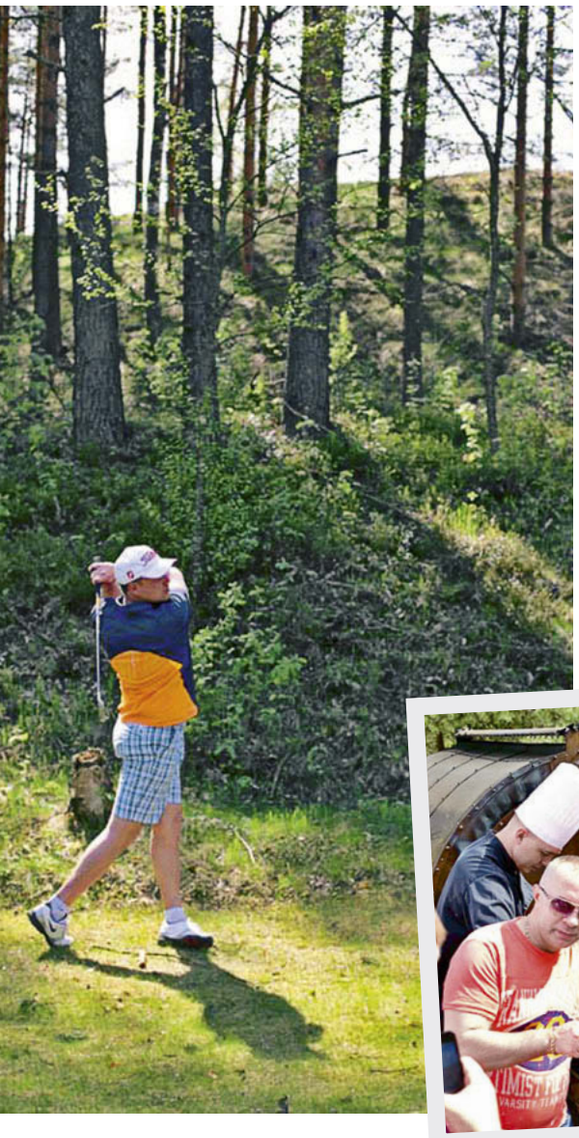
В конце июня в столичном яхт-клубе Royal Yacht Club прошло Grand Opening Party — вечер по случаю открытия яхтенного сезона для поклонников спорта и отдыха на воде. Гостями стали владельцы стоящих здесь яхт, постоянные посетители ресторана «Vodный», представители бизнес-элиты Москвы, медийные персонажи — пестрое и прекрасное общество, объединенное приверженностью высоким стандартам отдыха и любовью к яхтингу.

Вечер начался необычно: известный художник Алексей Клоков на глазах у всех присутствующих создавал картину, посвященную Royal Yacht Club. После завершения полотна художник торжественно вручил работу руководству Royal Yacht Club.

Музыкальную программа открыла молодая группа 3D-Mix, исполнившая несколько мировых хитов, затем на сцену вышла солистка группы Reflex Ирина Нельсон с потрясающими номерами.

Партнерами мероприятия выступили Банк «Открытие» и компания Simple, приятно удивившие всех собравшихся на вечеринку гостей восхитительными сюрпризами.

Вечер получился веселым, ярким и весьма творческим — как, впрочем, большинство вечеров в Royal Yacht Club, удивительном островке отдыха и свободы посреди кипучей Москвы.



Открытие гольф-сезона

Лето — лучшая пора не только для яхтинга. Даже самого просоленного морского волка иногда тянет отдохнуть, и один из увлекательных поводов встретиться с друзьями на суше — игра в гольф.

В конце весны в гольф-клубе «Дюны» состоялся турнир Кубка открытия сезона 2014 г., который стал первым этапом Кубка губернатора Санкт-Петербурга по гольфу. За победу сражались сильнейшие спортсмены региона. В итоге места распределились следующим образом: 1-е место занял Дмитрий Коков (41 очко), на втором Андрей Смецкий с результатом 36 очков, бронза досталась Юрию Авдовскому (34 очка).

Ну и, разумеется, неофициальная часть была не менее увлекательной, чем сам турнир: event-агентство ZvezdAgency провело традиционное светское мероприятие Golf Open Party с церемонией награждения победителей и участников соревнований. Гостей ждало немало сюрпризов от генерального партнера события «ОЛИМП Центр» — официального дилера Hyundai в Санкт-Петербурге. Внимание публики занимал стоящий на подиуме Equus Limousine — автомобиль для особых случаев и действительно искушенных клиентов. Удлиненный кузов, встроенные в спинки передних сидений мониторы и функция массажа для пассажиров задних сидений — таким шедевром автомобильной индустрии сложно не залюбоваться. Однако «ОЛИМП Центр» счел, что лучше один раз попробовать, чем сто — посмотреть, пошел дальше и подарил участникам и гостям турнира уникальную возможность совершить загородный тест-драйв на Equus по живописным дорогам вдоль Финского залива. Так что каждый гость мог лично убедиться, что Hyundai Equus отличается не только дизайном интерьера и стильным внешним видом, но и превосходными техническими характеристиками.

Профессиональные тренеры клуба провели мастер-классы по гольфу и мини-гольфу для желающих, шикарный фуршет от компании Oscar Catering позволил подкрепить силы между частями программы, а вокалистки из театра Golden Hall порадовали публику действительно прекрасными концертными номерами. Гости замечательно отдохнули и теперь настроены на новые победы.

МУЖСКАЯ ОДЕЖДА ИЗ ЕВРОПЫ

DIPLOMAT

MENSWEAR

Надо признать, что сталинский лозунг «Кадры решают все!» не потерял актуальности и сегодня

ЗА КАДРЫ ВЕРФЯМ!

АНТОН ЧЕРКАСОВ: *Вместо того чтобы жаловаться на отсутствие специалистов, может, стоит начать вкладывать средства не только в материальную сферу, но и в подготовку кадров?*

В мае мне довелось посетить десяток голландских компаний, занятых в сегменте суперяхт. Яхтенная индустрия в Нидерландах обладает рядом интересных особенностей, многие из которых упомянуты в отдельной статье (см. с. 78), а здесь я бы хотел поднять вопрос людских ресурсов.

Голландия — страна маленькая, однако плотность работающих в сфере судостроения компаний невероятно высока, и крупные верфи нередко являются градообразующими предприятиями, на которых заняты жители близлежащих поселков. Учитывая, что персонал активно функционирующего производства составляет в среднем 100–300 человек, кадровый вопрос в этой специфической сфере стоит достаточно остро. Поскольку для строительства суперяхт требуются не просто хорошие сотрудники, но высококлассные мастера: сварщики, сборщики, механики, электрики и др. — масштабы потенциальной кадровой проблемы значительно возрастают, тем более что голландцы редко соглашаются тратить на дорогу до работы более часа.

Как верфи выходят из положения? Вполне цивилизованно и с прицелом на будущее. Практически при каждом производстве существует школа подмастерьев, в которой заняты студенты и выпускники профучилищ.

«Еще лет пять назад работа на верфи считалась в обществе не слишком престижной, — говорит Роберт Тан, представитель Oceanco. — Молодые люди предпочитали не пачкать руки и выбирали офисный труд. Теперь стереотип поменялся: молодежь поняла, что здесь не только руки не запачкаешь, но получишь прекрасную выучку и ценную специальность на всю жизнь».

Переходя из цеха в цех, я повсюду наблюдал стоящих за верстаками мальчишек, которые старательно точили, строгали, вырезали какие-то детали, а их глаза горели интересом к тому, чем они заняты. Разумеется, они начинают осваивать специальность с простейших заданий, но год за годом, переходя от мастера к мастеру, постигают все тонкости своего дела. Начав практиковаться на производстве после школы, к тридцати годам подмастерья становятся первоклассными специалистами, которые потом редко покидают компанию.

Подмастерья с наставниками на верфи De Vries (Feadship,Голландия)

«Каждый год кто-то из наших сотрудников празднует 40-летний юбилей работы в компании, — с удовлетворением заметил Марко Струик, руководитель и совладелец интерьерного бюро Struik & Hamerslag. — Мы терпеливо обучаем столяров и хорошо оплачиваем их работу, а они отвечают нам честным трудом и, главное, желанием придумывать и создавать уникальные вещи».

Кстати, обучение подмастерьев подразумевает не только специальные знания, но и общее образование. Например, в школе Feadship молодые люди посещают интерактивные уроки голландского и английского языков.

С одной стороны, все это напоминает текст из методички по профориентации для школьных уроков УПК, но с другой… Давайте вспомним так почитаемого нами Петра I, который инкогнито отбыл в Голландию, дабы обучиться премудростям судостроения и «приобрести для государства Российского морской путь». Работая подмастерьем на верфях, он не только постигал корабельную науку, но и перенимал культуру производства, которая позже легла в основу технологий строительства императорского флота. Уверен, что голландские традиции придутся к нашему «двору» и сегодня, ведь многие отечественные верфи страдают от нехватки кадров и не всегда осознают, что лучших сотрудников они могут воспитать себе сами. MBY

Greenline SeaClass

Greenline 33

Greenline 40

Greenline 48

Greenline OceanClass

OceanClass 57

OceanClass 70

OceanClass 88

www.greenlinehybrid.ru

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

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

Россия, Санкт-Петербург
+7 921 957 92 98
boris@nord-star.com

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

Двухкорпусным судам не нужны маленькие стабилизаторы — им вообще не нужны стабилизаторы

ОДА СЛОНАМ

ДЭВИД МАРШ: *Не пора ли нам взглянуть на катамараны по-новому и пересмотреть прежние, навязанные критиками стереотипы?*

Попытка предсказать грядущие перемены может оказаться весьма увлекательной. Однако, например, в таких сферах, как капризная мода или стремительно развивающиеся технологии, даже мнение опытных экспертов нередко оказывается ошибочным. И все же давайте попытаемся составить прогноз важных перемен, которые ждут яхтинг в недалеком будущем.

Сегодня ведущие мировые верфи всеми возможными способами стремятся увеличить объем помещений на борту, а также повысить экономичность судна. Недаром мы наблюдаем все больше яхт, оборудованных различными стабилизаторами качки, которые не только смягчают рок-н-ролл судна в шторм, но позволяют владельцам глиссирующих судов комфортно двигаться в водоизмещающем режиме со значительной экономией топлива. Кроме того, заметно увеличились транцевые платформы, где теперь можно размещать целый парк тендеров и водных игрушек. Но так или иначе, главным козырем в игре по обольщению потенциальных покупателей особенно крупных яхт остаются гигантские каюты и салоны.

Приняв все перечисленное за основу, можно предположить, что скоро наступит эра моторных катамаранов, которые не просто соответствуют описанному выше тренду, но в большинстве случаев оставляют оппонентов далеко позади.

Прежде всего, площадь жилых помещений: здесь обычный 60-футовый моторный катамаран превосходит 70-футовые спорткруизеры. К тому же планировка с двумя каютами в каждом корпусе обеспечивает непревзойденный уровень приватности. Бонусом может стать наличие отдельного выхода на палубу из кормовых кают. Вместо четырех отдельных кают с санузлами (в случае однокорпусного судна вам потребуется для этого минимум 80 футов длины) в корпусах катамарана можно оборудовать лишь две каюты владельца, но каких размеров!

Если вас не смущают стояночные места на торцах причалов, то переживать насчет широкого корпуса причин нет

Таким образом, катамараны вполне соответствуют духу времени и позволяют обустроить салон, столовую, камбуз, кокпит и пост управления на одном уровне.

Теперь остойчивость. Катамаранам не нужны маленькие стабилизаторы — им вообще не нужны стабилизаторы. Собственная высокая остойчивость такого судна проявляется и на стоянке, и на ходу, тогда как стабилизаторы обеспечивают преимущественно статическую либо динамическую остойчивость. Результат — катамараны выступают отличными площадками для разнообразного отдыха на воде: огромные палубы, широкий кокпит и вместительные кладовки позволяют отдыхать большой компанией и держать на борту кучу водных игрушек.

Только олигархи и нефтяные магнаты могут позволить себе глумиться над вместительным 30-тонным 60-футовым круизером, который на 10 узлах проходит на литре топлива почти полмили. На той же скорости протестированный мной траулер Nordhavn 67 проходит всего 0,15 мили, и чтобы достичь «катамаранного» расхода 0,44 мили/л, мне пришлось замедлиться до 6,5 узла. Высокая экономичность — лишь часть преимуществ катамаранов: в отличие от однокорпусных судов, у них нет ограничения скорости, вызванного длиной корпуса,— их корпуса одинаково эффективны во всем диапазоне скоростей. Есть ли среди нас те, кому не понравится резать волну на крейсерском ходу при любой скорости, когда двигатели отхлебывают дорогое топливо маленькими глотками, а не залпом выпивают баки за несколько часов?

Но как быть с той самой шириной корпуса, за которую критики дразнят катамараны слонами? Думаю, эта проблема излишне раздута. Ширина 60-футового катамарана в среднем составляет 25 футов, тогда как ширина яхты с близкой площадью жилых помещений — порядка 18 футов, поэтому взимать за швартовку катамарана в два раза большую сумму — чистый нонсенс. В общем и целом британские марины рады катамаранам и часто выделяют им места в торце Т-образных причалов.

Возвращаясь к преимуществам корпуса, напомню, что на катамаране вы можете позволить себе вставать на якорь в таких местах, где гарантированно не будет соседей.

Итак, мы выяснили, что моторные катамараны чрезвычайно остойчивы и экономичны, обладают широченными палубами и вместительными каютами с высоким уровнем приватности. Но скажите мне, почему мы строим так много однокорпусных судов? MBY

ЯХТ-КЛУБ «МОРСКОЙ»

5-6 СЕНТЯБРЯ

St. Petersburg International Boat Show '14

Партнёры:

РОСГОССТРАХ
ПОД КРЫЛОМ СИЛЬНОЙ КОМПАНИИ

Автобиография

EVINRUDE E-TEC BRP

Dometic GROUP

Kotka YACHT STORE

КОНТАКТЫ
+7 (812) 617-11-01
+7 (921) 973-87-12
www.spibs.ru
info@spibs.ru

Генеральный партнёр:

ЛСР Недвижимость

СТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ ВОЗРОЖДЕНИЕ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

«Имя вы не зря даете,
Я скажу вам наперед:
Как вы яхту назовете,
Так она и поплывет!»

С ДОБРЫМ УТРОМ!

ЗАРИЙ ЧЕРНЯК: *Имя для лодки — может, и не самое главное, но оно способно о многом рассказать.*

Каких только имен не встретишь на борту лодок! Их называют в честь любимых, и если они тезки, добавляют на последующих яхтах цифры: I, II, III... Бывают названия лирические (*«Нежность»* или *«Мечта»*), героические (*«Покоритель морей»*), вызывающие (*«Искусство обольщения»*, *«Шарлатан»*, *«Раненый»*); порой суда называют по именам античных героев и литературных персонажей (*«Персей»*, *«Моби Дик»*)…

Временами смысл названия приходится угадывать, поскольку значений у иных слов несколько. Например, *Eclipse* переводится и как «затмение» (астрономическое явление или помрачение сознания?), и как «утрата былого блеска, прежней роли». Пожалуй, яхте Романа Абрамовича это название теперь впору: она была самой большой в мире (162,5 м), а теперь ее «переросла» *Azzam* (180 м, владелец — Халифа ибн Зайд Аль Нахайян, президент ОАЭ).

Уж и не помню, как я оказался на сайте www.coolboatnames.com, где забавные названия лодок выстроены в алфавитном порядке. Они дали пищу для размышлений, и появились эти заметки.

Многие названия емко характеризуют хозяина судна. Вот *Aquaholic* — слово, перевода не имеющее, но и без того понятное. Точно так же, как *Fastidiots*. Или *Bandit* — то ли о лодке, то ли о владельце.

Немало названий, выражающих радость от приобретения яхты. Например, *At Last* (*«Наконец»*) — таких было несколько. Наконец-то человек накопил денег, купил лодку и теперь ощущает себя счастливым… пока не возжелает лодку побольше. Видимо, так произошло с парнем, который сейчас ходит на яхте *My Last Boat IV*.

Понимаю гордость владельца лодки с названием *Mama Said Yes*. Под строгим родительским взором мальчик с игрушечным корабликом и «мальчик» с настоящей яхтой одинаково робеют. Но жизнь прекрасна, если мама разрешила.

Не всем так везет: название *Grounds for Divorce* (*«Основания для развода»*) подсказано, похоже, житейским опытом.

Вот он, настоящий *Aquaholic*

Название этой лодки из городка Хаттерас (Северная Каролина) шведы прочтут как «Вообще не укачивает»

Если ЕГО тянет в море, а ЕЕ укачивает, и не разделяет она устремлений по части времяпрепровождения и в отношении расходования бюджета, как тут сохранить брак? Хотя многим удается, пусть любимая яхта и фигурирует как *The Other Woman* — «другая женщина».

Были забавные варианты с игрой слов и букв. *Gypsea* — комбинация слов gypsy (или gipsy), что означает, в частности, «бродячий образ жизни», и sea («море»). Такое сочетание формирует образ морского бродяги. Название *Beeracuda*, скорее всего, появилось как сочетание beer («пиво») и barracuda («хищная рыба»). А смысл, думается, здесь такой: любитель пива, чувствующий себя в море не хуже рыб.

Симпатичное название *Escape* (с англ.— побег, выход). Конечно, если понимать его как бегство от суеты душных мегаполисов с их сумасшедшим ритмом жизни в поисках спокойствия (пусть временного), которое можно ощутить в море. А вот *Endless Summer* (*«Бесконечное лето»*) более всего подходит судну, обитающему в теплых водах, либо экспедиционной яхте, готовой совершать долгие переходы через экватор туда, где именно сейчас лето.

Какой смысл вложили в название *Dont Even Ask* (*«Даже не спрашивай»*), — полная загадка. Возможно, это ответ на вопрос «А сколько стоит ваша яхта?» Или другой: «Что за придурок вам ее нарисовал?»

Боюсь даже представить, что побудило написать на борту судна *Crew Sin* (*«Грех экипажа»*). Что надо было совершить, чтобы публично каяться, оповещая всех о нехорошем поступке? Контрабанда, неуплата налогов или нарушение морских традиций? Или экипаж называет трап на борту лестницей? Тогда, конечно, грех…

Милое название — *Forget Paris* (*«Забыть Париж»*). Что это: несчастная любовь, случившаяся в столице Франции, или просто большой город не принял маленького человека, и тот ушел на лодке в море?.. Кто знает, что там было, только море неизмеримо больше и добрее любого города и способно исцелить душу.

Эту статью я назвал «С добрым утром!» (*Good Morning),* потому что и такое имя попалось мне на глаза. А вообще забавных названий еще немало — на этом сайте и на других. А ведь есть еще и сайты на русском языке, и лодки с причудливыми именами, которые в списки пока не попали.

Обращайте внимание на имена лодок, други мои, спрашивайте капитанов о происхождении названий — многие охотно поделятся своими историями. И тогда вам станет легче понимать людей, чьи яхты стоят рядом в далекой марине. Соседи — это не всегда плохо. MBY

E•motion

Прогулочные электрические лодки нового поколения

www.emotion-boats.com

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 манёвренным.

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	**2x0,566 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 MBY

Мир парусов и моторных яхт: мнения и комментарии профессионалов

ГОВАРД ЧЕН, владелец и директор верфи Jet-Tern Marine: *«Наш девиз “Your Dream — Our Commitment”, и мы неуклонно следуем ему»*

Когда заходишь на сайт верфи Jet-Tern Marine, удивляешься многому. Не только длинной линейке представленных траулерных яхт, но и подробнейшему описанию основных моментов, которые следует учитывать при создании лодки, вплоть до элементов теоретического чертежа и пользы от носового бульба. Впервые попав на яхту Selene верфи Jet-Tern Marine, поражаешься ее возможностям, разумной конструкции и качеству отделки. А когда узнаешь, что эти яхты строят в Китае, ресурс удивления уже исчерпан.

Что побудило вас заняться дизайном и инжинирингом яхт?

Это интересно — дизайн и стилизация пространства. Я окончил National Chen Kung University (один из самых престижных университетов Тайваня.— Прим. MBY) по специальности «Проектирование» и «Морской инжиниринг». Проработал 12 лет на предприятиях яхтенной индустрии Тайваня, в частности на верфях Kha Shing Enterprises и Nova Marine руководителем инженерного и производственного подразделений. Потом получил степень магистра в Tonghai University. Это образование и опыт стали фундаментом моей карьеры.

Что побудило вас создать свою компанию?

Собственно, семья. Наша семейная фирма Jet-Tern Co., Ltd производит на Тайване столовые приборы из нержавеющей стали и лидирует в этом сегменте, поставляя свою продукцию таким известным компаниям, как IKEA и WMF. В 1992 году семья начала производство в Китае, бизнес развивался, и меня пригласили основать Jet-Tern Marine в китайском городе Дуньгуан. Брат продолжает заниматься посудой, а я в 1998 году взялся за яхты.

Почему вы занялись траулерными яхтами, а не популярными глиссирующими судами?

Почти случайно. Мой первый заказчик — компания Halvorsen Marine, которая строила знаменитые Island Gypsy, искала верфь для совместного производства траулерных яхт. Так я попал в этот сегмент яхтенного бизнеса. А Halvorsen Marine по сию пору является моим дилером в Австралии.

Что вдохновляло вас при разработке проекта первого траулера Selene?

Wang Da-Hong, преподававший мне проектирование в Tonghai University, разработал проект мемориала в честь посадки Apollo 11 на Луне. Сооружение назвали Selene — по имени греческой богини, покровительницы Луны. Этот мемориал правительство Тайваня собиралось преподнести в дар США, но в итоге проект не был одобрен. Узнав об этой истории, я взял имя Selene для бренда моего траулерного бизнеса: хотелось, чтобы оно однажды громко прозвучало.

В чем преимущество водоизмещающих траулерных яхт над другими типами?

Преимуществ у водоизмещающих корпусов немало. Первое — экономия топлива, и это не только деньги. При сжигании топлива в атмосферу попадает CO_2 и другие вредные продукты. Снижая эксплуатационные расходы, мы еще минимизируем вредное воздействие на окружающую среду. Далее — остойчивость и безопасность. Более тихоходное и остойчивое судно дает ощущение большей безопасности в море, и вы наслаждаетесь жизнью неспешно и с удовольствием.
Еще — выигрыш в пространстве. Круглоскулые обводы дают больший внутренний объем для обитаемых и вспомогательных помещений; ваша семья и друзья непременно оценят это в продолжительном путешествии.
И потом — классика жанра. Траулерные яхты — это «джентльменские» лодки; жизнь на их борту близка к классическому яхтингу и при высоком уровне комфорта не слишком затратна.

Кто владельцы траулерных яхт — возраст, профессия, стиль жизни, хобби и пр.?

На Jet-Tern Marine построены и разошлись по миру около 400 яхт Selene Ocean Trawlers. В США ушли примерно 40% корпусов, столько же — в Европу, 20% отправлены

Вверху: Selene 54 — самая популярная модель бренда. Три каюты, салон с камбузом, крупный флайбридж, палуба walk around. На круизной скорости 10 узлов дальность плавания превышает 2000 миль.

СПРАВКА
Компания Jet-Tern Marine была основана в 1998 году. Первая траулерная яхта бренда Selene спущена на воду в 1999 году и отправлена заказчику в США. В настоящее время компания располагает двумя прекрасно оборудованными производственными площадками — в Донгуане и Чжухае. По завершении программы модернизации верфи Jet-Tern Marine станет одной из самых мощных яхтенных верфей Китая и войдет в десятку крупнейших в мире.
В 2001 году на верфи внедрена система качества согласно международному стандарту ISO 9001 (первое в Китае яхтенное производство).
Самая популярная модель — Selene 54 (сейчас в постройке находится корпус №111).

заказчикам из других частей планеты. Большинство в возрасте от 40 до 70 лет — преимущественно успешные бизнесмены, владельцы предприятий, профессиональные менеджеры, врачи, летчики и… искатели приключений. Кто-то из них уже на пенсии, остальные продолжают активно работать. Есть весьма опытные мореманы, есть яхтсмены-новички. Но все они любят море, свои семьи и предпочитают именно такой стиль отдыха на воде, который дают Selene Ocean Trawlers.

Где они держат свои лодки и как часто выходят в море?

Несколько раз мы организовывали рандеву лодок Selene в США и Европе. Каждый год мы вручаем Cruising Award за самое продолжительное плавание и рекордное число моточасов в сезон. Победители «нахаживают» за год 500 часов. Американцы путешествуют вдоль побережья, а иногда, собравшись группой из двух–трех лодок, отправляются на Аляску или по Большой Петле (Great Loop). Некоторые, такие как Брайан Калверт с его Selene 48, даже путешествуют по всей стране и добираются до других континентов. Несколько человек сейчас находятся в кругосветном плавании, в том числе Джон Янгблад на Selene 53. Это его первая лодка; поначалу он был совсем «зеленым», а теперь он — капитан! Многие владельцы траулеров Selene ведут собственные блоги, их несложно найти в интернете.

Среди всех яхтенных дизайнеров вы выбрали для совместной работы Гвидо де Грута…

Мы знакомы давно. Впервые повстречались в 2001 году на боат-шоу в Форт-Лодердейле. Познакомились, поболтали немного — тогда мы только начинали карьеру в яхтенном бизнесе. А вот когда мы увиделись 10 лет спустя, Гвидо уже был маститым яхтенным дизайнером с мировым именем. Тогда мы и решили совместно создавать лодки серии Selene Ocean Explorers. Сейчас в постройке находится Selene 92, она будет готова к концу года. Яркий талант Гвидо вполне соответствует традициям Selene и хорошо воспринимается нашими клиентами.

Влияет ли сотрудничество с Гвидо де Грутом на заказы?

Безусловно. Гвидо — мировая знаменитость, отмеченная престижными международными премиями. За годы нашего знакомства я не раз убеждался, что спроектированные им яхты отличает великолепный дизайн, особенно это касается некоторых классических яхт. Начав совместную работу над серией Selene Ocean Explorer, мы уже получили заказы на две Selene 92, одну Selene 78 и еще две Artemis 70. Уверен, после спуска на воду Selene 92 продажи еще возрастут.

Лодки вашего модельного ряда растут в длину. Это что, только тенденция рынка?

Сейчас у нас 15 различных моделей длиной от 38 до 103 футов — отличные лодки. Начинали мы с моделей длиной 43 фута, затем 47 футов. Отлично продавались Selene 53/55 — мы переименовали их в Selene 54/56 DH (Deep Hull), всего выпущено более 100 единиц.
Как я уже говорил, с 1998 года мы построили около 400 яхт — Selene и Artemis. Почему лодки растут в длину и почему наша линейка такая длинная? Полагаю, это все же рыночный спрос. Владельцы траулеров Selene — народ в известной степени особый. И новички, и опытные яхтсмены — энтузиасты яхтинга и в большинстве своем весьма успешные бизнесмены или просто профессионалы, желающие иметь лодку согласно своим предпочтениям. Они часто просят вносить какие-то изменения, а мы идем им навстречу. А что касается нашего модельного ряда, то сегодня линейка Selene наиболее полная по сравнению с предложениями других брендов на рынке траулерных яхт.

Траулеры строят многие верфи. Это модный тренд, влияние кризиса или проявление здравого смысла в предпочтениях клиентов?

Десять лет назад траулерные яхты, в частности водоизмещающие траулеры, составляли нишевый, сравнительно узкий рынок. Нынче этот тип становится все более популярным. Причина, полагаю, в сочетании нескольких факторов, о которых я уже говорил. Первое — вкусы заказчиков: долгое время они предпочитали модные быстроходные лодки, а теперь пришла пора притормозить, чтобы сделать жизнь комфортнее, безопаснее, но не менее стильной. Только в другом, джентльменском стиле. Далее — снижение вредных выбросов, затрат на содержание лодки… Яхтенный рынок едва начал восстанавливаться после кризиса, и этот фактор имеет существенный вес при принятии решения о покупке лодки…

Кто ваши основные конкуренты?

На мой взгляд, конкурентами Selene преимущественно являются «дальнобойные водоизмещающие траулеры». Среди таковых — Nordhavn, Fleming — альтернатива для потенциальных покупателей. Могу упомянуть Grand Banks — яхты переходного режима движения: некоторые заказчики колеблются между запасом хода и скоростью. Это все отличные лодки, но по соотношению «цена/

ТИК

Все модели траулерных яхт Selene снаружи и внутри щедро отделаны тиком, что добавляет им привлекательности и практичности. Планируя и дальше следовать этой традиции, верфь Jet-Tern Marine закупила качественный тик на годы вперед

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

На странице слева: Яхты Selene у причала.

Слева направо, сверху вниз: Selene 66 на ходу. Пользу португальского мостика и мощной бушпритной площадки трудно переоценить.

Интерьер салона модели Selene 45, выполненный в классическом стиле.

Мастер-каюта модели Selene 66.

Selene 45. Как и на многих других моделях бренда, гик мачты выполняет функции кран-балки для спуска тендера на воду.

качество» Selene их обходит. Сделав выбор в пользу Selene, клиент обычно покупает лодку большей длины, чем предыдущая, например, Grand Banks. И мы берем его старую лодку в зачет: при хорошем качестве ее можно быстро реализовать на вторичном рынке.

В чем главные преимущества Jet-Tern Marine по сравнению с европейскими конкурентами?

Главное преимущество проявляется в наших лодках, точнее, в том, что я называю словом «ценность». Мы используем добротные материалы, строим лодки с энтузиазмом. Важную роль играет опыт: все-таки 400 лодок по всему миру — это кое-что значит. На верфи Jet-Tern Marine большое внимание уделяют качеству — в целом и в деталях, но удерживая цену в разумных рамках. «Ценность» любой нашей Selene высока, что наглядно отражается в ее стоимости на вторичном рынке. Преимуществом также является сотрудничество с голландцем Гвидо де Грутом и Greg Marshall NA из Канады; их мастерство повышает потенциал Jet-Tern Marine, особенно в сегменте крупных яхт. Сюда следует добавить и высокий уровень существующих мощностей верфи: 120 000 кв. м и современное оборудование на двух производственных площадках.

Каков ваш прогноз развития яхтенной индустрии в обозримом будущем? Куда движется рынок?

Считаю, что мировой яхтенный рынок восстанавливается после глобального кризиса. Худшие времена миновали, и начиная с этого года мы увидим постепенный рост. Jet-Tern Marine получает заказы из Европы, США, Китая. Полагаю, Европа и США будут по-прежнему играть главную роль на рынке, но рынок Китая находится на подъеме, и китайцы начинают формировать свой стиль жизни и отдыха на яхтах. Начато строительство серии марин, и это тоже признак движения рынка. Процветание яхт-клубов Гонконга и Сингапура является убедительным примером, но китайские владельцы яхт идут своим, особенным путем использования лодок: в основном, для развлечений клиентов и друзей. Конечно, некоторые лодки предназначены для любителей рыбалки.

Каковы ваши планы? Как будет развиваться верфь Jet-Tern Marine?

Девиз «Your Dream — Our Commitment», которому мы неуклонно следуем, отражает нашу политику. Помимо постройки успешной линейки Selene Ocean Trawlers (38–66 футов), мы взялись за серию Selene Ocean Explorer (78–128 футов). Мы планируем дальнейшее повышение качества наших яхт при контроле их стоимости, новые проекты в сотрудничестве с ведущими дизайнерами. Возможно, вскоре начнется выпуск яхт европейского бренда с мировой известностью. Вот пути, которыми продолжает двигаться Jet-Tern Marine.

Что вы думаете о российском рынке и его перспективах?

Я слышал, что большинство заказчиков суперяхт — из России. Очевидно, российский яхтенный рынок развивается и его потенциал высок. Недавно Jet-Tern Marine подписала два дилерских соглашения — с компаниями на востоке и северо-западе России. Настрой у нас самый оптимистический, тем более что мы уже поставили на российский рынок несколько яхт Selene. В этом году мы собираемся представить вашему рынку яхты линейки Selene Ocean Explorer и уверены, что наша стратегия окажется победной! MBY

ТЕХНОЛОГИИ

Траулерные яхты бренда Selene изготавливают из стеклопластика с использованием контактного метода формовки и современной технологии ваккумной инфузии. Формовка в матрице производится при строго заданном температурном режиме и контроле влажности. Тип армирующего материала и количество слоев в точности соответствуют спецификации для обеспечения заданной прочности конструкций. Корпус — монолит (ниже ватерлинии) и «сэндвич» с применением бальсы для снижения веса и понижения центра тяжести судна для остойчивости. Технология нанесения гелькоута (MVP airless spray system) не требуют дополнительной окраски корпуса — она производится только по требованию заказчика.

Skandi Klubb*

клуб хороших соседей

Типовая 3-комнатная квартира

Петроградская *с лучшей стороны*

- Клуб любителей скандинавского стиля жизни в Петербурге
- Комфорт и безопасность в центре города
- Шведская эстетика фасадов и рациональность планировок
- Системы энергосбережения и другие преимущества

Проектная декларация на сайте:
www.nccr.ru

Отдел продаж: (812) 329 7272

Застройщик: ООО «ЭнСиСи Вилладж»

*Сканди Клубб

Люди и яхты Нижних земель

Этот обзор голландской индустрии суперяхт родился из впечатлений, полученных во время пресс-тура по крупнейшим верфям страны, который традиционно проводит национальная торговая ассоциация HISWA. Увиденное и услышанное помогает понять, почему в Нидерландах строят одни из лучших яхт в мире.

Текст **Антон Черкасов**

Голландия — страна интересная и необычная. Всего три века назад государство площадью меньше Московской области было мощной колониальной империей и сильной морской державой; сегодня его 17-миллионное население по уровню достатка входит в десятку самых благополучных наций в мире.

ЭКОНОМИКА И ЯХТЕННАЯ ИНДУСТРИЯ

Относительно низкий уровень инфляции и умеренная безработица долгое время позволяли экономике Нидерландов занимать пятое место в Европе, но последствия кризиса 2008 года и принятых правительством мер (увеличение НДС с 19 до 21%) привели к ощутимому спаду. Экономика страны в значительной степени ориентирована на экспорт, однако за последние несколько лет ее рейтинг упал до уровня самых слабых участников Евросоюза: сегодня рост ВВП не превышает 1%, рынок недвижимости в депрессии, наблюдается дефицит у пенсионного фонда, а ипотечный долг населения — один из самых больших.

Четверть мирового рынка суперяхт — огромное достижение для Нидерландов

История и культура Голландии во все времена были тесно связаны с морем, и в XXI веке страна по-прежнему чтит традиции судостроения и судоходства. Голландцы любят отдыхать на воде, поэтому яхтенная инфраструктура здесь невероятно развита. В Нидерландах нет как такового Регистра, но, по данным HISWA (Национальная яхтенная ассоциация), на воде числится порядка 174 000 малых судов и еще 100 000 пребывают на суше. Самыми «яхтенными» регионами считаются Фрисландия и Северная Голландия, где базируется треть малого флота страны, а число яхтсменов составляет около 1,5 млн человек.

Сегодня яхтенная индустрия Голландии как никогда зависит от внешнего рынка, и если специализирующиеся на суперяхтах верфи пока чувствуют себя относительно хорошо, мелкие судостроители с традиционными для Нидерландов стальными судами переживают нелегкие времена. Местная яхтенная индустрия весьма специфична: многие компании представляют собой семейный бизнес, держат небольшой штат сотрудников, полагаясь на субподрядчиков, и с легкостью впадают в «летаргический сон», когда экономические неурядицы и отсутствие заказов делают работу нерентабельной. Таковых немало: за период 2013 финансового года более 40% причастных к яхтингу голландских компаний прогнозировали спад оборота.

Яхтенная индустрия страны во многом зависит от состояния внешнего рынка

Число работающих в индустрии фирм за последние годы почти не меняется (около 4200), однако некоторым приходится «затягивать пояса» и сокращать штат: в 2010 году рынок труда составлял около 30 000 человек, а спустя два года — уже 27 500 человек. Голландцы, наряду с бельгийцами, сейчас активно копят деньги, что хорошо демонстрирует падение спроса. Они все реже покупают новые яхты, предпочитая расходовать деньги на поддержание и обновление имеющихся лодок, за счет чего рынок рефита в стране держится на плаву. Те, кто таки решается вложиться в новое строительство, гораздо осмотрительнее прежнего тратит средства, требуя от верфей больше опций, а также полную послепродажную поддержку, включая рефиты, зимнее хранение и ремонт.

Новые крупные яхты в Голландии сейчас продаются легче, чем небольшие лодки; наблюдается жесткая внутрибрендовая конкуренция с брокеражным рынком, и буквально каждая продажа для дилеров становится маленькой победой. Времена, когда дилер мог продать яхту и забыть про покупателя, прошли: нынче практически все компании вынуждены переориентироваться на сервис. Они выстраивают тесные взаимоотношения с заказчиками, используют их в качестве важного инструмента продаж и стремятся делать все возможное, чтобы завоевать симпатию и лояльность покупателей, поскольку до 50% покупок приходится на долю возвращающихся клиентов.

По объему производства и оборота суперяхт Голландия занимает второе место в мире после Италии. Как и в случае с Италией, фраза «Made in Holland» давно стала самостоятельным брендом, и по качеству постройки голландские суда

Ероен Сираг,

директор по экспорту HISWA Holland Yachting Group

Нидерланды имеют богатую историю и отличную репутацию в сфере судостроения. В 2013 году мы заняли четверть мирового рынка суперяхт, и суммарный доход от завершенных проектов составил почти миллиард евро. Наша задача в том, чтобы сохранять лидерство в этом сегменте и продвигать голландскую индустрию суперяхт, как единый бренд, с упором на традиции, инновации и присущие только ей особенности. Если вы ищете качество — приезжайте в Голландию!

МЕДИ

КОМПЛЕКС КЛИНИК
«МЕДИ на Невском»

Искусство быть здоровым!®

СТОМАТОЛОГИЯ
•
ЭСТЕТИЧЕСКАЯ МЕДИЦИНА
•
ПЛАСТИЧЕСКАЯ ХИРУРГИЯ
•
СЕМЕЙНАЯ МЕДИЦИНА

КОМПЛЕКС КЛИНИК «МЕДИ на Невском» – многолетний успех на рынке медицинских услуг, обеспеченный опытом и профессионализмом врачей, передовыми технологиями, безупречным сервисом.

777-0000

меди.рф

Лиц. 78-01-004272 от 25.12.2013. С информацией об организаторе мероприятия, о правилах его проведения, количестве рекламируемых товаров, сроках, месте и порядке их получения можно ознакомиться на сайте меди.рф

О ВОЗМОЖНЫХ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯХ ПРОКОНСУЛЬТИРУЙТЕСЬ СО СПЕЦИАЛИСТОМ

МЕДИ
СИСТЕМА КЛИНИК

ИНВЕСТИЦИИ В КРАСОТУ И ЗДОРОВЬЕ

Лучшее рядом!®

СТОМАТОЛОГИЯ
•
ЭСТЕТИЧЕСКАЯ МЕДИЦИНА
•
ПЛАСТИЧЕСКАЯ ХИРУРГИЯ
•
СЕМЕЙНАЯ МЕДИЦИНА
•
ЛАЗЕРНАЯ КОРРЕКЦИЯ ЗРЕНИЯ

777-0000
меди.рф

Лиц. 78-01-004272 от 25.12.2013. С информацией об организаторе мероприятия, о правилах его проведения, количестве рекламируемых товаров, сроках, месте и порядке их получения можно ознакомиться на сайте меди.рф

О ВОЗМОЖНЫХ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯХ ПРОКОНСУЛЬТИРУЙТЕСЬ СО СПЕЦИАЛИСТОМ

Марсель Онкенхаут,

генеральный директор Oceanco

Экономический климат в Евросоюзе далек от стабильного: мы хотим быть едиными, но мы не едины. Высокие цены на энергоносители сдерживают экономическое развитие Европы, вынуждая целые отрасли индустрии покидать европейские страны, а бизнесу приходится искать новые возможности. Это сложный процесс, и мы стараемся к нему адаптироваться

На странице слева: Сборочный эллинг верфи Claasen Shipyard, где строят парусники J-Class, F-Class и Truly Classic.

Вверху: В конце года Oceanco введет в эксплуатацию новый док, который позволит строить яхты длиной до 150 м.

существенно опережают конкурентов, например, из Турции или Азии, что оправдывает заметную разницу в цене. Многие европейцы, которые могут позволить себе приобрести суперяхту, ассоциируют высокое качество постройки именно с Нидерландами, поэтому голландские верфи не собираются выводить производство в Азию для снижения расходов. Интересно, что круг заказчиков голландских верфей не ограничивается Европой: строить суперяхты в Голландии традиционно любят наши соотечественники, большое количество запросов поступает из США — американцы наконец поняли, что их собственная продукция по качеству пока недотягивает до европейского уровня, и активно заказывают голландские (и немецкие) лодки.

СТРАТЕГИЯ ПРОИЗВОДСТВА

Парадоксально, но, несмотря на шаткое положение экономики в целом и в яхтенной индустрии — в частности, голландские верфи, строящие суперяхты, активно расширяются. Наиболее масштабное строительство новых мощностей ведет Oceanco. В каждом из действующих эллингов в местечке Алблассердам под Роттердамом сейчас можно одновременно собирать два судна длиной 80–90 м, однако новые заказы длиной более 100 м требуют новых мощностей. В 2008 году компания выкупила землю по соседству и после долгих согласований начала возводить один из самых современных в мире эллингов. Представители верфи отказались сообщить объем инвестиций — цифры, без сомнения, внушительные, но оно того стоит. Здание на 1000 рабочих мест введут в эксплуатацию в конце года, и новый док позволит верфи строить яхты длиной до 150 м.

Цепкая деловая хватка голландцев обеспечивает заказы со всех концов света

Верфи поменьше, в особенности семейные предприятия, действуют осторожнее: неосмотрительные решения обходятся слишком дорого, и перед подписанием контракта на строительство яхты приходится трижды взвешивать риски и оценивать возможности существующих эллингов. Например, верфь Mulder — консервативная компания без внешних инвесторов, которая была основана в 1938 году и обрела известность благодаря модельному ряду Favorite,— решилась на расширение только после получения двух заказов (яхты длиной 29 и 31 м). Но даже введя в строй новые мощности, Mulder последовательно увеличивает длину проектов всего на 1–2 метра, избегая резких скачков. «Мы думали об увеличении объема производства, но решили остаться на оптимальном уровне 3–4 яхты в год, сконцентрировавшись не на количестве, а на предоставляемом сервисе»,— комментирует Ник Малдер, менеджер по продажам компании. Мощности верфи позволяют держать в доках до 20 корпусов, и сейчас в постройке находятся шесть новых яхт, включая первый проект Mulder водоизмещением свыше 300 тонн и эксплорер Mulder 94 Voyager (см. MBY №3 (27), 2014), плюс два рефита.

Альтернативой капитальным вложениям в строительство новых эллингов в Голландии нередко становится временное удлинение существующих доков, при этом зачастую между корпусом судна и стенами зданий остаются

считаные сантиметры. Подобные вещи требуют ювелирной работы, выдержки и терпения, которых голландцам не занимать.

Эффективность яхтенной индустрии Нидерландов во многом достигается за счет оптимальных схем работы с поставщиками оборудования и субподрядчиками, которые сложно реализовать в больших странах. «Мы просто счастливы, что все основные поставщики расположены в радиусе 100 километров,— рассказывает Роберт Тан, представитель Oceanco.— Разумеется, при выборе поставщика мы в первую очередь исходим из качества продукции, но фактор соседства тоже играет роль: нам важно, чтобы в случае непредвиденных затруднений к нам могли немедленно приехать и в течение дня решить проблему».

Благодаря такому тесному взаимодействию голландцы крайне редко срывают прописанные в договоре сроки и сдают яхты точно по графику.

Практика работы с субподрядчиками развита в Голландии как нигде: привлеченный персонал нередко составляет более половины всех занятых на верфи людей. Например, на Heesen числятся 370 постоянных сотрудников, а каждый день в производственном процессе участвуют около 600 человек. В то же время, Oceanco в связи с расширением планирует увеличить штат со 135 до 200 сотрудников, при этом число сторонних специалистов составляет 500–600 человек.

Выполнение заказа в срок — основной принцип всех верфей

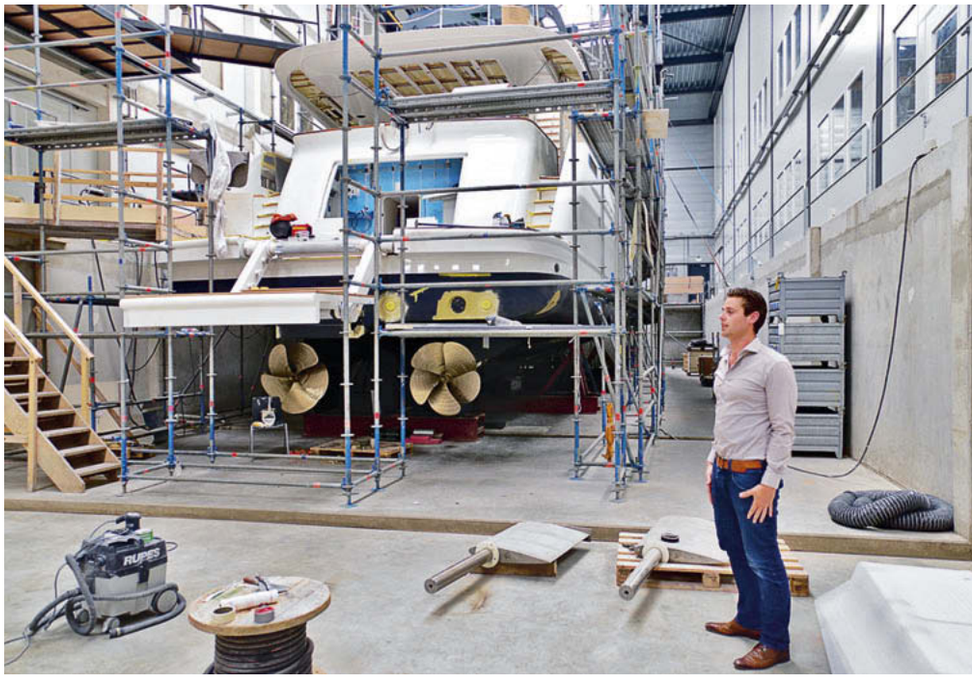
Отдельную нишу субподрядчиков в Голландии составляют верфи «второго эшелона», которые, помимо рефитов, специализируются на изготовлении элементов корпусов и надстроек для лидеров индустрии. К их числу относится, например, Balk Shipyard — расположенная в самобытном городке Урк верфь, чье имя вряд ли можно услышать в Монако. Тем не менее Balk Shipyard выполняет очень важную роль, сотрудничая с Heesen (пять проектов за три года) и Feadship (за последние десять лет компания вносила вклад в каждый проект этой верфи).

Выражение «второй эшелон» вовсе не означает, что верфь не способна сама построить суперяхту с нуля; речь идет лишь о выбранной специализации. Balk Shipyard недавно завершила масштабный проект — строительство классического парусника *Mikhail S. Vorontsov* для заказчика из Украины. Корпус судна, отмеченного наградой Spirit of Traditions в конкурсе Superyacht Awards, был

Ник Малдер,

менеджер по продажам Mulder Shipyard

Мы привыкли осторожно подходить к вопросу расширения производства и делаем ставку на дополнительные услуги, оптимизацию труда и повышение эффективности работы. Мы не привязаны к конкретному дизайну или типу яхт, не ограничиваем возможности кастомизации и тем самым обеспечиваем компании гибкость, которая просто необходима в то время, когда клиенты быстро меняют решения



изготовлен в Турции, однако верфь считает, что они практически полностью построили этот парусник, так как корпус пришлось значительно переделывать.

КАДРЫ

Перед всеми верфями, занятыми в Нидерландах в сегменте суперяхт, стоит ряд общих проблем. Яхты «растут» в длину, и необходимо точно просчитывать риски, перед тем как подписывать контракт, расширять существующие эллинги или запускать новые производственные мощности. Кроме того, значительная часть голландских верфей работает на площадках, которые прежде производили военные или коммерческие суда, причем многие из них базируются на реках в глубине материка, и доставка готовых яхт к морю жестко регламентирована ограничениями шлюзов и мостов. Именно этот фактор не позволяет многим строить суда больше установленных габаритов.

Казалось бы, можно купить землю на берегу моря, построить новые эллинги и переехать, однако это чревато критическими потерями персонала, поскольку убедить работников сменить место жительства и последовать за работодателем не так просто. Люди привыкли жить рядом с производством, приезжать на работу на велосипедах и возвращаться на обед домой, и тратить на дорогу час-два в автомобиле готов далеко не каждый. А разбрасываться кадрами верфи не любят, поскольку найти профессионалов высокого класса непросто. В местных компаниях крайне низкая ротация персонала и, даже учитывая свободу перемещения в пределах Евросоюза, относительно мало иностранцев, хотя назвать голландцев националистами в этом плане нельзя. Они признают, что в столярных работах традиционно преуспевают немцы и австрийцы, талантливых сварщиков немало среди поляков и хорватов — верфи с удовольствием берут их на работу. В Голландии, как и в России, система образования во многом нацелена на получение теоретических знаний, и молодые специалисты нередко страдают от отсутствия практических навыков. Еще не так давно работа на стройке (будь то дома или яхты) считалась среди голландской молодежи не престижной, однако сейчас подход меняется: люди понимают, что это вовсе не грязный труд.

ИННОВАЦИИ

Если по объему заказов голландские крупные верфи уступают итальянским, то по объему

На странице слева: Установка надстройки на готовый корпус в доке верфи Heesen.

Сверху вниз: Корпус парусного кеча *Spirit of Traditions* на верфи Royal Huisman

Новые производственные помещения Mulder Shipyard увеличили верхнюю границу длины выпускаемых судов до 45 м.

Вверху:
Концепт-проект «семейной» суперяхты от дизайнерской студии Vripack.

Слева направо:
Проект 80-метровой моторной яхты Dart, разработанный Royal Huisman совместно с Эндрю Винчем.

Кормовое крыло Hull Vane, предложенное Van Ossannen Naval Architects для яхт Heesen, значительно повышает топливную экономичность судов.

инноваций с ними могут соперничать разве что немцы. Лидирующие компании, в число которых входят Feadship, Oceanco, Amels и Heesen, активно отказываются от «бумаги», и функцию привычных чертежей, по которым производится монтаж систем во чреве строящихся судов, выполняют компьютеры с CAD-программами. Верфи беспрестанно совершенствуют дизайн и конструкции своих проектов, чтобы оставаться на пике прогресса, поскольку инновации и техническое совершенство являются одной из самых сильных сторон голландских яхт.

В качестве примера можно привести верфь Heesen и ее программу Future is now, в рамках которой развиваются проекты на базе водоизмещающего корпуса Fast Displacement Hull Form. Мы уже подробно рассказывали о преимуществах FDHF (см. MBY №4 (22), 2013), геометрию которого разработали в голландском конструкторском бюро Van Ossannen Architects. За счет особых обводов и удлиненного бульба необычной формы суда с FDHF демонстрируют впечатляющую экономичность, а для заказчиков это очень и очень важно. Стратегия Heesen не предполагает внедрение новомодных гибридных технологий, но ориентирована на повышение эффективности корпусов, и впечатляющий набор наград, собранный яхтой *Galactica Star*, тому подтверждение. Кстати, сейчас на базе FDHF в Оссе строят интересную суперяхту, которая будет оборудована двумя валами и водометом, обеспечивающим увеличение максимальной скорости с 25 до 30 узлов. Подробности этого проекта, в котором задействован дизайнер Эспен Ойно, пока не разглашаются, а его публичная презентация состоится осенью в Монако.

Голландцы умеют сочетать традиции с инновациями

«Некоторые клиенты говорят, что у нас дорого или долго строить, и уходят на другие верфи,— говорит коммерческий директор верфи De Vries (Feadship) Бас Недерпельт.— Мы теряем проект, расстраиваемся, но не меняем курс, сохраняя приверженность инновациям и высокому качеству, а потом часто слышим от этих людей, что они потратили на строительство в два раза больше времени, сил и денег и очень жалеют, что сразу не заказали яхту у нас. Это лучшая оценка нашей работы».

Создав в 2007 году суперяхту *Alfa Nero* (81 м), верфь Oceanco поменяла общепринятые стандарты относительно образа жизни на борту и продолжает идти на шаг впереди конкурентов. Инженеры компании тесно сотрудничают с Rolls-Royce в части

Юрьен ван'т Верлаат,

PR-менеджер верфи Royal Huisman

Традиционно наша верфь специализируется на парусных яхтах, но мы не зацикливаемся на них и на прошлогодней выставке в Монако анонсировали 80-метровую моторную яхту Dart, созданную совместно с Эндрю Винчем. С тех пор мы значительно ее доработали, потенциальные клиенты проявили к ней высокий интерес, поэтому, вполне вероятно, что это будет наш первый реализованный концепт-проект

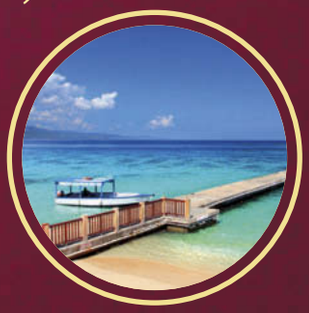
ТРАНСАЭРО

ИМПЕРИАЛ КЛАСС

РОСКОШНОЕ ПУТЕШЕСТВИЕ

Незабываемый отпуск начинается в классе Империал!

Мальдивы, США, Мексика, Куба, Таиланд, Китай, Испания, Турция, Израиль, Армения, Англия, Франция, Казахстан, Кипр, Италия



www.transaero.ru

Реклама

разработки убирающихся в корпус стабилизаторов качки. Oceanco одной из первых стала использовать вклеенные в надстройку иллюминаторы, устанавливать сертифицированные системы хранения больших объемов бензина и полноценные вертолетные площадки. Среди инновационных разработок роттердамской верфи — скрытое в палубе поле для гольфа, сложные системы жизнеобеспечения морских аквариумов, компактный теннисный корт, а буквально месяц назад Oceanco первой в мире спустила на воду суперяхту, построенную согласно требованиям Passenger Yacht Code (число пассажиров до 36 человек, см. обзор на с. 22). В отличие от других более консервативных верфей, Oceanco даже не побоялась взяться за строительство парусной суперяхты: более года они разрабатывали проект 711 совместно с Vitters Shipyard, а к созданию дизайна интерьеров привлекли своих давних партнеров Nuvolari & Lenard.

ДИЗАЙН

Будучи на одной из верфей, я задал провокационный вопрос: «Чего не хватает яхтенной индустрии Голландии?». Ответ последовал весьма занятный. «Сложность в том, что основные классификационные общества находятся в Англии, где разрабатывают стандарты, но при этом почти не строят суперяхты! — возмутился мой собеседник.— Большинство дизайнеров тоже базируется в Великобритании: почему, откуда такая традиция?»

На самом деле Голландия не обижена талантливыми дизайнерами, вот только по своей природе они гораздо ближе к конструкторам, чем к итальянским законодателям архитектурной и интерьерной моды. Из почти полусотни голландских дизайнерских студий минимум дюжина широко известна на мировом яхтенном рынке, и многие не ограничиваются эксплуатацией существующих идей, разрабатывая авангардные направления. Интересно, что насквозь пропитанные духом кальвинизма жители Нидерландов невероятно прогрессивны и прямолинейны по сравнению, например, с британцами. Чтобы по-настоящему удивить голландцев, необходимо сделать или создать что-то действительно из ряда вон выходящее, и это вполне справедливо в отношении яхтенного дизайна.

«Зачем мы делаем именно так, как делаем? — задает риторический вопрос один из ведущих дизайнеров студии Vripack Марникс Хоекстра.— Почему не иначе, и что будет дальше? Сегодня индустрия как никогда нуждается в новом подходе, и мы знаем, как в течение пяти лет сократить время постройки суперяхт на четверть, не жертвуя качеством. Наши идеи позволят строить 85-метровую яхту за 18 месяцев не за счет суммы микроскопических оптимизаций на каждой стадии, а за счет революционных нововведений, которые требуют совершенно иного мышления!»

РЕФИТ

Экономический кризис, ударивший по объемам новых заказов, благоприятно повлиял на рынок рефита, и на этом поле стратегии поведения голландских верфей порой диаметрально разные. В Feadship, например, уделяют рефитам значительное внимание, ведь все построенные ими в послевоенное время суда (около 250 единиц) остаются на воде и пользуются спросом на вторичном рынке.

Даан Балк,

директор Balk Shipyard

Опыт компании и профессионализм сотрудников позволяют нам выполнять разноплановые заказы. Мы гордимся, что пока живем без внешних инвесторов, поскольку они зачастую фокусируются только на прибыли и не слишком переживают о том, доволен ли заказчик. Мы порой даже заканчиваем проект с небольшим минусом для верфи, но всегда заботимся о том, чтобы клиенты были довольны и возвращались

Вверху: Классический парусник *Mikhail S. Vorontsov*, построенный на верфи Balk Shipyard.

YACHTING
FESTIVAL
CANNES
THE ULTIMATE
RENDEZ-VOUS
9-14
сентября 2014
PEKJIAMA © Agence VERTU / Photographies : Alexandre Leblanc / Jerôme Kelagopian
BOAT INDUSTRY PROFESSIONNALS, BADGE ORDER:
WWW.PASSPORTNAUTIC.COM
Organisé par / Organised by
Reed Expositions
Un salon de la / Owned and hosted by
FÉDÉRATION DES INDUSTRIES NAUTIQUES
PORT DE CANNES
CCI NICE COTE D'AZUR
PORT PIERRE CANTO
Ville de Cannes
www.cannesyachtingfestival.com

«Да, занимаясь рефитом Feadship, мы конкурируем сами с собой, но единственный альтернативный выход — сесть в подводную лодку и топить наши старые добрые яхты»,— шутит Ико Вергоуве, менеджер по продаже рефитов.

Помимо обновления интерьеров и технической начинки, одной из самых популярных процедур является «пластика» носа или кормы, когда у судна срезают 1,5 метра с одной из оконечностей и наращивают корпус на 3–4 метра. В случае рефита старых классических Feadship заказчики часто закрывают глаза на стоимость, осознавая историческую ценность яхты: например, сейчас на верфи De Vries в Маккуме в работе находится лодка 1969 года, рефит которой обходится в два раза дороже заплаченной за нее суммы и почти соответствует стоимости нового строительства.

Парусная верфь Royal Huisman три года назад также начала специализированную программу под названием Huisfit, нацеленную на привлечение рефит-проектов. Сейчас на верфи в Волленхове идет работа по переоборудованию карбоновой гоночной яхты *Mari Cha IV* (скорость до 40 узлов, ей принадлежит один из мировых рекордов по пересечению Атлантики) в менее аскетичное, предназначенное для отдыха судно, которое получит новое название *Samurai*.

Совершенно иной подход у Heesen: рефитами в Оссе не занимаются вовсе, поскольку принципиально считают, что клиенты не должны перегонять свои яхты со Средиземного или Карибского моря обратно, в серую дождливую Голландию, преодолевая многочисленные преграды в виде мостов и шлюзов. Вместо этого Heesen сотрудничает с крупнейшими мировыми специалистами в области рефитов вроде Monaco Marine, ITM, IMS и Rybovich.

Также существует ряд компаний, включая Oceanco, которые занимают промежуточную позицию. Обычно они не продвигают рефиты в качестве самостоятельной услуги, но если клиент, заказавший постройку новой суперяхты, просит подготовить к продаже его старую лодку, верфь соглашается на работу. Наконец, многие верфи, у которых нет стабильного притока новых заказов, переживают времена «застоя» исключительно благодаря рефитам, причем берутся за восстановление не только суперяхт, но также рыбацких судов и кораблей ВМС.

ЯХТЫ И ПОЛИТИКА

Посещая голландские верфи в самый разгар политического конфликта в Украине, я не мог обойти вопрос отношений с заказчиками

Оживившийся в кризисные годы рынок рефитов позволил выжить многим верфям

Дик ван Лент,

генеральный директор верфи Royal van Lent (Feadship)

Для многих наших заказчиков приемка готовой лодки — это одновременно радостный и грустный день. С одной стороны, они получают свою яхту, а с другой — увлекательный процесс строительства завершен. Буквально недавно наши менеджеры жаловались, что нет новых рынков, что яхты Feadship не покупает молодежь. Но сейчас мы строим две лодки для заказчиков-женщин, одну для 38-летнего мужчины и одну для клиента из Китая

На странице слева: Верфь De Vries (Feadship) в городке Маккум на севере Голландии.

Слева направо, сверху вниз: Марникс Хоекстра (слева) и Барт Баухаус, ведущие дизайнеры студии Vripack.

Одна из двух площадок компании Claasen Shipyards находится в живописном городке Зандам рядом с Амстердамом.

Прозводство мачт для парусных суперяхт на заводе компании Rondall, которая тесно связана с верфью Royal Huisman.

Альберт Хакворт-младший рассказывает о существующих и будущих проектах верфи Hakvoort Shipyard.

с территории постсоветского пространства и влияния санкций, принимаемых в отношении России. В целом сложившаяся ситуация пока не успела напрямую отразиться на индустрии суперяхт, однако в воздухе витает определенное беспокойство. «На наши существующие заказы политическая ситуация не повлияла, но на будущих может сказаться,— считает Карлис ван Леливелд, менеджер проектов Feadship.— Остается надеяться, что новый президент Украины быстро решит внутренние проблемы, и мы не потеряем потенциальных клиентов».

На Heesen тоже пока не наблюдают связанных с политикой перемен, а вот парусник *Mikhail S. Vorontsov* все еще не может покинуть Амстердам, поскольку его украинский владелец пока не готов завершить выплаты. Неясно, связано ли это с обстановкой в стране, но Даан Балк, директор Balk Shipyard, рассказал, что у верфи сохраняются хорошие отношения с заказчиком, и он надеется, что экономические санкции не повлияют на работу с клиентами из стран СНГ.

«Нас всех волнует ситуация с Украиной, поскольку происходят ужасные вещи, но, к счастью, нас они пока не затронули,— комментирует Марсель Онкенхаут, генеральный директор Oceanco.— Что бы ни применили против России сейчас, санкции или эмбарго, по прошествии некоторого времени все вернется на круги своя. К сожалению, несмотря на высокую развитость яхтенной и вообще судостроительной индустрии в Голландии, она не имеет никакого влияния на правительство страны, и говорить о каком-либо лоббировании наших интересов невозможно. Мы никому не интересны, даже несмотря на то, что всегда играли важную роль в жизни государства».

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В процессе подготовки этой статьи я наткнулся на интересную книгу Боулта Родни под названием «Эти странные голландцы», где очень живо описаны национальные черты и особенности характера обитателей «нижних земель». Постоянно пребывая под угрозой затопления, отвоевав часть своей земли у моря, они живут с сознанием того, что труд облагораживает человека. Будучи исключительно терпимыми, покладистыми и вместе с тем чрезвычайно прямолинейными людьми, они обладают завидной деловой хваткой, которая позволила стране преуспевать в торговле на протяжении веков. Голландцы гордятся тем, что сумели создать и сохранить бесклассовое общество — вкупе с разумным сочетанием традиций и прогресса это позволяет Нидерландам уверенно развиваться. Последнее в полной мере относится и к производимым здесь яхтам: замешанные на качественном тесте традиций, обильно сдобренные инновациями, они становятся лучше год от года, и это признает весь мир. MBY

Мини-мегаяхта MCY 86

Размеры и роскошь яхт связаны, но не всегда напрямую. В последние годы заметна тенденция переноса решений с крупных яхт на более компактные. На верфи Monte Carlo Yachts эту идею в очередной раз успешно реализовали: флагманская модель бренда обладает всеми качествами суперяхты… при длине до 100 футов.

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

На странице слева, вверху: Просторный флайбридж оборудован открывающимся хардтопом из углепластика — чтобы не слишком увеличивать вес яхты.

Внизу, слева направо: Открытая зона отдыха на носовой палубе.

Кормовой кокпит размерами и оснащением напоминает террасу загородного дома.

В центре: Декоративные панели защищают кокпит и палубные проходы от брызг и ветра.

Есть разные мнения насчет того, что движет прогрессом. Реклама, наука, лень… Одна из очевидных версий — люди редко бывают довольны тем, что имеют. Когда-то 15-метровая лодка считалась вполне достойной королевской особы, а сегодня в любой марине видишь, насколько выросли запросы владельцев яхт. Очередная «крупнейшая в мире яхта» нередко теряет свой титул, еще не успев сойти на воду: пока ее строили, на другой верфи уже заложили новую, на полметра длиннее. Впрочем, речь сейчас не о лодках для тех немногих, что могут позволить себе судно размером с эсминец.

ПОДХОД К ВОПРОСУ

Интересные тенденции заметны и на рынке более доступных яхт «для этой жизни». До 2009 года верфи постоянно выпускали все более крупные модели; считалось, что покупатель будет расти в своих запросах. И он действительно рос — до поры до времени. Но даже если бы кризис и не случился, встреча с «потолком» была неминуема. 100 футов — та граница, за которой «просто яхта» превращается в суперяхту, а это уже другая история.

Англичане говорят: «Комфорт на борту начинается от пятидесяти футов, истинная роскошь — от ста». Когда-то это было правдой, но сегодняшние футы — совсем не те, что давешние. Благодаря новейшим технологиям системы занимают все меньше места, и все больше отходит обитаемому пространству; борьба за покупателя смещается в область «начинки» или даже концепции. Сегодня выигрывает тот, кто предлагает «компактную мегаяхту», упаковав в корпус разумной длины максимум изысков и комфорта.

Такой подход и был положен в основу франко-итальянского проекта Monte Carlo Yachts. Основанная под крылом Beneteau Group в 2009 году верфь за считаные (и экономически непростые) годы прошла путь от новичка до уважаемого на рынке игрока, чьи лодки получают престижные награды буквально пачками. Конечно, размеры яхты всегда будут иметь значение, поэтому самым показательным примером «мини-мегаяхты» служит 86-футовый флагман MCY. Это еще и самая свежая яхта верфи: мировая премьера состоялась лишь осенью прошлого года. Вроде недавно, но за это время успели построить еще четыре (!) корпуса этой модели, один из которых мы и тестировали в июне в заливе Триеста.

СМЫСЛЫ РОСКОШИ

Роскошь — это не только мягкие диваны, пушистые ковры и золотые унитазы. Истинная роскошь имеет много уровней, и наметанный глаз сразу отличает настоящее от мишуры. У яхты роскошь начинается с техники: конструкции корпуса и надстройки, планировки палуб, принципов монтажа систем. Новый взгляд на эти аспекты был реализован еще на этапе создания бренда Monte Carlo Yachts.

У большинства верфей подход традиционный: сначала изготавливают корпус, потом насыщают его системами и интерьерами. У MCY эти процессы параллельны: интерьеры монтируют в специальной капсуле, которая затем при помощи крана помещается в корпус. Это позволяет сократить цикл строительства MCY 86 до четырех месяцев! Правда, сам процесс соединения капсулы и корпуса требует высочайшей точности и скорости. Во-первых, допуск не должен превышать полутора миллиметров (величина для судостроения микроскопическая). Во-вторых, на все есть ровно час: именно столько времени полимеризуется клей, соединяющий капсулу и корпус, гася шум и вибрацию (при такой технологии внутренняя капсула не воспринимает вибрацию корпуса). Когда смотришь, как это происходит, вспоминаешь замену колес на гонках Formula 1: каждый занят своим делом, причем ведется посекундный отсчет времени на каждую операцию.

Об инновационном подходе к системам на яхтах MCY и других секретах верфи мы уже рассказывали в MBY №2 (26), 2014, поэтому лишь вкратце напомню, что кабельные трассы и трубопроводы проложены под пайолами в лотках, которые крепятся к ячеистой алюминиевой раме. Это открывает доступ к любому участку — достаточно снять напольные панели, тогда как на многих яхтах, если проблема далеко от инспекционного люка, приходится резать пластик, устраивая разгром на борту.

Что касается планировки, то роскошь проявлена здесь в широком выборе решений. Подобные яхты подразумевают уже достаточно высокий уровень кастомизации, и большинство верфей предлагают две-три версии компоновки. На MCY 86 можно выбирать из пяти (!) стандартных вариантов планировки нижней палубы — с тремя, четырьмя или пятью каютами. И это не считая изменений, возможных для главной палубы и флайбриджа, где можно, например, поиграть с конфигурацией мебели. При этом клиент получит 3D-модели вариантов в течение суток (и даже быстрее — пока заказчик обсуждает за кофе детали проекта или посещает производственную площадку).

С самым очевидным показателем роскоши на борту MCY 86 тоже хорошо. Интерьер каждой лодки, естественно, индивидуален и включает лучшее из того, что могут предложить такие модные дома Италии и Франции, как Hermès, Armani, Poltrona Frau, Pierre Frey. А предложить они могут многое — от тканей невероятной фактуры и мозаик муранского стекла до необычных аксессуаров и шедевров работы с кожей. И все это не только роскошно, но и высокотехнологично.

Благодаря инновационному подходу постройка MCY 86 занимает всего четыре месяца

Например, внутри столешниц (из мрамора и другого камня) — сотовое основание, снижающее вес интерьера. Отдельно стоит сказать о дереве. Часто верфи довольны тем, что используют для отделки «ценные породы», но чтобы все идеально совпадало по рисунку, необходимо брать древесину из одного ствола и тщательно подгонять панели. На собственном мебельном производстве Monte Carlo Yachts древесину отбирают вручную, отбраковывая иногда до 60% исходного материала. Так же и с кожей: она используется не только для отделки диванов и кресел, но и, к примеру, для пола. В этом случае кожаные панели должны быть высочайшего качества (чтобы не деформироваться от нагрузок) и одинаковой толщины — для получения идеальных стыков. И так — во всем.

НИЖНЯЯ ПАЛУБА

Обилие вариантов планировки позволяет рассматривать MCY 86 для любых моделей использования — от круизов в узком кругу с максимальным комфортом (три каюты) до путешествий в большой компании или сдачи в чартер (пять кают). В этом смысле золотой серединой можно счесть вариант с четырьмя каютами — именно в таком виде и была представлена премьерная MCY 86 осенью прошлого года: мастер-апартаменты с отдельным входом ближе к корме и три каюты для гостей в центральной части корпуса.

Яхта, которую мы тестировали в июне в Монфальконе, тоже была с четырьмя каютами, но иной планировки: каюты скомпонованы попарно, и в каждую зону ведет свой трап из салона. Апартаменты владельца в районе миделя; чуть дальше в нос — двухместная каюта с раздельными спальными местами. Второй «блок» — в корме: VIP-каюта с двуспальной кроватью и еще одна гостевая. Такая планировка позволяет, например, разделить «гостевую» и «хозяйскую» зоны, также она хороша для двух семей с детьми.

Мастер-каюта от борта до борта имеет большой санузел и отдельную гардеробную, где особое внимание привлекает шедевр от Poltrona Frau — комод, отделанный вручную прошитой кожей пастельных оттенков. И, конечно, особый шик помещению придают круглые иллюминаторы bull's eye. Кстати, мастер-каюта во всех случаях (кроме пятикаютного варианта) будет огромной, а при трехкаютной планировке их и вовсе получается две, и в каждой гардеробная. Но… переместимся уровнем выше — там интересного не меньше.

ГЛАВНАЯ ПАЛУБА

Несмотря на изменения внизу, эта палуба «нашей» MCY 86 выполнена в точности как на премьерной модели. Не то чтобы у заказчика не хватило воображения, просто такая классическая планировка действительно оптимальна. В корме — «гостиная» с диванами, столиком и медиацентром; далее — столовая и барная стойка: стеклянный стол с выдвижными крыльями выглядит невесомым, но не тесен и для 10 человек. Ну и, конечно, козырь — «балконы» на обоих бортах. Такая опция сегодня есть на многих яхтах, но, как правило, на более крупных, да и «балкон» обычно один: сделать два не всегда позволяет конфигурация «гостиной» в кормовой части салона. На MCY 86 балконы приходятся на зону столовой — в центральной части палубы, что даже разумнее: можно обедать на воздухе и, что называется, с «видом».

Камбуз находится поблизости, но с ходу его не найти. «Рабочий» отсек, включая кухню и помещения для команды из трех-четырех человек, вынесен в нос. Эта зона (плюс пост управления) полностью изолирована от салона, а грамотное расположение выходов и трапов позволяет команде перемещаться, не тревожа гостей. Дополнительный плюс для стюардессы — не надо бегать с подносом, чтобы доставить еду или напитки в столовую: для этого предусмотрен кухонный лифт.

ФЛАЙБРИДЖ И НЕ ТОЛЬКО

Открытых зон отдыха на борту MCY 86 немало. Во-первых, это флайбридж — доходящий до транца, защищенный сверху открывающимся карбоновым хардтопом. Наличие гаража и кормовой платформы, где можно хранить тендер и пару гидроциклов, снимает необходимость держать что-либо из этой техники наверху, а значит, флайбридж предназначен только для отдыха. Пост управления, обеденная зона, лежаки, диваны, шезлонги, джакузи… все это легко умещается здесь, оставляя еще много свободного места.

Еще один масштабный «пляж» — на носовой палубе. Это вообще «фишка» всех моделей MCY — мало где эта зона столь же велика и проработана с такой тщательностью. Здесь можно и пообедать, и позагорать — диваны и столики трансформируются; тут удобно отдыхать, когда яхта стоит в марине кормой к причалу: вам не будут досаждать взгляды прохожих. Изумительная подсветка создает вечером романтичную атмосферу, а португальский мостик делает перемещение в носовой зоне безопасным.

Наконец, кормовой кокпит; прикрытый сверху флайбриджем и очень просторный, он является еще одной площадкой, где можно отдохнуть на воздухе (к вашим услугам уютный диван и большой стол). Отдельного упоминания заслуживают боковые панели, которые защищают кокпит от ветра, брызг и нескромных взглядов с соседних лодок.

ДВИГАТЕЛИ И ХАРАКТЕРИСТИКИ

Для столь крупной яхты MCY 86 оказалась достаточно быстрой. Наибольшая скорость с двумя двигателями MAN по 1800 л.с.

Выбор вариантов планировки позволяет получить на борту от трех до пяти кают

Вверху:
Интерьер салона главной палубы. В данном случае отделка выполнена из беленого дуба, но возможны и любые другие варианты.

В центре, слева направо:
Мастер-каюта во всю ширину корпуса располагается на миделе.

Интерьер одной из кают для гостей.

Внизу, слева направо:
Ванная комната мастер-каюты.

Экипажу тоже нужен комфорт, особенно в долгих круизах.

ЕСЛИ ПРИГЛЯДЕТЬСЯ

ОЛЬГА СЕЛЕЗНЕВА

НОСОВАЯ ПАЛУБА
Просторная площадка для отдыха на носовой палубе оборудована трансформируемыми лежаками для загара, диванами и столом. Для безопасности эта зона заглублена в палубу; есть и удобный проход между бортами.

БАЛКОНЫ
Два откидных балкона по бортам приходятся на обеденную зону в салоне. Можно не беспокоиться о безопасности: балконы способны выдержать солидную нагрузку — более 10–12 человек одновременно.

ОТСЕК ЭКИПАЖА
Помещения команды и камбуз вынесены в носовую часть нижней палубы, откуда есть отдельный доступ к посту управления, на палубу и флайбридж. Экипаж может спокойно делать свою работу, не мешая гостям.

МОТОРНЫЙ ОТСЕК
Моторный отсек — мечта любого механика. Помещение высокое и немаленькой площади. Хоть отсек и насыщен машинами, агрегатами и системами, обслуживать всю эту технику вполне удобно.

Широкие бортовые проходы, высокий фальшборт и португальский мостик позволяют безопасно передвигаться по яхте даже в условиях качки

Большой открывающийся хардтоп над флайбриджем позволяет получить желаемый баланс солнца и тени

Иллюминаторы необычной формы bull's eye позволяют легко отличить яхты MCY даже на большом расстоянии

В корме есть гараж для тендера (вмещается Williams Turbojet 385), а пару гидроциклов можно разместить на купальной платформе, которая выдерживает нагрузку до 1200 кг

Форма корпуса MCY 86 красноречиво свидетельствует о высокой мореходности яхты

составляет, по данным верфи, 29 узлов. Выход на глиссирование — 13 секунд, разгон с нуля до максимальной скорости — чуть более 40 секунд. Официальные данные я привожу здесь потому, что во время тестов мы столкнулись с непредвиденной сложностью: за пару дней до нас во время сдаточных испытаний яхта повредила винты. В канале, который ведет от верфи в Триестский залив, сейчас идут дноуглубительные работы; при попытке обойти стоявшую в канале драгу яхта задела винтами дно. Ничего страшного: судно подняли, винты заменили, но на технологические, с другой формой лопастей — с ними испытывали первую MCY 86. Тогда верфь результаты не удовлетворили, испытания продолжили с целью подобрать оптимальные винты, а эти остались на складе. И вот они пригодились.

Ждать доставки нужных винтов пришлось бы несколько дней, а отменять тест-драйв никому не хотелось. Это и стало причиной того, что при скоростных заездах мы недобрали пару узлов. В остальном MCY 86 вела себя безупречно. Несмотря на габариты, управляется яхта легко, повороты совершает мягко, диаметр циркуляции умеренный. Уровень шума невысок — на максимальной скорости 76 дБА на посту управления и чуть выше — в помещениях ближе к корме, где располагается моторный отсек.

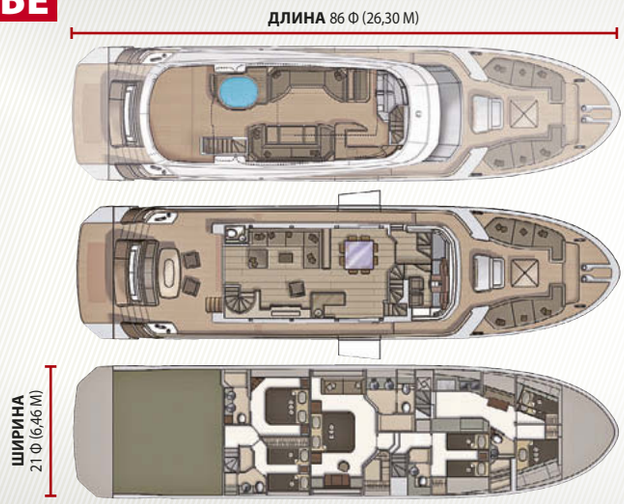
На MCY 86 стоят стабилизаторы качки Seakeeper. Из-за спокойной погоды у нас не было возможности их проверить, но по отзывам коллег из зарубежных журналов (им с погодой «повезло» больше), стабилизаторы эффективно справляются со своей задачей на ходу и на стоянке. Остается добавить, что на круизной скорости 23–24 узла яхта может пройти без дозаправки около 340 миль.

Атмосферу на борту создают детали, внимание к мелочам и умение все это воплотить с любовью и тщательностью

ВЕРДИКТ

Серьезная, классическая, но совсем не скучная яхта для суперкомфортного семейного отдыха. В своей категории MCY 86 поднимает планку качества на почти недостижимую высоту, но это не то «абстрактное» качество, которое укладывается в рамки технологических и рыночных требований. Если для вас это первая встреча с большой лодкой, возможно, многое придется объяснять; но тому, кто в яхтинге не новичок и уже имеет опыт владения солидным судном, здесь все понятно с первого взгляда. Конечно, все можно сделать проще и дешевле, но тогда не удивляйтесь, если не ощутите того, что называется «атмосферой». Часто бывает: на борту не к чему особенно придраться, но что-то неуловимое отсутствует, как в старом анекдоте про «фальшивые елочные игрушки», которые «не радуют». Атмосферу создают детали, внимание к мелочам и умение все это воплотить аккуратно и с любовью. Это касается отнюдь не только интерьера и технических характеристик. Как известно, у хорошей вещи даже изнанка — произведение искусства, и в этом смысле MCY 86, как и другие яхты верфи Monte Carlo Yachts,— серьезный вызов для конкурентов и чистое удовольствие для тех, кто понимает. MBY

ДОСЬЕ



ДЛИНА 86 Ф (26,30 М)
ШИРИНА 21 Ф (6,46 М)
ОСАДКА 6 Ф (1,90 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ 72 Т
ЗАПАС ТОПЛИВА 7100 Л
ЗАПАС ВОДЫ 1500 Л
ДВИГАТЕЛИ 2 × MAN V12 (1800 Л.С.)
МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ 29 УЗЛОВ
КАТЕГОРИЯ CE «А»
ДИЗАЙН NUVOLARI & LENARD
СТОИМОСТЬ В ЕВРОПЕ ОТ € 4 500 000

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 2 × MAN V12, 1800 л.с. при 2350 об/мин, 12 цилиндров, 24,2 л, дизель

РЕЖИМЫ		ECO				FAST		MAX
Об/мин	1000	1200	1400	1600	1800	2000	2200	2350
Скорость	10,2	12,0	13,5	15,5	18,4	21,7	24,8	26,8*
Расход	72	129	198	275	368	482	604	683
Миль/л	0,14	0,09	0,07	0,06	0,05	0,04	0,04	0,04
Дальность	804	528	387	320	284	255	233	223
УРОВЕНЬ ШУМА, дБА								
Пост управления	69	71	72	73	73	74	75	76

Скорость в узлах, расстояние в милях, расход в л/ч на два двигателя, дальность в запасом топлива 20%. Указанные величины основаны на показаниях бортовых приборов и могут отличаться от полученных вами данных. Загрузка: 48% топлива, 52% воды, 7 человек на борту. Температура воздуха +35 °С, сила ветра при скоростных заездах 3 балла, волна 2 балла.

ODYSSEY

На маневрах

Яхты Princess не раз демонстрировали неординарные возможности по части мореходных качеств, объемов и оформления интерьеров. Модель Princess 82MY оказалась достойным носителем традиций.

Текст **Зарий Черняк** Фото **Princess Yachts**

Осенний Плимут; типичная английская (или питерская?) погода — моросящий дождик в пейзаже с сотней оттенков серого. Еще не холодно, но сильный ветер топорщит воды залива, создавая условия не столько для скоростных, сколько для мореходных испытаний: нам предстояли маневры — тест Princess 82MY. Мы только что с верфи, где наблюдали, как корпуса и надстройки точно таких же яхт формуют в матрицах, потом насыщают оборудованием, мебелью, спускают готовыми на воду и гоняют в море на испытаниях перед отправкой заказчику. Вот и мы вышли погонять.

СНАРУЖИ И ВНУТРИ

Princess 82MY, располагаясь в линейке флайбриджных моделей между яхтами длиной 72 и 88 футов, выглядит крупной, солидной и никак не громоздкой. На недавней встрече с руководителем группы дизайнеров Princess International прозвучала фраза, что концептуальные подходы к проектированию яхт Princess нынче предусматривают обилие стекла и отсутствие ступеней. И правда: зачем в море, да еще на волнении, ступени? Одни проблемы от них; ну разве что если без них совсем никак.

А стекла у яхты в достатке: благодаря длинной линии окон надстройки флайбридж кажется парящим над корпусом. Абрис довольно крупного судна с высоким бортом выглядит

Несмотря на волнение моря, яхта спокойно разогналась до скорости почти 32 узла

Концептуальные подходы к проектированию яхт Princess предусматривают обилие стекла в архитектурном облике и практически полное отсутствие ступеней

по-спортивному, и здесь нет противоречий: яхта — это яхтинг, а яхтинг — это спорт.

У Princess 82MY ладный кокпит с U-образным диваном и тиковым столом. Другая открытая зона отдыха в носу щеголяет здоровенным лежаком для любителей понежиться на солнце в горизонтальном положении. Интересно, что между ним и надстройкой устроен проход, напоминающий о португальском мостике, только без привычного «фальшборта» (его роль играет лежанка).

На флайбридж из кормового кокпита поднимаешься по ступеням — солидным, прочным, не менее удобным, нежели те, что ведут по обоим бортам из кокпита на кормовую платформу. Флайбридж очень достойный. Компоновка — две группы диванов по бортам, симметрично по отношению к посту управления (он не смещен к борту, как часто бывает), потом динетта со столом, ветбар напротив и крупная лежанка в кормовой части. Это хорошо, что она в корме — капитан не будет от дела отвлекаться. И все вместе вроде, и порознь есть где устроиться — и чтобы позагорать, и просто посидеть, и перекусить на воздухе проблемы нет. А на самом краю, за мачтой, можно поставить аквабайк. На флайбридже не хватало только джакузи, чтобы закрепить впечатление, будто ты уж точно на борту суперяхты. Когда я сказал об этом Карлу Ричардсону, PR-директору Princess International, который был с нами на тесте, тот засмеялся и ответил, что джакузи предусмотрена. Думал, он пошутил, а потом увидел эту позицию в списке опций. Как и хардтоп, которым можно флайбридж накрыть вместо легкого бимини.

Планировка салона предельно логична: диванная зона у двери в кокпит (на левом борту вместительный диван со столом, напротив — диван поменьше); далее в нос — солидный обеденный стол на 8 человек (стоит поперек и смещен к левому борту, чтобы оставался проход по правому); еще дальше, за переборкой — не разрушающий интерьерную идиллию в салоне камбуз, и, наконец, ходовая рубка.

В салоне, действительно построенном в одном уровне, неожиданно просторно. Откуда такое ощущение? В первую очередь, полагаю, из-за обещанного обилия стекла: длинные бортовые окна надстройки, стеклянная «стена» с дверью в кокпит позволили добиться почти панорамного вида из салона на живописные пейзажи (когда за бортом что-то достойное, только от яхты это уж никак не зависит). Если бы не переборка в носовой части, обзор был бы круговым, но и без того света и воздуха тут в избытке. И ни одна из зон, диванная или обеденная, над другой не доминирует. Встроенная мебель — два комода (один с выдвигающимся ТВ) и глубокие объемные шкафчики вдоль бортов под окнами.

Пару слов по поводу художественной эстетики. Неверно считать, что стилистика отделки и материалы — это безальтернативная данность. Для мебели и переборок предлагается древесина американского ореха с шелковистой поверхностью, темная полированная вишня (выглядит благородно, особенно в контрасте с белым ковром и обивкой мягкой мебели) или… В общем, возможны варианты даже с маркетри (деревянная мозаика). Низкие диваны, столики и тумбы задают в салоне чуть легкомысленное настроение, и это совсем неплохо.

Про камбуз и его оборудование можно сказать столько, что лучше не начинать: не станем из еды делать культа (хотя для этого все имеется). Из камбуза есть дверь прямо на палубу, и она не только для проветривания или чтобы кок оставался «невидимым» — на такой лодке это невозможно. Но, загружая провизию, не придется таскать коробки-пакеты-упаковки через салон: проход снаружи вдоль борта достаточно широкий. И вот еще любопытная деталь — раздаточное окно в ходовую рубку.

А рубка выглядит таковой только наполовину: вся левая ее часть — еще одна зона отдыха. Там замечательный диванчик со столиком, где можно разложить карту и, находясь в море, сообща обсудить, в какой из ближайших (или дальних) марин лучше всего причалить на ужин или ночевку.

Сверху вниз, слева направо:
Крупноформатный салон; на переднем плане — зона отдыха с диванами, за ней расположена обеденная зона.

Вариант интерьера обеденной зоны с дизайнерской обивкой мебели.

Элемент интерьера в зоне лобби.

Большая и прекрасно оборудованная кухня с дверью, ведущей на палубу.

На яхте четыре каюты, каждая оборудована собственной туалетной комнатой; как и в других помещениях, в каютах возможны интерьерные вариации

На длинной приборной панели — два комбинированных картплоттера, управление подрульками, система стабилизации качки, мониторинга двигателей, авторулевой, камеры наблюдения. Есть и специальный столик для карт под стеклом.

Из тамбура рядом с камбузом и рубкой спиральный трап ведет вниз, в коридор, где расположены каюты. На яхте их четыре, каждая со своей туалетной комнатой: мастер-каюта от борта до борта; VIP-каюта в носу; гостевая с кроватью queen-size (правый борт); гостевая с двумя раздельными койками (левый борт) — предусмотрен электрический механизм, их соединяющий.

Мастер-каюта просторная, с гардеробной, большим рабочим/макияжным столом и потрясающей туалетной комнатой поперек корпуса (в одном ее конце — душевая, в другом — туалет). И огромные бортовые окна цельного стекла: мы видели в эллинге, как толстое стекло кран поднимал специальными присосками для последующего монтажа в корпус.

КРЕЙСЕР «СПОКОЙНЫЙ»

Спокойствие — точная характеристика Princess 82MY в разных аспектах. На борту в море все чувствовали себя уверенно и спокойно, как на стальном крейсере в дальнем плавании под защитой пушек.

Несмотря на волнение моря, яхта спокойно разогналась до скорости почти 32 узла и спокойно пошла на максимальных оборотах, шутя разрезая острым форштевнем и подминая под корпус волну — сперва встречную, а потом обгоняемую попутную, ненадолго оставляя за кормой хорошо выглаженное море. Дифферент не раздражал; только однажды при выходе на глиссирование на мгновение скакнул до 7° и тут же упал. Мощные двигатели довольно быстро разгоняют тяжелую яхту: для режима 20 узлов (2200 об/мин) нам потребовалось менее 20 секунд. Маневренность тоже не вызвала вопросов: судно послушно входило в циркуляцию, возвращалось на прежний курс и вообще вело себя идеально. Крен в циркуляции не превышал 5–6° при диаметре более 40 метров. При выполнении крутого маневра падали скорость и обороты (до 2100 об/мин), но потом все возвращалось в устойчивый режим.

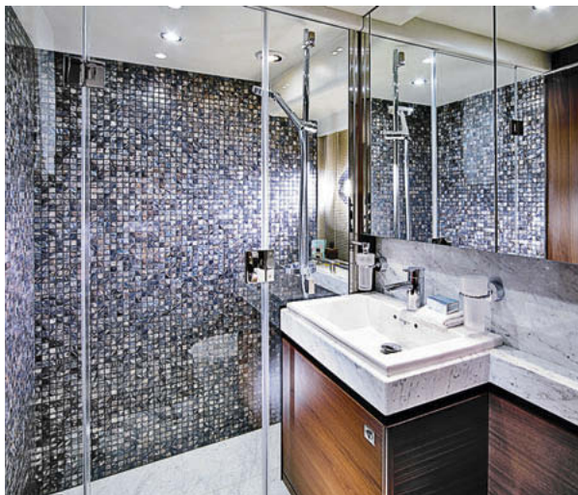
Я далек от мысли анализировать соотношение размерений и форму корпуса этой яхты: спроектировавший ее Бернард Олесински — признанный авторитет. Меня сперва удивило, что угол килеватости на транце всего 15°. Но этому тут же нашлось объяснение: уменьшая угол, можно снизить осадку, увеличить скорость и внутренние объемы. А на мореходности разница в 3–5° при таком солидном водоизмещении заметно не скажется, что и показали тесты.

Помимо высокой мощности и оптимальных обводов, на скорость влияет вес. Как и у остальных новых моделей бренда, корпус, надстройка, палуба и другие основные конструкции судна изготовлены методом вакуумной инфузии. Дело не дешевое, но того стоит: других технологий, дающих более высокое соотношение прочности и веса, пока нет, а экономия веса на Princess 82MY достигает 20–30%.

В ПОИСКАХ «ЛОЖКИ»

Я честно искал на этой яхте изъяны: не для злорадства, не для того чтобы назидательно изречь — вот, мол, даже британцы умудрились напортачить здесь и здесь. Просто как-то неловко не узреть на таком здоровенном судне ни одного недостатка — вроде как небрежно провел тест…

Ну нет тут ложки дегтя, которая испортила бы бочку меда. Бочка есть, а ложки нет! Тем не менее кое-какие дискуссионные моменты готов отметить. Перво-наперво, оба поста управления, нижний и верхний, оборудованы одним креслом вместо привычных двух (а то и трех) или широкого дивана. Но когда вспоминаешь о размерах



Сверху вниз:
Каюта владельца щеголяет огромными окнами и чудной туалетной комнатой.

Двухместная гостевая каюта левого борта.

Двухместная каюта экипажа.

Ванная мастер-каюты; мозаичная плитка на переборках — изысканный и практичный способ декоративной отделки.

Туалетная комната гостевой каюты.

ЕСЛИ ПРИГЛЯДЕТЬСЯ

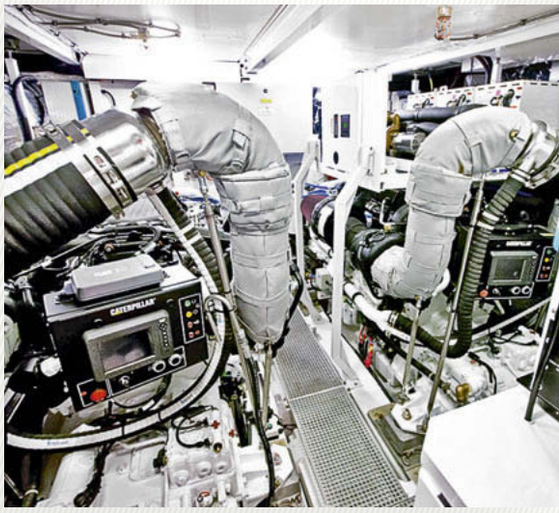
ЗАРИЙ ЧЕРНЯК

НОСОВАЯ ПАЛУБА
Просторная палуба в носу, оборудованная лежанкой для загара и диваном, располагает к безмятежному отдыху на якорной стоянке.

ФЛАЙБРИДЖ
Компоновка открытого мостика предоставляет, помимо комфортного управления яхтой, массу привлекательных вариантов по размещению гостей.

ДЕТАЛИ
Такие важные элементы, как отличная мебельная фурнитура (дверные ручки, замки и пр.), свидетельствуют о классе яхты наравне с более заметными деталями.

МОТОРНЫЙ ОТСЕК
К машинам попадаешь через помещение команды. Отсек высокий, площадь его немаленькая; хоть он и набит машинами, агрегатами и системами, обслуживать всю эту технику сподручно.



В зоне отдыха в носу организован проход с одного борта на другой, идеологически напоминающий португальский мостик

На флайбридже за радарной аркой хватит места для аквабайка, но для него потребуется кран-балка

Крупное окно в борту не только дает свет в мастер-каюту, но и выполняет миссию важной архитектурной детали

Такой насыщенный пульт управления — еще одно доказательство того, что Princess 82MY — очень серьезное судно

Под прозрачной крышкой удобно держать навигационные карты, атласы и планшеты

Транцевую платформу можно использовать как для купания, так и для хранения тендера

На борту Princess 82MY в море все чувствовали себя уверенно и спокойно

и мощи этой яхты, как-то сама собой возникает мысль о приглашенном капитане, для которого, кстати, устроена вполне себе комфортабельная двухместная каюта в корме, за моторным отсеком (вход через дверь в транце или из кормового кокпита); о ней я сознательно до поры умолчал. А такому капитану соседи у штурвала не нужны, сам справится.

Хотите еще? Противоречащие концепции ступени в коридоре, откуда попадаешь в каюты. Они абсолютно не мешают, но ведь я решительно собрался предъявить спорные моменты! Из камбуза в носовой части салона далековато до кокпита, где приятно потягивать вино на воздухе? Так на флайбридже есть ветбар с холодильником и грилем. В кресле на нижнем посту управления приходится тянуться к картплоттерам на приборной панели… Ну да, приборы расположены на удалении, но в обычных условиях они требуют непрерывного контроля только глазами. Зато в рубке не тесно, обзор шикарный, и дверь на палубу окажется весьма полезной.

А в целом, если продолжить о ложках, скажу, что верфь Princess, как говорят англичане, born with a silver spoon in its mouth («родилась с серебряной ложкой у рта», на наш манер — «в рубашке»). То есть, какую модель ни возьми, все удачные. Только удача здесь, конечно, вопрос второстепенный — главное дело в таланте, умении и труде, чего и нам всем желаю. MBY

ДОСЬЕ

ДЛИНА
83 Ф (25,50 М)

ШИРИНА
18 Ф (5,74 М)

ОСАДКА
6 Ф (1,75 М)

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
50,7 Т

ЗАПАС ТОПЛИВА
6442 Л

ЗАПАС ВОДЫ
1386 Л

МОЩНОСТЬ ДВИГАТЕЛЕЙ
2 × 1622 – 2 × 1825 Л.С.

ДИАПАЗОН СКОРОСТЕЙ
30-34 УЗ

ДИЗАЙН
PRINCESS YACHTS

СТОИМОСТЬ В ЕВРОПЕ
ОТ £ 2 986 000

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 2 × Caterpillar C32 ACERT, 1723 л.с. при 2300 об/ мин, 6 цилиндров, 12,8 л, дизель

РЕЖИМЫ	ECO				FAST		MAX
Об/мин	1000	1250	1500	1750	2000	2300	2370
Скорость	10,7	13,0	16,1	20,4	25,1	30,6	31,8
Расход	72	158	255	354	449	646	674
Миль/л	0,15	0,08	0,06	0,06	0,06	0,05	0,05
Запас хода	766	424	325	297	288	244	243
УРОВЕНЬ ШУМА, дБА							
Салон	61	64	68	70	73	74	74
Пост управления	60	62	65	69	70	71	72

Скорость в узлах, расстояние в милях, расход в л/ч с учетом 20% запаса. Указанные величины основаны на показаниях бортовых приборов и могут отличаться от полученных вами данных. Загрузка: 75% топлива, 60% воды, 6 человек на борту. Температура воздуха +12 °С, сила ветра при скоростных заездах 10 м/с, волна 2–3 балла.

В Исландию и обратно

Если ты строишь яхты для дальних путешествий, лучшее доказательство их надежности и других достойных качеств — собственное экстремальное приключение.

Текст и фото **Тони Флеминг**

В 1985 году Тони Флеминг начал строить яхты-траулеры. В предпринятом пару лет назад путешествии из Саутгемптона к берегам Исландии и обратно на яхте *Venture II* (Fleming 65 с корпусом переходного режима и двумя двигателями MAN по 800 л.с.) Тони лично и наглядно продемонстрировал их возможности.

ВПЕРЕД, НА СЕВЕР!

Когда я решил отправиться в это путешествие, многие опасались за мой рассудок: я собирался на север, тогда как все здравомыслящие направляются в противоположную сторону. Однако отдаленные и менее населенные районы мира мне интереснее, чем шумный юг.

Конечно, такое путешествие требует серьезной подготовки, и мы с капитаном Крисом Конклином продумывали детали маршрута весьма тщательно. С Крисом мы прошли вместе не одну тысячу миль, а на этом маршруте к нам будут присоединяться другие друзья-моряки. Так, из Саутгемптона мы вышли с Энди Кроссом — он пробудет с нами до Северной Ирландии.

ЮЖНЫЙ БЕРЕГ

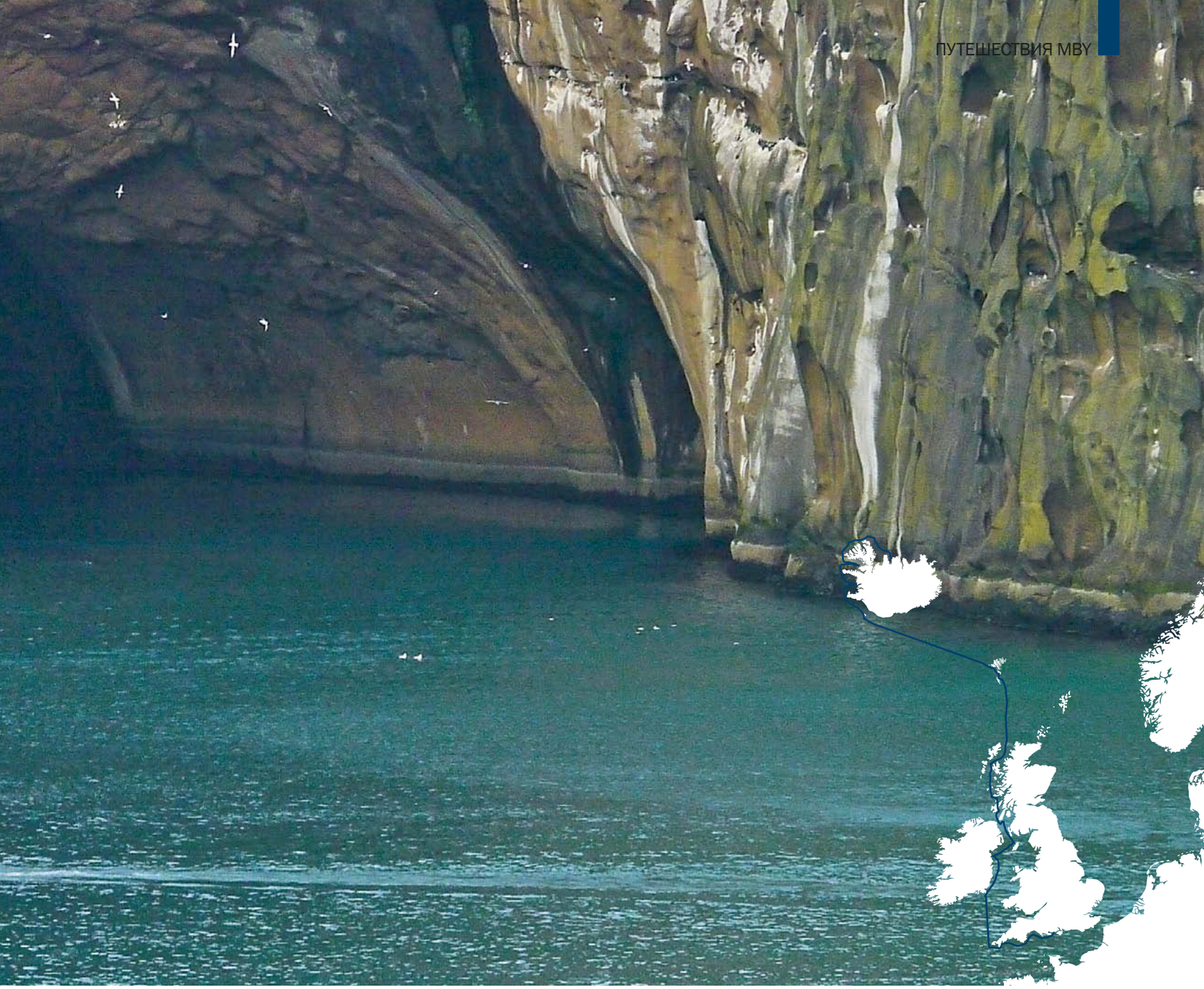
Первый отрезок пути у нас прошел как тестовый — 18 миль до Ярмута, уютного городка со старинным причалом; погулять бы здесь подольше, но в пять утра нам надо в море. Спозаранку пытаемся тихо выскользнуть из марины, только я с недосыпа путаю кнопки на панели управления, и предрассветную тишину разбивает трубный рев *Venture II*. Никто, конечно, не выскакивает к нам с проклятиями, и все же мы рады, что отчаливаем, а не швартуемся.

Пока двигаемся вдоль южного берега Англии, с погодой нам везет — поверхность моря идеально гладкая, как стекло. *Venture II* может идти минимум вдвое быстрее, но я предпочитаю комфортную круизную скорость 10 узлов, и в обед мы уже в Дартмуте, а к вечеру швартуемся в марине Пенденниса.

Следующим утром при заметно окрепшем ветре нам предстоит обогнуть полуостров Лайзард. И отчего его сравнивают с ящерицей? По-моему, этот знаменитый мыс скорее напоминает огромного прожорливого крокодила с кучей разбросанных вокруг костей — будто следов недавнего пиршества.

Маяк Эдистон

Маяк возвышается на Эдистонских скалах в графстве Девон, Великобритания. Теперь построенный в 1882 году маяк полностью автоматизирован



В ИРЛАНДСКОМ МОРЕ

Этот «крокодил» какое-то время защищает нас от ветра. За мысом берем курс на северо-запад: ветер резко усиливается до 20 узлов, разгоняет волну с кормы, и лодку начинает водить. Мы идем к небольшому архипелагу Силли. На горизонте торжественно вырастает старинный маяк Волф-Рок; в бурю это, должно быть, поистине потрясающее зрелище, но, надеюсь, мне никогда не придется увидеть его в таких обстоятельствах.

Швартуемся в порту Треско на одном из пяти обитаемых островов архипелага, чтобы назавтра отправиться в главный город Сент-Мэри. Архипелаг, в числе прочего, славится своими замками: замок Кромвеля, один из символов этой земли, встречает нас у берега, а на вершине острова красуется древний замок короля Чарльза.

Силли — действительно прекрасная местность и заслуживает гораздо больше внимания, чем мы можем ей уделить, следуя нашему плану. И на рассвете следующего дня мы уходим из архипелага, чтобы совершить 130-мильный переход через Ирландское море к Кинсейлу.

Несмотря на обложной дождь, в марине Кинсейла нас встречают друзья, и по их совету следующим местом отдыха мы выбираем Килмор-Ки. На карте вход в гавань Килмора кажется чертовски узким, но диспетчер по радио уверяет, что 20-метровая яхта легко пройдет к причалу. Тем не менее Крису приходится развернуть судно параллельно берегу и под прямым углом к ветру, чтобы войти в гавань. По берегам узкого канала пришвартованы суда; корма одного высунулась чуть ли не поперек фарватера. Пройти между ними — задача не из простых, хотя ветхое состояние «стояльцев» не оставляет сомнений в том, кто пострадает сильнее, если *Venture II* «поцелуется» с одним из них. И все же нам удается проскользнуть в гавань, оказавшуюся очень уютной.

Килмор — явно рабочий порт, основное занятие здесь — рыболовство. В воздухе стоит густой рыбный запах, привлекающий стаи морских птиц, а внешний вид лодок у причала свидетельствует о том, что рабочие качества этих судов для их хозяев куда важнее внешней привлекательности. Я считаю, что облик лодки не нуждается в излишествах —

Я пошел на север, тогда как все обычно выбирают юг

Жизнь на острове течет в ином темпе, чем в городах

внимание проектировщика должно быть сосредоточено на функциональности, но все же позаботиться о том, чтобы судно после любых морей не выглядело столь обшарпанным, следует.

Отсюда мы продолжаем путь на север, вдоль побережья Ирландии, и на этот раз — сквозь густые хлопья тумана. От Хоута, где мы заночевали, рукой подать до Дублина, но один из недостатков нашего плана — нехватка времени на посещение некоторых интересных мест чуть в стороне от маршрута.

МЭН

Держим курс на остров Мэн. Внезапно окрепший ветер поднял сильную боковую волну — для лодок с корпусом переходного типа она считается самой неприятной. Но в таких условиях стабилизаторы работают эффективнее, так что идти таким курсом, как ни странно, комфортнее, чем против волны. Зачем нам Мэн? Крис и Энди — страстные любители мотоциклов — мечтают лично проехать по знаменитой 37-мильной гоночной трассе, где можно без проблем разгоняться до 130 миль/ч. Пока они упиваются скоростью, я забираюсь на гору, чтобы сделать несколько снимков, а потом покупаю знаменитую местную копченую рыбу. После холодного начала путешествия Мэн наконец встречает нас весной: роскошные сельские пейзажи украшены яркими цветами.

Но расслабляться некогда: канал, соединяющий Ирландское море с внутренней гаванью Пил на острове Мэн, высыхает в отлив до минимума, диктуя сроки отхода. Наша следующая цель — залив Странгфорд в Северной Ирландии, куда нам настоятельно рекомендовали зайти.

В ВОДАХ СТРАНГФОРДА

Мы спокойно пересекли согреваемое солнцем море и вскоре увидели горы Моурн, спускающиеся к воде. Странгфорд — это приличный залив с подъемом воды до 4 метров во время прилива и узким входом, где приливное течение бывает трудно преодолеть. Явственная полоса бурунов обозначает столкновение течений у южного главного приемного буя. В заливе мы ощутили, как маленькие водовороты принялись было таскать яхту из стороны в сторону, только нашему траулеру все нипочем. На встречном течении наша скорость упала до двух узлов, а эхолот демонстрировал весьма неровный рельеф дна, что, собственно, и вызывало странное поведение течения.

Нас ставят в марине Портаферри; поболтав с с харбор-мастером о превратностях течения, мы отправляемся в местный паб Fiddler's Green. Там играет живая музыка, и мы рассчитываем на виртуозное исполнение скрипачом ирландской джиги, но взамен — только пара гитар и пианола.

Прогулявшись на яхте по заливу (нельзя было упустить возможность изучить хитрое приливное течение), мы взяли курс на Бангор. Здесь предстояла замена в команде: вместо улетевшего домой Энди на борт поднялась Кристина, прежде ходившая с нами на Галапагосы. Очень вовремя: наутро задымил вулкан, и самолеты перестали летать.

ОСТРОВНЫЕ ОСОБЕННОСТИ

Кто-то посоветовал нам посетить остров Ратлин у берегов Северной Ирландии, и мы двинулись туда при северном ветре и легкой волне: снаружи было серо и мрачно, а ходовая рубка радовала расслабляющим уютом. Когда же берега Ирландии скрылись за кормой, небеса поголубели, и безликий серый силуэт Ратлина вдруг обернулся зелеными склонами с ярко-желтым покрывалом цветов утесника.

Замок Кромвеля

Архипелаг Силли, в числе прочего, славится своими замками: замок Кромвеля, один из символов этой земли, встречает нас на острове Треско

Еще не было семи вечера, когда мы отправились поужинать в единственный паб на берегу и с удивлением узнали, что кухня закрылась час назад. Пришлось пропустить там по рюмке и возвратиться на борт, где мы приготовили отличный ужин, благо и камбуз позволял, и запасы провизии имелись в достатке.

Самое интересное на Ратлине — птичий заповедник на утесах в западной части острова, до которых примерно 7 километров. Туда в 11 часов от паромного причала отходит автобус, а обратно придется идти пешком. Но все вышло забавнее: тщетно прождав автобус на остановке, мы зашли в один офис прояснить ситуацию. Там нам и сказали, что водителей здесь всего двое: один на материке, другой на телефонные звонки не отвечает. Да и вообще,— поведали нам, почти извиняясь,— жизнь здесь, на острове, течет не так, как в крупных городах, так что удивляться нечему. К тому же тем утром скалы с птицами окутал туман, так что жалеть о несостоявшейся поездке не стоило. В этом и заключается очарование путешествия, когда постоянно встречаешь неожиданности и приходится оперативно менять планы…

К ГЕБРИДСКИМ ОСТРОВАМ

Мы решили не оставаться на ночлег на острове и направились прямо к Шотландии. Сквозь туман на горизонте постепенно стали проступать очертания острова Айла, за которым находился остров Джура — наша следующая цель. С этим островом связана 170-летняя история моей семьи. Здесь родился и провел молодые годы мой прадед Дональд Маккечни, позднее воспевший Джуру в стихах и этим снискавший известность. Вот почему на транце *Venture II* красуется надпись

Isle of Jura — порт приписки, и вот почему Джура стал нашим первым портом захода в Шотландии.

Этот остров, где обитают чуть менее 200 человек и 5000 оленей, иногда называют самым диким среди Внутренних Гебридов. Мы проведем здесь несколько дней.

В заливе, на берегу которого стояла деревушка Крейгхаус, предстояло отдать якорь: наша яхта могла бы повредить гостевые причалы. Крейгхаус — наверное, самое большое на острове поселение: несколько расположенных рядом домов, отель с пабом, магазин, ресторан и завод по производству спирта. А с берега открывался морской пейзаж с *Venture II* на фоне видневшихся вдалеке гор, укутанных туманом. Пусть яхта построена на другом конце света, в Тайване — мне казалось, что она наконец добралась домой. То же самое я переживал и в отношении себя. И мне уже не терпелось направить *Venture II* на север, пройти пользующимся дурной славой проливом Коррирэкен, обогнуть остров, спуститься к заливу Гленгаррисдейл и сойти на берег там, где стоял дом моего предка.

ЗВУЧАЩАЯ ТИШИНА

Места, где обитал мой прадед, весьма примечательны. С нетронутой природой здесь соседствуют результаты людского труда, и среди таких объектов первым мы посетили винокурню. Гид показывает нам весь производственный цикл, делится секретами воздействия торфяного дыма на ячмень, поясняет, как форма дистилляторов — она своя у каждого заводика — влияет на вкус и крепость продукта, как правильно выбрать воду, чтобы получился настоящий Scotch. Экскурсия заканчивается в магазинчике, где нам предлагают широкий выбор виски — сначала понюхать, а затем отведать. Я покупаю бутылку односолодового Prophecy, чья сильная торфяная отдушка соответствует духу этой суровой земли.

В Крейгхаусе мы простояли три дня. Потом подняли украшенный пучком водорослей якорь и медленно двинулись по фьорду Джура, оставляя остров по правому борту, а материк — близко по левому. Где-то наверху просматривались заснеженные вершины, а у северной оконечности острова мы миновали Барнхилл Хаус — место, где Джордж Оруэлл писал свой роман «1984».

РОДНАЯ ЗЕМЛЯ

Хутор Дональда Маккечни находится на западном побережье острова, в трех милях от залива Гленгаррисдейл, и служит прибежищем для путешественников. Одинокий дом с белыми стенами и красной крышей хорошо виден издалека, и, приближаясь к жилищу предков на *Venture II*, я чувствовал сильное волнение. На тендере добрался до каменистого берега. Двери хибары не были заперты, да и сами запоры отсутствовали — заходи кто хочет! Осмотревшись внутри, я попытался представить, как жила семья с десятком детишек в удаленном от цивилизации месте. До ближайшей деревни — более десяти километров, и добираться туда придется аж через горы…

Здесь, на окружающих бухту крутых склонах, мы заметили несколько благородных оленей из числа тех, что обитают на Джуре, и горных козлов — крупных мохнатых животных с саблевидными рогами. Потом мы любовались волшебным закатом, а вскоре очередной день нашего путешествия закончился. Мы уходили, но я знал, что вернусь на Джуру.

ЗА ТУМАНАМИ

Утро в Ардферне. Полный штиль, ни малейшего дуновения ветерка. Яхты в гавани отражаются в сверкающей под солнцем воде, и мы начинаем путь между сотнями островов Внутренних и Внешних Гебридов.

Вверху, сверху вниз, слева направо:
Venture II очень приветливо встречают в портах — крупная яхта привлекает внимание и моряков, и местных жителей.

Солнце в этих широтах спускается за горизонт всего на несколько часов, и настоящая черная ночь не приходит никогда.

На подходе к Дартмуту: вид на город с моря.

На острове Сент-Килда — настоящее птичье царство

Впервые после Саутгемптона нам требуется топливо. В этих местах заправок немного, расставлены они как попало, так что пришлось вызвать автоцистерну местной топливной компании, и через час мы были готовы. А утром, несмотря на хмурую погоду, мы бодро двинулись через залив в направлении острова Керрера и дальше, к Тобермори на крупном острове Малл. В небольшой яхтенной гавани этого чудного городка нашлось удобное причальное место, на берегу в нескольких минутах ходьбы отыскалось все, что нужно, и мы решили остаться здесь на несколько дней.

На остров Иона — еще в одну непременную точку паломничества каждого туриста в Шотландии — мы отправились не на *Venture II*, а паромом — так если не быстрее, то спокойнее. Увидели те самые загадочные камни Килмора, появившиеся здесь еще до возведения пирамид, а также знаменитый монастырь Иона и его кельтский крест, которому 1200 лет.

После познавательной экскурсии ночевали мы на якоре в заливе к югу от острова, в местечке Бун. С утра непогода нас все-таки настигла: висел такой туман, что видимость не превышала полумили. Для полной радости еще и «закапризничала» лебедка. К счастью, проблему быстро решили по телефону, получив консультацию электриков верфи, где строилась яхта. Надо было всего лишь заменить провод, и мы разобрались, какой.

Теперь мы немного отстаем от графика, к тому же несколько дней подряд густой туман съедает все вокруг, и мы крадемся через россыпь Гебридских островов, берега которых едва угадываются. Так что некоторое время все проплывает мимо нас, как в тумане — в буквальном смысле.

НЕБЕСНЫЙ ОСТРОВ СКАЙ

Проясняется только при приближении к острову Скай — и как раз вовремя, чтобы мы смогли поразиться красоте множества водопадов, низвергающихся с крутых скал. Не теряя времени, мы сбросили на воду тендер и отправились на экскурсию в шхеры — их в заливе много. К ночи, насытившись красотой, мы засыпаем под колыбельную в исполнении водопада по соседству.

Воскресенье, большинство интересных мест закрыто, так что мы «запрягаем» тендер и исследуем окрестности. Выйдя под мостом из канала на водный простор, сталкиваемся с нагнанными северным ветром волнами; решили возвращаться, пока не стало хуже, и пошли в обратную сторону, вглубь озера Алш, где дух захватывает от вида на горы и старинный замок Eilean Donan на их фоне. Хотели было причалить там, где Алш соединяется с озером Даич и на берегу красуется здание с крупной надписью «Паб» на крыше, да передумали: причала не видно, а на нашем тендере-RIB подходить к каменистому берегу рискованно. Близок локоть, да не укусишь! Зато тендер мореходный, и это надо понимать…

Снова в путь — время не ждет. Мы покидаем материк и Внутренние Гебриды, чтобы пересечь Гебридское море на пути к Внешним Гебридам. Одна из значимых точек нашего маршрута — архипелаг Сент-Килда в Атлантическом океане, в 40 милях к западу от пролива Харрис. Попасть туда непросто, но прогноз погоды благоприятный, и мы решаем попытать счастья.

ДИКИЙ ОСТРОВ

До Сент-Килды добрались без особых приключений. Дорога заняла 4,5 часа, и уже после полудня мы заходили в защищенный от ветра блаженно спокойный Виллидж Бэй.

Считается, что на островах Сент-Килда люди поселились еще 4000 лет назад, а последние островитяне эвакуировались отсюда в 1930 году. Вся их жизнь так или иначе была связана с миллионами обитающих здесь птиц: несмотря на опасность, люди карабкались по крутым скалам, ловили птиц и собирали яйца, почему-то игнорируя богатства моря. В течение тысяч лет эта группа островов была для их жителей замкнутым мирком.

Дороги Мэна

Знаменитая 37-мильная трасса на острове Мэн в свободное от гонок время выглядит не такой уж скоростной, и все же Крис и Энди, страстные поклонники мотоциклов, решают преодолеть этот путь, пусть и без соперников

RICOH
imagine. change.

Лучший спутник в путешествиях!

Фотокамера WG-4 GPS - настоящий «внедорожник»:

- Не боится воды, грязи и песка
- Работает на глубине до 14 м
- Выдерживает падение с высоты 2 м и нагрузку до 100 кг
- Позволяет снимать при температуре до -10°
- Снабжен GPS модулем
- Дополнительные аксессуары: крепления на одежду, сноуборд, руль велосипеда, стекло или капот автомобиля (приобретаются отдельно)

ПОЛУЧИТЕ СКИДКУ
на фототехнику и бинокли Pentax/Ricoh
по промокоду: *яхта*
подробности на
www.onlinetrade.ru
предложение действительно до 31 августа 2014 года.
количество товаров по промокоду ограничено.

www.ricoh-imaging.ru

На стр. 110, сверху вниз, слева направо:
Пляж святой Мэри на одном из островов архипелага Силли.

Вид на Дартмут — город с многолетней морской историей.

Крис и Энди на борту на подходе к Силли.

Морские ежи и тест на честность — сразу два приятных сюрприза на Силли.

Вверху:
Прибытие в Фалмут.

Внизу (два фото):
У Британии — богатейшая история. Встретить здесь в приморском городе старинный замок или руины древней часовни — обычное дело.

Склоны и поля, амфитеатром окружающие Виллидж Бэй, настолько зелены, что зеленью отражаются в чистой воде; кажется, будто пейзаж рассматриваешь сквозь цветной фильтр. На острове есть смотритель, проводящий здесь всего неделю. Раньше он жил тут полгода, а теперь желающих подолгу торчать в этих краях не найти. Повсюду овцы, и ходить следует осмотрительно — гляди, куда ступаешь! Соэйская овца — древняя порода; здесь, кажется, на всем благородный налет древности.

Карабкаемся по склону выше и, лежа на животах, заглядываем через край обрыва: видно, как наш *Venture II* мирно покачивается на якоре в заливе, а далеко внизу волны бьются об острые камни. Воздух наполнен шумом прибоя и криками птиц: глупыши оккупировали каждый крохотный выступ огромной скальной стены. С ними все понятно, но вот появление овец на недоступных, казалось бы, уступах скалы кажется чудом. А в отдалении можно разглядеть скалистые шпили острова Боререй.

Спустившись, мы замираем от обилия раскиданных по склонам каменных хранилищ — cleits. Местные жители складывали в них птичьи яйца, и путеводитель сообщает, что всего таких на острове 1260 штук — разной степени сохранности.

В этот день мы еще походили на яхте, любуясь с моря скалами (их высота местами достигает 230 метров), и засобирались домой: погода портится, и путь через океан предстоит нелегкий.

ГДЕ КОНЧАЕТСЯ ЗЕМЛЯ

Ночуем в небольшом тихом заливчике; с утра погода замечательная — самая теплая за последнее время. Яхтенный справочник пугает, что найти место для стоянки на Сторнауэ, самом северном из Внешних Гебридских островов, непросто. К счастью, мы сейчас в зоне покрытия сотовой связи и можем связаться с диспетчером — тот обещает разместить нас без проблем.

Льюис-энд-Харрис состоит из двух частей: примерно две трети на севере — это Льюис, южная треть — Харрис. Строго говоря, это один остров, однако геологически и исторически его части настолько разные, что единого названия у них никогда не было.

Идем вдоль потрясающих белоснежных пляжей, омываемых лазурными водами. Зрелище больше походило бы на тропический пейзаж, если бы не температура. Мы с трепетом приближаемся к Калланишу — каменному памятнику, созданному еще в 3000 г. до н.э.— эти камни старше Стоунхенджа или пирамид.

Небольшие изолированные друг от друга поселения на острове связаны извилистой одноколейкой, получившей название «Золотой путь» — из-за стоимости строительства. Рельеф здесь неровный: часть местности гористая, другие участки относительно равнинные, с вкраплениями торфяников и многочисленными озерами. Крайняя точка нашего островного маршрута — местечко Батт на севере Льюиса, украшенное высоким романтичным маяком. Кроме небольшого острова Северная Рона, ничто не отделяет нас от Фарер. Только океан.

ДАЕШЬ ФАРЕРЫ!

Первый этап нашего паломничества позади, пора серьезно подойти к планированию следующего. Теперь нам предстоит уйти от береговых убежищ и одолеть более 500 миль до Фарер по открытому морю. Мы запасаемся в Сторнауэ всем необходимым, принимаем на борт новых членов экипажа, Джорджа и Стива, и 12 июня отправляемся в дальний путь.

В город Торсхавн на острове Стремой мы прибыли в 15.35 — после 30 часов и 350 морских миль в открытом море. Встречают нас радушно; швартуемся в центре города, где *Venture II* привлекает всеобщее внимание. Местные судачат, что это самая большая из частных яхт, когда-либо заходивших в порт. Ужинаем в местном отеле: еда очень вкусная, но счет солидный — ох уж эти скандинавские цены!

Думаю, я не единственный, кто ничего не знал о Фарерах до прихода туда. Фарерский архипелаг состоит из 18 островов, 17 из которых населены. Архипелаг находится в Гольфстриме на полпути между Исландией и Норвегией. Население — чуть менее 50 тысяч, почти половина живет в Торсхавне. В последние годы все крупные острова, за исключением Сувуроя и Сандоя, соединили тоннелями, дамбами и даже мостом, так что передвигаться здесь можно свободно.

Утром мы арендуем автомобиль, вооружаемся картой и отправляемся исследовать острова. Один из местных жителей рассказывает о красотах своей родной деревни, которые непременно нужно посмотреть. Идея кажется не хуже любой другой: мы перебираемся по небольшому мосту со Стремоя на Эстурой и движемся по западному побережью до городка Айи, а затем через горы — в Джегв. Облака мчатся над зеленым пейзажем, и мы то и дело останавливаемся фотографировать. Джегв — очаровательная деревня с разноцветными домиками под крытыми дерном крышами — гнездится

Sanam

ЦЕНТР ПЕРСИДСКИХ КОВРОВ

Утончённая роскошь востока в современных интерьерах запада...

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

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

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

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

info@sanamcarpet.com
www.sanamcarpet.com

Вверху (четыре фото): *Venture II* не только прекрасно приспособлен для дальних переходов и готов к сюрпризам погоды, но и гостеприимен: на борту уютно, как дома, и наслаждаться меняющимися за окном пейзажами можно даже не выходя на палубу: широкое остекление салона позволяет обозревать красоты северных краев прямо с теплого дивана.

На стр. 116: Дом на острове Джура, где когда-то жила семья моего прадеда, до сих пор открыт для гостей: здесь при необходимости может остановиться на несколько дней любой желающий.

в речной долине. Желтый болотный ноготок — национальный цветок — устилает берега реки, нежную трель потока нарушают только крики ловцов устриц.

ОХОТА НА ТУПИКОВ

На следующий день мы решили ехать на Мичинес — остров, который славится множеством тупиков. Добраться туда можно на пароме с соседнего Вагара. Паром рассчитан на 40 пассажиров, и мы едва помещаемся из-за большой группы туристов из Англии. Они одеты в непромокаемые костюмы, вооружены телескопическими тростями для ходьбы, и я чувствую: мы к экскурсии подошли недостаточно серьезно.

Прогулка не самая приятная: видимость низкая, дождь льет в лодку как из ведра. Но рулевой умело разворачивает судно на 180° и подходит к каменной пристани. Сойти на берег не очень просто: волны кидают лодку вверх и вниз, и приходится, прицелившись, спрыгивать на пристань в момент, когда судно на гребне.

Прямо от причала тянется крутой подъем; все бы ничего, но видимость ухудшается, наши приборы и камеры намокают все сильнее, и мы решаем повернуть назад, к крохотному ресторанчику, где можно получить горячую еду и напитки. А в пять часов вечера мы уже наблюдаем с причала, как маленький паром крутится у берега, стараясь пришвартоваться вопреки непогоде…

УРАГАН

На следующий день мы покидаем Фареры и берем курс на Исландию. С раннего утра все более темнеющее пасмурное небо обещает нам скорые трудности. К обеду ветер разгоняется до 17 узлов и, что еще хуже, видимость падает до полумили. А ветер продолжает усиливаться: к 16 часам скорость уже 20 узлов, а к вечеру — более тридцати. АИС показывает, что мы в море не одни, так что, хоть туман и рассеивается, ночь предстоит напряженная.

Это худшие погодные условия, в которые мне доводилось попадать на *Venture*. Крутые короткие волны идут рядами и бьют прямо в нос, яхта вздымается и затем стремительно обрушивается в темную водяную яму по другую сторону волны. Волны били струями через клюзы, словно из пожарного шланга. Пару раз, после того как нос лодки зависал над пустотой, яхта билась о волну с такой силой, что трещали кости, а корпусу все нипочем.

В половине первого ночи солнце скрывается за горизонтом и оставляет над морем удивительной красоты закат, который держится несколько часов. Правда, нам не до закатов — море продолжает швырять лодку. По-настоящему здесь так и не стемнеет — в 04.30 солнце вновь появляется на горизонте, где уже виден берег. Погода все еще отвратительная, и мы снижаем скорость до 7 узлов, осторожно лавируя между многочисленными рыболовецкими судами.

Наконец, спустя 46 часов после выхода из Торсхавна, пройдя 394 мили, мы швартуемся у исландских островов Вестманнаэйяр. Эйфорию, охватившую всех на борту, трудно описать. Воистину, нет ничего приятнее, чем ступить на сушу после хорошей взбучки в открытом море.

ЗЕМЛЯ И ЛАВА

В пяти милях от Исландии находится россыпь островов, и только один из них, Хеймаэй, населен. Не так давно, в 1973 году его жители вынуждены были покинуть родную землю на полгода: тогда из-за извержения вулкана в земле разверзлась трещина длиной в милю, похоронив часть города и угрожая перекрыть гавань. Два земснаряда перекачали более 50 тысяч тонн воды, поливая

ИКРА ОСЕТРОВАЯ ЗЕРНИСТАЯ
SELECTION

Реклама

БЛАГОРОДНАЯ ИКРА ВЫСШЕГО КАЧЕСТВА ОТ «АЗБУКИ ВКУСА» – ИЗЫСКАННЫЙ ДЕЛИКАТЕС И УДИВИТЕЛЬНО СБАЛАНСИРОВАННЫЙ ПОЛЕЗНЫЙ ПРОДУКТ.

ОЦЕНИТЕ ЕЕ ТОНКИЙ ВКУС С ЛЕГКИМИ ОРЕХОВЫМИ НОТКАМИ.

Барнхилл Хаус

Именно здесь, в уединенном доме на одном из островов Внутренних Гебридов, Джордж Оруэлл в 1946 году начал писать свой знаменитый роман «1984». Вот так выглядит место, где появился на свет Большой Брат

раскаленную лаву, чтобы охладить ее и остановить течение.

Мы входим в узкий проход между образованными застывшей лавой скалами и оказываемся в мирной и уютной гавани, еще более защищенной, чем до извержения. Осматриваем яхту. Ущерб — потеряна крышка от пивной бутылки, разбита стопка, лопнула нить накаливания лампочки в носовой каюте: *Venture II* выдержала испытание на отлично.

Харбор-мастер приветствует нас и предлагает остаться подле заправки, в единственном месте маленькой гавани, где есть возможность пришвартоваться. Вернувшийся с воскресной прогулки рыбак угощает нас рыбой: нам достаются четыре здоровенных трески. Джордж ловко справляется с этими дарами, и вскоре мы уже наслаждаемся жареным филе и наполняем рыбными запасами нашу морозильную камеру.

КРАЙ ВУЛКАНОВ…

Рыболовство — основное занятие жителей острова Хеймаэй. Проживающие здесь 2% населения Исландии обеспечивают 12% экспорта страны, и все это — рыба и рыбные продукты. На острове располагается несколько заводов по переработке рыбы, крупные траулеры ловят сельдь и скумбрию неподалеку от берега; в последнее время стала попадаться даже макрель. Местные объясняют рыбный прирост изменениями климата, связанными с теплыми течениями. В то же время популяция тупиков на острове за последние годы снизилась настолько, что впервые за историю этих мест их ловля была объявлена вне закона.

Край хорош: кое-где взгляд натыкается на сугробы пепла (говорят, во время извержения пепел летел несколько дней так густо, что нельзя было выйти из дома), но на новообразованных лавой ландшафтах пышно цветут синие и белые люпины. Ветер иногда доносит запах цветов, а иногда — соседнего рыбоперерабатывающего завода; может, для местных так пахнут деньги, но нам, существам неприспособленным, едкая вонь мешала жить еще несколько дней.

В море мы возвращаемся на следующий день после солнцестояния, но едем не прямо к Рейкьявику, а забираем на юг, чтобы посмотреть на Суртсей — остров, родившийся буквально на глазах местных жителей. В ноябре 1963 года рыбак заметил над морем дым. В течение четырех лет новый остров непрерывно рос и достиг почти трех километров по площади, но с годами эрозия сократила его размеры практически вполовину. На остров пускают только ученых: Суртсей — это первая возможность для научного мира наблюдать заселение нового острова живыми организмами с нуля.

…БЛАГОДАТНЫЙ КРАЙ

В Рейкьявик приходим к ужину. В течение следующих нескольких дней мы проедем более 1000 миль, исследуя окрестности города. Прежде я представлял Исландию суровой страной, покрытой бесплодными горами, и удивился, обнаружив, что большая часть острова — это богатые сельскохозяйственные угодья, водопады и бескрайне зеленые просторы. Водопад Скоугафосс, стремительно летящий с высоких древних скал,— настоящая жемчужина этого края.

Впечатляет обилие конских табунов. Уникальная порода исландских лошадей произошла от тех, которых первые поселенцы привели с собой

Суровый шторм встречает нас у берегов Исландии, но Venture II нас не подводит

КОНАКОВО
РиверКлаб

КОНАКОВО РИВЕР КЛАБ

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

ЯХТ – КЛУБ КОНАКОВО РИВЕР КЛАБ:

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

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

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

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

и многое другое.

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

В этих северных краях природа не боится людей

в XI веке. Больше лошадей не импортировали, что позволяет ручаться за чистоту породы. Исландские кони низкорослые, большеголовые и гривастые, но главная их особенность — аллюры. Кроме трех основных аллюров: шаг, рысь и галоп,— для этих лошадок характерна менее распространенная иноходь, а также тельт — уникальный четырехтактный быстрый аллюр.

К пресловутому вулкану, остановившему недавно авиасообщение по всей Европе, мы пытались подобраться дважды. В первый раз отступили, так как поднятый ветром вулканический пепел снизил видимость до нескольких футов и угрожал засыпать все, включая нашу съемочную технику. Пробовали подобраться и с другой стороны, преодолев вброд несколько водных потоков, но сильный дождь грозил отрезать нам путь назад, и пришлось спешно вернуться.

К ЗЕМЛЕ ПОЛУНОЧНОГО СОЛНЦА

Мы идем вдоль восточного побережья Исландии; сильное впечатление производит скала Латрабьярг — один из крупнейших в мире птичьих базаров, западная точка не только Исландии, но и Европы. Впечатляющий скальный массив протяженностью 14 километров и высотой до 450 метров многие годы остается любимым местом для сотен тысяч тупиков, кайр, бакланов, гагарок и других птиц. В 1947 году здесь потерпел крушение британский траулер. Местные фермеры спасли весь экипаж: с риском для жизни они спускались по скалам на веревках, чтобы вытащить пострадавших.

Погода в этих широтах скверная, и нам предстоит немного померзнуть на ветру; только мы не слишком беспокоимся — яхта уже доказала свою готовность к крепкому ветру и высокой волне в этих неласковых северных широтах. Часто встречающиеся на нашем пути рыбацкие лодки тоже, впрочем, легко и бодро переносят морское волнение — крепкие исландцы привыкли противостоять любой непогоде.

На входе в Иса-фьорд волны заметно уменьшаются — здесь нас ждет следующая большая остановка. Повезло: диспетчер направил нас к удобному понтону. Это сказочная роскошь — отправиться на берег и не беспокоиться о приливах и отливах.

Вечером ужинаем в ресторане, про который говорят, что здесь подают лучшие в Исландии блюда из морепродуктов. Зал набит: посетители сидят на простых скамьях за длинными столами, и нам еле удается найти пару мест, чтобы втиснуться, наслаждаясь шумной атмосферой. Сервис хороший, но в этой сутолоке ждать заказа приходится невероятно долго. Впрочем, еда вознаграждает за долгое ожидание: мы с удовольствием уплетаем сома с картофелем, поданного прямо на сковороде. Из Рейкьявика сюда мы с Крисом вели *Venture II* вдвоем, а теперь к нам должен присоединиться Дэвид Майлз.

Замок Эйлен-Донан

Расположенный на отдельном острове в шотландском фьорде Лох-Дуйх замок Эйлен-Донан больше напоминает иллюстрацию к сказке, нежели настоящее здание. Может, поэтому этот замок появился в большем количестве фильмов, чем Шон Коннери

Ирина Почитаева
Доктор медицинских наук,
руководитель проекта JUST FOR YOU

“Я врач и потому прекрасно понимаю, почему так эффективны программы JUST FOR YOU. Моя семья, мои друзья и коллеги – убежденные сторонники сбалансированного питания. Для многих этот шаг стал началом нового этапа в жизни.
Сервис JUST FOR YOU полностью решает проблему организации качественного здорового питания, даже в условиях такого мегаполиса, как Москва. Теперь Вы легко можете эффективно снижать вес, получать здоровый обед в офис или просто ежедневно сбалансированно питаться, без дополнительных затрат времени и сил.
JUST FOR YOU подходит всем, кто ведет интенсивный образ жизни, придерживается современного рациона питания, много путешествует, меняет часовые пояса и хочет поддерживать свое здоровье на высоком уровне, то есть всем нам!”

Что такое JUST FOR YOU

HEALTH
BALANCE
FOOD

Проект сбалансированного питания JUST FOR YOU создан в 2006 году доктором Ириной Почитаевой и ресторатором Аркадием Новиковым и является не только пионером, но и лидером на рынке доставки здорового питания в Московском регионе. Уникальность проекта заключается в объединении медицинских знаний и современных методов приготовления пищи.

Для нас основополагающим является убеждение, что здоровая еда должна быть не только полезной, но и по-настоящему вкусной. Мы хотим изменить стереотипы в области правильного питания и вывести здоровый образ жизни на новый уровень. Наши Клиенты не только снижают вес, правильно питаются и улучшают здоровье, но и получают истинное удовольствие от вкусной еды без жестких запретов и ограничений.

Уже 8 лет каждое утро Клиенты JUST FOR YOU получают в удобное для них время и место сет из 7-10 блюд для 6-разового питания в течение всего дня. Специалистами компании разработано более 20 различных программ питания, среди которых каждый наш Клиент может найти оптимальную.

ДОСТАВКА ПИТАНИЯ ДЛЯ СНИЖЕНИЯ ВЕСА

justforyou.ru • +7 (495) 707-53-53 • +7 (985) 991-15-94

Вверху: Город Торсхавн на острове Стремой — столица Фарерских островов, здесь живет почти половина населения архипелага.

На стр. 118, внизу, слева направо: Фарерские острова считаются одним из самых красивых архипелагов в мире. Действительно, между потрясающей красоты скалами открываются удивительно живописные морские виды, а крохотные уютные города и деревеньки органично вписываются в пейзаж.

Фареры — просто рай для орнитологов: многотысячные колонии птиц гнездятся на скалах порой так плотно, что сложно найти свободный выступ.

ШТОРМ

Жестокая буря неистовствует весь следующий день: волны с ревом набрасываются на побережье, арктические ветры пронизывают защищенную гавань — даже здесь порывы достигают 30 узлов, а мы рады, что успели укрыться у причала — страшно представить, как пришлось бы яхте в открытом море. Местные говорят, что сейчас самое низкое давление, зафиксированное за последние 10 лет. Диспетчеры рассказывают, что около 40 лодок со всех уголков Европы каждый год останавливаются в этой гавани на пути к восточному побережью Гренландии, ожидая отхода льда.

Через два дня буря стихает, и мы наконец можем покинуть гостеприимный Иса-фьорд и продолжить путешествие.

Эта часть Исландии известна как Западные фьорды: изрезанный проливами берег похож на растопыренные ладони, простертые в сторону Дании. Всего в 150 милях к западу от нас Гренландия, а если идти на север, то мы не встретим ни клочка земли до самого Северного полюса. Сейчас мы на широте 66° 20', всего в нескольких милях к югу от Полярного круга — значительно севернее Фэрбенкса, Йеллоунайфа и Архангельска.

НЕИССЛЕДОВАННЫЕ ФЬОРДЫ

Входим в Иса-фьорд; к северу от нас располагается Хорнстрандир — огромный полуостров, куда нет дорог и добраться можно только на лодке. Но сейчас у нас другой маршрут: обогнув мыс, мы попадаем во фьорд Ёкульфирдир, а оттуда — в неизведанный Лонафьордур. Без проблем бросаем якорь в начале фьорда, рядом с водопадом, который, питаясь талым снегом, наполняет округу шумом низвергающейся воды.

С погодой нам везет, так что мы спускаем тендер и занимается фото- и видеозаписью. Единственная помеха в этом идиллическом месте — множество лиловых медуз, которые грациозно плывут, покачиваясь, в прозрачных водах мимо нашей лодки.

После спокойной ночи на лодке я веду тендер за *Venture II* несколько миль до главного фьорда. Это волнующий опыт: со стороны яхта смотрится так, будто родилась на свет для путешествия именно по этим заповедным местам.

В соседнем фьорде Хестейрарфьордур можно посмотреть на остатки китобойной станции и отведать вкусные блинчики в домашней блинной. Но долго мы здесь не задерживаемся: пользуясь хорошей погодой, торопимся на север — нам предстоит подняться до Хорнвик Бэй. Из-за капризов погоды добраться туда получилось только к следующему дню, однако после Нептун благоволит нам, и мы направляем яхту в открытый океан. Я не сплю всю ночь, наблюдая, как в этих широтах закат переходит в рассвет.

Исландия — это скалы, пляжи, бескрайние зеленые поля и чудесные водопады

Теперь я точно знаю, что 10 июля на широте 66° 20' солнце опускается за горизонт через 20 минут после полуночи и поднимается ровно спустя два часа. Свечение над горизонтом выдает положение светила, пока оно на крохотный период скрывается из виду. Долгий затяжной закат превращается в такой же долгий восход: кажется, что появление солнца — всего лишь зеркальное воспроизведение его ухода.

ВОКРУГ СЕВЕРНОЙ СТОЛИЦЫ

Мы следуем в Акюрейри, где собираемся провести несколько дней: у нас еще одно изменение в команде, к тому же хочется посмотреть достопримечательности. Акюрейри — второй по величине город Исландии, ее северная столица — неожиданно встречает нас куда более теплой погодой, чем Рейкьявик.

На машине мы отправляемся исследовать окрестности и начинаем с долины вулканов. Даже сейчас, в середине лета, горы вокруг нас увенчаны снежными шапками. Из кратеров вырываются белые клубы пара, яркими пятнами контрастирующие с черным полотном вулканической породы. Позади нас фонтан рвется из земли с шумом реактивного двигателя — и мы, серьезные взрослые люди, испуганно вздрагиваем.

Следуем к другой вулканической зоне, в нескольких милях от первой: здесь воздух тяжел от паров серы, а земля пузырится горячими источниками. После мы на машине случайно сворачиваем с центральной дороги на малоприметную — и вновь с восторгом убеждаемся, что боги наделили эту северную землю удивительной красотой. Гулять в этих краях можно бесконечно, только нам пора в путь.

ИСЛАНДСКОЕ ГОСТЕПРИИМСТВО

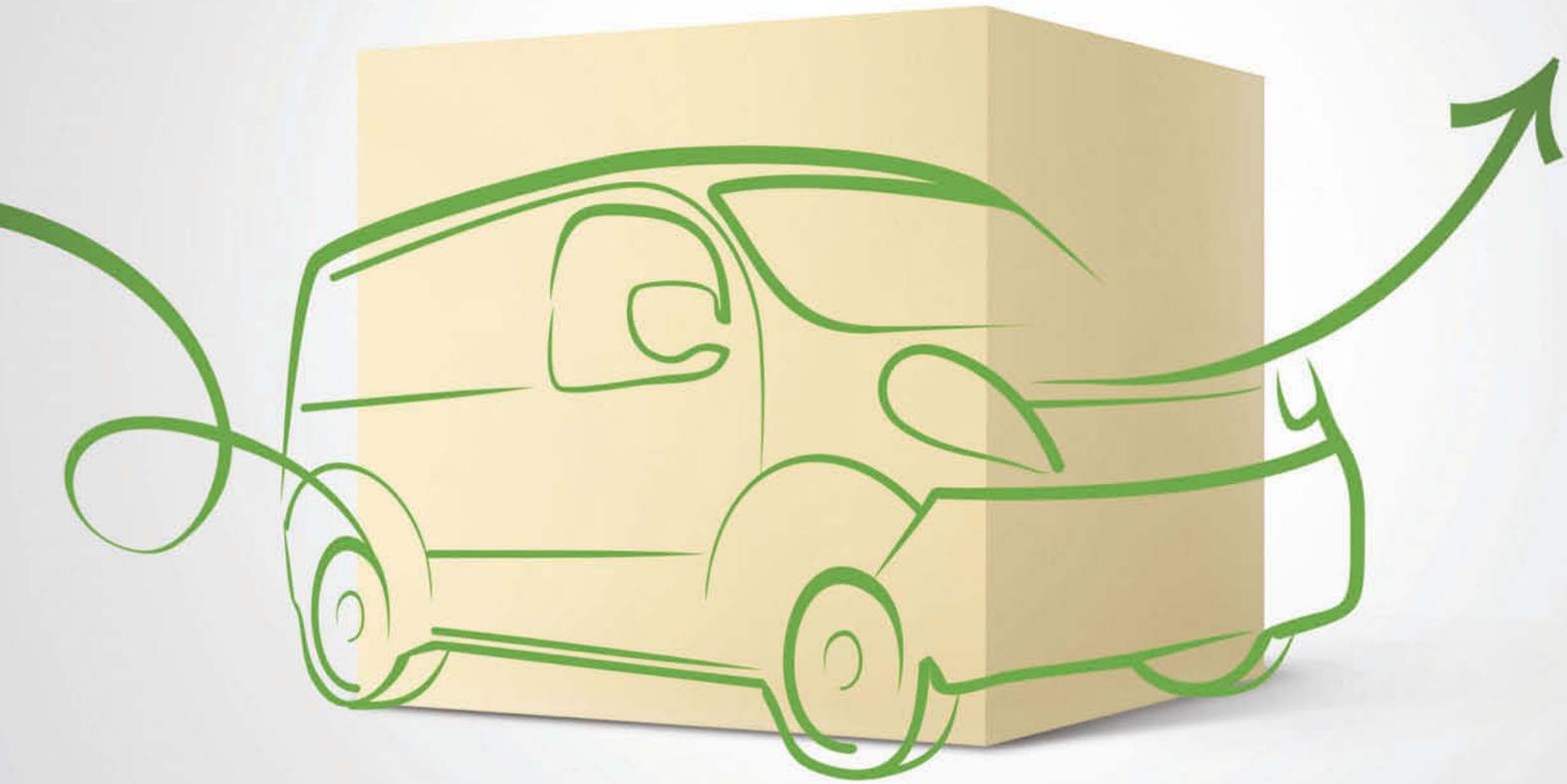
Теперь у нас по плану Гримсей — самый северный из островов, принадлежащих Исландии. Именно здесь нам предстоит пересечь Полярный круг — впервые за это путешествие.

>>>

КОМПАНИЯ ГОДА 2012

PONY EXPRESS

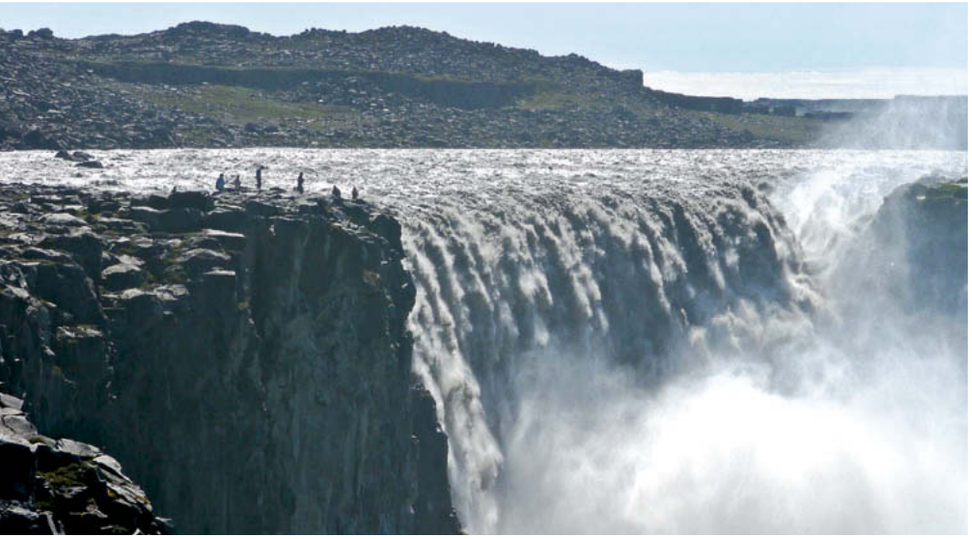
ЭКСПРЕСС-ПОЧТА | ДОСТАВКА ГРУЗОВ | ЛОГИСТИКА



Зелёный свет на вашем пути!

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

Реклама



На этом развороте, сверху вниз, слева направо: Водопад Деттифосс — самый мощный в Европе (два фото).

Вокруг водопадов образуются удивительные оазисы: шлейф брызг и водной пыли создает невероятной красоты радугу и превращает пустынную местность вокруг в пышный зеленый ковер.

Извержение вулкана Эйяфьятлайокудль в 2010 году остановило авиасообщение по всей Европе на несколько дней.

Черно-белые кайры стоят плечом к плечу на каждом сколь-нибудь широком выступе скалы.

Несмотря на суровый климат, густой зеленый ковер украшен россыпью цветов.

Северо-запад Исландии славится многочисленными живописными фьордами причудливой формы.

Встречают нас, как праздник: когда *Venture II* подходит к причалу, толпа взрослых и детей уже ждет на берегу. Местным хочется осмотреть лодку, и мы приглашаем всех любопытных на борт. Воистину, исландцы — чудный народ. Всю дорогу мы не перестаем изумляться их искреннему радушию, и сегодня — не исключение: один из местных жителей предлагает стать нашим экскурсоводом, и мы, конечно, с радостью соглашаемся.

Экскурсия начинается с указателя «Полярный круг». Вокруг — тысячи гнездящихся на скалах тупиков — великолепное зрелище и сюжет для фотографий. Но это еще цветочки по сравнению с тем, что ждет впереди. В какой-то момент наш гид сворачивает с дороги и тащит нас по головокружительно крутому склону. Мы озадачены, но покорно следуем за ним в пропасть, усеянную обломками сыпучих пород, и оказываемся в чаше гигантских скал. По меньшей мере 30-метровые глыбы гранита отвесно поднимаются из моря. Белые хлопья пены взрываются у их подножия, а стены принадлежат птицам. Черно-белые кайры стоят плечом к плечу на каждом сколь-нибудь широком выступе, в каждом закутке гнездятся моевки и глупыши, в гнездах уже копошится пушистый молодняк — все это настолько близко, что можно коснуться рукой...

В АРКТИЧЕСКИХ ВОДАХ

На следующее утро мы обходим остров; в высшей точке забираемся на 66° 34' — это далеко за Полярным кругом. Видели бы вы лица моих спутников — с них никаким ветром не сдуть улыбки; это важная веха в нашем путешествии, и мы все под впечатлением момента.

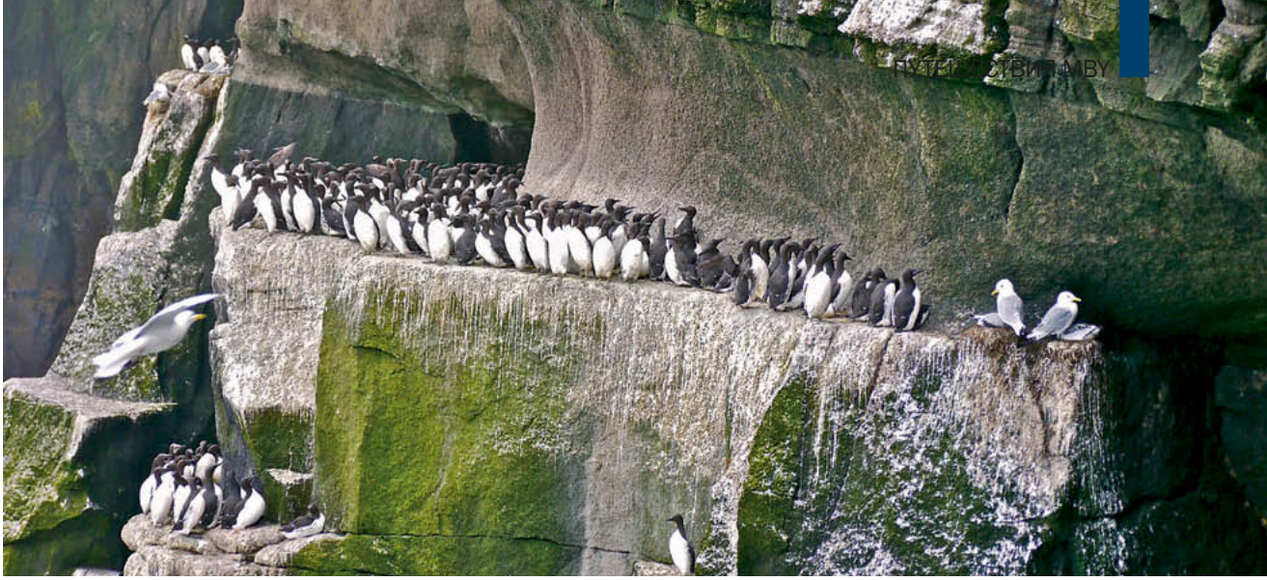
В тот же день *Venture II* прибыла в Хузавик: ветер разогнал облака, и вдохновленные силуэтами вершин фьорда, мы арендовали автомобиль и поехали к водопаду Деттифосс, самому мощному в Европе. Каскад впечатляет не только масштабами: шлейф брызг и водной пыли создает удивительной красоты радугу и превращает пустынную местность вокруг в пышный зеленый ковер.

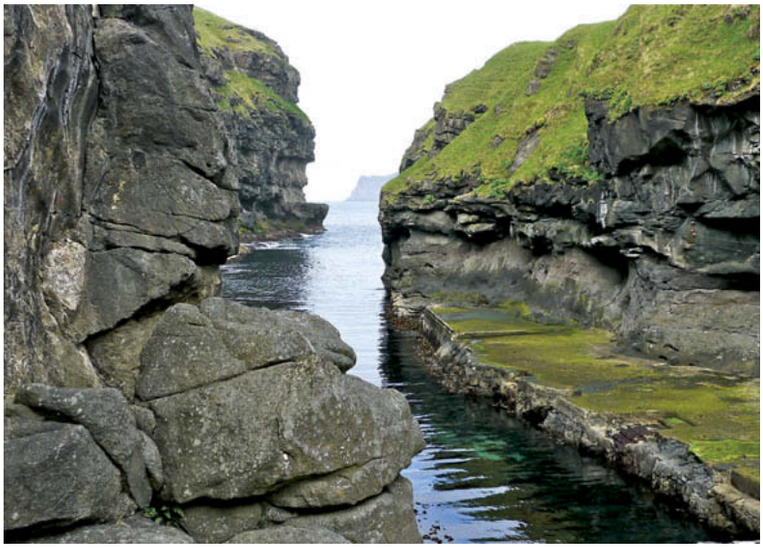
По дороге из Хузавика в Вопнафьордюр нам предстоит еще раз пересечь Полярный круг. На этот раз мы поднимаемся еще ближе к полюсу: наши координаты — 66° 35', и это самая северная точка путешествия *Venture II*. Отсюда мы будем постепенно спускаться; следующая серьезная остановка — Сейдисфьордур, город на востоке Исландии, обрамленный с трех сторон вулканическими горами.

Сейдисфьордур был северной базой союзников во время Второй мировой войны; затопленный немецкими самолетами танкер до сих пор лежит на дне залива. Сейчас это маленький сонный городок, но именно сюда ежедневно приходит крупнейший автомобильный паром из Скандинавии, так что все рестораны здесь обычно переполнены.

Но у нас своя забота: мы не заправляли яхту с самого Рейкьявика, и нам нужно заполнить

Как в любом путешествии, самое сильное впечатление оставили именно люди





Покорители Арктики

Приборы *Venture II* фиксируют пересечение Полярного круга, и мы, бывалые путешественники, по-детски волнуемся и радуемся

баки. Беда в том, что в Сейдисфьордуре просто недостаточно топлива. Но нас, как всегда, выручает дружелюбие местных: один наш новый знакомый договаривается, чтобы мы заправились не в городе, а во фьорде неподалеку. И вот, после месяца среди удивительно сердечных людей и волшебных пейзажей Исландии, мы уже готовы в обратный путь: нам предстоят 500 миль до Сторнауэя.

ДОМОЙ, ДОМОЙ!

После четырех с лишним месяцев, проведенных в морях Северной Атлантики, мы возвращаемся на родину. Вниз, к Шотландии, спускаемся легко и быстрее, чем рассчитывали. В ближайшие несколько дней у нас есть шанс внимательно осмотреть все те места, которыми мы пренебрегли на пути в Исландию.

Непременный пункт — остров Скай; швартуемся в заливе Скавайг на южном побережье, у подножия знаменитого горного массива Киллинс. Утром нас ждет пешая прогулка по берегу залива Коруиск, вдохновившего в 1831 году Вильяма Тернера на удивительное живописное полотно. Здесь легко промочить ноги, но это не может отвлечь от прекрасного пейзажа, украшенного первым вересковым цветом.

Следующий пункт — остров Стаффа, к которому в начале пути мы так и не смогли причалить из-за скверных условий. На этот раз мы поступили хитрее: в небольшом городе Тобермори арендовали машину, на ней добрались до деревеньки Улва Ферри, откуда попали на остров туристическим пароходиком.

Остров Стаффа состоит из многоугольных базальтовых столбов, в которых прибой 60 миллионов лет назад выбил пещеры, подобные сводам собора. Фингалову пещеру, самую из них известную, в 1829 году посетил двадцатилетний Мендельсон: именно здесь родилась его прекрасная увертюра «Гебриды». Своды пещеры выглядят потрясающе — трудно поверить, что такая красота создана природой.

Конечно, не можем удержаться от того, чтобы поплутать по озерам и заливам вдоль берегов Шотландии и снова ненадолго остановиться около Джуны — домой мы идем тем же маршрутом, что и к Исландии, и я вновь сентиментально любуюсь очертаниями острова, где провел столько лет мой предок.

ВОЗВРАЩЕНИЕ

Мы приходим в Саутгемптон вечером 30 августа, спустя 134 дня после отхода отсюда, пройдя 2677 миль. 94 ночи прошли у причала, 29 — на якоре, три ночи в дрейфе и восемь на ходу. Это было незабываемо. Как в любом путешествии, самое сильное впечатление осталось от людей, которых мы встречали по пути, но также навсегда запали в душу и яркие достопримечательности — воистину, мир полон удивительных чудес. И я до сих пор поражаюсь пустоте океана и тому, как мало судов мы встретили там.

Мой совет? Если у вас есть возможность отправиться в плавание, то выберите пункт назначения соответственно вашим возможностям и возможностям вашего судна, и не медлите — отправляйтесь в путь, как только почувствуете тягу к перемене мест. MBY

Яхтенный сезон в Европе в самом разгаре. Но пока одни наслаждаются морем и солнцем, другие в поте лица готовятся к осенним яхтенным выставкам. В июне итальянская Azimut Yachts спустила на воду 15-метровую модель флайбриджной линейки — Azimut 50. Ее премьерный показ состоится в сентябре в Каннах, а потом лодку ждет турне по выставкам Европы и мира.

РЫНОК

Конкуренция в сегменте флайбриджных яхт длиной 50 футов остается весьма высокой. Это популярный «семейный» формат: яхта не слишком большая, но и не маленькая. Такие лодки уже многое могут предложить в смысле комфорта и вместимости: на борту обычно три каюты (часто есть и дополнительная — для шкипера); салон главной палубы и флайбридж, который все верфи стараются сделать максимально большим. Кроме того, высокая конкуренция в этой нише вообще вынуждает верфи изощряться в стремлении найти оптимальные решения по части дизайна, комфорта и функциональности. Только для успеха в этом сегменте перечисленного мало. Лодка должна обладать яркой индивидуальностью, чтобы выделяться в толпе конкурентов. Считается, что сегодня потенциальный покупатель стал куда практичнее, осторожнее и требовательнее; он дольше взвешивает и решает… чтобы потом все равно «купить глазами». У яхты должна быть харизма — именно это делает ее бестселлером. Посмотрим, как решает эту задачу верфь Azimut Yachts.

ЭКСТЕРЬЕР

Недавно началось обновление дизайна всей коллекции Azimut. В отношении внешнего вида более всего это заметно по линиям остекления надстройки: теперь здесь одно цельное стекло без стоек-перегородок, доходящее в кормовой части до уровня палубы. Достаточно посмотреть на обладателя Motor Boat Awards 2014 и бестселлер нынешнего сезона — Azimut 80. Именно эта модель и была взята за основу при разработке дизайна Azimut 50. Казалось бы,

Идеальный баланс

В семействе флайбриджных яхт итальянского бренда Azimut прибавление: появилась новая модель Azimut 50. Официально ее представят только на осенних выставках, но кое-что мы можем рассказать о ней уже сейчас.

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

при разнице в длине около 10 метров у яхт едва ли может быть много общего. Однако Стефано Ригини, который уже много лет работает над экстерьером Azimut, удалось не только сохранить внешнее сходство, но и перенести на 50-футовую модель некоторые планировочные решения Azimut 80.

У обеих яхт одинаковая форма уже упомянутого остекления надстройки. Кстати, это признак, по которому новый Azimut 50 Fly можно безошибочно отличить от предыдущих версий: до этого были варианты с остеклением в виде двух акульих спинных плавников и удлиненных овальных иллюминаторов (еще раньше). Теперь же цельное стекло настолько огромно, что, даже не заглядывая внутрь, можно догадаться, как много в салоне света. Вертикальные бортовые иллюминаторы тоже идентичны, только у Azimut 80 их пять, а здесь три. Много похожих деталей в оформлении флайбриджа. Наконец, с Azimut 80 была скопирована и носовая зона отдыха. Для 50-футовой яхты она очень велика, да еще и оборудована португальским мостиком, что позволяет безопасно передвигаться и заодно добавить к традиционному лежаку диван.

ОТКРЫТОЕ ПРОСТРАНСТВО

Уже при первом взгляде на новую лодку становится ясно, что при разработке плана палуб Azimut 50 Fly приоритет был отдан открытым пространствам. Флайбридж претендует на первое место в классе по размерам — его площадь 17,5 м^2. Визуально и функционально он разделен на две части. Впереди, по левому борту — одноместный пост управления, возле него — единая трансформируемая секция мебели из лежаков и обеденной зоны; стол опускается и тоже закладывается подушкой. Кормовая часть флайбриджа оставлена свободной: можно поставить шезлонги или хранить тендер.

Просторен и кормовой кокпит, а объемный диван на транце может превращаться в лежак или служить обеденной зоной — в зависимости от потребностей момента. Удобно, что выходов на кормовую платформу два, а под ступенями по правому борту скрыт выдвижной трап-сходня.

Мировая премьера Azimut 50 пройдет в сентябре в Каннах

Также с двух сторон предусмотрены швартовные утки, лебедки и рундуки для кранцев и концов.

ИНТЕРЬЕР И ПЛАНИРОВКА

Учитывая размеры открытых зон в носу и корме, салон в надстройке сделан не слишком большим, хотя и компактным его тоже не назовешь. Традиционно здесь две зоны: гостиная при входе и столовая, причем передняя часть салона довольно сильно приподнята (на пару ступеней) — это сделано для увеличения высоты потолка в расположенных уровнем ниже VIP- и гостевой каютах. Обращает на себя внимание интересная конструкция стола. На его ножку «навешены» два выдвижных пуфа, и можно свободно занимать места по периметру, а не тесниться вшестером на диване. Когда пуфы не нужны, они задвигаются под стол, что решает проблему их хранения (любую мобильную мебель надо куда-то девать во время переходов).

Двухместное сиденье поста управления поставлено на дополнительный подиум, что явно улучшает обзор. Штурвал расположен слева, максимально близко к диаметральной плоскости судна. Большинство находит, что это гораздо удобнее для рулевого и в море, и при швартовке, в отличие от крайне «левых» или «правых» позиций. На приборной панели не наблюдается недостатка места: помимо всех необходимых датчиков и устройств, здесь в стандартной комплектации имеются два больших монитора для раздельного вывода навигационной информации с GPS и радара.

А вот камбуз в этой планировке неминуемо «уезжает» на нижнюю палубу. У такого решения есть как противники, так и сторонники. Первые недовольны тем, что процесс приготовления пищи вынуждает сидеть в помещении и вырывает человека из компании. Вторым нравится то, что бытовые моменты не портят вид салона. Это, конечно, дело вкуса, но в данном случае стоит отметить, что камбуз на Azimut 50 вовсе не предполагает изоляции: большой вырез над трапом и огромное лобовое стекло делают помещение светлым и открытым. А угловая планировка позволила на относительно небольшом пространстве разместить максимум техники и шкафов, при этом рабочая поверхность осталась большой и функциональной.

Компоновка нижней палубы выполнена классически: мастер-каюта во всю ширину корпуса на миделе; носовая VIP-каюта и еще одна гостевая с двухъярусными кроватями по правому борту. Такую же планировку можно было наблюдать на предыдущих версиях Azimut 50, да и у большинства конкурентов в классе она похожая. Разве что на некоторых яхтах можно найти гостевые каюты с кроватями, стоящими рядом. Впрочем, как правило, это касается моделей минимум на пару-тройку футов длиннее. Санузлов два, они примерно одинаковы по площади и отделке; один предназначен для обитателей мастер-каюты, второй — для гостей. В корме — одноместная каюта шкипера, попасть в которую можно через люк из кормового кокпита.

Интерьерами нового Azimut 50 Fly, как обычно, занимался Карло Галеацци. Можно только снять шляпу перед фантазией маэстро, который год за годом умудряется с одинаковым успехом создавать интерьеры, совершенно разные в стилевом отношении, но неизменно эффектные, выверенные и устанавливающие высокую планку конкурентам по индустрии. В соответствии с последними тенденциями (которые, со всей очевидностью, сам Галеацци и задает), строгость линий уравновешена

САНУЗЛЫ

Как и у большинства яхт такого класса, ванных комнат для пассажиров на борту две — одна примыкает к мастер-каюте, другая предназначена для обитателей двух гостевых кают. Оба санузла идентичны по размеру и одинаково роскошно отделаны. В кормовой каюте шкипера «удобства», естественно, свои

Вверху:
Обеденная зона салона главной палубы. Обратите внимание на конструкцию стола с выдвижными сиденьями.

Слева:
Вид на салон главной палубы из кормового кокпита.

Справа, сверху вниз:
«Гостиная» в кормовой части салона находится на одном уровне с кокпитом, тогда как столовая и пост управления приподняты на пару ступеней.

Мастер-каюта расположена на миделе, в самой широкой части корпуса яхты, и может похвастаться панорамными бортовыми иллюминаторами.

Интерьер носовой VIP-каюты.

Максимальная скорость Azimut 50 Fly — 30 узлов

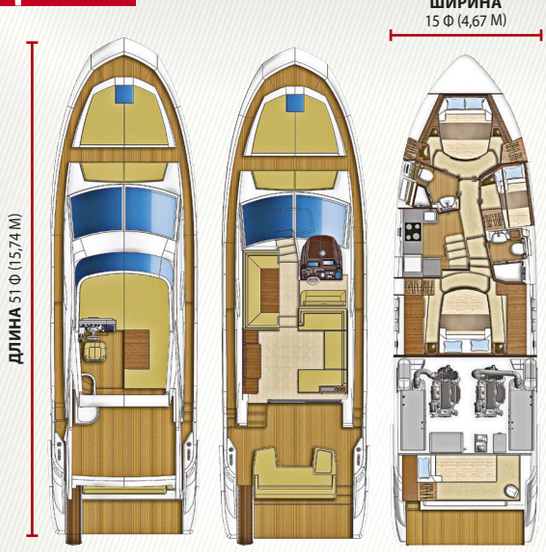
роскошью материалов и тщательностью проработки деталей. В качестве деревянной отделки на выбор предлагается беленый дуб и чуть более темный матовый орех с контрастными полосами. Остальные материалы выдержаны в пастельной бежево-коричневой гамме, хотя ничто не мешает при заказе выбрать и другие варианты.

ДВИГАТЕЛИ И ХАРАКТЕРИСТИКИ

По сравнению с конкурентами водоизмещение у Azimut 50 Fly меньше, что позволило установить не столь мощные двигатели при сохранении близких величин скорости. Спаренные Volvo Penta D11 по 670 л.с. с вальным приводом разгоняют лодку до 30 узлов (у конкурентов от 27 до 32 узлов при мощности двигателей от 625 до 800 л.с.). Круизная скорость — 26–27 узлов. При этом запасы топлива и воды немаленькие (если вдруг подумать, что верфь сэкономила на этом) — 2200 л и 540 л, что также соответствует средним показателям в этой нише. Отдельно стоит отметить небольшую осадку — 1,35 м; если сравнивать с аналогичными яхтами, это ближе к минимальным величинам.

Такие «ровные» данные говорят вовсе не о том, что верфь Azimut Yachts сделала «дежурную» лодку без впечатляющих технических характеристик. Скорее, наоборот: сбалансированность — важное качество надежной и комфортной семейной яхты. А что касается упомянутой вначале харизмы, фотографии говорят сами за себя: по части дизайна и умения создавать атмосферу у Azimut Yachts всегда было крайне немного серьезных соперников. MBY

ДОСЬЕ



ДЛИНА	51 Ф (15,74 М)
ШИРИНА	15 Ф (4,67 М)
ОСАДКА	1,35 М
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ (ПОЛНОЕ)	23 Т
ЗАПАС ТОПЛИВА	2200 Л
ЗАПАС ВОДЫ	590 Л
ДВИГАТЕЛИ	2 × VOLVO PENTA D11 (670 Л.С.)
МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ	30 УЗЛОВ
ДИЗАЙН	STEFANO RIGHINI CARLO GALEAZZI
СТОИМОСТЬ В ЕВРОПЕ	ОТ € 890 000

Большой дом на реке

Известные американские хаусботы обрели и российское гражданство. Тестируем новинку от компании «Лодка Хаус».

Текст **Ольга Селезнева** Фото **«Лодка Хаус»**

Хаусботы, столь популярные в США, похоже, распробовали и в России. Неудивительно: внутренних вод у нас ничуть не меньше, чем у американцев. Так почему бы не создать российский хаусбот с учетом наших особенностей и вкусов?

БИЗНЕС-КОНЦЕПТ

Об американских моделях Thoroughbred Houseboats MBY писал не раз. Саратовская компания «Лодка Хаус» поначалу занималась поставками этих судов из США, а чуть позже организовала собственное производство, где под присмотром инженеров Thoroughbred Houseboats шла сборка заокеанских моделей, что позволило заметно снизить их стоимость. Хаусботы не относятся к чрезмерно дорогим игрушкам — цена на них ex works (на верфи) не слишком велика, однако доставка этих крупногабаритных судов, платежи при ввозе заметно увеличивали стоимость (как, впрочем, и других яхт). Производство в Саратове позволило избежать этих затрат. Кроме того, компания «Лодка Хаус» изначально планировала отходить от «отверточной сборки», замещая импортные комплектующие российскими там, где это целесообразно. И если двигателями и оборудованием для яхт наша промышленность пока похвастать не может (здесь «Лодка Хаус» по-прежнему использует известные мировые марки), то во многих аспектах переход на российские материалы оказался весьма полезным. Помимо российского алюминиево-магниевого сплава, который сейчас используется в производстве корпусов, стеклопластиковые детали и элементы интерьера также производятся в России и ничуть

Этот новый 20-метровый LH 109 разработан и построен уже в России

не уступают американским аналогам. Наконец, «Лодка Хаус» принялась за самостоятельную разработку новых моделей. Сначала компания попробовала свои силы на паре небольших хаусботов закрытого типа, а в мае спустила на воду флагманскую модель открытой линейки длиной 19,8 м. Это самый крупный из хаусботов российского происхождения: выбранный размер обусловлен требованиями, которые ограничивают длину маломерных судов у нас в стране двадцатью метрами. Такие суда подлежат регистрации в ГИМС — и это плюс, поскольку для управления ими требуются обычные права на маломерное судно. Чтобы познакомиться с лодкой поближе, мы отправились на Волгу, где и проходил первый тест-драйв новинки — Thoroughbred Houseboats LH 109.

THOROUGHBRED HOUSEBOATS LH 109

Для начала прямо-таки неймется сравнить построенные в России хаусботы с американскими: и тех и других достаточно у причалов яхт-клуба, где базируется «Лодка Хаус». Честно говоря, существенных различий в качестве на палубах или в помещениях обнаружить не удалось: строят в точности по штатовским технологиям. Что же касается LH 109, то такую модель в США не найдешь — ни по внешнему виду, ни по планировке. Представители «Лодка Хаус» объясняют так: «В России людям нравится отдыхать большими компаниями и целыми семьями; им важно, чтобы было много свободного открытого пространства, но при этом нужны комфортабельные каюты — и чем их больше, тем лучше».

Российскому покупателю нужно побольше и кают, и открытого пространства

ТРАП

На флайбридж ведут два симметрично расположенных трапа — из носового и кормового кокпитов. Пологий наклон, высокие перила, отделка ступеней из нескользящего искусственного камня... С точки зрения безопасности сложно придумать что-либо лучше

LH 109 очень вместителен: с комфортом заночевать на борту смогут восемь пассажиров в четырех двухместных каютах, а для дневного круиза можно взять на борт и куда более многочисленную компанию. Стоит отметить, что первый хаусбот выпущен в максимально богатой комплектации. Список опций включает, в частности, гидравлическое управление; гидромеханические подруливающие устройства — носовое и кормовое, которые делают швартовку весьма простой процедурой даже для неопытного судоводителя. На борту установлен дизель-генератор Kohler (17,5 кВт); кроме того, сделана подготовка под установку эхолота и камеры кормового обзора (монитор будет весьма полезен на нижнем посту управления, где обзор назад, по сравнению с верхним постом на флайбридже, ограничен в силу самой конструкции хаусбота).

ДВИГАТЕЛИ И УПРАВЛЕНИЕ

Небольшие хаусботы часто оснащают подвесными моторами — дешевле и проще в обслуживании. На LH 109 в силу габаритов стоят два стационарных 2-литровых Cummins MerCruiser QSD 2.0–170S (170 л.с.) с угловыми колонками Bravo II. При невысоком потреблении топлива они способны разогнать «плавучий дом» до скорости 17 км/ч — весьма прилично для такого сооружения. Вот только вместо положенных 4000 об/мин двигатели на пределе крутили 3200 об/мин, что вместе с повышенным (по сравнению со стендовыми характеристиками) расходом топлива говорит о «тяжелых» винтах. Но это легко проверить, установив гребные винты меньшего шага, что, возможно, даже повысит скорость.

На странице слева: Барную стойку можно дополнительно дооснастить любой необходимой бытовой техникой. А стационарный навес над передней частью флайбриджа можно продлить при помощи съемного тента.

В центре: Несмотря на наличие закрытого поста управления на главной палубе, управлять хаусботом удобнее с флайбриджа. Отсюда открывается отличный обзор: и судно, и все, что происходит вокруг него, видно как на ладони.

На этой странице, сверху вниз: Салон с хорошо оборудованным камбузом и обеденной зоной сделан открытым, но на случай непогоды предусмотрены съемные ходовые тенты.

Мастер-каюта располагается в носовой части хаусбота.

Нижний пост управления примыкает к мастер-каюте и отделен от нее сдвижной дверью.

В мастер-каюте есть собственный санузел. Еще один — аналогичный по размерам и оснащению — предназначен для гостевых кают и дневного использования.

Удивила управляемость: даже в спокойных акваториях для начинающего судоводителя швартовка является испытанием. Несмотря на размеры хаусбота, швартовать его легко и без подрулек. Часто такие суда в силу своих обводов, большой массы и высокой парусности заставляют ждать реакции на перекладку штурвала. Так, 15-метровый хаусбот из США с подвесными моторами, который MBY тестировал год назад, требовал от рулевого определенного терпения. Новый же LH 109 отзывается почти мгновенно. Впрочем, главные достоинства таких судов — надежность конструкции (и, следовательно, ее «неубиваемость»), легкость, с которой можно научиться управлять этим «особняком» на воде, и, естественно, огромные пространства — как на открытых палубах, так и внутри.

ПРОСТРАНСТВО ДЛЯ ЖИЗНИ

На хаусботе нет бортовых проходов — надстройка простирается от борта до борта. Минус — кранцы приходится вывешивать с флайбриджа, плюс — большая безопасность, особенно если на борту дети. Открытые пространства на главной палубе — это носовой и кормовой кокпиты. Первый (длина 2,4 м) служит своеобразной «террасой» для мастер-каюты. Там же расположены якорное устройство и выдвижной трап. Из второго (длина 2,5 м) можно попасть в сауну и на купальную платформу (длина 1,2 м). Опционально устанавливаются слип для гидроцикла и лебедка. Оба кокпита (флайбридж, кстати, тоже) оборудованы высоким ограждением из алюминиевых панелей с поручнями. И везде предусмотрены рундуки.

Можно смело заявить: ни одна классическая яхта близкой длины, однокорпусная или катамаран, не имеет таких площадей для жизни и развлечений.

Хаусбот не требует особенных навыков в управлении: справиться с этим судном немногим сложнее, чем с компактным катером

На борту LH 109 устроены четыре двухместные каюты, огромный салон с камбузом на главной палубе и совершенно эпических размеров флайбридж. Это не считая всяких «мелочей» типа сауны, носового и кормового кокпитов, двух санузлов и нижнего поста управления. Последний вряд ли будут использовать часто, разве что погода окажется ужасной. Все-таки для управления такой махиной желательно иметь хороший обзор, и с флайбриджа он просто идеальный: и само судно, и то, что происходит вокруг — как на ладони.

Верхний пост управления (одноместный и компактный) занимает малую часть площади; остальное пространство отведено для отдыха и развлечений. В центре — барная стойка с высокими табуретами вокруг; в нее вмонтированы холодильник и мойка, но места внутри и на рабочей поверхности более чем достаточно для любой дополнительной техники: гриля, льдогенератора и пр. Также сделана подготовка под установку ТВ и стереосистемы.

Носовая часть флайбриджа накрыта хардтопом. На случай сильной непогоды стоит заказать обвесы по бортам. Хардтоп также можно «продлить» за счет дополнительного тента, который крепится к расположенной дальше в корму радарной арке (здесь уже выполнена подготовка под установку навигационного оборудования по желанию покупателя). Кормовая часть — большая открытая площадка, где можно расположить шезлонги; там же — водная горка с системой подачи воды. При большой длине флайбриджа удобны трапы, ведущие в носовой и кормовой кокпиты. Спустимся и посмотрим, что находится уровнем ниже.

Вверху:
Высокий релинг на флайбридже и в кокпитах, пологие лестницы, а также отсутствие бортовых проходов делают хаусбот безопасным для детей.

На странице справа:
В кормовой части флайбриджа можно без проблем разместить целую батарею шезлонгов — и все равно останется масса свободного места. При желании здесь можно установить и стационарную мебель: диваны, столы, лежаки и т. д.

ИНТЕРЬЕР

Центральную часть главной палубы занимает открытый с бортов салон, однако здесь, как и на флайбридже, предусмотрены защитные обвесы из акриловой ткани с прозрачными вставками. На небольшом подиуме — П-образный камбуз; обращенная к салону часть рабочей поверхности выполняет функции барной стойки. На момент тест-драйва здесь стоял «базовый» набор: плита, духовка, мойка и отдельно — холодильник, однако объемы шкафов, а также площадь рабочей поверхности позволяют разместить абсолютно любую бытовую технику, и при этом все равно останется много места для посуды и припасов. Остальное пространство в салоне занимают большой обеденный стол и стулья; вся мебель мобильная: ее легко передвинуть или заменить, если возникнет необходимость.

Мастер-каюта расположена в носовой части судна, и попасть в нее можно из кокпита или из салона, через примыкающую к каюте рубку. В принципе, эту часть палубы можно изолировать для большей

ДОСЬЕ

ДЛИНА
65 Ф (19,80 М)

ШИРИНА
18 Ф (5,20 М)

ОСАДКА
0,64 М

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
ПОРОЖНЕМ 17 Т
ПОЛНОЕ 25 Т

ЗАПАС ТОПЛИВА
1890 Л

ЗАПАС ВОДЫ
1000 Л

ДВИГАТЕЛИ
2 × 170 Л.С.

ДИЗЕЛЬ-ГЕНЕРАТОР
17 КВТ

СТОИМОСТЬ
17 500 000 РУБ.

ДЛИНА 65 Ф (19,80 М)

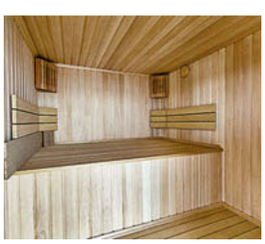
ШИРИНА
18 Ф (5,20 М)

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 2 × Cummins MerCruiser QSD 2.0-170S, 170 л.с. при 4000 об/мин, 4 цилиндра, 2 л, дизель

РЕЖИМЫ	ECO				FAST		MAX
Об/мин	800	1000	1500	2000	2500	3000	3200
Скорость	4,5	6,1	9,7	12,3	14,7	16,8	17,0
Расход	1,5	3,0	7,6	13,6	27,9	46,8	60,5
Запас хода	4320	2930	1840	1300	760	517	405
УРОВЕНЬ ШУМА, дБА							
Флайбридж	63	64	66	70	74	76	77
Нижний пост	52	53	54	57	59	61	63

Скорость в км/ч, расстояние в км, расход в л/ч с учетом 20% запаса. Указанные величины основаны на показаниях бортовых приборов и могут отличаться от полученных вами данных. Загрузка: 50% топлива, 50% воды, 6 человек на борту. Температура воздуха +25 °С, сила ветра 1 балл, волна 0 баллов.



САУНА

Сауна с электропечью размещена в кормовом кокпите: очень удобно после парилки сразу прыгнуть в воду. Или, как вариант, чинно спуститься за борт по лесенке

приватности. Здесь есть собственный санузел, при этом у владельца будет доступ и к нижнему посту управления, и на флайбридж. Везде сдвижные двери: сплошные в санузел и рубку, а в носовой кокпит — стеклянные, с москитными сетками; они экономят место и действительно удобнее распашных.

По соседству находится пассажирская каюта, еще две — в кормовой части, позади салона: у них общий вход, и такая компоновка оптимальна для семьи с детьми. Каюта побольше оборудована сдвижной дверью, во вторую ведет невысокий проем. Здесь не помешала бы шторка — повесить ее несложно. Для гостевых кают предусмотрен еще один санузел, тоже с просторной душевой кабиной, мозаичной отделкой стен и керамогранитом на полу.

Интерьер выполнен из натурального массива и шпона беленого дуба; встречается и натуральный камень. В отделке сауны применен массив липы и африканского дуба-абаша. Во всех помещениях сделана LED-подсветка и системы кондиционирования, отопления и вентиляции.

ВЕРДИКТ

Хаусботы, являя собой отдельный класс судов, близки по назначению к речным яхтам, предназначены для спокойного отдыха, а не для подвигов в море, и не требуют особенных навыков в управлении: справиться с хаусботом немногим

Красота — это полдела: яхта должна быть удобной

сложнее, чем с компактным катером. Если вы любите неспешные путешествия по реке в большой компании и с максимальным комфортом, да еще при этом не хотели бы страдать от рева двигателей и больших трат на топливо, хаусбот — отличный вариант. Еще один плюс — очень небольшая осадка — всего 64 см, что весьма ценно при эксплуатации во внутренних водах. Есть у судна и другие немаловажные достоинства: разумная стоимость при покупке и эксплуатации, а также минимум проблем с техобслуживанием. Большой запас топлива и воды позволяет совершать длительные путешествия без плотной привязки к благам цивилизации, а масса места для хранения оборудования, вещей и припасов поможет разнообразить отдых — например, рыбалкой или катанием на гидроцикле. Ловить рыбу, имея такое судно, можно как с использованием тендера, так и прямо с борта — мы пробовали. На борту хаусбота не придется беспокоиться о безопасности детей или о том, где разместить внезапно нагрянувших гостей. Большому кораблю — большое плавание, а большой реке — большой корабль. MBY

Targa 44

Выход есть!

У модели Botnia Targa 44 появилась модификация с дверью в кокпит, и это существенно меняет впечатление от лодки.

Текст **Алексей Максимов** Фото **Кари Вилен**

Писать о финских лодках Botnia Targa, благодаря которым, думаю, и появился термин «морские внедорожники», и просто, и сложно. Особенно про модель Targa 44. Лодка эта хорошо известна, и обычное перечисление ее достоинств — хоть архитектурных, хоть компоновочных или мореходных,— ничего нового читателю не даст. А недостатков у нее практически нет, разве что цена устроит далеко не всех, кому лодка приглянулась. Но на тестах в Финляндии присутствовал первый корпус с кормовой дверью, оборудованный IPS600, и это позволило взглянуть на лодку чуть по-иному.

TARGA, ДОМ РОДНОЙ

Я захожу на борт Targa 44 действительно как в хорошо знакомый дом. Надеюсь, вы в лодке ориентируетесь — статей в MBY об этой модели было достаточно. Помимо тестов, мы публиковали репортажи о путешествии вдоль побережья Сахалина и по Байкалу, были материалы в других разделах журнала. Поэтому, вместо виртуальной экскурсии по «мебельному магазину» с описанием расстановки диванов, кроватей и столов, я проведу вас по лодке, останавливаясь на новых или наиболее важных моментах.

Главной новой и, безусловно, важной деталью стала дверь из салона в кокпит. По рассказам Йохана Карпелана, генерального директора верфи Botnia Marine, они первыми в Финляндии начали устанавливать IPS (2007 г.), первыми освоили технологию вакуумной инфузии, преимущества которой общеизвестны, и применили ее именно на Targa 44. А вот дверь в кокпит «прорубили» только

При всех достоинствах IPS скандинавы и россияне хотят транцевые колонки

Показания этих приборов хорошо видны даже отсюда

В этой тумбе спрятаны панель ТВ и небольшой винный бар

теперь, и то под давлением рынка: ее потребовал заказчик из России. Мало того что наши земляки, выбирая лодки Targa, настаивают на увеличенном запасе топлива и воды, мало им двух сдвижных дверей по бортам — подавай еще и выход в корму! Ну и правильно — теперь этот выход есть, и передвигаться по лодке стало заметно проще: чтобы выйти в кокпит, не надо протискиваться мимо сидящих в креслах у бортовых дверей и двигаться по бортовым проходам, пусть широким и защищенным высоким фальшбортом. Помимо всего, аргументов у противников Targa при сравнении с конкурентами не осталось: вот она, дверь, заходите!

В интерьере преобладает массив тика, обивка из приятной алькантары

Установка двери потребовала переделки матриц; в результате салон стал свободнее и светлее. Как и прежде, здесь стоит большой и функциональный кухонный блок на правом борту и габаритная динетта на левом, но ощущение большего простора меня не оставляло. Рулевая консоль и раньше не вызывала нареканий (все по правилам эргономики, то есть удобно). Теперь же я обнаружил, что на верхнюю панель (под подволок) вынесено еще больше приборов (обороты, скорость, расход топлива и пр.), причем цифровые с крупными знаками мирно соседствуют со стрелочными. А свободное место на приборной панели внизу занял второй картплоттер.

Из интересных мелочей отмечу винный «погребок» (с неплохим запасом), спрятанный здесь же, в стойке, выдвигающуюся из нее же панель ТВ и откидывающийся из подволока над кухней блок с гнездами для стаканчиков. Далее — тонированные прозрачные экраны на ветровое стекло и люки в подволоке (тоже с экранами).

В носовой каюте все знакомо: двуспальная койка и еще одна, «холостяцкая»; рядом гальюн. Кормовая каюта вроде тоже без изменений: лежанка на двоих (левый борт) и отдельное место напротив. Но спуск в эту каюту ограждает новый релинг (он же —

КОЙКА

Третье спальное место в кормовом жилом блоке называют капитанским, хотя оно больше подходит подростку-юнге

На странице слева: Высокий, просторный и комфортный салон-рубка Targa 44.

В кадре — динетта и открытая дверь в кормовой кокпит.

Сверху вниз, слева направо: Линейная конфигурация камбузного модуля высвобождает центральный проход в салоне.

Отгороженный релингом спуск в жилой блок в корме.

Двухместная каюта в корме.

Светлая каюта в носу с кроватью на подиуме; внизу — ящик для белья и вещей.

Гальюн, примыкающий к носовой каюте.

поручень при качке), да и санузел организован по-другому, удобнее. В интерьере преобладает массив тика, обивка из приятной алькантары и… на этом останавливаться мы не будем.

Существенно изменилась конфигурация кормового кокпита: он стал еще свободнее, а ступени на флайбридж сместились к левому борту. Флайбридж слегка удлинился, хотя и без того он был немаленьким; опции с его продолжением над кокпитом сохранились. Носовой кокпит остался прежним: на этой лодке он был с капом, увеличивающим высоту в носовой каюте (версия CFC — Comfort Front Cabin).

ТЕСТ: ЦИФРЫ, ФАКТЫ, РАЗМЫШЛЕНИЯ

Я уже тестировал Targa 44 с угловыми колонками и водометами; теперь пришла очередь IPS. Максимум скорости, которую удалось «выжать» из лодки,— 37,3 узла, что неплохо совпадало с результатами испытаний инженеров Volvo Penta. Но интересно сравнить эти цифры со скоростью других версий Targa 44, с дизелями D-370 (колонки DPH) и водометами Rolls-Royce Kamewa FF340 (D9–575), которые я тоже «катал». С колонками, по моим записям, скорость была 34,7 узла, с водометами — 35,9 узла. Для меня вполне очевидно, что увеличение скорости с IPS получено в основном за счет большей

Мягкий диван на флайбридже такой лодки вовсе не выглядит излишеством

Теперь уже трудно представить, как мы обходились без двери в корме

Свес флайбриджа можно увеличить и держать наверху тендер

Такая «калитка» в корме открывает широкий проход на платформу и гарантирует безопасность

БАР

Этот небольшой отсек можно использовать для различных целей, хотя на тестовой лодке я обнаружил там виски и пиво — неплохой вариант

мощности и только частично — из-за специфики привода. Та же картина с водометами: даже существенно большая мощность с Kamewa FF340 (1150 л.с.) против IPS (870 л.с.) давала отставание по скорости, поскольку до 50–60 узлов по КПД водометы уступают гребным винтам, тем более винтам-тандем.

По динамике разгона IPS и угловые колонки близки: на скорости 14–15 узлов (2000–2200 об/мин) лодка выходит на глиссирование, набор максимальной скорости занимает 38–40 секунд; водомет чуть более «тормозной». Цифры расхода топлива (на максимуме) еще более наглядны: 169 л/ч (IPS), 145 л/ч (колонки) и 211 л/ч (водомет). При этом у каждой трансмиссии есть свои преимущества: IPS — это высокая маневренность, водомет — проходимость, колонки — компромиссный, весьма интересный вариант, особенно с большей мощностью и джойстиком. Правда, джойстик у IPS более эффективен, и наличествует система динамического позиционирования.

Маневренность Targa 44 с IPS действительно превосходная. Лодка чувствительна к джойстику и перекладке штурвала. При плавной перекладке крена почти нет; при резкой на полных оборотах он возрастает до 15–20°, лодка ложится на скулу, и диаметр циркуляции снижается до 30–35 м. При входе в циркуляцию на крейсерских 3000 об/мин скорость и обороты почти не падают, а на малом ходу можно вальсировать практически на месте (тем более что есть носовая подрулька). У водомета и колонок управляемость весьма достойная, но IPS по этому показателю явно впереди. Третий пост управления в кокпите переоценить невозможно: при швартовке он будет главным.

Мы «выжали» из лодки 37,3 узла — совсем неплохо!

Обзор с главного поста управления отличный (никто и не сомневался), а вот интерцепторы Volvo Penta BTS 450, как мне показалось, по эффективности уступают транцевым плитам, но утверждать это пока не стану. Что же касается уровня шума, Targa 44 с IPS не только превосходит модели с другими приводами, но и гораздо тише многих лодок этой длины. Мы проводили измерения на полном ходу в рубке: 75 дБА (IPS), 80 дБА (водометы), 85 дБА (колонки). Разговаривать можно на удивление спокойно, и мы беседовали с Йоханом Карпеланом на борту Targa 44 в море, в архипелаге под славным городом Турку. Никто нас не торопил, времени было достаточно...

ВЕРФЬ BOTNIA MARINE

Флот Targa достиг 2200 корпусов; из них эта Targa 44 Aft Door —115-я. Ее корпус я видел в марте, на верфи в Малаксе. Тогда мы обсуждали с Йоханом будущее модели, а также IPS. Как выяснилось, днищевые колонки предпочитают заказчики из Франции и Германии, а скандинавы и россияне требуют транцевые колонки. Дверь в кокпит привлекает не только наших: есть запросы из разных стран на лодки для водного такси, экскурсий, чартера.

Что же дальше? Пока Targa 44 остается не только флагманом бренда, но и самой крупной моделью среди всех однотипных судов. Только ощущение такое, будто что-то грядет: все приготовились к рывку… еще немного — и мы увидим, кто первым перешагнет границу в 50 футов. Готовы делать ставки на бренд Targa, господа? MBY

ДОСЬЕ

ДЛИНА 47 Ф (14,36 М)
ШИРИНА 13 Ф (3,95 М)
ОСАДКА 4 Ф (1,10 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ ПОРОЖНЕМ 11,2 Т
ЗАПАС ТОПЛИВА 1500/2000 Л
ЗАПАС ВОДЫ 350/650 Л
КАЮТ/СПАЛЬНЫХ МЕСТ 2/6
МОЩНОСТЬ VP IPS 740–870 Л.С.
КАТЕГОРИЯ RCD «В» (16 ЧЕЛ.)

С двумя установкми IPS600 свободного места в моторном отсеке стало больше

Каюта в носу изменений не претерпела: она осталась светлой, высокой и уютной

ХАРАКТЕРИСТИКИ

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

РЕЖИМЫ		ECO			FAST		MAX
Об/мин	1000	1500	2000	2500	3000	3500	3600
Скорость	7,0	9,6	13,6	20,4	28,9	36,0	37,3
Расход	8,0	23,5	49,5	77	112	157	168
Миль/л	0,88	0,41	0,27	0,26	0,26	0,23	0,22
Дифферент	1°	2°	4°	4°	5°	4°	3°
Запас хода	1188	554	364	351	351	310	207
УРОВЕНЬ ШУМА, дБА							
Салон	59	64	66	71	72	74	75

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, 40% воды, 4 человека на борту. Температура воздуха +16 °С, сила ветра при скоростных заездах 5–6 м/с, волна 1–2 балла.

Курсом на закат

Путешествие похоже на семейную жизнь. Вы непременно попадете впросак, если будете думать, что тут все зависит от вас.

Джон Стейнбек,
«Путешествие с Чарли в поисках Америки».

Текст **Дмитрий Матвеев**

История, как известно, циклична. После, казалось, бесповоротного спада активности среди путешествующих яхтсменов, постепенного перехода на всевозможные моторные средства передвижения по воде, сегодня яхтенная жизнь в очередной раз обрела новое дыхание. И если одни бороздят на собственных или арендованных яхтах далекие моря, другие делают свои маленькие открытия, не преодолевая тысячи миль.

О СЕБЕ

Мой опыт путешествий по ближним акваториям не так уж велик — всего каких-то 14 лет. Но за это время я приложил максимум усилий для изучения близкой, но оттого не менее интересной восточной части Финского залива, расположенной к западу от родного Петербурга. В этой статье я хочу рассказать о некоторых привлекательных для путешествия на яхте местах, их особенностях и о том, что можно и стоит увидеть, отправившись в плавание по условному маршруту Петербург — острова — Приморск. Места эти хорошо знакомы питерским яхтсменам и, надеюсь, понравятся читателям журнала из других городов. И еще: здесь я не стану категорично разделять круизный отдых под парусом или мотором: отдых — он и есть отдых.

ОБИТАТЕЛИ МАРИН

Если взглянуть на питерские яхтенные стоянки, то в глаза бросается безусловное преобладание в них моторных судов: лодок, круизеров, яхт. Однако, понаблюдав за жизнью в любой марине, можно увидеть, что большинство их вряд ли оставляют гавань хотя бы пару раз в месяц. А вот парусные яхты держатся обособленно и в погожие воскресные дни нередко украшают собой акваторию Невской губы. Многие хоть и регулярно покидают марины курсом на запад, но уходят ненадолго. Экипажи ограничиваются посещением близких мест, популярных среди яхтсменов и любителей активного отдыха. С наступлением сумерек (часто того же дня) лодки под парусами и под моторами тянутся восвояси и разбредаются по причалам.

Но реальные возможности для путешествий на Северо-Западе не ограничиваются Невской губой и близлежащими фортами, ставшими значительно доступнее после открытия Северного фарватера. Не стану подбивать вас отправиться в кругосветку или в очень уж дальнее плавание, хотя есть и такие отчаянные ребята. Расскажу сначала…

О БЛИЖНИХ МЕСТАХ

В хороший летний день акватория Невской губы напоминает оживленный проспект. Все куда-то двигаются: одни гонят свои лодки на пределе мощности, другие идут неспешно, словно знают что-то такое, тайное для остальных, и торопиться им совершенно некуда. В этой парусно-моторной суете никому нет дела, кто и куда направляется, зато все обмениваются дружественными приветствиями, в чем, пожалуй, проявляется особенность яхтсменов всех возрастов и «мастей».

Но вот вопрос: куда податься, если вышел в залив и ограничен во времени световым днем? Какие места наиболее часто посещают владельцы парусов и моторов?

Куда податься на акватории залива в выходные?

Здесь, в замкнутом пространстве Маркизовой лужи — сегодня губа четко ограничена с запада комплексом сооружений защиты от наводнений (иначе — дамба) — хватает интересных мест для посещения, а уж для прогулок под парусом или небольших регат места с лихвой. Простое перечисление: Петродворец, Стрельна, Кронштадт, Ломоносов — задает маршрут к целям, куда по воде добраться несложно. К сожалению, ни вблизи города, ни дальше обилия удобных марин не наблюдается. На северном берегу залива на комфортную стоянку можно рассчитывать в яхтенных гаванях в бухте Дубковой, в Зеленогорске, Приморске, Выборге, поселке Советский.

Одно из знакомых мне мест — Золотые ворота. Так прозвали ведущий в Морской порт Петербурга Морской канал и островки по обе стороны от него, фактически расположенные на траверзе Константиновского парка. Довольно узким каналом почти беспрерывно движутся суда, на островах же давно оборудованы стихийные стоянки и места для пикника. Здесь не стоит рассчитывать на уединение, но определенный интерес найдется. Тут неплохая рыбалка, если говорить о непритязательной ловле плотвы и мелкого окуня, чем нередко занимаются приходящие к островам яхтсмены. О посещаемости этих мест свидетельствуют горы оставленного гостями мусора.

Путешествующего по Невской губе по свободному маршруту незнакомого с акваторией человека подстерегают опасности. Невская губа, рассеченная фарватерами с оживленным движением,— непростой водоем, с обилием отмелей, банок, гряд и рыболовецких ставников; даже вид ее берегов в последнее время постоянно меняется. Поэтому перед плаванием стоит изучить лоцию, а еще лучше — получить рекомендации опытных яхтсменов.

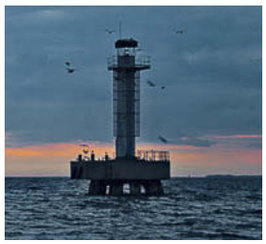
У ДАМБЫ

Ближе к дамбе глубины заметно больше, но и там не стоит слишком отклоняться от фарватера. После того как над Северным фарватером возвели новый мост, под которым беспрепятственно проходят парусные яхты, часть любителей отдыха выходного дня устремились на внешний рейд. Должен сказать, именно северный путь является наиболее популярным у владельцев парусных и моторных яхт: Южный фарватер слишком оживлен, там нужно постоянно быть начеку, и это уже больше напоминает не отдых, а работу.

Именно с северной стороны находятся два привлекательных для яхтсменов объекта: форты Обручев и Тотлебен, расположенные по обе стороны от фарватера. Некогда они играли важную роль в системе оборонительных сооружений Кронштадта, а большую часть послевоенного времени пустовали. Лишь относительно недавно на форты открыли общий доступ. Там есть причальные стенки, закрытые от нагонной волны, но подходы к месту швартовки требуют знания акватории. Со стен открывается шикарный вид на просторы Финского залива, однако, на мой взгляд, для проведения пикников это не самые удачные места по многим обстоятельствам, в том числе и историческим.

Повторюсь: акватория вблизи Петербурга не изобилует местами для стоянки яхт и отдыха экипажей; оборудованных марин с ресторанами и инфраструктурой — единицы. Даже знаменитый Петродворец встречает яхтсменов не слишком радушно. Мест для швартовки немного, да и за стоянку придется заплатить. А потому

Акватория Невской губы таит немало опасностей



Морские ворота города

Один из двух створов символических морских ворот Санкт-Петербурга

Ничто не ново под луной, хотя...

Selene 92 дарит иной взгляд на мир

SELENE 92
OCEAN EXPLORER

Guido de Groot design

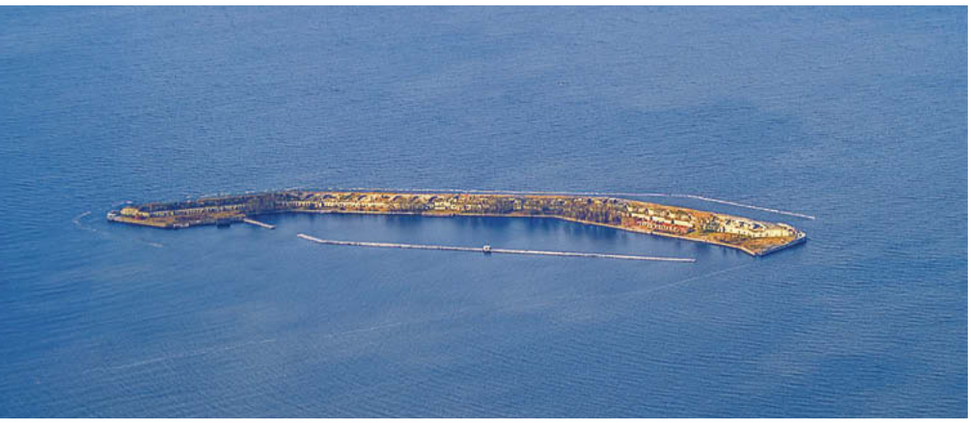
NORD STAR
TRAWLER

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: galko@nord-star.com
www.selenetrawlers.com | www.trawler.pro

YOUR DREAM — OUR COMMITMENT



Сверху вниз:
Восточный берег острова Малый — одного из самых красивых островов центральной части Финского залива.

Форт Тотлебен. Фортификационные объекты на внешнем рейде представляют большой интерес для туристов выходного дня.

Яхт-клуб Терийоки — одна из лучших марин за пределами города.

предлагаю отправиться дальше, где значительно интереснее и нет городской суеты…

ОСТРОВ-КУРОРТ

Сескар — первый из крупных островов центральной части российской акватории Финского залива. Чтобы попасть туда, необходимо получить специальное разрешение у пограничной службы (кстати, на острове располагается погранзастава). К тому же, Сескар, находящийся в 10 милях от южного берега залива и в 42 милях к западу от острова Котлин, входит в число островов, относящихся к Ингерманландскому заповеднику — со всеми вытекающими отсюда ограничениями.

Относительно небольшой главный остров архипелага вытянут с севера на юг на 3,5 км при ширине около километра. В состав архипелага входит много мелких островов; большая их часть к западу, рассыпавшаяся в обширном заливе, практически лишена растительности. Сам же Сескар покрыт смешанным лесом из сосен и берез.

Если восточная часть острова — это ровный песчаный берег, с хорошими глубинами и относительно удобной акваторией, то западный берег изрезан скалистыми бухтами и заросшим тростником. Отсюда на три мили простирается огромная мель с множеством островков и камней. Глубины переменные; есть места, где дно опускается на 4,5 м, в других камни скрывает полуметровый слой воды. Потому навигация с западной и северной сторон острова довольно опасна.

Сескар прежде был шикарным островом-курортом

Еще в первой половине XVIII века здесь воздвигли первый маяк, а во время русско-шведского противостояния на Сескаре располагалась ремонтная верфь. В разное время у берегов острова затонуло несколько судов, и вплоть до окончания Второй мировой войны в здешнем поселении обитали около 800 человек. Более того, в первой половине прошлого века Сескар являлся настоящим курортом. На острове имелись благоустроенный пляж, гостиница и ресторан…

Время беспощадно, и сегодня мало что напоминает о тех временах. Фундаменты зданий, заросший аэродром, несколько полуразвалившихся построек… В северной части острова, неподалеку от одного из двух маяков находится возведенный финнами мол. Когда-то сюда сложным фарватером подходили пассажирские и торговые суда. Сегодня суда, следующие в порт Приморск и далее, пользуются якорной стоянкой, именуемой Сескарским плесом, в северо-восточной части. Яхты не могут подойти к берегу и встают на якорь в 500 метрах. Разрешение на высадку получить непросто, но можно, и тогда появится шанс провести время

АЗБУКА ВКУСА

ВКУСОМАНИЯ

«Клуб ценителей высокой кухни»

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»!

Слева направо, сверху вниз: Яхтенная стоянка на северо-восточном берегу острова Мощный.

Закаты на островах всегда неповторимы. Мгновение на Малом.

Озеро на острове Мощный богато щукой и окунем.

Природа

Такие гранитные «кубики» нередко встречаются на островах залива

на диком берегу среди множества морских птиц, которым на Сескаре полное раздолье.

МАЛЫЙ, НО КРАСИВЫЙ

В 9 милях западнее Сескара находится остров Малый (финское название Pieni Lavansaari). Вытянутый скалистый клочок суши посреди воды покрыт сосновым лесом, который вместе с каменистыми лагунами восточного берега составляет чудный пейзаж. Здесь не было больших поселений, но давно действует маяк, указывая путь судам, идущим из Петербурга на запад и обратно.

Малый был одним из немногих островов Финского залива, на протяжении последней войны остававшихся под контролем наших войск. Фактически это была передовая Ленинградского фронта, плацдарм для наступления. И сегодня, если побродить по лесу, можно найти следы укреплений и огневых позиций, работавших по объектам противника.

Это один из красивейших островов центральной части залива, привлекающий своей завораживающей природой, таинственной тишиной во время штиля и глубоким шумом прибоя, когда дуют западные ветры. У берегов нет оборудованной стоянки, а прибрежная часть изобилует мелями и банками. Потому на подходе к острову следует внимательно изучать лоцию. Для высадки придется воспользоваться тендером, оставив яхту на якоре. Здесь практически нет следов современного человека и оборудованных мест отдыха, зато можно обрести уединение и почувствовать дух Балтики. Многие моряки убеждены, что она начинается к западу от Сескара, и с этим сложно спорить: даже вода здесь других тонов и более прозрачная.

БЕРЕГА МОЩНОГО

Всего в шести километрах западнее Малого находится остров Мощный. Его финское название уже не имеет приставки Pieni (небольшой), а звучит просто как Lavansaari, что в вольном переводе означает «широкий остров». Кроме внушительных размеров, у острова важное «центровое» географическое положение. До Петербурга 70 миль (на восток), до Выборга 48 миль (на север), до последнего в наших водах острова Гогланд 22 мили (на запад) и около 13 миль до Кургальского полуострова, за которым уже Эстония.

Неудивительно, что большинство морских сражений за главенство над этой акваторией проходило неподалеку. Шведы никак не хотели сдавать позиции, даже когда территория нынешнего Петербурга уже была отвоевана. Немало судов затонуло в эпоху того противостояния и покоится на дне неподалеку от Мощного…

Две части острова площадью 13,4 кв. км соединены перешейком шириной всего 300 метров. Восточная часть заметно меньше и названа Промежуточной. На острове пять бухт: Малмигет-Лахти, Рыбачья, Окольная, Защитная и Зарница, но лишь три из них представляют интерес для яхтсменов. Защитная находится с южной стороны, Окольная на севере; есть сведения, что напротив входа в бухту на глубине 13 м лежит деревянная баржа, груженная боеприпасами. Некогда существовавшая на Мощном деревня стояла на берегу бухты Рыбачьей в северо-западной части. Там же был пирс, к которому вел сложный

Лавансаари имеет важное стратегическое значение

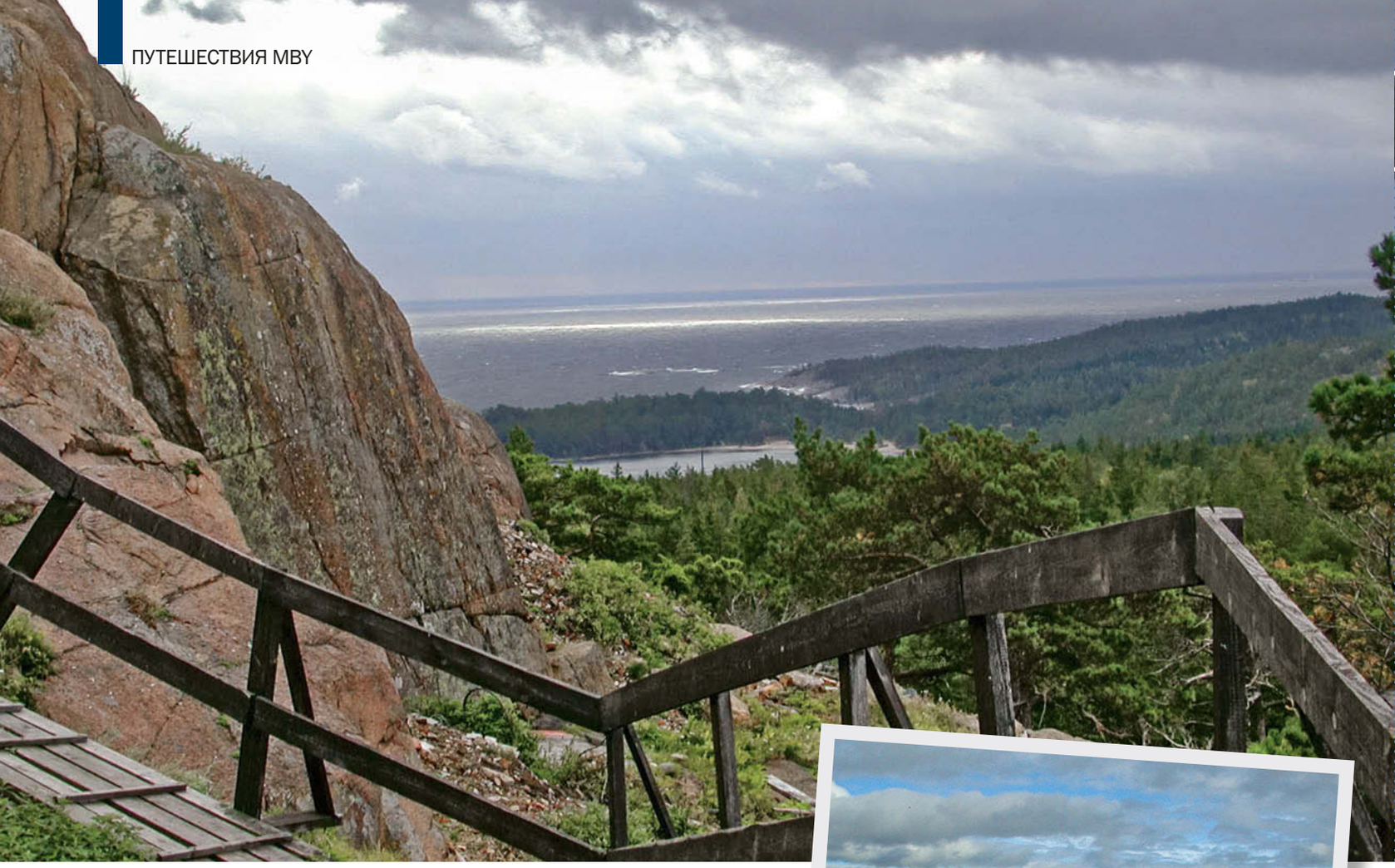
>>>

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



История

Старинная зимняя повозка-сани, сохранившаяся на острове Гогланд

трехколенный фарватер. Ныне подход к острову возможен только со стороны бухты Защитной.

В наши дни на острове можно встретить только пограничников и смотрителя маяков (их здесь три), но всего 100 лет назад здесь проживало больше 1300 человек. Занимались они преимущественно рыболовством и лоцманской проводкой судов. На острове работали школа, больница, другие социальные учреждения. На старых фотографиях можно увидеть и небольшую кирху, а в рыбачьей бухте стояло более 80 судов. В историю вошел факт, когда в 1900 году, благодаря радиосообщениям А. Попова, с острова Гогланд близ Мощного спасли 27 оторвавшихся на льдине рыбаков.

Однако уже во время Первой мировой войны на стратегически важном острове возвели мощную оборонительную линию, жителей эвакуировали, и тех пор Мощный можно считать необитаемым. За десятки лет природа почти полностью поглотила следы большого поселка и кипевшей на Мощном жизни. Из ныне примечательных мест можно назвать живописное озерцо в южной части. Согласно молве, в нем якобы обитают мифические щуки. Поймать таких мне не удалось, но озеро точно изобилует щукой, плотвой и окунем — рыбалка оказалась невероятно увлекательной и результативной. Хорошие уловы могут быть и у берегов Мощного, где можно поймать даже треску и саргана.

ВЫСОКИЙ ОСТРОВ

Гогланд (финн. Suursaari, швед. Hogland) — самый большой (площадь 21 кв. км), высокий (пики до 176 м) и, пожалуй, самый значимый из всех островов центральной части Финского залива. По-фински Suursaari означает «высокий остров», и название оправдано: вздымающиеся над заливом горбы сопок видны с дистанции 20 миль. До Петербурга от Гогланда 97 миль, до Выборга 65 миль, до границы с Финляндией около 8 миль — настоящий форпост. Живописные скалы, несколько внутренних озер, обилие эндемиков, фауна (лисы, зайцы, кабаны) и тучи птиц создают огромный потенциал для туризма. Еще недавно казалось, что Гогланд станет центром экотуризма и развития рекреационного направления. Не сложилось…

Первые поселения на острове относятся ко II в. до н.э., а в современной истории здесь проживали в двух деревнях более 1200 человек (главным образом — финны). Они занимались рыболовством и охотой на нерпу. Одна деревня располагалась на берегу уникальной бухты Сууркюлян-Лахти; полностью закрытая от нагонной волны, с глубинами до 4 м, бухта могла бы служить отличным местом для стоянки небольших судов. Как, впрочем, и было на Гогланде раньше.

Из достопримечательностей на острове — два действующих маяка, северный и южный; два

Первые поселения на некоторых островах относятся ко II в. до н. э.

Вверху:
С высоких скал острова Гогланд открывается потрясающий вид.

«Барашки» обычно приходят с крепкими западными ветрами.

БРОНИРУЙТЕ ЗАРАНЕЕ!
НАШИМ СТАРОЖИЛАМ
- СКИДКА!

ПОРТ ДУБРОВКА

Мы сохраняем Вашу мечту

СВЕТЛОЕ, ТЕПЛОЕ, ПРОСТОРНОЕ ОБЩЕЖИТИЕ ДЛЯ КАТЕРОВ И ЯХТ

РЕКЛАМА

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

1999

Реклама в местах элитного отдыха

(911) 914-48-21
www.iq-spb.com

На берегу пролива Бьёркезунд в детстве я мечтал о дальних странах и путешествиях

пункта (каменных куба) дуги Струве, входящие в реестр Всемирного наследия ЮНЕСКО; дохристианские жертвенные камни и сейды; финское кладбище, где похоронены жертвы кораблекрушения судна *«Америка»* в 1856 году; обелиск и стела по случаю отправки первого радиосигнала изобретателем А. Поповым.

Близ острова много банок, особенно с западной части, и он в принципе интересен для спортивного рыболовства. Но только «в принципе»: недавно построенная на берегу Сууркюлян-Лахти гостиница перестала функционировать, вместо организации туристического центра и свободной торговой зоны на остров вернули пограничников, и сегодня доступ на берег фактически закрыт. Но смотреть на величественные скалы с борта находящейся в море яхты пока не запрещено.

В ПОИСКАХ УКРЫТИЯ

Повернув от Гогланда на север, можно встретить по пути несколько островов. Один из них — скалистый Соммерс, на котором некогда тоже стояла финская деревня. Сегодня деревни, конечно, нет, зато сохранился старый маяк и есть радиолокационная вышка. Извилистая береговая линия образует несколько больших заливов и бухт, но подходить к берегу опасно, лучше переночевать на борту, поставив яхту у подветренного берега. Подход затруднен и к другому острову — Нерва — с ровными скалистыми берегами.

Последней к северу перед материком точкой можно назвать также входящий в Ингерманландский заповедник архипелаг Большой Фискар (в пер. со швед. «рыбы»), состоящий из нескольких лишенных растительности островов. Откуда такое название, сказать сложно. Поселений здесь не было, но финны приходили сюда зимой по льду ловить рыбу. Единственная достопримечательность архипелага — мощный маяк. Удобное место, если нужно переждать непогоду. Оборудованных подходов к берегу нет, но проливы между островами глубокие, и можно без опасений встать на якоре в укрытом от нагонной волны месте.

БЕРЕЗОВЫЕ ОСТРОВА

Это место мне особенно дорого. На берегу пролива Бьёркезунд, глядя на Березовые острова, я мечтал в детстве о дальних путешествиях, неизведанных уголках. Под плеск волны представлял, что ждет меня там, за островами. Хорошо помню свое первое посещение архипелага, который впоследствии я обследовал практически полностью…

Березовые острова — это три больших острова (Северный, Западный и Большой) и несколько мелких. Когда-то на каждом острове были финские деревни, но сегодня их гранитные фундаменты уже не видны в густой траве и мелколесье. Ныне обитаемы только Большой и Западный, на обоих сохранились поселки и есть

Память

Здесь похоронены жертвы кораблекрушения судна *«Америка»*, произошедшего в 1856 году

Сверху вниз:
Нередко свинцовые воды Финского залива могут не простить беспечности.

Среди гранитных скал архипелагов всегда можно найти тихую гавань.

Так выглядит Балтика с площадки старого маяка на острове Соммерс.

ПОЛУЧИТЕ КОНСУЛЬТАЦИЮ СПЕЦИАЛИСТА ПО ОКАЗЫВАЕМЫМ УСЛУГАМ И ВОЗМОЖНЫМ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯМ

РЕКЛАМА ЛО-77-001-004576 от 01.02.2012 ЛО-01-005512 от 10.12.2012

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

Лантан

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

ГРАНИЦА

Путешествуя по Финскому заливу на яхте, полезно знать следующее.

1. За «дамбой» начинается пограничная зона. Плавание в этой акватории разрешено, но о перемещениях яхты надо уведомлять пограничников. Достаточно при проходе дамбы представиться на 6-м канале УКВ-службе с позывными «Гранит». По крайней мере это избавит вас от возможных неприятностей.

2. Для плавания к некоторым островам центральной части российской акватории Финского залива необходимо пройти таможенный и пограничный контроль. Пункты контроля находятся в Санкт-Петербурге и Выборге; действует пункт оформления малых судов для заграничного плавания на форте Константин (Кронштадт).

3. В плавании в пределах погранзоны нужно постоянно держать радиосвязь с пограничниками, быть внимательным в районе рейдовых стоянок и рекомендованного для больших судов пути с интенсивным движением.

4. Сойти на берег на большинстве островов Выборгского залива можно только при наличии специального пропуска, который оформляется для яхты на период каждой навигации. Например, о маршруте до Сескара необходимо просто уведомить погранслужбу ФСБ РФ, но для высадки на остров и плавания западнее острова необходимо иметь разрешение той же инстанции. Получение пропуска потребует составления различных бумаг и определенных затрат времени.

5. Для посещения удаленных приграничных островов (Мощный, Гогланд, Тютерсы) необходимо оформить еще и пропуск на ЛенВМБ, что сложнее.

6. Пролив Бьёркезунд открыт для прохода яхт; только не следует забывать о радиосвязи с пограничными постами (16-й канал УКВ) и диспетчером нефтяного терминала, расположенного на подходах к Приморску (68-й канал УКВ, «Приморск-трафик»).

Только на берегу холодного осеннего залива можно увидеть такие теплые красочные закаты

Петербург — по-настоящему морской город, и яхтсмены знают об этом

причалы. Впрочем, постоянных жителей практически нет; владельцы домов посещают острова лишь в летнее время.

На пути в Приморск можно обогнуть архипелаг с востока, но в этом случае необходимо иметь разрешение на прохождение проливом, так как здесь находится нефтеналивной терминал. Можно обойти острова с запада, где на мысе Вепревский (Северный Березовый) возвышается старый створный маяк. Можно пройти узким проливом между островами, но для этого следует подробно изучить лоцию, поскольку фарватер, прозванный старожилами «Семь вех», коварен.

В Бьёркезунде находится городок Приморск. Его финское название Койвисто (от koivu — «береза»), шведское Бьёрке (от Björkö — «березовый остров»). Первое упоминание в летописях об этом поселении датируется 1268 годом. Со времен Ярослава Мудрого и его жены шведской принцессы Ингигерды Приморск был во владении Швеции, и лишь Петр I присоединил эти земли к России.

Койвисто, расположенный на берегу закрытого от морских волн пролива, для финнов играл важную роль промышленного и транзитного города. Хотя в проливе волны бывают немаленькие, марина Приморска надежна, укрыта в подковообразной бухте. Лет двадцать-тридцать назад в городе работала рыболовецкая артель, был хороший яхт-клуб. Однако со временем артель развалилась, и сегодня о ней уже не вспоминают. Причал, куда когда-то швартовались сейнеры, фактически разобран. А на месте яхт-клуба, где красовались парусные яхты, теперь стоянка катеров, где держат свои лодки владельцы коттеджей, расплодившихся за последние 20 лет на побережье близ Приморска и далее к полуострову Киперорт.

Иногда, прогуливаясь по берегу Приморска, я вспоминаю времена, когда здесь почти никого не было, залив казался совершенно диким, а острова напротив — необитаемыми… Сегодня все изменилось: на островах, несмотря на создаваемый заповедник, полно стоянок туристов и, конечно, горы мусора… похожие на те, что были в начале нашего пути. Я уверен, что мы движемся в счастливое будущее. Только зачем тащить с собой столько грязи?

ПОДУМАЛОСЬ…

Как хорошо летним днем бороздить воды залива, поставив при хорошем ветре паруса, и просто наслаждаться плаванием! Питер, угасая в дымке, кажется миражом, и ты можешь представить себя где угодно, а вечером вернуться к родному причалу, в полной мере ощущая, что живешь действительно в морском городе. Или, уйдя к дальним островам, оказаться совсем в другом течении времени, где особенно важны спокойствие и уверенность в своих силах. Море — оно везде море. MBY

MAGIC THAI

вся магия тайского массажа

САЛОН ПРЕМИУМ КЛАССА

ИНДИВИДУАЛЬНЫЕ ПРОГРАММЫ ДЛЯ ЖЕНЩИН И МУЖЧИН

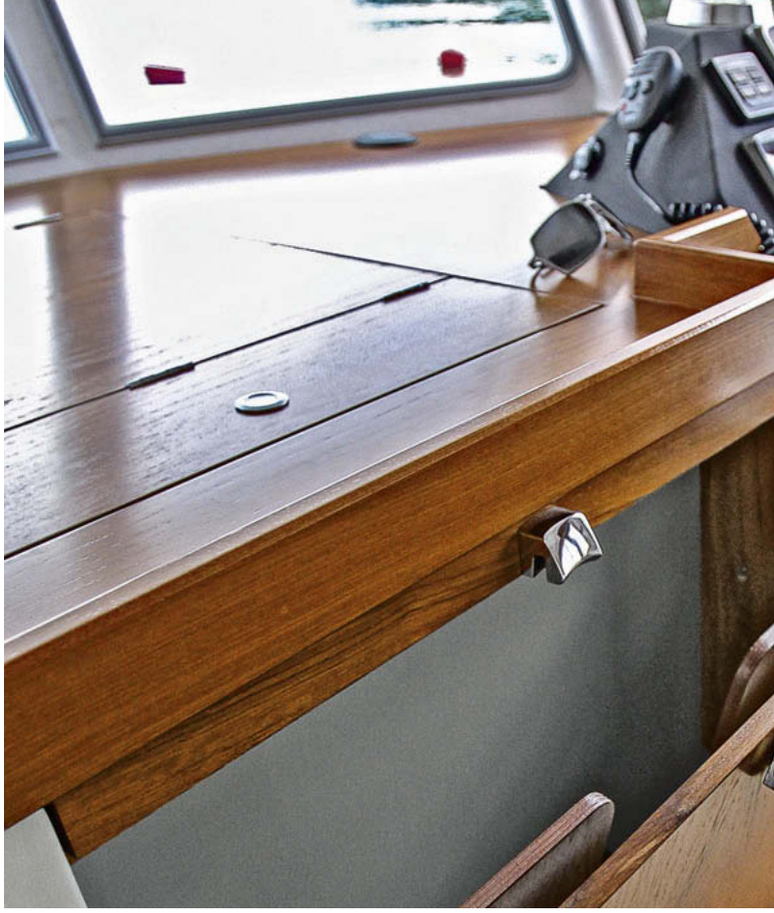
В РОСКОШНОМ ИНТЕРЬЕРЕ
ВСЯ МАГИЯ ТРАДИЦИЙ ТАИЛАНДА

tverskaya1.ru +7(812)400-22-44 Санкт-Петербург, Тверская д.1

Говорящее имя

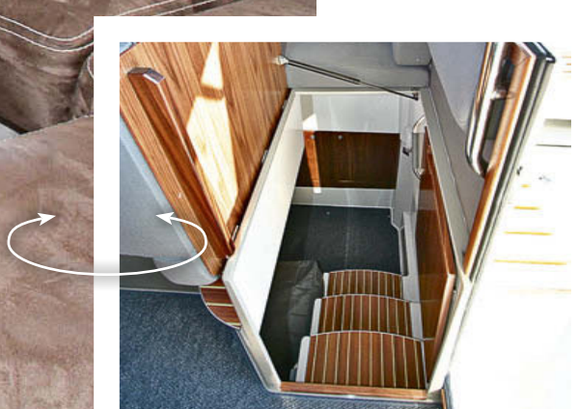
Хорошо известные финские всепогодные катера (All Weather Boats) Minor теперь будут называться Sargo.

Текст **Зарий Черняк** Фото **Кари Вилен**



Высокий фальшборт с релингом и бортовые двери

Мореходность Sargo 36 Fly подтвердилась на переходе из Финляндии в Петербург при ветре до 20 м/с и волне высотой под 4 метра



Слева направо, сверху вниз:
Стандартное оборудование камбузного модуля — двухконфорочная плита, духовка/СВЧ-печь, холодильник, мойка.

Помимо прочих, к достоинствам рулевой консоли относятся место для навигационных карт, и ящик-планшет для них внизу.

В основании стола с откидной крышкой спрятан походный винный бар.

Откинув сиденье дивана в салоне, открываешь трап в просторную кормовую каюту.

В начале июня финская Ассоциация производителей прогулочных судов Finnboat в очередной раз собрала журналистов разных стран показать новую продукцию верфей страны Суоми. В первый же вечер на торжественном ужине Томас Сарин, глава верфи Sarins Boats, объявил: начиная с этого момента компания меняет бренд, Minor достается истории, а на сцену выходит Sargo. Сказать, что все присутствующие были удивлены,— ничего не сказать.

ТРУДНОЕ РЕШЕНИЕ

Пойти на столь смелый шаг было нелегко. Лодки Minor, сегодня условно относящиеся к классу «морских внедорожников», отличающиеся высокой мореходностью, функциональностью и надежностью, известны без малого 50 лет. Единственный их существенный (с позиций маркетологов) недостаток — специфическое имя, у некоторых вызывавшее ассоциацию с чем-то небольшим (англ. minor — незначительный) или грустным, тихим (в музыке). Я решительно не вижу этих параллелей, согласен разве что с одним: лодки Minor — действительно тихие.

Тем не менее бытующее на рынке мнение вынудило руководство верфи прислушаться, и после нескольких лет раздумий и колебаний было выбрано имя Sargo. Оно родилось как сочетание части фамилии владельцев верфи Sarin и простого английского слова go, среди множества значений которого есть и такие, как жить, двигаться, действовать, путешествовать, курсировать, а также успех и удача. То есть, SARin + GO = Sargo.

SARGO С ФЛАЙБРИДЖЕМ

Во время Finnboat Floating Show я провел тесты трех моделей Sargo, но здесь расскажу только о Sargo 36 Fly — нынешнем флагмане.

Если не акцентировать внимание на флайбридже, то лодка вполне узнаваема. Тот же, что у Minor Offshore 36 (без верхнего мостика), высокий борт в носу, пропорциональная рубка с обратным наклоном ветрового стекла, умеренной площадью остекления и тремя дверями (две бортовые и еще одна в кокпит; такая дверь, удобная во многих случаях и обстоятельствах, типична для лодок этого типа). Простой носовой кокпит с подходом к бушпритной площадке, снабженной якорем и якорным шпилем, кормовой кокпит… А вот тут новости: помимо крупной кормовой платформы и знакомого дивана со столом, в кокпите появился вполне себе изящный трап — ступени, «надетые» на трубу из нержавейки с поручнями из того же металла. Трап расположен ближе к правому борту, перед окном, которое на Minor Offshore 36 открывалось. Такое возможно и здесь, если трап сделать складным (опция). Еще одна новация: появился лацпорт правого борта — открывающийся на петлях фрагмент фальшборта, удобный при посадке и высадке.

Компоновка флайбриджа не грешит излишествами: диван со столом, кресло при рулевой консоли… Приборная панель при всей своей асимметричности настолько удобна, что просто радует. Отмечу хорошую защиту ветрового козырька на ходу, легко открывающийся люк и тиковые пайолы — красиво и надежно.

Внутри все осталось таким же, как на Minor Offshore 36 Flybridge (наш Sargo 36 Fly до ребрендинга), который я тестировал два года назад. Линейная схема компоновки рубки: угловой диван на правом борту, стол перед ним с походным баром в основании, камбуз вдоль борта напротив. Еще раньше мне показалось, что такой диван удобнее, стол больше, а оснащение камбузного блока богаче, нежели на прежних моделях.

Не изменилась и рулевая консоль: минимум приборов на панели, включая картплоттер Garmin 8015 с сенсорным многофункциональным экраном (остальные наверху); рука сама ложится на рукоятки двигателей, находит нужные клавиши и тумблеры. Как обычно, блок

Внутренняя компоновка Sargo 36 Fly осталась такой же, как на Minor Offshore 36: от добра добра не ищут

консоли поворачивается вместе со штурвалом — еще одна непременная «фишка» бренда наряду со щеколдой фиксации боковой двери. Кресло рядом с капитанским разворачивается к столу, и можно считать, что вся компания в сборе.

На борту две знакомых каюты. В носовой двухместной гальюн имеет второй вход и служит дневным. Каюта в корме трехместная, с большой лежанкой поперек, еще одним спальным местом и тоже с собственным гальюном. Туда попадаешь, откинув фрагмент сиденья дивана в рубке, а спустившись, стоишь в полный рост (под 2 м). Вот только удивило, что двери в гальюны не снабжены фиксаторами.

КАК РЫБА В ВОДЕ

Напомню о корпусе. Изготовленный из стеклопластика контактным методом, он имеет толщину днища 30 мм (монолит) и до 100 мм толщину выше скулы с учетом дивинисела в сэндвич-конструкциях и пенного материала. Еще одна особенность — обеспечение одноотсечной непотопляемости, реализованное по требованию госструктур ряда европейских государств, куда прежде поставляли лодки Minor, а теперь Sargo.

На тестовой лодке стояли два дизельных Volvo Penta D4–300 с колонками DP, тогда как минимальная энергетическая установка Sargo 36 Fly включает один D6–400/DP, а максимальная — два D6–400/DP. Наш вариант можно рассматривать как бюджетный, но без каких-либо потерь функциональных качеств лодки.

Во время теста неожиданно обнаружилось, что электронное управление двигателями нуждается в настройке, на которую времени не оставалось. Поэтому мы смогли развить только 3260 об/мин против ожидаемых 3500–3600 об/мин. Максимальная скорость составила 31,2 узла; при полных оборотах мы бы гарантированно достигли 36–37 узлов, а при максимальной мощности превысили 41 узел. Могу говорить с полной уверенностью, поскольку такие тесты лодки без флайбриджа уже проводились, а флайбридж добавляет всего 400 кг веса.

Скорость набирается легко: разгон до максимума занимает 32 секунды, выход на глиссирование происходит уже через 6–7 секунд (2200–2400 об/мин). Устойчивость на курсе превосходная, хоть бросай штурвал и иди пить кофе — лодка остается на курсе. Заметный крен (под 20°) в резкой циркуляции при 3000 об/мин не напрягает, скула «работает» исправно, падение скорости небольшое, метровая волна препятствий не создает.

Носовая подрулька (стандарт) оказалась весьма полезной при швартовке под навальным ветром: флайбридж несколько увеличивает парусность. Во время теста я не отключал автоматические транцевые плиты Messe Marine; без них дифферент при разгоне выше буквально на градус. А запас хода рассчитан для увеличенного объема топлива на борту (непременное требование российских заказчиков).

Слышал мнение о валкости этой лодки, только оно мне кажется надуманным: килеватый корпус (19° на транце) неминуемо будет реагировать креном на перекладку штурвала, и тут уже многое зависит от умения капитана, особенно на волнении. А вот о реальных мореходных возможностях Sargo 36 Fly мне рассказал Йоханнес, брат Томаса Сарина, финансовый директор верфи.

В конце мая он и Олег Гусев (компания Jonacor Marine, дилер Sarins Boats) прошли на Minor Offshore 36 Flybridge от Ханко до Петербурга с остановкой в Котке. Именно на той лодке, которая чуть позже досталась мне для теста.

Поначалу при береговом бризе NO 8 м/с лодка легко шла по волне. Утром второго дня, приняв топливо, пройдя пограничный и таможенный контроль, путешественники двинулись дальше. Навстречу им попался 42-футовый круизер — он возвращался из-за неблагоприятного прогноза. Но Йоханнес и Олег, уверенные в надежности лодки, продолжили путь.

Прогноз говорил о некотором усилении ветра, и первые несколько часов удавалось держать скорость 22 узла. Воды было полно: просторы залива вокруг, пелена брызг, поднимаемых корпусом, дождь… Когда ветер зашел на О и усилился, скорость пришлось сбросить до 15–17 узлов. Далеко впереди маячило попутное судно, и наши бравые моряки решили нагнать его, чтобы идти следом по более спокойной воде. Не случилось: пока догоняли «грузовик», ветер уже под 20 м/с раздул волну до 4 м, и пришлось идти на 10 узлах.

Сверху вниз:
Каюта в корме с двуспальной и одноместной лежанками и собственным гальюном.

Носовая каюта, к которой примыкает гальюн, служащий одновременно дневным (на фото рядом).

ЕСЛИ ПРИГЛЯДЕТЬСЯ

ЗАРИЙ ЧЕРНЯК

ЯКОРЬ
Носовое якорное устройство со шпилем имеет дистанционное управление.

ТРАП
Изящный, но надежный трап на флайбридж можно заказать складным, чтобы окно за ним могло открываться.

БОРТ
Открывающийся на петлях фрагмент борта (лацпорт) удобен при сходе на причал или на другую лодку (проверено неоднократно).

МОТОРНЫЙ ОТСЕК
В отсеке помещаются все варианты двигателей, предлагаемых для данной модели. При этом даже самые габаритные установки легко обслуживать для выполнения регламентных проверок.

Большая транцевая платформа и удобный проход в кормовой кокпит

Место для ланча в кокпите — удобно, комфортно, безопасно

ДОСЬЕ

ДЛИНА
39 Ф (11,80 М)

ШИРИНА
12 Ф (3,60 М)

ОСАДКА
4 Ф (1,10 М)

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ (ПОРОЖНЕМ)
8,8 Т

ЗАПАС ТОПЛИВА
860/1500 Л

ЗАПАС ВОДЫ
300 Л

МОЩНОСТЬ
400–800 Л.С.

ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ
2000 КГ

КАЮТ/СПАЛЬНЫХ МЕСТ
2/5

КАТЕГОРИЯ RCD
«В» (12 ЧЕЛ.)

Флайбридж функциональный и не перегруженный излишествами

Высокий фальшборт с релингом и бортовые двери

Справа (два фото): Носовой кокпит с капом, дающим желаемую высоту в носовой каюте.

Люк на флайбридже для сообщения с кормовым кокпитом.

ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ

Верхняя панель приборов позволяет разгрузить панель рулевой консоли

Бортовая дверь с деревянным фиксатором — обязательная деталь всех лодок Sargo

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 2 × Volvo Penta D4-300 (300 л.с., 3500 об/мин), дизель 3,7 л, 4 цилиндра, колонки Volvo Penta DP

РЕЖИМЫ	ECO				FAST	MAX
Об/мин	1000	1500	2000	2500	3000	3260
Скорость	6,3	8,4	11,3	19,2	28,4	31,2
Дифферент	0°	2,0°	4,0°	5,0°	3,5°	2,5°
Расход	–	22	38	59	77	93
Миль/л	–	0,38	0,30	0,32	0,37	0,34
Дальность	–	510	404	432	498	458
УРОВЕНЬ ШУМА дБА						
Рубка	59	64	72	76	78	78

Скорость в узлах, расстояние в милях с учетом 10% резерва, расход в л/ч. Транцевые плиты отключены. Указанные величины основаны на показаниях бортовых приборов и могут отличаться от полученных вами данных. Загрузка: 100% топлива, 90% воды, 3 человека на борту. Температура воздуха +16 °С; сила ветра при скоростных заездах 6–8 м/с, волна 1–2 балла.

На тестовой лодке стояла «бюджетная» моторная установка — два VP D4–300/DP

К вечеру они были уже в Кронштадте; кроме них, там оформлялась парусная яхта Nautor Swan 60, тоже не убоявшаяся непогоды. Из Кронштадта до Петербурга снова пришлось идти при сильном ветре и крутой волне на 10 узлах, но это длилось уже недолго…

Мореходность — это способность судна переносить в море непогоду (естественно, при определенных условиях), сохраняя остойчивость, непотопляемость и другие качества, а также движение с возможной скоростью и заданным курсом. Все это Sargo 36 Fly (тогда еще Minor Offshore 36 Flybridge) убедительно доказал соответственно категории «В» (ветер до 25 м/с, волна до 4 м). Достоверность состояния моря в те дни мне подтвердили в службе гидрографии ВМФ.

А по возвращении Йоханнес объявил всем на верфи: «Теперь я точно знаю, что мы строим отличные лодки».

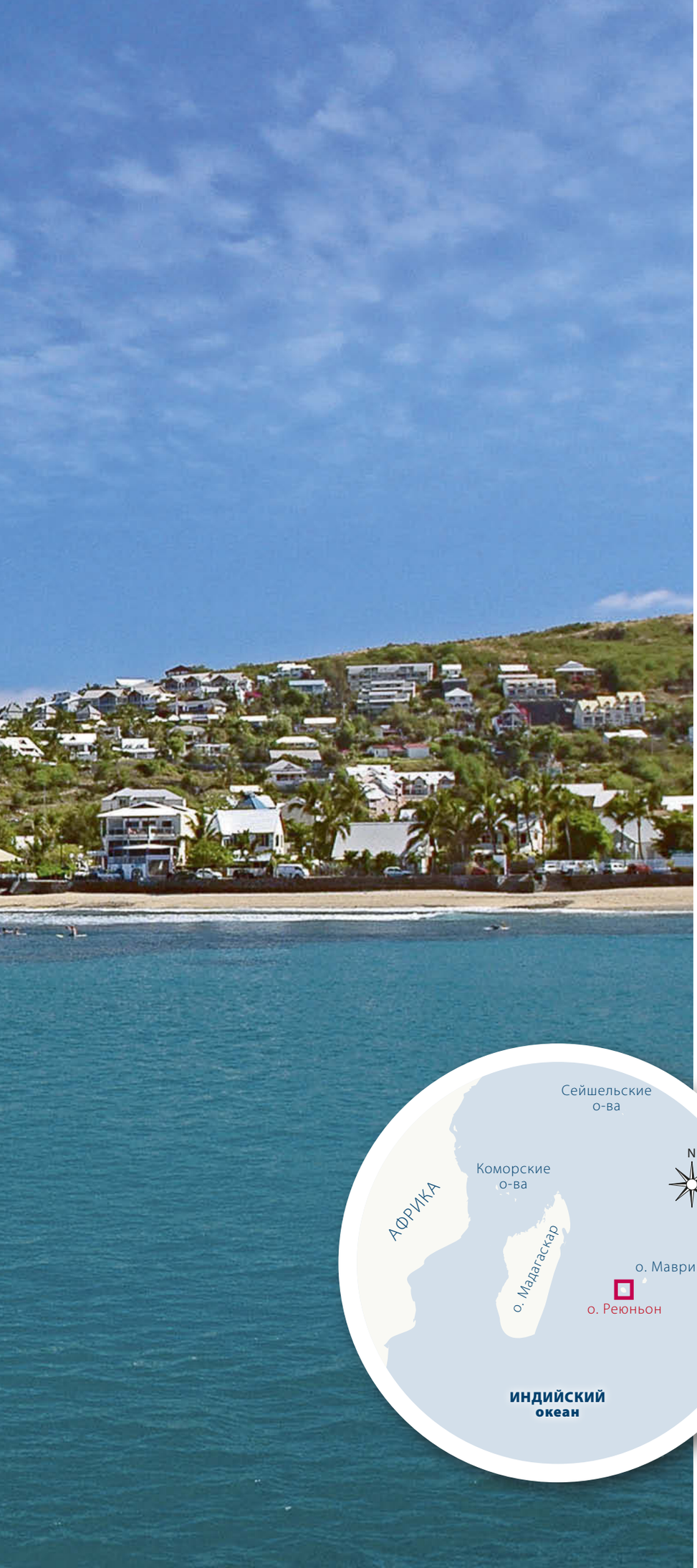
ПОСЛЕДНЕЕ СЛОВО

Кстати, в интернете я раскопал, что название Sargo носит океаническая рыба — то ли морской лещ, то ли карась. И здесь имя снова сказало само за себя: как и лодки Minor, в море Sargo чувствуют себя не хуже рыбы в воде. Ни прибавить, ни убавить. MBY

Под парусом где-то...

В отличие от многих друзей, я быстро излечился от восторгов, вызванных посещением близких и далеких популярных курортов, но не избавился от тяги к путешествиям. Те, кто стремятся увидеть мир во всем его многообразии, меня поймут.

Текст и фото **Дмитрий Матвеев**



Сегодня, планируя очередное путешествие, я рассматриваю только «нетипичные» места. Кто-то выбирает просто не очень популярные для большинства туристов районы, кто-то уходит на таежные тропы или даже забирается в непролазные дебри. А меня привлекают не насиженные праздными отдыхающими географические точки, но места, непременно находящиеся рядом с «цивилизацией»: я предпочитаю комфортный отдых при условии, что поблизости будет поменьше соотечественников. Ну а любовь к яркому солнцу, теплому морю и парусу очертили в числе таких маршрутов тропический пояс планеты.

ВКУСНЫЕ ОСТРОВА

Помнится, лет этак десять назад, когда случился очередной всплеск активности любителей отпускной экзотики, некоторая их часть устремилась за экватор, в окрестности Мадагаскара и к побережью Юго-Восточной Африки. Манившие некогда Сейшельские острова к тому времени утратили свою привлекательность: там уже побывало множество любителей пляжей, морской рыбалки и яхтенного чартера. Меня же этот поток обошел стороной.

Второе направление «южной волны» касалось преимущественно любителей кайтсерфинга: они облюбовали находящийся в тех же краях остров Маврикий. Несмотря на свою удаленность, Маврикий весьма популярен среди европейцев и считается одним из самых красивых и дорогих курортов. Остров этот уже неплохо разрекламирован в последние годы, и потому сегодня речь тоже не о нем.

Я расскажу об одном острове, входящем в группу Ванильных островов, про которые не слишком дружные с географией и не следящие за событиями в сфере мирового туризма, скорее всего, скажут: «Ну, это где-то там…» Ванильные острова не были открыты привычным путем и отсутствуют на географических картах. Их… назначили, объединив в туристический маршрут Сейшелы, Мадагаскар, Коморские и Маскаренские острова (Маврикий, Родригес и Реюньон). Название выбрали привлекательное и точное: ваниль растет на всех этих кусочках суши и давно стала частью их культуры, кухни, а также доходной статьей экономики. Ну а в сознании потенциального туриста оно вызывает приятные ассоциации, навевающие мысли о вкусном десерте и безмятежном отдыхе. Вот на остров Реюньон меня и занес в прошлом году ветер странствий.

ТОЛЬКО САМОЛЕТОМ!

Дальние перелеты пугают многих любителей отдыха на заграничных курортах. С этим ничего не поделать — расстояние сократить невозможно. Поскольку Реюньон, как и многие другие заморские территории, является бывшей французской колонией, то лететь туда лучше всего через Париж. Рейсы есть прямые и с пересадкой, а минимальное время в пути из Парижа — около 15 часов. Да, путь неблизкий.

Реюньон — самый западный и крупный из Маскаренских островов — раскинулся всего в 350 милях к востоку от Мадагаскара и в 85 милях на юго-запад от Маврикия. Столица Сен-Дени

находится на севере острова, туда и прилетают самолеты. Остров сформировался в результате вулканической деятельности; его самая высокая точка — потухший вулкан Питон-де-Неж — выше 3000 м над уровнем моря, и пик этот не единственный. Множество пресноводных водоемов, водопадов, озер — и все это среди буйной зелени южных тропиков. Такая, прямо скажем, идиллическая картина вдохновляет многих фотографов и художников на создание шедевров соответственно их творческому потенциалу.

ЧТО В ИМЕНИ ТЕБЕ МОЕМ?

В разные времена остров носил разные названия. Бывавшие здесь в X веке арабские мореплаватели именовали его Дина Маргабин (Западный остров), португальцы — островом Святой Аполлонии, французы — Бурбоном. После Французской революции остров получил название Реюньон, позже — Бонапарт. Затем англичане вернули название Бурбон, и только в 1848 году, когда отменили рабство, он снова стал Реюньоном.

Большинство городов расположены по побережью и носят французские названия (преимущественно в честь католических святых). Считается, что Реюньон — один из немногих островов этой части планеты, где первыми поселенцами стали европейцы. Сегодня население острова немногим больше 800 тысяч человек — люди разных рас, вероисповеданий, культур. Они живут и работают в условиях благоприятного климата, большого разнообразия растительного и животного мира, рядом с действующими и потухшими вулканами… Все это, конечно, интересно, но достаточно ли, чтобы провести в самолетном кресле больше полусуток?

КРАСНАЯ И СВОБОДНАЯ

Моя поездка на Реюньон состоялась благодаря приглашению одного из «друзей по фейсбуку», как это модно теперь говорить. А именно — Кристофа, который, кроме прочих своих увлечений, еще и заядлый яхтсмен. Прослышав о моей страсти к покорению разных акваторий, улыбчивый и всегда довольный жизнью парень прислал мне листовку-агитку с перечислением достоинств острова. Не забыв при этом указать, что в то время, как в наших широтах начинается нечто похожее на зиму, в его тропическом раю самый разгар лета и до тайфунов, которые, впрочем, не оказывают пагубного воздействия на остров, добрых три месяца.

Что тут долго думать! Сутки в пути — и вот вместо ботинок на ногах шлепки, а плотная кофта отправилась в чемодан, уступив место легкой короткой рубашке. Ну а моя небольшая компания, погрузившись в минивэн, уже ехала на восточное побережье, в городок Сен-Бенуа. Там нас ждал вовсе не роскошный отель или бунгало с видом на закат. Привычные к морским путешествиям люди отлично знают, что нет прекраснее вида земли, чем вид ее с воды. А коль скоро наш Кристоф является одним из владельцев чартерного катамарана, грех, что называется, отказываться от предложения, за которое иные платят сумасшедшие деньги, а другим и вовсе остается только мечтать.

Уже через час мы грузили вещи в ярко-красный красавец-катамаран, названный *«Свободная Леди»*. Кто такая эта леди, от чего или кого именно она была свободна, фантазировать не стану. Так ли это важно, когда на термометре +32 °С, на небе лишь несколько ленивых облаков, а океан просто слепит своем насыщенным бирюзовым цветом!

МАРШРУТ

Я мог бы продолжить повествовать в режиме дневника, последовательно рассказывая об увиденном, с эмоциональными выплесками и подробными комментариями. Но в этот раз, пожалуй, воздержусь от привычной мне манеры и ограничусь лишь наиболее ценными (надеюсь) для будущих путешественников сведениями, тем

Вверху: На одной из многочисленных якорных стоянок.

Затерянный в тропиках остров интересен не только пляжами: там настоящие джунгли, реки и вот такие водопады.

Вечером на берегу особенно остро чувствуешь дух внутренней свободы.

На следующей странице: Киты — одна из достопримечательностей острова. Эти исполины посещают Ванильные острова несколько раз в год.

RADIO MONTE CARLO

105.9 FM

FASHION
MUSIC
SUMMER 2014

12+

Реклама в Санкт-Петербурге: +7 |812| 327-10-78

Радиостанция «Радио Монте-Карло-Санкт-Петербург (Radio Monte-Carlo Saint-Petersburg)», свидетельство о регистрации СМИ серии
ЭЛ № ФС77-47820 от 16.12.2011 года, зарегистрировано Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций.

В разные времена этот остров носил разные названия

не менее изредка касаясь деталей нашего короткого, хотя и достаточно насыщенного путешествия.

Весь маршрут проходил вокруг острова, без большого удаления от берега, с регулярными заходами в марины и стоянками у живописных пляжей. В ходе нашей недолгой экспедиции удалось увидеть практически все побережье, побывать на всех основных пляжах, которые хоть и отличаются друг от друга, но все без исключения прекрасны для купания и истинного пляжного релакса. День проходил, как правило, в движении: либо по океану, либо вглубь острова — к водопадам, вершинам потухших вулканов, небольшим озерам.

Вечером неизменно начиналась вечеринка с музыкой и извечным спутником путешественников новой волны — виски (естественно, без фанатизма). Эпоха хиппи давно завершила свое существование где-то на берегах Гоа, и в моей компании даже обычные сигареты уже вышли из моды, что уж говорить о «необычных». Зато стаканчик виски с колой — именно то, что нужно, дабы дополнить краски потрясающих (действительно потрясающих!) закатов Индийского океана.

МОРСКАЯ ФАУНА

Не обошлось и без подводных погружений. Коралловые сады Индийского океана всегда манят и поражают воображение, а здесь они особенно яркие, как и вся жизнь острова Реюньон. Дайвинг — вообще отдельная тема для разговора, и описанию здешнего подводного мира можно посвятить несколько часов. Но лучше все же увидеть его собственными глазами, тем более что многие рифы и сотни их обитателей доступны для обозрения даже без акваланга.

Были и приятные сюрпризы. Как известно, все в природе циклично, в том числе и миграции животных. Одной из самых значимых в этих местах считают миграцию горбатых китов, приплывающих сюда в середине «нашего» лета и нескольких месяцев остающихся в этих водах. На момент нашего визита вероятность встретить этих гигантских представителей животного мира была не больше, чем увидеть дельфинов в районе Зеленогорска. То есть, в принципе, они есть где-то в Балтике и даже в Финском заливе (слышал подобное), однако в Зеленогорске мне они как-то не попадались. А вот китов у Реюньона видел, и это, скажу вам, потрясающее зрелище… впрочем, как и в любой другой точке планеты, где они встречаются.

ЯВКИ И ПАРОЛИ

Своей главной задачей я избрал просто изложение впечатлений о далеком острове Реюньон из группы Ванильных. Конечно, можно было бы указать контактные данные, адреса, цены и прочее для удобства тех, кого заинтересует идея повторить пройденный мною маршрут. Но, во-первых, на острове неплохо развит чартер: я лично знаю владельцев пяти лодок, которые можно взять в прокат, а их гораздо больше. Во-вторых, в интернете полно информации технического толка: как долететь, где остановиться, чем заняться и т.д., и т.п. И, конечно, цены, которые день ото дня меняются. Помимо прочего, я считаю, что каждый сам кузнец своего отдыха; проявив немного инициативы и усердия, можно подготовить его на свой вкус, не выходя из дома.

Ну а моя тусовка покинула остров Реюньон, оставив там Кристофа с его красным катамараном, бесконечным солнцем, морским ветром и шелестом прибрежных пальм. И кто знает, быть может, однажды мы встретимся снова… MBY

Le CRISTAL

RESTAURANT & RESORT

МОРСКОЙ ОТДЫХ В СЕРДЦЕ ПЕТЕРБУРГА

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

Marex 370 ACC

Marex 270 Estremo

Marex 320 ACC

Северный флот

Есть на планете места, где строить «легкомысленные» суда противопоказано самой природой. Норвегия с ее суровым климатом и неласковым морем — как раз из таких, а лодки этой страны — среди самых надежных.

Текст **Ольга Селезнева** Фото **Marex** **www.nsmarine.ru**

Marex 350 Scandinavia

В Норвегии более трех десятков производителей яхт и катеров, и в число самых известных входит Marex. Эта верфь с почти 40-летней историей и серьезной репутацией неплохо известна и в России — официальным дистрибьютором в нашей стране является компания New Star Marine. Верфь основана в 1973 году и до сих пор остается одним из немногих семейных предприятий в яхтенной индустрии. Две производственные площадки (в норвежском городе Арендале и в литовском Каунасе) позволяют выпускать суда высокого качества длиной до 12 метров. Продукция Marex не раз удостаивалась престижных международных наград, и сегодня компания выпускает девять совершенно разных лодок от 21 до 37 футов. Предлагаем вашему вниманию небольшой обзор самых характерных и успешных моделей Marex.

Лодки верфи Marex не раз удостаивались престижных международных наград

MAREX 270 ESTREMO

Принадлежит семейству с названием Weekender: дневные прогулочные лодки, на которых при необходимости можно вполне комфортно переночевать. Компоновка удобного кокпита заставляет забыть о том, что это довольно компактная модель: благодаря трансформируемой мебели пространство используется очень грамотно. Столик снимается и убирается, спинки диванов перекидываются, чтобы можно было с удобством как пообедать, так и позагорать. Пост управления можно оснастить креслами или двухместным сиденьем. По левому борту предусмотрен мини-камбуз. Внизу находится каюта на двоих и санузел.

Если лодка быстрая и стильная — что еще надо для семьи или небольшой, но приятной компании? Правильно: драйв, который дает скорость. Варианты предлагаемых для этой модели дизельных и бензиновых двигателей позволяют сделать выбор в пользу умеренного расхода топлива или почти гоночной динамики. Но удовольствие от управления лодкой вы получите в любом случае.

Кстати, именно из-за отличных мореходных качеств, в том числе высокой скорости и маневренности, Marex 270 Estremo в нескольких странах используют в качестве полицейского патрульного судна.

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 27 ф (8,21 м) **Ширина** 9 ф (2,80 м) **Осадка** 3 ф (0,95 м)
Водоизмещение 2,4 т **Запас топлива** 400 л **Запас воды** 70 л
Двигатель Volvo Penta 260–420 л.с. **Скорость** 55 узлов
Вместимость 6 чел. **Стоимость** от € 137 700

MAREX 320 ACC

В 2013 году этот компактный круизер «сорвал банк», получив целый букет наград: Motor Boat of the Year, European Powerboat of the Year, Adriatic Boat of the Year, а также титул лучшей лодки на боат-шоу в Осло.

Суда типа ACC (Aft Cabin Cruiser) имеют неоспоримое преимущество перед прочими близкой длины: за счет того, что моторный отсек размещен на миделе, в корме получается полноценная высокая каюта с хорошим дневным освещением. В классическом же варианте (когда моторный отсек в корме) каюта на миделе у лодок таких габаритов «придавлена» салоном, и передвигаться здесь можно, лишь согнувшись в три погибели. Таким образом, при длине всего 10 метров Marex 320 ACC может похвастаться двумя полноценными каютами (обе — с крупными иллюминаторами), причем в кормовой, помимо двуспальной кровати, есть еще дополнительная койка.

В целом эта лодка выделяется многими решениями, заимствованными у старшей модели линейки — Marex 370 ACC, разве что в силу меньшей длины санузел здесь единый, а не разделен на два блока (душ и туалет). Умно спланированный кокпит с трансформируемой мебелью открыт с кормы, но на случай прохладной погоды в стандартной комплектации предусмотрена система обогрева. А в солнечный день конструкция складного тканевого хардтопа позволяет вообще не замечать крыши над головой.

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 32 ф (9,99 м) **Ширина** 11 ф (3,30 м) **Осадка** 3 ф (1,00 м)
Водоизмещение 5,0 т **Запас топлива** 490 л **Запас воды** 360 л
Двигатель Volvo Penta/Yanmar 150–300 л.с. **Скорость** 28 узлов
Вместимость 8 чел. **Стоимость от** € 290 000

MAREX 350 SCANDINAVIA

Надежная, мореходная и быстрая лодка для семейных путешествий. И, что немаловажно,— безопасная, о чем свидетельствуют, например, глубокий кормовой кокпит с высоким фальшбортом и мощный релинг. Такие лодки популярны в зонах с переменчивым климатом: в этом смысле Скандинавия и ряд регионов России не сильно различаются — в самый разгар лета сегодня жара +35 °С, а назавтра холод. Поэтому хорошо, когда есть возможность адаптировать судно к имеющимся условиям. Закрытая рубка защищает от непогоды и продлевает яхтенный сезон (система обогрева входит в стандартную комплектацию), открывающийся хардтоп и раздвижные двери между салоном и кокпитом позволяют получить нужную дозу солнца и ветра.

Внизу — две двухместные каюты. Еще двое гостей смогут заночевать в салоне, где обеденная зона трансформируется в спальное место. Стоит отметить внушительные размеры лежанок на лодках Marex: все-таки норвежцы статистически — самая высокая в Европе нация.

Модель 350 Scandinavia может оборудоваться на выбор одним или двумя двигателями. Первый вариант экономичнее, зато второй — надежнее, особенно для навигации в суровых условиях.

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 35 ф (10,78 м) **Ширина** 11 ф (3,31 м) **Осадка** 3 ф (1,13 м)
Водоизмещение 5,4 т **Запас топлива** 670 л **Запас воды** 220 л
Двигатель Volvo Penta 300–370 л.с./2 × 220–300 л.с. **Скорость** 44 узла
Вместимость 8 чел. **Стоимость** от € 369 000

MAREX 370 ACC

Еще один обладатель наград Motor Boat of the Year и European Powerboat of the Year — классический семейный круизер, комфортабельный и вместительный.

На нижней палубе — три каюты, причем в кормовой за счет смещения моторного отсека к миделю можно стоять в полный рост. Благодаря панорамному остеклению в кормовой каюте нет недостатка в дневном освещении, а помимо большой двуспальной кровати здесь есть еще и дополнительная койка. Санузел состоит из двух отдельных блоков: в одном — душ, в другом — туалет и раковина, что удобно, когда на борту большая компания.

В салоне устроена обширная обеденная зона (трансформируется в спальное место), напротив — хорошо оборудованный камбуз. Большой сдвижной люк в хардтопе позволяет за считаные секунды превратить эту надежную северную лодку в открытый средиземноморский круизер. Отдельно стоит отметить габариты купальной платформы — здесь легко помещается приличного размера тендер.

В режиме продолжительного круиза Marex 370 ACC рассчитан на 4–5 пассажиров, но с учетом дополнительного спального места в салоне на борту поместятся все семь. А уж на дневную прогулку легко можно вывезти компанию из 12 человек. Мощный дизельный двигатель и прочный килеватый корпус обеспечивают лодке мореходность соответственно категории «В».

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 37 ф (11,30 м) **Ширина** 12 ф (3,50 м) **Осадка** 3 ф (1,09 м)
Водоизмещение 6,95 т **Запас топлива** 650 л **Запас воды** 300 л
Двигатель Volvo Penta 370/430 л.с. **Скорость** 29 узлов
Вместимость 12 чел. **Стоимость** от € 450 000

MERCURY
NEW GEAR
Racing Team
UIM
NEW GEAR
Racing Team
McCentert
McCentert

Руан. Гонка. Пьедестал

В этом году, достойно выступив в легендарной гонке «24 часа Руана», российская команда поднялась на пьедестал почета.

Текст **Андрей Овчинников** Фото **Эммануэль Феррари ди Селле, Ромэйн Деламар**

В начале мая на реке Сене во французском городке Руане в очередной раз прошла 24-часовая гонка на выносливость. На круговой марафонской трассе протяженностью 3,6 км за медали боролись спортивные катамараны в трех классах. Самый мощный и быстрый класс имеет на транце 350 л.с. и выдает до 220 км/ч. Второй класс менее мощный — около 220 л.с., а младший — 60 сил.

Все болиды стартуют одновременно, гонка разделена на два этапа с ночным перерывом, за время которого запрещен любой ремонт техники. Фактически это суточное испытание для лодок и пилотов: на одну лодку приходится не менее двух, но не более четырех гонщиков. Смена пилота с дозаправкой топлива и масла происходит на специальном боне с интервалом не более двух часов. Быть на трассе дольше этого времени одному пилоту без перерыва запрещено правилами соревнований. Условия на трассе

далеко не идеальные: трасса проходит под шестью мостами; битая волна, порывы ветра и большое количество участников — все это складывается в уникальное соревнование повышенной сложности для команд и великолепное шоу для сотен тысяч зрителей.

За долгую историю гонки — а она проводится с 1964 года — российские пилоты в интернациональных командах несколько раз пробовали свои силы, но до этого года выдающихся результатов показать не удавалось никому. На старт гонки 2014 года вышли две лодки под российскими флагами: New Star 1 и New Star 2 (обе во втором классе). Несмотря на отсутствие опыта в этой гонке, команду New Star 1 можно было назвать фаворитом по степени подготовки и составу участников. Пожалуй, лучшая техника, подготовленная 10-кратным чемпионом мира Гвидо Каппеллини, в команде пилотов — Алекс Карелла, трехкратный чемпион мира в классе F1. Помимо титулованного итальянца и молодого латышского пилота Никиты Лийца, в команде New Star 1 гонялись двое россиян: талантливые спортсмены Константин Устинов и Михаил Киташев.

В отличие от интернационального состава команды New Star 1, все трое пилотов New Star 2 выступали с российской лицензией. Незадолго до гонки четвертый участник New Star 2 травмировал ногу, поэтому в гонку вышли трое: братья Дмитрий и Роман Вандышевы и Андрей Панюшкин.

Впервые в истории гонки подиум у российской команды, и это отличный результат!

КАЛЕНДАРЬ СОРЕВНОВАНИЙ

1–2 июля 2014 г.
Чемпионат мира (RIB) «24 часа Санкт-Петербурга»;
12–13 июля 2014 г.
«6 часов Августова» (катамараны), г. Августов, Польша
15–16 августа 2014 г.
2-й этап чемпионата Европы (RIB), г. Августов, Польша
29–31 августа 2014 г.
NC Путраджайя, Малайзия.
2–4 декабря
NC Абу-Даби, ОАЭ.

Не без технических проблем, но с отличной скоростью обе лодки на протяжении всей гонки занимали лидирующие позиции, лишь иногда уступая место французскому экипажу Navikart Racing. Во второй день соревнований команду New Star 1 постигла неудача. Никита Лийц не справился с контролем угла своего катамарана и на полной скорости перевернулся. Итог — разбитая лодка и выход из гонки. Пилот, к счастью, не пострадал: прочный кокпит, шеститочечные ремни и еще несколько обязательных устройств безопасности в лодке помогли избежать серьезных травм.

Пилоты команды New Star 2 до самого финиша боролись с французами, но за два часа до отмашки клетчатого флага двигатель лодки New Star 2 потерял мощность. В итоге — почетное третье место, а первое и второе достались французским командам Navikart Racing.

Впервые в истории легендарной гонки подиум у российской команды — отличный результат. Желаем удачи соотечественникам в предстоящих стартах! MBY

РОМАН ВАНДЫШЕВ, ПИЛОТ

Участие в гонке «24 часа Руана» — это мечта каждого российского пилота. Мне выпала удача гоняться во Франции в составе команды New Star Racing Team, и вместе мы приложили очень много сил и энергии, чтобы доказать, что российские пилоты могут быть одними из самых сильных в мире. В гонке царила весьма жесткая конкуренция, и, помимо соперников, нам приходилось бороться с погодными условиями. Тем не менее, даже несмотря на снятие с дистанции одного из наших катамаранов и технические неполадки со вторым, мы смогли занять почетное третье место. Огромное спасибо всей команде. Это наша общая победа!

Взгляд сверху

Парусная гонка Rolex Fastnet Race уникальна тем, что, находясь на третьем месте в мировом рейтинге регат, она длится недолго и предполагает обилие драйва. Своими впечатлениями делится ее участник — известный петербургский предприниматель и телеведущий Денис Литов.

Впервые я задумался об участии в Fastnet на «тропической» РБК-регате, где поинтересовался этой гонкой у нашего шкипера. «Зовут на Fastnet. Как думаешь, стоит участвовать или нет? Ведь там отнюдь не тропики, плюс вахты каждые четыре часа, сухой паек, туалет без слива и нет шампанского». В ответ последовало: «Если есть лодка и команда, то и думать не о чем — надо идти. В каком бы яхтенном сообществе ты ни оказался, тот факт, что ты был участником Fastnet, заставит людей уважительно посмотреть в твою сторону».

Сказано — сделано, и вот мы в Саутгемптоне. Чтобы получить допуск к участию, требовалось пройти квалификацию в двух регатах; однако для нашей яхты по причине отсутствия ветра все ограничилось единственным выходом в море. Зато на курсе безопасности в RYA (Royal Yacht Association) мы сполна ощутили, что нас может ожидать. Британцы предлагают достаточно интересную и интенсивную программу, поэтому теперь, даже оказавшись на яхте в одиночку и посреди океана, я знаю, что нужно делать. Инструкторы курса качественно прививают полезные навыки: учат, как сделать руль из двух ведер, весла или сломанного гика; объясняют, что происходит при оверкиле, зачем нужны персональные маячки или губки двух цветов на спасательном плоту, рассказывают поучительные истории из практики и учат выполнять нормативы по поиску человека за бортом. Наслушавшись всех этих историй, я сразу купил себе персональный GPS-маячок.

Почему мы выбрали *«Косатку»*? Тут целая совокупность факторов, но главное — наш вахтенный шкипер Родион Лука хорошо знал лодку, поскольку ходил на ней в Volvo Ocean Race с Олегом Жеребцовым. Под геннакером при хорошем ветре благодаря плоскому днищу она фактически глиссирует и делает 25 узлов полным курсом, легко обгоняя грузовые суда. Такую уникальную лодку, где все, что можно, сделано из карбона, взять в чартер непросто: во-первых, ее не предлагают налево и направо, во-вторых… Это удовольствие стоит £ 70 000 на весь Fastnet,

и собрать нужное число энтузиастов-яхтсменов с деньгами и свободным временем не так просто, как может показаться. Мы собрали.

Прежде мы все ходили на небольших лодках и участвовали в разных регатах, но в такую серьезную историю попали впервые. Основной коллектив нашей Team Russia, числом около 10 человек, был из Петербурга, в Англии добавились несколько профессионалов, однако в целом команда была любительская, причем далеко не все сносно владели английским. Среди нас только у двоих не было никакого яхтенного опыта, и порой им все завидовали. Тот, кто видит ручные лебедки-«кофемолки» впервые, легко к ним привыкает, а вот нам приходилось все время концентрироваться на отличиях этой яхты от круизных.

Если у вас есть лодка и команда, то и думать не о чем — надо идти!

Если погода благоволит, то гонка может отдаленно напоминать отдых

Вахту несли по схеме «четыре через четыре»; во время регаты быстро входишь в режим, поэтому недосып не накапливался. Гораздо сложнее было приспособиться к более чем спартанским условиям в некоем подобии санузла. На тренировочной регате рулевым выступил сам хозяин *«Косатки»* Эндрю Баджен, который

Участники гонки огибают скалу Фастнет

прекрасно знает лодку и лучше всех понимает, какой парус и когда ставить. Спецификой супергоночной яхты являются бакштаги — тросы, которые держат мачту, и каждый раз при повороте нужно ослаблять одни и натягивать другие, а если забыть об этом, то мачта просто упадет.

Не обошлось и без происшествий: в мою вахту один парень сильно повредил палец руки крышкой карбонового люка в носу; она не имела фиксатора, и внезапный порыв ветра ее захлопнул. Вот тогда мы увидели, как четко работают британские спасательные службы.

Под геннакером при хорошем ветре «Косатка» глиссирует на скорости 25 узлов

По рации мы запросили вертолет, он оказался занят, и нам предложили выслать спасательный бот. При первом контакте на связь вышел врач, который попросил описать травму и принял решение о дальнейших действиях. Все это заняло считаные минуты. Вскоре к нам подошел спасательный катер RNLI (Royal National Lifeboat Institution); на его палубе уже стоял человек в перчатках, готовый немедленно оказать медицинскую помощь. Мы пришвартовались бортами и передали пострадавшего спасателям. Но вот казус: когда бедолагу принимали, мы с удивлением увидели, как бравые английские моряки при виде крови старались отвернуться. В итоге первую перевязку делали наши, но, повторюсь, эта британская, притом добровольная спасательная служба — не чета российской.

Гонку мы потом продолжили. Кстати, если бы за пострадавшим прислали вертолет, мы потеряли бы больше времени на уборку всех парусов. А так для встречи со спасателями мы отошли в сторону берега и потеряли около

На странице слева: На траверзе заветной поворотной точки — скала Фастнет с одноименным маяком.

Сверху вниз, слева направо: Во время Rolex Fastnet Race количество парусов на единицу площади акватории поражает даже видавших виды яхтсменов!

Команда *«Косатки»* довольна результатом: участие в такой гонке — серьезный опыт.

Снимок экрана смартфона, наглядно демонстрирующий плотность судов на старте регаты.

полутора часов, пожертвовав победой в гонке. Если в квалификационной первой гонке мы обогнали практически всех (для *«Косатки»* ветер был удачный), то вследствие этой задержки мы уступили на финише победителю. Такие ситуации бодрят, стимулируют к борьбе: если бы этого происшествия не случилось, мы просто с ходу обошли бы всех на час, и радость от легкой победы не была бы настоящей. А так… все время продолжалось противостояние. К примеру, за два часа до финиша мы упорно тягались с экипажем яхты *Artemis*, и только сменив паруса, все же смогли обойти соперника.

Наша гонка с линии старта длилась 66 часов, а соперниками на одной из лодок (фирменного розового цвета) была женская команда SCA, которая собирается участвовать в Volvo Ocean Race. Когда видишь, как эти дамы, выигравшие позже в своем дивизионе Volvo 70, крутят рукоятки лебедок, а потом на берегу крепко, по-мужски жмут тебе руку, некоторые вещи начинаешь переосмысливать.
Также в регате участвовала и 100-футовая карбоновая лодка Газпрома, на борту которой были исключительно иностранцы. Она могла бы идти существенно быстрее, но из-за недостаточного ветра у нее не было шанса на победу ввиду гандикапа.

В целом же регата производит неизгладимое впечатление. В районе стартовой линии одновременно собирается более 300 вымпелов — столько парусов вместе удается увидеть не так уж многим. Вокруг снуют десятки судов поддержки и моторки с туристами: для Саутгемптона это очень важное событие. Большие лодки стартуют последними, и с них лучше всего виден масштаб происходящего; потом, буквально через несколько часов они идут уже в авангарде флота.

На старте вся команда непрерывно вертит головами на 360°, чтобы избежать столкновений, поскольку флот идет узким проливом против ветра. Чтобы уйти целыми и невредимыми, приходится постоянно менять галсы, не обращая внимания на вертолеты, не выпуская из поля зрения соседей, даже если это не соперники… Настоящий аттракцион! МВУ

ИНТЕРВЬЮ MBY

Мир парусных яхт: мнения и комментарии профессионалов

ФРАНСУА ГАБАР, яхтсмен, победитель Vendee Globe 2012–2013:
«Моя новая мечта и спортивная цель — совершить кругосветку на уникальном скоростном тримаране».

Текст **Антон Черкасов**

После победы в одиночной кругосветной регате Vendee Globe 2012–2013 Франсуа Габар в одночасье стал одним из самых известных яхтсменов планеты. Правда, выражение «в одночасье» тут не совсем уместно: Франсуа провел в океане 78 дней, 2 часа и 16 минут, установив новый абсолютный рекорд, которому предшествовали годы упорной подготовки. Ранее мы уже рассказывали об этой непростой гонке, а сейчас появилась возможность лично встретиться с Франсуа, который прилетел в Санкт-Петербург на один день для участия в пресс-конференции Intel.

Франсуа, как повлияла победа в Vendee Globe на вашу жизнь?

Очень сильно, ведь большинство людей пока не могут как ни в чем не бывало путешествовать вокруг света по морю в одиночку с такой скоростью. Это огромный жизненный опыт, который меняет личность в лучшую сторону. В этой гонке ты ежеминутно сталкиваешься с массой трудностей и одновременно созерцаешь природу во всей красе. Обычно люди испытывают подобные ощущения редко, может, раз в год, а здесь такое происходит ежедневно на протяжении двух с половиной месяцев. Подобное путешествие равносильно десяти годам обычной жизни!

После финиша вы упомянули, что с вас хватит подобного экстрима и в следующую гонку не пойдете. Изменилось ли что-то за прошедший год?

Я действительно не собираюсь участвовать в Vendee Globe в 2016 году, однако в сотрудничестве с Macif активно занимаюсь другим проектом: мы строим 100-футовый гоночный тримаран. Мне часто задают вопрос: почему многокорпусное судно? Дело в том, что я хочу попробовать что-то совершенно новое. Прежде, когда я учился ходить под парусом на маленьких динги, всегда мечтал об участии и победе в одиночной гонке вроде Vendee Globe. Теперь, когда результат достигнут, пора идти дальше. Разумеется, я мог бы отправиться в гонку 2016 года, но это было бы чистым спортом, без элементов нового путешествия, которые мне так необходимы. Моя новая мечта и спортивная цель — совершить кругосветку на скоростном тримаране, и вместе с моим наставником Мишелем Дежуайо мы строим нашу уникальную лодку.

Во время Vendee Globe 2012–2013 у многих были серьезные технические неполадки. Вы ждали каких-то сюрпризов от вашей яхты *Macif*, из-за чего приходилось волноваться?

На самом деле, у меня тоже было достаточно проблем, которые, к счастью, не вылились во что-то серьезное — я смог их решить. В среднем раз в день что-то происходило, и каждый раз я мысленно благодарил нашу техническую команду, которая готовила яхту к походу. Мы не смогли предусмотреть все без исключения, да и менять оборудование незадолго до старта никто не будет, но продуманные резервные решения позволили мне не сойти с маршрута и добыть победу.

Каким электронным бортовым системам вы полностью доверяете, а за какими нужен глаз да глаз?

В одиночной гонке ваш единственный и лучший друг — это авторулевой: маленькая черная коробочка, от которой зависит многое. Я доверяю ему, потому что знаю: если он откажет, то я замечу это через секунду. Разумеется, у него есть резервный «брат-близнец», на которого

Вверху: После победы в Vendee Globe яхта *Macif* подверглась модернизации, включая замену рулей, киля и части электроники.

В одиночной гонке ваш единственный и лучший друг — это авторулевой

можно перевести управление нажатием кнопки. Все ключевые приборы вроде лага и GPS оборудованы аварийной сигнализацией, которая немедленно даст знать, если то или иное устройство выйдет из строя. Плюс к этому каждый день я проводил полную инспекцию лодки не только на предмет неисправной электроники, но и на наличие трещин в карбоне — их необходимо немедленно чинить.

Каков был план действий на случай потери энергообеспечения? Какие портативные резервные устройства вы брали с собой?

Помимо двигателя, на борту Macif стоял генератор, и мы доверяли этой связке, поскольку за время подготовки и тренировок работа этих агрегатов не вызвала нареканий. Разумеется, на крайний случай у меня был портативный GPS-навигатор на батарейках, который позволит сориентироваться и добраться до суши. Более актуальной проблемой было максимальное снижение веса всего этого оборудования, преимущество получали устройства с самым низким энергопотреблением. По отдельности каждый прибор вроде потребляет немного энергии, но в сумме получается приличный расход, который выражается в необходимом топливе, а это лишние килограммы, влияющие на скорость. На выработку 1 Вт уходит 1 л горючего, и за два с половиной месяца круглосуточной работы набегает немало! В этом плане новые процессоры Intel не слишком «прожорливы» и при этом обеспечивают высокую вычислительную мощность.

Intel и яхтинг

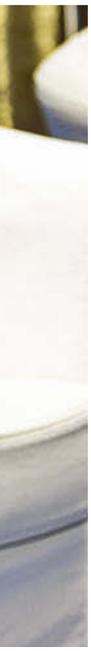
После победы Франсуа в Vendee Globe компания Intel выступила спонсором его будущих путешествий. Моделирование обводов нового тримарана *Macif* происходило в мощном дата-центре компании в Англии, а готовое судно будет оснащено вычислительной техникой на базе процессоров Intel

Была ли перед гонкой специальная подготовка по ремонту электроники?

Да, на протяжении последнего подготовительного года я проходил всевозможные экспресс-курсы с различными специалистами, которые не только объясняли мне теорию, но и учили, как действовать, например, если не включается бортовой компьютер. Современный яхтинг — весьма и весьма технический спорт, и здесь нужно уметь не только управляться с парусами и штурвалом. Кстати, мое инженерное образование тут сыграло важную роль.

Решились бы вы совершить такое же путешествие без электроники, по старинке — с бумажными картами, магнитным компасом, хронометром?

Повторить этот рекорд без электроники невозможно, а вот просто обойти вокруг света — вполне. Главное — определить для себя адекватную цель. Вот вы, например, приехали сюда на машине, а домой можете попробовать вернуться на гребной лодке или пешком, но вряд ли станете это делать. Что касается меня, то однажды я хочу пересечь Атлантику с семьей просто ради удовольствия, пользуясь при этом бумажными



На странице слева: На пресс-конференции Intel Франсуа рассказывал о том, как современная электроника помогает оптимально рассчитывать и корректировать маршрут.

Слева направо, сверху вниз: Победа в Vendee Globe сделала молодого яхтсмена национальным героем Франции.

На маршруте Габар ежедневно проводил инспекцию яхты на предмет возможных неисправностей.

Обработка метеоданных и корректировка маршрута перед надвигающимся штормом требуют высокой вычислительной мощности.

Вице-президент Intel по операционной деятельности в регионе EMEA Кристиан Моралес и Франсуа Габар на презентации в Петербурге.

Франсуа вместе со своим партнером и наставником Мишелем Дежуайо на борту *Macif*.

картами и секстаном. Это интересно и полезно для поддержания собственных навыков и обучения детей. Но даже тогда я прихвачу с собой GPS-навигатор — на всякий случай!

В ноябре вы отправляетесь в трансатлантическую гонку Route de Rhum из Франции на Гваделупу на той же яхте *Macif*. Изменили ли вы что-нибудь на борту со времени Vendee Globe?

Мы многое поменяли на лодке. Во-первых, в прошлом году мы с Мишелем на соревнованиях сломали мачту, так что теперь она новая. То же касается и обоих рулей, которые были повреждены и к тому же с 2007 года морально устарели. Кроме того, под замену пошел киль, «пробег» которого составил к этому времени 70 000 миль. Что касается электроники, то на борту появилось много новых устройств с чипами и технологиями Intel, поскольку с недавнего времени компания стала одним из наших спонсоров, а я участвую в проекте «Путешествуй ярче с Intel».

Есть ли у вас какие-то увлечения, помимо яхтинга, или на это не хватает времени?

Конечно, большую часть времени я отдаю парусу, но с удовольствием занимаюсь другими видами спорта: обожаю горы и катаюсь на лыжах, увлекаюсь классическим серфингом и кайтом. Эх, еще бы иметь больше свободного времени! MBY

LIFESTYLE

Образ жизни на берегу и в море

Яхты, музыка, праздник

Для яхтсмена целый мир — дом, так что любителям яхтинга нечасто удается собраться вместе большой компанией. Именно поэтому такие встречи, как открытие яхтенного сезона, становятся особенно радостным событием.

Motor Boat & Yachting и морское агентство Nord Star Yachting традиционно собрали гостей на праздник по случаю открытия яхтенного сезона.

Впрочем, как справедливо заметил главный редактор MBY Зарий Черняк, яхтенный сезон к началу июня каждый желающий уже открыл. Так что мероприятие в ресторане Le Cristal стало скорее долгожданной встречей единомышленников, ведь любителям яхтенного спорта порой не так уж просто собраться на суше. Ну как пропустить такой повод!

Встреча проходила в удивительно уютном ресторане Le Cristal на территории Морского яхт-клуба, где на просторных летних террасах так приятно любоваться стоящими в марине яхтами, подставляя лицо теплому ветру и солнцу, потягивая напитки и наслаждаясь гастрономическими изысками шеф-повара.

Да не просто любоваться: генеральный партнер вечера — компания Princess Yachts Russia (официальный представитель английской верфи Princess Yachts в России) — предоставила несколько прекрасных яхт, которые могли осмотреть и оценить на ходу все желающие. Даже счастливые владельцы яхты не откажутся при случае познакомиться поближе с другими лодками линии, а уж те, кто только присматривается к морскому образу жизни, были просто в восторге.

Приятное и увлекательное занятие на открытии сезона нашлось для каждого гостя

Само собой, на этом приятные сюрпризы вечера не заканчивались. Из короткого путешествия на уютной и стильной яхте хочется возвращаться в уютный и стильный дом. Именно тем, кто подумывает о новом качестве жизни на берегу, постоянный партнер MBY — компания «ЮИТ Санкт-Петербург» — представила элитный комплекс «Смольный проспект»: в этот день в Le Cristal можно было оценить европейский уровень комфорта жизни в историческом центре Петербурга на подробном макете.

Компания «АВАНГАРД», официальный дилер Mercedes-Benz в Санкт-Петербурге, тоже порадовала сюрпризами. Любители хороших яхт, как правило, ценят и качественные автомобили, так что возможность познакомиться с новым Mercedes C-класса оказалась весьма кстати.

А уж как угодил гостям мероприятия салон тайского массажа премиум-класса Magic Thai! Ощутить мастерство тайских целителей можно было прямо здесь, на территории Le Cristal. Как и мастерство шотландских производителей виски: каждый желающий мог отведать отличный скотч одного из старейших брендов Шотландии — The Macallan.

Центр персидских ковров Sanam предложил гостям забаву, которую каждый помнит из беспечного отрочества,— фото на фоне ковра. С той лишь разницей, что ковры от Sanam — это удивительные произведения искусства персидских мастеров, выполненные вручную и только из натуральных материалов. Согласитесь, прикоснуться к такому шедевру — уже особенное удовольствие.

Гостиничный комплекс «Ладожская Усадьба» пригласил гостей праздника провести летний загородный отдых в гармоничной атмосфере

Северного Приладожья. А тех, кто отдыхать предпочитает не на берегу, а на водных просторах, на реке или в море, должно было заинтересовать предложение компании «Алмарин», предоставляющей в аренду современные скоростные яхты и катера.

Конечно, присутствовал постоянный партнер и гость мероприятий MBY — универсальный страховщик федерального уровня «Ингосстрах». Вот уже 65 лет компания остается надежным спутником своих клиентов и на суше, и на воде, ведь «Ингосстрах», как известно, платит всегда.

Восторг публики вызвало появление на празднике представителей знаменитого бренда STEFANO RICCI: именно они создают самые стильные костюмы, самые статусные аксессуары, а в последние годы — еще и безупречно элегантные интерьеры яхт.

И, конечно, никакой торжественный вечер не обходится без блеска драгоценных камней. На этом празднике некоторым барышням посчастливилось не только примерить украшения от «Смоленских бриллиантов», но и получить их в подарок.

Вообще, прекрасным дамам скучать было

У причала стояли несколько яхт Princess: оценить их на ходу могли все желающие

На этой странице:
Владимир Храбрых («Ингосстрах»)

Презентация яхты Princess 61

Макет «Смольный проспект»

Презентация коллекции Анны Михайловой

Пьерлуиджи Франческон (STEFANO RICCI)

Вид на марину из Le Cristal

Дмитрий Иванов (MBY) с женой

На следующей странице:
Зарий Черняк (MBY)

Реактивный Jetlev-Flyer

Фотовыставка MBY

Гости у персидского ковра от Sanam

Шеф-повар Le Cristal Рустам Тангиров с гостями

Юрий Шилкин с Надеждой

Сергей Рост с семьей

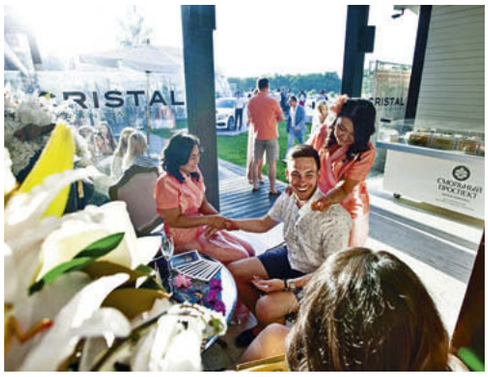
Презентация от Magic Thai

Гости на яхте

совершенно некогда: развлекательную программу открыл показ новой коллекции головных уборов от дизайнера Анны Михайловой — какая леди устоит перед восхитительной маленькой шляпкой!

Да и ретроколлектив Domino Quartet, исполнявший на нескольких языках шлягеры середины прошлого века, пришелся по сердцу очаровательным гостьям вечера, как, впрочем, и их спутникам.

Когда на праздник собирается более сотни гостей, непросто сделать так, чтобы никто не скучал. В Le Cristal с этой задачей справиться удалось: приятное и увлекательное занятие нашлось каждому. Знатоки яхт осматривали фотовыставку, любители музыки держались ближе к сцене, созерцатели мечтательно грелись на солнышке с бокалом вина или виски, старые знакомые радовались встрече, а люди, попавшие на такое мероприятие впервые, с удовольствием знакомились с особенным миром мореходов и ценителей яхт. Однажды встретиться с этим миром опасно: можно увлечься настолько, что уже не сможешь жить без вкуса свободы, который приносит морской ветер и яхта. Мир яхтинга — это новый уровень свободы, новый уровень комфорта, новый уровень жизни, когда открытие яхтенного сезона — долгожданный и радостный праздник. Гости нашей встречи смогли прочувствовать это в полной мере. MBY



Летящая шпора

Почти век назад сэр Уолтер Оуэн Бентли, создавая первые автомобили, поставил перед собой простую и вместе с тем амбициозную цель — чтобы на них можно было пересечь Великобританию с юга на север и обратно за один день.

Текст **Игорь Сирин**

Сегодня путь от Лондона до Эдинбурга и обратно можно без особого напряжения преодолеть на автомобиле за 15–16 часов. Но представьте, каким испытанием был такой вояж в начале прошлого века!

Первый Bentley покинул ворота небольшой фабрики на севере Лондона в 1919 году, но уже очень скоро британская марка стала известной по обе стороны Ла-Манша. Важную роль в этом сыграла команда единомышленников Bentley Boys, готовых на любые гонки, в том числе на отчаянно авантюрные. В команду входили богатые промышленники, автогонщики, летчики, инженеры и журналисты. Достаточно упомянуть хотя бы выдающегося пилота Тима Биркина: одним из первых он оснастил Bentley приводным нагнетателем, что увеличило мощность мотора со 130 до 240 л.с.; он же написал книгу Full Throttle, ставшую настольной для многих поколений автогонщиков. В память о знаменитом пилоте марка недавно выпустила седан-люкс Mulsanne Birkin с обилием стилевых особенностей. Серия ограниченная: только 22 автомобиля. Примечательно, что два из них куплены в Россию.

За первые 10 лет своего существования Bentley успела пять раз выиграть престижную 24-часовую гонку во французском Ле-Мане и наладила выпуск мощных и комфортабельных машин — ведь без сочетания этих двух параметров отправляться в дальнее путешествие просто бессмысленно. Верность традициям нашла свое подтверждение и в наше время: в 2005 году Bentley в шестой раз выиграла Ле-Ман и продолжает выпускать мощные и комфортабельные автомобили, но уже на новом этапе эволюции.

Для знакомства с маркой мы выбрали роскошный Flying Spur — обладателя статуса самого быстрого седана в мире. Его топовая версия с эффектным кузовом, просторным салоном и 6-литровым W12 (625 л.с.), наделенным парой турбонагнетателей, выдает максимальную скорость в 320 км/ч. Встретив новый Flying Spur на дороге, даже не подумаешь, что огромный

Роскошный Flying Spur — обладатель статуса самого быстрого седана в мире

автомобиль (длина более 5 м) обладает умопомрачительной динамикой, но сев за руль… До сотни седан разгоняется за 4,6 секунды. Привод обеспечивает колоссальный запас устойчивости на дороге, что важно круглый год.

Есть изменения и во внешнем облике: в сравнении с автомобилями предыдущего поколения Flying Spur получил новый кузов. Внешнее сходство передней части — не более чем дань британскому консерватизму. Фирменные черты Bentley в сочетании с современными чистыми и резкими гранями придают силуэту особую динамику. Характерная боковая линия проходит от задних крыльев параллельно низкой линии крыши. Главные отличия сосредоточены вокруг задних колес: появились могучие арки, оконная линия немного приподнялась, а стойка кузова стала еще шире и добавила изящному силуэту стремительности. Довершают композицию новые биксеноновые фары с ободками диодных ходовых огней. Обходя автомобиль сзади, невозможно не обратить внимание на внушительную ширину — более двух метров, а фонари со сдвоенными эллипсами создают эффект дополнительного глубинного красного свечения, что не только выделяет Bentley в потоке, но повышает уровень безопасности.

Новый Flying Spur получил более элегантный кузов и еще более роскошный интерьер

Есть на что посмотреть и в салоне Flying Spur. Передняя панель не похожа ни на один из современных автомобилей, зато во многом повторяет классическое для моделей Bentley решение с раздельным кокпитом для водителя и переднего пассажира, достигнутое за счет мощного центрального тоннеля и формы самой панели.

Вариантов отделки салона столько, что сложно подобрать фотографии, иллюстрирующие конкретный автомобиль. Планки из шпона, используемые для отделки приборной панели и панелей, опоясывающих салон, подобраны зеркально. Аналогичное решение используется и для столиков в спинках передних сидений.

КАЧЕСТВО

Каждое кожаное сиденье изготавливается мастером индивидуально, и подпись мастера стоит на изнанке каждой шкуры

Вверху слева: Планки из шпона, используемые для отделки приборной панели и панелей, опоясывающих салон, подобраны зеркально. Аналогичное решение используется и для столиков в спинках передних сидений.

Вверху справа: По выбору клиента, задний диван Bentley Flying Spur может быть сплошным или с двумя персональными креслами.

Внизу слева: Под длинным капотом скрывается 6-литровый мотор W12. Благодаря двум турбонагнетателям он развивает 625 л.с. В паре с ним работает 8-ступенчатый автомат нового поколения и полноприводная трансмиссия.

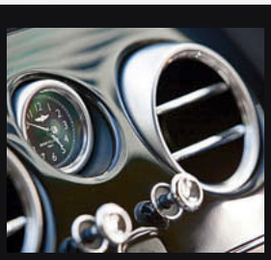
Внизу справа: Навигация, премиальная аудиосистема, раздельный климат-контроль — минимальный набор для Bentley.

В процессе изготовления, общее время которого достигает 72 часов, деревянные панели шлифуются вручную и покрываются пятью слоями лака, что позволяет идеально подчеркнуть их естественную красоту.

Про отменное качество кожи, используемой в отделке Bentley, можно даже не говорить. Остается только выбрать один или несколько оттенков из широкой цветовой палитры, обшить салон в одном тоне или подобрать контрастное сочетание.

Обязательно обратите внимание на цвет строчки на передней панели и сиденьях. То, что в обычном автомобиле кажется мелочью, второстепенным, у Bentley неизменно радует глаз, и это очень приятно: такие автомобили покупают не на один год.

В зависимости от того, кто чаще будет сидеть за рулем: наемный водитель или сам владелец — у автомобиля можно выбрать форму руля. Мне больше приглянулся компактный трехспицевый вариант. Он удобнее при быстром вращении и настраивает на боевой лад. Ну а если никуда



Элегантность

Дизайн должен быть не только удобным, но и красивым. Оформление передней панели автомобиля, как и всего салона, выдержано в элегантном, продуманном до каждого изгиба стиле

не торопитесь, смело выбирайте классический с четырьмя спицами. Да и внешний вид Flying Spur можно «заточить» в соответствии с собственными пристрастиями. На выбор предлагается более 20 вариантов стандартных цветов, также есть возможность заказать автомобиль… любого цвета.

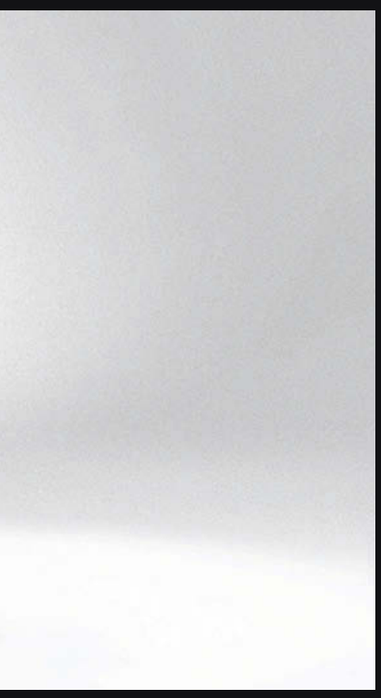
Колесные диски важно подобрать с учетом темперамента владельца. Штатные 19-дюймовые — самый спокойный и комфортный вариант, 20 дюймов — золотая середина, ну а 21 — это для бескомпромиссных драйверов, готовых поступиться толикой комфорта в пользу еще более отточенной управляемости и устойчивости на скоростях далеко за 200 км/ч.

Ну и, конечно, разговаривая о большом седане, просто необходимо уделить внимание подбору опций задней части салона. Здесь можно установить традиционный трехместный диван или пару раздельных роскошных кресел с персональной электрорегулировкой. У нашего автомобиля были именно такие, и они очень хороши: места для ног столько, что появляются

На таком автомобиле можно отправляться в любое, даже самое дальнее путешествие

мысли об установке небольших дополнительных кресел третьего ряда и обязательном условии для настоящего английского авто — высокой крыши, чтобы, усаживаясь в автомобиль, можно было не снимать цилиндр. Сейчас этот головной убор не часто в ходу, но простор в салоне никогда не будет лишним.

Да, в таком автомобиле действительно можно отправляться в любое путешествие. Это раньше сэр Уолтер Бентли, самостоятельно обкатывая свои автомобили, делал это исключительно в Великобритании. Новый Bentley Flying Spur позволяет куда более серьезные маршруты, например, Москва — Лондон, а по дороге вы можете еще заехать в Монако и Париж. Разве не достойное продолжение традиций великолепных Bentley Boys?! MBY



Вверху: Лаконичный и аэродинамически выверенный дизайн передней части Flying Spur особенно важен для достижения максимальной скорости в 320 км/ч.

Слева: Хромированная радиаторная решетка изготавливается и устанавливается на роскошный седан вручную.

Справа: Фирменные черты Bentley в сочетании с современными чистыми и резкими гранями придают силуэту нового Flying Spur особую динамику.

РИЧАРД ЛЕОПОЛЬД, глава Bentley в России: «Россиянам нравятся вещи, сделанные лучшими в мире специалистами»

Информация из первых рук — мечта любого журналиста. Мечты иногда сбываются: Ричард Леопольд, глава представительства Bentley в России, согласился ответить на наши вопросы.

В 2013 году у Bentley Motors отмечен рост продаж на 19%, открылись 23 дилерских центра в разных точках планеты — от Краснодара до Ханоя. Реально ли превысить эти результаты в 2014 году?

Действительно, прошлый год стал для Bentley рекордным: мы значительно усилили наше присутствие по всему земному шару и продемонстрировали невероятный объем продаж. Но сюрпризом такие достижения не стали, поскольку это результат долговременной стратегии развития бренда. В этом году мы продолжим претворять наши планы в жизнь и ожидаем дальнейшего роста продаж и развития позиций Bentley на всех континентах, в том числе и в России. Да, здесь мы уже являемся лидерами, занимая 37,4% российского люксового сегмента. Но намерены еще увеличить свою долю за счет открытия новых центров и выпуска на рынок новых моделей.

В каких городах в ближайшее время появятся центры Bentley?

Наши планы амбициозны: мы хотим быть представлены в каждом крупном городе России. На данный момент центры Bentley есть в Москве, Санкт-Петербурге, Краснодаре и Екатеринбурге, но в нашем списке на 2014 год есть и другие города.

Можно ли ожидать новые модели?

Совсем скоро во все представительства Bentley прибудет новый Continental V8 S. Эта модель, дебютант осеннего автошоу во Франкфурте,— еще более смелая версия нашего флагманского купе Continental. Оснащенный нашим знаменитым мотором V8, этот автомобиль доступен в кузовах «купе» или «кабриолет», наделен заниженной и специально настроенной подвеской, имеет более чуткое управление. Покупатели, жаждущие еще больше азарта, будут рады узнать, что мы уже принимаем заказы на эту модель.

А когда в России можно будет увидеть первый в истории Bentley кроссовер EXP 9F?

Мы хотим сделать SUV от Bentley лучшим автомобилем в классе. Поэтому наша команда разработчиков сейчас полностью сфокусирована на этой задаче. Я не вправе вдаваться в детали, но скажу, что все идет по графику и публичный показ нового автомобиля запланирован на следующий год. В Россию он, вероятно, поступит в 2016 году.

Прежде вы работали в Китае. Тот рынок заметно отличается от российского?

Я заметил, что китайцы покупают предметы роскоши, прежде всего, чтобы подчеркнуть свой социальный статус. А россиянам просто нравятся отличные вещи, сделанные лучшими в мире специалистами. Вы производите впечатление открытых, импульсивных людей, которые хотят все прямо сейчас и не желают ждать. И мне это очень нравится.

Bentley выпускает продукцию, напрямую не связанную с автомобилями: роскошную мебель, аксессуары, парфюмерию. Где можно купить эти товары?

Мы восхищаемся производителями, которые создают уникальные вещи, имея те же ориентиры, что и мы. Поэтому Bentley сотрудничает с такими брендами, как Breitling, Lalique и Zai. Как правило, плоды этой кооперации можно найти в бутиках наших партнеров. Например, если вы хотите купить хронограф Breitling for Bentley, стоит посетить бутик Breitling. Но некоторые товары, такие как сумочки из нашей новой дамской коллекции, мебель или письменные принадлежности, можно заказать через наши дилерские центры.

Долина красивой жизни

Шотландия — страна, где, как известно, особенно хорошо гольфистам и тем, кто увлечен охотой. Отель Gleneagles расширяет рамки и предлагает все без исключения аристократические и современные виды отдыха, доступные в старинном поместье в наши дни.

Текст **Полина Цыганова**

Если взяться переводить шотландское Gleneagles на русский, то сразу находится вариант: Долина орлов. The Gleneagles Hotel был открыт ровно 90 лет назад железнодорожной компанией Caledonian и продолжил список отелей для взыскательных европейских путешественников. Однако уже в 1930 году он превратился в гольф-курорт. Летом здесь собирались представители королевских семей, дипломаты, президенты и аристократы со всего мира.

За десятилетия Gleneagles пережил множество реставраций, с годами перейдя на круглогодичный режим работы, обзавелся спа-центром, несколькими ресторанами, теннисными кортами, школами, где гостей учат устанавливать контакт с охотничьими птицами и собаками, школой верховой езды, стендами для спортивной стрельбы и угодьями для охоты и рыбалки. Однако суть Gleneagles осталась неизменной — это отель-поместье, где гости могут выбрать любое из традиционных аристократических занятий и дополнить их гастрономическими и спа-удовольствиями.

Собственно, обновленный спа Gleneagles и стал главной темой к юбилею отеля. Центр от мировых экспертов в своей области — компании ESPA — полностью перестроили, пригласив для этого известное лондонское дизайн-бюро Sedley Place. Конечно, внешней отделкой всё не ограничилось. Изменилась и программа спа-центра: теперь она призвана привлечь в отель не только увлеченных гольфистов, охотников и натуралистов.

Визит в центр ESPA Life начинается со встречи с доктором-натуропатом. Натуропатия — это разновидность альтернативной медицины, которая базируется на вере в то, что всеми процессами в живых организмах управляет сверхъестественная жизненная энергия. Как бы мистически ни звучало описание, задача натуропата — выявить общее состояние здоровья и духа человека и рекомендовать разумное сочетание спа-процедур с лечебными программами: холистической медициной, физиотерапией, традиционными спортивными нагрузками и т.п. В ESPA Life гостям порекомендуют специальную программу подготовки к гольф-сезону, классические антистресс и детокс, программы по контролю веса и разнообразные курсы для мужчин и женщин разного возраста.

Здесь можно не только хорошо отдохнуть, но и найти новое яркое увлечение

Если вы приехали в Gleneagles избавиться от лишнего веса, не думайте, что вас ждут лишь пробежки на свежем воздухе в компании персонального тренера и обертывания в спа. Для худеющих и приверженцев здорового питания в отеле работает ресторан Deseo, где готовят сбалансированные и очень вкусные блюда средиземноморской кухни. Тех, кто ни в чем себе не отказывает, ждут в ресторане шеф-повара Эндрю Фэйрли (две зведы Michelin, классическая французская кухня), в ресторане шотландской кухни Strathearn или в Dormy Clubhouse при гольф-клубе, где можно перекусить традиционными горячими сэндвичами.

Формально считаясь просто отелем, Gleneagles все-таки является удивительным местом, каких остается все меньше на мировой карте лучших мест отдыха. Здесь, в самом сердце безмятежной Шотландии, радости отдыха не заканчиваются игрой в гольф и первоклассным сервисом. Вы никогда не угадаете, с каким новым увлечением или даже взглядом на жизнь вы отсюда вернетесь. Одно известно наверняка — в Gleneagles вы вернетесь непременно. MBY

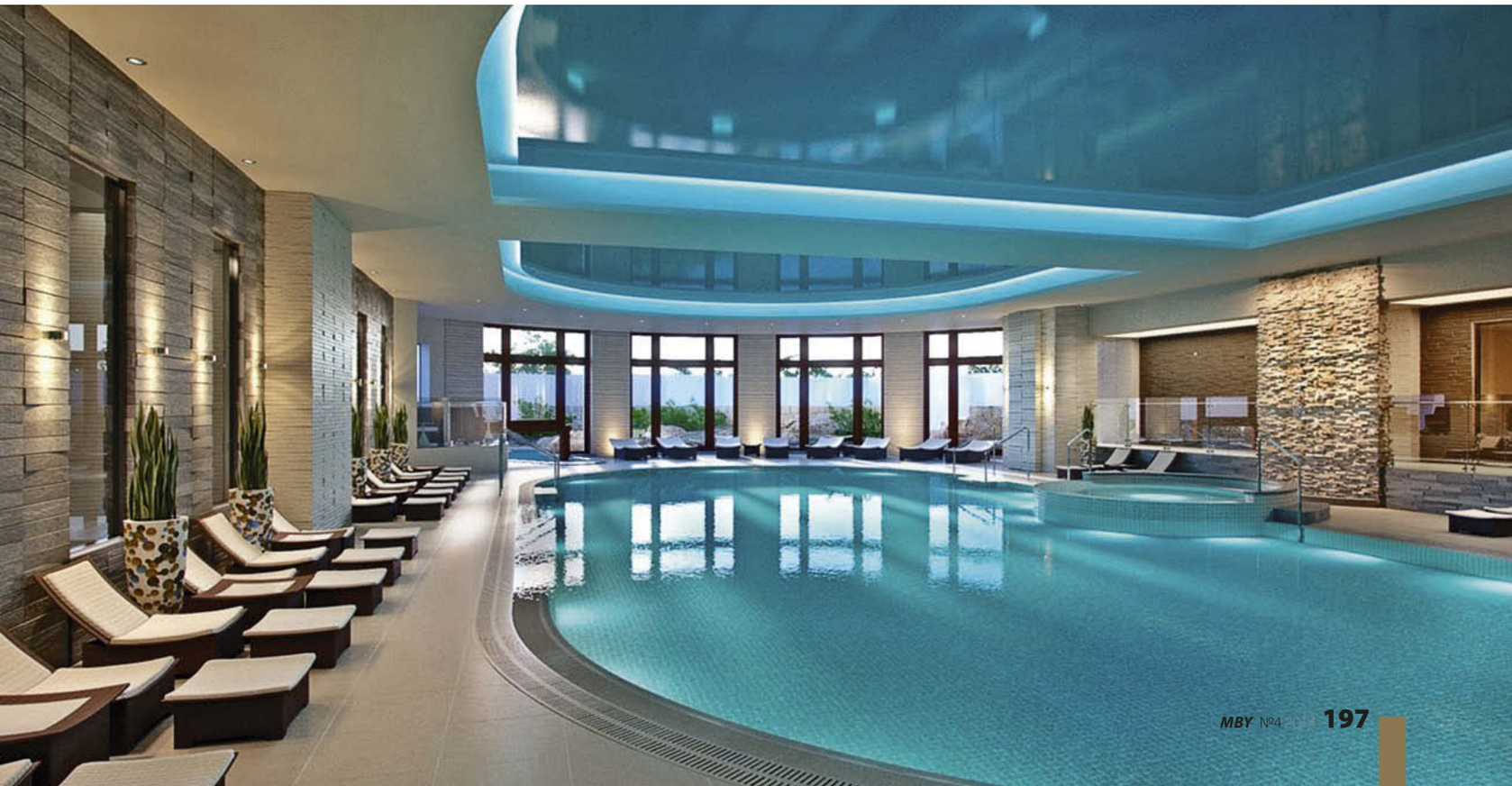
Вверху:
Прогулки на велосипедах по огромной территории отеля Gleneagles — настолько увлекательное занятие, что ему можно отвести полдня.

На странице справа, сверху вниз:
В ресторане Strathearn можно отведать традиционные блюда шотландской кухни.

В отеле работает соколиная школа, где вас научат устанавливать контакт с птицами.

Просторные номера оформлены в классическом стиле: вычурности здесь предпочитают домашний уют и продуманное качество каждой детали.

Бассейн недавно отреставрированного спа-центра ESPA Life, где вас не только приведут в порядок, но, возможно, научат смотреть на жизнь по-новому.



BOVET
1822
Triple Fuseau Horaire
Aiguillage Inversé
HONG KONG
SYDNEY
SWISS HAND-CRAFTED
Manufacture
Bovet 1822

Яркая звезда

На небосклоне элитных марок часов появилась новая звезда — Bovet Rising Star Tourbillon.

Текст **Тимур Бараев**

В этом году исполняется 10 лет клейму элитного часового качества Qualite Fleurier («Качество из Флерье»). Его учредили в 2004 году, создав соответствующий фонд (FQF, Fondation Qualite Fleurier), компании небольшой коммуны Флерье (кантон Невшатель, Швейцария) — Chopard, Parmigiani, Bovet и Vaucher Manufacture, которая производит не только часы Parmigiani и элитные модели Hermes, но и, например, спирали для Patek Philippe, детали для A. Lange & Sohne и других элитных марок. В разработке критериев и процедуры сертификации Qualite Fleurier принимали участие 400 ведущих часовых специалистов Швейцарии. Они составили самый сбалансированный и строгий список требований, предъявляемых к часам.

ВЫСОКИЕ КРИТЕРИИ

От часов требуются не только высочайший уровень декора механизма и корпуса, но и совершенные технические показатели. Например, механизмы, тестируемые здесь на точность, изначально должны иметь сертификат швейцарского института хронометрии COSC (Controle Officiel Suisse des Chronometres). И только потом, когда механизмы уже установлены в корпуса и оснащены стрелками, часы еще раз проверяют на точность. Кроме того, экзамен включает тесты на устойчивость калибра к ударам, вибрации и к электромагнитному воздействию.

Поэтому компании-учредители «скинулись» и оборудовали лабораторию Фонда сложнейшими приборами и аппаратурой, по большей части специально разработанной для Qualite Fleurier, а потому уникальной. Fondation Qualite Fleurier первым признал существование керамики, карбона и других авангардных материалов и допускает к сертификации часы с корпусами из них.

Но самое любопытное, что получить Qualite Fleurier может любой производитель, хоть из Билля или Шаффхаузена (к примеру, «Женевское клеймо» требует, чтобы производство и сборка механизмов осуществлялись исключительно на территории кантона Женева). И тем не менее, за десять лет ни одна из сторонних компаний не рискнула подвергнуть свои часы испытаниям на соответствие Qualite Fleurier. Даже сами дома-основатели выпускают часы с этим клеймом качества и сертификатом FQF в очень небольших количествах.

Поэтому рождение каждой модели такого уровня — событие в истории часового искусства. Одна из последних таких моделей выпущена мануфактурой Bovet и называется Rising Star Tourbillon.

ВОСХОДЯЩАЯ ЗВЕЗДА

Это часы класса Grande Complication, турбийон с индикаторами времени в трех часовых поясах, выпущенный к 190-летию дома Bovet. Сложнейший механизм собран из 608 деталей, имеет ручной завод и 7-дневный запас хода. В дополнение к индикации часов, минут и секунд калибр имеет независимые симметричные указатели времени в двух часовых поясах на отметках «9 часов» и «3 часа» и дополнен указателями, отображающими один из 24 городов, соответствующих показанному часовому поясу, а также индикаторами дня и ночи.

Механизм скелетонизирован почти наполовину, с тем чтобы ничто не мешало любоваться огромной

Рождение каждой модели такого уровня — событие в истории часового искусства

Справа:
Bovet Rising Star Tourbillon оснащены системой Amadeo, которая позволяет легко и без специальных инструментов трансформировать наручные часы в миниатюрные настольные или карманные.

Диаметр каретки турбийона увеличен до 13,5 мм не только ради красоты и обзора, но и для точности: чем больше диаметр балансового колеса, тем часы потенциально точнее, так как большие ободы гораздо легче балансировать и регулировать.

Почетной гравировки QF на корпусе удостаиваются далеко не все модели часов

Справа:
Bovet Rising Star Tourbillon имеет индикаторы с обеих сторон корпуса, и общее количество стрелок достигает 10. Быстрая коррекция показателей времени в других часовых поясах осуществляется с помощью боковых кнопок.

Слева:
Тираж «Восходящей звезды» ограничен 190 экземплярами, но только 9 будут иметь на циферблате художественные миниатюры по эмали в стиле музейных часов Bovet XIX века и безель, инкрустированный алмазами огранки «багет».

кареткой турбийона, чей диаметр увеличен до 13,5 мм. Это было сделано не только для красоты, но и ради точности: чем больше диаметр балансового колеса, тем часы потенциально точнее, ведь большие ободы гораздо легче балансировать и регулировать. Интересно, что похожий модуль турбийона имеют карманные часы Bovet XIX века из музея марки.

Так как каретка вращается со скоростью один оборот в минуту, на кончике оси турбийона расположилась секундная стрелка. В историческом стиле декорировано и колесо баланса. Его тонкие профили повторяют форму подвижных гирь работы Эдуарда Бове. Гири производились из вороненой стали, поэтому конструкция каретки и опоры мостов укреплены винтами благородного синего цвета.

Как и все модели коллекции Fleurier, турбийон «Восходящая звезда» оснащен системой Amadeo, который позволяет легко и без специальных инструментов трансформировать наручные часы в миниатюрные настольные или карманные. Поскольку часы, снабженные этой системой, являются еще и двусторонними, часовщики Bovet решили сделать на оборотной стороне индикацию местного времени, отображающегося на эксцентричном циферблате в положении «12 часов». Таким образом, у «Восходящей звезды» получилось целых 10 лучей-стрелок!

ЧЕРЕЗ ТЕРНИИ К ЗВЕЗДАМ

Испытания Bovet Rising Star Tourbillon в лаборатории Qualite Flerier длились почти год! А все из-за того, что сначала механизм часов был предоставлен Фонду в разобранном виде для исследования каждой детали — индивидуально и полностью. Выбор материалов, сборка механизмов, технологии

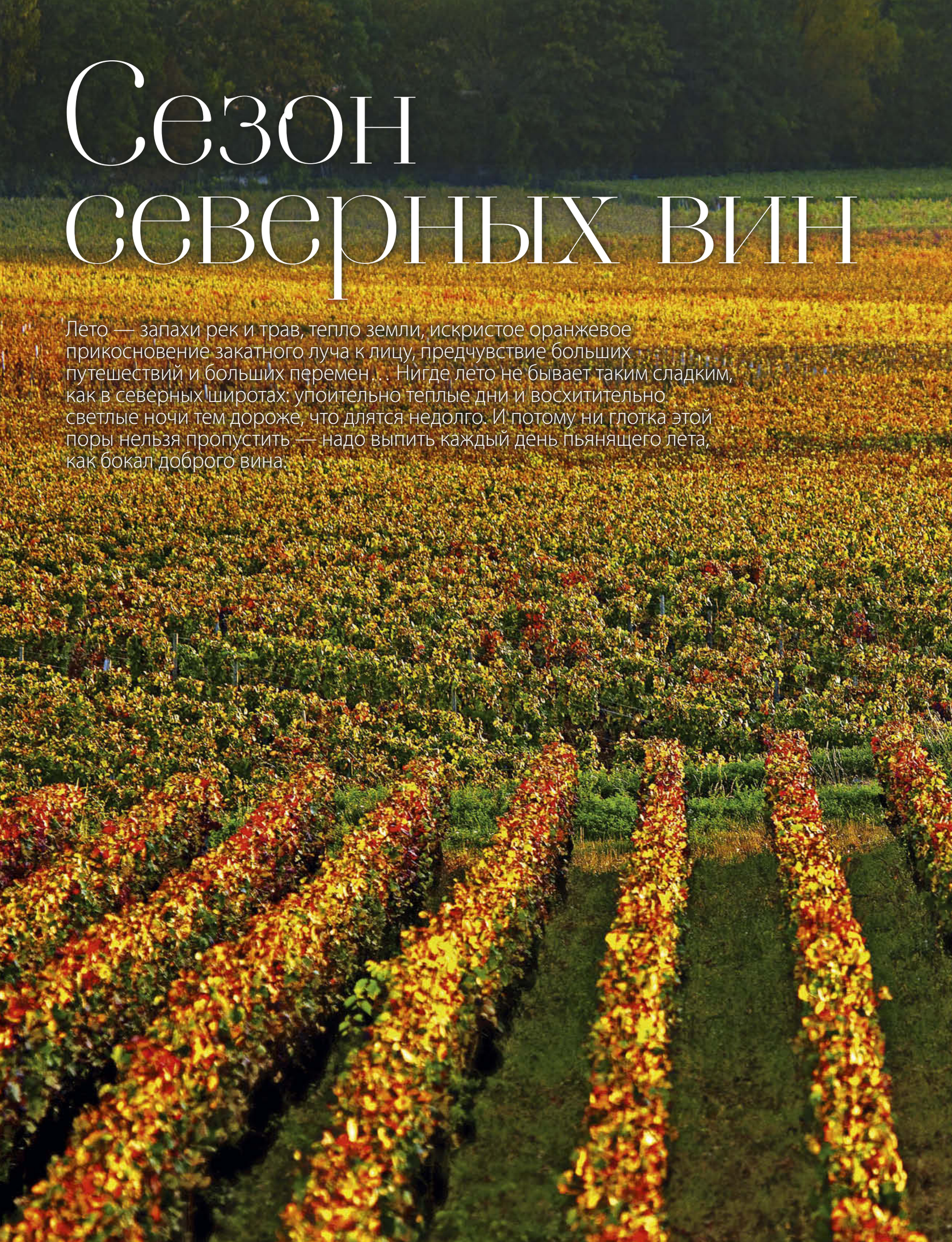
Каретка турбийона
и опоры ее мостов укреплены винтами благородного синего цвета из вороненой стали, как и регулировочные винты балансовых колес работы Эдуарда Бове

Всесторонние испытания Bovet Rising Star Tourbillon длились почти год!

производства, решения художественного оформления были проанализированы «от и до» согласно правилам и характеристикам, принятым Фондом. Только после этого механизм был собран и отправлен на вторую экспертизу, включавшую проверку работы функций, хронометрических качеств и долговечности механизма.

Точность хода определяет специальное устройство Fleuritest. Управляемый компьютером робот имитирует ежедневно совершаемые запястьем человека движения. Надежность и функциональность тестируют в лаборатории Chronofiable с помощью технологии «ускоренного старения» часов. Например, каждая кнопка или головка приводится в действие столько раз, сколько это происходило бы в реальной жизни при нормальной эксплуатации в течение всего срока службы часов. В итоге Bovet Rising Star Tourbillon не только успешно прошли все тесты, но и признаны наиболее сложными часами из сертифицированных Фондом за десять лет его существования.

Теперь понятно, почему так мало часов имеют на механизме почетную гравировку QF? Разумеется, производить часы такого уровня большими партиями невозможно чисто физически. Вот и выпуск «Восходящей звезды» ограничен 190 экземплярами, при этом 9 пар будут иметь на циферблате художественные миниатюры по эмали в стиле музейных часов Bovet XIX века. MBY



Сезон северных вин

Лето — запахи рек и трав, тепло земли, искристое оранжевое прикосновение закатного луча к лицу, предчувствие больших путешествий и больших перемен… Нигде лето не бывает таким сладким, как в северных широтах: упоительно теплые дни и восхитительно светлые ночи тем дороже, что длятся недолго. И потому ни глотка этой поры нельзя пропустить — надо выпить каждый день пьянящего лета, как бокал доброго вина.

Ничто так не идет к северному легкому лету, как северные легкие вина.

Важнейший показатель после сорта винограда, влияющий на вкус вина,— это климат региона. В винодельческом поясе обычно выделяют три основных разновидности климата: средиземноморский — он наблюдается не только вокруг Средиземного моря, но и, например, в калифорнийской долине Напа; морской, как, например, в провинции Бордо; и континентальный. Влияние последнего сказывается на большинстве виноградников, расположенных далеко от смягчающих климат суши морей и океанов, и это такие разные регионы, как Бургундия, Пьемонт или Австрия.

Континентальный климат отличается более резкими перепадами ночных и дневных температур, морской мягче, но и тот и другой могут давать изрядную прохладу по мере приближения к 50-й параллели, служащей естественной границей традиционных виноградников. В таком климате виноград чаще подвержен риску невызревания или гниения на лозе из-за дождей, а зимой может погибнуть от сильных морозов. Что же заставляет виноделов веками упорно сражаться с природой?

Качество получаемых вин! Долгий период вызревания винограда и тщательная винификация после этого дают вина более кислотные, менее алкогольные и часто более сложные. Кроме того, вина в прохладных регионах реже выдерживают в дубе, что делает их в целом гораздо более дружественными по отношению к еде.

Легкость, ясность, звенящая свежесть — такие требования лето предъявляет к вину. Именно этими свойствами отличаются нежные вина регионов «холодного климата»: от альпийских предгорий Северной Италии до холмов Южной Штирии, от долины реки Мозель в Германии до заокеанской долины Иден на юге Австралии.

Хрустальная чистота воздуха, холодные ночи в период созревания винограда — все это становится неотъемлемой частью рислингов, грюнервельтлинеров, совиньон бланов, пино бланов, сильванеров.

Весь ассортимент освежающих летних вин не перечислить, но некоторые советы от «Азбуки Вкуса» могут вам пригодиться при выборе нескольких бутылок доброго напитка для морской прогулки, лесного пикника или другого приятного мероприятия теплым летним вечером.

Если вечер располагает помечтать, послушать музыку, если настроение не описать иначе, чем «полет над землей»,— более всего подойдет летнее игристое вино Cremant d'Alsace Brut Domaine Gresser из Эльзаса. Мягкий

Легким, ароматным, звеняще свежим — таким должно быть настоящее летнее вино

и свободный аромат винограда сорта pinot blanc дарит ощущение, будто пьянит не вино, а самый воздух вокруг.

Если этим вечером вы ищете какой-то особенный вкус, который сохранит в памяти встречу давних друзей или прогулку по памятным местам, подойдет очень особенное вино из региона Жюра, например, Arbois Savagnin Domaine de la Pinte (2006 г., сорт винограда sauvignon blanc). Ароматы сухофруктов в напитке поддержаны пряными нотками. Это вино словно создано для хранения прекрасных воспоминаний, к тому же оно подойдет для особенного ужина: дополнит сыры, блюда с кремовыми соусами, а также экзотические пряные блюда на основе карри и шафрана.

Если же летний вечер склоняет к карнавальному раздолью, к задорным шуткам и страстным танцам — выбирайте итальянское Gewurztraminer Maso Clinga DOC Trentino Cantina LaVis (2013 г.) из Трентино. Яркий, почти парфюмный букет отличается типичными для сорта оттенками тропических фруктов с обилием цветочных ноток. Во вкусе вино полнотелое, с чувственными ароматами и превосходным балансом. За ужином великолепно сочетается с крупными ракообразными и блюдами японской кухни.

Arbois Savagnin Domaine de la Pinte

Вино из региона Жюра с тонким ароматом сухофруктов и пряными нотками словно создано для хранения воспоминаний и подойдет для особенно долгожданных летних встреч

Ничто так не украсит вечер энергичной, склонной к радостным авантюрам компании, как австралийский рислинг Thorn Riesling Grant Burge Eden Valley (2013 г.) из долины Иден. Это восхитительно освежающее вино обладает прекрасным балансом и продолжительным вкусом. В ярком цитрусовом букете ароматы грейпфрута, лимона и лайма дополнены тонами цветов и минералов. Вкус вторит ароматической композиции. Совершенный выбор для устриц с соком лимона или лайма.

А вот этот напиток подойдет для пары, настроенной на романтический лад: красное испанское Jardin de Lucolo DO Navarra Bodegas La Casa de Luculo (сорт винограда garnacha, 2010 г., Наварра) отличается обволакивающим букетом с ароматами малины, красной смородины, цветов фиалки и цедры апельсина. Объемный и теплый, одновременно очень мягкий вкус остается на губах, как вкус поцелуя.

И, наконец, еще одно великолепное северное красное вино в нашей летней палитре — Pinot Noir

Ароматное вино северных регионов идеально подойдет к настроению северного лета

Steinwingert Pfalz Becker (виноград pinot noir, 2009 г.) из региона Пфальц, Германия. Этот напиток подойдет для летнего дождливого дня, когда компания близких собирается в гостиной у камина или в уютном салоне яхты. Интенсивный, виртуозно составленный букет представляет собой утонченную комбинацию ароматов спелой черной вишни, малины, земляники и клюквы, красиво дополненную нотками земли и специй. Дальше вино плавно раскрывается ароматами мокрого леса и грибов, а во рту проявляет нюансы черничного джема, оттенки черного чая, легкие, ненавязчивые нотки дуба и минералов. Изящные мелкозернистые танины уравновешены сочной кислотностью. Это впечатляющее, невероятно гармоничное вино убедительно доказывает возможность производить великолепный Pinot Noir за пределами Бургундии.

Конечно, этими позициями не исчерпывается ассортимент удивительно нежных северных вин, которые так чувственно и тонко дополняют палитру летних настроений. В Энотеках «Азбуки Вкуса» найдется достаточно наименований, чтобы среди разных оттенков вкуса и аромата подобрать именно то, что идеально подойдет к сегодняшнему вечеру, даже если он самый особенный. MBY

Жизнь рядом с Невой

С основания Петербурга самые красивые городские фасады обращены к воде. В продолжение традиций на невской набережной возводится новый элегантный квартал, окна которого обращены на главную водную магистраль Северной столицы. Восемь гектаров зеленой парковой зоны – настоящий оазис на Неве.

С верхних этажей жилого комплекса «Смольный парк» можно любоваться Невой в самом выгодном ракурсе — динамичной излучиной, на берегу которой с XVIII века раскинулся живописный ансамбль Смольного монастыря. В XIX веке вокруг него сформировалась обширная парковая зона. Часть ее сохранилась до наших дней почти в первозданном виде: на берегу Невы уцелел уютный парк с вековыми деревьями. Сейчас здесь возводится уникальный жилой комплекс класса de luxe, причем архитекторы немало потрудились, чтобы сохранить зеленое богатство этой части Смольной набережной.

Профессиональное сообщество высоко оценило усилия создателей «Смольного парка»: проект удостоился гран-при конкурса «Лидер строительного качества», победил на Urban Awards 2013 в номинации «Лучший строящийся жилой комплекс элит-класса в Санкт-Петербурге» и, наконец, в феврале этого года занял первое место в рейтинге элитных объектов Петербурга. Итак, добро пожаловать в жизнь с видом на Неву — «Смольный парк»!

СОЮЗ ЗЕМЛИ И ВОДЫ

Местоположение жилого комплекса для покупателей элитной недвижимости имеет принципиальное значение, и «Смольный парк» в этом плане обладает неоспоримым преимуществом.

Есть места, атмосфера которых создавалась веками. Ее делали люди, история, природа. Таков и квартал рядом с ансамблем Смольного монастыря. Великолепная площадь Растрелли,

Из окон жилого комплекса открывается прекрасный вид на излучину Невы

устремленные в небо купола Смольного собора, строгие корпуса Новодевичьего монастыря, классы Александровского института и Смольного института благородных девиц, Таврический дворец — жемчужины петербургской архитектурной истории. Рядом с историческими шедеврами раскинулись уникальные парковые зоны: живописный Таврический сад и эффектный сад-партер на площади Пролетарской диктатуры. Плюс собственный парк на берегу Невы, доступный только для обитателей «Смольного парка». Наслаждаться уединенностью и свежестью парковых аллей, проживая в центре города,— истинная роскошь для Петербурга.

ПОЛОЖЕНИЕ ОБЯЗЫВАЕТ

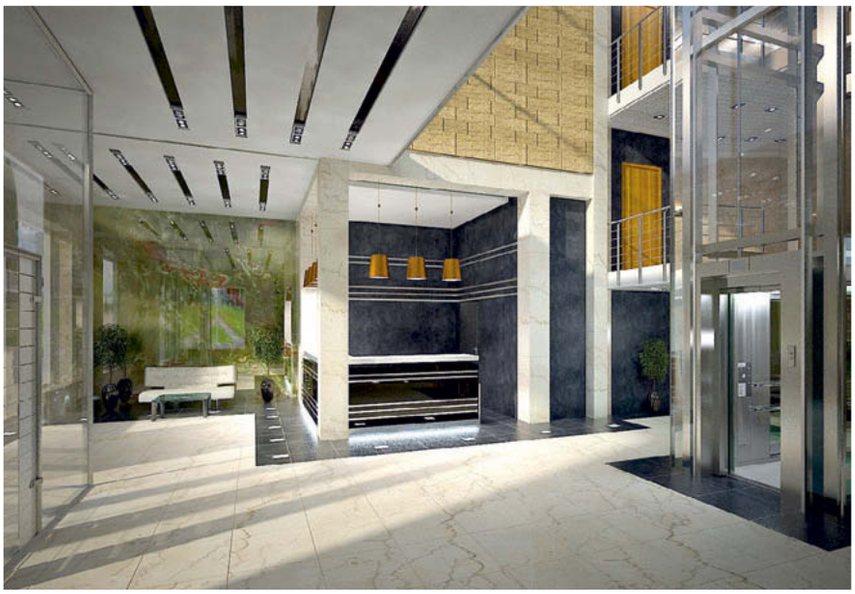
Престижность района, где возводится «Смольный парк», определяется также близостью к деловому центру и основным магистралям: Смольной набережной, Шпалерной улице, Суворовскому проспекту. Подчеркивает статус квартала и расположение здесь правительственных учреждений Санкт-Петербурга и Ленобласти.

«Смольный парк» — новая жизнь в сердце великого города

ПРИРОДНАЯ КРАСОТА

«Смольный парк» займет площадь более 8 гектаров и объединит новые и исторические здания в окружении паркового ландшафта. Вторая очередь комплекса — это 13 зданий, среди которых есть несколько реконструируемых исторических особняков. Новые дома — недвижимость класса de luxe, отличительная особенность которой — эффектные архитектурные и планировочные решения, высококачественная инженерия, уникальная даже для элитного сегмента отделка холлов и внутридомовых зон.
В декоре фасадов применяется облицовка натуральным камнем. Плоскости фасадов прорезаны косыми стеклянными эркерами — такой архитектурный прием работает на оригинальность комплекса и его узнаваемость. Благодаря индивидуальным дизайнерским решениям внешний вид каждого дома «Смольного парка» уникален, при этом здания между собой объединены в общую композицию.

Входная группа в виде остекленного атриума высотой во все этажи и панорамные лифты создают обилие света и пространства, гармонично вписывая здания в окружающий пейзаж. Отделка — натуральный мрамор и дорогие породы дерева — соответствует философии



Слева направо, сверху вниз: Жилой комплекс расположен в исторической части города, рядом со Смольным собором.

Часть старинной парковой зоны вокруг собора сохранилась до наших дней, так что «Смольный парк» — это уникальная возможность жить в центре города в гармонии с природой.

Проект комплекса предполагает максимум «воздуха»: высокие потолки, просторные холлы, витражное остекление.

На охраняемой территории располагается собственная прогулочная зона с превосходно оформленными местами для отдыха и детскими площадками.

комплекса: жить в гармонии с природой. Интенсивность освещения регулируется в зависимости от времени суток и подсветки фасадов. Технические коммуникации скрыты за подвесным дизайнерским потолком «грильято».

НОВИНКИ «СМОЛЬНОГО ПАРКА»

Повод задуматься о статусном приобретении — летнее завершение строительства домов II очереди «Смольного парка». Квартир в блоках 2, 5 и 6 в продаже осталось не так много, но выбор еще есть.

Кроме того, недавно открылись продажи в блоке 8. В новом доме представлены 64 квартиры площадью от 54,2 до 189,4 кв. м. Есть варианты с великолепной панорамой Невы из окон или видом на Смольный собор, парковые аллеи и благоустроенную территорию комплекса с авторским ландшафтным дизайном. Ввод в эксплуатацию этого дома запланирован на конец следующего года. Полностью проект «Смольный парк» будет завершен в 2016 году.

ВЫБИРАЯ МЕЖДУ ЛУЧШИМ И ЛУЧШИМ

Квартирография комплекса разнообразна: от двухкомнатных квартир площадью от 65,3 кв. м до пятикомнатных площадью от 186,5 кв. м. Есть эксклюзивные предложения — двухуровневые пространства площадью 274,6 кв. м. Планировки всех квартир сочетают возможности для собственных дизайн-решений и продуманную организацию пространства: выделение хозяйской и гостевой зоны, высокие потолки, просторные холлы и кухни. Комплекс инновационных инженерных решений включает передовые системы вентиляции, кондиционирования, электроснабжения и канализации.

Спрос на квартиры в «Смольном парке» объяснимо высок. «Проектов, обладающих похожими характеристиками, в Петербурге нет. Свободных территорий под жилищное строительство в центре практически не осталось, поэтому эксклюзивные возможности обитания “в своем кругу” ценятся особо»,— поясняет Денис Бабаков, коммерческий директор «ЛСР. Недвижимость — Северо-Запад».

Жить у большой воды в самом сердце величественного города — заветная мечта многих петербуржцев. Элитный жилой комплекс «Смольный парк» — блестящая возможность эту мечту реализовать. MBY

Больше чем ждешь

Гости Петербурга, однажды попав в W St. Petersburg, предпочитают возвращаться именно сюда. И неудивительно: в отличие от других, даже самых статусных гостиниц Северной столицы, отель W St. Petersburg предлагает нечто большее, чем просто качественный отдых в самом сердце города.

Текст **Яна Гусева**

Вверху: miXup bar & Terrace — это одна из самых красивых видовых площадок Петербурга.

Слева: Интерьеры отеля проектировал блистательный итальянский архитектор Антонио Читтерио.

В основе дизайнерской концепции отеля — идея яйца Фаберже, роскошного воплощения гармонии.

Символ имперского Петербурга Исаакиевский собор находится в минуте ходьбы от отеля. Более того, его силуэтом можно любоваться из окна собственного номера.

Безусловно, W St. Petersburg — это стильные и уютные номера с интерьерами от итальянского архитектора Антонио Читтерио, внимательный и расторопный персонал и самая, возможно, красивая в городе терраса miXup с видом на Исаакиевский собор.

Этого более чем достаточно для отеля высшего класса… но не для сети пятизвездочных отелей W Hotels. Здесь каждый сегмент обслуживания имеет свои особенности, что делает визит в любой отель сети погружением в особую, невероятно стильную жизнь. Например, отдельного внимания заслуживает специальный сервис всех отелей сети W — Whatever/Whenever: здесь не просто исполняют желания гостя, но стремятся их предугадать. Найти вещь нужного размера в бутике, заказать билет в партер Мариинки, получить приглашение в первый ряд на модный показ или даже составить маршрут экскурсий и развлечений — все это легко исполнит команда W St. Petersburg.

Впрочем, шикарная программа приготовлена и в самом отеле: бар и терраса miXup — не просто приятное место для встречи с друзьями, но и одна из самых стильных музыкальных площадок города.

W St. Petersburg — вселенная безупречного стиля и роскоши

Вместо традиционного лобби гости попадают в изящную гостиную Living room, креативное пространство, где регулярно проходят DJ-сеты, after-party модных показов или открытия выставок, а особое меню каждый месяц обновляется специальными предложениями. А расположенный рядом ресторан miX in St. Petersburg известен далеко за пределами Северной столицы: он принадлежит самому Алену Дюкассу, чьим кулинарным талантом восхищаются гурманы во всем мире.

Кроме того, в отеле можно насладиться первым в России нью-йоркским bliss spa: помимо безупречных процедур по уходу за телом, здесь предлагается творческое восприятие релаксации: музыка в стиле ритм-энд-блюз, знаменитый шоколадный десерт брауни, бокал шампанского и восхитительная комната отдыха в голубых тонах, где после массажа можно насладиться коктейлем или даже устроить веселый и необычный девичник.

Наконец, каждый месяц W St. Petersburg готовит своим гостям особенные сюрпризы. В середине лета это не только специальные предложения в bliss spa, яркие звезды за пультом на панорамной террасе, но и яркие цвета в меню: июль будет украшен вкуснейшими новинками высокой французской кухни с клубникой и томатами. MBY

ЖИВЫЕ ДЕНЬГИ

Деньги не всегда были металлическими или бумажными: существовали деньги каменные (остров Яп в Тихом океане), деревянные (Англия, Канада, Австрия, США), соляные (Эфиопия). А еще были деньги, дарованные морем.

Текст **Вячеслав Халаман**

На протяжении нескольких тысячелетий средством платежа людям служили раковины около 200 видов различных моллюсков, неохотно уступая место металлу. На пике популярности пребывали каури — тропические брюхоногие моллюски, известные как фарфоровые улитки. Самыми востребованными каури были так называемые монетарии, поскольку их небольшая, гладкая и блестящая раковина овальной формы идеально подходила для выполнения функции денег. Такие раковины удобно считать, измерять объемной мерой, а также хранить в мешочках или нанизав на шнур. Сбор каури не составлял труда: на мелководье тропических морей плотность их поселения доходит до сотни раковин на квадратный метр.

Впервые деньги-каури начали циркулировать в Китае еще за полторы тысячи лет до н. э., а центрами их поставки были острова Рюкю (Ликейские) и Мальдивы. Оттуда они «ползли» в Корею, Японию, Индию и далее по всему свету: каури находят в египетских пирамидах, скифских курганах на берегу Каспия, в Германии, Скандинавии и многих других местах, далеких от родины этих моллюсков. В безмонетный период истории (XII–XIV вв.) расплачивались каури и в псковско-новгородских землях, где «морские» деньги называли ужовками, жерновками или змеиными головками.

Появление металлических монет отнюдь не означало отказа от моллюсков: в Азербайджане каури циркулировали вплоть до XVII века, а в Таиланде и на Филиппинских островах были вытеснены медной монетой лишь к 1800 году. В китайской провинции Юньнань каури расплачивались до конца XIX века, а в глухих индийских деревеньках вам и сегодня на базаре могут предложить сдачу в виде пригоршни раковин.

На базаре в глухих индийских деревнях даже сегодня на сдачу могут предложить пригоршню раковин

Каури настолько глубоко вошли в повседневную жизнь, что первые монеты, появившиеся в VII веке до н.э. в Лидийском царстве, Китае, а далее и в античной Греции, были не круглыми, а продолговатыми, напоминающими формой маленькие каури. В XIII веке венецианские купцы уже наладили ввоз каури из Персидского залива вглубь Африки для обмена на слоновую кость. Вожди местных племен исчисляли свое богатство количеством ракушек, украшали ими оружие, лодки, самих себя и своих жен.

В XVI веке разразился настоящий «ракушечный» бум: голландцы, португальцы и англичане стали завозить с Мальдивских островов в Западную Африку, где каури не водятся, несметное количество раковин и покупать рабов для отправки в Северную Америку. Поначалу цена живого товара была баснословно низкой: например, за красивую женщину платили всего две каури. Впрочем, вскоре стоимость невольника достигла 20–60 тыс. каури, тогда как корова стоила 2500, а отличный слоновий бивень — всего 1000 ракушек. В течение только XIX века в Западную Африку ввезли 75 млрд раковин общим весом

Связка отборных каури из Папуа — Новой Гвинеи

115 тыс. тонн. Конец масштабному употреблению каури положило кораблекрушение: английское судно *«Глендора»*, шедшее из Манилы в Ливерпуль с грузом из 600 мешков каури, затонуло у берегов графства Камберленд.

В Африке, южнее районов, где употреблялись каури, имели хождение деньги симбо. Сырьем для них служили раковины карликовой оливанциллярии, которые добывали на побережье близ Луанды (нынешняя столица Анголы). Похожие на винтовочную пулю раковины этой улитки нанизывали на шнуры, предварительно спиливая верхушки. Изготовление симбо находилось под контролем конголезского царя, причем чиновники строго следили, чтобы раковины были одного вида и размера, и не допускали избыточной эмиссии. В 1619 г. португальцы свергли царя и, стремясь извлечь максимальную прибыль, наводнили страну фальшивыми симбо. Для этого похожие раковины привозили из других районов Африки и даже из Бразилии; в итоге симбо обесценились и вышли из оборота.

В Океании были весьма популярны деньги из чрезвычайно красивых раковин ядовитых улиток-конусов. Боковые стенки раковины обламывали, а верхнюю часть обтачивали, шлифовали и посередине

Практичные «монеты» из нарезанных раковин

Уильям Пенн подписывает с индейцами договор, позволивший основать колонию Пенсильвания. Репродукция картины Бенджамина Уэста

Раковины служили людям средством платежа на протяжении нескольких тысячелетий

проделывали отверстие для нанизывания. Изготовление таких денег было трудоемким, требовало сноровки и терпения, а в итоге получались диски диаметром 2–20 мм и толщиной до 3 мм. На разных островах ценились свои виды конусов, отчего диски могли быть ослепительно белыми, розоватыми или голубовато-фиолетовыми. На островах Адмиралтейства в архипелаге Бисмарка располагался главный «монетный двор», который действует и по сей день, однако теперь раковины там обрабатывают по современной технологии, а затем вывозят на Соломоновы и Маршалловы острова, в основном в качестве украшений.

Современная валюта Новой Гвинеи и архипелага Бисмарка называется так же, как и ожерелье из ракушек — кина. А в домонетный период там ходили деньги тамбу. На местном наречии «тамбу» означает «богатство», а сами деньги представляют собой специальным образом обточенные и нанизанные на шнуры раковины аркуллярий. Около 500 денежных ниток сплетают в кольца, оборачивают листьями банана и хранят в специальных хижинах, выставляя напоказ по торжественным поводам. По религии аборигенов, в рай может попасть только тот, у кого много тамбу. Интересно, что денежные накопления умершего богача наследникам не достаются — их раздают соплеменникам.

В Меланезии для выкупа невесты использовали особые деньги — овальные диски диаметром около18 см и толщиной 6–9 см, которые выпиливали из створок гигантской раковины тридакны. Бывало, что юноша, находящийся в плену страсти, занимал у родителей и друзей необходимое количество дисков, а потом до глубокой старости точил и полировал деньги с помощью бамбуковой пилы, песка и воды, чтобы вернуть долг.

На североамериканском континенте также не чурались выросших в море денег. На тихоокеанском побережье, от Ванкувера до Калифорнии, индейцы собирали лопатоногих моллюсков, раковины которых представляют собой слегка изогнутую коническую трубку с двумя отверстиями на концах и напоминают длинный зуб или бивень, за что их и прозвали денталиумами, или морскими зубами. Добытые раковины нанизывали на оленьи жилы вперемежку с кусочками перламутра и пучками крашеной козьей шерсти. Деньги хаи-ква представляли собой увесистую связку морских зубов длиной около двух метров. Ряд отборных крупных денталиумов был равноценен полусотне золотых долларов, а за связку из 40 безупречных раковин можно было купить раба. Мелкие и дефектные раковины, собранные на жилы разной длины, назывались «коп-коп» и служили сдачей. Кроме того, морские зубы употреблялись в качестве украшений, а воинам, отличившимся в боях, разрешалось носить их в носу.

Хаи-ква попадали вглубь континента, где сиу, шайенны, индейцы других племен Великих равнин увешивали себя подобными денежными связками с ног до головы. К середине XIX века

Вампум из ракушек служил не только платежным средством, но и доказательством сделки

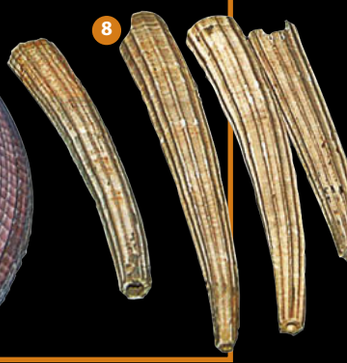
ЛЕТО
В РЕСТОРАНЕ
Паруса
ресторан
паруса
ПЕТРОВСКАЯ КОСА, д.9 ТЕЛ. 929-928-3 PARUSA-SPB.RU

ЖИВЫЕ ДЕНЬГИ

1. Фарфоровая улитка каури
2. Тюльпановый конус
3. Из гигантской раковины тридакны получается немало наличности
4. Раковины нассы служили деньгами на островах Тихого океана
5. Полосатый конус ядовит, как и другие представители этого рода

6 и 7. Различные сердцевидки употреблялись как украшения и в качестве денег

8. Морские зубы



употребление этих денег пошло на спад, поскольку «бледнолицые братья» наводнили Америку морскими зубами, привезенными из Европы, что привело к быстрому обесцениванию местных хаи-ква.

Индейцы атлантического побережья Северной Америки также употребляли раковины в качестве средства платежа. В Каролине имели хождение раоноке, представлявшие собой нанизанные на шнуры кусочки раковин сердцевидок, но ценность их была невелика из-за слишком грубой обработки. Куда больше ценились связки ярких и блестящих брюхоногих моллюсков маргинелл, однако настоящим шедевром были вампумы — бусы из обработанных раковин двустворчатого моллюска мерценарии, бело-сиреневая раковина которой имеет фиолетовую полосу на внутренней поверхности. Изготовление вампумов было чрезвычайно трудоемким и долгим процессом, в результате которого все бусины получались одинаковыми и идеально отполированными.

Вампумы использовали не только в качестве денег: собранные в пояс бусы служили верительными грамотами, подтверждением договоров, с их помощью фиксировалась история племени. Для этого бусины окрашивали в разные цвета и нанизывали так, чтобы получился сложный узор. До наших дней дошел вампум, подтверждающий продажу острова Манхэттен Уильяму Пенну, а также «пояс войны» длиной два метра и шириной 12 сантиметров, на котором вождь племени оттава Понтиак отметил эмблемы 47 племен, сплотившихся для войны с бледнолицыми.

Вампум постигла участь многих других денег и культурных ценностей аборигенов. Томас Принс, губернатор Массачусетса, первым получил королевский патент на изготовление фальшивых фарфоровых вампумов, а позже к фальшивомонетчикам-англичанам примкнули и голландцы. В итоге вампумы обесценились, вышли из употребления, и нынче их можно увидеть лишь в музеях.

Теперь деньги больше не приходят из моря и не растут на деревьях, как полагал наивный Буратино. Сегодняшние их делают преимущественно из льна, хлопка, металла, пластика. Деньги в море остались в виде покоящихся на дне кладов и брошенных на счастье монет. И это очень хорошо, иначе морское дно без красивых разноцветных ракушек превратилось бы в унылую пустыню. MBY

Украшения из морских зубов

Кино на новом уровне

Кинотеатр в самом центре Санкт-Петербурга с новейшими системами звука и изображения. 4 зала, всего 116 мест. Комфортабельный VIP-зал, вызов официанта и обслуживание в зале. Возможность индивидуальных просмотров и мероприятий.

Купить билет

Санкт-Петербург, ул. Итальянская, д.15
Галерея бутиков Grand Palace, 4-й торговый уровень,
+7 (812) 4-499-499

Cinema
GRAND PALACE

КАТЕРА TRIDENT

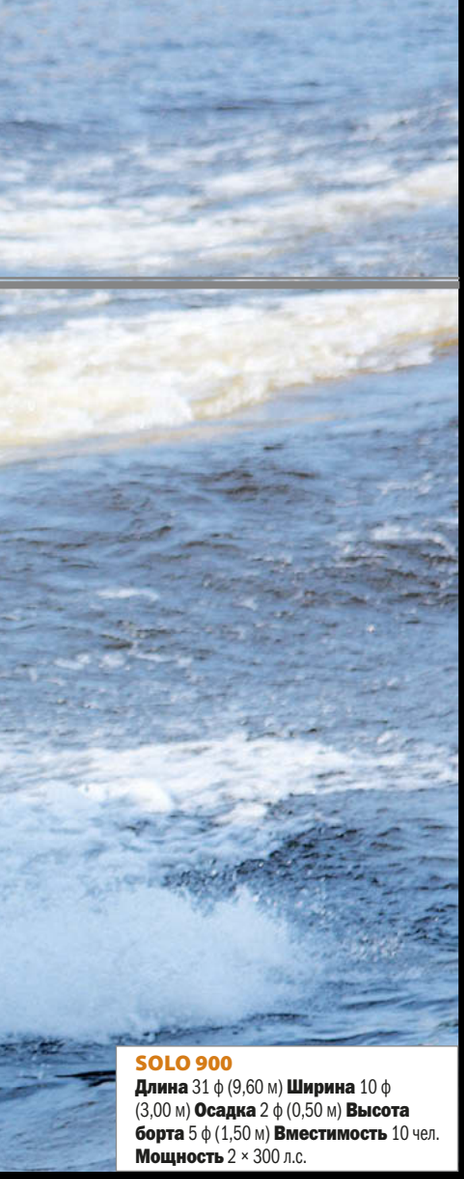
Trident Boats (Санкт-Петербург) выпускает алюминиевые катера разных типов, размерений и сфер применения. Это открытые и рубочные модели, лодки-RIB и катера класса «премиум». Они столь разные, но их объединяют высокие производственные стандарты, а надежность подтверждена свидетельством Речного Регистра РФ, сертификатами соответствия Госстандарта РФ и сертификатами качества ЕС.

В этом обзоре компания Trident Boats представляет катера для рыбалки, путешествий и разнообразного активного отдыха на любых акваториях.

РЫБАЛКА

Среди моделей для рыбаков выделяется 720 CT Indigo с рубкой, имеющей обратный наклон лобового стекла и сквозной проход. Лодка отличается высоким бортом в носу, просторным кормовым кокпитом с внешним постом управления (опция) — полезен при троллинговой рыбалке. Тарга со стаканами-держателями на кромке крыши рубки и крепления по бортам позволяют установить достаточное количество удилищ, даунриггеры и катушки с планерами.

В рубке стоят диван, из которого образуется спальное место для двоих, рулевая консоль и кресло капитана с амортизацией; предусмотрено место для камбузного уголка. В такой лодке можно спокойно остаться на ночную рыбалку или рыбачить до самой поздней осени. Жидкостной отопитель (в базе) снабжен системой кругового обдува, поэтому в рубке тепло, а стекла не запотевают. Двигатели— подвесные моторы или «стационар».

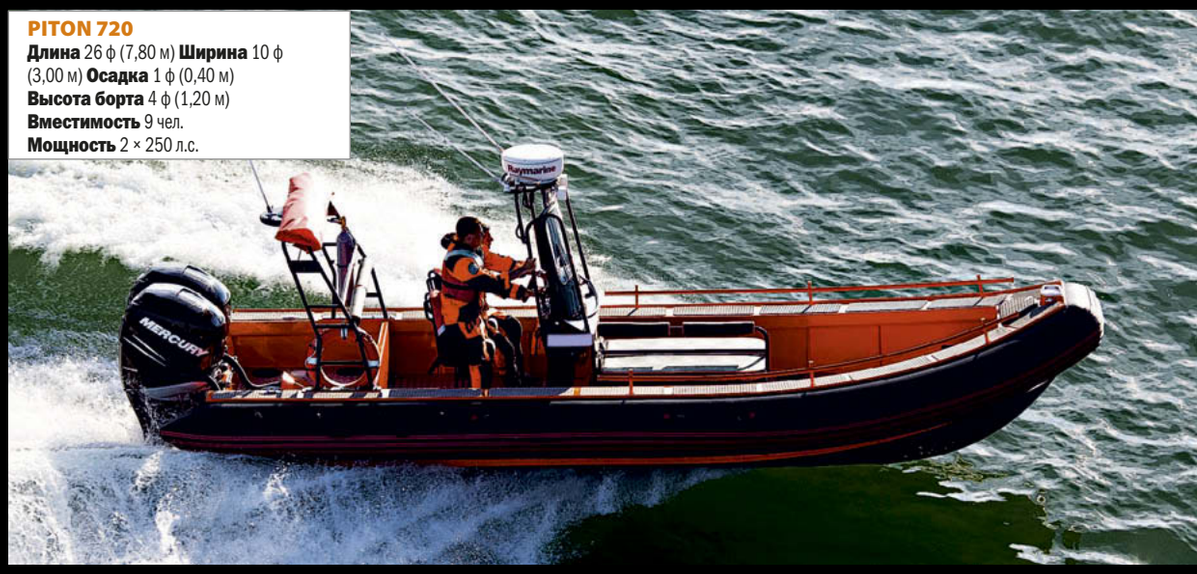


SOLO 900
Длина 31 ф (9,60 м) **Ширина** 10 ф (3,00 м) **Осадка** 2 ф (0,50 м) **Высота борта** 5 ф (1,50 м) **Вместимость** 10 чел. **Мощность** 2 × 300 л.с.

Полезная конструкция — дублирующий наружный пост управления

МАТЕРИАЛ

Алюминиевый сплав, применяемый в качестве конструктивного материала, обладает целым спектром привлекательных качеств. В их числе — долговечность, износостойкость и ударостойкость, отличное соотношение прочности и веса, высокая технологичность, позволяющая посредством сварки придать корпусу желаемую форму. Все эти качества также обеспечивают безопасность катеров из легкого сплава.



PITON 720
Длина 26 ф (7,80 м) **Ширина** 10 ф (3,00 м) **Осадка** 1 ф (0,40 м) **Высота борта** 4 ф (1,20 м) **Вместимость** 9 чел. **Мощность** 2 × 250 л.с.

Столь разные лодки объединяют высокие производственные стандарты и надежность

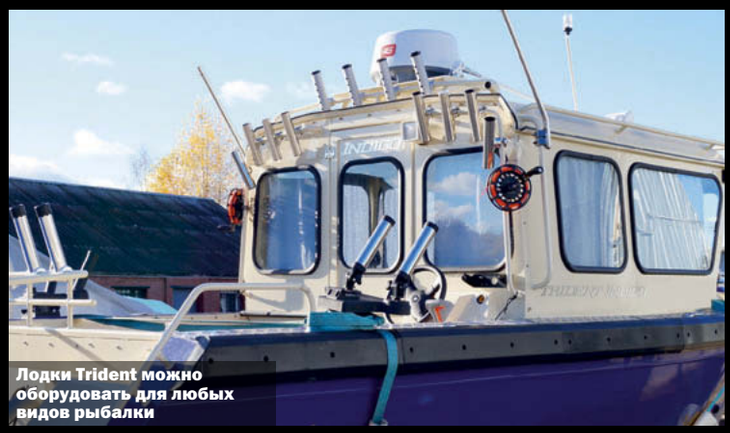
Для морской рыбалки предлагается модель Piton 900 (RIB). Это по-настоящему мореходная лодка, а большой открытый кокпит позволяет вываживать и брать на борт самую крупную рыбу, делать забросы, размещать снасти для глубинной ловли. На борту найдется место и для ящиков под улов. В рубке можно согреться, перекусить (мощный жидкостной отопитель и камбузный уголок в базе) и даже переночевать: есть спальное место. Объем топливного бака у этой модели — 700 л, запас пресной воды — 100 л.

ПУТЕШЕСТВИЯ

Для путешествий верфь предлагает мореходную модель Solo 900, обладающую большей автономностью (топливный бак 600 л, запас воды 130 л). В базовую комплектацию входит просторная каюта для троих, камбузный уголок (плита, холодильник, мойка), отдельный гальюн с входом из кормового кокпита. Моторная установка — стационарные дизельные или подвесные двигатели. Для удобства управления лодкой и ее обслуживания предусмотрены гидравлическая система рулевого управления, подруливающее устройство, якорное устройство с электрической лебедкой, жидкостной отопитель, обдув стекол в рубке, комфортабельное амортизированное кресло капитана.

АКТИВНЫЙ ОТДЫХ

Конструкция ряда моделей позволяет установить пилон для буксировки воднолыжника или вейкбордиста. Лодки Trident используют для дайвинга (есть трап, удобный релинг) и даже участвуют на них в гонках. В частности, лодка Piton 720 участвовала в прошлом году в международных соревнованиях Liquid Quarter Mile в Германии и выступила настолько успешно, что об этом до сих пор говорят и пишут западные издания. Как и другие модели бренда, она демонстрирует высокую скорость, маневренность и динамическую остойчивость в самых крутых виражах, оставаясь при этом безопасной. MBY



Лодки Trident можно оборудовать для любых видов рыбалки

PITON 900
Длина 28 ф (8,50 м) **Ширина** 8 ф (2,45 м) **Осадка** 2 ф (0,50 м) **Высота борта** 4 ф (1,10 м) **Вместимость** 12 чел. **Мощность** 2 × 300 л.с.

МЕХАНИКА

Обзоры технических новинок

Эксперт MBY
Грег Копп
E-mail: editor@mby.ru

Сушите весла!

В июне в США состоялось грандиозное событие — собрание BRP Club Evinrude 2014. Канадская компания никогда не устраивает масштабные презентации по пустякам, и повод оказался более чем серьезным — презентация нового поколения моторов Evinrude E-Tec G2, способных изменить представление о подвесниках будущего.

Текст **Антон Черкасов** Фото **Антон Черкасов** и **BRP**

Идея создать подвесной лодочный мотор посетила Оле Эвинруда в 1906 году. Летом, во время пикника на острове с будущей женой Бесс Керри, Оле пришлось проделать путь длиной в пять миль на гребной лодке в 30-градусную жару, чтобы побаловать возлюбленную мороженым. Молодой норвежец не был слабым или ленивым, но по пути осознал, что бензиновый мотор может быть полезным не только для автомобилей.

В НАЧАЛЕ ПУТИ

Оле Эвинруд мастерил в Милуоки самоходные «безлошадные» повозки и внимательно следил за эволюцией двигателей внутреннего сгорания. После свадьбы он открыл собственное дело, и молодая компания приступила к разработке своего первого подвесника мощностью 1,5 л.с., который на момент выхода в 1909 году имел огромный успех. «Хватит грести! Выкиньте свои весла!» — гласила реклама Evinrude Motors. Лодочные моторы набирали популярность, и бизнесу сопутствовала удача.

Позже Эвинруд был вынужден продать компанию, начать все заново и во времена Великой депрессии объединиться с конкурентами под крышей OMC (Outboard Motor Corporation, затем переименована в Outboard Marine Corporation), президентом которой он стал.

В 1935 году его компания поглотила фирму братьев Джонсон, выпускавшую моторы одноименной марки, и к 1960 году стала лидером индустрии, производя не только подвесники, но и моторные катера различных брендов, включая Chris-Craft, Sea Ray и Four Winns. Однако в XXI веке OMC не суждено было сохранить лидерство: один из крупнейших акционеров компании Джордж Сорос перед экономическим кризисом 2000 года вывел из нее критическую массу средств, и корпорация обанкротилась. Но дело Эвинруда не кануло в Лету — в 2001 году подразделение подвесных моторов OMC приобрела на торгах канадская компания Bombardier Recreational Products, и уже через шесть месяцев с конвейера сошли первые серийные образцы.

Оле Эвинруд со своим первым подвесным мотором, прозванным «кофемолкой»

E-Tec G2 демонстрирует изрядное увеличение мощности против Evinrude E-Tec первого поколения и лучшую в классе экономичность

Пока моторы Evinrude E-Tec G2 представлены в диапазоне мощности от 200 до 300 л.с., через несколько лет изменения коснутся и менее мощных моделей

BOMBARDIER

Инженеры BRP понимали, что разработанная конструкторами OMC система впрыска для карбюраторных моторов FICHT (Fuel Injection Technology) оказалась малоэффективной, и спустя два года внедрили технологию прямого впрыска топлива E-Tec, кардинально повысив мощность, экономичность и экологичность двухтактных моторов.

«Только Бог сможет помочь BRP преуспеть на рынке подвесных моторов»,— заявил Джордж Бакли, генеральный директор корпорации Brunswick, когда канадцы купили часть разорившейся OMC. Однако, вопреки скептическим прогнозам, за прошедшие годы Evinrude разработала полный модельный ряд, продала свыше полумиллиона двигателей E-Tec и забрала себе более трети мирового рынка подвесников.

После приобретения OMC канадцы вложили в развитие технологий подвесных моторов порядка $ 25 млн и в 2011 году ввели в строй новые современные производственные мощности неподалеку от Милуоки, которые обошлись еще в $ 15 млн.

Казалось бы, все награды собраны, моторы популярны и пользуются спросом, бизнес прибыльный — можно и остановиться. Однако в 2009 году президент BRP Жозе Божоли поставил руководителям Evinrude задачу создать новое поколение подвесных двигателей, которые бы полностью соответствовали философским принципам компании, сочетающим функциональность, инновации и wow-фактор. Тогда и начало зарождаться второе поколение Evinrude G2, на создание которого ушло пять лет, и недавно журналистам, дистрибьюторам и дилерам со всего мира показали новые революционные моторы.

ЛИБЕРАЛЫ ПРОТИВ КОНСЕРВАТОРОВ

«Подвесные моторы Evinrude должны легко узнаваться с расстояния 100 ярдов в сумерках,— поясняет Жозе Божоли, пока изумленная публика, впервые увидевшая E-Tec G2, пытается оправиться от удивления.— Когда пару лет назад мы показали прототип сотрудникам, мнения разделились: половина категорически не приняла новый дизайн, тогда как остальные полностью нас поддержали. Один из коллег даже отвел меня в сторонку и пытался объяснить, что яхтенная индустрия чрезвычайно консервативна и отвергнет такой продукт. Что ж, мы решили рискнуть и положить конец царящему среди подвесных моторов однообразию. Скучным черно-серым оттенкам пора уступить место цвету».

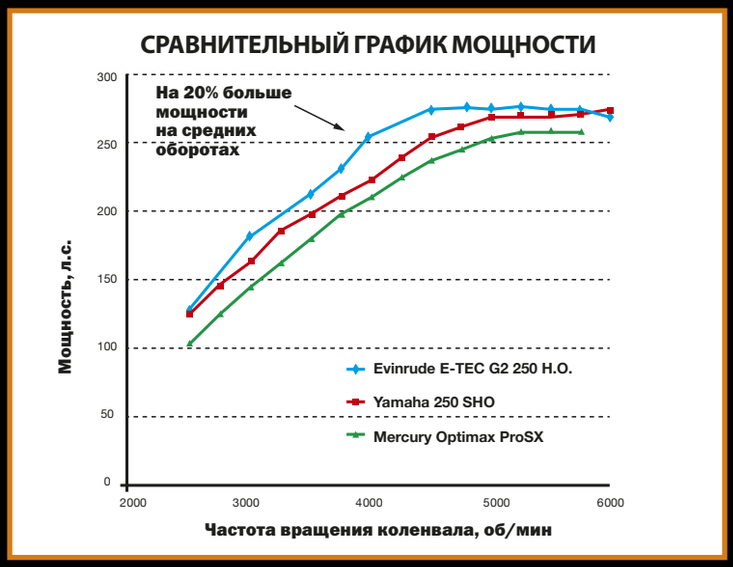
Пять базовых расцветок сменных боковых панелей, пять вариантов верхних и задних панелей плюс 14 вариантов фирменного, теперь вертикально расположенного логотипа Evinrude с двухцветной полосой — в сумме более 400 различных комбинаций на любой вкус. Но это еще не все: компания активно сотрудничает с верфями и предлагает кастомные расцветки под конкретные модели лодок. Баловство, скажут критики? Не совсем… Стоит обратиться к коммерческому успеху тех же смартфонов со сменными панелями или вспомнить представленный в разноцветных вариантах аквабайк Sea-Doo Spark, который полностью раскупили у дилеров по всему миру еще до начала сезона.

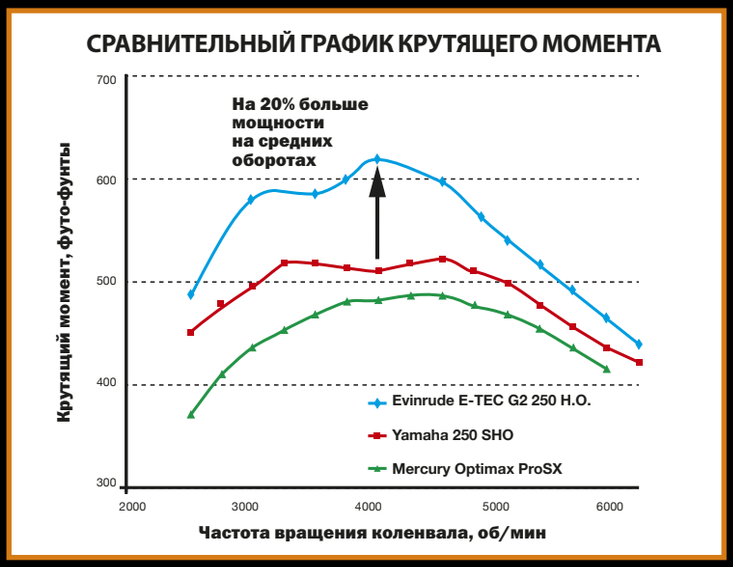
РЕДУКТОР SLX

По сравнению с редукторами первого поколения Evinrude E-Tec в новой трансмиссии SLX применен вал винта большего диаметра

МИКРОПРОЦЕССОР

Быстрый «мозг» нового двигателя автоматически контролирует процесс обкатки и не позволяет системам выйти из строя из-за ошибочных действий пользователя





Широкая палитра недорогих и легко реализуемых цветовых решений способна значительно повлиять на продажи, и BRP этим уверенно пользуется.

Функциональный дизайн надводной части G2 задействует ту же концепцию экзоскелета, что и Spark, выражая энергию и лидерство. Создавая подобную архитектуру капота, дизайнеры обратились к модели 1972 года, которая отчасти определила современный образ моторов Evinrude. Разумеется, боковые панели служат не только декором: достаточно открутить шесть винтов — и открывается доступ к двигателю для сервиса и диагностики. Итак, нестандартный дизайн представляет собой серьезную заявку BRP на смену парадигмы с уходом от привычных, закрепленных за каждым брендом схем. Однако это далеко не главное отличие E-Tec G2 от прежнего поколения и моделей конкурентов.

ДВИГАТЕЛЬ С НУЛЯ

«За последние 38 лет мы не создали ни одного двигателя с чистого листа,— рассказывает Джордж Бартон, директор BRP по инновациям.— Моторы эволюционировали от модели к модели без революционных нововведений. Конструкторы во все времена мечтали заглянуть в сердце работающего двигателя внутреннего сгорания и понять, как там все на самом деле. Современное программное обеспечение CFD (Computational Fluid Dynamic) позволяет очень точно

Подвесные моторы Evinrude должны легко узнаваться с расстояния 100 ярдов в сумерках — именно такая задача стояла перед дизайнерами компании

При маневрировании джойстиком моторы могут асинхронно менять положение

Эксперимент с цветовыми схемами и новым дизайном оказался успешным

Evinrude выпускает специальную линейку моторов для понтонных лодок

Вице-президенты BRP Крис Доусон и Алан Виллемур на презентации E-Tec G2 в Милуоки

Газом можно управлять с помощью дополнительной педали

моделировать происходящие в камере сгорания процессы и оптимизировать работу мотора».

Проведенные в лабораториях BRP исследования показали, что первое поколение двухтактных двигателей Evinrude E-Tec с прямым впрыском хотя и обладает сравнительно высокой эффективностью, но все же определенное количество горючей смеси уходит в выхлопное отверстие цилиндра, а значит имеет место потеря мощности, снижается экономичность и увеличивается объем вредных выбросов в атмосферу. Инженеры полностью переработали геометрию камер сгорания G2, изменили положение впускных и выпускных отверстий, задействовали технологию R.A.V.E. (Rotax Adjustable Valve Exhaust) и добились того, что подаваемый в цилиндр воздух предельно насыщает топливо кислородом и отсекает его от выхлопа.

Оптимизация движения и обогащения горючей смеси в цилиндре обеспечивает ее максимальное сгорание в каждом рабочем цикле. В итоге E-Tec G2 демонстрирует 20% увеличения мощности против Evinrude E-Tec первого поколения, лучшую в классе экономичность (прирост 15%) и в 2–3 раза меньший объем вредных выбросов по сравнению с конкурентами.

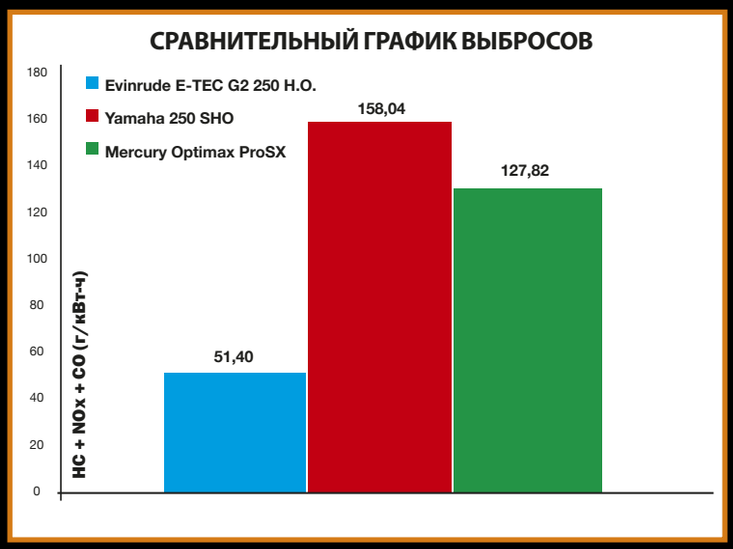
Последнее особенно важно в отношении CO. Наверняка каждому из вас приходилось видеть чадящий голубым дымом двухтактник, позади которого не только неприятно, но и попросту опасно находиться. Концентрация CO в выхлопе E-Tec G2 значительно ниже ПДК (всего 570 частиц на миллион), а значит его можно буквально вдыхать, и в погожий день с высоким атмосферным давлением едущие за катером лыжники или дети на ватрушках не рискуют угореть.

Кто-то может засомневаться: мол, маркетологи красиво расписали продукт, который на самом деле не является новинкой. Однако давайте вспомним, что в 2006 году моторы E-Tec стали первыми двухтактниками, соответствующими строгим экологическим нормам Bodensee, которые действуют в Европе. А сегодня новые E-Tec G2 являются единственными в мире подвесными (притом двухтактными!) моторами мощностью свыше 100 л.с., которые удовлетворяют этим нормам. Делайте выводы, господа!

НОВОЕ ЖЕЛЕЗО

Не меньше внимания при разработке E-Tec G2 было уделено средней и нижней частям мотора. Во-первых, компания с гордостью заявляет, что новые двигатели экономят порядка двух

футов палубы у транца, так как все выходящие из них провода и шланги собраны в одну гофрированную трубу, которая остается неподвижной при движении двигателя. Вывод «коммуникаций» можно организовать с любой стороны мотора, и на транце больше не будут болтаться несколько жгутов, что обеспечит аккуратный внешний вид и освободит место. Во-вторых, подвес E-Tec G2 снабжен мощным поглотителем вибрации. Инженеры позаимствовали это решение у тяжелых машин из горнодобывающей индустрии, обеспечив максимально жесткое крепление к транцу и сведя к минимуму «вихляние» мотора. В-третьих, поворотный механизм гидравлического рулевого управления теперь



Evinrude E-Tec G2 является единственным в мире двухтактным подвесным мотором мощностью более 100 л.с., который удовлетворяет нормам Bodensee

EVINRUDE E-TEC G2

	HO (High output)	V6
МОЩНОСТЬ, Л.С.	200/225/250	225/250/300
ДВИГАТЕЛЬ	V6 74o E-Tec D.I.	
ОБЪЕМ, Л	3,4	
ДИАПАЗОН МАКСИМАЛЬНЫХ ОБОРОТОВ	5400–6000	
ВЕС, КГ	253	
УГЛЫ ОТКИДКИ	–6° — 15°	
СЕКТОР ПОВОРОТА	64°	
МИН. РАССТОЯНИЕ МЕЖДУ МОТОРАМИ	26”	

интегрирован в среднюю часть двигателя и находится в масляной ванне, что увеличивает защиту от коррозии и повышает долговечность.

Наконец, новый редуктор SLX с валом увеличенного диаметра отличается бесшумным и безынерционным переключением. Это особенно заметно при активной работе джойстиком, когда при резких сменах вектора движения редукторы срабатывают без характерных толчков и рывков.

E-Tec G2 оснащаются масляным баком на 7,6 л (стандартное масло) и двумя масляными насосами, а специальная диагностическая емкость под боковой крышкой позволяет без труда определить попадание воды в редуктор. Выполненные из морского алюминия подводные части, помимо краски, покрыты оксидом титана, который в пять раз более устойчив к коррозии, чем хромирование, плюс увеличена площадь анодов.

Разумеется, при такой богатой начинке вес E-Tec G2 (253 кг) превышает таковой у других представителей этого класса, однако если суммировать все дополнительные интегрированные компоненты, никакого криминального перевеса нет. Наоборот, получается наилучшее соотношение мощности и веса, плюс гидравлика уже встроена и настроена на заводе, а значит, обеспечена экономия места и простота в установке.

ПРИМАТ ЭЛЕКТРОНИКИ

Моторы Evinrude E-Tec G2 насквозь пронизаны электроникой. Возможно, рыбакам на реках в сибирской глуши это не понравится, но прогресс есть прогресс, и его не остановить. Центральный микропроцессор полностью контролирует работу мотора, обрабатывает команды fly-by-wire, следит за давлением масла, проверяет состояние топливного фильтра, не позволяет случайно включить реверс на ходу, проводит диагностику системы на предмет ошибок, а также обеспечивает две интересные функции.

Первая — Dynamic Power Steering — позволяет в широких пределах регулировать усилие поворота штурвала на разных скоростях. В режиме Minimum по мере разгона к рулевому колесу нужно прилагать все больше усилий, и на максимальной скорости возникает ощущение, будто на борту вообще нет гидроусилителя. В режимах Medium и Maximum гидравлика все больше и больше помогает рулевому, так что легкость управления напоминает автомобиль. Кстати, в качестве опции доступна педаль (fly-by-wire) для контроля газа ногой — это полезно на высоких скоростях, когда нужно держаться за штурвал обеими руками.

Другая функция под названием i-Trim автоматически управляет углом откидки моторов. «Уверен, что большинство яхтсменов-любителей, включая меня, не умеет грамотно управлять дифферентом,— поясняет Жозе Божоли.— Зачастую мы просто делаем вид, будто со знанием дела опускаем или поднимаем мотор, однако эффективность этих действий невелика. Именно поэтому я попросил конструкторов создать автоматическую систему».

i-Trim анализирует текущие обороты двигателя и положение рукоятки газа и в зависимости от этого выставляет угол откидки. В крутых поворотах, когда обороты падают, но рукоятки остаются на месте, угол откидки не меняется, поэтому тут приходится

Появление Evinrude E-Tec G2 совершило революцию на рынке подвесников

Все кабели и шланги собраны в единую трубку и не путаются на транце

Для доступа к внутренностям G2 достаточно открутить шесть болтов

Подвеска мотора полностью переработана для снижения вибрации

действовать вручную. Логика i-Trim похожа на таковую автомобильного круиз-контроля: при необходимости автоматика переводит контроль в ручной режим по первому нажатию кнопки тримма. По моим ощущениям, на гладкой воде эта функция более чем полезна, а как двигатель поведет себя при движении косым курсом к волне, покажут более детальные тесты.

Что касается рукояток газа, то они полностью переработаны и оснащены резервными микроконтроллерами на случай выхода из строя основных. Джойстик Evinrude создавали совместно с компанией SeaStar: он соответствует ожиданиям и обеспечивает сходную с конкурентами маневренность лодки. Вращение двухмоторной лодки вокруг вертикальной оси происходит легко, а вот движение лагом удается гораздо сложнее. Виной тому не дефекты манипулятора, но физические ограничения расположенных далеко за транцем движителей. Пока с помощью джойстика можно только швартоваться (ограничение 2700 об/мин), хотя, возможно, в будущем производитель расширит функциональность до полноценного управления на высоких скоростях.

Специально для новых моторов Evinrude создала три цифровых прибора с экранами разного диаметра (диагональ 3,5, 4,3 и 7 дюймов), которые отображают состояние двигателя и позволяют управлять его функциями. Весьма важно, что на холостых оборотах E-Tec G2 вырабатывает на 40% больше энергии для зарядки аккумуляторов, поэтому владельцам не придется ограничивать себя в бортовой электронике.

ГАРАНТИИ

«Женщина успеет сказать 21 миллион слов, пока мотору Evinrude потребуется сервис»,— с такой рекламой компания продвигала E-Tec первого поколения. Теперь количество слов придется увеличить. Для E-Tec G2 производитель предоставляет гарантию по формуле 5/500: пять лет на двигатель и коррозию и 500 часов работы или пять лет без сервисного обслуживания. Нехитрые подсчеты показывают экономию в размере $ 4800 по сравнению с аналогичными 4-тактными моторами. Я увидел процесс тестирования двигателей на заводе Evinrude — и теперь у меня есть все основания доверять такому заявлению. В современном мире давать подобную гарантию, не будучи уверенным в стопроцентном качестве продукции, станет разве что сумасшедший, а BRP не из их числа.

Дополнительные функции i-Trim и Dynamic Power Steering автоматически регулируют угол откидки мотора и усилие на штурвале

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНОЕ СЛОВО, ИЛИ ЧЕГО ОЖИДАТЬ?

Похоже, Evinrude действительно совершила революцию в сегменте подвесных моторов. Однажды BRP уже сделала это на рынке снегоходов, когда создание инновационной платформы REV для Ski-Doo позволило канадцам заполучить половину мирового рынка. Теперь они пошли еще дальше и показали мотор, эффективность которого по топливу превосходит сходные модели конкурентов на любых оборотах. У E-Tec G2 нет провалов по мощности во всем диапазоне — я убедился в этом лично, протестировав пять разномастных лодок, на которых были установлены от одного до трех моторов. Уверен, если бы Оле Эвинруд смог попасть в будущее и увидеть, насколько успешны спустя сто лет названные его именем моторы, он стал бы самым счастливым изобретателем на свете.

А нам остается с нетерпением ждать, когда E-Tec G2 появятся в продаже. Пока выпущено всего порядка сотни экземпляров для тестов и маркетинга; осенью компания приступит к массовому производству новых моторов, а весной обещает одновременный старт продаж по всему миру. Цена E-Tec G2 пока не объявлена, однако не стоит надеяться, что она будет низкой. За передовые технологии в красивой упаковке всегда приходится платить — это закон рынка, но отдавать деньги за хорошие вещи не жалко. MBY

Светящиеся стойки

Огни-маркеры на солнечных батареях

Практичные финны решили использовать идею садовых «самозарядных» фонарей на яхте и придумали простые огни для стоек релинга, повышающие безопасность при передвижении по палубе ночью. Diamond Lux подходят для любых труб диаметром 25 мм и устанавливаются за считаные минуты. Шесть светодиодов производят достаточно света, а полностью заряженная от солнца батарея обеспечивает их работу до 140 часов. При необходимости огни могут также работать от обычных батареек стандарта LR03.

Цена Diamond Lux составляет £ 65 за пару, и мы надеемся, что качество ее оправдает.

ИНТЕРНЕТ: www.hanninen.com

Дорогие, но эффективные фонари повышают безопасность на палубе ночью

Тонкий «спутникофон»

Новая модель с улучшенным экраном и продленным временем работы

Представленный четыре года назад IsatPhone Pro был весьма прочным и надежным аппаратом, однако на фоне одноклассников выглядел этаким кирпичом. Теперь Inmarsat решил сделать телефону радикальную пластику и выпустил обновленную модель IsatPhone Pro 2. Она оказалась тоньше, но шире оригинала (169 × 75 × 29 мм), потяжелела до 319 г и при этом весьма похорошела в плане дизайна. Изменения коснулись не только корпуса: современные технологии снизили общее энергопотребление, продлив время работы от батареи до 160 часов в режиме ожидания и 8 часов в режиме разговора.

Новый экран легче читается на ярком солнце, а защита корпуса IP65 позволяет пользоваться телефоном в дождь. Кроме того, IsatPhone Pro 2 умеет подавать сигналы о входящем вызове даже при сложенной антенне.

Стоимость устройства зависит от выбранной комплектации и составляет £ 630–720, а стоимость минуты разговора — около £ 1.

ИНТЕРНЕТ: www.inmarsat.com

На воду — из чемодана

Складной универсальный тендер

DinghyGo представляет собой непохожий на другие подобные суда универсальный тендер в стиле Tinker Tramp. На этом тендере можно ходить на веслах или под парусом, а также навешивать мотор мощностью до 8 л.с. В надутом состоянии судно достигает длины 9 футов и берет на борт четырех пассажиров. Вес лодки без парусного вооружения всего 30 кг, 15 кг добавляют мачта и парус. Габариты сумки с упакованной DinghyGo составляют 95 × 96 × 32 см, поэтому ее можно перевозить в багажнике даже самых маленьких автомобилей.

Тендер может пригодиться для обучения мореходным навыкам детей — выдвижной киль позволяет идти практически по ветру, а также использоваться для решения разных задач в широком спектре применения, поскольку с 8-сильным мотором развивает целых 15 узлов. По заявлению производителя, это небольшое судно легко сдувать и складывать, однако наш опыт показывает, что упаковка подобных лодок не всегда дается просто.

Стоимость DinghyGo составляет £ 2299, а посмотреть тендер в действии можно в специальном ролике на сайте компании.

ИНТЕРНЕТ: www.dinghygo.com

Многофункциональная надувнушка поместится в любом багажнике

Ginza Project

ОТКРЫЛ СЕЗОН ЛЕТНИХ ТЕРРАС!

GINZA PROJECT
www.ginzaproject.ru

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

КОРЮШКА
ЗАЯЧИЙ ОСТРОВ, ПЕТРОПАВЛОВСКАЯ КРЕПОСТЬ, ДОМ 3
+7 (812) 917 90 10

SUNDAY
КРЕСТОВСКИЙ ОСТРОВ, ЮЖНАЯ ДОРОГА, ДОМ 4/2
+7 (812) 900 33 31

ПРЯНОСТИ & РАДОСТИ / 24
НА ПОСАДСКОЙ
МАЛАЯ ПОСАДСКАЯ УЛИЦА , ДОМ 3
+7 (812) 333 46 33

НА РЕЧКЕ
УЛИЦА ОЛЬГИНА, ДОМ 8
+7 (812) 230 03 47

МАНСАРДА
ПОЧТАМТСКАЯ УЛИЦА, ДОМ 3/5
+7 (812) 946 43 03

FRANCESCO
СУВОРОВСКИЙ ПРОСПЕКТ, ДОМ 47
+7 (812) 275 05 52

ХОЧУ ХАРЧО / 24
САДОВАЯ УЛИЦА, ДОМ 39/41
+7 (812) 310 32 36

CAPULETTI / 24
БОЛЬШОЙ ПРОСПЕКТ П. С., ДОМ 74
+7 (812) 232 22 82

БРИЧМУЛА / 24
КОМЕНДАНТСКИЙ ПРОСПЕКТ, Д. 13
+7 (812) 677 11 90

МОСКВА
НЕВСКИЙ ПРОСПЕКТ, ДОМ 114 (ТК «НЕВСКИЙ ЦЕНТР»)
+7 (812) 937 64 97

РИБАЙ
КАЗАНСКАЯ УЛИЦА, ДОМ 3А
+7 (812) 912 96 21

MAMALIGA
НА ЭНГЕЛЬСА
ПРОСПЕКТ ЭНГЕЛЬСА, ДОМ 27
+7 (812) 600 24 25

MAMALIGA
НА КАЗАНСКОЙ
КАЗАНСКАЯ УЛИЦА, ДОМ 2
+7 (812) 571 82 87

18+

CALL CENTER*:
+7 (812) 640 16 16

Эксперт MBY
Тим Бартлет
E-mail: editor@mby.ru

Устойчивый взгляд

Монокуляр с гиростабилизацией

Разглядеть издали навигационные знаки бывает непросто, однако новый монокуляр Monolite от компании Fraser Optics устраняет эту проблему, обеспечивая неподвижное изображение цели даже на большом расстоянии. Прибор (14 × 40 мм) с гироскопическим стабилизатором был представлен на выставке METS и за превосходный дизайн тут же удостоился награды DAME (Design Award METS).

В противоударном плавающем водонепроницаемом корпусе на шарнирах смонтирована платформа Stedi-Eye с гироскопической стабилизацией. Гироскоп — небольшой маховик на электроприводе, — по утверждению производителя, до 98% нивелирует дрожание изображения. Он находится в рукоятке прибора и питается от батареи CR123.

Обычные бинокли редко имеют увеличение больше восьми крат из-за проблем, вызванных дрожанием рук; стабилизатор Monolite обеспечивает резкость при 14-кратном увеличении.

Цена прибора в США около $ 21 007.

ИНТЕРНЕТ: www.fraser-optics.com

«Элитный» эхолот по умеренной цене

Охотиться за камбалой стало еще легче

Компании Lowrance удается не только добавлять в свои бюджетные эхолоты серии Elite (диагональ экрана 5″ и 7″) продвинутые функции вроде линейной частотной модуляции (ЛЧМ), но и неуклонно снижать их стоимость. На конечную цену заметно влияет выбор трансдьюсера, но самый дешевый набор (5-дюймовый дисплей эхолота с пластиковым излучателем на днище у транца) стоит всего £ 475. Использование технологии ЛЧМ позволяет этому компактному бюджетному прибору «пробивать» толщу воды на 300 м.

Однако его основные преимущества сказываются как раз на мелководье, где он гораздо чувствительнее обычного эхолота и позволяет видеть объекты в высоком разрешении без паразитного шума. Поэтому теперь, если вы соберетесь выследить испуганную камбалу, крадущуюся в сантиметре от песчаного дна, сонар с ЛЧМ легко с этим справится.

ИНТЕРНЕТ: www.lowrance.com

ВПЕРЕД, К ИСТОКАМ!

ТИМ БАРТЛЕТ: *Боюсь, мы теряем полезные в прошлом ценные навыки*

Ребенком я часами ждал родителей после уроков в школе. Выбор в те времена был прост: ждать, идти пешком или ехать на автобусе. А нынешние дети привыкли, что родители бросают все и мчатся к ним по первому звонку или SMS-сообщению. О пешей прогулке домой вообще не может быть речи, разве что за нее дадут премию герцога Эдинбургского или денег. Автобус, конечно, можно подождать, но только если табло на остановке показывает точное время его прибытия.

Наши дети выросли в мире электроники. Моя старшая дочь — уже сама учитель — с трудом припоминает то время, когда дома не было компьютера. А младшие просто не представляют жизнь без мобильной связи, социальных сетей и GPS.

Но как быть нам, старым чудакам? Мы привыкли к машинам с механической коробкой и бумажным картам. В море выходили на лодках без GPS-навигаторов, подробных метеосводок и раций. Когда автомобили ломались, чинили их с помощью жвачки, вешалок и колготок наших подружек. Когда терялись, то просто спрашивали дорогу — хотя бы иногда! Если ломались лодки, мы самостоятельно старались устранить неисправность на месте, а сбившись с курса, знали, что Великобритания на севере, а Франция — на юге. Переживать стоило лишь за то, чтобы увидеть сушу раньше, чем выскочишь на мель.

Уверен, электронное оборудование спасло многих, но загубило не меньше из-за неправильного использования. Его создатели украли нашу способность справляться с трудностями, сделали нас самодовольными, беспечными и требовательными к точной информации. Мы нетерпеливы, ждем мгновенных ответов, не выносим, если что-то пошло не так. В итоге мы разучились адекватно реагировать на проблему и справляться с ней.

Тридцать лет назад было не очень важно, если ты не знал своих точных координат и не мог ими поделиться, а теперь об этом приходится постоянно переживать, вместо того чтобы просто наслаждаться морской прогулкой. Так, может, уже пора вспомнить простые практические навыки, на случай если электроника вдруг подведет?

BBC-CARS

РОСКОШЬ ЯХТЫ
НА БОРТУ ВАШЕГО АВТОМОБИЛЯ

Отделка тиком именно то, что Вам нужно:

Изысканность
Долговечность
Практичность
Качество
Стиль

г. Санкт-Петербург, ул. Ольги Берггольц, д. 35 Б.
г. Москва, Волоколамское ш. д. 81 корп. 2
mail@bbc-cars.com
www.bbc-cars.com

(812) 322 9118
(499) 686 0275
#bbccars
bbccarsinst

ШКОЛА MBY

Что нужно знать будущему капитану яхты

Инструктор
Джон Мендес
E-mail: editor@mby.ru

УРОК №23

MBY продолжает публиковать серию материалов для тех, кто хочет улучшить свои шкиперские навыки и быть готовым к встрече с морем.

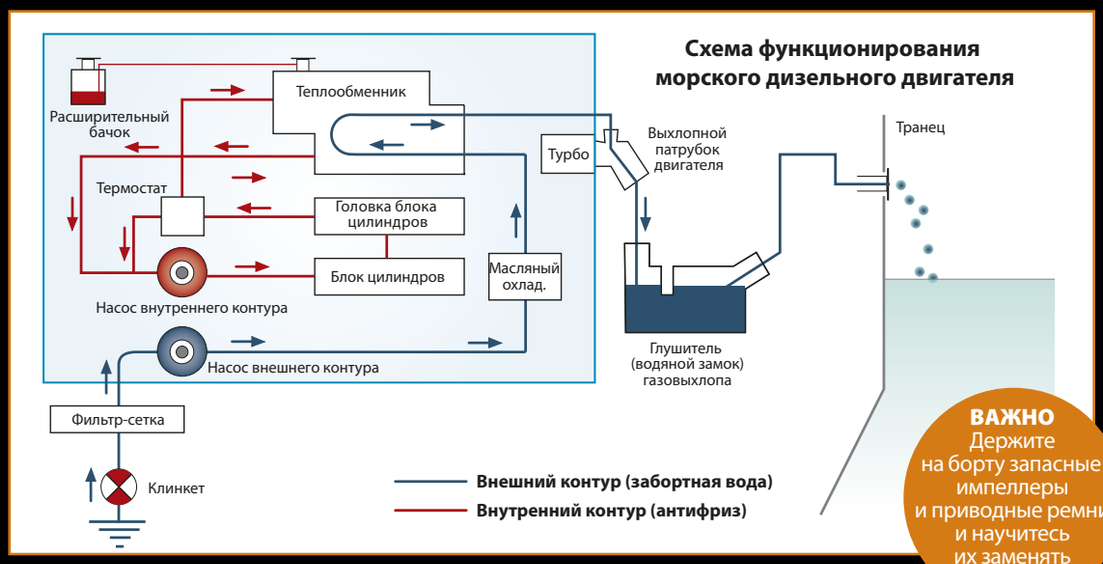
ВИДЕО
mby.com/eng

Yachtmaster: Пламенный мотор

Как избежать перегрева двигателя и что делать, если ситуация выйдет из-под контроля?

Текст **Джон Мендес** Фото **Лестер МакКарти**

С перегревом двигателей на судне может столкнуться даже весьма опытный яхтсмен, но есть ли способы избежать этого? Такая ситуация способна вывести из себя и даже напугать любого, особенно если человек не силен в механике. Тем не менее есть несколько простых действий, которые можно предпринять, чтобы предотвратить или разрешить ситуацию. Самое главное — постоянно следить за работой двигателей и уметь распознавать признаки перегрева на ранней стадии. Игнорирование «симптомов» небольшого перегрева, с которым легко справиться, может быстро привести к масштабным повреждениям, устранение которых обойдется недешево.



ВАЖНО
Держите на борту запасные импеллеры и приводные ремни и научитесь их заменять

СИСТЕМА ОХЛАЖДЕНИЯ

Большинство морских двигателей имеют двухконтурную систему охлаждения (см. схему). Это означает, что сам двигатель охлаждается изолированным внутренним контуром, где циркулирует смесь воды и антифриза. А тот, в свою очередь, охлаждается внешним контуром с забортной водой.

Принцип здесь примерно такой же, как в автомобильных двигателях, но вместо проходящего через радиатор воздуха здесь через теплообменник прокачивается морская вода, охлаждающая воду с антифризом. Бак, содержащий их смесь, должен быть заполнен до нужного уровня. Также важно соблюдать правильную пропорцию воды и антифриза, поскольку антифриз еще и предохраняет двигатель от повреждений при понижении температуры в холодном климате, помогает предотвратить коррозию. Сейчас многие производители рекомендуют использовать готовые смеси охлаждающих жидкостей, чтобы не ошибиться в пропорции.

Смесь воды и антифриза прокачивается вокруг двигателя при помощи насоса, обычно расположенного на передней стенке двигателя, ближе к его верхней части. Насос имеет приводной ремень, натяжение которого должно быть правильным. Если оно слишком слабое, то ремень будет проскальзывать. Слишком сильное натяжение может привести к преждевременному истиранию ремня, шкива и подшипников насоса.

Каждый раз перед выходом в море проверяйте:

- уровень охлаждающей жидкости;
- отсутствие протечек в данный момент и следов потери жидкости ранее;
- натяжение приводных ремней.

Внутренний контур, где циркулирует вода/ антифриз, охлаждается забортной водой. Пока антифриз холодный, он циркулирует в двигателе, минуя теплообменник. По достижении пороговой температуры термостат открывается и включает систему охлаждения забортной водой. В систему подачи забортной воды тоже входит насос, приводимый в движение двигателем. Он закачивает внутрь системы морскую воду и прогоняет ее через различные теплообменники в зависимости от конструкции вашего двигателя, чтобы поддерживать

Jean-Baptiste Rautureau

Instagram

#jeanbaptisterautureau #freelance_paris

Невский 147, т. 717-18-86, Большой пр. П.С. 58, галерея Априори т. 380-84-93
www.freelance-spb.ru

РЕКЛАМА

У Volvo Penta есть и готовая смесь (вода плюс антифриз), и концентрат

Струя жидкости охлаждения на холостых оборотах

Струя жидкости охлаждения на средних оборотах

Всегда знайте штатную рабочую температуру

С прозрачной крышкой фильтра забортной воды легче обнаружить его засорение

Использование инфракрасного термометра поможет установить проблемный участок системы

Температура воды на входе в выхлопную трубу позволяет обнаружить проблему на ранней стадии

рабочую температуру, а потом выбрасывает ее наружу, обычно в смеси с выхлопными газами. Чаще всего на входе, сразу после забортного клапана (клинкета) установлен фильтр, предотвращающий попадание в систему водорослей и мусора, которые могут ее заблокировать. После фильтра идет насос внешнего контура. На некоторых двигателях приводной ремень насоса находится на носовой стенке двигателя или он вращается от редуктора. Под крышкой насоса — резиновый импеллер (крыльчатка), заключенный в металлический цилиндр.

Это устройство работает достаточно надежно до тех пор, пока вода поступает в систему. Но если клинкет или водяной фильтр засорены, резиновые лопасти быстро перегреваются и начинают разрушаться. В большинстве морских дизелей забортная вода охлаждает теплообменник, масляный радиатор, холодильники топлива и редуктора, интеркулер турбины, а затем выбрасывается наружу через выхлопной коллектор.

Перед выходом в море проверьте состояние внешнего контура охлаждения:

- забортный клапан (клинкет) открыт;
- фильтр забортной воды чистый;
- натяжение приводного ремня правильное;
- отсутствуют утечки жидкостей и их следы;
- из выхлопной трубы при запуске двигателя вытекает вода.

ЧТО ВЫЗЫВАЕТ ПЕРЕГРЕВ ДВИГАТЕЛЯ?

Часто причиной перегрева двигателя является отсутствие циркуляции забортной воды во внешнем контуре, когда ее проток по какой-либо причине нарушен. Результатом может стать либо резкое повышение температуры (покажут датчики или сработает сигнализация), либо постепенное ее увеличение — до тех пор, пока вы не обнаружите, что при движении стрелки приборов не уходят из красной зоны; сигнализация при этом может и не включиться.

Большинство рассчитывают, что сигнализация сработает до того, как двигатели перегреются. К сожалению, это не совсем так: и датчики, и сигнализация завязаны на внутренний охлаждающий контур и показывают температуру жидкости внутри этой системы. Но они никак не реагируют на проблему, которая, возможно, возникла гораздо раньше в системе забортной воды. Это особенно проблематично при запуске двигателя и на низких оборотах, когда термостат открыт не полностью и нехватка охлаждения забортной водой может какое-то время не проявляться. Когда вы добавите оборотов (температура, соответственно, повысится), теплообменник не будет справляться со своей задачей без постоянного притока забортной воды, и проблема вскоре станет очевидной.

ВАЖНО
Пластиковый пакет, попавший в клинкет забортной воды,— частая причина перегрева двигателя. Можно ненадолго дать задний ход (особенно на лодках с угловыми колонками) — это часто помогает решить проблему

ПОСТЕПЕННЫЙ РОСТ ТЕМПЕРАТУРЫ

Если вы отмечаете постепенное увеличение рабочей температуры двигателя или на высоких оборотах она становится чуть выше нормальной — это обычно ранний признак больших проблем, который указывает на ограничение тока забортной воды в системе охлаждения. Оно может быть вызвано скоплением мусора, попавшего в систему во время предыдущих переходов. В этом случае проблему может решить хорошая прочистка.

Место закупорки часто трудно определить; в этом случае может помочь инфракрасный термометр. Лазерные термометры стоят недорого (около £ 30) и позволяют обследовать систему подачи забортной воды путем измерения температуры до и после каждого ее элемента. Разница в показаниях должна быть минимальной, и если вдруг вы регистрируете резкий подъем температуры, то это хороший индикатор места, где произошла закупорка. Общее повышение температуры от насоса забортной воды до выхлопной трубы не должно превышать 15 °C. Впрочем, многое зависит от температуры забортной воды.

РЕЗКИЙ ПЕРЕГРЕВ

Если температура двигателя повышается внезапно, стрелки приборов быстро смещаются в красную зону; срабатывает сигнализация, а моторный отсек наполняется паром. Главное — не упустить ранние признаки перегрева:

- запах горелой резины. Выхлопной коллектор обычно сделан с использованием резины, которая начинает издавать запах при перегреве. Впрочем, его не всегда легко уловить, например, с флайбриджа;
- выхлоп становится громче обычного. Вода в выхлопном коллекторе выступает в качестве глушителя, поэтому при уменьшении ее тока звук усиливается;
- видимое уменьшение выхлопа. На высоких оборотах под воздействием высокой температуры выхлопных газов некоторое количество охлаждающей воды превращается в пар. Соответственно, чем меньше воды, тем меньше и пара. Это непросто заметить, разве что вы очень внимательны и регулярно это проверяете;
- из выхлопной трубы вытекает меньше воды, хотя обнаружить это можно лишь на лодках с выхлопом выше ватерлинии. На лодках с двумя двигателями заметить это проще, поскольку можно сравнить поток от каждого двигателя;
- если установлена сигнализация, реагирующая на температуру в выхлопном коллекторе, она может сработать раньше сигнализации двигателей — уменьшение тока воды в первую очередь проявляется в повышении температуры выхлопа;
- некоторые системы чувствительнее, чем другие, так что поглядывайте на датчики. Неплохо также поставить маркером метки

нормальной рабочей температуры, чтобы сразу заметить, если что-то идет не так;

- проверьте аварийную лампочку или звуковой сигнал неисправности системы зарядки генератора. У многих двигателей ремень генератора и помпы системы охлаждения общий. Неисправность ремня вызовет сигнал и может быть признаком того, что перегрев скоро наступит.

ДЕЙСТВИЯ В СЛУЧАЕ ПЕРЕГРЕВА

Что делать, если вы упустили показания приборов или никакие из вышеописанных симптомов не проявились, а потом внезапно сработала сигнализация? Ее срабатывание чаще всего означает, что температура двигателя уже высока. Так что первое, что следует сделать,— сбавить обороты до холостых. Не стоит немедленно останавливать двигатель, поскольку это полностью перекроет приток к нему охлаждающей жидкости. Если уменьшение оборотов приводит к снижению температуры — это хороший признак. Внутренний контур охлаждения обычно может справиться с температурой на холостых оборотах, а если еще есть некоторый приток забортной воды, то это поможет быстрее отвести излишнее тепло. Резкое отключение, скорее всего, приведет к тому, что двигатель будет нагреваться еще сильнее, поскольку теплу некуда уходить.

Далее следует подумать о ситуации в море и безопасности. Достаточно ли безопасно место, где вы находитесь, чтобы разобраться с проблемой? Если лодка оборудована двумя двигателями, не будет ли разумнее продолжить движение на одном, пока вы будете оценивать дальнейшие действия? Если двигатель у вас всего один, но на низких оборотах вы можете держать температуру под контролем, возможно, логичнее будет все же продолжить движение хотя бы малым ходом, вместо того чтобы останавливаться. Какой бы вариант вы ни выбрали, разбираться с проблемой следует осторожно, поскольку накопившиеся в двигателе пар и горячая вода под давлением легко могут ошпарить. По возможности сначала слегка приоткройте люк моторного отсека, а не бросайтесь сразу распахивать его настежь…

Однажды я так открыл люк моторного отсека на Grand Banks после перегрева двигателя. Оттуда вырвалось столько пара, что из рубки мы вообще ничего не видели! В тот раз приборы не показывали ничего необычного, однако сработала сигнализация, потому я и открыл люк полностью, даже не подумав, что может быть внутри. Позднее обнаружилось, что вал импеллера насоса разрушился.

Затем попытайтесь понять, что именно вызвало перегрев двигателя, и оцените, можете ли вы что-то сделать с этим на месте. В море обычно приходится выбирать из двух вариантов: можно ли находиться в горячем моторном отсеке, чтобы произвести ремонт, или лучше потихоньку двигаться в ближайший порт? Если второе невозможно, то двигатель придется заглушить и все же отправиться разбираться с проблемой.

Не глушите двигатель резко: это перекроет подачу охлаждающей жидкости к двигателю и вызовет еще большее повышение температуры

Импеллеры — новый, изношенный и разрушенный; его лопасти остались в системе охлаждения

ОБЫЧНЫЕ ПРОБЛЕМЫ

Фильтр

Если фильтр забортной воды забит полностью или частично, заглушите двигатель, закройте кингстон забортной воды, прочистите фильтр (обычно там обнаруживаются водоросли или пластиковые пакеты), вставьте его обратно, откройте кингстон и запустите двигатель. А теперь потрогайте переднюю часть корпуса импеллера. Если она холодная, значит насос работает, если нет — импеллер тоже поврежден.

Соединительные шланги

Хомуты на шлангах и другой крепеж могут со временем ослабевать или слетать вовсе. Затяните или заново подсоедините их и проверьте корпус импеллера, как указано выше, чтобы убедиться, что с ним все в порядке.

Импеллер

Бывает, что из строя выходит импеллер. Это может случиться, если вы подцепили пластиковый пакет на водозаборник и внезапное перекрытие потока воды привело к повреждению импеллера насоса и его лопастей. Когда вы глушите двигатель, вода перестает всасываться и пакет спадает, так что о причине перегрева в такой ситуации можно и не догадаться. Проверка корпуса импеллера может помочь и в этом случае — он должен быть холодным на ощупь. Если корпус теплый — импеллер, скорее всего, поврежден. В этом случае его нужно заменить, и часто это не единственное, что придется сделать, поскольку сломанные лопасти импеллера попадают в трубопровод и препятствуют току забортной воды. К сожалению, пока двигатель горячий, извлечь эти обломки из шлангов непросто, так что придется подождать, когда он остынет.

ВАЖНО
Даже если вы не сильны в механике, несложно будет освоить базовые вещи: очистку фильтра, проверку клинкета и импеллера. Во всяком случае, если вы запросите помощь, вам могут посоветовать, что стоит проверить прежде всего

ПОСЛЕДНЕЕ СРЕДСТВО

На борту всегда нужно иметь запчасти, в частности импеллер и инструмент для его замены. Если вы никогда не делали этого прежде, попрактикуйтесь в марине, чтобы, если придет нужда его менять, знать, что к чему. Если вы не можете справиться с проблемой и нет возможности медленно двигаться в порт из-за риска усугубить повреждения, не остается ничего другого, как позвонить в мобильную сервисную службу или подать сигнал Pan-Pan. Сигнал Mayday подается, только если в настоящий момент существует серьезная угроза для судна и людей на борту. А уж береговые службы, в свою очередь, могут повысить уровень опасности ситуации до Mayday, если сочтут это необходимым. MBY

Если крышка насоса горячая, есть вероятность, что импеллер поврежден

После того как вы сняли крышку насоса, понадобится специальный инструмент для извлечения старого импеллера и смазка для установки нового

Ricoh WG-4 GPS

Стоимость € 340

Когда идет речь о длительном пребывании на яхте или просто в условиях высокой влажности, то единственным долгоживущим средством для фото- и видеосъемки оказываются защищенные камеры. Компания Ricoh, владеющая торговой маркой Pentax, недавно обновила популярную «неубиваемую мыльницу» WG-3, зарекомендовавшую себя хорошим компаньоном для экстремальных путешествий. Новая камера WG-4 GPS оснащена матрицей на 16 Мп с обратной засветкой (оптическая стабилизация посредством сдвига матрицы), светосильным широкоугольным zoom-объективом (ЭФР 25-100 мм, f/2.0) и умеет снимать видео в формате Full HD. Заявленный предел по глубине для WG-4 GPS составляет 14 метров, поэтому с фотоаппаратом можно заниматься снорклингом и даже брать на неглубокие погружения.

Для использования аппарата на яхте или в воде я бы рекомендовал приобрести дополнительный плавучий ремешок, который не даст ему утонуть. В спецификациях WG-4 GPS значится устойчивость к падениям с высоты до 2 метров и нагрузке до 100 кг (неубиваемый ударопрочный корпус действительно выдерживает вес человека!), а также минимальная рабочая температуры -10 °С. Сама камера хорошо справляется с морозом, однако длительность работы литиевой батареи заметно сокращается.

Встроенный GPS-приемник характеризуется быстрым стартом и позволяет вписывать текущие координаты в файлы изображений для дальнейшей привязки к картам, но использование его в качестве навигатора не предусмотрено.

Одной из интересных особенностей WG-4 GPS является режим «цифрового микроскопа», обеспечивающий экстремальную макросъемку. Расположенные вокруг объектива светодиоды эффективно подсвечивают находящийся перед ним объект, а минимальная дистанция фокусировки составляет меньше сантиметра.

В отличие от WG-3, для зарядки аккумулятора новой камеры не требуется отдельное устройство: кабель с проприетарным разъемом вставляется в гнездо на самом аппарате.

Ricoh выпускает WG-4 GPS в нескольких цветовых вариантах, а также предлагает всевозможные аксессуары, включая разнообразные крепления. Для использования на яхте подойдет велосипедный держатель, который прекрасно ставится на стандартный релинг, или мощная «присоска» для установки камеры на любую гладкую поверхность. **Антон Черкасов**

ИНТЕРНЕТ: www.ricoh-imaging.ru

ОЦЕНКА MBY ★★★★★
СТОИМОСТЬ ★★★★★

К НОВОМУ СЕЗОНУ УДОБНЫЕ «КНОПКИ» ПО СПЕЦИАЛЬНОЙ ЦЕНЕ!

Режим управления одной рукояткой

Позволяет управлять одной рукояткой двумя моторами сразу. При включении функции рукоятка, которая повернута первой становится главной.

Круиз-контроль

Плавное изменение оборотов двигателя нажатием кнопок +/-

Автоматическое управление тримом колонки

Автоматически управляет положением колонки при разгоне катера. Уменьшает время выхода на глиссирование, экономит топливо. Заданные по умолчанию значения могут быть отрегулированы под конкретный катер.

Бортовой компьютер

Программа выводит на дисплей мгновенный и средний расход топлива, расстояние до пустого бака и т.п.

ОБРАТИТЕСЬ К ДИЛЕРУ VOLVO PENTA ДЛЯ АКТИВАЦИИ ФУНКЦИЙ! ПРЕДЛОЖЕНИЕ ДЕЙСТВУЕТ ВЕСЬ СЕЗОН ПО 30 СЕНТЯБРЯ 2014.

-50%

Наименование	Спец. розничная цена позиции, руб. с НДС	IPS	Дизель с редуктором		Двигатель с колонкой Aquamatic		
		Сдвоенная установка*	Сдвоенная установка*	Одиночная установка	Сдвоенная установка*	Одиночная установка	Одиночная установка
Бортовой компьютер	12 000	*	*	*	*	*	*
Круиз контроль	12 000	*	*	*	*	*	*
Режим управления одной рукояткой	12 000	*	*		*		
Автоматическое управление тримом колонки	12 000				*	*	*
Режим буксировки воднолыжника	12 000						*

* Цена комплекта софта указана на один двигатель, не включает стоимость работ.

Данное предложение не является публичной офертой.

РЕКЛАМА

VOLVO PENTA

www.volvopenta.ru

Защитный чехол для планшетов

Сумки, жесткие оболочки, кейсы и зиплоки — подберите для своего планшета чехол, который позволит безопасно использовать гаджет на борту.

Текст **Пиппа Парк** Фото **Нил Синглтон**

BeachBuoy

Стоимость £ 14,95

По сути это просто водонепроницаемый мешок, который сверху закручивается и запирается застежкой-липучкой. Чехол прост в использовании, а прозрачные поверхности позволяют делать под водой четкие фото. Правда, его надежность вызывает сомнения: когда чехол достали из воды, внутри оказалось несколько капель. Тем не менее на него предоставляется пожизненная гарантия.

ИНТЕРНЕТ www.proporta.co.uk

ХАРАКТЕРИСТИКИ Водонепроницаемый

ГАДЖЕТЫ iPad, Motorola Xoom, ASUS Transformer Prime и другие планшеты таких же размеров

MOTOR BOAT РЕЙТИНГ ★★★☆☆

Aryca Rock

Стоимость £ 70

Возможно, это один из самых больших чехлов, но кроме того — один из самых удобных в использовании. Простой твист-замок, хорошая звукопроницаемость, все функции доступны через мягкую мембрану. К тому же у чехла есть надежная подставка — можно откинуться на лежанке и смотреть фильмы. И следить за ходом лодки, конечно…

ИНТЕРНЕТ www.aryca.eu

ХАРАКТЕРИСТИКИ Защита от воды, песка и пыли

ГАДЖЕТЫ iPad 1, 2, 3 и 4

ЦВЕТА Желтый, розовый, черный, белый

MOTOR BOAT РЕЙТИНГ ★★★★☆

Lifedge

Стоимость £ 99

Очень удачное обновление предыдущей модели. Нескользящее покрытие чехла и удобный ремешок позволяют держать гаджет одной рукой. Мембрана покрывает планшет, как вторая кожа, и совершенно не ухудшает работу сенсорного экрана. Кроме того, чехол дополнен отличным антибликовым напылением и специальным водонепроницаемым разъемом для наушников.

ИНТЕРНЕТ www.lifedge.co.uk

ХАРАКТЕРИСТИКИ Водо- и пыленепроницаемый, ударопрочный

ГАДЖЕТЫ iPad 1, 2, 3 и 4

ЦВЕТА Светло-серый, темно-серый, морской волны

MOTOR BOAT РЕЙТИНГ ★★★★★

OtterBox Defender

Стоимость £ 69,99

MOTORBOAT РЕЙТИНГ ★★★☆☆

Чехол обеспечит надежную защиту, только потребуется время, чтобы разобраться, как включить и выключить гаджет. Мембрана не препятствует управлению планшетом, но несколько раздражают блики на поверхности экрана. Зато полезный бонус — крышка с регулируемым углом, которая откидывается назад, как подставка, что позволяет комфортно использовать гаджет и для введения данных, и для просмотра видео.

ИНТЕРНЕТ www.otterbox.co.uk

ХАРАКТЕРИСТИКИ Защита от воды, пыли, ударов и царапин

ГАДЖЕТЫ iPad Air

ЦВЕТА Черный, серый, розовый, синий, бирюзовый и зеленый

Aquapac

Стоимость £ 45

MOTORBOAT РЕЙТИНГ ★★★★☆

Известный бренд Aquapac тоже предлагает большой водонепроницаемый чехол для планшета, электронной книги или других устройств, которые важно защитить от воды. Если потребуется, чехол можно использовать для хранения камеры, карт или денег. Плечевой ремень — хорошая мера предосторожности, например, при прыжке с лодки на понтон. Еще одна полезная вещь — разъем для подключения наушников.

ИНТЕРНЕТ www.aquapac.net

ХАРАКТЕРИСТИКИ Водонепроницаемый

ГАДЖЕТЫ Любые полноразмерные планшеты

OverBoard

Стоимость £ 39,99
(с креплением £ 69,99)

MOTORBOAT РЕЙТИНГ ★★★★★

Это простой чехол, но у него есть свойство, которыми другие не обладают, — непотопляемость. Герметичное закрытие slide-seal эффективно защищает от воды, а окно на задней поверхности дает возможность делать идеально четкие фото. К чехлу прилагается крепление, позволяющее зафиксировать планшет на палубе, приборной панели или поручне. А то, что чехол не уйдет в пучину вместе с вашим планшетом, переоценить невозможно.

ИНТЕРНЕТ www.overboard.co.uk

ХАРАКТЕРИСТИКИ Защищает от воды, снега, грязи и песка

ГАДЖЕТЫ Kindle и планшеты такого же размера

eSeries 15

Стоимость $ 34,95

Из всех чехлов, которые мы проверили, с этим обращаться проще всего. Нужно просто положить устройство внутрь и защипнуть SealLock-застежку. Чехол легкий и компактный, так что его весьма удобно брать в дорогу. Конструкция настолько простая, что даже не верилось, что чехол действительно защищает от воды, но он достойно прошел все тесты. Модель eSeries может также пригодиться для защиты часов, бумажника и других ценных вещей.

ИНТЕРНЕТ www.cascadedesigns.com

ХАРАКТЕРИСТИКИ Защищает от воды, снега, песка и грязи

ГАДЖЕТЫ Любые 7-дюймовые планшеты

ПРОДАЕТСЯ

Стальная моторная яхта
DE ALM 56 футов
Год постройки 2012,
категория А
Цена 750 000 евро

Длина **16,8 м**,
ширина **4,85**
Осадка **1,5 метра**,
топливный бак **3800 л**,
Вода **1200 л**,
2 двигателя **IVECO 150 л/с каждый**,
расход **70 л/100 км**, максимальная скорость – **12 узлов**,
3 каюты + кают-компания, камбуз, флайбридж, кондиционер.
Флаг - **острова Кука**,
место стоянки – **Афины.**

Тел. +7 (925) 379 -98- 08
Александр
www. piglet-yacht.ru

Год постройки:	**2009 (спущена на воду 2011)**
Длина:	**17,60 м**
Ширина:	**4,63 м**
Осадка:	**1,26 м**
Двигатели:	**2 x Caterpillar 715 л.с.**
Флаг:	**Cook Islands**
Цена:	**599 000 €**

SMITS JACHTMAKELAARDIJ
FULL-SERVICE YACHTING

Smits Jachtmakelaardij
Donjon 5
2652 HH Berkel en Rodenrijs

+31 10 511 800 0
+31 6 222 392 07
info@smitsjachtmakelaardij.nl
www.smitsjachtmakelaardij.nl

LEOPARD YACHTS

GREGORY'S YACHTS®

Duquesa

Производитель: Leopard Yachts (Италия, 2009 г.)
Страховка (КАСКО, 1 год) включена в стоимость
Яхта находится под европейским флагом.
На яхте установлено дополнительное оборудование на сумму более €1 млн.

НАВИГАЦИЯ И СВЯЗЬ

Furuno GD-1920C (GPS/WAAS GP-32); Furuno NAVnet C/MAP; Furuno NAVpilot-500NT MAX vx2 (авторулевой); FURUNO RD30 (эхолот); Furuno 1824C (радар); Furuno (морская УКВ) и Vega (речная УКВ); спутниковая телефонная система THURAYA Satellite SO-2510

БОРТОВЫЕ СИСТЕМЫ

Два дизель-генератора (220 В); носовое ПУ; камера кормового обзора; электро-гидравлический трап Besenzoni Airone PI 385; быстроходный надувной тендер (3 м, 180 л.с.) в гараже; бойлер (220 В); опреснитель; система кондиционирования воздуха; декоративная подсветка палубы; подводные огни; антиобрастающее покрытие днища.

ПОМЕЩЕНИЯ

Отделка Extra de Luxe decoration (массив тика алькантара, нубук, кожа, хромированный металл); мультимедийные устройства Hi-Fi, спутниковое ТВ; полностью оборудованный камбуз (Miele)

Максимальная скорость 35 узлов.
При круизной скорости потребление топлива менее 100 л/час.
Лодка прекрасно приспособлена как для эксплуатации в качестве зоны комфортного отдыха так и для морских переходов в тяжелых погодных условиях благодаря корпусу Deep V.

• Высокая надежность • Идеальное техническое состояние • Роскошная отделка салонов •

Gregory's Yachts занимается продажей яхт всемирно известных верфей Leopard и Mangusta — которые являются в яхтенном мире брендами, как Rolls Royce и Bentley в автомобильном мире.

Berlin * St.-Petersburg * Monaco * Geneva * Milano
+49 174 194 4444, +7 921 911 0000, +7 921 40 55555, +7 921 9999992
www.gregoryscars.com

ALMARINE
—BOATS AND YACHTS FOR RENT—

ГРУППА КОМПАНИЙ АЛЕКС
ПРЕДПРИЯТИЕ ГРУППЫ КОМПАНИЙ «АЛЕКС»
www.alex-group.net

АРЕНДА ЯХТ И КАТЕРОВ ПРЕМИУМ-КЛАССА
в Санкт-Петербурге

- Единая дисконтная система носит накопительный характер, в ее основе магнитная карта "Алекс"

www.rent-boats.ru
КРУГЛОСУТОЧНО
Тел: (812) 608-9999

Chaparral 310 Signature

Двигатель: TWIN MERCRUISER 5.0 LITRE
MPI DTS B3 DRIVE 260 HP
Цвет: Белый с черной полосой
Длина: 9.45 м Ширина: 3.05 м Вес: 4808 кг
Спальных мест: 6

Chaparral 270 Signature

Двигатель: TWIN MERCRUISER 5.7 LITRE
350 MAG DTS B3 DRIVE 300 HP
Цвет: Белый с синей полосой
Длина: 8.23 м Ширина: 2.59 м Вес: 3130 кг
Спальных мест: 4

Chaparral 257 SSX

Двигатель: MERCRUISER 8.2 LITRE MAG DTS
B3X DRIVE 380 HP
Цвет: Белый с черной полосой
Длина: 7.77 м Ширина: 2.59 м Вес: 2132 кг
Пассажировместимость: 16 чел.

Chaparral 224 Xtreme

Двигатель: TWIN MERCRUISER 5.7 LITRE
350 MAG DTS B3 DRIVE 300 HP
Цвет: Марс, красный металлик
Длина: 6.81м Ширина: 2.59 м Вес: 1882 кг
Пассажировместимость: 12 чел.

Marex 370 ACC

Двигатель: Volvo Penta D6-435 EVC
Длина: 11,37 м Ширина: 3,50 м Вес: 6 500 кг
Максимальная скорость: 29 узлов
Топливный бак: 650 л
Спальных мест: 6

Marex 350 Scandinavia

Двигатель: Volvo D6-400 EVC DPH (400hp)
Длина: 10,78 м Ширина: 3,31 м Вес: 5 250 кг
Максимальная скорость: 44 узла
Топливный бак: 670 л
Спальных мест: 6

KingFisher 2825 Offshore

Длина: 8.66 м Ширина: 2.90 м Вес: 2288 кг
Макс. мощность подвесного мотора: 450 л.с.
Длина рубки: 2.83 м Высота каюты: 1.97 м
Толщина алюминия: борт: 4.1 мм/днище: 6.4 мм
Пассажировместимость: 9 чел.

KingFisher 2725 Offshore

Длина: 8.28 м Ширина: 2.59 м Вес: 2041 кг
Макс. мощность подвесного мотора: 300 л.с.
Длина рубки: 2.51 м Высота каюты: 1.91 м
Толщина алюминия: борт: 3.2 мм/днище: 6.4 мм
Пассажировместимость: 9 чел.

KingFisher 2375 Torrent HHT

Двигатель: 6.0L 380 hp V8 Port Fuel Injection
Hamilton 212 pump
Длина: 7.00 м Ширина: 2.59 м Вес: 2245 кг
Толщина алюминия:
Борт: 3.2 mm Днище: 6.35 mm

SunCatcher Elite 326 DLX SS

Длина: 7.92 м Ширина: 2.59 м Вес: 1515 кг
Макс. мощность подвесного мотора: 250 л.с.
Пассажировместимость: 15 чел.
Толщина алюминия: 2,54 мм
Запас топлива: 144 л

G3 Talon 19 DLX

Длина: 6.04 м Ширина: 2.44 м Вес: 548 кг
Макс. мощность подвесного мотора: 150 л.с.
Пассажировместимость: 4 чел.
Толщина алюминия: 2,54 мм
Садок для рыбы: 38 см x 115 см, 125 л.

G3 Angler V185 FS

Длина: 5.60 м Ширина: 2.44 м Вес: 816 кг
Макс. мощность подвесного мотора: 200 л.с.
Пассажировместимость: 8 чел.
Толщина алюминия на днище: 5,08 мм
Садки для рыбы: 72 л. и 56 л.

NEWSTAR MARINE

+7 495 228 03 08

141700, Московская область, г. Долгопрудный, Старо-Дмитровское шоссе, дом 1
www.nsmarine.ru E-mail: info@nsmarine.ru

MAJESTY 66’

Продается яхта. Цена € 795 000.
Находится в Москве.

Рефит в 2013 г. в Пальме-де-Майорке

Верфь: **Gulf Craft/Дубаи, ОАЭ** Дизайн интерьеров: **Pino Meroni/Италия**

Год постройки: **2007** Длина: **20 м** Ширина: **5.49 м** Осадка: **1.22 м** Навигация: **Simrad**

Генераторы: **Nothern Lights** Двигатели: **2 x 1000 л.с. Caterpillar C18** Крейсерская скорость: **22 узла**

Запас воды/ топлива: **760 л/ 5700 л** Пассажирских мест/кают/гальюнов: **4/8/5** Мест экипажа/гальюнов: **2/1** Количество камбузов: **3**

Тел.: +7 (985) 299-00-33, e-mail: yachtmanager1@gmail.com, http://www.motoryachtnega.com

AQUADOR 25 Ce

AQUADOR 28 C

AQUADOR 35 C

Мореходные качества, категория B Offshore, классическая корабельная архитектура делают катера Aquador лучшими в своем классе

Официальный дистрибьютор в России и странах СНГ

HARDTOP MARINE
St.Petersburg Russia 1998

Санкт–Петербург, тел.: (901) 315–4578, (911) 743–4181, факс (812) 603–2460

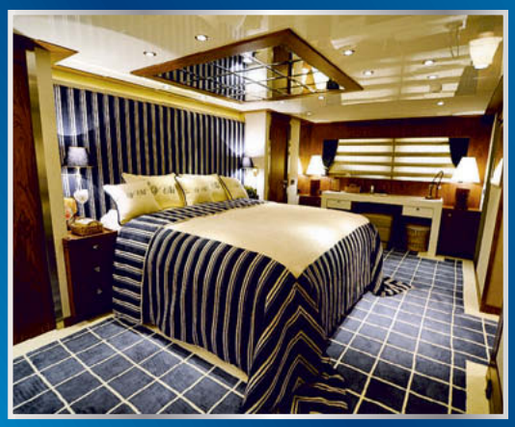
Киев, тел./факс: +38 044 581 2713, +38 050 416 8631

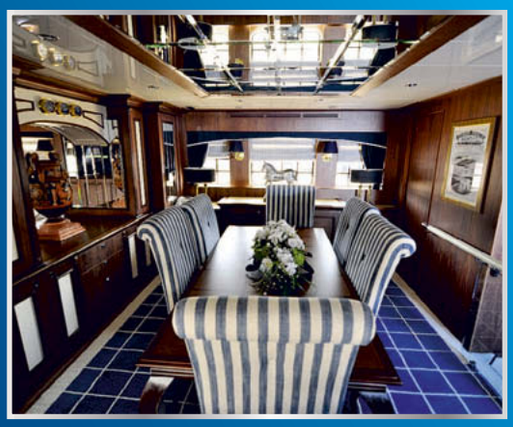
www.aquadorboats.fi, www.htmarine.ru, htmarine@mail.ru

BANDIDO 90

ЛУЧШАЯ LONG RANGE ЯХТА

Дальность плавания 4500 морских миль





Год постройки 2010 **в эксплуатции с** 2011 **Материал корпуса** сталь **Надстройка** алюминий **Длина** 27,9m **Ширина** 7,65m
Водоизмещение 200t **Осадка** 2,40m **Каюты** 4 **Двигатели** MAN D2842 LE 410 2x 809 kw (2x 1100 hp) **Цена** € 5'000 000

+7 (921) 961 98 24

Jonacor marine

Год постройки 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

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

Год постройки 2005 **Длина** 22.45 м **Ширина** 6.90 м
Двигатели MTU 2 X 1500 HP.
Место стоянки Франция **Цена** € 1'500'000

Год постройки 2006 **Длина** 21.5 м **Ширина** 5.5 м
Двигатель MAN 2x1360 л.с.
Место стоянки Санкт-Петербург **Цена** € 950 000

Год постройки 2011 **Полная комплектация** **Длина** 10,32 м
Ширина 9,09 м **Двигатель** Volvo Penta D1-30
Категория A, ocean **Каюты** 2
Место стоянки Гетеборг, Швеция **Цена** € 160'000 VAT not paid

Год постройки 2008 **Длина** 19.50 м **Ширина** 5.30 м
Двигатели 2 x John Deere 300 л.с.
Место стоянки Ментон **Цена** 1 250 000

197022, Санкт-Петербург,
Песочная наб., 18, литер А, пом. 5Н,
+7 (921) 961 98 24 +7 (921) 909 56 55 +7 (812) 702 47 70
info@jonacor-marine.ru
www.jonacor-marine.ru

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

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: **стеклопластик**

Экспедиционная яхта, построена и оборудована для длительных круизов. Особенность модели — 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

ISA YACHTS

NORD STAR YACHTING

MANGUSTA 130S

Forever One

Год 2007
Длина 39.65 м
4 каюты
3 каюты экипажа
Местонахождение - Анкона, Италия

Цена € 6 900 000

ISA 120 SPORT

Matsu

Год 2007
Длина 36.45 м
4 каюты
3 каюты экипажа
Местонахождение - Анкона, Италия

Цена € 6 900 000

ISA 120 SPORT

Midnight Sun II

Год 2006
Длина 36.45 м
5 кают
3 каюты экипажа
Местонахождение - Анкона, Италия

Цена € 3 400 000

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

Яхты на продажу

Антиб / Форт Лодердейл / Великие Озера / Лондон / Майами / Монако / Ньюпорт / Нью-Йорк / Пальма-де-Майорка / Пальм Бич

Ocean Victory 75.75m/248'6", Feadship , 2009, Price on Application
Alex Lees-Buckley +377 97 97 77 00 - aleesbuckley@camperandnicholsons.com

Pestifer 65m/213'3, Feadship , 2010, €69,750,000
Alex Lees-Buckley +377 97 97 77 00 - aleesbuckley@camperandnicholsons.com

Turmoil 63.7m/209', Royal Denship, 2006, $48,500,000
Michael Rafferty +1 561 758 5608 - mrafferty@camperandnicholsons.com

DB9 52.3m/171'9, Palmer Johnson, 2010, $31,000,000
Rytis Babravicius +377 97 97 77 00 - rbabravicius@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

Hana 43m/140', CRN, 2008, €12,950,000
Simon Goldsworthy +44 20 7009 1950 - sgoldsworthy@camperandnicholsons.com

Axantha II 43m/141', JFA, 2011, €17,500,000
Rytis Babravicius +377 97 97 77 00 - rbabravicius@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

Nameless 41m/132', Mondomarine, 2013, €19,500,000
Rytis Babravicius +377 97 97 77 00 - rbabravicius@camperandnicholsons.com

Forever One 39.65m/130', Overmarine/Mangusta, 2007, €8,900,000
Fernando Nicholson +1 305 604 9191 - fnicholson@camperandnicholsons.com

Northlander 38m/125', Moonen, 2009, $19,500,000
David Sargus +1 954 376 9667 - dsargus@camperandnicholsons.com
Michael Rafferty +1 561 758 5608 - mrafferty@camperandnicholsons.com

Mistral 55 35.37m/116', Pershing, 2005, €4,500,000
Jean-Marie Recamier +33 4 92 912 912 - jmrecamier@camperandnicholsons.com

Osprey 34.8m/114', Hugh Mc Lean & Sons, 1953/2013, €1,900,000
Tim Langmead +44 20 7009 1950 - tlangmead@camperandnicholsons.com

Maximus II 32.3m/106', Horizon, 2004/2005, $5,490,000
Andrew LeBuhn +1 415 407 9915 - alebuhn@camperandnicholsons.com

Phoebe 30.14m/98'11", Moonen , 2009, €6,250,000
Jeremy Comport +33 4 92 912 912 - jcomport@camperandnicholsons.com
Michael Rafferty +1 561 758 5608 - mrafferty@camperandnicholsons.com

Paloma 30m/98'4", Sunseeker, 2009, €3,800,000, Vat paid
Jeremy Comport +33 4 92 912 912 - jcomport@camperandnicholsons.com

Продажа и приобретение
Строительство
Чартер
Менеджмент
Подбор команды

1782

Camper & Nicholsons International
YACHTING SINCE 1782

ISA 37M (ref. 005), 2005 — 3.900.000 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.

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.

APREAMARE MAESTRO 65 (ref. 007), 2007 — 1.000.000 EUR

Длина	20.16 м	Двигатель	MAN (2 x 1550 л.с.)
Ширина	5.70 м	Наработка	330 м/ч
Осадка	1.55 м	Каюты	5

Яхта имеет индивидуальную планировку. Находится в Испании. Флаг США.

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.

AZIMUT 50 (ref. 005), 2005 — 600.000 USD

Длина	16.02 м	Двигатель	Caterpilar (2 x 609 л.с.)
Ширина	4.76 м	Наработка	1300 м/ч
Осадка	1,21 м	Каюты	4

Отличное состояние. Яхта растаможена. Находится в Москве.

Princess 42 (ref. 417), 2012 — 790.000 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.

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 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 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 60 (ref. 064), 2013 950.000 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 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.

Apreamare 32 Comfort (ref. 007), 2007 150.000 EUR

Длина	9.9 м	Двигатель	Diesel Volvo-Penta D4 (2 x 225 л.с.)
Ширина	3.3 м	Наработка	300 м/ч
Осадка	0.71 м	Каюты	1+ салон

Катер растаможен. ГИМС. Находится в Москве.

Four Winns Vista 275 (ref. 012), 2012 150.000 USD

Длина	8.53 м	Двигатель	Volvo Penta 5.7 GXi 320 л.с.
Ширина	2.79 м	Наработка	60 м/ч
Осадка	0.99 м	Каюты	1

Растаможена. ГИМС. Находится в Москве. Состояние нового судна.

МЕНЕДЖМЕНТ ЯХТ

УПРАВЛЕНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВОМ

КУПЛЯ-ПРОДАЖА

ЧАРТЕР

ARKLEY

Низкий сезон:
430 000 ЕВРО*

Высокий сезон:
450 000 ЕВРО*

ДЛИНА 60м
ВЕРФЬ Lürssen
ГОД 2009
СКОРОСТЬ 15.5 узлов
КАЮТЫ 6
ГОСТИ 12
КОМАНДА 15

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АГЕНТ

ASTRA

Низкий сезон:
275 000 ЕВРО*

Высокий сезон:
295 000 ЕВРО*

ДЛИНА 55м
ВЕРФЬ Amels
ГОД 2014
СКОРОСТЬ 15.5 узлов
КАЮТЫ 5
ГОСТИ 11
КОМАНДА 13

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АГЕНТ

MANIFIQ

145 000 ЕВРО*

ДЛИНА 40.5 м
ВЕРФЬ Mondo Marine
ГОД 2010
СКОРОСТЬ 17.5 узлов
КАЮТЫ 5
ГОСТИ 10
КОМАНДА 7

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АГЕНТ

SOLARIS

Низкий сезон:
140 000 ЕВРО*

Высокий сезон:
150 000 ЕВРО*

ДЛИНА 40.16 м
ВЕРФЬ Princess
ГОД 2014
СКОРОСТЬ 16 узлов
КАЮТЫ 6
ГОСТИ 12
КОМАНДА 8

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АГЕНТ

IMPERIAL

* Стоимость чартера в неделю (MYBA terms).

Ermanno Palace, 27 Boulevard Albert 1er, Monaco
www.imperial-yachts.com · charter@imperial-yachts.com

МОНАКО +377 97 98 38 80
МОСКВА +7 985 997 73 00

Как сгорела моя яхта

ГРЭМ ДЖОНС: *Наблюдать, как гибнет ваша лодка, объятая пламенем, ужасно. Эта картина до сих пор у меня перед глазами.*

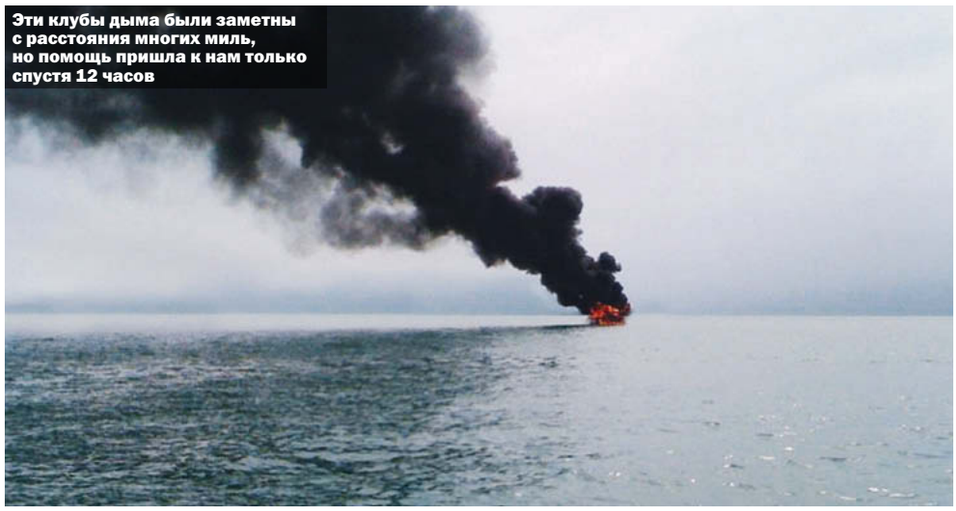
Был 1994 год. Мы неспешно двигались по водам Средиземного моря с моим другом и его семьей на лодке *Kapitan Lorenz* — роскошной и уникальной в своем роде моторной яхте, построенной из крепкого тика в послевоенной Германии. Мы вышли из Ла-Напуль и двигались вдоль Лазурного Берега, но к моменту, как мы достигли Корсики, мой друг заболел.

Эндрю, один из его сыновей, остался со мной на переход до Майорки. До этого мы наслаждались абсолютно спокойной прогулкой, но лишь только взяли курс на Пальму, удача изменила нам. В 01.50, когда мы были в 120 милях западнее Бонифачо, Эндрю почувствовал запах дыма. Я ринулся в моторный отсек, где густой едкий дым уже валил клубами от двигателя левого борта. Управляемые электроникой кнопки аварийной остановки были бесполезны — похоже, огонь уже разрушил контакты. Я дернул медную ручку, чтобы включить систему пожаротушения, и ручка отвалилась. Тогда я попытался унять огонь с помощью ручного огнетушителя, но дым был слишком густым.

Электропитание GPS и УКВ-радио на борту отсутствовало, так что вариантов у нас не оставалось. Из-за клубов дыма мы едва видели друг друга, и я приказал Эндрю сбросить на воду спасательные плоты. Сила и скорость распространения огня были таковы, что в районе миделя находиться было просто невозможно. Ручкой от лебедки мне удалось разбить стекло иллюминатора моторного отсека, и, хотя я порезал руку, благодаря сквозняку дыма стало меньше.

Прежде чем оставить судно, я в отчаянии послал в эфир с портативной рации сигнал Mayday. Никакого ответа не последовало, и я послал вызов еще дважды с указанием наших примерных координат. Оставалось ждать и надеяться.

В 02.20, спустя полчаса после обнаружения возгорания, мы сидели в плоту. А потом в течение двух часов наблюдали за усиливавшимся пламенем, пока наконец пожар не стал понемногу стихать. Электричество в ходовой рубке и салоне сдохло, светились только навигационные огни. Наконец заглох и правый двигатель, и яхта замерла на воде.



Эти клубы дыма были заметны с расстояния многих миль, но помощь пришла к нам только спустя 12 часов

Когда мы отплыли прочь, флайбридж рухнул, раздавив ходовую рубку и уничтожив среднюю часть яхты

В тишине были слышны радиопомехи — бортовая рация оказалась не обесточенной, и я подумал, что нужно повторить сигнал бедствия. А Эндрю решил спасти бортовой RIB Avon, так что мы осторожно двинулись в сторону яхты. Когда приблизились к борту, навигационные огни наконец погасли и радиопомехи стихли — закончилось электричество. Тем не менее я забрался на борт и сразу двинулся в рубку. Там я снова попытался воспользоваться огнетушителем, но он окончательно вышел из строя.

Тогда мы сконцентрировали усилия на спуске на воду RIB'а; второй раз мы покинули яхту в 04.40, спустя 20 минут после того, как вернулись на борт. Когда отплыли прочь, флайбридж рухнул, раздавив ходовую рубку и все в средней части корпуса. Нам оставалось только сидеть и смотреть на это.

Два судна прошли примерно в пяти милях от нас, и хотя мы пускали ракету за ракетой, привлечь их внимание не удалось. На рассвете мы смогли оценить состояние яхты. Весь корпус в нос от кормовой каюты побывал в огне; выгорело все ниже планширя. Черный столб горящего топлива поднимался на несколько сотен футов и загибался к горизонту, застилая голубое небо. Его должны были видеть за 40 миль вокруг, но ни одно судно не подошло проверить, что происходит.

Часы, проведенные на спасательном плоту, сопровождались полным унынием. Смотреть, как огонь уничтожает яхту, оказалось мучительнее, чем я мог себе представить. В памяти постоянно всплывали какие-то важные для меня детали, теперь утраченные навсегда…

Корпус медленно таял в огне, и в 08.10 яхта затонула.

Спасатели прибыли за нами через 12 часов: поисковый самолет получил наш сигнал с координатами, передал спасательному судну и навел на цель. Никогда не забуду, как быстро огонь охватил лодку и как беспомощны мы были перед ним. Из всех бедствий, которые могут постичь судно в море, самым страшным, наверное, является пожар. MBY

Targa®

The 4x4 of the sea

Уверенность в превосходстве

Престижные международные премии

ЛОНДОН — MOTOR BOAT OF THE YEAR Awards 2009 Sponsored by GARMIN Wheelhouse and Walkaround WINNER

ЛОНДОН — MOTOR BOAT OF THE YEAR AWARDS 2010 PANTAENIUS WINNER

ЛОНДОН — MOTORBOAT OF THE YEAR AWARDS 2012 PANTAENIUS WHEELHOUSE and WALKAROUND WINNER

СТОКГОЛЬМ — Motorboat of the Show 2003 Scandinavian Motorboat Show Stockholmsmässan

СТОКГОЛЬМ — Motorboat of the Show 2005 Scandinavian Boat Show

HARDTOP MARINE St.Petersburg Russia 1998

Официальный дистрибьютор в России и странах СНГ.
Санкт-Петербург, тел. (901) 315-4578, (911) 743-4181,
тел./факс (812) 603-2460
Киев, тел./факс: +38 044 581 2713, +38 050 416 8631
www.htmarine.ru www.targa.fi htmarine@mail.ru

Модельный ряд 23' 25' 27' 32' 35' 37' 44'

Реклама

Когда пульс громче, чем двигатель

Audi RS 6 Avant quattro® с двигателем V8 TFSI® мощностью 560 л. с.

Со скоростью разгона до 100 км/ч за 3,9 секунды и расходом топлива 9,8 л/100 км он заставляет сердце биться чаще.

Реклама

www.audi.ru
Информационный центр Audi: +7 495 775 8888, 8 800 200 2333

Audi Sport
Vorsprung durch Technik