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

СЕНТЯБРЬ–ОКТЯБРЬ 2014

MOTOR BOAT & YACHTING

НАВСТРЕЧУ ВЕТРУ

Azimut Grande 95RPH...
Яхта для больших путешествий



SANLORENZO 118 • AZIMUT GRANDE 95RPH • **PRINCESS 88MY**
GRANDEZZA 40 FLY • **SEALINE F380** • NORD STAR 37 PATROL FLY
DELTA 33 OPEN • PARKER 800 WEEKEND TWIN CABRIO • **TRIDENT 720 PITON**

ISSN 2077-8236
14009
9 772077 823783

Борт для №1

Новый Audi S8

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



www.audi.ru
Информационный центр Audi: +7 495 775 8888, 8 800 200 2333



Реклама

БОЛЬШИНСТВОМ АВТОМОБИЛЕЙ ПОЛЬЗУЮТСЯ. **ОДИН – ЛЮБЯТ.** ВОТ УЖЕ БОЛЕЕ 60 ЛЕТ



КАСКО от 3,9 %[1]

Volkswagen Multivan – единственный автомобиль в своем классе, оснащенный автоматической 7-ступенчатой коробкой передач DSG и системой полного привода 4MOTION.

Только исключительный автомобиль может одновременно быть надежным партнером по работе и полноправным членом семьи. В нем есть все, что может дать идеальный семейный автомобиль – вместительность, максимальный комфорт и экономичность. С Multivan вам по плечу самые смелые маршруты. 7-ступенчатая автоматическая коробка передач DSG с двойным сцеплением обеспечит плавный ход и экономичный расход топлива, полный привод выручит на бездорожье. Никаких компромиссов – места хватит всем. Семь мест, легко перемещаемые вращающиеся сиденья, многофункциональный столик в салоне и просторное багажное отделение. Но если и этого покажется недостаточно, доступна увеличенная версия с колесной базой длиннее на 40 см и вместимостью до 8 мест. В Multivan ваша семья будет чувствовать себя как дома, даже в дороге.

Multivan. Das Original[2]

Das Auto.

Дополнительная информация – по телефону информационной линии Volkswagen 8-800-333-4441 и на сайте www.volkswagen-commercial.ru

[1] Специальное предложение на приобретение полиса каско по цене 3,9% от стоимости автомобиля Volkswagen Multivan, Caravelle, California, Transporter Kombi распространяется на автомобили 2013 и 2014 года выпуска, на водителей в возрасте от 40 лет и старше, со стажем вождения от 15 лет и более и действует в период с 1 августа по 31 декабря 2014 года. Срок страхования 1 год. Предложение действительно для страхователей – физических лиц. Услуга предоставляется ОАО «АльфаСтрахование» (лицензия ФССН ПN° 223977), 115162, г. Москва, ул. Шаболовка, д. 31 Б. При выборе иной страховой компании условия страхования могут отличаться. При иных условиях заключения договора страхования размер страхового тарифа может отличаться от заявленного. Указанные тарифы и условия могут быть изменены без предварительного уведомления. Имеются ограничения, возможность предоставления услуги необходимо уточнять у дилера. Подробности акции уточняйте у официальных дилеров Volkswagen Коммерческие автомобили или в офисах продаж ОАО «АльфаСтрахование». Имеются ограничения, возможность предоставления услуги необходимо уточнять у дилера. [2] Дас Оригинал. Реклама

К ЧИТАТЕЛЮ

Колонка главного редактора

Привет всем!

Вот и кончилось календарное лето. Теплые деньки еще навестят нас, прежде чем осень, а за ней и зима вынесут окончательный приговор навигации: «Закрыть!» В городах южнее Питера и Москвы это случится чуть позже. Но к такой обреченности все привыкли. Тем более что выход есть: слетать в теплые страны, где яхтинг круглый год, или терпеливо дожидаться нового сезона — он неминуемо наступит. А пока самое время вспомнить путешествия недавние, поразмышлять над будущими, заняться консервацией лодки… Да мало ли дел в яхтенное межсезонье!

Каким был минувший сезон? На фоне политических событий в мире происходящее на акваториях попросту меркнет, но все же… Российские парусные экипажи громко заявляют о себе на серьезных международных регатах, радуют своих болельщиков результатами водномоторники. К нам приходит все больше яхт, чтобы потом пройти внутренними водными путями. Открываются новые марины, и они уже похожи на западные: есть где причалить, пообедать, принять топливо, воду и душ на берегу. В столицах и на акваториях волжских городов по выходным прибавилось лодок; хотелось бы думать, та же тенденция и в других регионах.

Спору нет — нам далеко до посещаемости популярных европейских гаваней. И по численности прогулочного флота на душу населения мы не скоро догоним даже соседку-Финляндию, где на семь человек одна лодка. У финнов в личном пользовании 807 тысяч корпусов, из которых 85% длиной до шести метров. А в Большом Хельсинки (с пригородами) при населении в 1,3 млн человек этот флот превышает 20 тысяч единиц. То есть, наряду с концентрацией лодок всех типов в центре (как у нас), заметно их массовое присутствие по всей стране.

Нам есть к чему стремиться, и главное здесь, как известно, на́чать и угл́убить. Начали мы давно, так давайте вместе углублять.

До встречи!



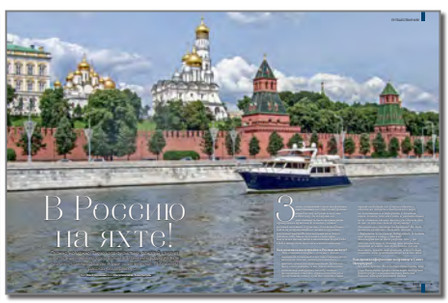
Осень — время вспомнить путешествия недавние и поразмыслить над будущими

Главный редактор
Зарий Черняк

НАВИГАЦИЯ ПО НОМЕРУ



Рефит — способ повысить ходовые качества яхты и уровень комфорта на борту
с. 132



*Яхтенная Германия: как немцы строят лодки (**с. 156**) и как путешествуют по внутренним водам России*
с. 150



Опасная ситуация: что делать при угрозе затопления лодки
с. 258



Парадоксальный рай: природа, люди и яхтинг в Доминикане
с. 106

MOTOR YACHT

ПРИХОДИТЕ И ПОЗНАКОМЬТЕСЬ С ЯХТАМИ PRINCESS НА ВЫСТАВКАХ В СЕНТЯБРЕ

CANNES BOAT SHOW, 9 - 14 СЕНТЯБРЯ 2014г., СТЕНД JETEE 002
MONACO YACHT SHOW, 24 - 27 СЕНТЯБРЯ 2014г., СТЕНД N°1 QE6
SOUTHAMPTON BOAT SHOW, 12 - 21 СЕНТЯБРЯ 2014г.

Запись на осмотр яхт и VIP приглашения по телефону +7 985 643 08 93



NORDMARINE

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПРЕДСТАВИТЕЛЬ PRINCESS YACHTS В РОССИИ Москва, Рочдельская улица 11/5 стр. 1, T: + 7 495 727 11 00, E: info@nordmarine.ru
ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПРЕДСТАВИТЕЛЬ PRINCESS YACHTS В МОНАКО Le Castellara, 9, Avenue JF Kennedy, MC 98000 Monaco
T +377 9770 8444, +33 6 40 62 55 44, E: info@princessyachtsmonaco.com

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


Leading the way*
PRINCESS
www.princess.ru
*Устанавливая высокие стандарты

PANERAI.COM



реклама

товар сертифицирован

LUMINOR 1950 3 DAYS (REF. 372)

БУТИК PANERAI

МОСКВА – *Берлинский Дом, ул. Петровка 5*


ИСТОРИЯ и ГЕРОИ.
PANERAI
Laboratorio di Idee.

ЛСР Недвижимость

СТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ
ВОЗРОЖДЕНИЕ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

СМОЛЬНЫЙ ПАРК
КВАРТАЛ, УТОПАЮЩИЙ В ЗЕЛЕНИ



Жизнь в достойной оправе

3 готовых дома, 3 дома — срок сдачи в 2015

Специальные условия для постоянных покупателей, сотрудников предприятий Группы «Газпром», а также оптовых приобретений.

Проектные декларации на сайте www.6888888.ru Заказчик ОАО «СКВ СПб». Св-во №0010.02-2009 – 7803048130-С-003 от 26.01.12. De luxe — роскошный.

(812) 688 88 88 www.6888888.ru



- II очередь — класс de luxe
- Собственный парк
- Авторский ландшафтный дизайн
- Охраняемая закрытая территория
- Роскошная отделка холлов
- Рассрочка 0% в рублях*





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

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

Застройщик ООО «Смольный Квартал». * Рассрочка от ООО «Смольный Квартал» при 10% первом взносе на блоки 8, 9, 10 до 30.09.2015.


MCY 65


MCY 70


MCY 76


MCY 86





ОТКРОЙТЕ ДЛЯ СЕБЯ
ВЕСЬ МИР MCY
НА КАННСКОМ
ЯХТЕННОМ
ФЕСТИВАЛЕ

9-14 *сентября*

стенд – JETEE 181

MONTECARLO YACHTS

Future, Classic.

Monte Carlo Yachts.
Не стоит ожидать меньшего



Разрабатывается
новый проект.

ПРИГОТОВЬТЕСЬ К УДИВЛЕНИЮ

Каждая модель Monte Carlo Yachts обладает ДНК мега-яхт. Эта концепция, присутствуя во всех моделях MCY, 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

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

БОЛЬШЕ



Абсолютная свобода выбора.

БОЛЬШЕ выбор – от малых до супербольших джетов.
БОЛЬШЕ инновационных дизайнерских решений.
БОЛЬШЕ первоклассных летно-технических характеристик.
БОЛЬШЕ пространства в самых вместительных в своих классах салонах.
БОЛЬШЕ комфорта в роскошных интерьерах салона, отмеченных наградами за дизайн.
БОЛЬШЕ надежности от флота разработанного для повешенных нагрузок.
Узнайте больше на EmbraerExecutiveJets.com

Lineage® 1000E BY EMBRAER | LEGACY® 650 BY EMBRAER | LEGACY® 600 BY EMBRAER | LEGACY® 500 BY EMBRAER | LEGACY® 450 BY EMBRAER | PHENOM® 300 BY EMBRAER | PHENOM® 100E BY EMBRAER

ВОЗМОЖНОСТЕЙ ВЫБОРА ДЛЯ КОМФОРТНЫХ ПЕРЕЛЕТОВ



EMBRAER
Executive Jets

СОДЕРЖАНИЕ

Сентябрь–октябрь 2014



СУПЕРЯХТЫ



24



92



32

44



56

24 СУПЕРЯХТЫ
Lürssen Project Green, ISA *Okto* и *Forever One*,
Benetti *Illusion I*, Heesen *Elena*

32 СОСТАПЕЛЯ
Princess 68, Ferretti 650, **Absolute 60,** Majesty 48,
Bellagio, Jeanneau Velasco 43F и 37F, **Revolver 44GT,**
Frauscher 747 Mirage, **Mulder 98 Flybridge**

56 НОВОСТИ
Интересные события и факты из мира яхт

86 ПЛАВАЛИ, ЗНАЕМ
Истории от наших российских
и зарубежных экспертов



HYUNDAI PREMIUM ASSURANCE[3]
ПРЕМИАЛЬНАЯ ПРОГРАММА

- ГАРАНТИЯ 5 ЛЕТ / 150 000 КМ [4]
- БЕСПЛАТНОЕ ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ 5 ЛЕТ [5]
- ПРОГРАММА ПОДДЕРЖКИ НА ДОРОГАХ 24X7 [6]

2014 IIHS TOP SAFETY PICK+

Высшая оценка в рейтинге американского Страхового института безопасности дорожного движения.

НОВЫЙ GENESIS[1] ПОЛНЫЙ ПРИВОД ОЩУЩЕНИЙ

Не важно, что готовит для вас дорога. Вы в абсолютной безопасности. Ваша цель впереди и ничто не способно помешать.

Цена: 1 859 000 руб.[2]

Служба клиентской поддержки: 8 800 333 0 111

- СИСТЕМА МОНИТОРИНГА СЛЕПЫХ ЗОН
- ПРОСТОРНЫЙ САЛОН
- ДВИГАТЕЛИ 3.0 GDI (249 Л.С.) И 3.8 GDI (315 Л.С.)
- ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫЙ КРУИЗ-КОНТРОЛЬ

GENESIS

HYUNDAI | NEW THINKING. NEW POSSIBILITIES.

[1] Дженезис. [2] Максимальная рекомендуемая розничная цена в комплектации Business (Бизнес). Окончательную цену можно узнать у официальных дилеров HYUNDAI. [3] Премиум Эшуранс. Подробности на www.HYUNDAI.ru [4] Срок гарантии составляет 5 лет или 150 000 км пробега, в зависимости от того, что наступит раньше, с учетом ограничений, изложенных в сервисной книжке. [5] Бесплатное обслуживание на протяжении 5 лет или 5 раз в зависимости от того, что наступит раньше. В обслуживание входят стандартные операции, указанные в Руководстве по эксплуатации и Регламенте ТО. [6] Услуга «Техпомощь на дорогах» предоставляется 24 часа в сутки 7 дней в неделю в течение 5 лет. Датой начала гарантии и услуги «техпомощь на дорогах» является дата передачи автомобиля официальным дилером первому покупателю. Оборудование, представленное в рекламе, доступно не во всех комплектациях. За подробной информацией обращайтесь к официальным дилерам HYUNDAI. Реклама









МОТОРНЫЕ ЯХТЫ

98 AZIMUT GRANDE 95RPH
Ожидаемая новинка модельной серии Grande

106 ПРИВЕТ, ЭСПАНЬОЛА!
Неизвестные уголки далекой и близкой Доминиканской Республики

120 PRINCESS 88
«Гибридный» корпус — прямая экономическая выгода

126 SANLORENZO 118
Следуя традициям классического стиля современных яхт

132 В НОВУЮ ЖИЗНЬ
Подборка самых заметных рефитов суперяхт прошлого года

150 В РОССИЮ НА ЯХТЕ
Путешествие яхтсменов из Германии по внутренним водам нашей страны

156 ЧТО НЕМЦУ ХОРОШО
Обзор германской яхтенной индустрии

164 ГРАНИЦЫ ТЕХНОЛОГИЙ
Стратегия бизнеса крупнейшей брокерской компании Burgess

AZIMUT GRANDE 95 RPH – ДИНАМИКА БОЛЬШИХ ПЕРСПЕКТИВ

ПРЕМЬЕРА 2014 ГОДА ОТ AZIMUT YACHTS

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 ** - Азимут Яхтс Россия *** - Коллекция «Азимут Гранде»

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.

150

ПУТЕШЕСТВИЯ



218



208



212

168 **GRANDEZZA** 40 FLY
Флагманская модель верфи получила флайбридж

176 **SEALINE** F380
Первый круизер «эмигрировавшего» бренда

182 **SERENELLA** LIMUSINE
Престиж и статус за миллион евро

186 **NORD STAR** 37 PATROL FLY
Тестируем очередную модификацию известной лодки

192 **DELTA** 33 OPEN
Круизер с сюрпризами

196 **CHAPARRAL**
Обзор моделей разных серий американской марки

200 **PARKER** 800 WEEKEND TWIN CABRIO
Новая рубка и другие технические решения

204 **TRIDENT** 720 PITON
Полный тест скоростного RIB'а

>>>

CORUM



ADMIRAL'S CUP AC-ONE

www.corum.ch

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

CORUM
LA CHAUX-DE-FONDS · SUISSE

• Москва ДА ВИНЧИ (495) 937 80 89, (495) 721 91 17, КОНСУЛ (495) 971 85 73, (495) 699 50 45, КОСМОС ЗОЛОТО (495) 692 65 44, НОБЕЛЬ (495) 258-21-29, ТАЙМ-АВЕНЮ (495) 937-62-05, (495) 225-73-54, CONQUEST WATCHES (495) 650-76-37, LOUVRE (495) 981 42 82, (495) 692 90 47, REGSTAER DUTY FREE SHOP (495) 737 66 29, RUNWAY DUTY FREE SHOP • Казань ВЕРСАЛЬ (843) 292 16 76 • Калининград ЧАСЫ ЖЕНЕВЫ (4012) 59-31-21 • Краснодар ЗОЛОТОЙ ЛАРЕЦ (861) 275-25-75 • Нижний Новгород ВИКТОРИЯ (831) 296 56 57 • Ростов-на-Дону 18 КАРАТ (863) 250 11 11 • Самара БРИЗО (846) 270 46 81 • Санкт-Петербург ДИАМАНТ (812) 571 84 18, ИМПЕРИАЛ (812) 235 07 66, (812) 333 34 90, (812) 273 51 59, (812) 571 36 78, НОБЕЛЬ (812) 335-09-08, MASTER OF TIME DUTY FREE • Челябинск CLASSIC TIME (351) 263-77-83

РЕКЛАМА

LIFE STYLE



244



232



236



250



240

224 **GIRAGLIA ROLEX CUP**
Российские яхтсмены на престижной регате в Средиземном море

228 **BENTLEY** V8 S
Пополнение популярной линейки Continental GT

240 **АКУСТИКА**
Хорошая яхта — это еще и качественный звук на борту

252 **ОТЕЛЬ**
Отель Rixos — для детей с родителями

254 **НАВИГАЦИЯ**
Пришло ли время перейти на «умный» пост управления?

258 **ШКОЛАMBY**
Что делать, если яхта набирает воду

262 **МЕХАНИКА**
Zeus и Caterpillar: плоды партнерства

268 **НАШИ ЯХТЫ**
Владелец Botnia Targa 32 о своей лодке и путешествиях

296 **ДЕНЬ ИЗ ЖИЗНИ**
Спасательная операция, которой не сопутствовал успех



Удовольствие от моря – ценность вне времени.

Безмятежное спокойствие моря – вот, что удерживает владельцев Ferretti на борту. Восхищенные жизнью на яхте и вдохновленные тем, что им дорого, они оставляют желание бравировать где-то позади. Где-то далеко за горизонтом.



FERRETTI YACHTS

a FERRETTIGROUP brand

F500 | F530 | F570 | F620 | F690 | F720 | F750 | F800 | F870 | F881 RPH | F960 | ALTURA 840







ferretti-yachts.com

PREMIUM YACHTS – Ленинградское шоссе, 39 стр.7 - 125212 Москва - Россия
T +7(495)741.00.03 - F +7(495)662.55.64 - info@premiumyachts.ru - www.premiumyachts.ru

MOTOR BOAT & YACHTING

№5 (29) Сентябрь–октябрь 2014

Published since 1904

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

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

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

Редакция
Генеральный директор Андрей Аханьков
Тел. +7 (495) 729-97-40, e-mail: akhankov@mby.ru
Главный редактор Зарий Черняк, e-mail: editor@mby.ru
Арт-директор Михаил Смотров, e-mail: ms@mby.ru
Выпускающий редактор Антон Черкасов, e-mail: ac@mby.ru
Редактор Ольга Селезнева, e-mail: olga.selezneva@mby.ru
Редактор Марина Бутусова, e-mail: butusova@mby.ru
Секретарь Ксения Гамалия, e-mail: office@mby.ru
Корректор Виктория Голуб

Над номером работали
Авторы Евгения Бакунова, Тимур Бараев, Тим Бартлет, Майкл Вердон, Татьяна Гудкова, Александр Евтушенко, Полина Жилина, Анастасия Зайцева, Алексей Кириллов, Грег Копп, Пол Леджендер, Алексей Максимов, Джон Мендес, Даг Пайк, Дмитрий Ражнов, Михаил Романов, Эд Слак, Алан Харпер, Джек Хейнс, Лестер МакКарти, Полина Цыганова, Петр Шестаков

Колумнисты Дэвид Марш, Дмитрий Матвеев

Фотографы и иллюстраторы Евгения Бакунова, Кари Вилен, Александр Еналеев, Томас Киттель, Мэгги Нельсон, Андрей Овчинников, Павел Сарычев, Нил Синглтон, Людмила Фигура

16+

Отдел рекламы
Директор по рекламе
Андрей Аханьков
Тел. +7 (495) 729-97-40, e-mail: akhankov@mby.ru
Директор по работе с ключевыми партнерами
Дмитрий Голышев, e-mail: dg@mby.ru
Представительство журнала в Италии
Ediconsult Internazionale, Piazza Fontana
Marose 3 – 16123, Генуя, Италия.
Тел. +39 010 583-684 Факс +39 010 566-578
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

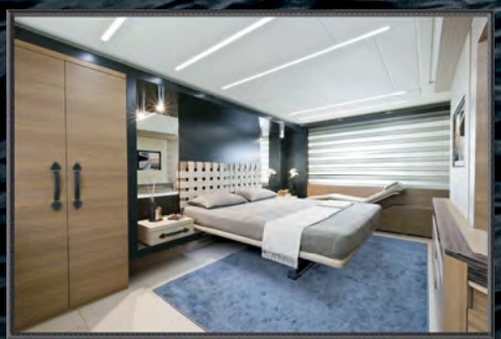
Тираж **35 000 экз.**
Цена свободная

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.

ПОЗВОЛЬ СЕБЕ БЫТЬ ОСОБЕННЫМ

PERSHING

ИНСТРУМЕНТ ДЛЯ ВАШИХ ИДЕЙ







PREMIUM YACHTS - ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ ДИЛЕР В РОССИИ

T +7 495 741 00 03

INFO@PREMIUMYACHTS.RU

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

PERSHING-YACHT.COM

A FERRETTIGROUP BRAND

MOTOR BOAT & YACHTING

№5 (29) Сентябрь–октябрь 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: Azimut Grande 95RPH

Журнал опубликован и вышел в свет 02.09.2014
Отпечатано в Эстонии.
Типография Printall AS.
Tala 4, Tallinn 11415 Estonia
Tel: +372 503 8555
printall@printall.ee

IPC INSPIRE
PRINTALL
ISSA MEMBER 2014

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



ВЧЕРА



СЕГОДНЯ

PREMIUM YACHTS

T +7 (495) 741 00 03

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

INFO@PREMIUMYACHTS.RU - WWW.PREMIUMYACHTS.RU

СУПЕРЯХТЫ

Новости о моторных яхтах длиной более 100 футов



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



ТОЛЬКО ФАКТЫ (*OKTO*)
Длина 217 ф (66,40 м) **Ширина** 36 ф (11,00 м)
Двигатели 2 × Caterpillar 3512C (2367 л.с.)
Максимальная скорость 18,5 узла

ISA *Okto* и *Forever One*

Строительство новых яхт идет на итальянской верфи ISA Yachts полным ходом. В начале августа после окончания ходовых испытаний очередной заказчик получил завершенную 66-метровую суперяхту *Okto*, прежде известную под кодовым названием *Project H*.

Судно, над внешним дизайном которого работал Андреа Валичелли, построено на платформе Granturismo. Она подразумевает быстроходный водоизмещающий стальной корпус с вертикальным форштевнем и узнаваемую алюминиевую надстройку с большим количеством плавных изогнутых линий.

Комфортная крейсерская скорость *Okto* 16,5 узла; на борту установлены дизельные двигатели Caterpillar и стабилизаторы качки. Роскошные гостевые каюты яхты предусматривают размещение 12 гостей, а дизайн интерьеров принадлежит известной парижской студии Alberto Pinto.

«Эта жемчужина итальянского судостроения родилась благодаря слаженному взаимодействию инженеров, дизайнеров и мастеров, которые вместе построили *Okto*, установив тем самым новые стандарты в индустрии,— говорит Лучиано Бергола, генеральный директор ISA Yachts.— Мы гордимся нашими достижениями и желаем счастливому владельцу яхты осуществить на ней путешествия, о которых он мечтал!»



ТОЛЬКО ФАКТЫ (*FOREVER ONE*)
Длина 179 ф (54,60 м) **Ширина** 36 ф (11,00 м)
Двигатели 2 × Caterpillar 3512C (1911л.с.)
Максимальная скорость 16 узлов

А всего за месяц до *Okto* на воду сошла 54-метровая водоизмещающая яхта с необычной расцветкой корпуса, линии которого подчеркнуты ярко-красным цветом. Пятипалубное судно с обратным наклоном форштевня получило название *Forever One* — таким образом владелец выразил чувства к своей супруге.

По дизайну эта яхта разительно отличается от *Okto*, поскольку заказчик потребовал, чтобы *Forever One* непременно выделялась из «толпы» подобных судов. В итоге проект лодки разрабатывала совершенно другая команда, состоящая из сотрудников Horacio Bozzo Design и Studio Massari. Дизайнеры наделили ее уникальными раскладными балконами, сквозным стеклянным лифтом, соединяющим все палубы, и великолепным центральным салоном на главной палубе.

Оборудованная двумя дизельными двигателями *Forever One* развивает максимальную скорость 16 узлов, а запас хода яхты на крейсерских 12 узлах составляет внушительные 4200 миль.

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



ТОЛЬКО ФАКТЫ
Длина 216 ф (66,00 м) **Ширина** 39 ф (11,90 м)
Двигатели нет данных
Максимальная скорость нет данных

Lürssen Project Green

Очередная суперяхта Lürssen под кодовым названием «Зеленый проект» успешно завершила ходовые испытания и проходит финальные стадии строительства, с тем чтобы осенью отправиться в свое первое путешествие.

По условиям контракта немецкая верфь продолжает держать подробности о новой яхте в строгом секрете. Судно будет носить женское имя *Ester III*, однако дизайнер Эспен Ойно по просьбе владельца наделил яхту вполне мужской внешностью, которую подчеркивает вертикальный форштевень и строгая бело-серая расцветка. За дизайн интерьеров *Ester III* отвечал Рэймонд Лангтон, тогда как производством элементов мебели и отделки занималась компания Silver Lining. Известно, что на сандеке яхты оборудована вертолетная площадка, а на главной палубе находится большой бассейн.

В этом году Lürssen, помимо Project Green, планирует завершить строительство еще двух суперяхт. Одна из них — 95-метровая *Kismet* (Project Global), которая была спущена на воду в середине июля и строится для давнего клиента верфи взамен его прежней 68-метровой яхты. Ширина корпуса *Kismet* составляет 13,80 м; над ней работали те же дизайнеры, что и над *Ester III*, а наблюдает за строительством брокерское агентство Moran Yacht & Ship, через которое лодка будет доступна для чартера.

Наконец, третьей суперяхтой этого года станет 104-метровая *Quantum Blue*. Ее публично представили общественности в августе после спуска на воду. Тим Хейвуд, создавший наружный дизайн судна, сделал его исключительно пропорциональным и узнаваемым за счет выраженных индивидуальных деталей. В интерьерах от Альберто Пинто будет использована масса редких и необычных материалов, а после завершения работы *Quantum Blue* займет 28-е место в списке самых крупных яхт планеты.



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



ТОЛЬКО ФАКТЫ
Длина 190 ф (58,00 м) **Ширина** 35 ф (10,80 м)
Двигатели 2 × Caterpillar 3512C (1850 л.с.)
Максимальная скорость 15,5 узла

Benetti *Illusion I*

Для грядущей выставки суперяхт в Монако верфь Benetti приготовила интересный экспонат. Стальная 58-метровая яхта *Illusion I* с алюминиевой надстройкой была разработана в студии Green & Mingarelli для заказчика из Европы, который планирует не только путешествовать самостоятельно, но и сдавать ее в чартер.

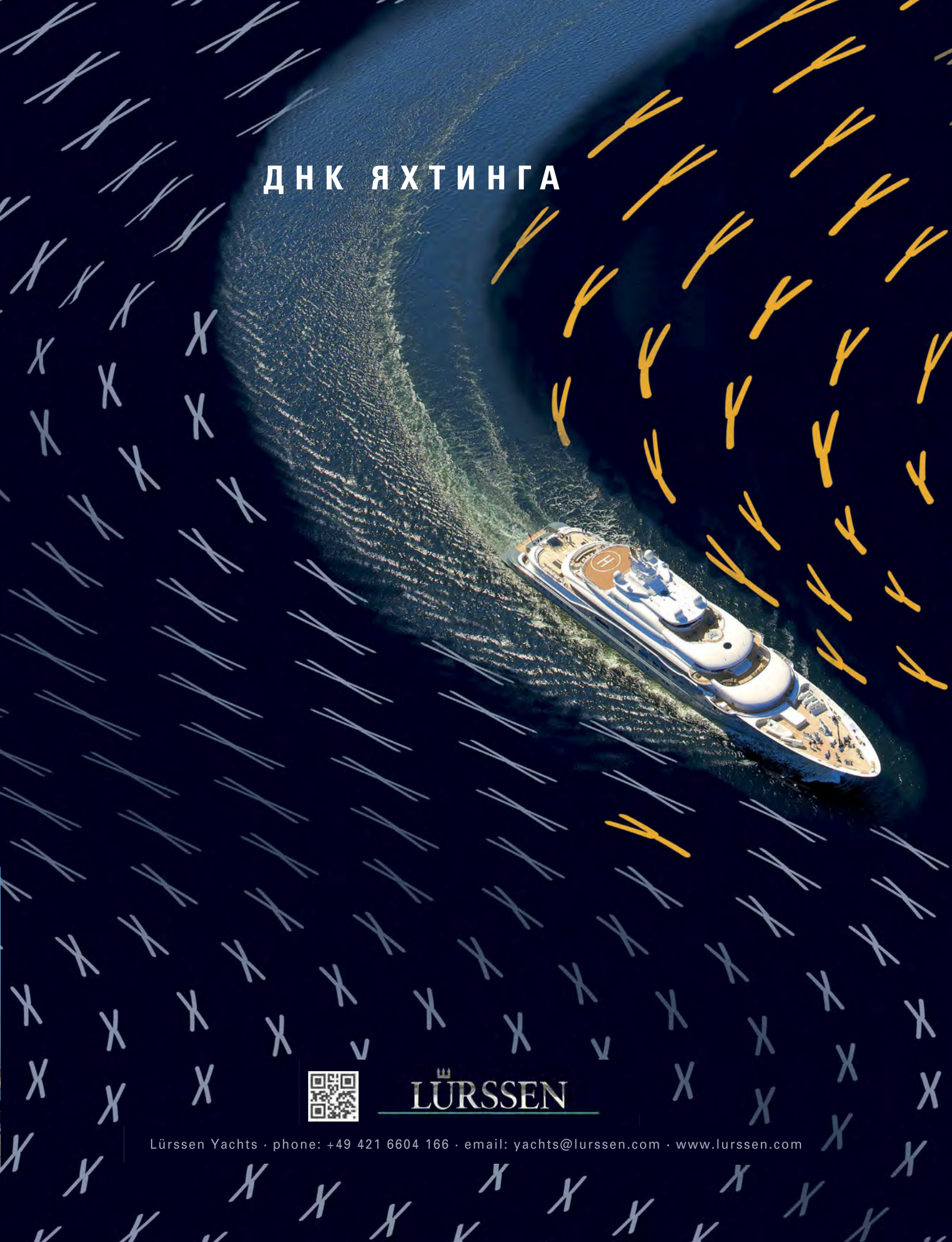
Специалисты Benetti по интерьерам оформляли помещения *Illusion I* совместно с дизайнером владельца. На борту преобладает розовый цвет, а для отделки выбрана исключительная коллекция материалов: травертин, или тибурский камень, редкие породы дерева, несколько видов мрамора, а также кожа ската, перламутр, кожа цвета слоновой кости и вкрапления кристаллов Lalique. Заказчик пожелал, чтобы стены в гостевых зонах были покрыты панелями из черного ореха и пергамента, который требует особенно тщательного подбора контраста. В санузлах *Illusion I* использовано много природного камня: ванны в мастер- и VIP-каюте отделаны ониксом, а раковины «утоплены» в мраморе, причем все краны в гостевых апартаментах инкрустированы розовым золотом.

Другим требованием владельца стала максимальная шумоизоляция помещений, для чего верфь даже отдельно привлекла датских специалистов. Учитывая, чартерное будущее *Illusion I*, ее снабдили вместительным гаражом, где стоит целый комплект водных игрушек и небольшая дайверская станция. Разумеется, на борту есть такие неотъемлемые атрибуты роскошной жизни, как украшенное мозаикой джакузи, просторный винный «погреб», специальный шкаф для хранения сигар и оборудованный по последнему слову техники кинотеатр. Максимальная скорость суперяхты незначительно превышает 15 узлов, а топливные танки общим объемом 115 тонн позволяют совершать на крейсерских 12 узлах трансокеанские переходы (запас хода 5000 миль). *Illusion I* соответствует требованиям стандартов MCA LY2 и была передана владельцу в августе.





>>>


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

Heesen *Elena*



ТОЛЬКО ФАКТЫ
Длина 153 ф (46,70 м) **Ширина** 29 ф (8,80 м)
Двигатели 2 × MTU 8V 4000 M63 (1359 л.с.)
Максимальная скорость 15 узлов



Верфь Heesen Yachts сообщила о том, что 47-метровая яхта проекта Margarita получила имя *Elena* и была передана владельцу. Судно построено на базе оригинального стального водоизмещающего корпуса с круглоскулыми обводами и выраженным носовым бульбом, оснащено классическими гребными валами и стабилизаторами качки Naiad Dynamics.

Наружный и внутренний дизайн *Elena* разработала студия Omega Architects; в предложенном стиле гармонично сочетаются классические и современные детали, по которым легко узнается порода Heesen. На борту предусмотрены шесть гостевых кают для 12 пассажиров.

Во время интенсивных ходовых испытаний в Северном море судно показало отличные результаты, развив максимальную скорость 15 узлов. Запас топлива на борту *Elena* составляет 60 тонн, и на 12 узлах дальность хода достигает 4000 миль.

Во второй половине лета яхта отправилась в первое путешествие по скандинавским акваториям, с тем чтобы в сентябре прибыть на выставку в Монако, где она будет доступна для посещения. По словам представителей Heesen, заказчик остался очень доволен яхтой и даже сказал: «Когда я впервые приехал на верфь в городок Осс, то влюбился в это место с первого взгляда. *Elena* станет нашим домом в океане, а Осс — на суше!»

В первой половине 2014 года Heesen получила уже четыре контракта на строительство новых лодок, включая 45-метровую спортивную суперяхту Project Necto, способную развивать скорость 30 узлов. Ее дизайн разрабатывают Фрэнк Лаупман из Omega Architects и Кристиано Гатто, а завершение строительства запланировано на январь 2016 года.



ISA
YACHTS
www.isayachts.com

TRUSTED TO DELIVER. *



ISA 43M Granturismo

*Поставка точно в срок

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

ISA YACHTS

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР ISA YACHTS В РОССИИ

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

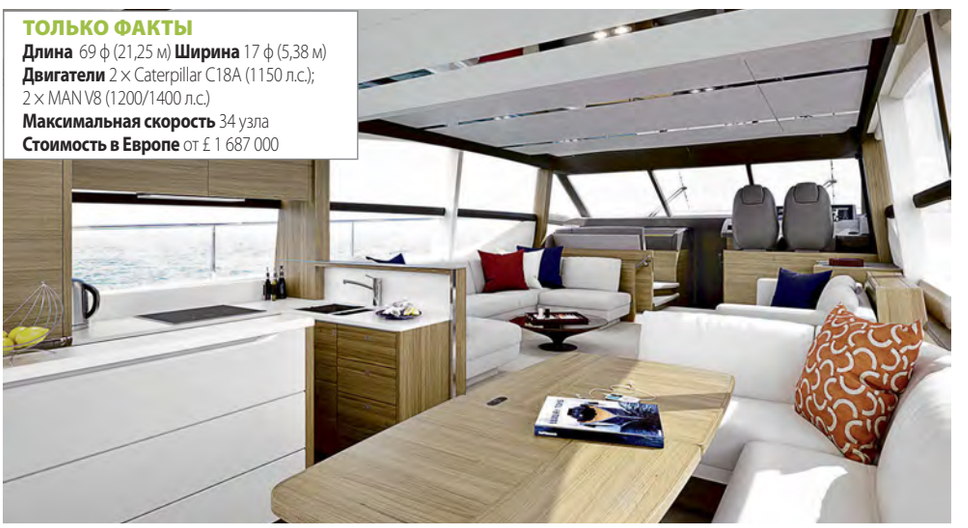


Princess 68



ОСОБЕННОСТИ
- 4 каюты для гостей
- Высокая скорость
- Огромный флайбридж

ТОЛЬКО ФАКТЫ
Длина 69 ф (21,25 м) **Ширина** 17 ф (5,38 м)
Двигатели 2 × Caterpillar C18A (1150 л.с.); 2 × MAN V8 (1200/1400 л.с.)
Максимальная скорость 34 узла
Стоимость в Европе от £ 1 687 000



На боат-шоу в Саутгемптоне состоится мировая премьера яхты Princess 68, которая, по уверениям ее создателей, изменит правила игры в своем классе. Верфь обещает рекордный по площади флайбридж, массу технических инноваций, впервые примененных на яхтах такой длины, четыре каюты (не считая отсека экипажа), что много для судна таких габаритов, и, конечно, впечатляющие скоростные качества.

Уже при первом взгляде на Princess 68 отмечаешь обилие открытого пространства на главной палубе, включающего просторный кормовой кокпит и обширную зону отдыха на носу с поперечным проходом между диваном и лежаком для загара.

Внутри надстройки тоже не тесно. Салон спланирован несколько нетипично для моделей Princess: камбуз помещен на стыке с кормовым кокпитом, что более свойственно итальянским лодкам. Тем не менее едва ли кто-то будет оспаривать, что это очень удобное решение: во-первых, можно готовить, не выпадая из компании, во-вторых, доступ к обеим обеденным зонам становится удобнее. К тому же нет нужды тратить место на дополнительный бар в кокпите: опускающееся электроприводом «окно» позволяет использовать в качестве барной стойки столешницу камбуза, да и холодильник с напитками под рукой.

Попасть из салона на нижнюю палубу можно двумя способами. Один трап — приватный доступ в мастер-каюту на миделе, которая занимает всю ширину корпуса и, как обычно, может похвастаться большими бортовыми иллюминаторами (площадь каждого такого «окна» 1,6 м^2). Второй ведет в гостевые каюты. Их три: носовая с большой кроватью и — симметрично по бортам — пара кают с раздельными спальными местами. Правда, обитателям последних нужно будет делить одну ванную комнату. Зато на корме есть еще и двухместный отсек экипажа. По расчетам верфи, показатель удельной площади жилого пространства у Princess 68 самый высокий среди всех моделей производителя.

На флайбридже можно насчитать рекордное количество «посадочных мест»: например, один только диван напротив поста управления способен вместить пятерых, а динетта — чуть ли не вдвое больше. Также наверху находятся хорошо оборудованный ветбар и просторный лежак для загорания на корме. Опционально над флайбриджем можно установить открывающийся хардтоп.

Как и все яхты Princess, новая модель обещает не разочаровать в смысле «драйва»: верфь заявляет о высоких мореходных качествах и отличной управляемости. Максимальная скорость Princess 68 с двумя двигателями по 1400 л.с. достигает 32–34 узлов; круизный режим — 25–27 узлов. При этом яхта достаточно легкая, что должно положительно сказаться на расходе топлива.

>>>



С УВАЖЕНИЕМ К ИСТОРИИ

СМОЛЬНЫЙ ПРОСПЕКТ

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*

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

(812) 703-44-44
YITDOM.RU

8-800-700-11-44
Бесплатный федеральный номер

Центральный офис продаж
Санкт-Петербург, Приморский пр., 54

YIT

Чапаева, 16

дом в стиле
северный модерн

Финская романтика в исторических перспективах Петроградской стороны

Контроль качества по финским стандартам
Виды из окон на шпиль Петропавловской крепости и Соборную мечеть
Просторные террасы | Французские балконы
Панорамные окна | Высота потолков в ряде квартир более 3 м[1]
Ландшафтный дизайн | Закрытый охраняемый двор
Подземный паркинг | Лифт из паркинга на этажи

ДЛИТЕЛЬНАЯ РАССРОЧКА В РУБЛЯХ 0%[2]



[1] С 4 по 9 этажи – 3,09 м.

[2] Беспроцентная рассрочка предоставляется застройщиком ЗАО «ЮИТ Санкт-Петербург», условия и срок действия рассрочки уточняйте в отделе продаж по тел. 703-44-44

Проектные декларации и подробная информация на сайте yitdom.ru.
Реклама.

(812) 703-44-44
YITDOM.RU

8-800-700-11-44
Бесплатный федеральный номер

Центральный офис продаж
Санкт-Петербург, Приморский пр., 54

YIT

Ferretti 650



ТОЛЬКО ФАКТЫ
Длина 65 ф (19,67 м) **Ширина** 17 ф (5,25 м)
Двигатели 2 × Caterpillar (1015/1150 л.с.)
Максимальная скорость 33 узла
Стоимость в Европе от € 1 875 000



ОСОБЕННОСТИ
- Новый дизайн
- Варианты планировки
- Высокая скорость



В июле итальянская Ferretti Yachts спустила на воду первый корпус новой модели Ferretti 650, мировая премьера которой состоится в сентябре на боат-шоу в Каннах; чуть позже лодку выставят и в Генуе. Новинка вызвала огромный интерес у клиентов Ferretti еще до официальной презентации: первый корпус строился для заказчика из Китая, а в данный момент на верфи в Форли уже идет работа над двумя следующими корпусами, которые отправятся на Ближний Восток и в США.

Ferretti 650 станет первой моделью, с которой начнется обновление всей линейки яхт длиной до 70 футов. Изменения коснулись остекления надстройки, «профиля» флайбриджа (теперь он более сглаженный, что улучшило аэродинамические характеристики), и, конечно, самое заметное нововведение — иллюминатор корпуса. Он действительно всего один: целая «полоса» остекления, соединившая «окна» всех кают.

Изменился и подход к интерьеру: команда дизайнеров разработала свежую концепцию внутреннего пространства яхты, использовав новые материалы, цвета и их сочетание.

Что касается планировки помещений, верфь предлагает два варианта: для европейского и азиатско-тихоокеанского рынков. Первый, более привычный, подразумевает салон с камбузом в кормовой части и три каюты на нижней палубе (плюс дополнительная для шкипера). Альтернативная версия (эта концепция получила название «TaiHe Dian») отличается еще большей площадью для отдыха и развлечений: камбуз «уезжает» вниз, заменяя собой гостевую каюту правого борта, а наверху появляется дополнительная динетта.

Флайбридж с огромным лежаком в носовой части и обеденной зоной в корме можно оставить открытым или оснастить хардтопом. Еще одна интересная деталь — оригинальная система сброса/подъема тендера, позволяющая обойтись без кран-балки.

Ferretti 650 оборудуется сдвоенными двигателями Caterpillar C18; пара по 1015 л.с. (стандартный вариант) обеспечивает круизную скорость 27 узлов и максимальную — 30,5 узла. Более мощные опциональные двигатели по 1150 л.с. позволяют разогнаться до 33 узлов (круизная скорость — 30 узлов). По данным верфи, запас хода без дозаправки на максимальной скорости составляет 275 и 245 миль соответственно, а на круизной — 290 и 270 миль.



ТОЛЬКО ФАКТЫ
Длина 60 ф (18,40 м) **Ширина** 16 ф (5,05 м)
Двигатели 2 × Volvo Penta IPS800/950 (625/725 л.с.)
Максимальная скорость 31 узел
Стоимость в Европе не объявлена

Absolute 60

Итальянская верфь Absolute Yachts представляет новую флайбриджную модель длиной 60 футов. Концепция яхты — максимум комфорта как во внутренних помещениях, так и на палубах, а баланс открытого и закрытого пространства здесь превосходный. Носовая зона отдыха обычно не привлекает много внимания, но на Absolute 60 она выполнена как на куда более крупных яхтах: с диваном и лежаком, составленным из трех секций, каждая из которых отдельно поднимается, превращаясь в шезлонг. А кормовой кокпит, полностью защищенный сверху длинным свесом открытого мостика, — отличное место для трапезы на воздухе в любую погоду.

Главная палуба распланирована традиционно: в кормовой части салона находится «гостиная» с диванами, столиком и медиацентром. В средней части палубы — столовая и расположенный напротив камбуз. Он частично изолирован: не бросается в глаза, все бытовые моменты скрыты за перегородками, но вместе с тем внешняя его часть выполнена в виде барной стойки, обращенной к столовой. Впереди — пост управления с отличным, практически панорамным обзором.

На нижней палубе три каюты, включая мастер-апартаменты во всю ширину корпуса, плюс двухместный отсек экипажа. Кажется, не много для яхты такой длины. С другой стороны, это обеспечивает простор, высоту потолков, максимальный размер кроватей и большие санузлы — в каждой каюте имеется собственный. Большие бортовые иллюминаторы достались не только мастер-апартаментам, но и носовой VIP-каюте, и абсолютно везде — большие шкафы и гардеробы. В отделке использованы исключительно натуральные материалы: орех каналетто, кожа, мрамор, керамика; эстетики добавляют аккуратные акценты из стекла и нержавеющей стали.

На флайбридже — двухместный пост управления с отдельными креслами, динетта, еще один бар и лежак для загара. Кормовая часть оставлена свободной — здесь можно расставить шезлонги или хранить водную технику.

По данным верфи, максимальная скорость яхты составит 31 узел, а круизная — не менее 25 узлов. Хорошие результаты, учитывая, что мощность двигателей не так уж велика: на выбор предлагаются два варианта установок Volvo Penta с днищевыми колонками: IPS 800 (по 625 л.с.) и IPS 950 (по 725 л.с.). Так что есть все основания предполагать, что разочарованным не останется никто — как в смысле скорости, так и в отношении расхода топлива. Его запас на борту — 2400 л, воды — 600 л. Что касается мореходных качеств, по классификации CE лодка получила категорию «B» (Offshore).



ОСОБЕННОСТИ
- Колонки Volvo Penta IPS
- Большие иллюминаторы
- Просторные помещения



>>>

THINK BUSINESS*

Имея лучшее, вы опережаете конкурентов.
Насладитесь комфортом, скоростью, безопасностью и надежностью вертолетов Airbus Helicopters.
Инвестируйте в EC130 T2



Airbus Helicopters Vostok
119180 Россия, г. Москва
Якиманская наб., д.4, стр.1
Тел.: +7 495 663 15 56
Факс: +7 495 663 15 59
www.airbushelicopters.ru

*думайте о бизнесе

AIRBUS HELICOPTERS

Majesty 48

Эта яхта длиной чуть менее 15 метров — новинка компании Gulf Craft, базирующейся в Арабских Эмиратах. Верфь позиционирует данную модель как «стартовую» лодку для комфортных семейных путешествий — не слишком крупную, легкую в обращении, позволяющую владельцу управлять ею как самостоятельно, так и с помощью капитана: для него в кормовом кокпите предусмотрена отдельная каюта, что нечасто встречается на яхтах таких размеров.

По стилю Majesty 48 выделяется среди других моделей верфи как снаружи, так и внутри. Очень современный, даже слегка брутальный дизайн с объемной надстройкой и мощным остеклением не только добавил этой лодке индивидуальности, но и позволил решить ряд практических задач: получить объемные помещения, просторный кормовой кокпит и большой флайбридж, где легко разместятся 10 человек.

На нижней палубе три каюты для гостей, две ванные комнаты и уже упоминавшаяся шкиперская каюта в кормовом кокпите. Даже не верится, что все это может уместиться на длине всего лишь 48 футов.

При этом две из трех кают — с большими двуспальными кроватями, а мастер-каюта — во всю ширину корпуса.

В салоне целых три «диванные» зоны, причем гостиная расположена ближе к посту управления, а столовая вынесена в кормовую часть. Напротив нее размещен отлично оборудованный камбуз, что позволяет не бегать через весь салон, если нужно накрыть стол в кормовом кокпите. При этом, когда кухня не нужна, вся бытовая техника закрывается сверху откидной панелью — удобно и аккуратно.

Отдельно стоит отметить хороший обзор с нижнего поста управления, которым могут похвастать далеко не все яхты такого типа. Благодаря мощному остеклению, невысокой мебели и подиуму, на котором размещено сиденье рулевого, здесь практически нет слепых зон.

Majesty 48 оборудуется двумя дизельными двигателями Cummins QSB 6.7 мощностью по 550 л.с., что позволяет достигать скорости 31 узел.

ОСОБЕННОСТИ
- 3 каюты
- Большой флайбридж
- Просторный салон

ТОЛЬКО ФАКТЫ
Длина 48 ф (14,63 м) **Ширина** 15 ф (4,70 м)
Двигатели 2 × Cummins QSB 6.7 (550 л.с.)
Максимальная скорость 31 узел
Стоимость в ОАЭ от $ 685 000

Bellagio



ОСОБЕННОСТИ
- Корпус и надстройка из алюминия
- 2 или 3 каюты
- Классическая внешность

ТОЛЬКО ФАКТЫ
Длина 53 ф (16,20 м) **Ширина** 16 ф (4,80 м)
Двигатели 2 × Cummins QSB 8.3 (600 л.с.)
Максимальная скорость 35 узлов
Стоимость в Европе не объявлена

Bellagio — совместное детище дизайн-бюро Vripack и верфи Mulder из Голландии. Элегантная скоростная лодка выполнена целиком из алюминиевого сплава, а идея, которую вложили в этот проект его создатели, — построить лодку высочайшего уровня комфорта как в смысле интерьера, так и в отношении ходовых качеств.

«У лодки предельно длинная носовая палуба за счет компактной, сильно сдвинутой в корму надстройки, и элегантная корма. Создавая Bellagio, мы черпали вдохновение у "джентльменских" лодок 1950-х годов и спортивных автомобилей», — рассказывает дизайнер Пим Диксман.

В общем, классика для тех, кто ее понимает. Тем не менее это очень современная лодка как с точки зрения дизайна (за счет комбинации классических и новейших элементов и линий), так и в плане технического оснащения. Интерьер Bellagio, выполненный Omega Architects, также очень чистый и элегантный. Заказчик может выбирать двух- или трехкаютную планировку. Кроме кают, здесь предусмотрены просторный салон и единственная, зато по-настоящему роскошная ванная комната.

В рубке, помимо поста управления, находится еще и бар, а на корме и носовой палубе можно позагорать. Кстати, если вы хотите получить ощущение полностью открытого круизера, остекление надстройки можно опустить, а «крышу», наоборот, поднять.

Bellagio оборудуется парой двигателей Cummins QSB 8.3 мощностью по 600 л.с. с колонками Zeus, что позволяет развивать скорость до 35 узлов.

>>>

Wim van der Valk
CONTINENTAL YACHTS

Мировая премьера нашей первой Суперяхты Continental III 26.00 на яхтенной выставке Cannes Yachting Festival



YACHTING FESTIVAL CANNES

CII 23.00 FLY
CIII 26.00 RPH

СТЕНД: SYE023









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



ТОЛЬКО ФАКТЫ
Длина 44 ф (13,70 м) **Ширина** 13 ф (4,13 м)
Двигатели 2 × Cummins QSB 6.7L (380 л.с.)
Стоимость в Европе от € 327 600

ОСОБЕННОСТИ
- Практичность
- Просторный флайбридж
- Привлекательная цена

ТОЛЬКО ФАКТЫ
Длина 37 ф (11,43 м) **Ширина** 12 ф (3,84 м)
Двигатели 2 × Volvo D4 (300 л.с.)
Стоимость в Европе от € 245 300

Jeanneau Velasco 43F и 37F

Верфь Jeanneau развивает линейку флайбриджных круизеров Velasco. К успешной модели Velasco 43, получившей титул European Powerboat of the Year 2014, в этом сезоне добавляются модели 43F и 37F.

При одинаковой длине и планировке 43-футовые модели принципиально различаются дизайном (хотя обе «нарисовал» Тони Кастро). Но если надстройкой Velasco 43 напоминает траулер (ветровое стекло с обратным наклоном и характерным «козырьком»), то 43F отличается мягкими линиями современных круизеров: надстройка получила более «аэродинамические» очертания, а радарную мачту сменила арка.

У Velasco 43F обширный кокпит, зона отдыха с лежаком на палубе в носу, комфортабельный салон с камбузом. Внизу — две каюты с гальюнами. К плюсам этой лодки стоит отнести удачный пост управления с обзором практически на 360°, огромное подсобное помещение и просторный флайбридж. Весьма практичный выбор для семейных круизов.

На Velasco 37F реализована та же идея, только в более компактном виде: две каюты (санузел один), а камбуз в салоне не П-образный, а вытянут вдоль левого борта. При этом кокпит и флайбридж почти такие же, как на старшей модели, да и места для хранения всего необходимого здесь не меньше.

При максимальной скорости около 28 узлов, на круизной скорости 22 узла запас хода Velasco 43F превышает 280 миль. Помимо экономичности, обе новинки интересны и разумной ценой.

Revolver 44GT



ОСОБЕННОСТИ
- Гоночный корпус
- Наличие каюты
- Открывающийся хардтоп

ТОЛЬКО ФАКТЫ
Длина 44 ф (14,40 м) **Ширина** 11 ф (3,60 м)
Двигатели 2 × Cummins/Mercury Racing (550/700 л.с.)
Максимальная скорость 65 узлов
Стоимость в Европе от € 770 000

Собираясь строить суперскоростную лодку, нужно помнить, что есть вещи, без которых задумку не воплотить. В их числе — длинный узкий корпус, мощные двигатели и, конечно, звучное имя. В этом смысле Revolver 44GT отвечает всем требованиям. Мощный корпус дизайна Майкла Питерса снабжен двумя 550-сильными дизельными Cummins, вращающими гребные валы с полупогруженными винтами и приводом Арнесона, что позволяет разгоняться до 52 узлов. Не то чтобы результат тянул на рекорд, но, что более важно, эта лодка в состоянии идти на скорости 40–45 узлов практически в любую погоду.

Если есть стремление выжать из Revolver 44GT все, что можно, придется выбрать два гоночных бензиновых двигателя MerCruiser по 700 л.с. В этом случае лодка выдает 65 узлов и вполне оправдывает свое название в плане «скорострельности».

В проекте и при постройке проведены все необходимые мероприятия по снижению веса — чего стоят одни карбоновые кресла! Но при всем этом нельзя сказать, что Revolver 44GT — совсем уж голая гоночная «коробка». В носовой части есть небольшая каюта, а в санузле даже можно выпрямиться в полный рост, так что переночевать на воде после сумасшедшей гонки проблемы не составит.

>>>



АПАРТАМЕНТЫ
НА БЕРЕГУ ФИНСКОГО ЗАЛИВА В КОМАРОВО

в многофункциональном медицинском и оздоровительном центре

ПЕРВАЯ ЛИНИЯ
1
MEDICAL & WELLNESS RESORT

214-ФЗ, РАССРОЧКА

ОТ 9,9 МЛН РУБ.

pioneer

(812) 702 4222
komarovo1.ru

Проект реализуется в альянсе с LifeEnergy Centre

Застройщик: ООО «АНТАРЕС-Стройинвест». Проектная декларация доступна на сайте: komarovo1.ru. В соответствии с ФЗ № 214 Застройщик с целью обеспечения обязательств по заключаемым договорам с участниками долевого строительства осуществляет страхование своей гражданской ответственности.



ОСОБЕННОСТИ
- Невероятный дизайн
- Скорость до 56 узлов

ТОЛЬКО ФАКТЫ
Длина 25 ф (7,47 м) **Ширина** 8 ф (2,50 м)
Двигатель 220–430 л.с.
Максимальная скорость 56 узлов
Стоимость в Европе от € 117 900

Frauscher 747 Mirage



Австрийская верфь Frauscher представит на боат-шоу в Каннах и Генуе свою новую суперскоростную модель 747 Mirage. С единственным двигателем и колонкой лодка может разгоняться до 56 узлов! Впрочем, если вас беспокоит расход топлива, стремиться к таким результатам не обязательно. На выбор предлагается обширная линейка дизельных и бензиновых двигателей Volvo Penta и MerCruiser мощностью от 220 до 430 л.с.

После прошлогоднего успеха модели 858 Fantom верфь решила доверить разработку новинки тем же дизайнерам: за обводы отвечал Гарри Мисбауэр, а дизайном занималось австрийское бюро KISKA. В результате лодка получила не только впечатляющие скоростные качества, но и эффектную внешность, в которой соединились фирменный стиль Frauscher и черты новейших суперкаров.

Это действительно водный суперкар: «поджарый» корпус с двумя парами продольных и одним поперечным реданами; место рулевого с низкой посадкой и спортивной приборной панелью; стильное изогнутое ветровое стекло — все служит скорости и удовольствию от управления. Впрочем, и те, кто находится в кокпите, свою дозу удовольствия тоже получат: удобные сиденья, большой лежак для загорания на корме, купальная платформа с трапом для схода в воду… Есть все, чтобы провести чудесный день на воде. Если только вас не смущает, что эта лодка повсюду будет привлекать внимание.

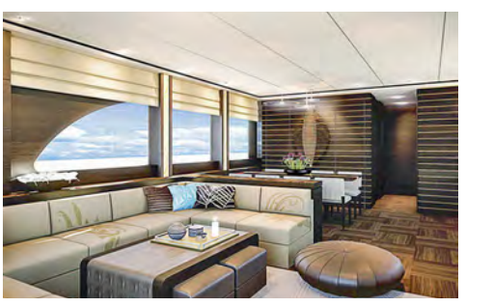


ТОЛЬКО ФАКТЫ
Длина 98 ф (30,00 м) **Ширина** 23 ф (7,00 м)
Двигатели 2 × Caterpillar C18/C32 (1100/1650 л.с.)
Максимальная скорость 22 узла
Стоимость в Европе от € 6 450 000

Mulder 98 Flybridge

ОСОБЕННОСТИ
- Категория semi-custom
- Просторный флайбридж
- Большой запас ходаа





Голландская верфь Mulder спустила на воду Mulder 98 Flybridge — флагманскую модель линейки яхт с открытым мостиком. Полностью алюминиевая яхта построена по проекту мастеров Guido de Groot Design и Ginton Naval Architects и будет впервые показана на боат-шоу в Амстердаме.

На главной палубе — просторный салон с обеденной зоной на восьмерых; камбуз расположен напротив, по левому борту и имеет отдельный выход на палубу. Внизу — мастер-апартаменты и три каюты для гостей (каждая с ванной комнатой). Однако все яхты Mulder строятся по принципу semi-custom, так что возможны разные варианты планировки. Отсек экипажа, расположенный в корме, рассчитан на четверых (две двухместные каюты плюс собственный санузел); доступ туда возможен и с палубы, и с купальной платформы. Тендер и другую водную технику можно держать как на ней, так и в кормовой части флайбриджа.

Места наверху достаточно для хранения тендера и пары аквабайков, несмотря на то, что флайбридж укомплектован «по полной программе»: центрально расположенный пост управления, две обеденные зоны, джакузи и ветбар. Еще одна зона отдыха находится на носу яхты.

Пара двигателей Caterpillar C32 по 1650 л.с. позволяют этой 30-метровой яхте достигать скорости 22 узла. В экономичном режиме на скорости 10 узлов Mulder 98 Flybridge способна совершать трансатлантические переходы: запас топлива в 17 000 л позволяет пройти 4500 миль.

БЫСТРО ПРОДАДИМ ВАШУ ЯХТУ

Без лишних слов.

WEST NAUTICAL
SINCE 1994

Москва, Ленинградское шоссе, 39 стр.7
Royal Yacht Club
www.westnautical.com

+7 (495) 25-88-700

Kotka
YACHT STORE
www.kotkayachtstore.fi

САМЫЙ СОВРЕМЕННЫЙ И ОСНАЩЕННЫЙ ЭЛЛИНГ ЯХТ НА БАЛТИКЕ

Зимнее хранение

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

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

Международная марина с клубом для капитанов

Открытие вертолетной площадки в 2014 году



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

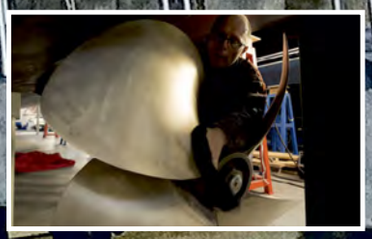
Wim van der Valk

CONTINENTAL YACHTS

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР









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



Тайваньское время

Со времени проведения на Тайване первого в истории острова боат-шоу прошло несколько месяцев, и теперь по итогам выставки можно не только делиться наблюдениями, но и делать объективные выводы.

Текст **Ольга Селезнева**

Яхтенная индустрия Тайваня насчитывает уже шесть десятилетий, и даже странно, что на острове до сих пор не было собственной яхтенной выставки. Впрочем, по-настоящему интересоваться яхтингом (в понимании европейцев) Азия начала лишь в последние 10 лет, и новое боат-шоу — очередное тому подтверждение.

Тайваньские верфи давно и хорошо известны в Южном полушарии — в Австралии и Новой Зеландии. В сегменте яхт категории luxury, где на мировом рынке доминируют суда европейских и американских верфей, продукция Тайваня пользуется спросом. В 2013 году суммарная длина построенных здесь крупных яхт (свыше 80 футов) составила 4272 фута, что позволило Тайваню опередить даже Германию. Теперь «восточные тигры» все чаще поглядывают на Запад, стремясь заполучить как можно больше заказчиков как из Старого, так и из Нового Света. Выставка — хороший инструмент для достижения этой цели.

Организацией Taiwan International Boat Show занимались Бюро внешней торговли Министерства экономики (MOEA) и Совет по развитию внешней торговли Тайваня (TAITRA), а также администрация Гаосюна (Kaohsiung) — второго по величине города, расположенного на юго-западе острова. Место проведения — выставочный центр Гаосюна (Kaohsiung Exhibition Center) — само по себе привлекательно. Благодаря многим факторам, в том числе географическому положению и климатическим особенностям, примерно половина из более чем трех десятков верфей Тайваня расположена именно в этом регионе.

В Азии немало яхтенных выставок, и появление еще одной можно считать веянием времени: растущий рынок, стремление поднять статус яхтенной индустрии региона требуют пересмотра программ подобных шоу и повышения их качества. Конечно, от дебютного события было бы наивно ожидать такого же масштаба, как от крупнейших европейских яхтенных смотров, однако тайваньское боат-шоу в плане организации прошло на отличном уровне и посмотреть там было на что.

В выставке приняли участие 168 верфей и компаний-поставщиков оборудования; «живьем» было представлено 60 яхт,

Боат-шоу на Тайване прошло в русле широкого международного сотрудничества

>>>

VILLAGIO ESTATE. ИСКУССТВО ЗАГОРОДНОЙ ЖИЗНИ

VILLAGIO
ESTATE

MILLENNIUM PARK

НОВОРИЖСКОЕ ШОССЕ, 19 КМ

ОДИН МИЛЛИОН ДОЛЛАРОВ* ЗА ГОТОВЫЙ ДОМ В ЭЛИТНОМ ЖИЛОМ ПОСЕЛКЕ

Подробности об условиях, количестве и сроках проведения акции на сайте www.villagio.ru. Акция до 30 сентября 2014 г. *Цена указана в условных единицах. 1 у.е. равна 1$ США по курсу ЦБ РФ на дату платежа.

ПОСЕЛКИ КЛАССА DE LUXE
MILLENNIUM PARK | ГРИНФИЛД | MADISON PARK | MONTEVILLE

495 974 00 00
VILLAGIO.RU

Реклама



Часть водной экспозиции выставки



В павильонах выставочного центра было многолюдно


Посетители выставки у навигационного тренажера

а за четыре дня боат-шоу посетили около 70 тыс. человек, при этом устроители гордятся, что немалую их долю составили иностранные гости (15% — США, 13% — Европа). Расположение выставки оказалось особенно удобным для потенциальных покупателей: оттуда всего за полчаса можно было добраться до основных верфей и лично ознакомиться с производством.

Из шести десятков яхт 40 выставили в павильоне, остальные — на воде, в марине. Самым большим экспонатом боат-шоу оказалась модель суперяхты RP110 (см. MBY №3/27, 2014), построенная на верфи Horizon Yachts, входящей в число мировых лидеров по производству яхт категории custom. Верфь Kha Shing Enterprises среди других показала новую модель Monte Fino CAT 45 Sports Fish — комфортабельный «спортфишер» для рыбалки и отдыха. Также была представлена uGreen 45 Hybrid — первая гибридная яхта с дизель-электрической силовой установкой, разработанная и построенная на Тайване компанией Bluewater Yacht Builders.

Помимо «домашних» верфей, в первой выставке приняли участие и несколько десятков зарубежных компаний. В их числе — немецкая Hanse Yachts, шведская Delta Powerboats, 36 поставщиков оборудования из Австралии, США, Новой Зеландии, Великобритании, Италии, Сингапура, Гонконга, Индонезии. В свою очередь, тайваньские производители комплектующих привлекли внимание таких всемирно известных гигантов, как американская Brunswick Corporation, французская Beneteau Group, японские Suzuki и Yamaha.

В общем, можно сказать, что боат-шоу на Тайване продемонстрировало концепцию международного обмена и сотрудничества во всех направлениях. Итоги выставки явно не разочаровали участников: за время ее работы размещены заказы на строительство 32 моторных и парусных яхт, еще около 30 контрактов находились на стадии подписания. О получении заказов на постройку отрапортовали верфи Horizon Yachts, Kha Shing Enterprises, Global Yacht Builders, Bluewater Yacht Builders, Corum Yachts Taiwan, Hsing Hang Marine, Tayana Yachts (парусные лодки) и Johnson Yachts.

Интересно, что сейчас на острове зарегистрировано всего около сотни яхт — не много по сравнению с миллионным флотом судов для отдыха, базирующимся в Австралии (при близкой численности населения). Большую часть заказчиков и покупателей на выставке составили сами тайваньцы, что говорит об известном потенциале местного рынка. Самым же крупным заказчиком оказался японец Йоширо Хираю — он заключил контракт на строительство яхты за NT$ 330 млн (новых тайваньских долларов).

Общая сумма сделок по покупке яхт в ходе Taiwan International Boat Show превысила NT$ 1млрд. И хотя при переводе на американские доллары эта сумма «усохнет» примерно в 30 раз, результат все равно достойный. А реализация упомянутых 30 обсуждавшихся контрактов на постройку яхт, по подсчетам дотошных устроителей выставки, превысит NT$ 5 млрд. Кстати, заодно хотелось бы пожелать аналогичной финансовой открытости организаторам европейских и — особенно — российских яхтенных выставок. Цифры иногда понятнее слов. MBY

В выставке приняли участие 168 верфей и компаний-поставщиков оборудования


can-am
BRP
Can-am
1000R
Maverick
1000R X mr и другие квадроциклы Can-Am*
выгоднее на 100 000 рублей. Только в сентябре.
ROSAN предупреждает: грязевые ванны оказывают сильное терапевтическое действие на организм.
*Подробнее на www.rosan.com



Фестиваль яхт в Каннах

С 9 по 14 сентября в Каннах пройдет главное осеннее боат-шоу Европы. Добро пожаловать на красную дорожку!

На 37-й год проведения Festival de la Plaisance de Cannes превратился в Cannes Yachting Festival. Новое название определенно удобнее, учитывая, что в яхтенном мире людей, говорящих по-английски, существенно больше, чем «франкофонов». Впрочем, новое имя — не единственное изменение, которое ожидает в этом году выставку. Ее ребрендинг выразился и в завершившемся этим летом обновлении марины, цель которого — с большим удобством принимать свыше 50 000 ожидаемых посетителей.

В этом году станет проще и понятнее планировка выставки: территория разделена на восемь зон по типу представленных «продуктов» (семь располагаются в пределах Vieux Port, еще одна — в Port Pierre Canto). Каждая зона имеет свое название и цвет для лучшего ориентирования.

Подтверждая свою репутацию одного из лидеров Европы, Cannes Yachting Festival снова станет местом, где соберутся все лучшие верфи мира, и ожидается множество премьер во всех классах яхт. Все перечислить невозможно, но, пожалуй, стоит отметить гибридную дизель-электрическую Benetti Tradition Supreme 108; невероятную Riva 122 Mythos; новую Millennium 58 HT (Chaseboat) от верфи Otam, которая празднует в этом году свое 60-летие. Интересно будет посмотреть на Lagoon 630 Motor Yacht — первый моторный катамаран французской верфи Lagoon.

Судостроительный гигант Beneteau покажет модель Oceanis 60. С новинками будут все крупнейшие мировые верфи: Princess, Azimut, Ferretti, Sunseeker… Самой крупной яхтой шоу, как ожидается, станет 46-метровая новинка от Baglietto (спущена на воду 7 июля в Ла Специи), а самой большой из парусных — 24-метровая модель Silent 76 от Admiral Tecnomar.

Общим счетом в экспозиции выставки планируется более 500 новых яхт и катеров и 50 крупных брокеражных яхт, ищущих своих следующих владельцев. Наряду с суперяхтами ожидается большой выбор лодок разных типов и RIB'ов — вообще организаторы в этом году сделали акцент на судах длиной до 45 футов в силу их большей демократичности и доступности. Наконец, помимо лодок, посетители наверняка оценят и только что открытую Shopping Village, где будут представлены знаменитые мировые бренды из всех областей роскошной жизни. MBY

К яхтенной выставке этой осени каннская марина претерпела серьезную реконструкцию

>>>

РЕКЛАМА



ЭЛИТАРНЫЙ КОМПЛЕКС CRYSTAL

В РЕПИНО НА БЕРЕГУ ФИНСКОГО ЗАЛИВА

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



СОБСТВЕННЫЕ АПАРТАМЕНТЫ НА ПЕРВОЙ БЕРЕГОВОЙ ЛИНИИ

25 КМ ОТ ЦЕНТРА ПЕТЕРБУРГА ПО ЗСД



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

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

Договор купли-продажи, кредит



Октябрьская революция

Salone Nautico Internazionale — генуэзское боат-шоу, которое пройдет с 1 по 6 октября, обещает нешуточную интригу. Это не пустые слова из пресс-релиза, а точный прогноз ситуации.

Когда-то выставка в Генуе была, безусловно, крупнейшей в Европе и по значимости опережала даже каннское боат-шоу. Но недавний экономический кризис сильно пошатнул ее позиции, поставив вопрос ребром: «Быть или не быть?». В предкризисные годы выставка постоянно развивалась; строились новые причалы и павильоны, однако ситуация на рынке последних лет чуть не обнулила все, что было достигнуто за полвека существования Genoa International Boat Show.

Все, что произойдет на территории Fiera di Genova в этом году, сильно похоже на мероприятия по экстренной реанимации, направленные на спасение крупнейшего яхтенного события Италии, которое в этом году состоится уже в 54-й раз. В последние годы мы наблюдали на выставке довольно грустную картину: полупустые причалы и отсутствие многих постоянных участников.

Первыми «отвалились» британские верфи, за ними последовали другие, не исключая даже итальянских судостроителей. В прошлом году ситуация вроде бы начала выправляться (115 000 посетителей, 750 экспонентов, более 1000 выставленных лодок), и организаторы поняли, что момент настал: пора действовать решительно, а именно — полностью изменить концепцию боат-шоу.

И очень вовремя, ибо терять уже, кажется, нечего: о своем неучастии в этом году объявил многолетний «хедлайнер» Genoa Boat Show — Azimut Yachts. Верфь объяснила это желанием сосредоточиться на каннском боат-шоу, которое после кризиса демонстрирует рост. Тем не менее посмотреть будет на что. С большими экспозициями выступят другие итальянские гиганты: Ferretti Group, Sanlorenzo и т. д. Еще за три месяца до начала организаторы выставки объявили о 20% росте числа экспонентов.

Программа «перезагрузки» рассчитана на три года. Прежде всего, организаторы предложили участникам и посетителям более комфортные условия. Длительность шоу увеличена на день, снижены цены на участие, серьезно проработана возможность проведения тест-драйвов: несколько лет назад отход на тесты от забитых причалов для большинства лодок был просто невозможен.

Выставка была реструктурирована и теперь она делится на тематические зоны. Куда больше внимания уделят парусным яхтам (раньше генуэзская выставка была по преимуществу «моторной»). В новой зоне под названием «Sailing World» на воде можно будет увидеть более 120 парусных яхт, плюс 6000 кв. м отвели чартерным компаниям, организаторам регат, парусным школам, маринам и т. д.

Ну а «сердцем» обновленной выставки станет зона «Made in Italy». Здесь можно будет найти все, чем гордится Италия: это не только яхты, но и дизайн, мода, искусство и, конечно, еда и вино.

Массимо Перротти, президент UCINA (Ассоциация судостроительной индустрии Италии), заявил по этому поводу следующее:
«Нас просили устроить революцию — этим мы сейчас и занимаемся. Мы хотим вернуть выставке статус лидирующей в мире. Конечно, эту роль мы потеряли, но не намерены пассивно следить за происходящим. Наша цель — устроить событие, которое будет интересным для всего мира и одновременно подтолкнет наш внутренний рынок».

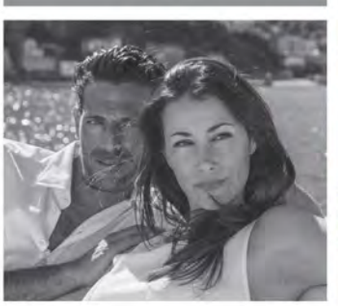
Параллельно с работой над выставкой организаторы готовят еще одно событие, которое состоится в Генуе следующей весной. Это будет международное спортивно-парусное боат-шоу, а также форум, посвященный итальянскому дизайну, яхтенной индустрии, экологии моря и окружающей среды в целом. Событие будет увязано с проходящей в Италии всемирной выставкой Expo 2015 и, возможно, в будущем, станет «вторым изданием» генуэзского боат-шоу, а может быть, даже в чем-то заменит его. Впрочем, пока организаторы намерены наблюдать за тем, как будет воспринята новая концепция. MBY

64 FLY



from ITALY with LOVE

Absolute
Generation 2015
Complete boat range
from 40 to 72 feet
in the categories
Sport Yacht
Sport Line
Flybridge
Navetta





GRAND MARINE

Яхт-клуб "Алые Паруса"
Москва, улица Авиационная 79
+7 (495) 995 66 22
+7 (903) 798 37 20
info@absolute-yachts.ru
www.absolute-yachts.ru

ABSOLUTE



Добро пожаловать в столицу!

За 24 года существования Monaco Yacht Show княжество Монако превратилось в мировую столицу суперяхт.

В этом году организаторы выставки, все это время проходящей в порту Эркюль, предприняли невероятные усилия, чтобы обеспечить рекордную экспозицию — 115 крупных яхт на воде! — и разбавить привычную средиземноморскую «тусовку» визитеров потенциальными клиентами из других регионов.

«Мы изменили маркетинговую стратегию таким образом, чтобы привлечь как можно больше состоятельных людей со всего света,— рассказывает Гаэлль Таларида, управляющий директор выставки. — Например, в июне мы провели "Неделю Монако" в Шанхае и договорились с ведущими верфями об отдельной презентации их продуктов для китайской аудитории. Кроме того, совместно с консьерж-службами закрытых клубов и банков мы участвуем в организации приезда в Монако VIP-гостей».

Наравне с кубком «Формулы-1» монакская яхтенная выставка является важнейшим событием для страны с точки зрения экономики: на четыре дня в уютный Монте-Карло съезжается богатейшая публика планеты, и устроители делают все возможное, чтобы год от года мероприятие процветало. Основная задача выставки заключается в продвижении «суперяхтенного» образа жизни, поэтому экипажи «плавучих дворцов» пользуются здесь не меньшим вниманием и уважением, чем их влиятельные хозяева.

С 24 по 27 сентября в Монако впервые покажут публике 40 новых суперяхт, среди которых 85-метровая Luerssen *Solange* (см. MBY №3/27, 2014), Picchiotti *Grace E* (73 м), Feadship *Como* (46 м), CRN *Saramour* (61 м), Heesen *Elena* (46 м) и *Monaco Wolf* (49 м), ISA *Silver Wind* (43 м), Admiral *Entourage* (47 м), Sanlorenzo *Trident* (46 м), Princess *SOLARIS* (40 м), а также парусники Royal Huisman *Wisp* (48 м), Perini Navi *Perseus*^{3} (58 м), Southern Wind *Farfalla* (31 м). Как обычно, причал «супертендеров» соберет скоростные спортивные разъездные катера верхнего ценового диапазона и роскошные водные лимузины, а в дизайнерском секторе в этот раз ожидается особенно много премьер новых концепт-проектов.

Чтобы максимально обеспечить присутствие целевой аудитории и отсечь простых зевак, стоимость билета на MYS по-прежнему оставляют высокой — € 150. Учитывая размах и уровень мероприятия, эта политика выглядит вполне оправданной, а ценность выставки для участников рынка и профессионалов индустрии настолько высока, что будь билет еще вдвое дороже, народу на причалах меньше не стало бы. MBY

Ценность выставки для участников рынка и профессионалов индустрии весьма высока

Реклама

Jeep® и EXPO MILANO 2015

GRAND CHEROKEE 2014
СОЗДАН ИЗ ИННОВАЦИЙ



СПЕЦИАЛЬНАЯ КРЕДИТНАЯ ПРОГРАММА:
ОТ **5.5%** ГОДОВЫХ

Узнайте больше:

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

Jeep®
THERE'S ONLY ONE*

JEEP® ЯВЛЯЕТСЯ ЗАРЕГИСТРИРОВАННОЙ ТОРГОВОЙ МАРКОЙ CHRYSLER GROUP LLC.
* JEEP — ТОЛЬКО ОДИН

Условия кредитования ООО «Русфинанс Банк» (далее — Банк) на новые автомобили марки Chrysler, Jeep, Dodge, валюта кредита — рубли РФ. Ставка 5,5% годовых действует при первоначальном взносе от 50% и выше на срок 12 месяцев, обязательно страхование КАСКО. При погашении кредита через иные кредитные организации, платежные системы, Почту России взимается комиссия за перевод средств в соответствии с тарифами данной организации. В случае несвоевременной уплаты процентов и возврата кредита с Заемщика взимается штраф в размере 0,5% от суммы неуплаченных в срок процентов и части непогашенной ссудной задолженности за каждый день просрочки. Возможно частичное и полное досрочное погашение без штрафов и ограничений по сумме. Данное предложение действительно на 01.04.2014., носит информационный характер и не является публичной офертой (ст.437 ГК РФ). Условия предложения могут быть изменены в случае изменения процентных ставок Банком. Подробная информация — в отделениях Банка или по телефону Контактного центра ООО «Русфинанс Банк» 8-846-269-69-11. Генеральная лицензия ЦБ РФ №1792 от 13.02.2013 г.

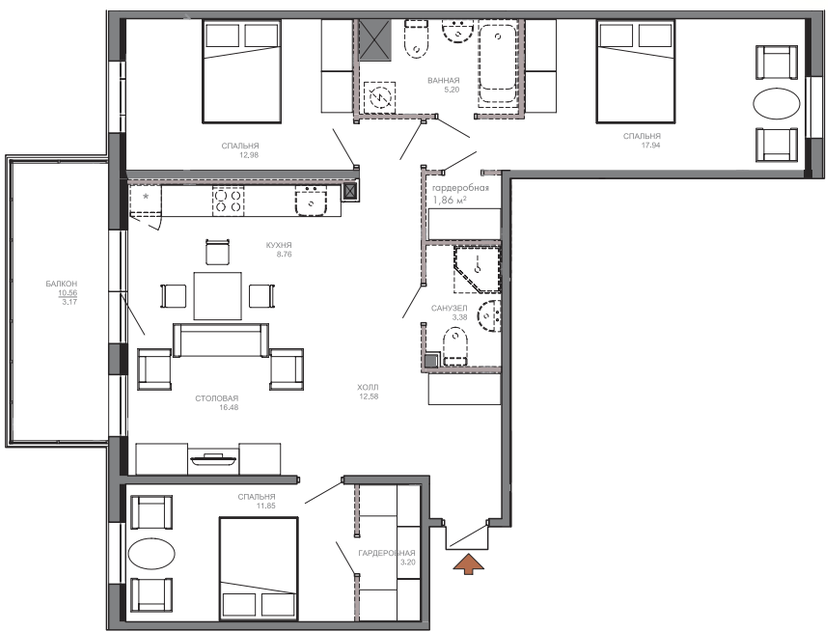
Думайте сами, решайте сами...

...Петроградская сторона или Приморский район?



Скандинавский строительный концерн

Типовая 3-комнатная квартира 97 м²



на Аптекарском 16 Б

Skandi Klubb

клуб хороших соседей

Застройщик:
ООО «ЭнСиСи Вилладж»

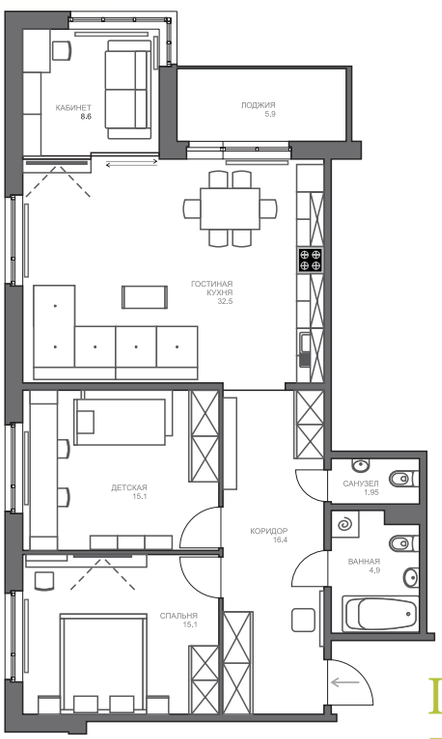
*Сканди Клубб

Проектные декларации на сайте:
www.nccr.ru



- Шведская эстетика фасадов
- Просторные балконы и террасы
- Рациональные планировки
- Качественная «белая отделка»
- Современные инженерные системы
- Энергосберегающие технологии
- Благоустроенная территория
- Комфорт и безопасность
- Клиентский сервис

Типовая 3-комнатная квартира 97 м²



у Удельного парка

ШВЕДСКАЯ КРОНА

(812) 329 7272

Застройщик:
ООО «ЭнСиСи Недвижимость»



Регата под флагом Samsung

В августе в московском Royal Yacht Club, где базируется яхтенная школа PROyachting Екатерины Скудиной, состоялась крупная бизнес-медиарегата Samsung GALAXY ALPHA Regatta. Гонки прошли с огромным успехом, порадовав участников и гостей солнечной погодой и хорошим (временами сильным и порывистым) ветром.

Соревнования прошли в два этапа. Сначала гонялись журналисты — команды Forbes, Motor Boat & Yachting, Yachts, FHM, InStyle Man, Wedding, Fashion Collection, Sanoma Independent Media и других СМИ. Затем настал черед корпоративных команд, в числе которых были Jaguar Land Rover, Bork, «Топ Системы», Dream Realty, Eva Solo и, конечно, экипаж устроителей регаты — Samsung GALAXY ALPHA с известным боксером Костей Цзю на борту. В итоге команда Samsung заработала 3-е место; второе в упорной борьбе досталось экипажу Bork, ну а вне конкуренции оказалась команда Forbes, завоевавшая победу и в журналистской, и в корпоративной гонках.

В рамках регаты произошло событие мирового уровня — закрытый предпоказ уникального смартфона Samsung GALAXY ALPHA, во время которого директор Samsung Mobile в России Аркадий Граф презентовал все преимущества «флагмана» Samsung. После его рассказа гости смогли сами оценить стильную новинку — утонченный смартфон в металлической оправе с корпусом толщиной всего 6,7 мм. Несмотря на свою легкость, Samsung GALAXY ALPHA остается невероятно мощным. Новинка была представлена в четырех цветах: золотой, белый, черный и металлик.

Регату посетили свыше 300 гостей; среди них были друзья и партнеры компании PROyachting, а также те, кто просто пожелал нестандартно и интересно провести уикенд. Всем участникам мероприятия были вручены памятные дипломы, а победителям и призерам досталось столько подарков, что едва хватало рук, чтобы их унести.

Компания «Трансатлантик Интернейшнл» предоставила призерам косметику швейцарской марки TOITBEL; «Дом Кофе» порадовал первоклассным кофе, пекарня «Батон» — свежим хлебом с морской солью и водорослями; компания Eva Solo подарила наборы датской посуды, а генеральный партнер регаты компания Samsung вручила победителям умные часы Samsung GALAXY Gear.

А кубок Samsung GALAXY ALPHA Regatta by PROyachting получила, конечно же, команда журнала Forbes.







Разработано для любых задач!

Новые посудомоечные машины от Miele с выдвижным 3D-поддоном для столовых приборов.



Design for life*

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

Miele
IMMER BESSER**

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

Для жизни и здоровья



Группа компаний «Пионер» этим летом представила новый проект элитного комплекса «Первая Линия. Medical & Wellness Resort» в Курортном районе Санкт-Петербурга. Проект рассчитан на успешных людей, ориентированных на здоровый образ жизни: расширенная инфраструктура комплекса предусматривает все для фитнеса, медицины, спа и wellness (концепция здорового образа жизни).

Активное участие в работе над новым проектом принимает центр предиктивной медицины Life Energy, за стилистическое оформление отвечает архитектурная мастерская «Евгений Герасимов и партнеры».

Новый комплекс расположится на границе поселка Комарово и Зеленогорска, прямо на побережье Финского залива. Проект предполагает сохранение уже существующих деревьев — они органично впишутся в ландшафтный дизайн на территории комплекса, где будут находиться зоны для отдыха и занятий спортом, несколько беседок для барбекю и детские площадки.

«Первая Линия. Medical & Wellness Resort» — это восемь четырехэтажных корпусов с одноуровневыми или двухуровневыми апартаментами. На первых этажах предусмотрены французские балконы, выше — просторные террасы. Во всех апартаментах есть возможность установки камина, высота потолков везде от трех метров.

Уже сегодня идет продажа в 1–4 корпусах комплекса. Договоры заключаются в соответствии с Федеральным законом №214-ФЗ.

Новый уровень автономности





Компания Trident Aluminium Boats продолжает удивлять новинками, делая ставку на мореходность своих катеров.

Новый облик каютного катера Solo 900 и кабинного 720 CT Indigo продиктован спросом на лодки со стационарным двигателем. И это объяснимо: из-за сокращения расхода топлива при установке стационарного двигателя дальность плавания существенно возрастает.

У обновленных моделей изменилась конструкция кормового кокпита — просторный моторный отсек теперь закрыт широким капотом. Обслуживать двигатели легко и удобно: капот поднимается на газовых амортизаторах, открывая доступ к двигателям.

Кроме того, теперь вместо разрезного кринолина катер оборудуется большим сплошным, с которого стало удобнее купаться.

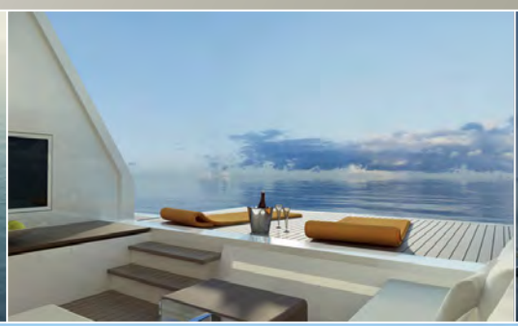
А вот большой подпалубный рундук на Solo 900 для хранения личных вещей или профессионального оборудования остался прежним, что также порадовало клиентов Trident. Не претерпело изменений и внутреннее устройство рубки и каюты Solo 900 и 720 CT Indigo, ведь изначально, создавая эту модель, производители продумали каждую мелочь, позаботившись о комфорте и безопасности.

Более того, верфь Trident смогла модернизировать новую модель Solo 900 для проведения сложных гидрографических работ, что отлично демонстрирует высокое качество марки — у профессионалов на воде требования к надежности и автономности особенно высоки.

>>>

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

Память о победах



Олимпийские торжества миновали, однако память о самых громких победах этой зимы важно сохранить, ведь Олимпиада в Сочи стала не только заметной вехой в развитии отечественного спорта, но и символом признания достижений России мировым спортивным сообществом.

Audi Russia внесла очередной вклад в поддержку российского спорта, выпустив официальный альбом Олимпийских игр с фотографиями чемпионов — The Red Book. Olympic Album. В первой части собраны лучшие фотографии олимпийских чемпионов от fashion-фотографа Натали Арефьевой, демонстрирующие красоту сильнейших спортсменов планеты. Вторая часть — самые острые и динамичные моменты Олимпиады, запечатленные классиком спортивной фотографии Бобом Мартином.

«Стремление к новым рекордам отражается во всем, что делает Audi: от спортивного характера автомобилей до многолетней поддержки зимних спортивных мероприятий во всем мире. Статус Генерального партнера Олимпийских игр в Сочи — настоящая веха в спортивной истории нашей компании в России, — говорит Елена Смирнова, глава Audi в России. — Мы рады запечатлеть радость побед на страницах альбома и подарить людям возможность вновь погрузиться в атмосферу триумфа и праздника, которая царила в зимнем Сочи».

Альбом появится в продаже в крупных книжных магазинах страны и во всех дилерских центрах Audi.



Предчувствие праздника

Отрадно, когда крупнейшие события мировой культуры находят отражение и в российских столицах. К примеру, одним из ярких моментов уходящего лета стало pre-party венецианского кинофестиваля в лофт-пространстве нового апартамент-комплекса «У Патриарших».

В рамках праздника состоялся закрытый показ короткометражных фильмов, ставший событием престижного международного кинофорума. В дружеской и непринужденной атмосфере на 7-м этаже премиального комплекса можно было познакомиться с лучшими образцами «короткого метра» от прославленных постановщиков. Так, в программе участвовали «Из Токио» Алексея Германа, «Киноман» Андрея Андриянова и «Сверчок» итальянского режиссера Стефано Лоренци.

Важнейшему из искусств сопутствовали другие: независимая арт-платформа Secret Art представила достойную экспозицию современных художественных работ, а антикварная галерея «Наследие Веков» познакомила с художественными предметами старины. Неудивительно, что гости расходились довольные и окрыленные. Сложно сказать, как в Венеции, но в Москве у Патриарших праздник удался.



BRILLIANT HOUSE
КЛУБНЫЙ ДОМ

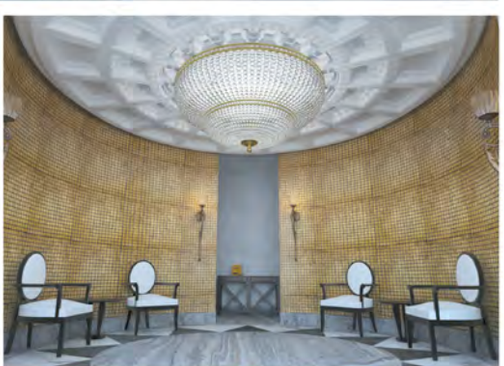
923 92 92
www.brilliant-house.ru

FG FORTGROUP









Санкт-Петербург, Крестовский остров

КЛУБНАЯ УЕДИНЕННОСТЬ И АРИСТОКРАТИЧНОСТЬ

ПЕРЕДОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ КОМФОРТА И БЕЗОПАСНОСТИ

ИНТЕРЬЕР КЛАССА DE LUXE ◆ ВИДОВЫЕ КВАРТИРЫ ОТ 150 КВ.М

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

РЕКЛАМА









Оседлать черепаху

Приближение окончания яхтенного сезона в России вовсе не означает, что от морских прогулок следует отказаться до будущего лета. Особенно когда на земле есть такое место, как Мальдивы. С ноября по апрель, как раз когда в северных широтах лодки подняты на берег, такелаж убран, а двигатели и системы прошли консервацию, здесь наступает время северо-восточного муссона — идеальная пора для яхтинга.

Казалось бы, райская неторопливость на Мальдивах не сулит никаких сюрпризов, но даже в таком благословенном регионе появляются особенные места, способные приятно удивить самого опытного и требовательного путешественника. И Velaa Private Island как раз из таких.

В последних числах 2013 года для гостей открылся расположенный чуть севернее Мале коралловый атолл Ноону, и уже к своему первому сезону частный остров в форме черепахи обзавелся букетом наград. «Лучший новый курорт на Мальдивах», «Лучший гольф-курорт», «Лучшее место на Мальдивах для снорклинга», «Лучший гастрономический ресторан Aragu and Cru» — это далеко не полный список титулов, заслуженных Velaa Private Island. Именно здесь появилась первая снежная комната в регионе; здесь в первом на Мальдивах спа-центре My Blend by Clarins используют единственное в своем роде холическое оборудование; здесь же находится форпост №1 для наблюдения за морскими черепахами вида velaa.

«Вишенка на торте» — быстроходная красавица-яхта Prestige для нескучных вояжей за впечатлениями. Выбор хорош: от наблюдения за резвящимися на закате дельфинами до брутальной охоты за акулой-молотом или гонки-преследования гигантской манты.

Приятно осознавать, что после увлекательной морской прогулки всегда можно вернуться к комфорту и уединению в одном из 46 бунгало, разбросанных по острову. Приватность владельцы Velaa Private Island ценят очень высоко: чешский архитектор Петр Колар немало потрудился над тем, чтобы каждый гость имел полное право именовать это место «своим островом». Но и большим дружным компаниям здесь рады: можно не разлучаться с командой, сменив каюты на просторную виллу на 10 персон с огромным бассейном и собственным спа.

>>>



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

+7 495 228 03 08

141707, Московская область, г. Долгопрудный, Старо-Дмитровское шоссе, дом 1
www.nsmarine.ru E-mail: info@nsmarine.ru



Двойное качество

Лучше одной проверенной и невероятно стильной марки могут быть только две таких. И особенно приятно, когда они не соперничают, а сотрудничают.

Bentley и Vertu, два знаменитых британских бренда, объявили о начале эксклюзивного пятилетнего партнерства. Его результатом станет новая серия роскошных смартфонов, которые, как обещает тандем, будут отличаться современной элегантностью, непревзойденным дизайном и невероятной функциональностью — словом, всем тем, что обе компании называют своими главными ценностями.

Выпуск первого телефона Vertu for Bentley запланирован на октябрь. В течение последующих лет появятся еще четыре оригинальных смартфона, в каждый из которых будут интегрированы как узнаваемые элементы фирменного дизайна Bentley, так и уникальные сервисы. Создатели, например, обещают, что в специальном приложении, доступном на устройстве, автовладельцы и поклонники марки смогут найти последние новости компании и эксклюзивную информацию об автомобилях и событиях мира Bentley. И не приходится сомневаться, что владелец телефона сможет воспользоваться этим сервисом в любой точке мира, ведь Vertu так же хорош качеством связи, как Bentley — скоростью и комфортом.

«Бегущая по волнам»

Верфь Contest Yachts, имеющая полувековой опыт постройки парусных яхт, продолжает динамично осваивать моторное направление: развитие марки в этой области отмечено и отраслью, и потенциальными клиентами.

В этом сезоне, например, спущена на воду и передана владельцу первая моторная яхта Contest 52MC с флайбриджем и дублированным управлением. Как и в базовом варианте 52MC, ее корпус выполнен из композитного сэндвича методом вакуумной инфузии. Яхта оборудована двумя турбодизелями Cummins QSB 6.7 по 550 л.с. и разгоняется до 30 узлов. Для проекта, нацеленного на полный комфорт в длительных морских путешествиях, такое значение максимальной скорости для подобной яхты впору признать достижением.

Появление флайбриджной модели стало не только логичным, но и удачным шагом в развитии 52MC: достигнув нового уровня комфорта без потери ходовых качеств, яхта Contest 52MC с флайбриджем обещает стать звездой выставки Amsterdam in-water Boat Show, где она будет впервые представлена широкой публике. Лодочный смотр в Амстердаме пройдет со 2 по 7 сентября.



>>>



Новый V-Класс

Жить полной жизнью.

Раскройте все грани универсальности и эксклюзивности нового Mercedes-Benz V-Класс. Система изменяемого пространства салона, автоматическая коробка передач 7G-TRONIC PLUS и новые мультимедийные возможности превратят семейную поездку в невероятное приключение, наполненное яркими эмоциями. Эксклюзивный дизайн, система окружающего света и спортивное управление готовы превзойти самые высокие бизнес-стандарты.
Новый V-Класс – жить полной жизнью.

Mercedes-Benz

«АВАНГАРД» Официальный дилер «Мерседес-Бенц», Санкт-Петербург, Приморский пр., 54-4, тел. (812) 333-33-44, **www.mercedes-avangard.ru**

Реклама



Can-Am Trophy: второй этап на «новой земле»

В конце июля жители Нижнего Новгорода и расположенного на другом берегу Волги города Бора столкнулись с массовым нашествием рычащей четырехколесной техники: в этих живописных краях проходил второй этап соревнований Can-Am Trophy Russia 2014.

Кто-то возмущался, что из-за рева моторов на субботней церемонии открытия в центре Нижнего не удалось выспаться, кто-то с восхищением разглядывал разномастную технику и облаченных в пестрые одежды спортсменов, но равнодушных точно не осталось. Да и сами участники с большим энтузиазмом ждали гонку, поскольку многим уже поднадоели искатанные места в Татарстане и Ставропольском крае, а тут их ждал интересный и непростой рельеф с обилием песка и паутиной лесных дорог.

Открытие соревнований получилось весьма зрелищным благодаря тому, что вся армия техники дважды переправлялась через Волгу на трех паромах, а затем откатала короткую кольцевую трассу «Пролог» прямо в пойме, под знаменитой канатной дорогой, соединяющей Бор и Нижний Новгород.

Благодаря содействию администрации обоих городов и команде спонсоров организаторам удалось оборудовать прекрасный базовый лагерь и обеспечить высокий уровень безопасности. Дежурному пожарному наряду даже пришлось поработать: после «Пролога» по пути на базу загорелся один из квадроциклов.

Немало радости и забот участникам доставил спецучасток трассы с кодовым названием «Дюны»: радости — поскольку новый рельф, забот — потому что экипажи «вылетали» один за одним, зарываясь в песок и теряя колеса. Но глядя на лица спортсменов, легко было понять, что они довольны нижегородским этапом, ведь длинная трасса позволила вдоволь погонять, а идеально составленные легенды давали возможность полностью сосредоточиться на стратегии и тактике гонки.

Во время праздничной вечеринки компания Rosan — генеральный партнер внедорожной квадросессии и официальный дистрибьютор техники BRP — провела презентацию нового бюджетного квадроцикла Outlander L на платформе G2 с очень доступной ценой.

Как и в первом этапе Can-Am Trophy Russia 2014, проходившем в Бугульме, 1-е место в зачете багги (SSV) занял экипаж Ирека Миннахметова и Антона Власюка (Казань/Екатеринбург), а лидером в зачете квадроциклов (ATV) стал пензенский гонщик Антон Бердников.

Заключительный, третий этап квадросессии пройдет в Ставропольском крае 19–21 сентября.







>>>



Эксклюзивный дистрибьютор на территории России и стран СНГ

NEWSTAR MARINE

+7 495 228 03 08

141707, Московская область, г. Долгопрудный, Старо-Дмитровское шоссе, дом 1
www.nsmarine.ru E-mail: info@nsmarine.ru

Академия «Южного ветра»

В июле в Речном яхт-клубе Санкт-Петербурга состоялась презентация эксклюзивной итальянской яхтенной школы Southern Wind Sailing Academy.

Профессиональные инструкторы академии обучают искусству управления парусными яхтами новичков и готовят к регатам опытные экипажи, дополняя традиционную учебу эксклюзивным отдыхом высшего класса. В отличие от других яхтенных школ, Southern Wind Sailing Academy проводит обучение не только на небольших парусниках, но и на крупных яхтах длиной 80–100 футов. Несколько групп яхтсменов уже прошли обучение по удобному им графику и высоко оценили стиль и качество преподавания европейских инструкторов.

Основным партнером Southern Wind Sailing Academy в России выступило яхтенное агентство Jonacor Marine, официальный дистрибьютор итальянских моторных яхт Azimut, финских катеров Sargo и Brizo, а также парусников Hallberg Rassy. Миссию ключевых партнеров мероприятия взяли на себя ЗАО КБ «Ситибанк», Private Investment Club, «Bentley Санкт-Петербург» и компания Simple, которые представили гостям вечера свои продукты и провели розыгрыш ценных призов.

На презентацию Southern Wind Sailing Academy в России специально прилетел коммерческий директор верфи парусных суперяхт Southern Wind Андреа Микели. Вместе с директором яхтенного агентства Jonacor Marine Ольгой Жила они рассказали гостям вечера про верфь, яхтенную академию и мировые регаты на парусных суперяхтах. Презентация была подкреплена захватывающим видео с регаты Loro Piana, которая состоялась в июне этого года. Во время торжественного ужина перед гостями выступили вице-президент и руководитель подразделения по работе с юридическими лицами филиала Citibank в Санкт-Петербурге Антон Мицеловский, директор автосалона «Bentley Санкт-Петербург» Владимир Соколов, руководитель группы по работе с частными и корпоративными клиентами компании Simple Денис Войтов, а также руководитель проекта Private Investment Club Елена Беседина.

Вечер прошел в свободной дружественной атмосфере за обсуждением яхтенных путешествий, парусных регат и атрибутов стильной роскошной жизни.







ALNO
Was für eine Küche.

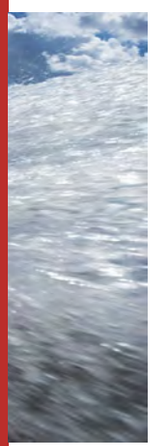
www.alno.ru

MARECUCINA: ЕЩЕ БОЛЬШЕ ИНДИВИДУАЛЬНОСТИ



ALNOMARECUCINA

НАСЛАДИТЕСЬ СВОБОДОЙ В ПОВСЕДНЕВНОСТИ







Санкт-Петербург, ул. Оренбургская, 2
Тел.: 8 (812) 336-88-66
www.alno-spb.ru

NEW!

Санкт-Петербруг, ул. Барочная, 12
Тел.: 8 (812) 570-50-00
Интерьерный салон Leitmotiv

Осень в новом стиле



Преддверие осени — прекрасное время, чтобы пофантазировать на новую тему. Вот, например, едва ли когда-либо утратит налет благородства гольф-стиль — этот аристократический спорт с вековой историей всегда был выбором людей состоявшихся и уверенных в себе. Но что, если добавить ему немного динамики?

Именно это сделала компания Emporio Armani EA7, разрабатывая осеннюю коллекцию приталенных джемперов со стеганым рисунком. В таком наряде можно комфортно чувствовать себя и в бизнес-центре, и в компании друзей, и, собственно, в гольф-клубе, ведь одежда для гольфа от всемирно известного итальянского бренда пользуется заслуженной любовью и у профессионалов. И, конечно, осенью не теряют актуальности вещи от ведущего производителя экипировки для яхтсменов Musto или одежда в стиле авиа-милитари от неповторимого итальянского бренда Aeronautica Militare. Лучшее из осенних коллекций этих марок и многое другое можно найти в магазинах Foxland в ССК «Лисья Нора», ТРК «Павлово Подворье» и ТВЦ «Спортхит». www.mustofox.ru

Три грации

В этом году компания Imperial представит сразу три суперяхты из своего «портфеля» чартерного флота. С 24 по 27 сентября в порту Эркюль княжества Монако можно будет воочию наблюдать жемчужины мирового яхтенного флота, неоднократно удостоенные высоких наград на самых престижных яхтенных показах и выставках: *Event* (верфь Amels), *Manifiq* (Mondo Marine) и *Happy Hour* (ISA).

Amels 199 *Event* — это первый корпус верфи Amels и главная премьера прошлого сезона. Яхта уже успела завоевать мировое признание, что неудивительно: этот шедевр от всемирно признанного дизайнера Тима Хейвуда действительно не похож ни на одну другую яхту. Едва ли имеет смысл описывать детали, когда впереди такая возможность — познакомиться с *Event* лично на стенде центрального агента яхты — компании Imperial. Подняться на борт *Event*, *Happy Hour* и *Manifiq* в одной гавани — редкая удача. Не упустите свой шанс!



AMSTERDAM IN-WATER BOAT SHOW 2014
HISWA

Cannes International Boat & Yacht Show

ДО ВСТРЕЧИ НА ОСЕННИХ ВЫСТАВКАХ В ЕВРОПЕ!

— HISWA Amsterdam In-water Boat Show 2 – 7.09.2014

— Cannes International Boat and Yacht Show 9 – 14.09.2014



Реклама

Life. Style. Sailing.

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

EUROPEAN POWER BOAT OF THE YEAR
NOMINATED 2014

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

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

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

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

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

Contest YACHTS RUSSIA

Принцесса Канн

С 9 по 14 сентября в самом сердце лазурного побережья Франции пройдет одно из ярчайших событий осени — каннское боат-шоу. Канны традиционно радуют обилием презентаций, некоторые из которых просто нельзя пропустить: на этом смотре состоится европейская премьера одной из главных яхтенных новинок года — моторной яхты Princess S72, первенца нового класса моторных яхт Princess с концепцией Sportbridge.

Другой премьерой Princess на Cannes Yachting Festival станет мощная и величественная Princess 88MY, представительница флагманской линейки модельного ряда Flybridge.

Всего на выставке в Каннах верфь представит 9 моделей моторных яхт в диапазоне длин от 39 до 100 футов. Стенд Princess Jetee 002 с отдельной VIP лаунж-зоной для клиентов расположится на набережной и займет в этом году рекордные 55 метров.

Если по каким-то причинам в Канны вы не попадаете, не отчаивайтесь: этой осенью моторные яхты Princess можно увидеть не только на Лазурном Берегу. С 12 по 21 сентября состоится «домашняя» для Princess выставка в Саутгемптоне, а завершит серию осенних европейских боат-шоу легендарная «выставка тщеславия» — Monaco Yacht Show 2014.



С 24 по 27 сентября в порту Эркюль всем желающим представится уникальная возможность подняться на борт флагмана верфи — яхты Princess 40M *SOLARIS*. Обладательница престижной премии World Superyacht Awards 2013 в номинации «Лучшая моторная яхта от 100 футов в классе полуглиссирующих и глиссирующих яхт», обладательница других престижных премий и наград, *SOLARIS* сочетает ультрасовременные технологии, отличные мореходные характеристики и роскошный интерьер. Стоит приехать и увидеть все самим.

Стенд и яхта будут расположены на причале выставки под номером 1 QE6.

На пульсе скорости



Jeep продолжает завоевывать симпатии российских потребителей, о чем свидетельствует заметный рост продаж автомобилей в России и успех проекта Jeep Territory — уникальной площадки для тест-драйвов, открывшейся в конце прошлого года в «Крокус Сити» в Москве.

По итогам первых семи месяцев текущего года Jeep оказался одним из немногих иностранных автомобильных брендов, продемонстрировавших положительную динамику продаж (+88% по сравнению с тем же периодом 2013 года). А в грядущем сезоне у поклонников марки появится еще один повод для восторгов — Jeep Renegade 2015 модельного года.

Renegade расширяет модельный ряд марки, представляя легендарные внедорожники в активно развивающемся сегменте компактных кроссоверов. Благодаря первой в сегменте 9-ступенчатой автоматической коробке передач, которая обеспечивает великолепную динамику на дороге и в труднопроходимых местах, Renegade может похвастаться уникальным сочетанием лучших в классе внедорожных качеств. Оснащенный экономичными двигателями и инновационными системами безопасности автомобиль появится в салонах официальных дилеров марки уже в начале следующего года. Ожидается, что автомобили поступят в шоу-румы дилеров уже в I квартале 2015 г. На все автомобили будет распространяться бессрочное действие программы помощи на дорогах Privilege Service.

>>>



САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

ул. Михайловская, д.1/7
Гранд Отель Европа

т. (812) 320-08-08

CANALI.COM



На чашечку кофе?

Для тех, кто не только умеет хорошо работать, но и любит полноценно отдыхать, кофемашина Miele серии Generation 6000 может стать незаменимым помощником. С подлинно немецкой дотошностью разработчики Miele продумали все нюансы в приготовлении кофе и предусмотрели их в новой модели CM 6300. Во-первых, эта машина справится со всей палитрой традиционных кофейных напитков: не только ароматный классический эспрессо, но и «гурманские» капучино и латте макиато готовятся простым нажатием кнопки. Во-вторых, в новой кофемашине Miele предусмотрена функция OneTouch for Two, которая позволяет готовить сразу два кофейных напитка на основе молока. Это существенно экономит время, если ваши гости предпочитают разный кофе.

И, конечно, как и прочие модели Miele, CM 6300 оборудована динамической камерой заваривания AromaticSystem, благодаря которой можно извлекать максимум полезных свойств из кофейных зерен. При наполнении теплой водой камера заваривания расширяется, за счет чего смешивание молотого кофе и воды происходит интенсивнее, а аромат кофе получается насыщеннее. Все довольно просто, но очень эффективно, правда?

Как и вся продукция Miele, CM 6300 отвечает тем же требованиям: откликается на простое нажатие кнопки превосходно приготовленным кофе.

Возвращая время

Беречь время — это не только экономить текущие минуты, но и с уважением относиться к памяти веков. Officine Panerai понимает это очень хорошо, иначе едва ли этот часовой дом достиг бы такой популярности на родине и по всему миру.

Следуя этому принципу, Panerai стремится вносить свой вклад в поддержание культурного наследия Италии. Именно поэтому компания взялась за реставрацию старинных часов собора Санта-Мария-дель-Фьоре (Дуомо) во Флоренции. Этот исторический памятник многие знают как «Часы Паоло Уччелло», названные так в честь известного итальянского живописца эпохи Раннего Возрождения, который в 1433 году расписал их циферблат.

Великий художник изобразил на нем 24 часа римскими цифрами в порядке их возрастания, но против часовой стрелки. В каждом из четырех углов квадратного обрамления циферблата он расположил таинственные головы с нимбами. По мнению некоторых, это пророки, другие же считают их четырьмя евангелистами.



Часы уникальны еще и тем, что измеряют время по времяисчислению, принятому в Европе в эпоху Ренессанса.

Реставрацию памятника под патронажем Officine Panerai и музея Опера-дель-Дуомо доверили двум крупнейшим специалистам в данной области — профессору Андреа Пальмиери и профессору Уго Панчани из Исследовательского центра по реставрации часовых механизмов I.S.I.S. Леонардо да Винчи во Флоренции.

Реставрационные работы начались с полной разборки каждого компонента, а затем их тщательной очистки для удаления слоев вредных веществ. Завершился реставрационный проект сборкой механизма и его контрольной апробацией.

>>>

БИСКАЙСКИЙ ХАРАКТЕР



Бискайский залив (Атлантика) N 47°25' W 03°23'

Nord Star 37 Fly

Range Marine — эксклюзивный дистрибьютор
Москва, Ленинградское шоссе, д. 39, стр. 7,
Royal Yacht Club
Тел. +7 (495) 973-72-45

office@nordstarpatrol.ru
www.nordstarpatrol.ru

NORD STAR
PATROL BOATS

В городской среде



Современный, дерзкий, амбициозный — именно так можно охарактеризовать интересного и перспективного молодого жителя мегаполиса. И точно так же можно описать новый NX — первую модель Lexus в сегменте премиальных компактных кроссоверов. Стильный, с ярким футуристичным дизайном, он придется по вкусу тем, кто ведет активный образ жизни.

NX предлагается с тремя видами силовых агрегатов и возможностью выбора передне- и полноприводной трансмиссии. Линейка двигателей включает первый в истории бренда двухлитровый бензиновый турбомотор (собственная разработка Lexus) для NX 200t, высокоэффективный гибридный привод для модели NX 300h и атмосферный мотор для NX 200. Кроме того, на NX 200 доступна система «старт–стоп» Lexus, которая экономит топливо и в то же время обеспечивает быстрый повторный старт двигателя.

Впечатляют технологические инновации: сенсорный интерфейс дистанционного управления RTI, камеры кругового обзора с информационным дисплеем, беспроводная зарядка для мобильных устройств и многое другое — все для безупречного комфорта на борту нового NX.

«Роскошь проявляется в небольших, но важных деталях. В NX вы чувствуете то особое внимание, которое уделялось его создателями каждой детали, например, особой подсветке салона или обрамлению колесных арок. Эти и другие инновационные решения устанавливают новые стандарты для будущих моделей Lexus», — говорит Такеаки Като, главный инженер NX.

Похоже, Lexus задает новые стандарты большому городу тоже.

Итальянцы в России

В сентябре в торговой галерее «Москва» откроется новый проект — мультибрендовый итальянский бутик Prezioni.

Разнообразие представленных марок этого модного дома поражает не только ценителей одежды и аксессуаров класса люкс, но и специалистов бизнеса. Идеально сидящие на фигуре джинсы от Luigi Borrelli и сорочки Maria Santangelo, самый качественный в мире трикотаж от Dalmine, аксессуары от Araldi1930 — в Prezioni собрали лучших итальянских производителей одежды, обуви и аксессуаров.

Сегодня для московской публики бутик Prezioni предлагает беспрецедентные на модном рынке столицы услуги по индивидуальному пошиву сорочек на заказ. За вполне вменяемую по сравнению с конкурентами цену клиент получает идеальную по качеству исполнения и срокам изготовления сорочку, сшитую с учетом всех пожеланий клиента.

Здесь уделяют особое внимание качеству ручного труда и исключительному исполнению любой детали гардероба. Мастера бутика Prezioni отлично разбираются в качестве и стиле, но при этом вы можете быть уверены, что здесь никто не будет навязывать вам собственное видение, потому что к выбору клиента относятся с глубоким уважением и берут его за основу, лишь расставляя необходимые акценты для усиления эффекта. Так что будьте уверены: в Prezioni первым делом вас внимательно выслушают, и только потом возьмутся за создание образа — со свойственной итальянцам силой убеждения и неповторимым чувством прекрасного.





ОТЕЛЬ ЛЕГЕНДА

1723

TREZZINI PALACE
SAINT-PETERSBURG

Разнообразны гостиницы Петербурга, но лишь одна - ИМПЕРАТОРСКАЯ



В 2013 году распахнул свои двери бутик-отель «Дворец Трезини». Дворец был построен по указу императора Петра I в 1723 году. Отель выходит на одну из красивейших набережных города - университетскую, где сосредоточены огромное количество памятников архитектуры и истории. Взыскательные путешественники ставят отель Трезини в один ряд с такими отелями-легендами как парижский RITZ, лондонский SAVOY, Waldorf Astoria New York, чьи названия неразрывно связаны с именами Хемингуэя, Монэ, Пресли.



Великолепному отелю Санкт-Петербурга, «Дворцу Трезини», удалось сохранить всю привлекательность петровского барокко. Номера отеля предназначены для гостей, которые ценят роскошь прекрасных парадных залов, отделанных лепниной, мрамором и ценными породами дерева, маркетри и инкрустацией, антикварный стиль и шикарные интерьеры. Все эти достоинства оценены присуждением международной премии «LUXURY LIFE STYLE AWARDS 2013».

Санкт-Петербург, Университетская наб., д. 21, тел.: +7 (812) 313 66 22, trezzinipalace.com

Марокканское тепло



Осенью хочется тепла, и пришедшая прохлада требует новых красок, новых фактур, в том числе в интерьере, сумеющих согреть в холодный вечер не только тело, но и душу. Яркие образы новой капсульной коллекции текстиля для спальни, гостиной и ванны «Марракеш» — это возможность вернуть летнее дыхание океана и прикосновение теплого ветра в осенние будни.

Коллекция получила свое название от одноименного региона Марокко. Там исторически формировалась особая, отличная от всего Востока стилистика, на которую повлияли африканские, арабские и европейские культуры. Причудливое переплетение Запада с Востоком, в культуре которого силен белый цвет, и определило основные достоинства стиля «Марракеш», позволяющего легкую стилизацию, абсолютно вольное прочтение или же буквальное воспроизведение традиционного марокканского орнамента.

Именно орнамент — важная часть новой коллекции. Он впитал элементы классического арабского, утонченного мавританского и даже европейского рисунков, достигнув высокой сложности, обилия элементов, но сохранив гармонию и визуальную легкость.

Трепет восточной вязи в сочетании со сдержанностью основного тона и высоким качеством материалов идеально прозвучит этой осенью, помогая сохранить внутреннюю теплоту перед надвигающейся зимой.



Кухонный шик

Прекрасная новость для тех, кто понимает, что качественная кухня — залог уюта в доме, и давно мечтал обновить свою. В Санкт-Петербурге, на улице Оренбургской, 2 открылся монобрендовый салон известной немецкой фабрики ALNO.

Фабрика давно зарекомендовала себя не только на российском рынке, но и по всему миру как опытный производитель действительно качественной и к тому же весьма элегантной кухонной мебели. И если первое для немцев — норма, то второе в кухонном формате не всегда просто реализовать — если, конечно, вы действительно планируете на этой кухне готовить. Но ALNO умеет сохранить красоту линий и цветов при внимательном отношении к функциональности каждого элемента мебели.

Теперь можно убедиться в этом лично, посетив экспозицию в новом салоне, а также при необходимости получить подробную консультацию у менеджеров.

По случаю открытия клиентов ждут различные бонусы и специальная дисконтная программа.

>>>

ELLING the pure spirit of adventure









Вот такая непотопляемая лодка!

elling

YACHTING FESTIVAL CANNES

Приглашаем в Канны
(с 9 по 14 сентября 2014),
стенд PAN 010, PAN 238





Легендарный голландский бренд ELLING — это:

- CE категория A (OCEAN) — неограниченный район плавания (проверено в трансатлантических переходах);
- Остойчивость на уровне спасательного судна — возвращается на ровный киль при любом накренении до 180° (проверено многочисленными испытаниями);
- Надежная и прочная армированная кевларом конструкция;
- Полуглиссирующий корпус (скорость 17 узлов) с высокой экономичностью;
- Эксклюзивный комфорт: 3 каюты и 2 салона при длине 45-49 футов.

www.elling-yachting.ru

adventor yachts

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



Оставаться собой

Новая осенне-зимняя капсульная коллекция GANT by Michael Bastian вдохновлена не звездами экрана и не заморскими диковинками, а любимыми привычками среднего американца: играть в футбол и смотреть сериал «Огни ночной пятницы».

Если вдуматься, такое пристальное внимание к быту простого городского жителя не так уж неожиданно: каждый хочет быть особенным, но путь к этому — не искать примеры для подражания в другой, далекой жизни, а быть собой. Майкл Бастиан это очень хорошо понимает, и его коллекция, где органично сосуществуют повседневные и спортивные вещи, словно призывает: живите свободно и оставайтесь верны себе.

Многослойные образы, яркие детали и мужественные камуфляжные принты вместе представляют новый интересный взгляд на спортивный шик. Абсолютные must-have этой капсулы — укороченные брюки-карго, пуховик с косой молнией, «застиранные» фланелевые рубашки и вязаные джемпера. Палитра цветов невероятно разнообразна: хаки, коричневый, серый и ярко-оранжевый. Богатый выбор для любого настроения!



Elling в Каннах

Известное голландское судостроительное объединение Neptune Marine Shipbuilding за свою 40-летнюю историю выпустило около 1000 моторных яхт Neptunus и почти 300 моторных яхт Elling.

С тех пор как закончилось строительство первых и начался выпуск вторых, верфь упорно игнорирует значимое европейское боат-шоу — яхтенный фестиваль в Каннах. При этом лодки Elling являются постоянными экспонатами на выставках Германии, Англии, Норвегии, США, Сингапура и т.д. А вот Канны оставались «за бортом» — слишком «гламурно» для брутальных в некоторой степени яхт Elling!

Но все меняется, и на грядущем смотре на Лазурном Берегу Elling впервые предстанет перед утомленной солнцем и тем самым гламуром каннской публикой. Более того, Elling E4 не только войдет в экспозицию, но и покрасуется во всей своей мощи на тест-драйве.

Всю информацию про яхты и традиционные выставочные скидки можно будет получить из первых рук — от руководства верфи и представителей компании «Адвентор Яхтс» — эксклюзивного дилера яхт Elling в России и СНГ.



reklama

Antonovich Design в Петербурге

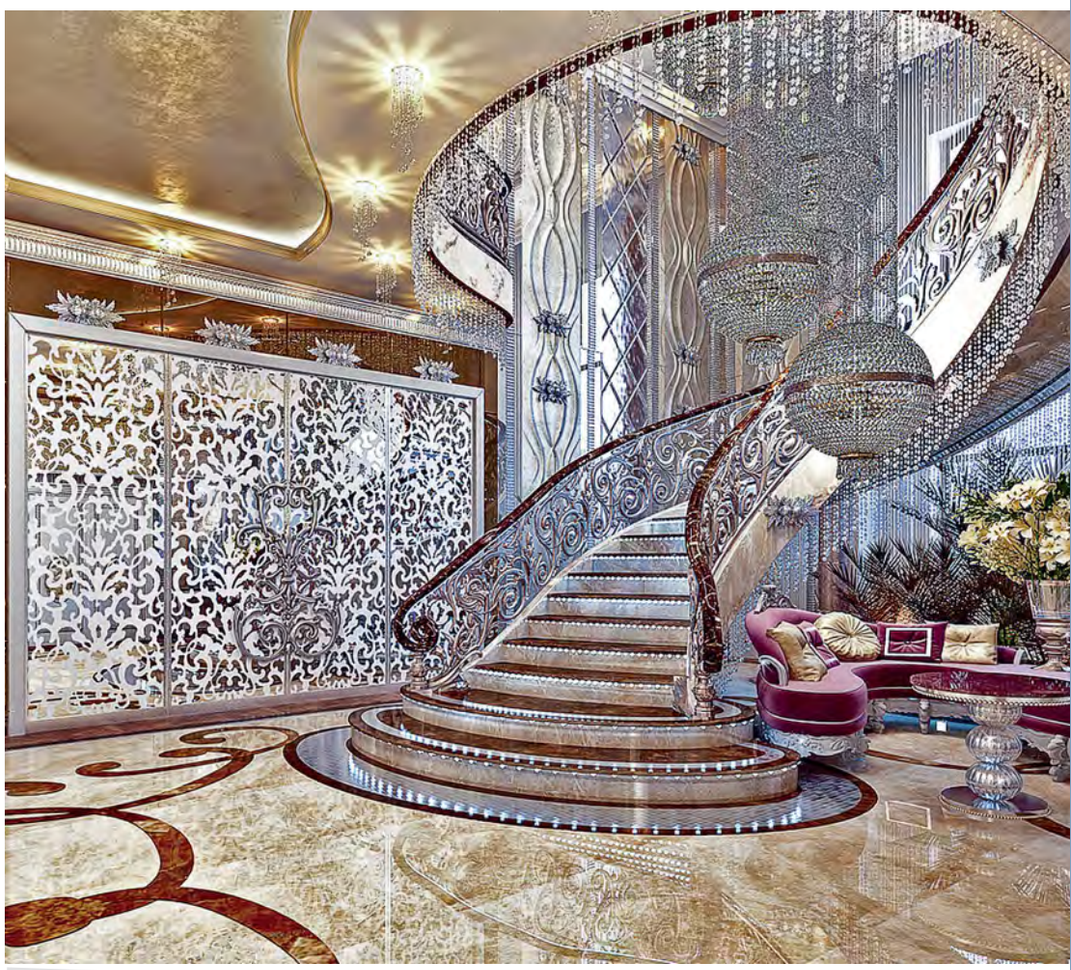
В Санкт-Петербурге приступило к работе представительство известной Студии элитного дизайна Antonovich Design.

За годы работы студия создала несколько сотен уникальных интерьеров отелей, ресторанов и частных апартаментов в Москве и за ее пределами. Причем со временем ярких идей у команды опытных дизайнеров не становится меньше, что порой бывает в этой рыночной нише, а профессионализм их только растет.

Так что открытие офиса в Северной столице — закономерный этап развития. Тем более что это связно с освоением еще одного актуального направления в дизайне — проектирования яхтенных интерьеров. Новое представительство в Петербурге обещает особенное внимание уделять именно этому сегменту.

В Antonovich Design стремятся создавать интерьеры, которые станут символами красивой жизни, воплощением роскоши и демонстрацией статуса владельцев, — а это популярный запрос именно среди обладателей собственных моторных яхт.

Похоже, студию в городе на Неве ждет прекрасное будущее.







Люди в белом

В конце июля в ресторане «Vodный» в Royal Yacht Club состоялось в прямом смысле ослепительное событие летнего сезона — White Ball. Белые яхты, гости в шикарных белых одеяниях, соответствующий декор ресторана... все это традиционный White Ball. А еще lounge dj-set & live sax от Антона Румянцева, выступление популярного певца Никиты — автора хита «Улетели навсегда», розыгрыш призов от партнеров вечера — Jaguar Land Rover и компании Simple, удивительные встречи, приятные сюрпризы и, конечно, великолепный вид на марину.

Royal Yacht Club — это центр яхтенной жизни Москвы, пронизанный европейским духом. Royal Yacht Club — это роскошный отдых на воде в черте города, стоянка для судов длиной от 6 до 40 метров, респектабельные апартаменты, полная инфраструктура и безопасность, а также высочайшие стандарты обслуживания. А ресторан «Vodный» задает абсолютно новый стандарт ресторана на воде для поклонников прибрежного ландшафта, загородной атмосферы и активного водного отдыха.

>>>

VELVETTE MARINE

Velvette 41 EVOLUTION




Velvette **20 Image**


Velvette **22 Image**


Velvette **23 Active Sedan**



Velvette **24 Euphoria**


Velvette **25 Euphoria**


Velvette **27 NGT**


Velvette **29 Envy**


Velvette **33 Intelligent**

www.velvette.ru +7 987 436-66-84 sale@velvette.ru Velvette Marine velvettemarine

Еще лучше

В этом сезоне Porto Montenegro представил комплекс Lido в принципиально новой концепции. Теперь в него вошли эксклюзивный для членов клуба бассейн Lido Mar, дневной ресторан Lido Pranzo, ресторан высокой кухни Lido Rooftop и новый ночной клуб Scaramanga.

Автор нового интерьера — Тино Зервудачи. Для отделки им была выбрана палитра оттенков морской волны и белого с элементами из натурального дерева. А мебель от B&B Italia, Rausch и Tuuci сделала интерьеры комплекса по-настоящему запоминающимися.

Особого внимания, пожалуй, заслуживает один из самых роскошных ресторанов высокой кухни в Которском заливе — Lido Rooftop. Расположенный на крыше, он предлагает гостям столики с видом на бассейн, удивительные закаты и приятную встречу с высокой кухней в любой погожий вечер. Меню с ощутимым влиянием средиземноморской кухни включает ризотто с трюфелями, сибаса на гриле и телятину по-милански.

Porto Montenegro — ведущий яхтенный комплекс уровня luxury на Средиземноморье, состоящий из яхтенного порта и поселка высокого класса для владельцев яхт. И, безусловно, радует, что сезон в Черногории длится гораздо дольше, чем у жителей северных регионов.

Так что не упустите возможность провести незабываемое время в удивительном Porto Montenegro.



Новое партнерство

Тех, кто ищет действительно широкий ассортимент лодок в одной дилерской компании, заинтересует факт, что New Star Marine (Москва) недавно стала официальным и эксклюзивным дистрибьютором лодок Baja (США) и моторных яхт Majesty (ОАЭ).

Быстроходные и комфортабельные лодки Baja длиной от 23 до 35 футов отличаются агрессивным спортивным дизайном; новаторскими конструктивными решениями, включающими оригинальные реданированные корпуса и активное применение углепластика; а также широкой палитрой предлагаемых цветов и броской суперграфикой, привлекающей взгляды в любой марине. Первой заказанной в Россию моделью стала Baja 35 Black Magic эпатажно-контрастной расцветки. Лодка выполнена в черной гамме с серебристыми вставками на корпусе; отделка сидений и лежака для загара в кокпите — серебристо-черно-белая с карбоновой текстурой.

Бренд Majesty — это линейка моторных яхт категории luxury, выпускаемых верфью Gulf Craft. Она включает флайбриджные круизеры и яхты с корпусами из стеклопластика длиной от 44 до 88 футов, а также суперяхты моделей Majesty 101, 105, 122, 125, 135 и 155. Европейский дизайн, самое современное оборудование, высокий уровень комфорта на борту при относительно невысокой цене позволили Majesty прочно занять свою нишу на мировом яхтенном рынке.



Эти два известных бренда пополнили и без того солидный и разнообразный «лодочный» портфель New Star Marine, включающий марки Chaparral и G3 (США), KingFisher (Канада), Marex (Норвегия) и другие. Заглядывайте, сравнивайте, выбирайте!



реклама



Отдел региональных продаж +7 495 7558333

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

WWW.GANT.RU | WWW.GANT.COM

Мы приедем на поляну —
Прямо к морю-окияну;
Поперек его лежит
Чудо-юдо рыба-кит



НЕОЖИДАННАЯ ВСТРЕЧА

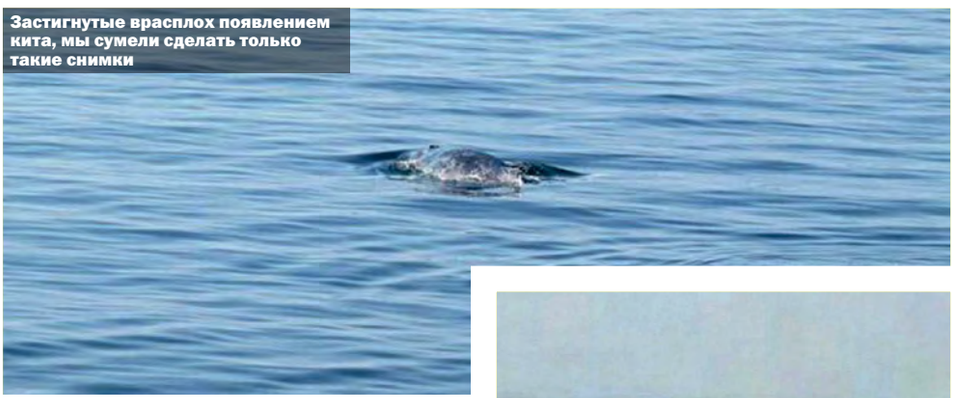
ДМИТРИЙ МАТВЕЕВ: *Встретить морского гиганта почти рядом с домом — большая удача, и выпадает она не каждому.*

Сегодня, когда многие СМИ увлеченно муссируют темы космических пришельцев, давно исчезнувших цивилизаций, снежных людей и еще бог знает чего, некоторые удивительные и впечатляющие, но вполне реальные события остаются практически без внимания. И происходить они могут совсем рядом, например, в изученном и исхоженном, пресноводном и неглубоком Финском заливе.

В первый день августа мы с моим приятелем Микко Толпаненом из команды Panda Look занимались троллингом балтийского лосося в Финском заливе, в 15–20 милях от Хельсинки, неподалеку от островов Мустамтала и Пантари. Стоял полный штиль — типичная для этого времени погода, не слишком, правда, подходящая для такой рыбалки. И тут неспешный ход нашей лодки под монотонное урчание 4-тактного движка нарушило, прямо скажу, нерядовое событие.

В нескольких десятках метров от лодки вода вдруг взгорбилась, и спустя секунды приличная волна хорошенько качнула нашу 6-метровую лодку. Встревоженные, мы всматривались в уже успокоившуюся водную гладь. Но вот она вздыбилась снова, и нашим взорам предстало нечто темное, явно напоминающее спину морского животного. Через пару минут вскинулся фонтан высотой около метра — и снова показалось мощное тело. Без сомнения, нам встретилось живое существо, причем весьма внушительных размеров…

Тут обоим вспомнилась и таинственная шотландская Несси, и популярный после «Пиратов Карибского моря» гигантский моллюск — кракен. До размеров второго наш зверь явно недотягивал, зато заметно превосходил длиной всех известных мне обитателей Балтики. С почтительного расстояния в 50–70 метров казалось, что монстр крупнее нашей лодки, хотя… говорят, у страха глаза велики. Потом страх уступил место любопытству: мы спешно собрали снасти, чтобы



Застигнутые врасплох появлением кита, мы сумели сделать только такие снимки



запечатлеть сенсацию на фото. Не тут-то было: совершив три «выхода», животное скрылось в глубине, оставив после себя лишь возмущенную воду.

На берегу мы первым делом бросились расследовать таинственное явление, и разгадка нашлась быстро. Быть может, где-то в Шотландии на дне озера и обитает нечто, а пучины океана скрывают кракенов, годзилл и еще неведомо кого, но в нашем случае чудо имело научное имя — горбатый кит. Животное это редкое для Балтики, но все же не уникальное: в более соленых водах киты время от времени встречаются, в частности, у берегов острова Готланд, где такого видели за неделю до нашей рыбалки. Двух гигантских горбатых китов наблюдали у берегов Германии, Дании и Польши.

Покопавшись в литературе, я обнаружил, что хотя в Финском заливе киты — большая редкость, несколько случаев встречи с ними именно здесь все же зафиксировано. Более того, есть мнение, что эти гиганты способны добираться и до восточных районов залива, другими словами, заходить в наши территориальные воды. И, вполне вероятно, делают это время от времени, нарушая неприкосновенность границ. Причина появления здесь нашего исполина неизвестна: то ли глупый молодой кит сбился с курса, то ли больная особь искала покой. Во всяком случае, в Финском заливе с его пресной водой и дефицитом корма киту долго не продержаться, и остается надеяться, что он нашел спасительный курс.

Все это в очередной раз подтверждает беспочвенность рассуждений на тему, будто «в Финском заливе давно ничего нет». В моей личной коллекции удивительных встреч до этого момента числились морские котики, кольчатые нерпы у берегов Приморска и даже дельфины — правда, в западных районах Балтики.

Нетипичная рыба тоже часто заплывает в залив. Многие помнят историю, произошедшую несколько лет назад на Неве у Володарского моста: тогда в рыбачьи сети попалась двухметровая сельдевая акула. И если у нас такие хищники встречаются нечасто, то в Балтике знакомые рыболовы умудряются на нее охотиться, хотя вид этот довольно агрессивный.

Несмотря на то что большей частью в видовом составе обитателей залива фигурируют пресноводные рыбы, здесь можно встретить и рыб морских: попадаются треска и сарган, в районе Приморска было несколько случаев поимки морских крабов. Это тоже не чудо, а вполне объяснимое природными процессами явление. И очередное подтверждение тому, что невероятные, казалось бы, встречи могут произойти в совершенно неожиданном месте. MBY

>>>

GRANDEZZA







GRAND MARINE

Эксклюзивный дистрибьютор в России

Яхт-клуб “Алые Паруса” | +7 (495) 995-43-33

Яхт-клуб “Crocus City” | +7 (985) 995-43-33

Яхт-клуб “Grand Marine Zavidovo” | +7 (919) 995-43-33

salon@grandmarine.ru

www.grandmarine.ru

Время от времени на аукционах встречаются старинные Riva, чего не скажешь о других прелестных классических лодках



СПРОС НА РАРИТЕТЫ

ДЭВИД МАРШ: *Почему классические катера ценятся не столь высоко, как винтажные автомобили? Уверен, кому-то лодка Huntsman 31 покажется не менее «породистой», чем Ferrari.*

Человек, увлекающийся ретроавтомобилями, вряд ли станет отрицать, что сегодня на этом рынке царит невиданное оживление. Все уже привыкли, что классические автомобили уходят за миллионы фунтов, и особенным спросом пользуются Ferrari. По информации Daily Telegraph, в этом году Ferrari Testa Rossa был продан за £ 24 млн. Для сравнения, новый Bugatti Veyron 16.4 Grand Sport Vitesse стоит в десять раз меньше — всего $ 2,5 млн, и покупателям Ferrari, как шутит Forbes, его можно предлагать на сдачу.

А вот мир почтенных старых лодок по некоторым причинам совершенно иной. На Лазурном Берегу, на итальянских озерах Исео и Комо обитает множество деревянных Riva; они еще изредка появляются в аукционных каталогах, чего не скажешь о других классических моделях и отнюдь не сумасшедших ценах на них.

Мне это кажется весьма странным. Возьмите, к примеру, сконструированную Рэймондом Хантом инновационную Bertram 31 Moppie. Эта легендарная лодка, победившая в гонке Майами — Нассау в 1960 году, полностью изменила наши представления о прогулочных судах: именно благодаря ей большинство нынешних быстроходных круизеров имеют килеватый корпус «глубокое V». Определенно она заслуживает странички в истории, тщательной реставрации и почетного места среди лодок миллионеров. Вместо этого выясняется, что за модель 1966 года просят жалких £ 7140.

То же касается и крошечной Tod Tuna — первой серийной британской пластиковой 20-футовой каютной лодки периода 1950-х годов, которая стала прародительницей современных композитных катеров. Недавно одна такая ушла на аукционе eBay за смешные £ 720.

Быть может, редкие деревянные катера со спортивными рекордами привлекут на аукционах больше внимания? Верфь Fairey Marine построила всего 32 корпуса Huntsman 31 (дизайнер Алан Бёрнард).



Похоже, Riva — единственный бренд, который пользуется вниманием коллекционеров винтажной техники

Хотя эта лодка, видимо, была круизной, ее результаты в офшорных гонках оказались весьма впечатляющими. Итак, Huntsman 31 удовлетворяет всем трем критериям, но цена на нее остается более чем умеренной — £ 49 950 за модель с кормовой каютой в прекрасном состоянии. В США можно найти замечательные винтажные Hacker-Craft, но их стоимость, опять же, находится на уровне Huntsman.

Возможно, пройдет несколько десятков лет, и ситуация поменяется: некоторые сегодняшние яхты получат вожделенный статус классических. Могу предложить, по крайней мере, три модели.

Во-первых, Windy Blackbird выполнена в черном цвете. Не знаю, сколько корпусов построили норвежцы, но, учитывая заоблачную цену, думаю, гораздо меньше, чем Bugatti выпустила Veyron'ов. Потрясающая внешность и мореходные качества наряду с эксклюзивностью однозначно смогут в будущем поднять статус Blackbird до уровня Ferrari Testa Rossa.

На втором месте Cerrimarine 28. «Черри что?» — спросите вы. А то, что эта маленькая спортивная лодка построена без оглядки на стоимость и настолько инновационная, что заслуживает собственного культа. Что касается объявлений о продаже, то я смог найти всего одно, где предлагали Cerrimarine 28 с говорящим названием «Бродяга».

Наконец, по тем же причинам, что и Blackbird, я бы выбрал Dale Classic 45 — изящную дорогую яхту великолепной постройки.

Очень надеюсь, что мои рассуждения не приведут к возникновению маркетинговых пузырей на яхтенном рынке. Хотя, если государство вдруг запустит программу льготного кредитования… MBY

>>>

ЛАДОЖСКАЯ
УСАДЬБА
1892





У НАС ЕСТЬ ВСЕ, НЕ ХВАТАЕТ ВАШЕГО ОБЩЕСТВА

НОВЫЙ ГОСТИНИЧНЫЙ КОМПЛЕКС

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

Качественная лодка — это много больше, чем хорошо отформованный корпус или двусторонние сварные швы



КОЛИЧЕСТВО КАЧЕСТВА

ЗАРИЙ ЧЕРНЯК: *Какой смысл мы вкладываем в слово «качество», когда рассуждаем о яхтах?*

Лет тридцать назад, когда никто и не ожидал перестройки, в глаза не видел мобильных телефонов и даже не мечтал, что спутники будут помогать яхтсменам определять место и курс, мне попались на глаза забавные стишки:

Где-то Кто-то для Кого-то из чего-то сделал что-то.
Это что-то — не пустяк! — Кто-то сделал кое-как.
Кое-кто был друг Кого-то; оба сели в это что-то,
Оттолкнулись кое-чем и поплыли кой-зачем.
Вдруг увидел Кое-кто — что-то вроде бы не то:
Что-то в что-то просочилось, что-то набок накренилось,
Крик послышался: «Тону!» — что-то явно шло ко дну…
Только, к счастью, в этот раз Кое-кто Кого-то спас.
А тому, кто строил что-то из чего-то для Кого-то,
Сделав это кое-как, надавали, как-никак.
Крепко всыпали ему — кое-чем по кой-чему!

Автор поведал, что у нас кое-где еще порой случается брак, и это недопустимо, и бракоделов следует наказывать. Да, в те времена даже при двойном запасе всего и вся, заложенном в многочисленных нормативах, при неусыпном контроле со стороны всевозможных надзорных органов казусы случались. Как, впрочем, и сейчас (и не только у нас).

Но вернемся к качеству судна как таковому. Характеристика эта интегральная, включающая совокупность его отдельных свойств. Приведу некоторые.

Мореходные качества — мореходность (способность противостоять волнению определенной силы, сохраняя ход и курс), скорость, маневренность, качка (бортовая, продольная и вертикальная), остойчивость и непотопляемость.

Прочность; подразделяется на общую и местную.

Надежность — способность судна реализовывать заданные функции, сохраняя эксплуатационные параметры в заданных пределах (включает такие показатели, как *долговечность*, *ремонтопригодность* и др.).

Дальность плавания — путь, который может пройти судно с заданной скоростью без пополнения топлива (обычно рассчитывается при его запасе 10–20%).



Яхты при спуске опрокидываются и теперь, как это случилось в мае с 90-футовой лодкой в одной из марин США

Автономность — продолжительность пребывания судна в море (в сутках) без пополнения запасов; разделяется на автономность по топливу, а также по пресной воде и провизии для находящихся на борту людей.

Вместимость — величина полезного объема судна; характеризуется числом пассажиров или количеством разрешенного к перевозке груза.

Комфорт — еще одна сложная характеристика, предопределяемая удобством компоновки, качеством бытового оборудования и отделки и др.

Эстетичность; подразумевает соответствие внешнего облика и интерьерного стиля типу и современным тенденциям яхтенного дизайна непременно при сохранении функциональности.

Одни качества зависят от формы корпуса, водоизмещения, положения центра тяжести по высоте и длине, мощности двигателей и могут быть измерены. Для других, например, эстетичности, подходят только сопоставительные оценки: ну как, действительно, «гармонию поверить алгеброй»! А некоторые совокупно формируют еще один важный показатель качества — *безопасность*.

Ну и зачем, скажет кто-нибудь, нам эти прописные истины из учебников? Вот в этом и дело: все вроде бы известно, так почему не пользуемся? Почему многие, даже авторы отдельных статей в журналах и на сайтах, легко жонглируют фразами об «исключительном качестве» и какой-то абстрактной «эффективности», не удосуживаясь пояснить, что под этим понимается? Ведь гидродинамическое качество корпуса и качество его сварки или выклейки — вещи совершенно разные. Все ли знают, что избыточная остойчивость оборачивается плохо переносимой качкой? Уверен, интересующиеся яхтами люди достаточно эрудированы и заслуживают большего уважения со стороны авторов в виде технически грамотных текстов.

Что же касается собственно качества, то его не бывает много или мало: качество либо есть, либо оно отсутствует. Конечно, это не только добротно отформованный стеклопластиковый корпус или двусторонние сварные швы, но нечто гораздо более сложное и емкое, радующее убедительными цифрами или просто приятное глазу и телу.

А если кто-то из читателей знает имя автора этого забавного стихотворения и сообщит его в редакцию, будем весьма признательны. MBY

PSP SOUTHAMPTON BOAT SHOW 12-21 SEPTEMBER 2014

10 дней на воде



southamptonboatshow.com

LONDON BOAT SHOW 9-19 JANUARY 2015

НАШИ СПОНСОРЫ И ПАРТНЕРЫ

PSP WORLDWIDE LOGISTICS · LAND ROVER · SUZUKI · HONDA · HYDROPOOL hot tubs • swim spas · CROWN PAVILIONS HAMPTON COURT · BOWMORE ESTD 1779 ISLAY SINGLE MALT SCOTCH WHISKY · Samsung Curved UHDTV

ИНТЕРВЬЮ

Мир парусов и моторных яхт: мн[illegible]ионалов



МАРКО СТРУИК, директор интерьерной компании Struik & Hamerslag:
В нашем лексиконе отсутствует слово «нет» — мы беремся даже за самую сложную работу.

Текст Антон Черкасов



Вверху:
Struik & Hamerslag принимала участие в рефите яхты *Va Bene*, принадлежащей великому рок-музыканту Эрику Клэптону.

Мода на дизайн интерьеров изменчива. Вчера был популярен имперский стиль, сегодня все сходят с ума по минимализму, а завтра... Завтра, как и прежде, вне зависимости от моды, владельцы суперяхт будут ориентироваться на качественную эксклюзивную отделку, способную долго сохранять прекрасный внешний вид. В рамках пресс-тура HISWA Yacht Valley нам довелось побывать на производстве одной из ведущих европейских интерьерных компаний Struik & Hamerslag и расспросить ее директора Марко Струика об особенностях этого сегмента индустрии.

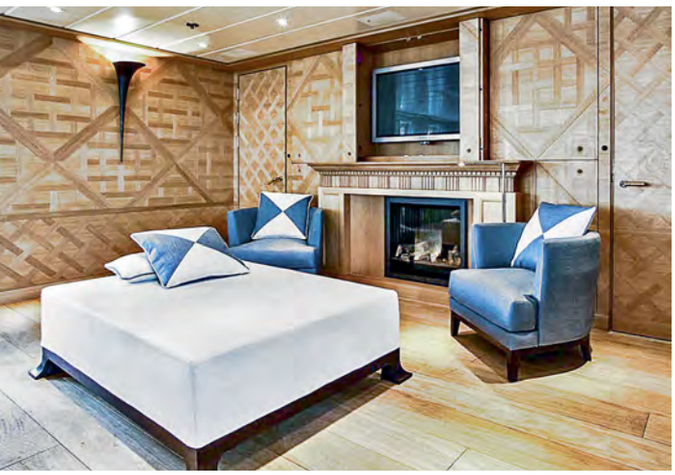
Какова сейчас ситуация на рынке яхтенных интерьеров?

Дела в нашей индустрии обстоят непросто. С одной стороны, интерьерные компании по всему миру из-за отсутствия заказов сворачивают бизнес, и в этой нише образуется вакуум, который мы стараемся заполнить. С другой, рынок суперяхт в Голландии сейчас переживает очень странные времена. Хотя наша экономика (и европейская в целом) находится в упадке, длина заказов неуклонно увеличивается, и верфи полностью загружены работой. Недавно Марсель Онкенхаут, директор Oceanco, признался мне, что за 20 лет работы в компании он впервые наблюдает ситуацию, когда абсолютно все строящиеся проекты уже проданы.

С американским рынком тоже творятся любопытные вещи. Прежде заказчики сильно ценили бренд «Made in USA», однако теперь они предпочитают европейские, в частности, голландские суперяхты. Американцы честно говорят, что необходимый им уровень качества возможно получить только в Старом Свете. Я посетил несколько конгрессов по суперяхтам в США, где с удивлением наблюдал, как местные верфи гордо заявляют о непревзойденном качестве своей продукции, хотя на самом деле в этом вопросе они сильно отстали от Европы. Но все мы понимаем, что главным судьей в этом вопросе всегда становится покупатель, голосующий своим кошельком, и статистика продаж суперяхт наглядно иллюстрирует сложившуюся ситуацию.

Расскажите, пожалуйста, о масштабах вашего производства и о том, как все начиналось.

В этом году Struik & Hamerslag празднует 50-летие. Это семейная компания, и на заре ее существования мы занимались только коммерческими судами. В 1978 году верфь Royal Van Lent — один из наших клиентов — попросила разработать интерьеры для гигантской по тем временам 65-метровой яхты. Этот заказ стал поворотным моментом и вылился в джентльменское соглашение, по которому мы вкладывали средства в организацию производства интерьеров, а они









обеспечивали нас заказами. Удивительно, но все 30 лет нашей совместной работы (до тех пор пока LVHM не купила Royal Van Lent) этот договор подкрепляли исключительно рукопожатия, без какого-либо юридического оформления.
Теперь 85% нашей работы связано с частными суперяхтами, что обеспечивает годовой оборот порядка € 18–22 млн. За последние 6–7 лет у нас ни разу не было проблем с заказами: в прошлом году Struik & Hamerslag сделала интерьеры для 14 суперяхт, впереди еще 36 проектов, расписанных до 2016 года. Большинство заказов на новые яхты поступает от голландских верфей, а в плане рефитов мы работаем по всему миру — сейчас этот рынок активно растет. Кроме того, мы по-прежнему выполняем заказы для офшорных судов, так как это помогает нам лучше понимать и реализовывать высокие требования безопасности на прогулочных яхтах.

Как вам удается получать столько заказов?

Порой я сам пытаюсь понять, в чем причина такой популярности, особенно в этот непростой для индустрии период. Как правило, мы не общаемся с заказчиками напрямую, контакт происходит через посредников — верфь или дизайнера, которые приходят к нам и просят дать им аргументы, почему клиентам стоит воздержаться от экономии на интерьерах. А доводы здесь очень простые. Во-первых, любую яхту рано или поздно придется продавать, и финансовые потери из-за преждевременно постаревшей мебели и отделки могут оказаться существенно выше начальной экономии. Обычно критический момент наступает через 10–15 лет, после чего владельцу, пожалевшему денег на качественный интерьер, приходится либо делать рефит, либо сильно уступать в цене. В этом плане пример на вторичном рынке всегда подавала Feadship: до начала 1990-х годов ни одна их яхта не была продана дешевле своей первоначальной стоимости.
Во-вторых, мы всегда предельно честны и открыты с клиентами. Они платят немалые суммы за нашу работу и вправе получить отличный продукт. Мы бережем свою репутацию и никогда ни с кем не судимся: если проблема возникла по нашей вине, то оперативно ее устраняем, а если виноват владелец, то все равно помогаем ему выйти из ситуации, даже если гарантийный период давно закончился и мы делаем это за свой счет.

Насколько трудно претворять в жизнь видение дизайнеров?

Дизайнеры обычно предлагают свои идеи, не слишком беспокоясь о том, как их воплотить в материале. Порой мы даже не представляем, как создать ту или иную деталь, но наши мастера учатся каждый день и всегда находят выход, поэтому заказчик получает именно то, что хочет. Естественно, чем сложнее элементы, тем дороже обходится их изготовление, но если человек жаждет уникальную вещь, вопрос денег обычно отходит на второй план. Именно поэтому мы оцениваем нашу работу не в квадратных метрах, а в человеко-часах.

Слева направо, сверху вниз:
Изделия мастеров Struik & Hamerslag можно сравнить с отпечатками пальцев — они уникальны.

Обеденный стол на борту суперяхты *Ecstasea*.

Салон *Va Bene* с гитарой Эрика Клэптона.

Прежде чем установить интерьеры на яхте, их полностью собирают на заводе, чтобы убедиться в идеальной подгонке всех элементов.

СПРАВКА

За свою полувековую историю Struik & Hamerslag создала интерьеры более ста суперяхт и приняла участие в рефитах такого же количества лодок. Заказчиками компании выступают лидирующие голландские верфи, включая Feadship, Amels, Hakvoort, Royal Huisman, Oceanco и Heesen. Struik & Hamerslag ежегодно выполняет 5–6 проектов для новых яхт длиной 40–80 м. В 2013 году компания произвела интерьеры для 99-метровой Feadship *Madame Gu*.

>>>

Taleon Imperial Hotel



Отель-дворец в самом сердце Санкт-Петербурга

Императорские люксы с историческим видом на Невский проспект и набережную реки Мойки.
Спа-комплекс с 22-метровым бассейном и русской баней.
Тренажёрный зал, полностью оснащённый современным силовым и кардиооборудованием.
Парадные залы для конференций и мероприятий любой сложности.
Роскошные интерьеры и изысканное меню в ресторанах и барах.
Безукоризненный сервис и индивидуальный подход к каждому клиенту.

Россия, Санкт-Петербург, Невский пр., 15
Тел. +7 (812) 324-99-11
www.taleonimperialhotel.com







Слева направо, сверху вниз: Для создания сложных элементов используется клееный шпон, который формуют с помощью вакуума.

Struik & Hamerslag — единственная компания, которая использует только сертифицированные сорта древесины.

Порой задумки дизайнера помогают воплотить в жизнь хитрые приспособления вроде углового зеркала.

В базе данных компании есть характеристики всех выполненных заказов, поэтому заменить поврежденные элементы можно очень быстро.



Нередки случаи, когда стоимость работы по каким-то позициям вырастает в процессе производства вдвое — даже с нашим опытом кое-что сложно предположить заранее. Если речь идет о масштабном комплексном проекте, то возможно привлечение субподрядчиков, однако перечень работ, которые мы можем им доверить, невелик.

С какими трудностями вам приходится сталкиваться?

Казалось бы, что может быть проще, чем делать мебель по эскизу дизайнера? Купил станки, нанял плотников — и готово. Но не в случае суперяхт. Нашим сотрудникам ежедневно приходится решать нестандартные задачи и постоянно создавать новые формы, сочетания материалов и элементов. За примером далеко ходить не надо: если заказчик строит яхту, соответствующую требованиям PYC (Passenger Yacht Code), то мы должны придумать, как сделать легкую несгораемую мебель и двери, чтобы они сохранили оригинальный дизайн и превосходно выглядели. За основу берется особый алюминиевый профиль с сотовой структурой и специальным наполнителем, поверх которого накатывается шпон. В итоге, например, огнеупорная дверь не только выглядит как деревянная, но и благодаря небольшому весу моментально закрывается, что очень важно для пожарных нормативов.

Основная сложность в том, что нам часто приходится разрабатывать и внедрять новые технологии производства с чистого листа, так как готовых решений на рынке просто нет. Каждый наш сотрудник фактически вынужден быть изобретателем и практиковать творческий подход к работе, иначе ничего не выйдет. Разумеется, мы следим за появлением инноваций и, например, активно используем 3D-принтеры для создания прототипов. Трехмерная печать позволяет получать невероятные формы, которым найдется место в интерьерном производстве, однако я сомневаюсь, что в обозримом будущем искусственные материалы заменят дерево на борту.

Проблематично ли сертифицировать интерьеры и что это дает?

Например, для соответствия стандартам LY 3 (Large Yacht 3) мы должны сертифицировать всю используемую древесину, а это 30–40 тысяч видов. Сотрудничая с лабораториями в Англии, Бельгии и Германии, мы потратили на это почти € 800 000 и уйму времени, но зато стали единственной в мире компанией, которая работает на таком уровне. Это сильно помогает на этапе строительства, когда необходимо безупречно соблюдать цветовое и фактурное единство материалов в каждом помещении, а также при ремонте поврежденных элементов в процессе эксплуатации яхты. Капитану достаточно просто сообщить нам код той или иной детали, и с помощью нашей базы данных мы можем создать ее точную копию, даже не видя оригинал. Это многократно облегчает жизнь всем участникам процесса.

Отличается ли подход к выбору интерьеров у заказчиков из России?

Что касается российских клиентов, то с ними порой весьма интересно работать. Например, они любят пойти в музей, сфотографировать там замысловатую старинную мебель, выполненную с помощью какой-нибудь утраченной техники, и заявить: «Я хочу такую же на своей яхте!». А поскольку в нашем лексиконе слово «нет» отсутствует, мы беремся за работу, и в итоге все получается. MBY



ДЕТАЛИ

Производство Struik & Hamerslag оборудовано самыми современными деревообрабатывающими станками, однако наиболее сложные и уникальные вещи мастера-плотники создают в единственном экземпляре кропотливым ручным трудом


СОГЛАСНО ЛЕГЕНДЕ, КОГДА ВЫ НЕ МОЖЕТЕ УСНУТЬ, ВЫ ЖИВЕТЕ В ЧЬИХ-ТО СНАХ
ЖИВИ МЕЧТОЙ!
togas
HOUSE OF TEXTILES
ДОМ ТЕКСТИЛЯ
www.togas.ru
8 800 555 87 88
www.togasinterior.ru



GRANDEозная премьера



Итальянская верфь Azimut в сентябре на боат-шоу в Каннах проводит сразу три мировые премьеры. Одна из них — по-настоящему «крупная рыба» — новинка модельной серии Azimut Grande 95RPH.

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





Впервые увидеть «живьем» Azimut Grande 95RPH можно будет в сентябре, когда откроется Каннский яхтенный фестиваль; впрочем, кое-что о концепции лодки и интересных проектных решениях известно уже сейчас. Но сначала о названии… Grande — это топовая линейка Azimut, включающая пять моделей длиной от 95 до 120 футов. Аббревиатура «RPH» расшифровывается как Raised Pilot House — выделенная рубка между уровнями главной палубы и флайбриджа. Это обычное решение на крупных яхтах, позволяющее отделить пост управления от салона и, следовательно, обеспечить пассажирам более высокий уровень приватности.

КОНЦЕПЦИЯ

Дизайнером Azimut Grande 95RPH, как обычно, выступил Стефано Ригини — бессменный автор всех яхт Azimut на протяжении многих лет. Интересно, что у верфи уже была 95-футовая модель, но выполненная иначе. Пост управления у нее находился, как обычно, в передней части салона главной палубы, а все каюты — на нижней. Предложив в новой модели выделенную рубку, Ригини не только минимизировал взаимодействие пассажиров и команды, но смог реализовать типичную концепцию планировки суперяхт, когда мастер-каюта размещается не внизу, а в носовой части главной палубы. Во-первых, это идет на пользу самой каюте: есть возможность сделать

Вверху:
Для флайбриджа площадью 60 м² предлагается целых четыре варианта планировки.

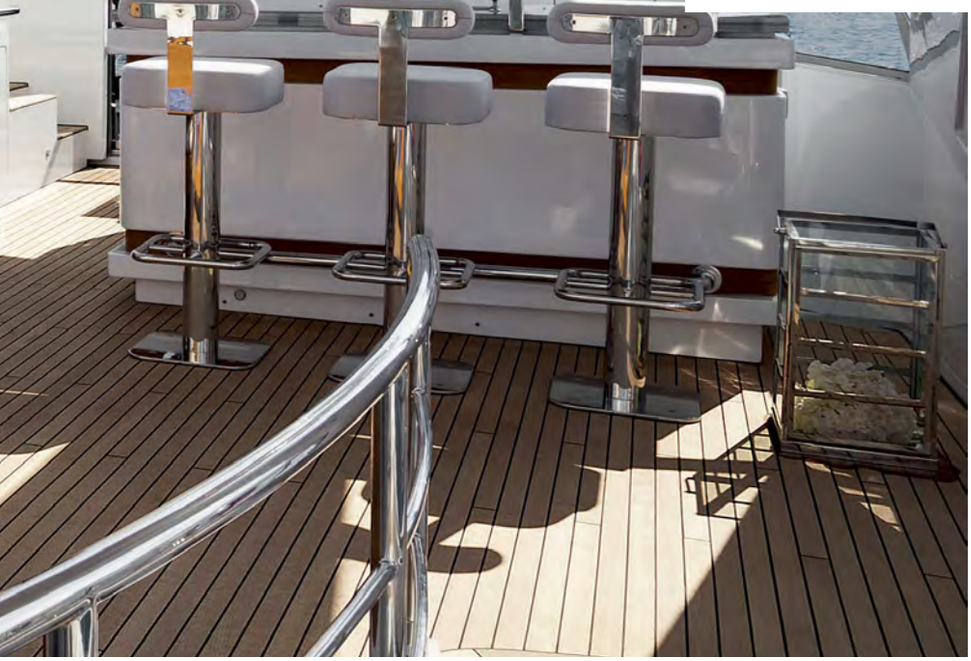
Слева:
Трап из кормового кокпита на флайбридж.

На странице справа, сверху вниз:
Открытая обеденная зона в кормовом кокпите.

Барная стойка на флайбридже и (ниже) отдельный модуль для барбекю.











СВЕТ

Большие бортовые окна на Azimut Grande 95RPH приходятся не на мастер-апартаменты, как это обычно бывает на большинстве лодок такой длины, а на две VIP-каюты. Каюта владельца расположена на главной палубе, где света еще больше за счет масштабного остекления надстройки

ее объемнее и снабдить не просто большими иллюминаторами в бортах, а обеспечить панорамный вид через остекление надстройки (зеркальные окна из толстого закаленного стекла вмонтированы в надстройку без металлических рам). Во-вторых, на нижней палубе освобождается дополнительное место, и в итоге на Azimut Grande 95RPH гостевых кают пять против четырех на Azimut 95 и других яхтах этих размеров и класса.

Наконец, специфическая конструкция корпуса позволяет при фактической длине судна почти 29 м зарегистрировать Azimut Grande 95RPH как… маломерное судно. Особая технология постройки предусматривает формирование «капсулы», не превышающей 24 м в длину, а оставшиеся 4,6 м корпуса — это «навесные» элементы в корме и в носу (перед таранной переборкой). Что, помимо упрощений при проектировании и постройке судна, такой прием дает владельцу? Это сильно облегчает жизнь. Во многих странах эксплуатация яхт длиной до 24 м, относящихся к категории маломерных судов (в России эта планка опущена до 20 м), куда проще по сравнению с крупными судами — в плане экономии денег и времени, регистрации, сдачи в чартер, а также найма

Azimut Grande 95RPH при длине 29 м считается маломерным судном



экипажа. Требования к управлению маломерными судами и их обслуживанию не столь жесткие: на борту не обязательно присутствие профессионального капитана и инженера.

ИНТЕРЬЕР И ПЛАНИРОВКА

Как уже говорилось, у Azimut Grande 95RPH типичная планировка суперяхты, а это подразумевает тщательное разделение зон для пассажиров и команды. Фактически на главной палубе есть лишь одно помещение, в котором может находиться экипаж,— это камбуз. В каком-то смысле это «хаб», где сходятся все трапы, ведущие в «служебные зоны»: каюты команды, рубку и верхний пост управления на флайбридже. Также отсюда есть отдельный выход на палубу левого борта, а дальше, через гараж в корме, можно попасть в моторный отсек.

Остальное пространство главной палубы целиком принадлежит пассажирам. Кормовая часть поделена между салоном и столовой, причем даже внутри Стефано Ригини удалось создать ощущение близости к морю: остекление надстройки здесь от пола до потолка, плюс — вырезана часть фальшборта, чтобы обеспечить отличный, ничем не ограниченный обзор.

Мастер-каюта на главной палубе — наиболее частое решение для суперяхт

Через коридор по правому борту (там же расположен дневной санузел) можно попасть в апартаменты владельца яхты. Описывать все достоинства мастер-каюты не стану — фотографии говорят сами за себя. Отмечу только, что по размерам это помещение занимает треть длины главной палубы, и, помимо самой каюты, здесь есть огромная ванная и отдельная гардеробная комната.

Благодаря тому, что под мастер-каюту не пришлось отдавать львиную долю нижней палубы, эти площади с полным основанием отошли гостям. Четыре каюты идентичны по размерам и оборудованию — никто не будет обижен; различаются разве что кровати: двуспальные или раздельные, но выбор тех или других остается за владельцем в зависимости от того, кого он намерен принимать на борту. Естественно, к каждой каюте примыкает собственная ванная комната.

Еще один вариант компоновки предусматривает всего две гостевые каюты, но с огромным нижним салоном во всю ширину корпуса. Судя по тому, что верфь предлагает установить здесь домашний кинотеатр и стол для игры в маджонг, это явно азиатская версия. Дальневосточные клиенты сейчас важны для всех крупных верфей, но и требования к планировке у них специфические: на Востоке пока не привыкли жить или хотя бы иногда ночевать в море. Поэтому даже очень большие яхты часто



КАМБУЗ

Камбуз ресторанного уровня состоит из собственно кухни и примыкающего к ней подсобного помещения для хранения припасов. Там же расположена и обеденная зона экипажа









На странице слева:
Салон главной палубы.

Слева направо, сверху вниз:
Благодаря полностью сдвигающимся стеклянным дверям салон и кормовой кокпит можно объединить.

Столовая расположена в центральной части главной палубы.

Мастер-каюта в носовой части главной палубы и ее ванная комната.

Одна из двух VIP-кают нижней палубы.

используются лишь для дневных выходов: деловых переговоров, демонстрации статуса и развлечения партнеров. Неудивительно, что такие заказчики с удовольствием меняют каюты на зал караоке.

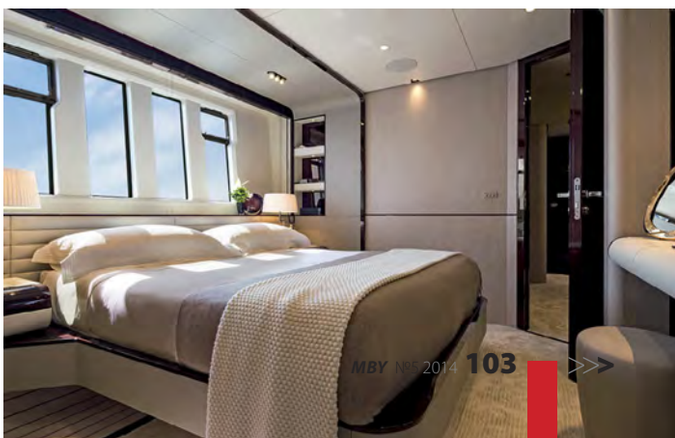
Носовую часть палубы кают занимает отсек экипажа, причем это не пара крошечных закутков, вызывающих приступ клаустрофобии. Три каюты и два санузла на четверых — вполне достойно, а столовая экипажа размещается в примыкающем к камбузу подсобном помещении, которое одновременно служит кладовой.

Что касается отделки, то здесь фантазия практически не ограничена. Интерьер первой яхты Azimut Grande 95RPH, которую можно будет увидеть в Каннах, выполнен на контрастах. Беленый дуб и пастельные оттенки текстиля, ковров и мрамора сочетаются с красным деревом, темными и светлыми лакированными и матовыми поверхностями. Проект выполнен студией Salvagni Architetti, которая до этого занималась моделями Azimut 80, 84 и 88.

ОТКРЫТЫЕ ЗОНЫ ОТДЫХА

Интересно, что для Azimut Grande 95RPH предлагается сразу несколько вариантов планировки флайбриджа: с джакузи и без, с шезлонгами, диванами, лежаками и даже сплошным «пляжем» в корме. Это неудивительно: площадь более 60 м² дает достаточно простора для фантазии. Помимо всего перечисленного, здесь в любом случае будет







В носовой зоне отдыха диваны и стол могут трансформироваться в лежанку

Над флайбриджем сооружен хардтоп с открывающейся центральной частью из мягкой тентовой ткани



Вырез в фальшборте в сочетании с большой площадью остекления надстройки позволил сделать в салоне «окна» от пола до потолка

Транец откидывается, открывая гараж, где помещается тендер длиной до четырех метров







МОТОРЫ

В просторном моторном отсеке «живут» два двигателя MTU, которые разгоняют лодку до 26,5 узла. Солидная для яхты таких габаритов скорость достигается при умеренной мощности — 2200 л.с. на двигатель

Рубка между уровнями главной палубы и флайбриджа позволяет разделить зоны пассажиров и экипажа

организована масштабная обеденная зона на 10 человек, бар и — естественно — верхний пост управления (правый борт). Еще две открытые зоны отдыха расположены в носовой и кормовой частях главной палубы, обе с диванами и столами, так что, раздумывая, где бы устроить трапезу, придется помучиться с выбором из… в общей сложности четырех вариантов.

КОРПУС, ДВИГАТЕЛИ И ТЕХНИЧЕСКОЕ ОСНАЩЕНИЕ

Стеклопластиковый корпус яхты изготовлен контактным методом с использованием полиэфирной смолы (для сэндвичевых конструкций применен пенный материал). При водоизмещении в 110 тонн с двумя двигателями MTU 16V2000 M84 по 2200 л.с. (гребные валы с угловой передачей ZF 3060 V) Azimut Grande 95RPH может разгоняться до 26,5 узла. Особенностью остроскулого корпуса является расположенный над скулой так называемый продольный скег (по сути вторая скула); он начинается от форштевня существенно выше ватерлинии, тянется практически до миделя, где, постепенно опускаясь, «исчезает». Как считают на верфи, это должно положительно сказаться на поведении судна в свежую погоду: улучшается ход на волне (без зарывания), повышается курсовая устойчивость, а брызгообразование уменьшается. Круизная скорость яхты составляет 20 узлов; а при запасе топлива 12 000 л верфь обещает возможность совершать достаточно долгие переходы (цифры пока не озвучены). По приблизительным оценкам, на круизной скорости дальность плавания может превышать 500 миль.

Уже в стандартной комплектации яхта оснащена носовым подруливающим устройством, гидравлической купальной платформой и системой спуска/подъема тендера, выдерживающей нагрузку до 1000 кг. Сам же тендер (длиной до 4 м) хранится в кормовом гараже. Разместить дополнительную водную технику при желании можно и на флайбридже.

Интересно, что при всех своих достоинствах, присущих суперяхтам длиной далеко за сотню футов, Azimut Grande 95RPH — самая маленькая модель серии Grande. Но, будучи самой новой и наиболее «продвинутой», Grande 95RPH, похоже, может дать фору как остальным моделям этой линейки Azimut, так и конкурентам. Осталось убедиться в этом на тестах. MBY

ДОСЬЕ



ДЛИНА
94 Ф (28,62 М)

ШИРИНА
23 Ф (6,94 М)

ОСАДКА
7 Ф (2,05 М)

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ ПОЛНОЕ
110 Т

ЗАПАС ТОПЛИВА
12 000 Л

ЗАПАС ВОДЫ
2000 Л

ДВИГАТЕЛИ
MTU / 2 × 2200 Л.С.

КАЮТ
5 + 3

ВМЕСТИМОСТЬ
10 ЧЕЛ.

ЭКИПАЖ
4 ЧЕЛ.

ДИЗАЙН
СТЕФАНО РИГИНИ/ SALVAGNI ARCHITETTI

КЛАССИФИКАЦИЯ
RINA

СТОИМОСТЬ В ЕВРОПЕ ОТ € 6 800 000



Мать всех земель

Прошло уже более 500 лет с тех пор, как Христофор Колумб открыл для европейцев Новый Свет, и сегодня мы решили отправиться на остров Эспаньола, где великий мореплаватель впервые ступил на далекую terra incognita.

Текст и фото **Антон Черкасов**









Доминиканская Республика хорошо известна любителям отдыха в стиле «баунти», когда на пару недель в году жизнь превращается в ленивое фланирование между лежаком в тени кокосовых пальм и номером отеля с программой «все включено». О пляжной Доминикане рассказать что-то новое сложно: восточная часть страны давно облюбована отдыхающими из Старого и Нового Света, а рекламные брошюры пестрят заманчивыми текстами и фотографиями. Но есть и другая страна, которая начинается за бетонными заборами отелей. Благодаря Министерству туризма республики и компании Ricoh Imaging — производителю всемирно известной фототехники Pentax — нам посчастливилось с головой окунуться во все ее разнообразие.

Начать рассказ о Доминиканской Республике непременно стоит с короткого экскурса в топонимику, поскольку разные названия второго по величине из Антильских островов, где находится это государство, порой вызывают изрядную путаницу. Сегодня в западном мире он известен преимущественно под именем Эспаньола, то есть «маленькая Испания» — именно так нарек его Христофор Колумб, впервые высадившийся на побережье terra incognita в 1492 году. Мы привыкли называть его Гаити (не путать с Таити!), так как часть острова занимает одноименная страна — бывшая французская колония.

Имя Гаити, что значит «горный», использовали еще индейцы таино, коренные жители этого региона, однако оно имело отношение только к западной части острова, тогда как целиком этот участок суши на их языке назывался «Кискейя», или «мать всех земель». Именно здесь, в центре Вест-Индии, на «копчике» Кордильер, находится наивысшая точка Антильских островов — пик Дуарте (3087 м), на который в наши дни по традиции совершают восхождение выпускники доминиканских школ и университетов. Кстати, имя «отца отечества» Хуана Пабло Дуарте — революционера, стоявшего во главе национально-освободительного движения тринитариев, выступавших за независимость Эспаньолы от Испании,— здесь упоминается не реже, чем некогда имя Ильича в городах и селах Советского Союза.

МЕСТО, ГДЕ СВЕТ

Оказавшись на Эспаньоле, путешественники сталкиваются с одним из главных неписаных законов Доминиканской Республики, который гласит: «Всего должно быть много, а если чего-то не хватает, этого не должно быть видно». Заповедью этой пронизаны отношения людей, и она ощущается во всей окружающей природе. На острове удивительным образом сочетаются богатый жизнью теплый океан, пустынные известково-песчаные поля с безмолвно застывшей армией исполинских суккулентов и горные

На языке индейцев таино остров назывался «Кискейя», или «мать всех земель»

Вверху:
В долинах Центральных Кордильер мягкий климат и плодородная почва, поэтому многие горные склоны заняты плантациями.

Центр столицы страны Санто-Доминго дышит историей эпохи колонизации — здесь по-прежнему стоит дом Эрнана Кортеса.

На юге страны активно культивируют платано и другие разновидности бананов.

>>>

NEW COLLECTION

ОСЕНЬ-ЗИМА 2014/15*



Центральные магазины в СПб:

- **Большой пр. П.С., 49**
- **Лиговский пр., 30, лит. А (ТРК “Галерея”)**

Адреса других магазинов:
www.diplomatman.ru
(812) 313 6006

*** Во всех магазинах DIPLOMAT с 15.09.14.**
Костюм из коллекции Digel (Германия).

реклама

МУЖСКАЯ ОДЕЖДА ИЗ ЕВРОПЫ

DIPLOMAT

MENSWEAR



ландшафты, пестрящие полями разномастных культур. В Доминикане есть все — достаточно лишь выбраться за пределы пляжно-отельной зоны и отправиться вглубь страны за настоящей экзотикой.

Южная провинция Бараона — настоящая страна кактусов. Она встретит вас бескрайними плантациями бананов, нетронутыми цивилизацией пляжами и ларимаровыми копями, в которых добывается уникальный, похожий на бирюзу голубой пектолит. Одним из самых необычных мест на юге страны считается реликтовое озеро Энрикильо: это не только крупнейший природный резервуар всех Антильских островов, лежащий на 42 м ниже уровня моря, но и самый настоящий парк Юрского периода.

Во-первых, соленость озера в три раза превышает океаническую, а после чудовищного землетрясения 2010 года на территории Гаити уровень воды в нем вырос на несколько метров, что привело к затоплению окружающей территории. Теперь вдоль берегов из воды поднимаются серые «фонари» мертвых пальм и раскидистые, напоминающие наши дубы манговые деревья, между призраками которых неторопливо курсируют крупные аллигаторы.

Берега озера и самый крупный остров Кабритос (Козлиный) представляют собой один сплошной доисторический коралловый риф, где вместо рифовых акул окаменелости всех мастей сторожат флегматичные игуаны размером со среднюю собаку. Как и аллигаторы, эти без пяти минут ящеры не проявляют интереса и агрессии к человеку, сохраняя безопасную дистанцию, однако вступать с ними в близкий контакт я бы не советовал: рептилии — они и в Доминикане рептилии. Кстати, в этих же краях обитает загадочный щелезуб — одно из немногих ядовитых млекопитающих, чья численность с начала колонизации острова стремительно сокращается.

«Солнце рождается в Пунта Кане, а умирает в заливе Орлов»,— говорят местные жители. Здесь, в провинции Педерналес, недалеко от границы с Гаити, в национальном парке Харагуа находится, вероятно, самый чистый пляж мира, где хотя бы раз в жизни стоит искупаться и встретить закат. Кстати, для тех, кто опасается покидать охраняемые отели и быть ближе к природе, замечу, что Доминиканская Республика таит гораздо меньше опасностей для путешественника, чем наша собственная страна. В отношении тропических болезней тут все спокойно: время от времени на территории Антильских островов регистрируют случаи малярии, лихорадки денге

Сложенная из древних окаменелостей Эспаньола — рай для палеонтологов

Вверху:
Хозяева острова Кабритос — крупные игуаны, которые благодаря постоянной жаре весьма проворны.

Внизу:
Остров Эспаньола поднялся со дна океана, поэтому диковинные окаменелости, включая кораллы всех мастей, здесь встречаются повсюду.

Игуаны привыкли к человеку и подпускают к себе очень близко.





Ничто не ново под луной, хотя...
Selene 62 дарит иной взгляд на мир

SELENE 62

NORD STAR
TRAWLER



Selene 62 — одна из самых популярных моделей семейства Selene Ocean Trawler. Ее отличает особенно удобная планировка с мастер-каютой во всю ширину судна и двумя просторными гостевыми каютами, каждая со своей ванной комнатой. В отделке интерьеров использованы тик и массив вишни, гранит, текстиль и кожа. «Голландские» двери в рубке, изготовленные компанией Diamond Sea Glaze, обеспечивают отличную видимость по бортам. Функциональный камбуз и динетта на шесть человек могут располагаться на главной или на нижней палубе. Прекрасно организованный флайбридж вмещает тендер и кран для него. Этот водоизмещающий океанский траулер категории «А» с высоким запасом хода обеспечит вам увлекательное и комфортное путешествие.

ДЛИНА	20,98 м
ШИРИНА	5,69 м
ОСАДКА	1,96 м
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ	64,9 т
ЗАПАС ТОПЛИВА	9 840 л
ЗАПАС ВОДЫ	2 006 л
ДВИГАТЕЛЬ (стандарт)	1 x John Deere 525 л.с.
СКОРОСТЬ: максимальная	12 уз.
круизная	10 уз.
ЧИСЛО КАЮТ	3 + 1 (экипаж)
МАТЕРИАЛ КОРПУСА	стеклопластик
ДИЗАЙН	Кен Фрайвокх

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





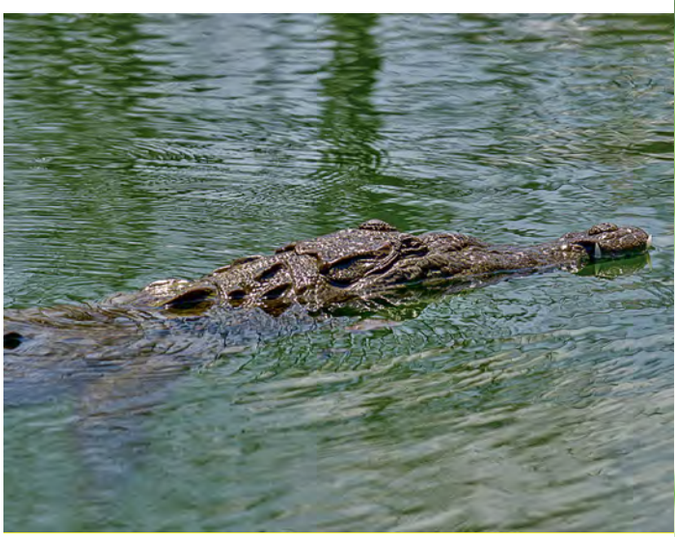


YOUR DREAM — OUR COMMITMENT









Сверху вниз, слева направо: Живописный водопад Белая вода в окрестностях города Констанца.

Озеро Энрикильо богато разнообразной орнитофауной.

После землетрясения уровень воды в Энрикильо поднялся на несколько метров, и плантации на берегу оказались затоплены.

Местные аллигаторы питаются исключительно рыбой и не очень опасны для человека.

Любителям экзотики здесь есть на что посмотреть

и чикунгуньи, но им далеко до африканских масштабов, и никаких особых прививок делать заранее не требуется, а в местах с обилием насекомых рекомендуется просто использовать репелленты.

Харабакоа — центральная «провинция вечной весны» — разительно отличается от Бараоны. Здесь, в Центральных Кордильерах, берет начало 70% рек Эспаньолы, включая самую длинную в стране реку Джаке Дель Норте (295 км). Жители этого региона выращивают эбеновые деревья, цветы, кофе и клубнику, а горный тропический лес полон диких орхидей и бромелий. Пожив здесь несколько дней, начинаешь забывать, что находишься на острове посреди океана: утром, искупавшись в бодрящем стремительном потоке, вкушаешь дивный завтрак из фруктов, затем прогуливаешься верхом на лошадях к живописному водопаду, а после обеда отправляешься поиграть в гольф на высокогорном поле… Чем не Карибская Швейцария?

Сердце гор придется по душе и тем, кто не выносит пляжную жару. Среднегодовая температура в долине города Констанца составляет всего около +18 °C, и обеспеченные доминиканцы приезжают отдыхать на выходные именно сюда. Для любителей активного времяпрепровождения на местных ранчо организуют интересные экотуры по национальным паркам, сплав по горным рекам, прогулки на квадроциклах и даже восхождение на пик Дуарте.

ЛЮДИ И НРАВЫ

Главное богатство Доминиканы — ее люди. Вырвавшись из порой мрачноватого российского социума, с первых же дней попадаешь на какой-то праздник жизни, где хозяева беспрестанно улыбаются, поют и радуются всему окружающему, даже если их дырявая лачуга слеплена из обрезков фанеры, а на ужин будет только миска риса с тушеной фасолью. Доминиканцы любят детей, обожают фотографироваться и умеют наслаждаться нехитрым счастьем от расслабленного отдыха под пальмой. Недаром одно из их любимых занятий — сиеста длиной в день, когда местные жители, будто в трамвае, рассаживаются вдоль своих домов на пластиковых стульях и лениво наблюдают за происходящим. Особенно популярны места рядом с «лежачими полицейскими», где можно хорошенько рассмотреть в притормаживающих машинах и на мопедах пассажиров, которых обычно намного больше, чем посадочных мест.

Доминиканцы чрезвычайно набожны: семена католицизма упали здесь в благодатную почву,

>>>









Сверху вниз, слева направо:
По всей стране насчитываются тысячи «гомерос» — мелких уличных ремонтных автомастерских.

При наблюдении за местными детьми может показаться, что они круглые сутки предоставлены сами себе.

Лошадей до сих пор используют тут в качестве транспорта.

Юный продавец платано.

Число посадочных мест на мопедах неограничено!

однако вера оказалась проста и практична. Бог помогает доминиканцам в повседневных делах и, по их представлению, является вполне компанейской и веселой сущностью, которая не прочь танцевать вместе с ними, напевая оптимистичные меренги или грустные бачаты — народные песни о любви. Слепая — в хорошем смысле — вера в Бога даже порой притупляет чувство самосохранения: доминиканцы воспринимают задевающие остров ураганы как естественных санитаров и верят, что Всевышний в силах защитить их от беснующегося неба.

Для общения с местными жителями иностранцам стоит запомнить две вещи: не следует озадачивать их двумя вопросами одновременно и обижаться, если выполнение обещаний растягивается на неопределенное время — «маньяна» (с исп.— «завтра») в Доминикане может длиться неделю. Люди здесь склонны переоценивать свои силы в решении той или иной задачи, отчего у пунктуальных европейцев возникает ощущение, будто их держат за дураков и обманывают. На деле же это происходит непреднамеренно: такова национальная особенность жителей многих стран Латинской Америки.

Люди здесь очень любят все новое и аккумулируют красивые, по их представлениям, имена со всего мира, а одним из символов страны является кукла без лица, цель которой — показать, что у доминиканцев нет каких-то особых характерных черт. В них смешались индейцы таино, испанцы и еще бог знает кто, и они предпочитают, чтобы на память о Доминикане

Главное богатство Доминиканы — это ее люди



ФОТОГРАФУ НА ЗАМЕТКУ

Доминиканская Республика — идеальное место для фотопутешествий, где шедевры так и просятся в объектив. У нас были камеры Pentax, и самыми востребованными объективами для жанровой и репортажной съемки оказались «телевики», позволяющие не только успешно делать портреты местных жителей, но и «охотиться» за диковинными животными. Помимо жесткого солнца на протяжении дня, основную проблему для пейзажистов представляет достаточно выраженная дымка в воздухе, поэтому съемка становится актуальной только в утренние и предзакатные часы. Из-за высокой влажности на побережье и обилия пыли на сельских дорогах рекомендуется брать с собой защищенные камеры и объективы.



От энтузиастов. Для энтузиастов.

Новый Cayenne.

Каждый день за рулем спорткара. С энтузиазмом проезжая каждый километр. Новый Cayenne представляет сочетание невозможного: высокую мощность и относительно небольшой расход топлива. И непередаваемое удовольствие от управления автомобилем. Готов принять вызовы повседневности.

Porsche Assistance — программа помощи на дорогах — в течение 2 лет для всех новых автомобилей.
Для автомобилей с пробегом — при оформлении сертификата Одобренной Porsche гарантии.

PORSCHE

Порше Центр Пулково

Пулковское шоссе, д.14 литера Б
Телефон: (812) 2 911 911

www.porsche-pulkovo.ru

Cayenne S. Мощность: 420 л.с. при 6000 об/мин; разгон 0-100 км/ч: 5,5 с. Максимальная скорость: 259 км/ч. Расход топлива* в смешанном цикле, л/100км: 9,5-9,8. Выбросы CO2: 223-229 г/км. *Определяется по стандарту 80/1268/EEC в действующей редакции.

Товар сертифицирован. Реклама



Создан для жизни. Призван удивлять.

Porsche Panamera.

Комфортный автомобиль для города или спортивный? Panamera избавит Вас от необходимости выбирать одно или другое. Превосходные характеристики, высокий уровень комфорта и спортивная динамика - Panamera сочетает противоположности, от которых захватывает дух.

Porsche Assistance — программа помощи на дорогах — в течение 2 лет для всех новых автомобилей.
Для автомобилей с пробегом — при оформлении сертификата Одобренной Porsche гарантии.

PORSCHE

Порше Центр Пулково

Пулковское шоссе, д.14 литера Б
Телефон: (812) 2 911 911

www.porsche-pulkovo.ru

РРЦ на модель Panamera в базовой комплектации 4 297 000 руб. вкл. НДС в сентябре-октябре 2014 года.







Сверху вниз, слева направо:
Отроги Кордильер на границе с Гаити.

Отель Jarabacoa River Club & Resort в сердце гор предлагает всевозможные виды активного отдыха, включая конные прогулки, рафтинг и трекинг.

Сплав на лодках по реке Джака Дель Норте.

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Площадь **48 730 км²**
Население **10,2 млн**
Язык **испанский**
Столица **Санто-Доминго**
Валюта **доминиканское песо**
Основные статьи дохода **туризм, переводы от живущих за границей граждан страны, иностранные инвестиции, сельское хозяйство**
Религия **католицизм**
Национальный спорт **бейсбол**
Национальные символы **красное дерево, роза Байяибе, птица дулюс (пальмовый чекан)**

иностранцы увозили с собой не окаменевшие кораллы, а пример их отношения к людям, выраженного в открытости и доброте.

ХЛЕБ НАСУЩНЫЙ

Гастрономические изыскания — неотъемлемая и очень важная часть любого путешествия, и в этом плане Доминиканская Республика способна удивить. Здесь представлена необычная смесь традиционных блюд разных стран, расположенных по обе стороны Атлантики, и местные жители обожают новые гастрономические веяния.

Вдоль обочин тянутся бесчисленные торговые ряды, где на прилавках красуются десятки видов экзотических фруктов и овощей. Не стоит ограничивать себя только хорошо знакомыми ананасами, манго, бананами и авокадо, хотя вкус у них тут действительно бесподобный.

Заказывая еду в ресторане, гораздо интереснее выбрать на гарнир, скажем, пюре из корней юкки (так в Центральной Америке называют многолетнее растение маниок), которое по вкусу напоминает привычное нам картофельное пюре с сыром. Уже дома я узнал, что сырые корни юкки содержат соединения синильной кислоты и без тепловой обработки могут запросто отправить незадачливого туриста к праотцам, но даже это не остановило бы меня от повторного употребления такого вкусного блюда.

Другой доминиканский хит — жаренные на масле с тростниковым сахаром платано (зеленые бананы), которые одновременно могут выступать в качестве основного блюда, закуски и даже десерта. Платано в виде пюре и чипсов составляют значительную часть рациона доминиканцев, особенно в бедных южных районах страны, где сотни гектаров земли отведены под плантации этого «второго хлеба».

В местной кухне причудливым образом смешались блюда разных культур

Приехавший на Эспаньолу европеец просто обязан хотя бы раз заглянуть на обед в простую деревенскую таверну и отведать la bandera dominicana — тарелку повседневной местной еды под названием «Доминиканский флаг». Отварной белый рис, тушеная фасоль, жареная говядина или курица со специями — тот нехитрый набор полезных и дешевых продуктов (повторяющих цвета национального флага), которыми питается местное население вне зависимости от достатка. Не менее популярен в Доминикане и наваристый мясной суп санкочо (разновидность испанского косидо), причем каждая хозяйка готовит его по своему уникальному рецепту — прямо как борщ.

Любителей мяса Доминикана порадует не меньше, чем вегетарианцев. Я поразился тому, насколько хорошо здесь умеют его готовить, а главное, никогда не подадут кусок второго сорта, поэтому не стоит опасаться, заказывая едва прогретый стейк с кровью даже в ресторанчике небольшого городка. Сами доминиканцы — преимущественно мясоеды, поскольку исторически не дружат с морем, мало рыбачат и в большинстве своем даже не умеют плавать;

>>>

МОЛЕКУЛЯРНОЕ МЕНЮ

в ресторане
“Старая Таможня”

Старая Таможня
РЕСТОРАН



ГАСПАЧО

Суп, приготовленный
молекулярным способом

Санкт-Петербург,
Томоженный пер., д .1
Тел.: 327-89-80







однако в ресторанах обычно присутствует стандартный набор из креветок, моллюсков, лангустов и белых сортов рыбы.

ЯХТЫ И ЯХТИНГ

В плане яхтинга Доминикана удивляет в первую очередь несоответствием ожиданий и реальности. Казалось бы, стране крупно повезло с климатом и круизными акваториями: с одной стороны — изумительное и спокойное Карибское море, с другой — мощная Атлантика и целая россыпь не менее экзотических островов. Но лишь в начале XXI века власти страны стали уделять внимание развитию яхтинга, и ситуация во многом напоминает таковую в России.

Судите сами. В республике зарегистрировано около 2000 яхт; доминиканцам из этого числа принадлежит всего 2%, а владельцы 70% судов прямо или косвенно связаны с правительством. В стране практически отсутствует законодательная база в сфере яхтинга; стоимость регистрации яхты под доминиканский флаг после уплаты всех налогов и сборов может доходить до 70% от ее цены, поэтому люди выбирают соседние острова Сент-Томас и Сен-Мартен, где даже нет пресной воды, но зато действует зона tax free, привлекающая не только клиентов, но также инвесторов.

Президент Доминиканы утвердил план, согласно которому к 2020 году страну ежегодно должны посещать 10 млн туристов, однако развитие яхтенного сектора идет крайне туго.

Как и в России, чиновники не понимают проблем индустрии и в первую очередь нацелены на извлечение выгоды. Чтобы привлечь на остров яхты, нужно заманивать яхтсменов какими-то новыми предложениями, которых лишены соседи, но для этого пока нет политической воли, и республика теряет огромные деньги. С одной стороны, государство не препятствует инвесторам при выкупе земли и строительстве новых марин, поскольку создаются рабочие места и платятся налоги, но с другой — местное яхтенное сообщество пока неспособно лоббировать принятие новых законов. Правительство прислушивается только к профессиональным ассоциациям, а малочисленные марины в Доминикане до сих пор не смогли договориться и организовать отраслевой союз.

Несмотря на обилие рома, доминиканцы потребляют алкоголь очень умеренно

Что касается прогулочных судов под иностранными флагами, то они могут находиться в доминиканских водах без регистрации три месяца, а затем нужно получать разрешение на шесть месяцев или год (последнее для 50-футовой яхты стоит порядка $ 300). По истечении трех месяцев многие яхтсмены просто уходят на день в Пуэрто-Рико (около 130 км), чтобы «обнулить» срок разрешенного пребывания.

По местным законам для управления любой лодкой требуются права. В течение первых трех месяцев иностранцы могут использовать свое национальное удостоверение, после чего обязаны получить доминиканские документы. Кстати, местные права не являются международными, и капитаны, планирующие работать на яхтах за границей, обычно ездят в Панаму для подтверждения своей квалификации. Что касается технического освидетельствования, то его также обязаны проходить все лодки, но в реальной жизни судовладельцы просто покупают талоны ТО за полсотни долларов — ситуация знакомая: зачем утруждаться подсчетом спасательных жилетов и прочими формальностями?



Десерт

Чтобы приготовить оригинальный топинг к мороженому, расплавьте на сковороде немного сливочного масла с тростниковым сахаром и в течение 5 минут обжаривайте свежие или консервированные персики. Затем добавьте немного рома, красного вина, корицы и натурального экстракта ванили, обжарьте персики еще пару минут и выложите на шарики мороженого. Просто объеденье!

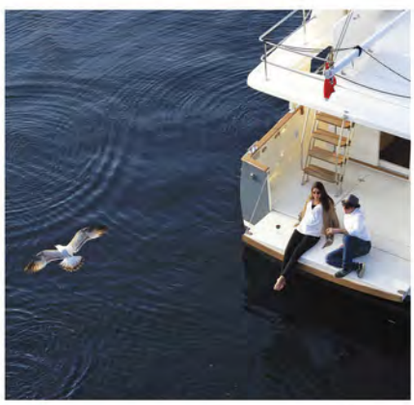
Сверху вниз:
В Доминикане выращивают табак и производят сигары, не уступающие по качеству кубинским.

Повседневная пища доминиканцев — la bandera dominicana — хоть и выглядит простой, но очень вкусна и питательна.

Национальный дижестив «Мама Хуана» представляет собой настоенные на красном вине и роме корни и листья целебных растений; в каждом доме его готовят по собственному рецепту.

RHEA TRAWLER

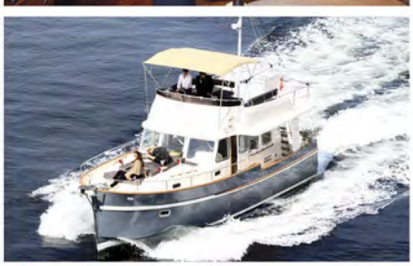
RT 36 RT 43 RT 47 RT 57 RT 67












В сложнейших морских условиях комфорт и эффективность на высшем уровне…

PREMIUM FINANCE
HAYALINIZDEKI TEKNE SIMDI HAYATINIZDA
WWW.PREMIUMFINANCE.COM.TR
Marine

BORUSAN MÜHENDİSLİK MARKASIDIR

BORUSAN MARINE
Tel: (+90) 262 242 14 16 Gsm: (+90) 549 747 59 09
e-mail: contact@borusanmarine.com
www.borusanmarine.com/ru

BORUSAN MARINE



ОТЕЛИ

JW Marriott Santo Domingo, Санто-Доминго
Фактически первый пятизвездочный отель в Доминикане, который по уровню проживания и сервиса соответствует лучшим европейским отелям. Открылся в августе 2014 года и предлагает 150 роскошных номеров, включая великолепный президентский люкс площадью почти 200 кв. м. Одна из самых привлекательных особенностей отеля — неповторимый дизайн интерьеров.
Интернет: www.jwmarriottsantodomingo.com

Casa Bonita, Бараона
Один из первых бутик-отелей на юге Доминиканы, где гости, среди которых преобладают молодожены, могут рассчитывать на уединенный отдых в окружении девственной природы. Отель гордится своим экологическим спа-комплексом, расположенным в джунглях на берегу горной речки, где, помимо всевозможных видов массажа, можно расслабиться в традиционной мексиканской бане с ароматическими маслами. Для активных путешественников отель предлагает конные прогулки и приключения в собственном веревочном парке. Интернет: www.casabonitadr.com

Billini Hotel, Санто-Доминго
Этот пятизвездочный отель расположен в центре колониального города в историческом здании, стены которого естественным образом вписаны в интерьеры номеров и создают ощущение, будто гости попали во времена Колумба и Кортеса. Великолепное оформление холлов в стиле ретро сочетается с современным техническим оснащением номеров, а ночью из ресторана на крыше открывается чудесный вид на город. Не забудьте попробовать десерты — они тут волшебные!

Iberostar Hacienda Dominicus, Ла Романа
Классический новый отель группы Iberostar, работающий по принципу «все включено». Благодаря большой территории с удачной планировкой даже при высокой загрузке отеля (почти 500 номеров) в ресторанах и на живописном пляже Байяибе нет ощущения толпы, и качественный сервис позволяет отдохнуть и расслабиться. В отеле предлагают различные экскурсионные программы, включая посещение Санто-Доминго и погружения с аквалангом у заповедного острова Саона. Интернет: www.iberostar.com

IFA Villas Bavaro Resort & Spa
Обновленный гостиничный комплекс на 652 номера, входящий в состав немецко-испанской сети IFA. Отель пользуется популярностью круглый год благодаря одному из лучших соотношений цены и качества услуг. Средняя загрузка составляет 92%, и, помимо стандартных номеров, гости могут выбрать компактные виллы, находящиеся на территории собственного микрогорода Villas Bavaro Resort & Spa рядом с роскошным пляжем Баваро Бич. Интернет: www.villasbavaro.com

В Доминиканской Республике шесть крупных марин, и мне удалось побывать в двух, пожалуй, самых значимых из них. Каса-де-Кампо (Casa de Campo) — единственная марина на острове, готовая принимать суперяхты длиной до 300 футов, а также обслуживать более крупные лодки на рейде. Этот самый большой яхтенный порт Доминиканы наряду с многочисленными отелями, виллами и полями для гольфа входит в состав одноименного популярного масштабного комплекса. В прошлом сезоне Каса-де-Кампо посетили 26 суперяхт, которые в среднем проводили на острове около недели.

«Мы с большим интересом принимали суперяхту *Tamsen* (Perini Navi), на которой к нам пришла вся многочисленная семья Файрстоун,— рассказывает Оскар Паредес, помощник командора Каса-де-Кампо.— Глава семьи поначалу недоверчиво относился к Доминикане и планировал заглянуть сюда всего на пять дней. Из команды у них был только капитан, а в роли экипажа выступали все члены FFF (Firestone Family and Friends.— Прим. MBY) от мала до велика. Вся эта дружная компания настолько полюбила наши пляжи, что лодка покинула марину лишь спустя две недели!»

Среди постоянных обитателей Каса-де-Кампо преобладают моторные яхты, доля парусников не превышает 10%. Много европейских брендов; особенно популярны Azimut и Fairline, а также американские Tiara. Стоимость стоянки в низкий сезон падает на 40–50% и составляет для 60-футовой яхты порядка $ 750 в месяц. За стоянку катамаранов в Доминикане обычно не берут дополнительную плату. Подобно многим средиземноморским маринам, Каса-де-Кампо стремится предложить максимально полный







На странице слева:
Марина Каса-де-Кампо (Casa de Campo) по уровню сервиса не уступает средиземноморским яхтенным гаваням и может принимать суперяхты длиной до 100 м.

Сверху вниз, слева направо:
Из-за мелководья марина Кап Кана (Cap Cana) ограничена в приеме крупных яхт; зато она является центром спортивного рыболовства.

Бутик-отель Casa Bonita в пригороде Бараоны.

Заключенный в сундук прах Колумба хранится в монументальном здании, построенном к 500-летнему юбилею открытия Нового Света.

сервисный пакет, куда входит документальное оформление иностранных яхт, а также уделяет особое внимание экипажам яхт — команда наравне с владельцами здесь может пользоваться всеми услугами комплекса.

Марина Кап Кана лежит на пути в Пуэрто-Рико, однако узкий и мелкий, окруженный рифами фарватер не позволяет суперяхтам подходить к причалам и даже стоять на рейде, поэтому публика здесь иная. Большая часть флота в Кап Кана представлена однотипными спортфишерами из США, Венесуэлы и Пуэрто-Рико, которым важен не столько сервис в марине, сколько наличие рыбы, а она водится здесь недалеко от берега, что позволяет экономить топливо и время. Совсем рядом, в проливе Мона, Карибское море встречается с Атлантикой, и гидрологические особенности обеспечивают прекрасную кормовую базу для марлинов и дорадо. Сезон большой рыбалки длится с марта по август, и ежегодно в Кап Кана проводится до семи турниров, в которых участвуют 15–30 команд. Стоянка для катеров длиной 35–45 футов обходится здесь в $ 200–300 в месяц (без услуг).

НАПУТСТВИЕ

Скажу честно: на третий день путешествия по Доминикане я всерьез задумался о том, чтобы вернуться сюда на 2–3 года — столько времени потребуется, чтобы объездить остров вдоль и поперек, почувствовать его ритм, впитать местную культуру и понять доминиканцев. Для нас, жителей полярных и умеренных широт, каждый проведенный на Эспаньоле день можно приравнять к неделе обучения в университете, поскольку объем новых знаний и навыков, получаемых тут каждую минуту, не поддается описанию.

Доминикана полна парадоксов, и ехать сюда стоит с открытым сознанием

Доминикана полна парадоксов. Здесь люди игнорируют правила дорожного движения, а на улицах мало аварий, ибо доминиканцы не агрессивны за рулем, и после первого шока от местного стиля вождения хочется сесть на мопед и вместе с уличными мальчишками лихо гнать с горы, приняв на седле неимоверную позу. Здесь можно ждать заказ в ресторане не один час и при этом лезть от бешенства на пальму, а доминиканцы за соседними столиками недоумевают, отчего эти странные белые люди не умеют наслаждаться прекрасными минутами общения за столом и вечно куда-то спешат.

Нам, ненавидящим соседей, врубающих по утрам громкую музыку на балконе, сложно понять людей, для которых добрососедские отношения — одна из ценностей жизни. Вместо того чтобы устроить скандал, доминиканцы постараются разделить радость ближнего, который таким образом выражает свои чувства через любимые песни.

В заключение хочу дать один совет. Если когда-нибудь вы решите ступить на берег Эспаньолы, оставьте законы вашего монастыря дома и постарайтесь окунуться в Доминикану без предрассудков и сомнений, с по-детски открытым сознанием. Тогда вы сможете перенять у потомков таино их очень важное качество — умение не осуждать, но сочувствовать другим людям и жить в гармонии с собой и с природой. А это дорогого стоит. MBY

Вещь в себе

Формально граница суперяхт пролегает по отметке 100 футов. А как назвать судно меньшей длины, но обладающее аналогичными возможностями?

Текст **Ольга Селезнева** Фото **Princess Yachts**



Эту яхту впервые показали публике прошлой осенью на выставке в Саутгемптоне. Нынче она готовится блистать в составе флотилии Princess на Каннском яхтенном фестивале. И хотя мировых премьер там ожидается немало, Princess 88MY явно обещает стать одним из гвоздей программы. Яхта отличается крайне интересной концепцией, объединяющей черты и свойства разных типов судов, и предлагает гибкую планировку. А это, как известно,— одно из самых ценных качеств на яхтенном рынке: индивидуальность стоит дорого, не выходит из моды и никогда не разочаровывает.

«ГИБРИДНЫЙ» КОРПУС

Еще совсем недавно понимающий покупатель достаточно крупной яхты оказывался перед непростым выбором. Хочется быструю лодку? Тогда придется смириться с необходимостью частых заправок, а долгие круизы либо не планировать вовсе, либо ходить там, где можно без проблем найти топливо. Ну, а выбирая противоположность — яхту с большим запасом хода, можно было распрощаться с мечтами о скорости. И дело не только в топливе — в конце концов, у каждой лодки есть промежуточные по скорости и оборотам двигателей режимы, позволяющие достичь приемлемой «дальнобойности».

Но здесь возникает другая проблема: многие быстрые лодки с глиссирующим килеватым корпусом на малых ходах, да еще и в условиях волнения, начинают вести себя… как плавучий чемодан. Вот тут-то и проявляются преимущества «гибридных» корпусов, которые одинаково эффективны на разных режимах.

По заверению Princess, эта 88-футовая модель — как раз из таких. Специфика «гибридного» корпуса, обладающего высокой килеватостью в носу, скулой и продольными реданами (здесь их три пары), заключается в кормовых обводах. В подробности на верфи не вдаются, ограничиваясь лаконичным заявлением о корпусе «нового поколения, идеально подходящем для круизного плавания».



Однако не секрет, что при разработке обводов Princess 88 был использован опыт, полученный на Princess 40M — флагмане модельного ряда верфи. Это проявляется в форме поперечного сечения кормовых участков днища, в частности — в снижении килеватости, что обеспечивает большую подъемную силу и, соответственно, скорость. Мореходность при этом не страдает из-за солидного водоизмещения.

Впрочем, некоторые цифры известны: в экономичном режиме на скорости 10 узлов судно в состоянии покрыть на одной заправке до 2000 миль. Но стоит положить ручки двигателей — и эта яхта, глиссируя, резво умчится в даль голубую. Два дизельных двигателя MTU по 1822 л.с. обеспечивают скорость 28 узлов. Тот же результат выдают спаренные Caterpillar C32 A (1825 л.с.). Наконец, если добавить сотню «лошадей» на мотор (тот же Caterpillar, но 1925 л.с.), вы преодолеете заветную для любой крупной яхты планку в 30 узлов.

Здесь уместно сказать, что Princess 88 пришла на замену модели длиной 85 футов, которую выклеивали контактным методом. Теперь примененная технология вакуумной инфузии дала не менее 10% снижения массы корпуса, обеспечив новой яхте при большей длине и идентичной моторной установке ту же скорость.

«Гибридный» корпус — прямая экономическая выгода

ОСОБЕННОСТИ ПЛАНИРОВКИ

Наверное, не совсем логично начинать описание компоновки яхты с нижней палубы, но у Princess 88 здесь кроется одно из главных преимуществ. На рынке практически нет яхт такого же класса и длины, где можно было бы найти пять (!) кают, да так, чтобы каждая с собственной ванной комнатой. Заметим, впрочем, что это все-таки опциональная планировка (в отличие от стандартной четырехкаютной, предусматривающей огромный мастер-сьют от борта до борта), тем не менее возможность разместить 10 гостей нельзя недооценивать.



Столовая расположена в центре главной палубы, как раз напротив откидного «балкона»



Это хорошо не только для больших семей и компаний, но и для потенциальной сдачи яхты в чартер, где большая вместимость высоко ценится.

Дополнительный плюс такого варианта в том, что все каюты более или менее идентичны по размерам и уровню комфорта — никто не окажется внакладе. Различаются они только кроватями — двуспальными или отдельными, но этот «пункт» остается на усмотрение заказчика. Пожалуй, единственное зримое преимущество кают на миделе — это панорамное бортовое остекление. Вариант с пятью каютами предусматривает симметричный «раскрой» палубы: VIP-каюта в носу, а далее к корме — по две каюты с каждого борта.

Четырехкаютный (и основной) вариант предлагает «слияние» двух кают на миделе в масштабные мастер-апартаменты. Вдвое больше становится и площади, и иллюминаторов, а к обширной ванной комнате добавляется еще и гардеробная. Оба эти помещения располагаются между собственно каютой и моторным отсеком. Известный плюс такого решения — дополнительная звукоизоляция.

Отсек команды располагается, как обычно, в корме, и, учитывая, как много места отдано каютам гостей, было бы логично предположить, что он невелик. Однако неотъемлемая черта любой хорошей яхты — уважение к экипажу, которому тоже требуются комфортные условия для работы, особенно в долгих круизах (от этого зависит безопасность судна). Так вот, условия для команды на Princess 88 просто превосходные. Стандартный вариант: каюта капитана с большой двуспальной кроватью, еще одна двухместная каюта с койками в два яруса, салон-столовая и ванная комната (кстати, размерами она не уступает тем, что предназначены для гостей). Опционально, по желанию владельца судна, можно предусмотреть и третью каюту команды, но это выглядит уже излишеством.

Главная палуба — визитная карточка любой яхты — спланирована традиционно: носовой «пляж», кормовой кокпит, а внутри надстройки — салон и столовая. Кажется, откидные балконы в бортах становятся уже непременным атрибутом современных крупных яхт, и, конечно, на Princess 88 таковой тоже имеется — в районе миделя, поэтому пообедать на свежем воздухе «с видом» можно не только в кормовом кокпите. Возле столовой по левому борту тщательно «спрятан» камбуз: при закрытой сдвижной двери (сервисный доступ в столовую) о его существовании ни за что не догадаешься. Также из камбуза можно напрямую попасть на палубу и в рубку. Последняя представляет собой достаточно обширную зону, полностью изолированную от салона. Помимо собственно поста

На рынке не так много яхт этой длины, способных разместить 10 гостей



КАМБУЗ

Камбуз удобно расположен в непосредственной близости от столовой и в то же время не бросается в глаза: отсюда есть удобный для команды доступ в салон, в рубку и на палубу. Техническое оснащение кухни — на ресторанном уровне, а большие холодильники и морозильники позволяют не испытывать недостатка в запасах во время долгих путешествий









Сверху вниз, слева направо:
Носовая VIP-каюта.

Салон главной палубы.

Ванная комната мастер-каюты.

Так выглядят мастер-апартаменты на миделе при четырехкаютной планировке нижней палубы.



Опционально над флайбриджем устанавливается хардтоп с открывающейся центральной частью

Широкая купальная платформа оснащена гидравлическим приводом уже в стандартной комплектации

Широкие бортовые проходы, высокий фальшборт и релинг позволяют безопасно перемещаться по яхте

ДОСЬЕ



ДЛИНА
88 Ф (26,82 М)

ШИРИНА
21 Ф (6,30 М)

ОСАДКА
5 Ф (1,78 М)

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
74 Т

ЗАПАС ТОПЛИВА
8400 Л

ЗАПАС ВОДЫ
1500 Л

КАЮТ
4–5

ПАССАЖИРЫ/ЭКИПАЖ
8–10/2–3 ЧЕЛ.

ДВИГАТЕЛИ
2 × MTU12V 2000 M93 (1822 Л.С.);
2 × CATERPILLAR C32 A (1825/1925 Л.С.)

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ
30 УЗЛОВ

КАТЕГОРИЯ RCD
«А»

СТОИМОСТЬ В ЕВРОПЕ
ОТ £ 4 014 000

GPS/радар/картплоттер с цветным дисплеем входит в базовую комплектацию обоих постов управления



Яхта разгоняется до 30 узлов, а на 10 узлах проходит до 2000 миль

Вверху: Нижний пост управления сдвинут к правому борту (в отличие от центрально расположенного верхнего). Помимо прекрасного обзора, это место отличается небольшой приватной динеттой у лобового стекла.

управления, там предусмотрена удобная динетта прямо у лобового стекла.

Вдоль правого борта главной палубы идет небольшой коридор, откуда можно попасть в дневной санузел и к трапу, ведущему в каюты нижней палубы. Планировка проста, но функциональна, поскольку позволяет при необходимости полностью разделить зоны обитания гостей и «маршруты» передвижения команды.

ОТКРЫТЫЕ ЗОНЫ ОТДЫХА

Их на борту три: уже упомянутые кормовой кокпит и «пляж» в носу, к которым добавляется флайбридж. И если в кокпите можно устроить отличную трапезу на воздухе (есть диван, стол, барная стойка), на «пляже» — позагорать, то флайбридж объединяет в себе эти возможности. Там предусмотрены еще одна барная стойка, очередная (уже третья по счету) обеденная зона, ближе к корме находится лежанка для загорания и место для свободной расстановки шезлонгов. Опционально можно добавить еще и джакузи. Когда шезлонги не нужны, кормовая часть флайбриджа становится дополнительной площадкой для водной техники (тендера или аквабайка), для которых предусмотрен кран. Основным же местом для хранения тендера является широкая кормовая платформа, уже в стандартной комплектации оснащенная гидравлическим приводом: опускаясь ниже уровня воды, она позволяет легко спускать и поднимать на борт водные игрушки и добавляет удобства во время купания с яхты. Кстати, помимо гидропривода, в стандартное оснащение входит масса других полезных вещей, которые у других брендов часто попадают в список опций. Например, носовое подруливающее устройство, два генератора по 27 кВт, мощная система кондиционирования, телескопический трап и многое другое.

ДИЗАЙН

При таком обилии вариантов компоновки и разнообразных возможностях использования этой яхты было бы странно, если бы верфь не позаботилась о максимальном соответствии запросам клиента не только с технической или бытовой сторон, но и в отношении интерьеров. Дизайн-студия Princess предлагает персональные и абсолютно бесплатные консультации по индивидуализации интерьера для всех моделей длиной от 88 футов (то же касается и выбора оборудования). При этом в отделке яхт могут использоваться на выбор любые материалы (высокосортное дерево разных пород, натуральный камень, эксклюзивная кожа и пр.), предлагаемые самыми известными модными домами, например, Fendi Casa.

С таким подходом эта 88-футовая модель вплотную приближается в яхтам категории custom, что делает ее еще привлекательнее, ведь, покупая яхту, заказчик всегда ждет чего-то большего, чем техническое совершенство (а в этом смысле верфь Princess никогда не разочаровывала). Это «что-то» вполне описывается словом «уникальность»: все люди разные, а яхта, как ни крути,— всегда отражение индивидуальности своего владельца. MBY

Новые горизонты

Яхты итальянской верфи Sanlorenzo всегда отличались элегантностью, а в новом 118-футовом флагмане реализованы еще и лучшие тенденции современного дизайна.

Текст **Алан Харпер** Фото **Sanlorenzo**





Яхты Sanlorenzo неизменно навевают воспоминания о чудных 1970-х годах. На этой небольшой и весьма недешевой верфи так последовательно и уверенно отстаивают позиции консерватизма, что, взглянув на их лодки, невозможно определить, были они построены в 1975 году или, к примеру, в 1995-м.

ЧЕТКИЙ КУРС

Пока компании-конкуренты увлекались резкими формами, потом меняли облик яхты на более плавный, потом снова склонялись к угловатости, верфь из Амельи (Специя) спокойно выпускала лодку за лодкой в едином стиле. Выглядели все они примерно так же, как яхта, некогда созданная Доном Шедом для испанского короля. И неудивительно, что со временем от яхт Sanlorenzo перестали ожидать чего-то нового и марка стала рассматриваться — вполне справедливо! — как достойный, но предсказуемый приверженец классического стиля.

Потом управление в свои руки взял Макс Перотти. Когда в 2005 году бывший топ-менеджер Azimut купил Sanlorenzo, ему досталась весьма и весьма респектабельная, но немного скучная компания, годовой выпуск которой тогда составлял меньше 10 лодок. Конечно, почти за полвека работы компания освоила современные технологии, поменяла дерево на стеклопластик и заработала репутацию производителя очень качественных и эксклюзивных яхт. Но именно как бренд Sanlorenzo особого интереса для потенциальных покупателей на тот момент не представлял.

Перотти не стал терять времени. Уже на каннском боат-шоу 2007 года он представил шикарную яхту SD92, первую в линейке лодок с корпусом переходного режима движения, а спустя всего месяц выступил в Генуе

Обеденную зону можно устроить на флайбридже или на главной палубе

с ошеломительной 40 Alloy. Роскошная 134-футовая алюминиевая суперяхта впечатлила публику, например, складывающимися балконами неожиданной конфигурации — такое дизайнерское решение мало кто мог себе представить. Следом было выпущено еще несколько интересных крупных яхт. Верфь регулярно стала радовать новинками. Постепенно линейка моторных стеклопластиковых лодок обновилась, но не слишком радикально: яхты сохранили классический вневременной узнаваемый облик Sanlorenzo.

За годы работы Sanlorenzo, возможно, приобрела не так уж много постоянных клиентов, но они очень лояльны к бренду и четко знают, чего хотят от любимой верфи. По заявлению компании, на сегодня в проекте или в производстве находятся 39 лодок из стали, алюминия или стеклопластика.

Новым флагманом линейки яхт из стеклопластика стала Sanlorenzo 118, заменившая собой находившуюся в постройке почти 10 лет Sanlorenzo 108. Издали новая модель выглядит удивительно похожей на предшественницу, но при ближайшем рассмотрении обнаруживаешь существенные различия: яхта получила совершенно новый, почти на фут шире корпус с килеватостью в корме 16° и глубокими туннелями для гребных винтов.

ПРИВЫЧНОЕ ИЗЯЩЕСТВО

Посмотрите, как чертовски хороша эта яхта! Говорят, классика никогда не выходит из моды, а при такой длине эстетика классических линий особенно впечатляет. Полюбоваться на яхту мы отправились в Рапалло, в украшенную замком старинную гавань между Портофино и Чинкве-Терре.

Как это всегда бывает с Sanlorenzo, интерьерные возможности ограничены только воображением дизайнера. Для начала яхта предлагается в двух вариантах планировки. Камбуз можно расположить на главной палубе в районе миделя, что даст больше свободного места для четырех кают категории «люкс» внизу. Но на нашей лодке, первой построенной Sanlorenzo 118, камбуз был перенесен вниз, что несколько стеснило каюты, но позволило сделать помещения наверху более просторными. Лифт для доставки блюд облегчает обслуживание в салоне и кокпите, хотя главная обеденная зона запланирована еще выше, на флайбридже. Но если вы предпочитаете более традиционный обеденный стол на главной палубе — просто скажите об этом.

Дизайнер интерьера этой яхты придумал немало интересных деталей — от размещенных в ходовой рубке управляющих iPad-консолей (электронные системы мониторинга яхты в большинстве базируются на платформе Apple) до темно-серых полов, декорированных кожей или пластиком в зависимости от палубы. Если это еще можно обсуждать, то продольные переборки внизу производят сильное впечатление: они целиком стеклянные, а приватность обеспечивают венецианские жалюзи. Идея в том, чтобы заполнить нижнюю палубу, особенно центральный коридор, дневным светом, и это действительно работает. Так что, хотя четыре гостевые каюты на нашей лодке из-за перемещения на нижнюю палубу камбуза были теснее, чем в другом варианте планировки, мы этого не почувствовали: обилие естественного света, полноразмерные кровати, зеркала во всю высоту (2,03 м) компенсировали скраденные метры с лихвой.





МОТОРНЫЙ ОТСЕК

Именно такой просторный отсек для двигателей, слегка напоминающий операционную, ожидаешь увидеть на столь крупной мореходной лодке. На верфи полагают, что более мощные 4000 MTU увеличат максимальную скорость до 30 узлов



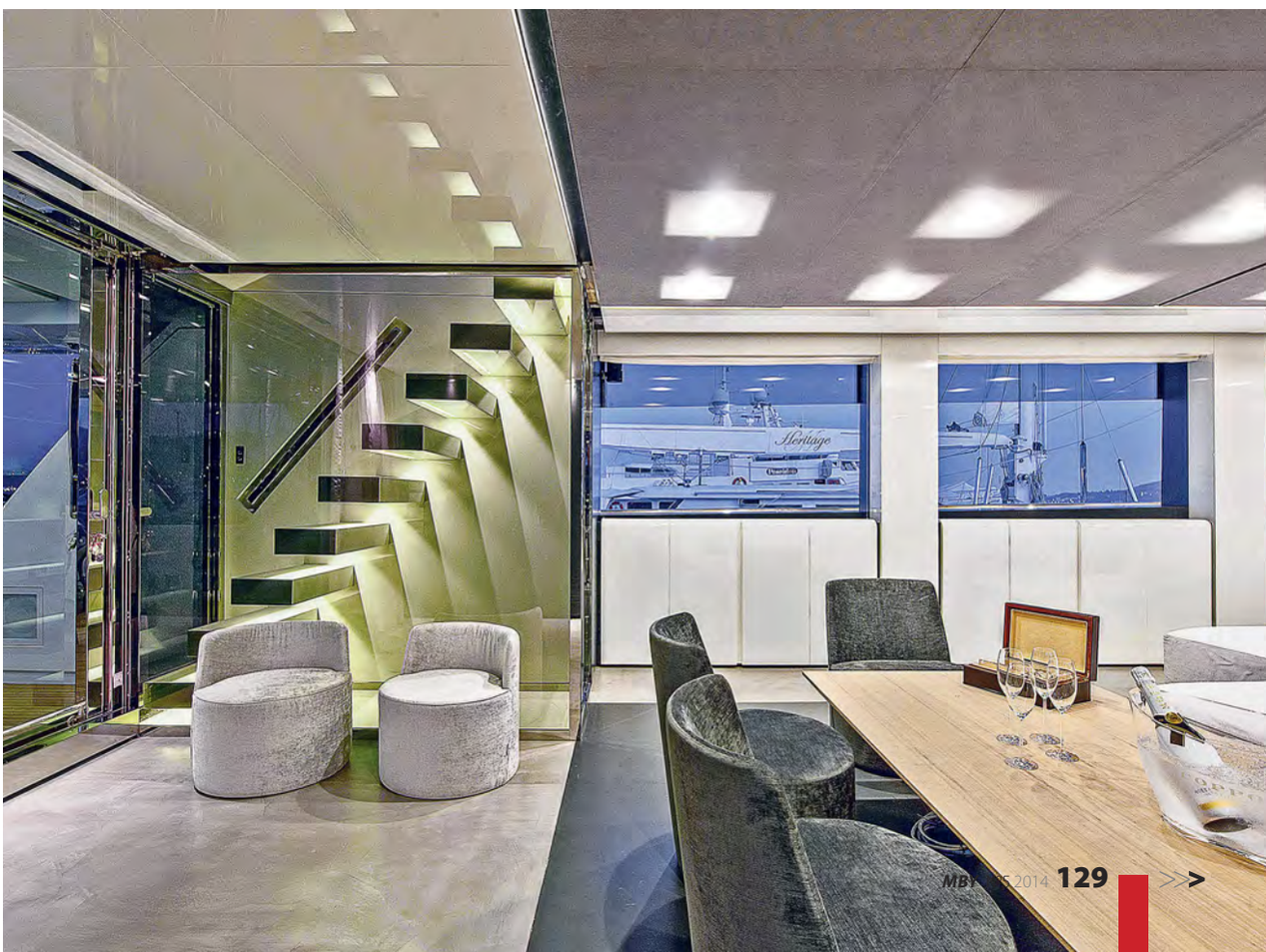


Вверху:
Нестандартная верхняя палуба. Рабочая поверхность из мрамора сдвигается, открывая мойку и гриль в рабочем прилавке.

Слева, сверху вниз:
Высокотехнологичной яхте — продвинутую ходовую рубку! Уровень оборудования отражает управление с iPod, а обзор здесь лучше, чем ожидалось.

Вид салона со стороны бортового прохода через панорамные окна остекления надстройки.

Справа:
Открывающиеся окна освежают и украшают салон, как и привлекательные консольные ступени трапа.



Судя по Sanlorenzo 118, классический стиль будет востребован всегда

Вместо традиционных для яхты таких размеров балконов дизайнеры Sanlorenzo в салоне вернулись к идее, опробованной на 40 Alloy: раскладной балкон в носовой части судна, в апартаментах владельца. Когда балкон закрыт, остается небольшое окно в верхней навесной секции; оно расположено довольно высоко, и пейзажем через него не полюбуешься. Но когда балкон откидывается, лучи солнца пронизывают помещение насквозь, и такое зрелище весьма впечатляет.

И опять же, как в 40 Alloy, люкс хозяина яхты делится продольно на две зоны: для отдыха и для работы. Это зрительно уменьшает площадь каюты, но, видимо, владелец Sanlorenzo 118, который, кстати, формально был владельцем и 40 Alloy, предпочитает именно такое деление пространства.

Еще одно отличное дизайнерское решение — открывающиеся окна в салоне. Вообще салон обставлен прекрасно: здесь много предметов мебели от дизайнера Паолы Ленти; мне, например, приглянулась выдвижная мраморная столешница, которую можно использовать, если захотите готовить на верхней палубе.

КОМФОРТНОЕ ПЛАВАНИЕ

Sanlorenzo обещала максимальную скорость в 26,2 узла; пару узлов мы недобрали, но яхта под завязку была загружена топливом и водой, не говоря уже о 20 гостях на борту и, что существеннее, водометном тендере-RIB Williams 565 с дизелем (тонна), да еще паре аквабайков в просторном гараже на корме. Новый флагман Sanlorenzo ждут более мощные двигатели MTU серии 4000, которые позволят развивать скорость до 30 узлов. Эти дополнительные 545 л.с. на каждый борт дают существенную прибавку веса.

Для такой громадной яхты Sanlorenzo 118 имеет отменную управляемость с отличной циркуляцией и чувствительным штурвалом. Бортовые плавниковые стабилизаторы качки от CMC Marine выравнивают небольшой внутренний крен в крутой циркуляции, и рули ощущаются весьма эффективными: капитан поведал, что это первая суперяхта на его памяти, где рули действительно хорошо работают при маневрировании на малых ходах в гавани. Мы ощутили низкочастотную вибрацию в районе 2000 об/мин, но оказалось, что дело не в опорах двигателя или центровке валов (я спускался проверить в роскошное машинное отделение). Кто-то из инженеров предположил, что причиной может быть турбулентность обтекания в туннелях, усугубленная жесткими конструкциями из углепластика и E-стекла в ламинате корпуса и надстройки.

По правому борту у нас остался чудный Портофино, впереди раскинулся на растущих вдоль побережья холмах живописный город Чинкве-Терре, и мы даже растерялись, куда взять курс. Я был целиком за круиз в Портовенере на приятных 20 узлах — мы оказались бы там в мгновение ока, запросто бы причалили и отправились на обед в какой-нибудь уютный ресторанчик. Однако у представителей компании были другие планы — они решили вернуться в Рапалло, где уже собралась внушительная толпа владельцев разных Sanlorenzo и поклонников верфи, также желающих посмотреть на новый классический шедевр любимого производителя. И, любуясь Sanlorenzo 118 вместе с ними, мог ли я их за это осудить? MBY





ЧУДО-БАЛКОН

Два балкона по бортам (опции) в помещениях владельца яхты на главной палубе оказывают сильный эмоциональный эффект







ДОСЬЕ

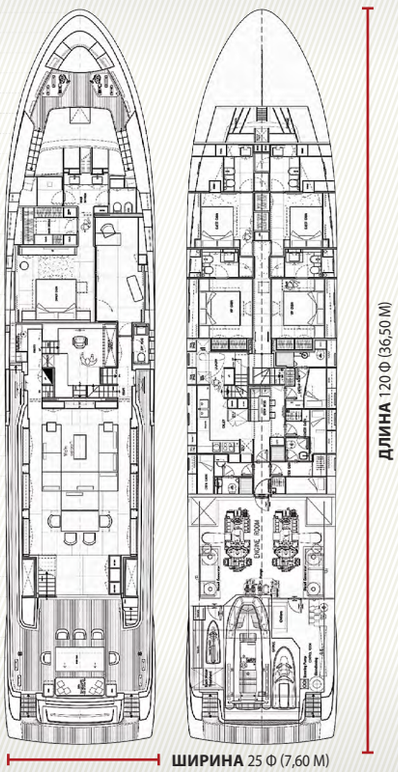
ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 2 × MTU 16V 2000 M94, 2637 л.с. при 2400 об/мин, 16 цилиндров, 35,7 л, дизель

РЕЖИМЫ	ECO				FAST	MAX
Об/мин	1250	1500	1750	2000	2250	2450
Скорость	11,5	13,2	16,4	19,3	23,1	26,2
Расход	110	232	406	566	811	1019
Миль/л	0,104	0,057	0,040	0,034	0,028	0,026
Дальность хода	1140	625	438	373	307	285

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: 95% топлива, 80% воды, 20 человек на борту, тендер и два аквабайка. Температура воздуха +24 °C, сила ветра при скоростных заездах 4–5 м/с, волна 1–2 балла.

ДЛИНА	120 Ф (36,50 М)
ШИРИНА	25 Ф (7,60 М)
ОСАДКА	7 Ф (2,25 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ (ПОЛНОЕ)	175 Т
ЗАПАС ТОПЛИВА	13 700 Л
ЗАПАС ВОДЫ	4500 Л
ДВИГАТЕЛИ	2 × MTU 16V 2000 M94 (2637 Л.С.); 2 × MTU 12V 4000 M93 (3182 Л.С.)
ДИЗАЙН	SANLORENZO
СТОИМОСТЬ (EX WORKS)	ОТ € 10 000 000 (БЕЗ НДС)



Вверху:
Апартаменты владельца яхты с потрясающим балконом. Помещение в полную ширину корпуса разделено на спальню и кабинет.

Слева, сверху вниз:
Переборки кают выполнены из стекла, что позволяет дневному свету свободно распространяться по нижней палубе.

Просторная, от борта до борта туалетная комната в хозяйских апартаментах на главной палубе поначалу не кажется столь объемной.

Справа:
В кормовом гараже хватает места для водометного тендера-RIB Williams 565 с дизелем и еще пары аквабайков.



Лучше прежнего

Этой публикацией мы хотим познакомить вас с недавними рефитами, иллюстрирующими достижения владельцев и дизайнеров в стремлении вдохнуть в суперяхты новую жизнь.

DREAM

Рефит Dynamic Yacht Management *Дизайн* Bannenberg & Rowell

Новые хозяева этой суперяхты стояли перед трудным выбором: затеять строительство с нуля или выбрать лодку на вторичном рынке и с помощью рефита превратить ее в яхту своей мечты. Для владельца 60-метровой *Dream*, построенной на Abeking & Rasmussen в 2001 году, расчет был крайне прост.

«Мы рассматривали новое строительство, однако не были готовы работать с проектом 18 месяцев, а потом ждать еще три года, пока судно будет готово», — говорит он.

В итоге весной 2012 года *Excellence III* была приобретена и сделана ставка на рефит.

«Покупая для переоборудования немецкую яхту отличной постройки с удобной нам планировкой, мы получили готовое судно с новыми интерьерами в три раза быстрее по сравнению со сроком ожидания новой кастомной лодки».

Владелец искал яхту для путешествий, но не исключал возможности сдавать ее в чартер.

«Мы сами не раз совершали круизы на чартерных яхтах и хорошо понимаем, что хотим, а главное, знаем, чего не должно быть, — поясняет он. — Учитывая семь кают, рабочий кабинет, комнату для йоги и спа, эта яхта идеально подходит для семейного чартера и предлагает гораздо больше возможностей, чем другие суда близкой длины».

Над *Excellence III* предстояло серьезно потрудиться.

«Наиболее важной представлялась замена всех устаревших элементов, — говорит владелец *Dream*. — Зачастую на яхтах в ходе рефита обновляют лишь мастер-каюту и главный салон, а остальное так и продолжает носить следы времени. Для создания ощущения новой яхты рефиту подвергли все каюты, открытые палубы, а также парк тендеров и водных игрушек. Мы заменили всю мебель и ковры, полностью обновили отделочные ткани и иллюминаторы. Разумеется, не обошлось без апгрейда мультимедийных систем и быстрого доступа в интернет. Теперь все, кто поднимается на борт *Dream* впервые, считают, будто ее только что построили!»



ДО



ПОСЛЕ

ТОЛЬКО ФАКТЫ
Длина 60,00 м
Верфь Abeking & Rasmussen
Год постройки 2011
Пассажиры 12 чел.
Команда 15 чел.
Интернет: www.northropandjohnson.com



Вверху:
Новая цветовая схема яхты.

Слева:
Bannenberg & Rowell удалили массивную барную стойку, которая доминировала между столовой и салоном, и превратили эту зону в подобие галереи с отделанной шагренью аркой. В подсвеченных прямоугольных нишах арки на фоне матового стекла выставлены предметы из личной коллекции владельца.

Справа:
Уютный семейный кинотеатр с глубокими диванами, мимо которых просто невозможно пройти,— одно из самых популярных мест на борту *Dream*. Особенно хороши итальянские «кресла-тюльпаны» от B&B.





Владелец яхты всегда был поклонником творчества Bannenberg & Rowell и считал их работу на борту Luerssen Pacific и Abeking & Rasmussen Elandess особенно выдающейся.

«При первой же встрече мы с женой высоко оценили их подход, — рассказывает он. — У нас были вполне конкретные идеи, а Дики и Саймон предложили различные варианты их воплощения. Несколько раз мы в нерешительности выбирали то один, то другой, а они терпеливо искали все новые и новые варианты до тех пор, пока мы не остались полностью всем довольны. Мы хотели получить сложные, но не перегруженные интерьеры в стиле «лофт» или арт-галереи, нетипичные для современных яхт решения. Теперь, когда дело завершено, я считаю, что у них все получилось».

В целом новых хозяев *Dream* устраивала планировка палуб, однако требовались некоторые доработки для улучшения доступа на купальную платформу. Изначальная конструкция подразумевала спуск по темному внутреннему трапу и выход через гараж. Гостям приходилось постоянно обходить катера и аквабайки, поэтому инженеры предложили создать изящный изогнутый трап, ведущий с кормы главной палубы прямо на купальную платформу.

В итоге и пассажирам легко спускаться на «пляж», и команда не переживает об их безопасности в гараже. Эта модификация потребовала нарастить три метра в кормовой части судна, но его профиль лишь выиграл от этой «пластической операции».

В настоящее время владелец с семьей активно используют яхту для отдыха, и она предлагается в чартер по цене $ 425 000 в неделю через агентство Northrop & Johnson.

«На борту *Dream* много уютных зон с мягкими глубокими диванами, — рассказывает владелец яхты. — Вы можете развалиться где-нибудь в тенечке с интересной книгой, закинуть ноги повыше и незаметно уснуть. Но самое занятное начинается тогда, когда вы смотрите кино на “плазме” с диагональю 103 дюйма! За счет невероятно высокой яркости, в отличие от требующих темного помещения проекционных телесистем, это можно делать даже днем. После насыщенного дня гости могут собраться перед экраном и прекрасно провести время. Одним из наших любимых мест является сандек, где чувствуешь себя, будто на пляже. Удобные кушетки можно перемещать в закрытые от ветра места, плюс система бимини-тентов позволяет создавать тень на определенных участках. Разумеется, мы ценим и вместительное джакузи на сандеке, и открытый бар».

Об успехе рефита *Dream* можно косвенно судить по тому интересу, который проявили к яхте в этом сезоне: задумка владельца удалась, и судно берут в чартер именно для семейного отдыха.

Вверху:
В мастер-каюте стоит новая кровать со специально разработанными прикроватными столиками, за счет чего места стало еще больше. Чтобы сделать помещение светлее, дизайнеры заменили иллюминаторы.

Внизу:
Владелец установил в кабинете стол, изготовленный по его заказу из крыла американского самолета-амфибии Grumman Albatross 1950-х годов. Bannenberg & Rowell выполнили стену в виде книжного шкафа с красными стеклянными панелями.



КОМПАНИЯ ГОДА 2012

PONY EXPRESS

ЭКСПРЕСС-ПОЧТА | ДОСТАВКА ГРУЗОВ | ЛОГИСТИКА



Зелёный свет на вашем пути!

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

Реклама

LIFE SAGA

Рефит Holland Yachtbouw *Дизайн* Pastrovich Studio

Когда владелец 42-метровой Heesen *Life Saga* понял, что интерьер этой яхты 2008 года постройки немного постарел, то обратился прямиком к Стефано Пастровичу — дизайнеру, с которым он уже сотрудничал при строительстве 50-метрового судна сопровождения *Mysterie Shadow*. Тот проект подразумевал глубокую переработку конструкции, тогда как *Life Saga* требовалось лишь легкое обновление — и оно, как водится в таких случаях, началось с обсуждения и легких карандашных набросков.

«Владелец сказал мне: "Стефано, ты многое сделал для *Mysterie Shadow*, но в этот раз нужна просто новая обивка и свежий вид"». Прежние желтовато-коричневые и кремовые цвета отделки начали его раздражать, но изначальная задумка Пастровича подразумевала и модификацию планировки.

«Расположение зон и мебели на главной палубе были самые типичные, однако хозяин яхты проводит там много времени, и я решил объединить наружное и внутреннее пространства,— рассказывает Стефано.— Мы разделили проект на три бюджета: большая часть средств уходит на салон, второй транш — на мастер-каюту, а остаток — на гостевые каюты».

Главная палуба подверглась основательной модернизации. Дизайнер фактически заново выстроил салон, заменив прямоугольные формы округлыми; асимметричную кормовую дверь поменяли на полностью открывающуюся закругленную; диваны скругленной формы образовали радиальную зону отдыха. Столовая также утратила углы, а при необходимости для отделения стола можно использовать японские ширмы. Пространство перехода между салоном и столовой превратили в бар, и в итоге кормовой кокпит можно рассматривать в качестве составной части огромного салона.

В новом варианте столовая и зона отдыха оборудованы независимыми системами кондиционирования, что позволяет намного эффективнее использовать ресурсы.

«Для меня важно, чтобы дизайн интерьера и экстерьера не противоречили друг другу, а гармонично сливались,— поясняет Пастрович,— в этом и заключается секрет успеха. Зачастую на стадии подготовки и строительства занятые в проекте дизайнеры даже не общаются друг с другом, и моя задача — стереть эту границу. В конце концов, терраса моего



Вверху: Верхняя палуба напоминает шатер посреди пустыни, где использованы экзотические виды кожи, а на потолке красуется изображение ягуара.

Слева и внизу: Смена цветовой схемы возродила мастер-каюту.

ТОЛЬКО ФАКТЫ
Длина 42,10 м
Верфь Heesen
Год постройки 2008
Пассажиры 12 чел.
Команда 10 чел.
Интернет: www.hollandyachtbouw.nl, www.pastrovich.com











ДО

ПОСЛЕ

дома также является важной частью жилого пространства».

В качестве одного из приемов формирования так называемого «непрерывного пространства» Пастрович использовал тиковое покрытие палубы, которое, не прерываясь, идет из кокпита в салон, причем древесина внутри не лакированная, а вощеная, как снаружи. По мнению дизайнера, континуум материалов играет в этом значительную роль.

На введение в планировку обилия окружностей Стефано Пастровича вдохновил палладианизм — ранняя форма классицизма в архитектуре.

«Окружность есть бесконечная визуальная форма,— полагает он.— Глаза гостей будут стремиться найти конечную точку, но не смогут, поскольку салон насыщен окружностями, создающими ощущение расширенного пространства. Круглые диваны и другие элементы определяют восприятие через свою геометрию!»

На верхней палубе, где прежде располагался тренажерный зал, теперь доминирует изображение ягуара, нанесенное с обратной стороны органического стекла.

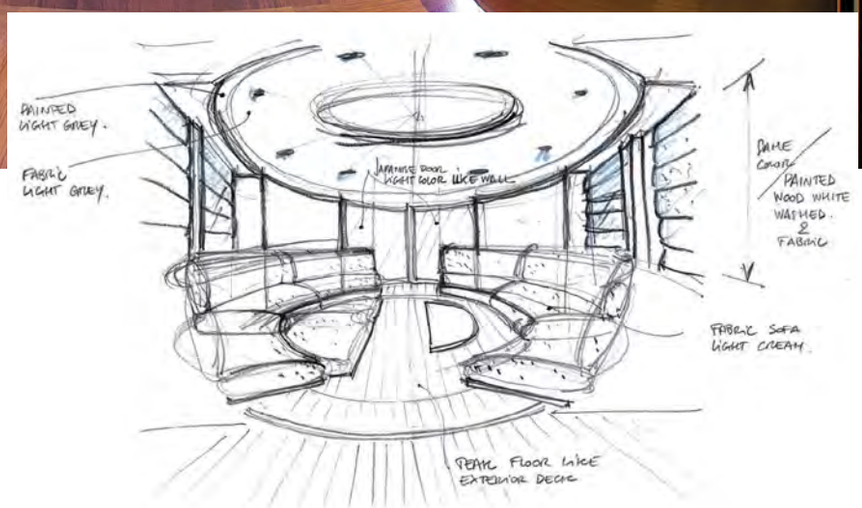
«Деление пространства на зоны оказалось избыточным, важно было навести там порядок,— поясняет Пастрович.— Перво-наперво я настоял сделать потолок одноцветным, а лик ягуара выбран с одной целью — впечатлить созерцателя. Так я хотел создать сильный, способный удивить контраст с элегантным салоном внизу».

В дополнение к главному объекту — ягуару — диван обит крокодиловой кожей, а на полу лежит ковер из скунса. Наряду с прозрачными шторами от пола до потолка, закрывающими вертикальные поверхности, все это создает ощущение, будто находишься под навесом посреди пустыни.

Будучи пилотом-любителем, Пастрович отдает должное приборным панелям и понимает принципы их эргономики, что выразилось в его подходе к созданию нового поста управления. Теперь ходовую рубку украшают отделка кожей и шкафы из дуба.

Главной оценкой успешной работы Стефано Пастровича является тот факт, что владелец *Life Saga* в очередной раз пригласил его принять участие в проектировании новой 72-метровой суперяхты. Плюс к этому дизайнер оформлял интерьеры его виллы на юге Франции.

«Он не из тех людей, кто просто сидит на борту целый день,— рассказывает про своего заказчика Стефано.— Он предпочитает развлекаться на полную катушку с водными игрушками. Вот и *Life Saga* теперь полностью соответствует требованиям современной платформы для развлечений на воде».



Вверху:
Царство окружностей в главном салоне.

Набросок Стефано Пастровича, иллюстрирующий его первую идею оформления салона.

>>>

ТРАНСАЭРО

ИМПЕРИАЛ КЛАСС

РОСКОШНОЕ ПУТЕШЕСТВИЕ

Незабываемый отпуск начинается в классе Империал!

Маврикий, Мальдивы, Таиланд, Китай, США, Армения, Израиль, Англия, Франция, Испания, Италия, Кипр, Турция, Казахстан, Узбекистан









www.transaero.ru

Реклама



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 46,70 м
Верфь Heesen
Год постройки 2008
Пассажиры 12 чел.
Команда 9 чел.
Интернет: www.monacomarine.com











RAASTA

Рефит Monaco Marine *Подрядчики* MyPai/PYP

Зачастую яхтам для обновления внешнего вида нужно чуть больше, чем несколько мазков краски. В индустрии суперяхт за этим стоят не пара человек с кистями, которые справляются с задачей за день, а нечто иное. Возьмите хотя бы *Raasta* — лодку, которую построила верфь Heesen в 2008 году (прежнее название — *Elandess*). Недавно она вернулась в доки Monaco Marine, где уже успешно проходила сервис в 2010 году, для полной покраски.

«Мы хорошо знаем владельца и капитана, — говорит менеджер проекта Ромэн Гуильбар. — Яхта прибыла к нам в конце 2013 года, бюджет и график работ были согласованы, хотя деньги стояли отнюдь не на первом месте».

«Ключевой момент — это качество, и большая часть работы происходит на стадии составления контракта, — поясняет Алан Гриффит, капитан *Raasta*. — Владелец настаивал на максимальном качестве, и чтобы оценить объем работ, его помощники наняли Мартена Хетербри, частного сюрвейера из компании MyPai, тогда как проводить покрасочные работы было доверено PYP».

На покраску 1200 кв. м (2/3 площади составил корпус, остальное — надстройка) отвели 15 недель. Верфь Monaco Marine работает по стандартам Icomia, которые обязывают готовое покрытие иметь 90 единиц блеска, однако владелец потребовал для *Raasta* не менее 95 единиц.

Ключевой момент рефита Raasta — это качество

«Это колоссальная разница, и для нас задача оказалась очень сложной, — говорит Ромэн. — Больше всего трудозатрат на стадии подготовки, когда нужно демонтировать все двери, мачту, антенны. Кроме того, предстояло заменить прожекторы подводного освещения. Чтобы избежать даже малейших следов пыли, мы используем свои ноу-хау. Они подразумевают фильтрацию воздуха и идеально чистую одежду маляров без пыли и жира. Мы даже оборачиваем пластиком строительные леса».

«Monaco Marine прекрасно справилась с задачей, — рассказывает Гриффит. — Яхта выглядит лучше, чем пять лет назад, когда сошла со стапелей. Верфь даже издала для нас специальную книгу, где показаны все стадии работы. Monaco Marine не без основания можно назвать одним из лучших мест для рефита на Средиземном море!»

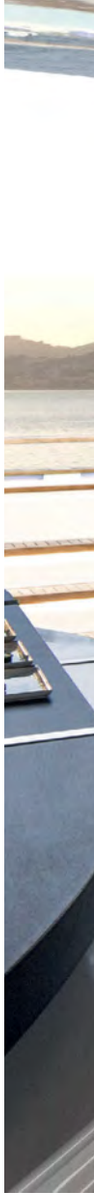
Когда краска высохла, на *Raasta* вернули все демонтированные элементы, и летом владелец проводил на борту немало времени.

На странице слева:
Raasta с новым «макияжем» во всей красе.

Вверху:
Для идеальной покраски необходимо создать условия почище, чем в операционной.







ALEXANDRA V

Рефит Cantieri di Imperia *Дизайн* Helene Hennie

Пусть 29-метровая Princess *Alexandra V* не попадает в категорию суперяхт, но ее новый владелец полон серьезных, далекоидущих планов, среди которых — ни много ни мало! — кругосветное путешествие. Но прежде яхте предстояло пройти рефит.

Для Николаса Валина, брокера компании Neo Yachting, это был долгий процесс. С владельцем яхты Джоном Брэндмо он познакомился почти восемь лет назад.

«Сначала Джо планировал купить 35-метровую яхту и оборудовать ее под чартер,— рассказывает Николас,— но потом решил сам походить на такой яхте. Эта прекрасная идея позволила ему на личном опыте узнать, что важно для гостей, а что нет».

К концу прошлого года Джон созрел для приобретения собственной лодки и начал просматривать предложения брокеров.

«Мы посетили около 30 яхт длиной свыше 34 метров,— поясняет Николас,— и *Alexandra* была самой маленькой из всех. Несмотря на первоначальные намерения взять лодку побольше, Джо она приглянулась в качестве первой яхты и вполне подходила для переоборудования под чартерные задачи. Единственным ограничением была не слишком высокая автономность по топливу, однако это можно компенсировать грамотной логистикой».

Яхта была в прекрасном состоянии: предыдущие владельцы два сезона сдавали ее в чартер на Средиземном море, однако это не отразилось на ее внешности. Тем не менее Джон решил, что отслуживший пять лет интерьер требует замены. Существенные изменения коснулись также цвета корпуса, планировки флайбриджа, где джакузи сместили в корму, заключив в алюминиевый каркас, и мультимедийных систем.

Дизайн нового интерьера придумала норвежка Хелен Хенни, которая давно сотрудничает с Джоном и уже оформляла для него некоторые объекты недвижимости.

«На борту чувствуешь себя так, словно отдыхаешь в пляжном коттедже,— рассказывает Николас,— атмосфера тут очень непринужденная и уютная».

Вместе с брокером владелец посетил четыре верфи и, сопоставив соотношение цены и качества, выбрал Cantieri di Imperia. Это небольшое предприятие с минимумом бюрократии, позволяющее заказчикам достаточно легко вносить изменения в проект даже после начала работы.

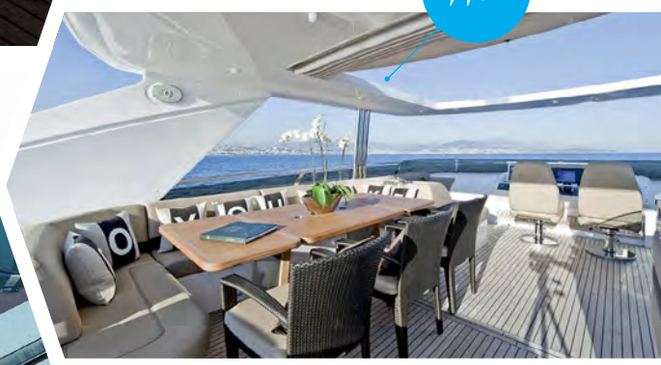
Alexandra V подготовили для чартера перед прошлогодней выставкой в Генуе, и к началу Каннского кинофестиваля в ее летнем расписании был уже забронирован 51 день.

Вверху:
Одним из ключевых этапов рефита было изменение планировки флайбриджа. Теперь его оформление напоминает расслабляющую обстановку в пляжном коттедже.

На странице справа, внизу:
Новые интерьеры жилых помещений яхты. В экипаже яхты есть даже профессиональный массажист.



ДО

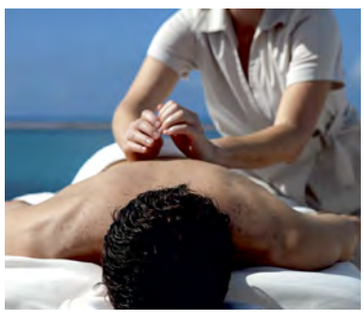


ПОСЛЕ



ТОЛЬКО ФАКТЫ
Длина 29,10 м
Верфь Princess
Год постройки 2009
Пассажиры 8 чел.
Команда 6 чел.
Интернет: www.neoyachting.com









ТОЛЬКО ФАКТЫ
Длина 49,30 м
Верфь Amels
Год постройки 2004
Пассажиры 12 чел.
Команда 11 чел.
Интернет: www.amels-holland.com





VOLPINI

Рефит и дизайн Amels

Нынешний владелец приобрел 50-метровую яхту *Larissa* год назад, и мы начали кропотливый поиск оптимального места для проведения рефита,— рассказывает капитан судна Натан МакФадиэн.— Одним из ключевых требований была гарантия на проведенную работу, и когда Amels предложила двухлетний гарантийный период, выбор стал очевиден. Кроме того, рефит на других верфях подразумевал привлечение пяти-шести субподрядчиков, которые при нынешней экономической ситуации в любой момент могли выйти из бизнеса, а в случае с Amels все сводилось к общению с одним менеджером проекта. Наконец, не последнюю роль сыграл фактор возможной продажи *Volpini* в будущем. Яхта была построена на Amels в 2004 году и здесь же прошла рефит, что гарантирует полное соответствие изначальным стандартам известного и уважаемого производителя».

Представитель владельца Бен Йонг контролировал весь процесс, и основной его задачей было сделать так, чтобы в финале никто не смог заметить, что яхта прошла рефит, работы по которому включали полную покраску, обновление интерьеров, электроники и ряда агрегатов в машинном отделении. Когда речь идет о покраске уже походившей яхты, Amels уделяет этому процессу не меньше внимания, чем в случае нового, строящегося судна.

«Мы начинаем работу с нуля,— поясняет менеджер рефита Фрэнк ван Лу,— снимаем все двери, люки, чтобы удалить старое покрытие и нанести праймер».

Что касается интерьеров, то владелец пожелал привести яхту в точности к тому виду, в котором она сошла со стапеля 10 лет назад.

«Сначала мы заказали мебель во Франции,— вспоминает Натан МакФадиэн,— но французы никак не могли попасть в тон оригинальной древесины. Тогда Amels обратилась к немецкой компании Metrica, создававшей интерьеры *Larissa*, и у них все отлично получилось. Более того, за последние пять лет на лодке накопился ряд проблем с электрикой, которые безуспешно пытались решить разные инженеры, и только на Amels это получилось сделать. Особенно порадовало то, что верфь ни разу не вышла за рамки оговоренного контрактом бюджета, и владельцу не пришлось доплачивать в ходе работ, как это бывает у других подрядчиков».

Рефит *Volpini* завершился за четыре дня до назначенного срока, после чего яхта отправилась проводить лето на Средиземном море.

Сверху вниз, слева направо:
Яхта покинула родную верфь как новая и с гарантией на «макияж».

Заявленная стоимость рефита была чуть выше, чем у конкурентов, однако владельцу не пришлось ничего доплачивать в процессе.

Покраска *Volpini* началась с полного удаления старых слоев до голого металла.

>>>

ΡΕΚΛΑΜΑ



XX

ARTIOLI

HAND MADE IN ITALY



ТОЛЬКО ФАКТЫ
Длина 77,60 м
Верфь VT Shipbuilding
Год постройки 2003
Пассажиры 16 чел.
Команда 15 чел.
Интернет:
www.pendennis.com



M5

Рефит Pendennis *Дизайн* Ron Holland Design/Redman Whiteley Dixon

Если успешность рефита оценивать по количеству миль, оставленных за кормой покинувшего верфь судна, то переоборудованный на Pendennis шлюп *M5* определенно числился бы среди лидеров.

Когда мы разговаривали с капитаном судна Рока Ромке спустя несколько недель после того, как *M5* ушла из Фалмута, она уже находилась в 400 милях к северо-западу от Фолклендских островов на пути к мысу Горн и дальше к Таити. Неслабый маршрут длиной 13 000 миль для доставки парусника! Правда, стоит оговориться: габариты *M5* не позволяют ей пройти Панамским каналом, поэтому остается только окружной путь.

На момент спуска в 2003 году *Mirabella V* (первое название яхты) была самым большим в мире шлюпом (75,20 м); к тому же корпус судна, сконструированный Ron Holland Design, был полностью композитным. В 2011 году, когда яхта сменила хозяина, прежний владелец провел масштабное переоборудование с наращиванием кормовой части, отчего длина судна возросла на 2,40 м. Перед покупкой новый владелец взял *M5* в чартер, чтобы убедиться в правильности своего выбора.

«На тот момент яхте было уже восемь лет, и, несмотря на ее хорошее состояние, требовался целый комплекс работ,— рассказывает капитан.— Владелец захотел подвергнуть лодку грандиозному рефиту».

Капитан Ромке постоянно находился на верфи Pendennis в Фалмуте, контролируя процесс. Как и в случае многих инвазивных рефитов, по ходу работ менялся и список пожеланий.

«Сначала мы хотели изменить многое, потом умерили наш аппетит, затем снова размахнулись на полную катушку,— смеется он.— В итоге объем работ превысил

M5 на пути к Таити, где яхта будет использоваться для частного отдыха.

После рефита парусник обзавелся новой, более функциональной крейсерской кормой.



Самой сложной задачей на M5 было удлинение мачты

первоначальные расчеты, но владелец остался доволен тем, что смог воплотить в жизнь свои идеи и мечты».

Одним из самых важных решений было не просто восстановление интерьеров, но полная их замена с участием дизайнеров из Redman Whiteley Dixon. В списке модификаций изначально присутствовала и новая корма. Владельцу больше нравилась крейсерская корма, чем реверсивный транец; первая почти в пять раз увеличивает площадь кокпита и позволяет организовать гораздо более вместительный гараж для водных игрушек. Новую корму выполнила из композита компания Green Marine, и длина судна выросла до 77,60 м. Среди дополнительных конструктивных изменений также значилась новая платформа для посадки пассажиров, которая выдвигается из левого борта на уровне ватерлинии.

Пожалуй, самой сложной задачей для Pendennis было удлинение мачты и замена всего такелажа и фитингов, которые изготовили компании Carbo-Link и Ocean Yacht Systems. Использовав часть прежней мачты и такелажа, инженерам удалось уменьшить вес рангоута на 18 тонн от прежних 45 тонн. По словам представителей Pendennis, новая облегченная конструкция почти на треть прочнее прежней. Важные карбоновые элементы оборудованы оптоволокном, позволяющим визуализировать нагрузки, а также специальной системой мониторинга трения и износа, которая впервые пришла на суперяхты с высокотехнологичных катамаранов AC45 Кубка «Америки».



Сверху вниз:
Яхта получила новый такелаж с карбоновыми элементами.

Наращивание мачты стало одной из самых сложных задач.

Студия Redman Whiteley Dixon создала интерьеры для *M5* с нуля.







Villa*

ZИМАЛЕТО

Южная дорога, 8
(812) 942-74-73
(812) 703-41-30
www.zimaleto.su

Четверг, пятница, суббота
Любимые песни в хорошей компании



КАРАОКЕМАНИЯ

ZL
RESTAURANT
GROUP

www.zl-group.ru

*Вилла



В Россию на яхте!

Сложно, но можно! Такую характеристику, пожалуй, следует дать путешествию по российским внутренним водам на яхте под иностранным флагом. А еще — интересно!.. Публикуем рассказ «из первых уст».

Текст **Ольга Селезнева** Фото **Ольга Селезнева, Томас Киттель**



Закон, открывший судам под флагами иностранных государств внутренние воды России, вступил в силу еще в 2012 году. За это время его действенность была неоднократно проверена на практике. В этом году одним из таких яхтенных «туристов» стал немец Томас Киттель, отправившийся с женой и друзьями в путешествие по России на своей яхте *Azura* (Marlow 720). Мы встретились с доктором Киттелем в начале июля в московском Royal Yacht Club и попросили поделиться впечатлениями.

Как возникла идея прийти в Россию на яхте?

Это длинная история… Для нас с женой нынешний яхтенный сезон стал первым после выхода на пенсию, потому и появилось наконец время для путешествий. До этого было полно работы, и мы, как большинство яхтсменов, выбирались на воду только по выходным плюс две–три недели отпуска. Долго ломали голову, куда бы сходить в наш первый свободный год. Сперва собрались обойти все побережье Балтийского моря, но, покопавшись в интернете и почитав книги, поняли, что идея хоть и увлекательная, но не слишком свежая: многие уже сделали это до нас. А что еще можно придумать? Посетить все столицы на Балтике? Но тут возникла проблема с Польшей, точнее с Варшавой, куда сложно добираться. А потом нам пришла в голову… Москва!

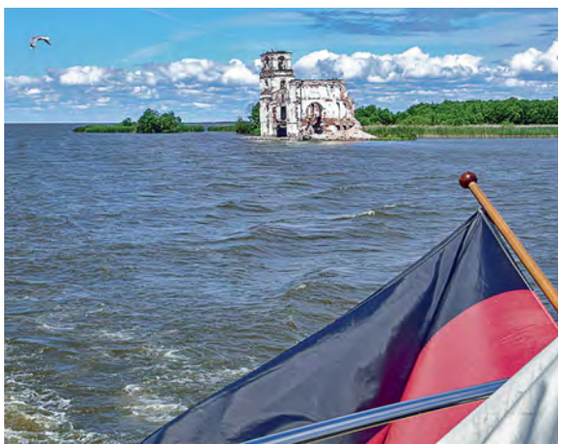
Мы совершенно не были уверены, что у нас что-то получится, потому что изначально понятия не имели, как туда дойти. Стали выяснять, искать информацию, и чем больше узнавали, тем привлекательнее казалась идея.

Как прошло оформление на границе в Санкт-Петербурге?

Все было просто. Но я должен отметить, что у нас была очень профессиональная поддержка. В Петербурге нами занималась Татьяна Быкова, которая помогает людям,







Санкт-Петербург. На Неве ночью.

В камере шлюза на Свири.

Затопленная церковь на Шексне, неподалеку от места впадения реки в Белое озеро.

На странице справа: У причала яхт-клуба «Два капитана» в г. Кимры. По словам путешественников, это место, наряду с Москвой — одна из лучших стоянок на маршруте.

Azura проходит мимо «Москва-Сити» по пути к Кремлю.

прибывающим в Петербург на яхтах, с пограничными и таможенными процедурами. (Татьяна Быкова — представитель нескольких яхтенных ассоциаций ЕС, в том числе DSV — германского Парусного союза, а также Trans Ocean e.V. — Ассоциации поддержки дальних морских плаваний. — Прим. MBY).

Мы заранее связались с Татьяной, и она провела всю эту организационную работу. Мы очень благодарны ей за помощь не только с пересечением границы, но и со всеми формальностями, которые нужно соблюсти, чтобы дойти от Петербурга до Москвы. А их немало: например, нужно оплатить проход по внутренним водам. Оказалось, это совсем не бесплатно, как в Германии (и в Англии, кажется, тоже). В России ты должен оплатить навигационный сбор, который зависит от маршрута и размеров яхты. Это лишь один пример, где нам потребовалась поддержка, и она была организована на высоком уровне.

Дорого обходится проход по внутренним водам?

Ну, если обычно за такое не платишь вовсе, то любая сумма покажется значительной (смеется). Сложно сказать, много или мало… Я не помню точные цифры, но для нашей яхты (72 фута.— Прим. MBY) это прилично. Знаете, с нашим немецким менталитетом мы вообще за то, чтобы не платить за проход по водным путям — с точки зрения развития водного туризма это должно быть бесплатно.

Какой маршрут вы запланировали в российских водах?

От Санкт-Петербурга по Неве, затем через Ладожское озеро и по реке Свирь в Онежское. Потом Вытегра, Белое озеро, река Шексна, Рыбинское водохранилище, Волга и Москва.

А дальше на юг пойдете?

Нет. Москва — поворотный пункт: отсюда мы возвращаемся в Петербург. Маршрут почти такой же, за некоторыми исключениями: планируем зайти в Кижи. К нам в Москву прилетели родственники, чтобы присоединиться на переходе обратно. И еще Валаам… То есть пойдем по пути круизных теплоходов.

Как вы считаете, внутренние воды России интересны в плане яхтенного туризма?

Я бы сказал, что да, интересны. Видишь природу и, конечно, обилие воды. Хотя когда дело доходит до инфраструктуры, должен отметить, что ее практически нет. Впрочем, мы знали об этом еще до путешествия и учли при планировании. На нашей яхте мы полностью независимы. У нас достаточно топлива, чтобы дойти из Санкт-Петербурга до Москвы и обратно. Хотя, конечно, здесь, в Royal Yacht Club мы заправимся под

«Что касается яхтенной инфраструктуры, то ее практически нет»

ЗАКОН ЕСТЬ ЗАКОН

В российских внутренних водах яхта *Azura* оказалась под «юрисдикцией» ГБУ «Волго-Балт» и Канала им. Москвы. В связи с этим заранее были составлены письма с описанием маршрута. По закону на борту яхты под иностранным флагом должен находиться хотя бы один член экипажа, свободно говорящий по-русски, способный поддерживать связь по рации (если суточный переход яхты превышает восемь часов — двое). Степень владения русским языком проверяется при первом же общении с диспетчером шлюза или представителем ГИМС. Если владение языком окажется недостаточным, судно снимут с маршрута.



Томас Киттель

Мы решили организовать российский поход как часть нашего большого путешествия. Стартовали из Германии в начале мая и прибыли в Санкт-Петербург в начале июня. Оттуда отправились в Москву. Обратно пойдем похожим, только немного отличным маршрутом. И, наконец, по пути домой посетим еще Финляндию и Швецию

завязку. Другая проблема — почти нет мест, где на причале можно подключиться к электросети. Исключения — Белозерск и еще… Кимры? Кажется, так этот город называется? Так что если у вас нет генератора… У нас их два, а для небольших яхт без генератора такое путешествие проблематично.

Еще одна сложность для маленьких лодок без душа на борту — отсутствие «удобств» на берегу: вот этого нет вообще нигде. Что касается причалов… Мы сделали массу фотографий причалов, где нам доводилось стоять, и большинство из них, за редким исключением, в ужасном состоянии. Старый, почти разваливающийся бетон с торчащей арматурой… При швартовке приходится быть предельно осторожным. Конечно, всегда можно что-то придумать — и мы это делали, но, к сожалению, приходится признать, что большинство мест выглядят… не очень, поэтому есть смысл рассчитывать только на себя и возможности своей лодки.

Как вам люди, которых вы встречали? Насколько они были дружелюбными?

Вот здесь надо сказать, что это компенсирует прочие недостатки. Люди, которых мы встретили, были не просто дружелюбны, а по-настоящему гостеприимны. Они и к нам заходили, и к себе приглашали. Мы нашли здесь много если не друзей, то добрых знакомых. Это было впечатляюще. В Белозерске чудесные люди пригласили нас на барбекю и даже отказались





На Западе имидж России все еще определяется давно прошедшими временами

брать с нас деньги за стоянку, хотя там новый, отлично обустроенный причал!
Конечно, находились и другие… Ну, знаете, когда хотят на вас заработать, ничего не предлагая взамен. Бывало, подходим к причалу, и тут же появляется некто со словами: «Хотите остаться здесь на ночь — 5000 рублей». Или 6000 рублей. Однажды с нас запросили 10 000 рублей в полном смысле за «ничто»: полуразвалившийся причал без воды и электричества, никакого душа и туалетов — то есть ничего вообще. Это оборотная сторона медали. С одной стороны, прекрасные радушные люди, коих большинство. Но есть и такие, кто готов ухватиться за любой шанс заработать. Два раза мы отказывались — сказали, что лучше уж постоим где-нибудь на якоре, это во всяком случае бесплатно.

У вас были проблемы во взаимодействии с официальными лицами?

Вообще никаких. Пограничные и таможенные процедуры в Петербурге прошли просто безукоризненно. Таможенники вместе с пограничниками провели у нас на борту, наверное, с четверть часа. Все было просто, оформление бумаг заняло не больше часа. Дальше они пожелали нам счастливого пути, и мы распрощались. И в течение всего нашего путешествия нас никто не контролировал, никаких проверок не было. Первый контакт с патрульным катером случился только на Москве-реке. Мы прошли все шлюзы (кстати, это тоже интересный опыт), дошли до Кремля и по дороге встретили патрульную лодку. Оттуда нас вызвали и спросили, почему на борту нет номера… У вас же все лодки с номерами ходят! Общением на борту занимался наш русский капитан Борис, вот он и объяснил, что яхта эта немецкая, а в Германии нет необходимости в номере — нужно иметь только флаг и обозначение порта приписки. А я сказал, что хочу дойти на своей яхте до Кремля и сфотографироваться там. И эти ребята ответили «О'кеу». Поинтересовались только, есть ли у нас карты и лоции, и, получив утвердительный ответ, пожелали нам счастливого пути. Собственно, этим и ограничилось общение с властями на маршруте. Честно говоря, мы были удивлены. Знаете, имидж России на Западе все еще определяется давно прошедшими временами. Все думают, что тут тотальный контроль над всем и вся. Должен сказать, сегодня прийти в Россию и путешествовать тут на яхте не сложнее, чем, например, в США.

То есть вы можете сказать другим яхтсменам, что путешествовать в России не опасно и не сложно?

Про общение с официальными лицами я уже сказал. Что касается навигации, то я был приятно удивлен, что везде профессионально

НЕМНОГО ЦИФР

Из-за своих размеров яхта *Azura* (24 м) не могла в Петербурге проходить днем под мостами, поэтому потребовалась ночная лоцманская проводка под разведенными мостами «вверх» и «вниз» (42 670 руб.).
Сборы за прохождение участков ВВП (включая шлюзы):
• ГБУ Волго-Балт (23 172 руб.)
• Канал имени Москвы (461 руб.).
Кроме того, пришлось приобрести рацию, работающую на речных частотах, и навигационные атласы по районам плавания с корректурами:
• Устье Невы – Череповец (15 826 руб.);
• Череповец – Москва, Южный порт (13 000 руб.);
• Ладожское и Онежское озера (18 832 руб.).
Все это заказывается и оплачивается заранее, что без помощи на месте сделать затруднительно.







На странице слева:
Azura на якорной стоянке у острова Валаам.

Вверху, слева направо:
Причал для пассажирских судов на острове Кижи.

Azura у причала московского Royal Yacht Club.

расставлены буи, отмечающие фарватер. Никаких проблем и с прохождением шлюзов. Конечно, общался в основном Борис, я не понимаю по-русски, но процесс тоже выглядел очень профессионально — критиковать тут нечего.

А что в России вас удивило?

Многое… В том числе и это место (московский Royal Yacht Club.— Прим. MBY). Вообще-то мы нашли этот клуб случайно. Когда только начинали планировать путешествие, то не знали ничего ни о внутренних водных путях, ни о городах. Не представляли даже, где остановимся в Москве. Я «погуглил» «yacht club Moscow», открылось несколько ссылок. Кажется, сайт Royal Yacht Club был первым. Мы связались с ними (сейчас-то я понимаю, что это скорее не яхт-клуб, какими мы знаем клубы в Германии, а марина). Нам ответил очень профессиональный менеджер, прекрасно говоривший по-английски, что было важно для нас. Мы начали общаться, нам предложили всяческую помощь, спросили, не нужно ли приглашение для оформления виз… В общем, складывалось впечатление, что мы тут кому-то интересны и нам, если что, помогут. Потому и решили остановиться здесь, хотя понятия не имели, как все это выглядит в реальности. Но когда мы пришли сюда, то потом весь вечер только об этом говорили: я даже не представлял, что такое может быть в Москве. Здесь же — как на Средиземноморье! Наверное, звучит забавно, но мы ожидали увидеть в Москве что угодно, но только не такое место.

Знаете, а 10 лет назад тут были руины…

Да, нам показывали старые фотографии. Теперь я знаю, что это место строилось как стадион, поэтому наконец и понял, почему тут все выглядит именно так. Когда я увидел фото в интернете, то подумал: «Забавная архитектура… Интересно, кто и зачем мог такое построить?» Теперь, когда мы знаем историю этого места, все даже еще привлекательнее. Сооружения хорошо отреставрировали, и ресторан тут отличный. Сюда определенно стоит прийти.

А еще что-нибудь интересное вспомните?

Ну, вспоминать можно долго. Углич — очень неожиданное место. Еще мы были в Рыбинске, нам тоже понравилось. Кроме того, мы же пока не все видели. На обратном пути у нас будет Валаам, Горицы — там запланировано посещение монастыря… Уверен, будет интересно.

Было действительно интересно, как потом сообщал Томас Киттель в своих коротких письмах. Все прошло по плану; *Azura* благополучно вернулась в Питер и 4 августа ушла с форта Константин курсом на Хельсинки. Приятные воспоминания Томаса и его супруги от такого путешествия, надеюсь, подтолкнут и других мореходов побывать в России. Добрым гостям мы всегда рады! MBY

Что немцу хорошо

Продолжаем знакомить читателей с яхтенной индустрией различных стран; в этом выпуске речь пойдет о Германии.

Текст **Антон Черкасов, Эд Слак**



Судостроение на протяжении многих лет представляет собой одну из самых конкурентоспособных отраслей мощной германской экономики, и немцы традиционно преуспевают не только на рынке коммерческих судов, но и в сегменте прогулочных яхт.

СПЕЦИФИКА ОТРАСЛИ

Особенности немецкой яхтенной индустрии выражаются в том, что более 95% продукции местных верфей уходит на экспорт в европейские страны и за океан. Это означает, что даже несмотря на внутреннюю экономическую стабильность производители сильно зависят от положения дел у менее хозяйственных соседей в лице Франции, Испании, Италии и Греции.

Согласно данным Германской федерации

После кризиса в Германии выросли продажи небольших лодок и суперяхт



морской индустрии (BVWW), в 2013 году продажи новых лодок упали на 2,2% (€ 164 млн). От этого ощутимо выиграл вторичный рынок, который, в свою очередь, заметно простимулировал верфи к созданию модификаций своих лодок. Многие немецкие компании, предлагающие услуги по рефиту, единогласно признают, что в прошлом году их бизнес пошел в рост как никогда успешно, и рабочие мощности загружены до предела. В отличие от тех же голландцев, которые в последние годы предпочитают копить деньги, не вкладываясь в покупку необязательных предметов роскоши вроде яхт, немцы показывают достаточно высокий покупательский интерес, что во многом обусловлено рекордно низкими ставками по кредитам.

Прагматичные немцы рассуждают так: пока банки обеспечивают финансирование под маленький процент (базовые 0,3%), а экономическая ситуация демонстрирует стабильность, особого смысла в скопидомстве нет. В итоге индекс потребительского климата в стране достиг наивысшей отметки с декабря 2006 года. Не сказать чтобы Германии повезло с круизными акваториями — холодные Северное и Балтийское моря не слишком по душе теплолюбивым немцам, которые, в отличие от голландцев, скорее предпочтут слетать на Майорку и походить там на чартерной яхте, чем жарить сосиски на борту плавучей дачи, лавируя между утюжащими Рейн груженными баржами. Эту тенденцию иллюстрируют отчеты чартерных агентств, которые показывают неизменный интерес немцев к такому виду отдыха.

Индекс потребительского климата в стране достиг наивысшей отметки с 2006 г.

Первая послекризисная яхтенная «оттепель» в Германии проявилась в росте продаж небольших лодок и суперяхт, тогда как средний класс раскачивается медленнее всего. Лавинообразное увеличение спроса на лодки стоимостью до € 50 000 с подвесными моторами во многом продиктовано тем, что в 2012 году государство отменило требование получения лицензии для управления катерами с двигателем до 15 л.с. во внутренних водах. После вступления этого закона в силу продажи маломощных моторов возросли на 150%, причем произошло это в основном из-за людей, которые тут же обновили свои пятисильные подвесники (прежнее ограничение мощности для управления без прав), после чего по инерции заменили и лодки.

Подобным мерам со стороны государства радуются не только дилеры и производители — такое послабление оказалось действенным инструментом во всеобщей популяризации отдыха на воде, что положительно повлияло на индустрию в целом. На этом фоне можно было бы ожидать падения спроса на парусные яхты, однако импорт парусников в 2013 году возрос аж на 23%.

ВЕРФИ

Крупнейшие «домашние» игроки Германии — Bavaria и Hanse Group — на протяжении последних двух лет работают успешно и даже показывают небольшой рост на фоне общего упадка на рынке. По данным IC Consulting, в 2013-м финансовом году оборот в парусном секторе (30–60 футов) снизился на 8%, при этом по продажам парусных яхт Bavaria удалось

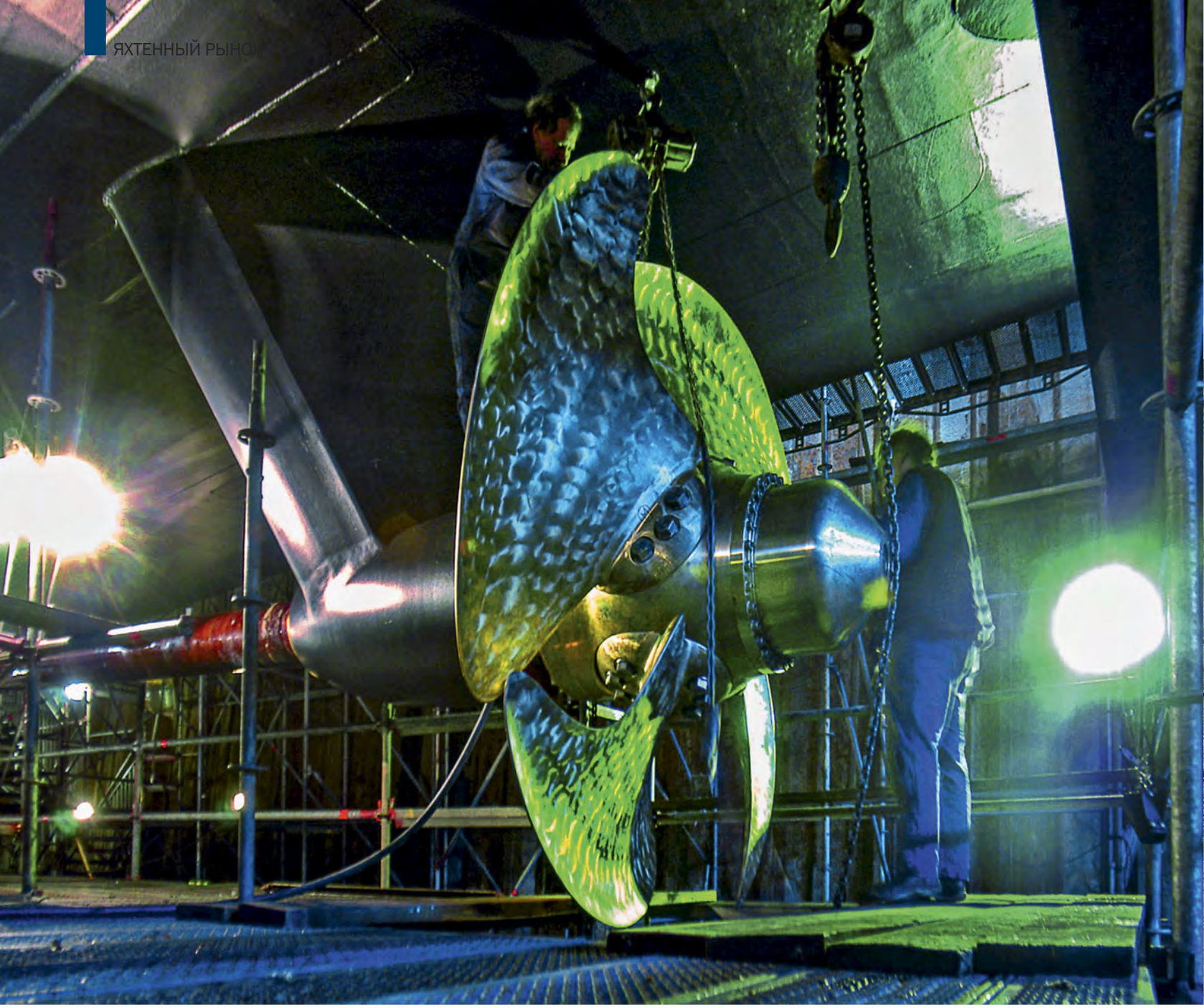
ТОЛЬКО ФАКТЫ
(2013 год, если не указано иное)

Рост ВВП **0,14%**
Прогноз роста ВВП на 2014 г. **1,9%**
ВВП на душу населения **$ 40 007**
Уровень инфляции **0,85%** (июль 2014 г.)
Уровень безработицы **5,1%** (июль 2014 г.)
Население **80,9 млн чел.** (июль 2014 г.)
Площадь **357 022 км²**
Длина морского побережья **3624 км**
Площадь внутренних вод **8000 км²**
Общее число компаний в индустрии **3560 (20 000 сотрудников)**
Верфи **400 (7000 сотрудников)**
Марины **2700**
Количество прогулочных судов **505 795**
- парусники **38,6%;**
- моторные яхты со стационарным двигателем **38,2%;**
- лодки с подвесниками и прочие суда **23,2%.**

Произведено прогулочных судов **8438 (€ 733,9 млн)**
Импортировано судов **3236 (€ 493,3 млн)**
Экспортировано судов **2574 (€ 653,9 млн)**
Количество проданных моторов **13 790**
- подвесных **87,3%;**
- стационарных **12,7%.**



Спортивный клуб и wellness-центр на Крестовском острове
Южная дорога 9, тел. 8 (921) 913-84-94 www.spalace.ru



показать семипроцентный рост. Похожая картина и с моторными яхтами, где компания подстраховала себя от убытков за счет запуска новой линейки Virtess. Домашний рынок для Bavaria по-прежнему является основным (20%), а ее руководство главным образом беспокоится о провальных продажах во Франции и скандинавских странах, среди которых особенно тревожную динамику показывает некогда стабильная Норвегия.

За счет большого количества брендов (Hanse, Moody, Dehler, Varianta, Fjord) Hanse Group не прекращает борьбу за увеличение своей доли рынка. После банкротства британской верфи Sealine компания выкупила часть матриц и права на производство некоторых моделей. Выбор пал на середину модельного ряда Sealine, и не потому, что эти яхты лучше других: для них уже были сделаны новые матрицы, транспортировка которых из Англии стоила значительно дешевле.

У Hanse Group есть собственные мощности для производства матриц — компания планирует развивать линейку в сторону увеличения и уменьшения длины, причем быстрее и с меньшими затратами, чем англичане. Чтобы сохранить лояльность поклонников Sealine, немцы пригласили британского дизайнера Билла Диксона разработать новые «фамильные» черты «эмигрировавшего» бренда. Первая германо-британская модель Sealine F380 уже активно продается, и летом международная пресса имела возможность испытать яхту на воде (см. тест на стр. 174).

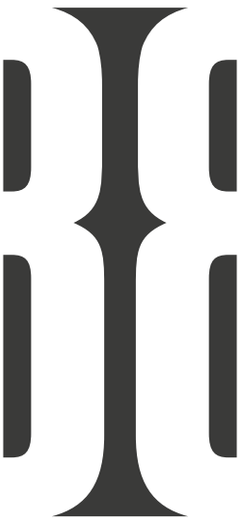
По словам Юргена Трахта, директора BVWW, те верфи, которые на пике кризиса вкладывали средства в создание новых моделей, обеспечили себе стабильное будущее, в 2014 году можно ожидать рост производства на 3–5%. Ряд производителей двигателей и судового оборудования вроде MAN Engines не сильно страдают от кризисной стагнации рынка за счет работы на сектор коммерческого судостроения, однако не списывают прогулочные яхты со счетов и внимательно следят за ситуацией. По данным BVWW, в первом квартале 2014 года продажи дизельных стационарных моторов выросли на 7%, а подвесники набрали 10,7%.

В стране проходят ключевые для Европы выставки яхт



МОТОРЫ

«По Европе все еще гуляет кризис, рынок США восстанавливается не так быстро, как хотелось бы, и для нашего бизнеса становятся все более важными азиатские страны», — комментирует ситуацию Клаус Бенцлер, глава морского подразделения MAN



ПРИВИЛЕГИЯ

КРЕСТОВСКИЙ ОСТРОВ

Санкт-Петербург

Новый жилой комплекс класса DeLuxe

Набережная
и причал для яхт

(812) 66-888-88

По-настоящему ценить прекрасное

ПРИВИЛЕГИЯ

избранных



Крестовский остров
Вязовая улица, 8

Новый жилой комплекс класса DeLuxe

Набережная и причал для яхт

ЕВРОСТРОЙ

Застройщик ООО «Евростройъ».
Разрешение на строительство № 78-13019520-2014 от 19.02.2014.
Проектная декларация на сайте www.privilege-spb.ru
DeLuxe – шикарный

ХАНТЫ-МАНСИЙСКИЙ БАНК

ИПОТЕКА
ОАО ХАНТЫ-МАНСИЙСКИЙ БАНК
Генеральная лицензия ЦБ РФ №1971

(812) 66-888-88
www.privilege-spb.ru

Офис продаж:
Санкт-Петербург,
Вязовая улица, 10

Местоположение
Жилой комплекс «Привилегия» возводится на Крестовском острове, на берегу Малой Невки по проекту архитектора Евгения Подгорнова.

Благоустройство и виды
Комплекс из шести зданий формирует закрытую охраняемую территорию с 400-метровой набережной и причалом для маломерных судов. Во дворе будут расположены прогулочные дорожки, зоны отдыха, два фонтана, неаллергенные сорта деревьев и кустарников, цветы и газоны. Видовые квартиры имеют исключительные характеристики. Из окон открываются потрясающие виды на воду и парки Крестовского острова.

Набережная и причал
Комплекс имеет 400-метровую благоустроенную набережную и причал для маломерных судов на 35 мест.

Инфраструктура
Инфраструктура включает в себя СПА-комплекс, фитнес-центр с 23-метровым бассейном, клинику эстетической медицины и салон красоты, ресторан с открытой террасой с видом на воду, супермаркет «Азбука Вкуса», отделение банка, детский сад на 60 мест и аптеку.

Сервис
Внутренние службы комплекса работают по принципу пятизвездочного отеля: в единой зоне входной группы находятся служба ресепшена, служба портье и горничных и служба бытового сервиса, которые удовлетворяют все ежедневные нужды жильцов. Здесь же расположены сигарная комната с камином и роялем и лобби-бар, где можно с комфортом встретить гостей или провести переговоры.

Квартиры
В комплексе представлены квартиры площадью от 65 м² до 390 м², в том числе двухуровневые. Владельцы квартир на первом этаже имеют выходы на газоны непосредственно из квартиры. Владельцы квартир на последних этажах имеют выходы на собственную эксплуатируемую кровлю, где могут быть организованы зоны отдыха. Высота первого этажа начинается с абсолютной отметки 5,85 м. Квартиры обеспечены индивидуальными кладовыми комнатами на специально отведенном для этого техническом этаже.

Паркинг
В полузаглубленном паркинге запроектировано 480 машино-мест и автомойка.



На предыдущей странице: Германия прикладывает большие усилия, чтобы сохранить лидерство в области судостроения, которое смещается в сторону Азиатского региона.

Сверху вниз: Hanse Group выкупила права на ряд моделей и торговую марку Sealine и продолжает развивать некогда популярный бренд.

По прогнозам рост ВВП Германии в 2014–2015 гг. должен составить 1,8–2%, однако в связи с накалом «войны санкций» эти цифры могут оказаться ниже. Интересно, что общий уровень озабоченности санкциями против России растет — европейцы боятся, что не смогут экспортировать сюда яхты, поэтому все шаги к дальнейшему сотрудничеству делают с большой осмотрительностью.

Производители суперяхт в Германии, наряду с голландцами, чувствуют себя в последние годы достаточно комфортно. Abeking & Rasmussen перешагнула 80-метровую планку, построив рекордные для своих производственных мощностей яхты *Secret* (82,5 м), *Gracefull* (82 м) и *Kibo* (81,8 м). В 2013 году Luerssen «заткнула за пояс» весь мир, передав заказчику с Ближнего Востока самую большую частную суперяхту *Azzam* длиной 180 метров, и в этом году продолжает спускать на воду яхту за яхтой, параллельно рапортуя о новых заказах.

Не секрет, что немцы любят порядок во всех его проявлениях, поэтому успешная работа Ассоциации Deutsche Yachten Superyacht Germany кажется вполне естественной. DYSG является аналогом голландской HISWA, в нее входят около 60 компаний, занятых в производстве прогулочных судов длиной свыше 20 м. «Мы должны еще больше доверять друг другу и развивать наши отношения, чтобы усиливать Ассоциацию и двигать вперед наш общий бизнес»,— такую цель поставил перед участниками DYSG на юбилейной 50-й встрече в Гамбурге ее президент Торстен Конради, который также возглавляет национальную Ассоциацию судостроителей.

ВЫСТАВКИ И ОБРАЗОВАНИЕ

Подобно другим «яхтенным державам» Германия в лице DYSG стремится продвигать не столько одиночные верфи, сколько единый бренд «Made in Germany», что, кстати, позволяет небольшим молодым компаниям вставать на ноги, используя имиджевые ресурсы крупных производителей.

Крупнейшей «сухопутной» выставкой, которая всегда пребывает в центре внимания и для многих европейских верфей является самой успешной площадкой продаж, является boot Duesseldorf. В 2013 году 78% компаний-экспонентов были полностью довольны результатами своей работы на выставке, и за последние 10 лет это стало наивысшим показателем. Второе место занимает







Вверху:
Транспортировка находящейся в достройке суперяхты Nobiskrug *Odessa II*.

Слева направо:
Большинство немецких суперяхтенных верфей «выросли» из коммерческого судостроения.

В последние годы наблюдается скачкообразный рост новых композитных материалов, и выставка Composites Europe становится еще более интересной для судостроителей.

гамбургская Hanseboot, однако, по словам главного редактора журнала Bootshandel Стефана Герхарда, в последние годы она начинает сдавать позиции и ей в спину дышит другое крупное осеннее боат-шоу — Boat & Fun Berlin.

Кроме более скромных выставок в Лейпциге, Магдебурге и Фридриксхафене, в Германии проводятся два достаточно интересных для производителей события: выставка-форум Composites Europe (Дюссельдорф, 7–9 октября 2014 г.), куда привозят последние достижения в сфере обработки различных видов пластика, карбона и других актуальных для судостроения материалов, а также International Marine Interiors Trade Fair (Росток, 14–16 октября 2014 г.), где представлены ведущие компании, работающие в сфере яхтенных интерьеров.

Германия — одна из немногих европейских стран, в которой существуют учебные заведения, где готовят специалистов по яхтенной тематике. Один из них — базирующийся в Мюнхене Европейский институт яхтенного дизайна. Подобно аналогичным итальянским и швейцарским институтам, European Institute of Yacht Design ищет и поддерживает молодых талантливых дизайнеров, а также привлекает специалистов из других областей, с тем чтобы объединить всех участников индустрии и подтянуть немецкий дизайн до того же высочайшего уровня, на котором работают немецкие инженеры.

Судостроительная отрасль Германии родилась в 1884 году

Считается, что официальная дата рождения германского судостроения приходится на 1884 год — именно тогда была создана первая индустриальная Ассоциация, объединившая десять верфей. За рекордно короткий срок страна вошла в список ведущих мировых судостроительных держав, где действовало сорок с лишним верфей, чья продукция отличалась прежде всего безупречными инновационными инженерными решениями. Две мировые войны не смогли подкосить эту важную индустрию, а во второй половине XX века производители, преуспевшие в коммерческом секторе, освоили строительство прогулочных судов и задали конкурентам на этом поприще высокую планку. Благодаря передовым научным достижениям, завидной национальной организованности и целеустремленности Германия пребывает в числе лидеров яхтенного рынка и, без сомнения, останется среди них на долгое время. MBY



GRAMMER

Компания, сделавшая имя на креслах для внедорожной техники, поездов и автобусов, четыре года назад начала производство яхтенных сидений. В 2013 году морское подразделение Grammer показало очень хорошие результаты благодаря инновационным разработкам и открытости рынка для новых продуктов

TRIDENT®
aluminium boats

Solo 900

Для великих открытий



+7 (812) 423-32-23 WWW.TRIDENTBOATS.RU



Границы технологий

Границы технологий расширяют сами клиенты, считают представители компании Burgess — технический директор Рэй Стилл, инженер-судостроитель Эд Бекетт и управляющий флотом Уилл Даллимор. В беседе с ними мы попытались понять, как можно воплотить мечту клиента и каким окажется будущее яхтенной индустрии.



Ничто в мире яхт не ценится больше, чем репутация. Когда речь идет о десятках и даже сотнях миллионов евро, в которые обойдется строительство новой суперяхты, права на ошибку нет ни у кого. Именно поэтому клиенты так консервативны: они предпочитают обращаться к специалистам, чья репутация проверена временем.

Неудивительно, что компания Burgess стоит за многими из самых престижных проектов последних лет. В создании большого числа яхт, ставших настоящими легендами нашего времени, принимали участие проектные менеджеры и технические специалисты Burgess. К ним обращаются для реализации самых сложных и амбициозных идей. Авторитет команды Burgess объясняется ее опытом: компания построила больше судов длиной от 40 до 180 метров, чем кто-либо из конкурентов. Если взять лишь те яхты, которые сейчас находятся в разработке, то их общая длина составит 1070 метров; в каютах этих яхт с комфортом разместятся 200 гостей, а общая стоимость проектов превысит € 1,8 млрд. Как удалось добиться столь впечатляющих результатов в не самые простые послекризисные годы — об этом и многом другом мы поговорили со специалистами Burgess.

КАК МЕНЯЛСЯ РЫНОК СУПЕРЯХТ В ПОСЛЕДНИЕ ГОДЫ

Конечно, после кризиса 2008 года количество новых заказов на строительство яхт уменьшилось. Но начиная приблизительно с 2009 года оно стало расти снова. А затем, в 2010–2011 гг., неожиданно стали появляться заказы на яхты длиной свыше 100 метров. В тот период компания Burgess оказалась в очень выгодной ситуации, поскольку всегда специализировалась на больших яхтах. Эти

Компания Burgess управляет крупнейшим в мире чартерным флотом

заказы преимущественно не были связаны с появлением новых клиентов — они в основном поступают от опытных владельцев яхт.

КЛИЕНТ ВОЗВРАЩАЕТСЯ В BURGESS

Чтобы клиент был предан компании, необходимо знать несколько секретов. Прежде всего — это высокая репутация и надежность. За многие годы Burgess прекрасно зарекомендовала себя не только в строительстве яхт, но и в чартерном бизнесе, менеджменте и в посредничестве при купле-продаже яхт. Практически владельцам предлагается весь спектр услуг — от проектирования до продажи яхт, и это привлекает их. В Burgess также всегда стараются угадать и превзойти ожидания клиента. В таких условиях благодарный судовладелец, решивший строить свою следующую яхту, скорее всего, снова обратится к надежному партнеру.

КТО ИНТЕРЕСНЕЕ — ОПЫТНЫЙ КЛИЕНТ ИЛИ ТОТ, КТО СТРОИТ ЛОДКУ ВПЕРВЫЕ?

С каждой категорией работа интересна по-своему. В случае с новичками очень приятно наблюдать, как они больше узнают о яхте, проходя все этапы ее создания. Сотрудникам нравится помогать такому клиенту изучать процесс. Опытный клиент обычно знает, чего хочет, поэтому все решения принимаются гораздо быстрее. Клиент доверяет компании и возвращается в Burgess.

СОВЕТ ТЕМ, КТО ВПЕРВЫЕ СТРОИТ ЯХТУ

Хорошо, если у человека, впервые решившегося на постройку собственной крупной яхты, есть четкое представление о том, что конкретно он хочет получить. С этими мыслями и пожеланиями он должен прийти на встречу со своим консультантом по строительству. Очень важно, чтобы клиент заранее ответил себе на вопрос, как именно он будет яхту эксплуатировать. Это позволяет быстрее разобраться и спроектировать именно то судно, о котором он мечтал. Неплохо, если заказчик приходит со своим дизайнером; у них, как правило, полно креативных идей и они могут набросать их на бумаге. Чем быстрее Burgess сможет подключить своего технического специалиста к процессу создания дизайна яхты, тем лучше. Ведь мечты должны быть реалистичными, тогда их можно осуществить.

Burgess стоит за многими престижными проектами последних лет



Удовольствие

Пребывание на борту моторных суперяхт сопровождается удовольствием от посещения самых красивых мест планеты и активного отдыха на воде









На первом развороте:
Моторная яхта *Seanna*
(длина 65 м, верфь Benetti).

Слева направо, сверху вниз:
Моторная яхта *Seanna:* интерьер салона на верхней палубе.

На фото слева направо:
Ведущие сотрудники Burgess Эд Бекетт, Уилл Даллимор и Рэй Стилл.

Моторная яхта *Seanna*: сандек с шезлонгами.

Апартаменты владельца на моторной яхте *Slipstream* (длина 60 м, верфь CMN Yachts).

КОГДА КЛИЕНТУ СТОИТ ПРИСУТСТВОВАТЬ НА ВЕРФИ

Посещение клиентом верфи, как и весь процесс общения с ее представителями, — дело личное, но это может иметь важное значение. Обычно клиенты Burgess — люди предельно занятые. Тем не менее некоторые из них активно участвуют в процессе строительства яхты. Другие после подписания контракта лишь пару раз посещают верфь и затем видят свою яхту уже в марине где-нибудь на юге Франции. Все клиенты разные. Другое дело — общение с заказчиком. Специалисты Burgess вместе с заказчиками проходят все этапы строительства, буквально ведут клиента за руку, регулярно отчитываясь о проделанной работе.

КАКИМ ВИДИТСЯ БУДУЩЕЕ

Будущее индустрии, которое большинство специалистов и дизайнеров видят в развитии гибридных технологий и строительстве эко-яхт, должно приближаться еще быстрее, чем некоторые ожидают. На самом деле границы технологий расширяют сами клиенты, требуя, например, снизить уровень шума и вибрации на яхтах. И индустрия очень быстро реагирует на такие запросы. Все меняется прямо на наших глазах. Так, недавно появились новые требования к помещениям команды и безопасности на борту, о чем еще несколько лет назад никто даже не слышал. MBY

ДОСЬЕ КОМПАНИИ

Burgess — одна из крупнейших в мире брокерских компаний, которая занимается покупкой и продажей яхт, чартером, управляет строительством и обслуживанием супер- и мегаяхт.

Компанию основал в 1975 году знаменитый яхтсмен Найджел Бёрджесс, известный участием в одиночных кругосветных гонках. Бизнес начинался с крошечного офиса в Лондоне; сейчас представительства Burgess есть по всему свету. В 11 офисах в Монако, Лос-Анджелесе, Москве, Токио, Майами и других городах работают 150 сотрудников.

Компания всегда занималась крупными яхтами, но если прежде таковыми считались суда длиной от 18–20 метров, то сегодня нижняя планка для Burgess — 40 метров. Burgess принадлежат многие рекордные сделки по продаже, начиная от 57-метровой *Majestic M* (в 1978 году крупнейшая яхта в мире) и заканчивая самыми большими яхтами современного мирового флота. В 2013 году Burgess занималась постройкой яхт на сумму € 1,8 млрд и управляет крупнейшим в мире чартерным флотом из 80 супер- и мегаяхт.

Высокое положение



Управление с флайбриджа, особенно в хорошую погоду, дает массу преимуществ. Тестируем Grandezza 40 Fly — новый флайбриджный круизер финской верфи Finn Marin.

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











Опустив стол, из динетты можно получить дополнительное спальное место





Слева направо, сверху вниз:
Находящийся в атриуме камбуз залит светом, льющимся сверху через лобовое стекло и крупное остекление надстройки.

К приборной панели никаких претензий нет, а боковая дверь на палубу и раздельные кресла у рулевой консоли дают дополнительное удобство.

Когда посуда, бокалы и столовые приборы хранятся таким образом, порядок гарантирован.

Организация пространства в салоне создает удивительно уютную обстановку.

При открытых дверях салон и кокпит зрительно объединяются.



Все началось еще в прошлом году с кулуарных разговоров о том, что компания Finn-Marin запускает в производство круизер Grandezza 40 Fly — свой новый флагман. Потом осенью на тестах новых моделей Grandezza узкому кругу журналистов показали компьютерную презентацию проекта, а в феврале на выставке Vene Båt 2014 в Хельсинки уже состоялась мировая премьера. Она была яркой и шумной, и результат ей соответствовал: лодку признали лучшим экспонатом выставки в категории «Каютный круизер». А уже в июне на тестах Finnboat в архипелаге под Турку выпал шанс узнать, что может Grandezza 40 Fly, точнее, что она может позволить делать с собой.

ВСТРЕЧАЕМ ПО «ОДЕЖКЕ»

Внешне сразу и не скажешь, что новая Grandezza 40 Fly построена в корпусе модели Grandezza 39, но это именно так. Помимо флайбриджа, существенно влияющего на зрительное восприятие, новыми деталями экстерьера стали бортовые окна измененной формы у мастер-каюты, носовые иллюминаторы, лобовое остекление надстройки, увеличенная кормовая платформа. Она выросла в длину на 300 мм, так что цифровой индекс модели абсолютно честный: 39 футов + 1 фут = 40 футов.

Снаружи на палубе все знакомо. Тот же кокпит с крупным угловым диваном (под ним устроены рундуки) и столом; только теперь кокпит накрывает длинный свес флайбриджа — хорошая защита от дождя или избыточного солнца. В носу — мягкий мат для тех, кто хочет поваляться на солнце. На модели с флайбриджем сохранилась асимметрия бортовых проходов (ширина на левом борту меньше) и сдвижная дверь на правом борту у поста управления — бесценное по своей функциональности решение, дающее дополнительную степень свободы рулевому.

Флайбридж удивил размерами, но не компоновкой, ибо устроен по-европейски традиционно: рулевая консоль на правом борту с одним креслом, большой диван с перекидывающейся спинкой переднего сиденья и столиком (левый борт), ветбар, лежанка для загара с рундуком внизу. Собственно, ничего здесь больше и не требуется, хотя я отметил выделенное место для спасательного плота на шесть человек. Заканчивая с внешним видом, скажу, что флайбридж ничуть не убавил зрительной динамики и явно лодке «к лицу и по фигуре».

«ПИРОЖОК» С НАЧИНКОЙ

Внутри изменения обнаруживаешь не сразу. На первый взгляд, все то же, что и на Grandezza 39, только… В салоне вроде бы чуть увеличилась высота и стало немного просторнее. А если полностью раздвинуть створки широкой трехсекционной двери, то пространства становится больше за счет кокпита. Помимо поста управления (правый борт), здесь есть U-образный диван со столом (левый борт) и длинная тумба с телевизором на лифте напротив.

А вот новая деталь: капитанское сиденье было двухместным, а теперь два раздельных кресла. Когда начинались работы над этим проектом, собирали пожелания владельцев лодок Grandezza и формулировали граничные условия: наличие рундуков, свобода перемещения капитана за пультом (чтобы сосед не мешал), элементы безопасности… Таким элементом является защитная калитка в носовой части салона;

Первая Grandezza 40 Fly, показанная в феврале в Хельсинки, обрела своего хозяина еще на этапе чертежей

кроме прочего, будучи интерьерной деталью, она зрительно разграничивает объемы салона и атриума внизу, где расположена кухня.

Эта зона в целом осталась без изменений: такой же светлой за счет «зенитного светового фонаря», которым является лобовое остекление надстройки, и нетипичной для лодок этого класса. Кухонный блок так же отлично оборудован: холодильник 140 л, дизельная плита, многофункциональная печь (гриль/СВЧ), столешница из кориана; добавилась только посудомоечная машина (опция), и стала удобнее конструкция многочисленных подвесных шкафчиков.

Главная новация в каютах — конечно, окна: получив более сложную форму, теперь они дают больше света в помещения. Другая, декоративная деталь — кожаные вставки в интерьере. Остальные выигрышные черты помещений в наличии. В носовой каюте — раздвижная двуспальная кровать с механизмом «ножницы» и бельевыми ящиками внизу; в мастер-каюте в районе миделя (она занимает весь корпус от борта до борта) сохранилось дополнительное спальное место в виде кушетки по правому борту. В обеих каютах вместительные гардеробы, ковры, открывающиеся иллюминаторы…

Вот гальюнов на лодке больше не стало. В принципе можно просто сказать, что он один, а я скажу иначе: один, зато какой! Хорошо оборудованный и не тесный: высокое зеркало на двери зрительно еще раздвигает пространство. В дополнение к душу в нем, летом ополоснуться холодной или горячей водой можно на кормовой платформе.

ВАЖНЫЕ ДЕТАЛИ

Вроде все рассказал подробно, но как объяснить, почему так комфортно в интерьерах Grandezza 40 Fly? Вероятно, секрет в пропорциях элементов обстройки, сочетании занятых и свободных объемов, игре света и тени, а также множестве деталей. Например, тик. На тестовой лодке он был под ногами повсеместно: в салоне, в кокпите и бортовых проходах, на кормовой платформе. Что-то наверняка придется заказывать отдельно, но это оправданные расходы: чем больше тика, тем эффектней лодка выглядит.

Или обивка диванов и кресел снаружи и внутри. В стандартной комплектации применяют Silvertex. Эта приятная на ощупь, удивительно напоминающая натуральную синтетическая ткань, в производстве которой, кажется, используют серебряные нити, обладает высокой стойкостью к износу, загрязнению (даже бактериальному) и высокой температуре. В списке опций значится кожа, но, будучи сторонником практичности, я бы оставил Silvertex. Или локальный свет — светодиодная подсветка есть на трапе, по периметру кокпита, на кормовой платформе. Жаль, я не видел, как лодка выглядит вечером. Отделка и мебель выполнены из матового ореха, хотя я уверен, что возможно заказать любое дерево.

ОБОРУДОВАНИЕ

Красота — это страшная сила, но функциональность лодки важна не меньше. О моторах будет сказано дальше, а пока отмечу богатую базовую комплектацию и широкий список опционального оборудования. Значительную его часть видишь на приборной панели: управление носовой подрулькой (кормовая — опция), джойстик управления двигателями, включение транцевых плит, автопилот; есть даже камера кормового обзора — изображение с нее выводится на многофункциональный дисплей. Полезными выглядят носовая и кормовая электрические якорные лебедки, система климат-контроля, генератор на 5 кВт и дополнительный топливный бак на 240 л — предусмотрен специально для России… На этой лодке много чего может поместиться.

На Vene Båt 2014 в Хельсинки эту лодку признали лучшим экспонатом выставки в категории «Каютный круизер»











Сверху вниз:
Носовая каюта с раздвигающимися лежанками. В бортовое остекление вмонтированы открывающиеся иллюминаторы.

Объемная мастер-каюта с дополнительным диваном вдоль борта.

В туалетной комнате предусмотрена душевая кабина.



ЕСЛИ ПРИГЛЯДЕТЬСЯ

ЗАРИЙ ЧЕРНЯК

ТРАП НА ФЛАЙБРИДЖ
Легкая конструкция из нержавеющей стали и тика. Складные ступени сделаны для удобства прохода мимо трапа.



ВЕТБАР
Компактный модуль на флайбридже, включающий гриль, мойку и холодильник Waeco на 50 л.



РУНДУК В ТРАНЦЕ
Очень удобен для хранения кранцев: шесть баллонов аккуратно помещаются в своих гнездах и не загромождают палубу.



МОТОРНЫЙ ОТСЕК
Крышка люка откидывается электроприводом вместе с диваном, а сам отсек довольно просторный и удобный для повседневного обслуживания агрегатов и систем.





Съемный мягкий матрац на носовой палубе помещен между невысокими поручнями



Большой диван и стол — отличное место для ланча на флайбридже. Удобно, комфортно, безопасно

ДОСЬЕ



ДЛИНА
40 Ф (12,30 М)

ШИРИНА
13 Ф (3,95 М)

ОСАДКА
5 Ф (1,50 М)

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
9500 КГ

ЗАПАС ТОПЛИВА
920 Л

ЗАПАС ВОДЫ
275 Л

МОЩНОСТЬ
600/740 Л.С.

КИЛЕВАТОСТЬ НА ТРАНЦЕ
21°

КАЮТ/СПАЛЬНЫХ МЕСТ
2 / 5 + 2

КАТЕГОРИЯ RCD
«B» (12 ЧЕЛ.)







Красота — это страшная сила, но функциональность лодки важна не меньше

МЫ ЕДЕМ, ЕДЕМ, ЕДЕМ…

Было любопытно узнать, как изменились ходовые возможности Grandezza 40 Fly с появлением флайбриджа при той же моторной установке: на тестовой лодке стояли два дизеля Volvo Penta D6-370 DPH EVC-EC с управлением джойстиком — самый мощный из возможных вариантов. Чтобы лучше разобраться с этим, я провел на борту новой яхты не один час.

Итак, скорость: мы сумели развить 36,6 узла — чуть меньше, чем несколько лет назад на Grandezza 39 в той же акватории (38,7 узла). Тут надо принять во внимание, что при увеличенном водоизмещении лодки с флайбриджем (верфь заявила разницу в 500 кг) у нас было меньше топлива, воды и пассажиров на борту. На лодке постоянно толпились журналисты, я выжидал, когда людей поубавится, и топлива к тому моменту сожгли изрядно. Так что разницу в скорости придется отнести на счет несколько измененной центровки по длине; об этом свидетельствует и чуть увеличенный ходовой дифферент, который можно компенсировать транцевыми плитами, и статический стояночный (1°). К тому же на нашем тесте волна была повыше, что всегда сказывается на скорости.

Потери в разгонной динамике оказались пустяшными: выход на глиссирование (2300–2400 об/мин, 17–18 узлов) занял каких-то 7 секунд, для максимума потребовались уже 34 секунды. При задействованных транцевых плитах эти показатели должны уменьшиться.

По шумности разницы никакой. Отличная изоляция, водонепроницаемая переборка моторного отсека, применение дивинисела в качестве заполнителя для корпусных конструкций и технологии вакуумной инфузии, которую в Финляндии освоили всего несколько компаний (прочность и легкость корпуса), сделали свое дело. В салоне уровень шума не превысил 79 дБА, что является отличным результатом: можно спокойно беседовать, а при ходе на волне ни стуки, ни дребезжание внутри не проявляются.

Расход топлива. К моему удивлению, и на крейсерском режиме 3000 об/мин, и на максимальном ходу у тестовой Grandezza 40 Fly цифры даже меньше.

Флайбридж повысил центр тяжести лодки, что должно было сказаться на остойчивости и крене в поворотах. Этого я не почувствовал: даже в резкой циркуляции реданы и скула не дают лодке завалиться в опасный крен, хотя, конечно, мы и не стремились ее перевернуть. Некоторое увеличение площади парусности при швартовке проблемы не создаст — есть джойстик и подрулька. А управлять лодкой с «главенствующей высоты», да еще в хорошую погоду — просто удовольствие.

Но можно ли увеличить мощность? Максимальные Volvo Penta D6-400 в отсек поместятся, только возникнут сложности: моторы длиннее на 160 мм и отнимают место у генератора. Но это не беда: прибавка в скорости составила бы не более 1–1,5 узла. В спецификации указаны еще два Volvo Penta D4-300. С этими 300-сильными двигателями и транцевыми колонками DPH скорость упадет на 4–5 узлов, зато экономия топлива превысит 20% и в моторном отсеке станет заметно просторнее. Так что выбор есть.

ПЕРВАЯ ЛОДКА…

Она была продана еще на этапе чертежей, и процесс пошел. Несколько корпусов остались в Финляндии, два ушли в Норвегию. Это развеивает сомнения в целесообразности лодок с флайбриджем в северных широтах. А если такое лето, как нынче, будет и в последующие годы, флайбридж из целесообразного превратится в необходимый. MBY

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 2 × Volvo Penta D6-370, 370 л.с. при 3500 об/мин, дизельные, 6 цилиндров, 5,5 л, транцевые колонки DPH

РЕЖИМЫ		**ECO**			**FAST**		**MAX**
Об/мин	1000	1500	2000	2500	3000	3500	3600
Скорость	6,6	8,9	10,5	18,8	28,3	34,5	36,6
Расход	8,2	19,4	54,0	76,0	97,0	137,0	151,0
Миль/л	0,80	0,46	0,19	0,25	0,29	0,25	0,24
Дифферент	2°	3°	5°	6°	4°	4°	3°
Дальность хода	662	381	157	208	240	207	199
УРОВЕНЬ ШУМА, дБА							
Рубка	60	65	72	74	76	78	79

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: 40% топлива, 50% воды, 4 человека на борту. Температура воздуха +18 °C, сила ветра при скоростных заездах 4–5 м/с, волна 1–2 балла.

Из нового гнезда

Верфь Sealine поменяла подданство с британского на немецкое. Как это скажется на яхтах в целом, станет ясно позднее, а пока тестируем первую модель Sealine F380, построенную по другую сторону Северного моря.

Текст **Ольга Селезнева** Фото **Hanse Group, Лестер МакКарти**





Признаюсь, ехать на тест Sealine F380 в Германию было немного непривычно. Но нас пригласили именно для того, чтобы познакомиться с первой моделью этого бренда, созданной на новом месте, а заодно посмотреть на сам процесс строительства.

ЕЩЕ ВЧЕРА

Не так давно британская верфь Sealine стала частью Hanse Group, и производство было перенесено из английского Киддерминстера в немецкий Грайфсвальд, на побережье Северного моря. Проходя по территории верфи, испытываешь необычное ощущение, наблюдая, как рядом с парусными Hanse, а также Moody, Dehler и Fjord (и они входят в Hanse Group) строятся моторные Sealine. Переезд на новое место явно пойдет компании на пользу: достаточно одного взгляда на производственные мощности, чтобы понять, какие возможности развития в состоянии обеспечить английскому бренду сильная немецкая рука.

Начать стоит хотя бы с самого проекта Sealine F380. Задумывался он еще в «британские времена», но довести его до ума верфь не успела — обанкротилась. Проект завис, о чем с сожалением писали многие отраслевые издания, включая MBY. И даже когда стало известно о переходе Sealine под крыло Hanse Group, никакой уверенности в том, что лодка, чей проект выглядел весьма удачным, все-таки доплывет до мировой премьеры, не было. Беспокоились зря: в январе Sealine уже представила лодку в Дюссельдорфе, а в июне, когда на Северном море установилась хорошая погода, появилась возможность опробовать новинку на воде.

ДИЗАЙН

О яхтах часто пишут в чрезмерно возвышенном стиле, но про Sealine F380 хочется сказать просто: прикольная. Компактная, быстрая, юркая лодка, напичканная множеством умных «фишек»,— настоящая конфетка! Это не Мечта с большой буквы и в золотой рамочке, зреющая где-то на задворках сознания, а практичная лодка для жизни. Как говорится, «сел и поехал».

По дизайну F380 — чистокровная Sealine, с массивной надстройкой, очерченной прямыми линиями, и большой площадью остекления. Все это — не просто стиля ради, а дабы придать обитаемому пространству максимум объема, каютам — обилие света, а с поста управления достичь лучшего обзора. Внутри тоже заметен фамильный подход верфи: Sealine, кажется, всегда имела склонность создавать интерьерные «конструкторы», из которых можно собрать практически что угодно. Почти вся мебель на борту трансформируется, складывается, переносится или прячется: такое ощущение, что верфь прицельно нанимает чемпионов по оригами.

Еще одна фирменная особенность Sealine — обилие места для хранения всего и вся. Для англичанина лодка — часто второй дом, их яхты редко зависают у причалов надолго. Потому на борту обычно и держат много всякой всячины — от припасов до инструментов. В этом смысле немцы не менее практичны, так что, надеюсь, переход Sealine под новую «крышу» не скажется негативно на столь приятной особенности лодок этого бренда.

Более чем 40-летний стаж бренда — это действительно солидный опыт, который никуда не денешь даже при смене «прописки»

У Sealine, как обычно, почти вся мебель на борту трансформируется, складывается, прячется или переносится



ГЛАВНАЯ ПАЛУБА

Кормовая платформа — первое место на борту, куда попадаешь, ступив с причала; для лодки таких габаритов она довольно широка и, что приятно, уже в стандартной комплектации выстелена тиком. Дверца в кокпит (левый борт) глухая и прочная: с точки зрения безопасности детей во время семейных прогулок — весьма разумно. Высокие спинки двух сидений в кокпите создают дополнительную защиту. А вот если нужно следить за отпрысками, которые плещутся в воде,— просто перекиньте спинки в обратную сторону. Удобно сидеть лицом в корму с бокальчиком чего-нибудь приятного в руках — в стратегически правильном месте между сиденьями как раз расположены держатели для напитков. Везде, где можно,— рундуки и небольшие ниши: под сиденьями, под трапом на флайбридж, вдоль бортов; а в палубе — нереальных размеров люк в моторный отсек с крышкой на газовых амортизаторах.

Кокпит тоже не поскупились выложить тиком, но вот отсутствие стола здесь немного смущает. Впрочем, если приглядеться, можно обнаружить крепление для стола из салона: он легко «отщелкивается» и переносится туда, где необходим (и нет проблем с хранением лишней мебели). Стол, надо сказать, непростой: его можно сложить вдвое, в центре, под специальной крышкой спрятана удобная вставка с отделениями для всяких мелочей и держателями для напитков. И, конечно, стол можно опустить до уровня дивана и заложить подушкой, чтобы устроить дополнительное спальное место.

Еще один «динамичный» предмет мебели расположен напротив обеденной зоны. Это «исчезающий» диван. Когда он не нужен, его сиденье более чем наполовину вдвигается в потайную нишу, при этом остается непонятным, как в недрах этого скромного по размерам дивана умещается емкий рундук. Рядом — стойка с телевизором, куда опционально можно встроить дополнительный холодильник (основной — на камбузе). Не буду перечислять все шкафчики, полочки и рундуки — утомительное это занятие; просто поверьте, что их достаточно, чтобы исключить на борту беспорядок. Добавлю только, что «хранилище» устроено и под пайолом салона.

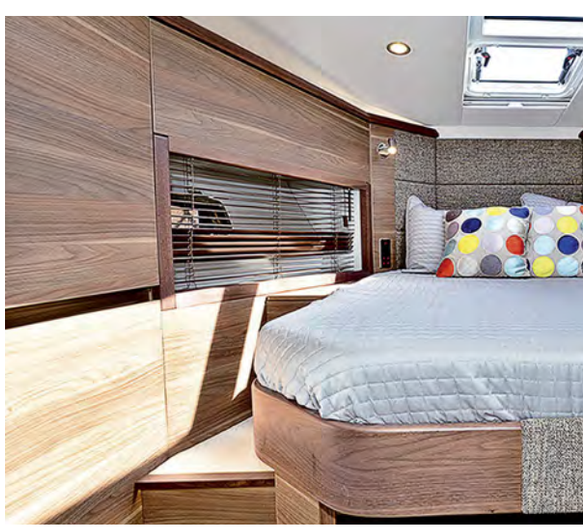
Двухместный пост управления с регулируемым сиденьем поставлен на подиум (в нем, как вы наверняка догадались, тоже рундуки). Обзор за счет высокой посадки просто великолепный, а боковое окно открывается, что облегчает общение с берегом при швартовке. Приборная панель неплохо оснащена уже «в стандарте», но верфь предлагает большой пакет дополнительного навигационного оборудования. Кстати, система обдува ветрового стекла тоже включена в базовую комплектацию.



НИЖНЯЯ ПАЛУБА

Спустившись по трапу (под его ступенями можно обнаружить много интересного), первым делом видишь весьма солидный для столь компактного судна камбуз. Там есть все, что рассчитываешь найти на лодке для долгих путешествий: холодильник, духовка/СВЧ, плита (на выбор — электро или газовая), шкафы и ящики. Как всегда, много умных мелочей, которые сможет оценить только женщина: дверцы шкафов складываются; есть специальная ниша для хранения вставок, закрывающих раковину и плиту (они же — разделочные доски); ниша с ограничителем удержит оставленные на столешнице мелкие предметы, чтобы те не улетали во время качки, и т.п.

Кают на борту две: носовая (она же — «мастер») и центральная, смещенная к правому борту. В первой стоит упомянуть большой потолочный иллюминатор, во второй… В общем, здесь я бы тоже отметила впечатляющий иллюминатор, только бортовой, поскольку при такой планировке света в гостевой каюте обычно бывает немного. Между двумя раздельными спальными местами можно заложить специальную вкладку и получить ложе на двоих. Санузлов на борту, можно сказать… полтора. Это еще одна фирменная деталь Sealine —













Сверху вниз, слева направо:
Древесина ореха и серая ткань обивки выглядят замечательно, но есть и другие варианты.

Стол из салона можно перенести в кокпит для обеда на свежем воздухе.

На камбузе достаточно ящиков; что-то можно хранить и в рундуке под ступенями трапа.

В мастер-каюте ложе установлено высоко, но с обеих сторон имеются ступени.

В туалетной комнате мастер-каюты душ находится в выгороженной кабине.



ЕСЛИ ПРИГЛЯДЕТЬСЯ

ДЖЕК ХЕЙНС

ГНЕЗДА ДЛЯ КРЫШЕК
Съемные крышки на плиту и мойку где-то надо хранить, и это может вызвать сложности. На Sealine нашли изящное решение проблемы.



ШКАФЫ
На лодке много места для хранения вещей. В больших шкафах предусмотрено освещение, а ограничители удержат мелкие предметы от падения на пол.



ДИВАН В КОРМЕ
За £ 3500 можно заменить стандартное сиденье в корме на диван с перекидной спинкой. Меня постоянно тянуло там обосноваться.



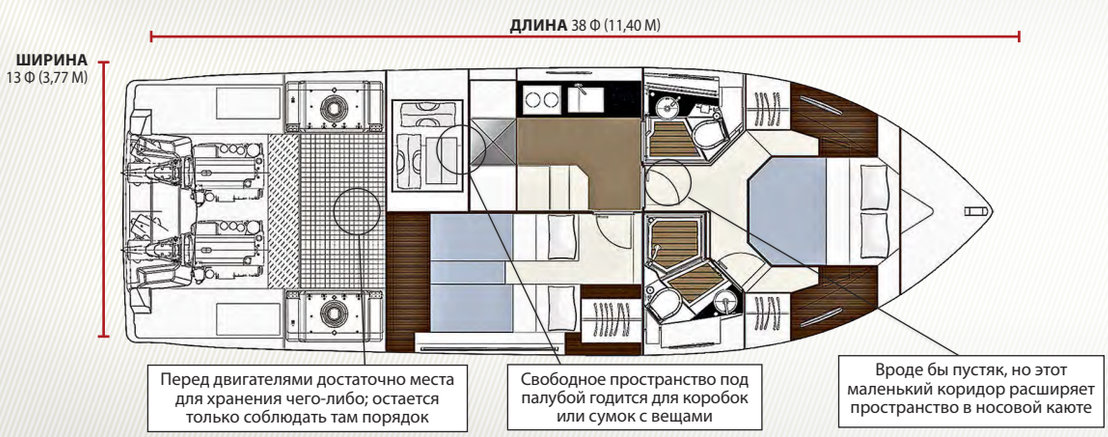
МОТОРНЫЙ ОТСЕК
Двигатели с угловыми колонками занимают не так много места, и в отсеке свободно. Там даже можно держать ящики с инструментами, но хотелось бы иметь другие пайолы.





На флайбридже много места, чтобы сесть или лечь. Высокие спинки и релинг дают хорошую защиту

ДОСЬЕ



ДЛИНА
38 Ф (11,40 М)

ШИРИНА
13 Ф (3,77 М)

ОСАДКА
3 Ф (0,95 М)

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
9,8 Т

ЗАПАС ТОПЛИВА
910 Л

ЗАПАС ВОДЫ
315 Л

ДВИГАТЕЛИ
2 × VOLVO PENTA D4/D6 (260/300/330 Л.С.)

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ
33 УЗЛА

КАТЕГОРИЯ CE
«B»

СТОИМОСТЬ В ЕВРОПЕ
ОТ € 249 950





Боковые проходы довольно узкие, но и здесь высокий релинг и поручни на крыше надстройки упрощают перемещение вдоль борта



Конструкция якорного устройства с якорь-цепью, проходящей сквозь форштевень, экономит место, но к якорю подобраться сложно

Sealine F380 — лодка практичная и красивая, быстрая и комфортная, семейная, но не скучная

разносить ванную комнату на два блока: в одном — душ, в другом — туалет и умывальник. Кому приходилось томиться в очереди, тот поймет.

Отдельно хочу отметить разнообразие предлагаемой отделки. Одних только вариантов текстиля — 36, не считая ковров! Плюс по три вида древесины для мебели и пола, выбор столешниц и материалов для отделки кокпита и флайбриджа. Весьма неплохой пакет для относительно небольшой, к тому же серийной лодки.

ФЛАЙБРИДЖ

Верфь с гордостью заявляет, что флайбридж у Sealine F380 — самый большой в классе. Спорить не стану, добавлю только, что при такой длине флайбриджных лодок вообще не особенно много. Пост управления здесь даже двухместный (!), со штурвалом по центру, а приборная панель достаточно велика, чтобы вместить не только стандартную, но и опциональную электронику. Спинка сиденья — перекидная, что позволяет развернуться к обеденному столу. Кроме того, справа от поста управления уместился еще и шезлонг. Обратите внимание на высоту релинга и ветрового стекла — это важный момент безопасности, плюс — в любой ситуации есть за что ухватиться.

ДВИГАТЕЛИ И СКОРОСТЬ

Нам досталась лодка с максимально мощными для этой модели двигателями — двумя Volvo Penta D6 по 330 л.с. с колонками DPH (винты-тандем), которые по проекту должны обеспечить 33 узла. Это подтвердил тест-драйв, причем далеко не в штилевую погоду и на слегка «перекрученных» оборотах (пригодятся на волнении). Есть и более «спокойные» варианты моторной установки с дизелями D4 мощностью по 260 и 300 л.с.: максимальная скорость для них составит 30 и 31 узел соответственно. Лодка, понятное дело, не гоночная, но гоняли мы ее по полной, как машину на треке: при обычной эксплуатации такое едва ли придет кому-то в голову.

С учетом мощности моторов Sealine F380 оказалась довольно резвой лодкой: выход на глиссирование занял 17 секунд, разгон до максимума — 34 секунды. Единственный минус — в диапазоне 2000–2500 об/мин в салоне появляется легкое дребезжание, которое исчезает при повышении или, наоборот, понижении оборотов. Впрочем, в самом комфортном круизном режиме (22 узла, 2800 об/мин) какие-либо посторонние звуки отсутствуют. Управление легкое и приятное — F380 отзывается на движения штурвала мгновенно, циркуляцию совершает при небольшом диаметре, хотя и с заметным креном (в этом смысле высокое «ограждение» флайбриджа определенно полезно).

ВЕРДИКТ

Все-таки более чем 40-летний стаж бренда — это действительно большой опыт, который никуда не денешь даже при смене «прописки». Можно поздравить Hanse Group с успешным доведением до ума и выводом на рынок Sealine F380 — столь многообещающей модели. Лодка весьма практичная и красивая, комфортная и при этом быстрая, семейная, но не скучная. При разумной цене из нее «не торчат уши» всевозможных компромиссов, которые часто сопровождают урезание издержек при производстве серийных яхт.

А трансформации на борту просто восхищают. Начало положено, посмотрим, как обживется Sealine на новом месте. Во всяком случае, возможностей для развития известного британского бренда у Hanse Group предостаточно, а значит в ближайшем будущем можно ожидать интересных моделей Sealine. MBY

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 2 × Volvo Penta D6 (330 л.с. при 3600 об/мин), транцевые колонки DPH, 6 цилиндров, 5,5 л, дизель.

РЕЖИМЫ			**ECO**			**FAST**		**MAX**
Об/мин	600	1000	1500	2000	2500	3000	3500	3600
Скорость	3,8	6,1	8,3	9,2	16,1	24,4	31,7	32,6
Расход	10	14	18	30	56	86	124	–
Миль/л	0,38	0,44	0,46	0,31	0,29	0,28	0,26	–
Дальность	277	320	335	226	211	204	189	–
УРОВЕНЬ ШУМА, дБА								
Пост управления	57	62	63	70	76	79	82	83

Скорость в узлах, расстояние в милях, расход в л/ч на два двигателя, дальность в милях с 20% запасом топлива. Указанные величины основаны на показаниях бортовых приборов и могут отличаться от полученных вами данных. Загрузка: 68% топлива, 20% воды, 5 человек на борту. Температура воздуха +18 °C, сила ветра при скоростных заездах 3 балла, волна 2 балла.

Лимузин иной природы



Похоже, век сухопутных лимузинов подходит к концу, а на смену им явятся аквалимузины.

Текст **Антон Черкасов** Фото **Serenella**



Печально констатировать, но великие маркетинговые идеи двух Генри — Форда и Лиланда — в наши дни претерпели существенные изменения. Почти век назад они наладили выпуск представительских автомобилей невиданной роскоши и высочайшего качества, которые на протяжении XX века ассоциировались с президентами, монархами, магнатами и суперзвездами. А в нашем веке лимузин пришел в массы: теперь только ленивый не заказывает всевозможного рода «стретчи» самых невероятных форм, превращая «лимо-философию» в безвкусный эпатаж. Hammer, Infinity, Chrysler в стиле Rolls-Royce… Не удивлюсь, если где-нибудь в северных краях колесит лимузин на базе «шишиги» (ГАЗ-66): и народу много влезает, и по тундре прохватить можно!

Эксклюзивность автомобилей этого типа осталась в прошлом, а их целевая аудитория теперь предпочитает демонстрировать свой статус иным образом и пересаживается, например, в лимузины на воде.

По причине единичного производства и недостижимой для большинства людей цены эти особые разъездные лодки представительского класса сегодня переживают расцвет. Они — постоянные спутники суперяхт и развиваются согласно законам этой специфической индустрии. Среди нынешних лимо-лодок немало штучных моделей, появившихся в рамках проекта вместе с яхтой-носителем, но есть бренды, уходящие корнями к итальянскому водному такси. Венецианские аристократы давно перестали использовать в качестве личного транспорта гондолы времен Светлейшей Республики и передвигаются по своей «водяной стране» на роскошных лимузинах, среди которых особое место занимают лодки Serenella.

Cantiere Motonautico Serenella, без сомнения, можно назвать истинно консервативной венецианской верфью, которая ставит верность традициям выше сиюминутной прибыли и, например, принципиально отказывается строить корпуса определенных моделей из стеклопластика, не изменяя проверенному столетиями красному дереву. При общении с итальянцами у меня складывается впечатление, что если когда-нибудь судостроители полностью откажутся от махагони, то последняя построенная из этой древесины лодка сойдет на воду именно в Венеции.

Они признают, что деревянные суда требуют более тщательного ухода, однако в спорах с апологетами стеклопластика нередко приводят следующий довод. Важная особенность деревянного корпуса в том, что он непрерывно эволюционирует: в каждую новую лодку мастера вносят небольшие доработки на основании опыта эксплуатации, постоянно улучшая конструкцию, тогда как из матрицы раз за разом выходят одинаковые пластиковые корпуса меньшей эстетической ценности.

Превращение венецианских лодок из водного такси в лимузины заняло не один десяток лет. В прежние времена на лодках такого типа двигатели были смещены в нос — требовалось место для длинного гребного вала. В итоге носовая палуба «отъедала» ценное пространство у салона. Но изобрели угловой редуктор, и конструкция изменилась: двигатель сместился в корму, возросла полезная площадь корпуса и маневренность лодок, а появление транцевых колонок позволило отдать еще больше места внутри под салон, где с комфортом размещаются 5–6 человек. Пост управления при этом располагается близко к носу, что облегчает работу капитана при маневрировании и повышает степень приватности пассажиров.

Ошибочно думать, что водные лимузины относятся к числу медлительных «организмов». В Венеции, где городской закон ограничивает скорость в центре до трех узлов, а суммарную мощность агрегатов — до 150 л.с., они действительно двигаются весьма флегматично. Но вот, например, Serenella Limusine, показанная на иллюстрациях, благодаря двум моторам Volvo Penta D4 мощностью 300 л.с. каждый разгоняется до 44 узлов. На первый взгляд, избыточно для такого судна, однако бывает, что нужно поторопиться, и в этом случае высокую скорость трудно переоценить.

Удивительно, что, придерживаясь консервативных касательно корпусов взглядов, создатели лимузинов Serenella проявляют поразительную гибкость в отношении надстройки и стремятся вносить любые обоснованные изменения в конструкцию на стадии строительства.

В первую очередь это относится к салону: пожалуй, из пары сотен построенных Limusine вы не найдете двух одинаковых. Планировка, мебель, материалы, высота крыши, число и геометрия иллюминаторов — все это отдается на откуп заказчику и может принять самые разнообразные формы в зависимости от того, где и как будет эксплуатироваться судно. Кстати, подобные лодки часто используют не только как роскошный разъездной тендер при суперяхте, но и в качестве мобильного кабинета для деловых встреч; там можно вести важные переговоры в неформальной рабочей обстановке, без посторонних глаз и ушей.

Владельцы Serenella относятся к числу людей, которым во многом близки эстетические взгляды аристократов прошлых веков. Они увлекаются поло, коллекционируют предметы старины, ценят ретроавтомобили и вообще обладают хорошим вкусом в выборе вещей, которые их окружают. В том числе лимузинов, сухопутных и водных. MBY

Из сотен построенных Limusine трудно найти две одинаковых лодки





















На странице слева:
Аккуратная приборная консоль выполнена из пластика с имитацией карбона.

Изящный штурвал из полированной стали.

Высота Limusine не превышает 180 см от ватерлинии.

Под носовой палубой расположен компактный туалет.

Сверху вниз, слева направо:
В этой модификации салон накрыт конструкцией из стекла и металла с электрическим люком.

С 1975 года верфь построила уже более 200 лимузинов.

Утки и телескопические поручни разработали специально для этой лодки.





ДОСЬЕ

ДЛИНА	37 Ф (11,50 М)
ШИРИНА	11 Ф (3,50 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ	6400 КГ
ЗАПАС ТОПЛИВА	500 Л
ДВИГАТЕЛИ	VOLVO PENTA D4 (300 Л.С.)
ПАССАЖИРЫ	10 ЧЕЛ.
КАТЕГОРИЯ RCD	«С»



Положительная динамика

Наблюдая в течение нескольких лет развитие модели Nord Star 37 Patrol, можно отметить безусловную положительную во всех смыслах динамику процессов.

Текст **Петр Шестаков** Фото **Кари Вилен**





Модель Nord Star 37 Patrol появилась в линейке финской компании Linex-Boat в 2010 году. Спустя два года верфь запустила в серию тот же корпус с флайбриджем, а этим летом на тесты журналистам была предложена версия, в которой на Nord Star 37 Patrol Fly реализованы новые интересные инженерные и дизайнерские идеи.

КОМПОНОВОЧНЫЕ НОВАЦИИ

Главные конструктивные изменения, которые внедрены на этой модели,— это изменение конфигурации флайбриджа и установка опускающейся кормовой платформы.

Второе для меня оказалось совершенным сюрпризом: не увидел бы сам — не поверил. А вам попадалась на лодках длиной 12 м платформа на пантографах и с гидроприводом, такая, как на больших яхтах? Вот и я не припомню. Кто решил применить недешевую опцию на относительно некрупном судне — не ведаю, однако удобство такой платформы налицо: нет необходимости напрягаться, как происходит, когда затаскиваешь аквабайк или тендер на поднятую над водой интегрированную платформу. Немалое удобство и для купания, а когда чуть опустишь платформу, чтобы она отошла от транца, и ляжешь на нее, то можно если не обслуживать колонки, то хотя бы осмотреть их.

На флайбридже вместо длинного углового дивана со столом вдоль правого борта теперь стоят стол и двухместный диван — оба перпендикулярно диаметральной плоскости — и лежанка

Сильный аргумент — эти лодки ходят в Бискайском заливе

Компоновка флайбриджа существенно изменилась, что явно пошло на пользу: находиться там теперь еще комфортнее



в корме. К тому же при рулевой консоли (она практически не изменилась) появилось еще одно кресло — как и основное, без амортизации и боковой поддержки, на что журналисты MBY уже обращали внимание. Новая конфигурация позволяет сесть за стол минимум четверым (кресла разворачиваются), устроить из дивана шезлонг или длинную лежанку для загорания.

Есть еще третий момент, который я обнаружил сначала в спецификации, а потом и на присланных мне снимках Nord Star 37 Patrol Fly, сделанных в Бискайском заливе у острова Уо недалеко от южного побережья Бретани. Это прилично оборудованный третий пост управления в кокпите. Обычно такой видишь на закрытых лодках без флайбриджа для удобства швартовки или управления судном во время троллинга рыбы.

«А в остальном, прекрасная маркиза, все хорошо, все хорошо…» Эти слова популярной в прошлом веке песенки мне вспомнились именно потому, что и вправду все остальное на этой лодке хорошо: хорошо придумано, хорошо сделано, хорошо работает. Собственно, как было и прежде.

Сказанное касается и объемного, довольно свободного кокпита, и рубки-салона с уютным диваном на 6–8 человек и большим столом. Его столешница, как и у стола на флайбридже, опирается на телескопическую стойку с электроприводом, и в нижнем положении стол, накрытый подушкой, служит частью лежанки и здесь, и наверху. Про боковые двери на оба борта и пользу от них просто уже нечего добавить, и дабы не повторяться от статьи к статье, лучше скупо отметить их наличие: имеющий глаза да увидит…

На незнакомой модели чаще отмечаешь крупные интересные детали. Когда на лодке бывал не раз и знаешь ее, глаз уже цепляет то, что прежде выпадало из поля зрения. Вот почему-то только сейчас я заметил и оценил, насколько качественно изготовлена вся обстройка (орех под матовым лаком), и, в частности, вытянутый вдоль правого борта кухонный модуль с отличными шкафчиками вверху и внизу. Аккуратно вписалась в интерьер и панель ТВ над входом в носовую каюту. А вот амортизированные поворотные кресла Grammer рулевого и штурмана я запомнил еще с прошлых визитов. Без изменения остались носовая двухместная и кормовая каюта на троих с солидными кроватями, шкафами и полочками, а также санузлы. Их два: в одном помещении устроен собственно гальюн, в другом — душ с умывальником; при этом оба остались в носовой части (примыкают к каюте).

ПОЕХАЛИ!

В отношении ходкости революционных изменений нет. Корпус, естественно, сохранился прежним. Но водоизмещение порожнем, согласно данным верфи, теперь составляет 10 тонн — на тонну больше, чем на прошлых тестах Nord Star 37 Patrol Fly (см. MBY №4/16, 2012). К сожалению, взвешивание лодок на таких тестах не практикуется, весовую нагрузку вряд ли кто покажет, так что приходится строить догадки. Вероятно, основная часть дополнительной массы приходится на конструкцию опускаемой платформы, да еще по мелочам что-то набегает.

На лодке стояли два дизеля MerCruiser TDI V8 по 370 л.с. с пакетом Axius Premium, включающим ряд полезных функций. Джойстик позволяет корректировать курс и на ходу, для чего достаточно активировать автопилот; электронный «якорь» Sky Hook способен удерживать катер на месте даже в свежий ветер — двигатели отрабатывают сами. Прошлые тесты проходили с дизелями Volvo Penta D6–400; при закрытом моторном отсеке это можно было понять только по приборам и рукояткам на рулевой консоли да коврику в кокпите. Так что появилась возможность узнать, что дает новая моторная установка.

Скорость на относительно спокойной воде та же — 37 узлов, несмотря на «потерю» 60 л.с. по сравнению с Volvo Penta D6 и тот факт, что «наша» лодка тяжелее. Предельные обороты (4300 об/мин) выше паспортных на 100 об/мин, что легко объясняется загрузкой; здесь следует принять во внимание, что на волнении запас оборотов всегда полезен. Остальные характеристики, включая цифры расхода топлива и дальности плавания, весьма приличные и очень близкие. Дальность, кстати, рассчитана на бак увеличенного















Сверху вниз, слева направо:
Рубка-салон — ракурсы в нос и в корму.

Кормовая каюта с двуспальной и односпальной лежанками.

Неплохо оборудованный линейный камбузный модуль вдоль правого борта.

Душ в отдельном помещении (левый борт).

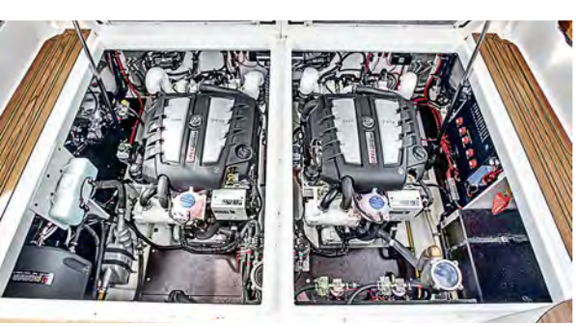
Гальюн (правый борт) со входом из носовой каюты или из тамбура.

Высокая носовая каюта с верхним световым люком.





Опускающаяся кормовая платформа позволяет не только держать там аквабайк, но и поднимать его из воды



При открытых люках моторного отсека даже визуальный контроль двигателей не составляет сложности

На фото запечатлена модель Nord Star 37 Patrol Fly в Бискайском заливе. В кокпите хорошо виден третий пост управления судном

ДОСЬЕ



ДЛИНА
41 Ф (12,50 М)

ШИРИНА
12 Ф (3,80 М)

ОСАДКА
4 Ф (1,20 М)

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ ПОРОЖНЕМ 10,0 Т

ЗАПАС ТОПЛИВА
800/1200 Л

ЗАПАС ВОДЫ
250 Л

МОЩНОСТЬ
520–800 Л.С.

КИЛЕВАТОСТЬ НА ТРАНЦЕ
18,5°

КАЮТ/СПАЛЬНЫХ МЕСТ
2/5

КАТЕГОРИЯ RCD
«B» (15 ЧЕЛ.)

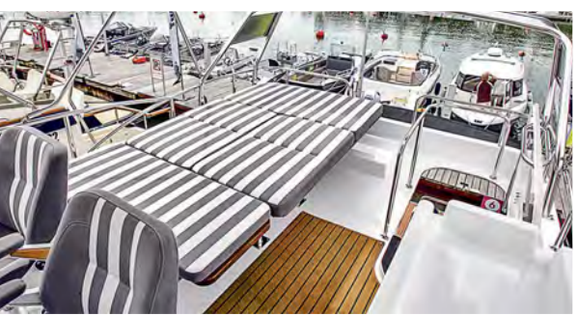
СТОИМОСТЬ В ЕВРОПЕ
€ 480 000





На флайбридже у пульта управления появилось еще одно кресло — для «штурмана»

Трансформация сидений, при которой образуется большая лежанка





Кормовая платформа с гидроприводом на лодках такой длины мне еще не встречалась

объема 1200 л, чего постоянно требуют от верфи Linex-Boat клиенты из России.

Мы «отстрелялись» по скорости и собрались было заняться маневренностью и поисками волны, как вдруг очутились в густом тумане. Конечно, он не пал внезапно, просто за работой мы как-то не заметили столь быстрого изменения ситуации. Туман сгущался, видимость не превышала и 50 метров. Но у нас был радар; он «зрячий» даже в таком «молоке», с ним и мы прозрели. Картинка на дисплее четкая, идем с картплоттером, как по квартире, звуковых сигналов не подаем, впередсмотрящего на мачту не погнали — красота!

В тот день мы все же нашли возможность немного покрутиться в циркуляции и попрыгать на чужой волне. Как и в прошлые разы, полуметровую нерегулярную волну от чужих лодок Nord Star 37 Patrol Fly проходил мягко (килеватость корпуса на транце 18,5°), в острых поворотах не своевольничал, слушался штурвала и не валился на борт, а на прямом курсе не дельфинировал. И корпус (толщина до 38 мм на днище, борта 25 мм — сэндвич, бальса), как всегда, ощущался довольно прочным и жестким.

Мореходность — отдельная тема, требующая специальных испытаний. О мореходном потенциале Nord Star 37 Patrol Fly говорит не только категория RCD «B» (Offshore), но и то, что эти лодки успешно эксплуатируют в водах Бискайского залива, известного своим норовом. Для меня это показатель.

ЧТО ВПЕРЕДИ?

Это доподлинно не известно. Возможно, верфь продолжит вносить изменения в проект или добавит опций: жизнь не стоит на месте, и владельцы лодок постоянно требуют большего. Но вот совершенно точно, что в следующем году появится новая серийная модель Nord Star 32 Patrol знакомой архитектуры с обратным наклоном лобового стекла и разными вариантами компоновки и двигателей. А еще поговаривают, что не за горами и проект Nord Star Patrol длиной 51 фут. Что ж, наберемся терпения и будем ждать, продолжая наблюдать за положительной динамикой развития бренда. MBY

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 2 × MerCruiser TDI V8, 370 л.с. при 4200 об/мин, дизельные, 8 цилиндров, 4,2 л, транцевые колонки Bravo 3XR

РЕЖИМЫ			**ECO**			**FAST**		**MAX**
Об/мин	1000	1500	2000	2500	3000	3500	4000	4300
Скорость	6,1	8,2	9,4	10,8	21,6	28,8	34,0	37,0
Расход	6,8	14,1	32,6	52,6	81,5	112,4	140	161,5
Миль/л	0,90	0,58	0,29	0,21	0,26	0,25	0,24	0,23
Дифферент	0°	1°	2°	4°	5°	3°	3°	3°
Дальность хода	972	626	313	227	281	270	259	248
УРОВЕНЬ ШУМА, дБА								
Пост управления	59	63	70	73	75	78	80	80

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: 45% топлива, 20% воды, 2 человека на борту. Температура воздуха +12 °C, сила ветра при скоростных заездах 3–4 м/с, волна 1 балл.

Разобдачение



Небольшое журналистское расследование на тему: «Модель Delta 33 Open — какая она на самом деле?»

Текст **Михаил Романов**



Есть лодки, тип и назначение которых безошибочно определяешь сразу. Встречаются и такие, чей внешний облик способен ввести в заблуждение не только касательно типа, но и возможностей. Именно такой оказалась шведская Delta 33 Open, завсегдатай недавних европейских выставок, и разбираться с ней оказалось очень интересно.

РОЖДЕНИЕ НОВОЙ

Эта лодка появилась в линейке Open верфи Delta Boats в 2013 году как логическое развитие первой модели — Delta 26 Open, годом ранее удостоенной национальной премии в области дизайна. А возникновение той имеет свою историю.

Когда на Delta Boats решили строить лодки типа open, для разработки проекта пригласили Теда Маннерфельта — одного из самых востребованных яхтенных дизайнеров Швеции, яхтсмена и даже чемпиона мира. Перед ним стояла труднейшая задача: сделать «типичную Delta, но в новом обличье». То есть узнаваемые базовые линии должны давать… новую форму. Задача выглядела чертовски увлекательной, и Тед принялся за работу.

Очень сложно, начиная новую линейку бренда, сразу задать привлекательные базовые черты, которые сохранятся у дальнейших моделей. В обводах Delta Open следовало найти понятный и выразительный дизайнерский «язык», отличный и одновременно схожий с принятым у Delta. Всем лодкам Delta свойственна высокая степень индивидуальности, что видно невооруженным глазом. Это проявляется в узнаваемом графическом силуэте, остро очерченных формообразующих линиях и обратном наклоне лобового остекления рубки. Но раз у лодок Open нет рубки, то теряет смысл обратный наклон стекла, зато на острые формы ложится дополнительная нагрузка.

Выходом стал стиль ретро, реализованный в форме, пропорциях надводной части корпуса и, собственно, вертикальном форштевне, как у лодок 1930-х годов. По мнению Теда Маннерфельта, классический дизайн при современном техническом воплощении дает интересные результаты, позволяя совмещать не только идеи разного времени, но и традиции разных акваторий. Прежние модели Delta проектировались для Скандинавии, Delta 26 Open — лодка, на первый взгляд, для теплых морей, для безмятежных прогулок по лазурной глади, купания и чтобы просто «зависнуть» на борту. Но такой взгляд, как выясняется, абсолютно поверхностный…

Так рождалась модель Delta 26 Open, а вслед за ней к 10-летию компании была создана Delta 33 Open.

ЛОДКА С СЕКРЕТОМ

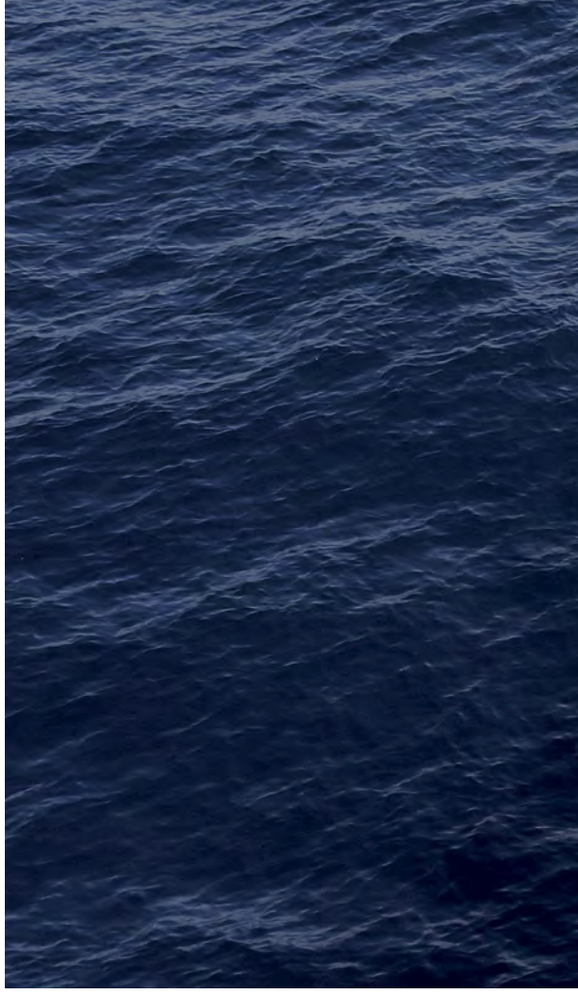
Delta 33 Open устроена очень нестандартно. В кокпите, куда попадаешь с кормовой платформы, стоит диван со столом, где свободно рассядутся 6–8 человек. Из этой обеденной зоны можно легко оформить большую сплошную лежанку для загорания (кстати, внизу находится моторный отсек). Сиденья правого борта в два ряда снабжены перекидывающимися спинками и могут быть ориентированы или в нос, или в корму, или vis-à-vis, чтобы между ними поставить еще один столик. Возможности лодки расширяет удачно спланированный и хорошо оборудованный камбузный блок с газовой плитой (вдоль левого борта). В носу — практически свободная, укрытая тиком палуба с тонированным люком и якорным ящиком.

При сходе из кокпита вниз попадаешь в тамбур; там стоит диван (резерв для



Высокая скорость свойственна всем моделям бренда Delta

Ошибкой будет считать Delta 33 Open лодкой только для теплых морей, для безмятежных прогулок по лазурной глади и купания у берега



ночлега), напротив — дверь в гальюн с выгороженным душем. В корме раскинулась поперечная широкая лежанка (под палубой кокпита), а за дверью в носу — отдельная каюта, где, помимо спального места на двоих, полно возможностей для хранения вещей. Внизу, как и в кокпите, стиль проявлен в обилии тика и наличии полированных деталей.

Кроме прочих своих достоинств, Delta 33 Open оборудована весьма серьезно. Помимо носового подруливающего устройства, цветного сенсорного комбинированного картплоттера 12″, отопителя и транцевых плит с индикацией положения (база), в список опций входят генератор Fischer Panda, система воздушного кондиционирования, электрические якорные лебедки (в носу или корме), авторулевой и управление джойстиком (только для двухмоторной установки), AIS и пр.

НА РЕДАНЕ

При некоторой своей внешней угловатости Delta 33 Open оказалась весьма проворной. На это намекает ее энерговооруженность, указанная в спецификации,— более 100 л.с./т, а окончательную ясность вносят данные испытаний. С двумя дизелями Volvo Penta D3–220 и колонками DPS с винтами-тандем скорость на максимуме (4070 об/мин) достигла 40 узлов. То есть по ходовым качествам модель Open не выбивается из ряда быстроходных Delta.

Удалось реализовать и требование экономичности: в крейсерском режиме 3500 об/мин (34,3 узла) расход составляет всего 2 л/милю, что при запасе топлива 10% гарантирует дальность хода 250–350 миль (в зависимости от емкости топливной цистерны). По словам организаторов тестов, у лодки нет выраженного горба сопротивления, она остойчива в крутых поворотах и чутко реагирует на перекладку штурвала.

Эффективность корпуса зависит от его формы, размерений, водоизмещения и моторной установки. Оптимизируя эти параметры, Тед Маннерфельт и верфь стремились снизить сопротивление движению и массу корпуса.

Первое достигнуто благодаря сложной форме днища: помимо продольных реданов, на нем сформирован поперечный вентилируемый редан, за которым в районе миделя образуется воздушная каверна. Вкупе с высоким углом килеватости (не менее 18°) это позитивно отражается также на мореходности.

Второе — результат применения технологии вакуумной инфузии с использованием полиэфирной смолы и дивинисела для сэндвичевых конструкций; днищевые стрингеры и палуба усилены углепластиком. Здесь надо сказать, что производственные мощности Delta, расположенные на острове Сааремаа на западе Эстонии, чуть ли не в авангарде индустрии. Delta среди первых в Скандинавии освоила прогрессивную технологию вакуумной инфузии, фрезер для обработки матричных болванов может работать с заготовками длиной до 27 м, большую часть элементов лодки делают здесь же, жесткий поэтапный контроль, испытания корпусов в тестовых бассейнах, полномасштабные натурные испытания в море…

Но вернемся к лодке. У нее оказались прекрасные разгонные характеристики: на глиссирование выходит за 5–6 секунд, до скорости 30 узлов идет 15 секунд, а до максимума — 24 секунды. Проект также предусматривает моторную установку с одним дизелем Volvo Penta D6–400. Скорости те же, но я бы предпочел два двигателя: весят меньше и надежность существенно выше.



ВЕРДИКТ

Один взгляд — и приговор готов: простая открытая лодка для Средиземного моря! А на верфи эту модель позиционируют как «гремучую смесь» трех типов: day crusier, walkaround и family boat. Как выясняется, Delta 33 Open гораздо быстрее обычных семейных моделей, гораздо вместительнее и комфортнее, чем day crusier, и совсем не walkaround. Эта Delta похожа на лодки, распространенные в регионе Средиземного моря, но с тем же успехом ходит в балтийских водах. Лодка открытая, но под тентом в ней не страшен никакой дождь.

Вот такой оказалась Delta 33 Open — любопытный представитель семейства Fulix vivamus (лат.— «моторные водоплавающие»), таившийся под личиной простой открытой лодки. Но мы ее вывели на чистую воду! MBY



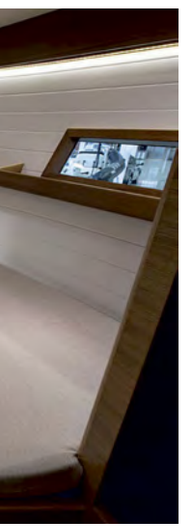




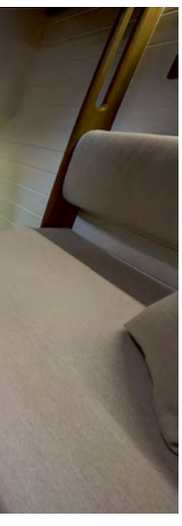














Сверху вниз, слева направо:
В кокпите Delta 33 Open достаточно места для большой компании.

Варианты трансформации сидений в кокпите (4 снимка).

Немаленькая и светлая благодаря бортовым иллюминаторам и верхнему люку носовая каюта (вид в нос и в корму).

Просторная лежанка на двоих под палубой кокпита.

Тамбур перед носовой каютой: слева диван, справа вход в гальюн.

ДОСЬЕ



ДЛИНА
35 Ф (10,70 М)

ШИРИНА
10 Ф (3,10 М)

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
3800 КГ

ЗАПАС ТОПЛИВА
550–800 Л

ЗАПАС ВОДЫ
150 Л

МОЩНОСТЬ
400/440 Л.С.

СПАЛЬНЫХ МЕСТ
4 + 1

КАТЕГОРИЯ RCD
«C»

ПРОЕКТ
MANNERFELT DESIGN TEAM

Как в кино

Удобные и красивые, скоростные и безопасные, отлично укомплектованные и при этом доступные… Все это — лодки бренда Chaparral, одного из самых популярных в мире.

Текст **Ольга Селезнева** Фото **Chaparral Boats**



Xtreme 224



H2O 18 Sport



Signature 310



SSX 257

Почти каждый легендарный бизнес имеет историю, по которой можно писать сценарий голливудского фильма. Таких немало, и практически все примеры объединит одна сюжетная канва. Обычно все начинается на голом энтузиазме, продолжается еще хуже, потом случается что-нибудь совсем ужасное… На старте мало кто рискует предположить, как развернутся события, зато в финале мы имеем транснациональную корпорацию как воплощение «американской мечты». Правда, лишь после того как герой истории 100 раз упал, но 101 раз поднялся. В общем, наглядная иллюстрация гениальной фразы, приписываемой Коко Шанель: «Все в наших руках, поэтому их никогда нельзя опускать». В лодочном мире одна из таких историй — биография верфи Chaparral Boats.

Все началось в 1965 году, когда Бак Пегг основал в Форт-Лодердейле (Флорида) небольшую компанию. Об уровне амбиций можно судить хотя бы по названию — Fiberglass Fabricators, что переводится как «Производство изделий из стеклопластика». Изделие было всего одно — бюджетная 15-футовая лодка, которая стоила тогда вдвое дешевле автомобиля среднего класса. Дальше по сценарию требовалась катастрофа, и она, конечно же, произошла: через пару лет производство дотла сгорело.

Как и положено настоящему герою, Бак Пегг начал все заново, и уже к 1976 году компания выросла настолько, что ей потребовались новые производственные площади. Таковые обнаружились в Нэшвилле (штат Джорджия), где и по сей день находится штаб-квартира Chaparral.

Лодки Chaparral можно встретить в любой марине мира

Вскоре к Баку присоединился его друг Джим Лейн, и с тех пор эту парочку называют не иначе как «самый успешный дуэт в лодочном мире». Их бизнес-стратегия отличается известным консерватизмом и прагматичностью, но при этом компания непрерывно охотится за новыми технологиями и быстро их внедряет. А как еще оставаться на плаву в бизнесе, который так и кишит конкурентами!

Сейчас лодки Chaparral можно встретить в любой марине мира, и не удивительно: дилерская сеть компании охватывает пять континентов. Сегодня верфь (хотя точнее сказать «завод» — производство построено по типу гигантов автоиндустрии) выпускает 37 (!) моделей в шести линейках. Даже краткий обзор всех занял бы полжурнала, поэтому остановимся на четырех сериях, выбрав из каждой наиболее характерную модель.

www.nsmarine.ru



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 25 ф (7,77 м) **Ширина** 8 ф (2,59 м)
Осадка 2 ф (0,61 м)/3 ф (0,91 м) **Запас топлива** 273 л
Запас воды 51 л **Двигатель** 300–430 л.с.
Вместимость 16 чел. **Стоимость** в Москве от $ 140 210

SSX 257

SSX Sport Boat — серия из шести спортивных моделей от 25 до 32 футов длиной. Пять из них — популярные во всем мире боурайдеры, а одна (SSX 285) — катер с каютой вместо носового кокпита. Есть в линейке и своего рода гибрид — катер SSX 327, у которого есть и два кокпита, и каюта на миделе.

В обзор мы включили самую компактную модель серии — SSX 257. Это классический «навороченный» боурайдер с корпусом «глубокое V» (22°), который способен впечатлить как рулевого, так и пассажиров. Первый отметит отличную управляемость и высокую скорость (с бензиновым Volvo Penta V8–380 мощностью 380 л.с. и колонкой DP она достигает 47 узлов, и это не предел), остальные — удобную систему трансформации сидений основного кокпита. На корме — четыре кресла, скомпонованные попарно: по ходу движения и против. Но достаточно нажать кнопку, активирующую электропривод, и они превращаются в лежак или шезлонги. Боковая скамья левого борта сдвигается и разворачивается, а под той, что у правого борта, находится вместительный переносной кулер для напитков. Еще один можно найти в носовом кокпите. Кстати, в обоих кокпитах предусмотрены съемные столики и, конечно, везде, где только можно, спрятаны рундуки. Естественно, есть и «удобства» — за дверцей слева от рулевой консоли.

При всей своей запредельной практичности эта лодка — вовсе не скучный семейный катер. Современный, даже в чем-то агрессивный стиль подчеркнут специальным гелькоутом, отражающим естественный свет таким образом, чтобы выделить все изгибы корпуса. Также можно выбрать контрастную двухцветную окраску.

H2O 18 SPORT

Серию H2O компания Chaparral вывела на рынок в 2012 году и с тех пор успела расширить ее до шести моделей. Особенность линейки в том, что все лодки в ней «парные» — корпуса длиной 18, 19 и 21 фут выпускаются в двух модификациях: Sport и Ski & Fish. Sport — это универсальные прогулочные катера, которые не исключают дополнительного оснащения, например, аркой для вейкбординга. Ski & Fish — более специализированные буксировщики, также предлагающие массу возможностей для рыбалки (список опций просто огромный).

Даже самая компактная модель серии H2O 18 Sport невероятно вместительна. При длине всего 6 метров допустимая пассажировместимость 8 человек! Три сиденья — в носовом кокпите, пять — в основном, где установлены два кресла и кормовой диван. Поверх люка в моторный отсек — лежак для загара во всю ширину корпуса; одна из его секций — съемная, для удобного схода на причал. Перемещаться из одного кокпита в другой просто (благодаря открывающейся центральной секции ветрового стекла) и безопасно (пайол покрыт нескользящим материалом). Рундуки есть и под сиденьями, и под пайолом: там легко умещается вейкборд.

Лодка с бензиновым Mercury 3.0L MPI (135 л.с.) и колонкой Alpha разгоняется до 34 узлов.

При заказе можно выбирать из четырех цветов корпуса и внутренней отделки: черный, синий, красный, желтый. Любой из вариантов считается стандартным, так что доплачивать за любимый цвет не придется. Одно из ключевых достоинств катеров Chaparral серии H2O — более чем доступная цена. Причем достигнута она отнюдь не путем максимального урезания всего «лишнего» с вынесением в список опций. Удивительно, но факт: такие традиционно небесплатные вещи, как тенты, трейлер и транспортировочный чехол, уже включены в базовую комплектацию.

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 18 ф (5,59 м) **Ширина** 7 ф (2,29 м)
Осадка 1 ф (0,33 м)/2 ф (0,79 м) **Запас топлива** 95 л
Двигатель 135 л.с. **Вместимость** 8 чел.
Стоимость в Москве от $ 46 007







ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 22 ф (6,81 м) **Ширина** 8 ф (2,59 м)
Осадка 2 ф (0,51 м)/3 ф (0,89 м) **Запас топлива** 185 л
Запас воды 38 л **Двигатель** 260–320 л.с.
Вместимость 12 чел. **Стоимость** в Москве от $ 111 439

XTREME 224

Линейка Xtreme — это пять специализированных моделей длиной от 20 до 28 футов для вейкбординга. Для этого обзора мы выбрали наиболее популярную Xtreme 224, которую можно с полным правом назвать «спортплощадкой премиум-класса» на воде. На борту этой лодки с носовыми обводами «кафедрал» можно провести целый день, занимаясь вейкбордингом и не испытывая ни малейших затруднений «бытового» плана. Все продумано: два вместительных кокпита, разделенных солидной дверцей; в достатке удобные сиденья (кормовое трансформируется в шезлонг), ветбар с мойкой; два кулера — стационарный и переносной; выделенный санузел по левому борту, душ в корме и, конечно, стереосистема высокого класса — ну какой же вейкбординг без нормальной музыки! Хранить доски можно как на арке, так и в рундуках: их достаточно по всей лодке, и туда влезет масса снаряжения.

Чтобы катер максимально индивидуализировать в соответствии с персональными запросами, верфь предлагает три готовых пакета (Deluxe, Preferred и Extreme), в которых собраны самые разные предложения — от удобных поворотных креплений для досок и навигационного оборудования до премиальной аудиосистемы с сабвуфером и динамиками на арке. Если готовые пакеты вас не устраивают, можно «поштучно» выбирать из более чем 30 опций.

Это не считая 11 вариантов бензиновых двигателей мощностью от 260 до 320 л.с.— MerCruiser и Volvo Penta. С Volvo Penta V8–300 (300 л.с.) и колонкой DP усиленный кевларом корпус приличной килеватости (18°, как и у предыдущей модели) разгоняется до 43,5 узла.



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 31 ф (9,45 м) **Ширина** 10 ф (3,05 м)
Осадка 2 ф (0,58 м)/3 ф (0,99 м) **Запас топлива** 447 л
Запас воды 151 л **Двигатели** 2 × (220–300 л.с.)
Вместимость 12 чел. **Стоимость** в Москве от $ 281 992





SIGNATURE 310

Серия Signature — это комфортабельные каютные катера (27–37 футов) для семейного отдыха. Одной из самых интересных среди них можно назвать модель Signature 310, которая дважды попадала в список лучших лодок США по версии журнала Boating Magazine. При длине менее 10 метров — это красивый, практичный и быстрый круизер с двумя полноценными каютами, санузлом и камбузом. А с учетом дополнительных спальных мест лодка позволяет вывезти на выходные с ночевкой компанию из шести человек.

В кокпите — раскладывающийся электроприводом диван, ветбар по левому борту и пост управления — по правому. Удобный доступ к двигателям: сервомотор поднимает крышку люка вместе с диваном. Внизу — две немаленькие каюты (высота 1,98 м). Носовая — это динетта, где стол и диван превращаются в двуспальную лежанку; кормовая (за шторой) — тоже «трансформер» с диваном в «дневном» режиме или огромной лежанкой — в «ночном». Центральную часть занимают камбузный блок и санузел.

Как и для всех моделей Chaparral, для Signature 310 предлагается обширный список спаренных двигателей — бензиновых MerCruiser и Volvo Penta, а также дизельные Volvo Penta D3–220. С двумя MerCruiser 5.0L MPI DTS по 260 л.с. скорость приближается к 40 узлам, а в круизном режиме (около 25 узлов) у Signature 310 очень неплохой запас хода — примерно 300 миль.

Под новой крышей

Крыша есть у любого катера типа open, hardtop, cabin или coupe. Только крыша крыше рознь, и далеко не у всех она такая, как у польского круизера Parker 800 Weekend Twin Cabrio.

Текст **Алексей Максимов**







Собственно, интересная конструкция верха надстройки и стала поводом для того, чтобы еще раз пристально взглянуть на эту модификацию катера Parker 800 Weekend Twin Cabrio. Крыша да желание сопоставить ходовые возможности лодки с разными моторными установками — благо результатов тестов за последний год накопилось достаточно.

СНАРУЖИ И ВНУТРИ

У Parker 800 Weekend Twin Cabrio крыша рубки полностью изменена, с тем чтобы катер из закрытого становился открытым. Взамен небольшого скайлайта над пультом управления и прозрачной панели вверху появился прозрачный открывающийся фрагмент во всю ширину рубки. Конструкция продолжается над кокпитом; она поддержана стойками-опорами в корме, может накрывать его сверху или оставлять открытым. В качестве материала закрытия в корме применена специальная многослойная ткань Helly Hansen, снижающая теплопотери до минимума. Оба элемента приводятся в движение гидроприводом нажатием одной кнопки.

В остальном внешне лодка не изменилась: то же крупное остекление рубки над высокобортным корпусом, обратный наклон лобового стекла и трехстворчатая дверь в корме; те же откидные банки по бортам и на транце в кормовом кокпите. С удовлетворением отмечаешь высокий фальшборт и крепкий релинг наряду с длинными поручнями на крыше рубки, предусмотренные для безопасности. И внешний пост управления в кокпите (для модели с подвесными моторами) — отличное решение при использовании лодки для троллинга.

Внутренние зоны-контрапункты подробно описаны в статье «Длинные выходные» (MBY №2/20, 2013): это динетта с камбузным модулем напротив, рулевая консоль, носовая каюта с примыкающим к ней гальюном и еще одно спальное место под палубой рубки. За простым перечислением стоит предельно рациональная компоновка, над которой немало потрудились, чтобы на площади менее 20 кв. м шесть человек могли не только находиться, но и получать удовольствие от пребывания в море.

Уровень пайол в носовой каюте за закрытой дверью позволяет встать во весь рост, а диагональное расположение койки (2,1 × 1,6 м) освободило место для гальюна под рулевой консолью (правда, принимать душ там удобнее сидя).

Динетта состоит из пары двухместных диванов визави (под ними рундуки) и столика посередине. Трансформации: столик опускается — и образуется резервное место для ночлега двоих; спинка носового дивана переставляется, позволяя сидеть либо за столом, либо лицом по направлению движения катера.

Спальное место под палубой рубки — это даже не каюта, а ниша (1,9 × 1,4 м), вполне пригодная, чтобы там переночевал взрослый, и просто отличная «квартирка» для детей.

Камбузный блок имеет максимальные размеры и оборудование для лодки такого типа. В его состав (базовое оборудование) входят мойка, плита, шкафчики с ящиками. Рабочая поверхность изготовлена из кориана, а холодильник помещен под сиденье у штурвала.

Эргономичная рулевая консоль с симметричной конфигурацией приборов, где по центру расположен картплоттер с диагональю 12", удобная

Parker 800 Weekend — скромный по размерам круизер с большими возможностями

Оригинальная конструкция верха надстройки Parker 800 Weekend Twin Cabrio позволяет из закрытой лодки получить открытую

ручка управления двигателем, закрепленная на борту, кресло водителя с регулировками: управлять судном удобно и сидя, и стоя, и обзор отличный в любом варианте…

Отделка внутри довольно простая: текстиль или алькантара (обивка кресел и подушек дивана), пластик, тик или Flexiteek. Но все исполнено предельно аккуратно, и интерьер выглядит вполне привлекательным.

Прежде многие отмечали упущение: распределительный щиток, помещенный на комингсе под столом, не имел крышки, и кто-нибудь случайно мог задеть тумблеры. Теперь щиток утоплен в поверхность, и проблемы больше нет. А в комплектацию, кроме электроники, входят электрические якорные лебедки с ДУ, бойлер, отопитель, дефростер и пр.

На этой лодке в прошлом году норвежские журналисты предприняли серьезное путешествие: за 25 дней они прошли вдоль побережья Норвегии на север Халдена до Киркенеса 1631 милю. И в числе многих достоинств Parker 800 Weekend они отметили практичный дизайн и удачную компоновку.

«КРЫША» ЕДЕТ БЫСТРО

Для Parker 800 Weekend и, конечно, для модификации Twin Cabrio предлагается широкий спектр моторных установок. В их числе подвесные моторы разной мощности и одиночные стационарные: бензиновый MerCruiser 4,3 MPI с колонками Alpha 1 или Bravo 3 (225 л.с.) и дизели CMD QSD 2,8/Bravo 3 (220 л.с.), Volvo Penta D3–220 EVC/DPS (220 л.с.) и Volkswagen V6 TDI-265P/Bravo 3 (265 л.с.). Испытания с некоторыми из них были проведены в России и Польше, а результаты — измерение скорости, расхода топлива и шумности, а также расчетные значения дальности плавания сведены в таблицу. Понятно, что условия проведения тестов, загрузка и т.д. различались, но цифры оказались «говорящими» и даже в чем-то удивительными.

Максимальные скорости Parker 800 Weekend с дизелем D3 и подвесным Suzuki DF200 TX не сильно различаются (32,9 узла и 32,7 узла), зато преимущество в расходе топлива и дальности плавания хорошо заметно. С увеличением мощности скорость, естественно, растет, как и расход. На малом ходу Parker 800 Weekend ведет себя солидно: на курсе стоит уверенно, не рыскает, шум мотора почти не слышен, особенно при закрытой двери в кокпит. Характеристики шумности у D3 и Suzuki DF200 TX практически одинаковые (78–80 дБА), хотя на малых и средних оборотах подвесник тише. Повороты лодка проходит плавно, с ощутимым падением оборотов и скорости; носовая подрулька (опция) заметно помогает при маневрировании в узкостях.

По субъективным оценкам, мореходность у лодки умеренная: на волне более метра «пришпоривать» ее не стоит. При форсировании волны полные носовые образования вызывают брызги, но палуба заливается не сильно и ощутимых ударов нет (килеватость на транце 18°).

Мощность мотора в спецификации Parker 800 Weekend не превышает 250 л.с. Только недавно польские журналисты, видимо, решив испытать предельные возможности лодки, провели тест лодки с двумя Mercury Verado 150. Измеренная ими наибольшая скорость достигла 43,2 узла. Удивляет, что запас хода с двухмоторной установкой высокой мощности и одномоторной с Mercury Verado 250 различается несущественно.

Поляки окрестили лодку «сумасшедшей». По их словам, она почти летала, не теряя при этом остойчивости; на глиссирование выходила за 5 секунд, еще секунда — и на приборах уже 20 узлов… По динамике разгона дизель на какие-то секунды уступает двум подвесным моторам, но превосходит Suzuki DF200 TX; а неявный горб сопротивления катер с любой моторной установкой минует незаметно и глиссирует уже на скорости 12–15 узлов.

Есть также результаты испытаний катера с подвесным Suzuki мощностью 300 л.с. Только на тестовой лодке, по-видимому, стоял «тяжелый» гребной винт: обороты не достигли и 5000 об/мин (5600–6400 об/мин по паспорту). Хотя скорость 34,6 узла выглядит вполне достойной, при полных оборотах она могла оказаться выше.

Было бы любопытно еще сравнить динамические характеристики лодки с бензиновым и дизельным «стационарами»; надеюсь, такая оказия как-нибудь подвернется.

А что может Parker 800 Weekend в открытом море — хоть в стандартной модификации, хоть Twin Cabrio или Pilot (есть и такая), журнал рассказал в статье «Большое приключение в маленькой лодке» об уже упомянутом путешествии норвежцев (MBY №3/21, 2013). В опытных руках даже в скверную погоду лодка успешно противостояла волне. Воистину, скромный по размерам круизер с большими возможностями! MBY











ДОСЬЕ

ДЛИНА
28 Ф (8,47 М)

ШИРИНА
10 Ф (2,90 М)

ОСАДКА КОРПУСОМ
1 Ф (0,38 М)

МАССА
2600 КГ (С VOLVO PENTA D3)

МОЩНОСТЬ
ДО 250 Л.С.

ЗАПАС ТОПЛИВА
240/400 Л

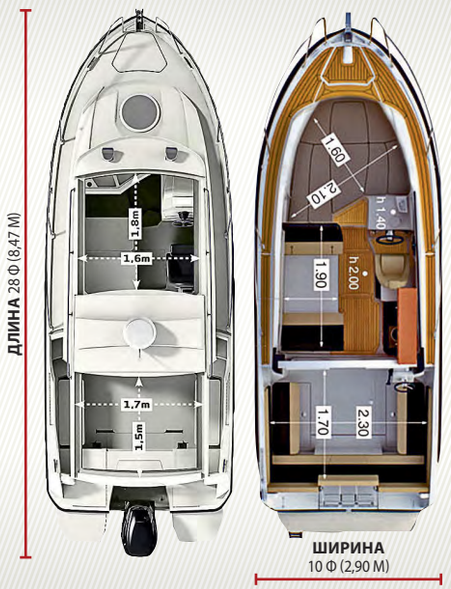
ЗАПАС ВОДЫ
80 Л

ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ
1500 КГ

ВМЕСТИМОСТЬ
8 ЧЕЛ.

СПАЛЬНЫХ МЕСТ
4 + 2

КАТЕГОРИЯ RCD
«B»/«C»



РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТОВ

ДВИГАТЕЛИ	D3-220/DPS	SUZUKI DF200 TX	MERCURY VERADO 250	2 × MERCURY VERADO 150
СКОРОСТЬ	25,0/32,9	25,0/32,7	25,0/34,6	25,0/43,2
РАСХОД ТОПЛИВА	28/46	44/63	52/98	49/112
ДАЛЬНОСТЬ ПЛАВАНИЯ	208/167	134/122	112/83	119/90
УРОВЕНЬ ШУМА	78/80	79/80	–	–

Скорость в узлах, расстояние в милях, расход в л/ч, уровень шума в дБА.
В числителе — значения, соответствующие заданной круизной скорости 25 узлов, в знаменателе — максимальной. Запас хода рассчитан при 10% резерва топлива в стандартном баке.









Сверху вниз, слева направо: Компоновка и оборудование рубки позволяют предпринимать на катере длительные путешествия.

Компактный камбузный модуль за креслом рулевого.

Носовая каюта с разложенным спальным местом.

Свободный самоотливной кормовой кокпит (модификация с подвесным мотором).

Пульт управления с ковшеобразным креслом; слева — вход в носовую каюту.

Вид из рубки в корму; слева виден штурвал наружного поста управления, а справа на комингсе — электрощиток, который теперь утоплен.

Кормовой кокпит с мягкими сиденьями и откинутым фрагментом транца (при поднятом подвеснике).




Raymarine
MERCURY

Ударный корпус

Об этой лодке, имевшей шумный успех в прошлогодней гонке Liquid Quarter Mile в Германии, мы однажды рассказывали (см. MBY №6/24, 2013). Теперь появилась возможность проверить ее в деле и убедиться в исключительных динамических характеристиках Trident 720 Piton.

Текст и фото **Антон Черкасов**



Собираясь на экспресс-тест лодки с жестко-надувным корпусом Trident 720 Piton в Маркизовой луже — мелководной и опасной в плане навигации части Финского залива, я, если честно, не рассчитывал, что получится погонять от души, а главное — проверить, действительно ли этот RIB способен совершать крутые виражи на скорости 45 узлов с радиусом циркуляции в полтора корпуса. Одно дело — рассказы пилотов и производителей, и совсем другое — самому испытывать ощутимые перегрузки, расклинившись руками и ногами между бортом и центральной консолью. Но об этом чуть позже, поскольку прежде стоит сказать несколько слов о самой лодке и о том, для чего она нужна.

Верфь Trident разработала модель 720 Piton несколько лет назад, однако недавно модифицировала ее с участием специалистов из спасательных служб, которые нуждаются в универсальных скоростных всепогодных катерах. Именно концепция универсальности легла в основу этого 7-метрового катера с надежным алюминиевым корпусом и надувными бортами. В отличие от многих других RIB'ов, у Trident 720 Piton высокий борт, который дает не только остойчивость

С двумя пассажирами скорость Trident 720 Piton достигла 53,5 узла!



ДЛИНА	7,80 М
ШИРИНА	3,00 М
ОСАДКА	0,40 М
ВЫСОТА	2,50 М
ВЫСОТА БОРТА (МИДЕЛЬ)	1,20 М
КИЛЕВАТОСТЬ	20°
ВМЕСТИМОСТЬ	9 ЧЕЛ.
ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ	1420 КГ
ДВИГАТЕЛИ (МАКС. МОЩНОСТЬ)	2 × 250 Л. С.
ЗАПАС ТОПЛИВА	520 Л

и грузоподъемность, но и позволяет продолжать движение на высокой скорости даже при сдутых баллонах. Межпалубное пространство «Питона» заполнено полиуретановой пеной, а для повышения надежности вместо секционных надувных баллонов можно поставить пенозаполненные элементы, гарантирующие полную непотопляемость судна. На тот чрезвычайный случай, если неудачный прыжок с гребня волны обернется переворотом катера, у 720 Piton предусмотрено хитрое опциональное устройство самовосстановления. На корме находится специальный тросик, который активирует баллон со сжатым газом. Воздух наполняет закрепленный на кормовой арке объемный «пузырь», возвращающий лодку на ровный киль. Конечно, подобная вещь, наряду с защитой двигателей и другими специфическими опциями, не входит в базовую комплектацию и адресована в основном спасателям, но для частных владельцев, использующих лодку в экстремальных условиях, она тоже может оказаться нелишней.

Катер можно перевозить на трейлере без специального разрешения

Например, один из Trident 720 Piton служит для обеспечения промысла морепродуктов на Дальнем Востоке, где его используют как рабочую «лошадку» для транспортировки рыбы. Неприхотливое судно способно брать на борт до четырех тонн груза и, что важно, быстро доставлять его даже по штормящему морю. Расположенные перед консолью вместительные рундуки можно за несколько минут снять, чтобы полностью освободить палубу, а также использовать в качестве сидений на берегу. Позаботилась верфь Trident Aluminum Boats и о тех, кто живет в регионах с низкими мостами: верхняя часть радарной арки снабжена шарнирами и заваливается в корму.

Еще одна иллюстрация универсальности Trident 720 Piton — возможность без проблем транспортировать катер на трейлере. Лодка со сдутыми и закрепленными специальными стяжками баллонами вписывается в установленные транспортные габариты и не требует особого разрешения для перевозки. Для тех, кто будет использовать 720 Piton в качестве тендера, предусмотрены три точки подвеса: под лючками на носовой палубе скрыты два мощных рыма; третья точка находится позади сидений. Они, кстати, весьма непростые: брутальные амортизированные «стоячки» XCraft по комфорту хоть и уступают,

Вверху: Одной из главных особенностей корпуса Trident 720 Piton является небольшая площадь смоченной поверхности в режиме глиссирования.

На странице справа; слева направо, сверху вниз: Металлический борт лодки имеет широкие потопчины, а сиденья перед рулевой консолью можно легко демонтировать.

Корма и транец не перегружены проводами и шлангами, что обеспечивает легкий доступ к моторам и позволяет использовать палубное пространство.

Без кресел с мощной амортизацией на таком RIB'е не обойтись.

Рулевая консоль с высоким каленым лобовым стеклом полностью защищает рулевого от набегающего воздушного потока.









например, полноценным креслам Grammer, но на ходу со своей задачей справляются безукоризненно, предохраняя позвоночник от компрессионных нагрузок. Немаловажно и то, что катер изначально проектировали под полное соответствие требованиям ГИМС, а о высоком производственном качестве продукции Trident мы уже писали (см. MBY №1/25, 2014) — на верфи умеют работать с металлом, и в надежности корпуса сомневаться не приходится. Кроме того, Trident 720 Piton прошел сертификацию в Германии согласно правилам RCD, и Германский Ллойд присвоил судну категорию «B» (Offshore, 8 человек).

Ну а теперь — самое интересное: скорость, маневренность, мореходность. По всем этим «предметам» Trident 720 Piton получает оценку «отлично». С двумя моторами Mercury Verado по 250 л.с. катер выходит на глиссирование за три секунды и к десятой секунде достигает максимальной скорости. С двумя пассажирами и 85% топлива она составила 53,5 узла — не особо-то высунешься из-за ветрового стекла! По заливу шла невысокая, но частая (как стиральная доска) волна, на которой многие стеклопластиковые катера неминуемо пропускают весьма ощутимые удары в днище даже на вдвое меньшей скорости, но «Питон» такую волну попросту не замечал. Легко



РУНДУКИ

В стандартной комплектации Trident 720 Piton предусмотрено несколько вместительных рундуков, а для тех, кому не хватает объемных ящиков под сиденьями, всегда есть возможность установить дополнительные емкости

и непринужденно он глиссировал на самой «пяточке»: площадь смоченной поверхности в корме невероятно мала. Меня буквально поразило, насколько цепко корпус впивается в воду — так, что даже на 45 узлах в повороте скорее пассажир вылетит из кресла, чем лодка позволит себе проскальзывание.

Управляется Trident 720 Piton на удивление легко, однако пилотаж на высоких скоростях требует определенных навыков, иначе есть риск «выстрелить» в небо, благо мощность моторов это позволяет. Подойдет ли обычному водномоторнику-любителю такая, на первый взгляд, специализированная лодка? Однозначно да, и статистика продаж верфи это подтверждает. Некоторые покупают Trident 720 Piton сразу после пятиминутного теста, и я понимаю, почему. Совсем не обязательно тратить деньги на супермощные моторы: этому катеру вполне хватит спарки 2 × 150 л.с., а вот надежный и способный на многое корпус своих денег однозначно стоит. Что же касается ближайших планов верфи, то 720 Piton снова примет участие в Liquid Quarter Mile, но в этом году выйдет на старт уже не в базовой комплектации, а с рядом технических модификаций, чтобы безоговорочно вырвать победу у конкурентов. MBY

Гонка выносливых

В этом году в Санкт-Петербург вернулась культовая марафонская гонка на лодках с надувными бортами и жестким днищем — чемпионат мира «24 часа Санкт-Петербурга».

Текст **Андрей Овчинников** Фото **Павел Сарычев**



Аналогов этой гонки в России нет, а в мире подобное состязание проводят во Франции, с тем исключением, что гонка «24 часа Руана», ведущая свою историю с 1964 года, проходит в классе катамаранных капсульных (формульных) лодок и прерывается в ночное время. Я, как и многие любители гонок на воде, ждал этот чемпионат несколько лет. По ряду причин после марафона 2011 года он проводился в других странах и городах в формате 8-часовой гонки. И вот дождался…

Лагерь участников соревнований и техническая зона традиционно расположились в сердце города, у Петропавловской крепости, с видом на Эрмитаж и Стрелку Васильевского острова. В этот раз за титул чемпионов мира боролись 23 команды с гонщиками из России, Латвии, Литвы, Эстонии, Беларуси, Канады и Венгрии. Экипажи выступали в четырех классах — в зависимости от мощности двигателя: PR1 — мощность не ограничена, PR2 — до 200 л.с., PR3 — до 140 л.с. и PR4 — до 60 л.с. Также нормируются длина, ширина, масса лодки и диаметр надувных баллонов.

В команде на каждую лодку по правилам требуется не менее трех и не более четырех пилотов. Смена гонщика и дозаправка топливом происходит каждые два часа, но меняться можно и раньше. Дольше двух часов находиться на трассе одному пилоту запрещено. По истечении суток победителем в своем классе объявляется экипаж, который прошел максимальное количество кругов.

Возвращения этой гонки с нетерпением ждали многие, и вот она состоялась!





ПОБЕДИТЕЛИ ЧЕМПИОНАТА МИРА ENDURANCE PNEUMATICS

Класс	Команда	Стартовый №	Пилоты
PR1	New Star 2	4	Д. Малкин, А. Панюшкин, К. Устинов, Р. Вандышев
PR2	MG-Yamaran	7	В. Кошурников, А. Филиппов, С. Крекнин, А. Геращенко
PR3	RRG Ferrari	12	И. Абдулов, Ф. Мешков, С. Поляков, С. Захаров
PR4	Stringer	36	А. Василенко, И. Пылаев, Р. Паламарчук

Дистанция вокруг острова 2750 метров пролегала по судоходной Неве, не пересекая фарватер. Самые быстрые лодки проходили гоночный круг примерно за 1 минуту 20 секунд. За соблюдением правил следила судейская бригада из 60 человек. Штрафные круги снимали за нарушения правил безопасности. За обгон под мостами (их на трассе два) предусмотрен штраф в 15 кругов, а повторное нарушение влечет дисквалификацию пилота.

Старт соревнований 1 июля в 14:00 положил начало острейшей борьбе, и она не прекращалась ни на минуту вплоть до финиша. В классе No limit (PR1) гонялись самые быстрые, громкие и дорогие лодки. Победа в этом самом мощном классе в суточной гонке — очень серьезное и желанное достижение для всех участников. Несмотря на длительность соревнования, пилоты выжимают максимум из своих 300-сильных двигателей уже с первых кругов гонки. В первый час пилот команды Tauras-Fenix не справился с управлением своего болида в пролете Иоанновского моста и после удара об опору вылетел на берег, а лодка получила серьезные технические повреждения. Сам пилот не пострадал, но после неудачных попыток ремонта команда решила выйти из борьбы.

Суточная гонка — серьезное испытание и для техники, и для людей

Чемпион мира 2009 года команда Mirage уверенно лидировала с хорошим опережением… до поломки мотора. Незадолго до финиша двигатель Mercury 300 разрубило пополам шатуном, и закончить марафон команде не удалось. Столь напряженная борьба — серьезное испытание и для людей, и для техники. В итоге до финиша домчалась 21 лодка.

Команда New Star Racing Team в классе PR1 выставила на чемпионат три экипажа. Большинство пилотов New Star — опытные гонщики с завидным количеством титулов и званий: пятикратные



ПОЛЕТ

Болиды класса PR1 на тихой воде способны развивать скорость более 140 км/ч









На странице слева:
Острая борьба на сложном выходе из-под Иоанновского моста.

В самом мощном классе PR1 весь пьедестал почета достался экипажам команды New Star Racing Team.

Вверху:
На участках гоночной трассы...

чемпионы мира и трехкратные Европы. В сезоне 2013 года команда удачно дебютировала в классе U.I.M. Formula 2, завоевав в многоэтапном мировом чемпионате National Cup серебряный кубок.
На протяжении гонки в Санкт-Петербурге у New Star возникали технические проблемы, но благодаря опыту и слаженной работе коллектива все три экипажа увидели финишный флаг после суточного марафона и на награждении полностью заняли призовой подиум.

В остальных классах борьба была не менее острой и драматичной.

Как это ни парадоксально, но абсолютным победителем гонки стала команда MG Yamaran (стартовый №7), выступавшая в классе PR2. При том, что их двигатель на 100 л.с. слабее моторов класса PR1, несмотря на выход из строя аккумулятора и потерю времени на его замену, отсутствие штрафов и высокая средняя скорость позволили им набрать наибольшее количество кругов — 792. А победитель в старшем классе No limit команда New Star 2 (стартовый №4) закончила гонку с результатом 722 круга.

Такие прецеденты уже есть в истории этого гоночного марафона. Так, в 2002 году команда «Меркурий НИИ ТМ — Юность России», выступая в классе PR1500 (раньше были другие обозначения гоночных классов), опередила по количеству кругов лидера старшего класса (PR2000) и стала абсолютным победителем гонки с результатом 660 кругов.

Наша команда RRG Elko, выступая в классе PR3, заняла 2-е место. Досадная техническая неисправность и несколько штрафов решили расстановку призовых мест еще до финиша. А после него нас неприятно удивила информация на судейском стенде: главный судья соревнований решил дисквалифицировать нас и еще четыре команды за нарушение заправочного протокола. Это была судейская ошибка; международный комитет принял наш протест, отменил дисквалификацию прямо на берегу и скорректировал результаты. Томительное ожидание решения стало, пожалуй, самой тяжелой частью соревнований.
Но справедливость восторжествовала!

Поздравляю чемпионов и желаю всем успехов в предстоящих стартах. MBY

Горы зовут

В преддверии сезона «замерзшей воды» мы продолжаем знакомить читателей с новыми снегоходами BRP и обучением в уникальной школе горного катания SkiDooKing.

Текст **Антон Черкасов** Фото **Александр Еналеев, Андрей Овчинников, Антон Черкасов, Людмила Фигура**



Год от года снегоходы становятся все более совершенными. Электроника приходит на смену механике, высокотехнологичные материалы и конструкторские решения повышают возможности техники, а райдеры открывают для себя новые горизонты катания.

ИННОВАЦИИ SKI-DOO

Summit X T3 — пожалуй, самая желанная новинка BRP 2015 модельного года, предназначенная для любителей горного катания. Этот снегоход получил усовершенствованную облегченную переднюю подвеску с реактивной геометрией RAS2 (Responce Angle Suspension). В 2003 году BRP впервые представила конструкцию, где под нагрузкой угол стойки лыжи изменяется на 10°, и с тех пор ее геометрия оставалась неизменной. Благодаря RAS2 у Summit X T3 улучшилась боковая устойчивость, уменьшился отрыв внутренней лыжи при прохождении поворотов, а за счет еще большего сближения центра тяжести и центра опрокидывания длина рычага центробежной силы снижена, и снегоход еще труднее опрокинуть. В итоге аппарат более стабильно ведет себя на неровностях, не заваливается в поворотах, а снижение неподрессоренной массы добавляет комфорта в управлении.

Помимо передней подвески, Summit X 173 в комплектации T3 оснащается новыми лыжами Pilot DS 3 с глубоким килем, которые вместе с RAS2 увеличивают дорожный просвет на 20 мм, и гусеницей Powder Max 3 с высотой зацепа 7,62 см (3 дюйма). Перед конструкторами стояла вполне определенная задача — комбинируя серийные и тюнинговые решения, создать горную машину с выдающимися характеристиками уже в базовом варианте. Немало внимания было уделено снижению веса: Summit X понемногу «худел» в разных местах и в сумме потерял целых 7,25 кг. Возможно, кому-то это покажется незначительным, но уверяю: когда на склоне приходится ворочать два центнера, даже 3% лишнего веса под конец дня хорошо чувствуются. Можно проиллюстрировать это и другим примером: Summit X T3, единственный серийный снегоход с гусеницей 174 дюйма и зацепом 3 дюйма, будет весить столько же, сколько обычный Summit с этими параметрами 163 и 2,5.

В этом году на некоторые модели с двигателями ACE 900 и 600 компания BRP начала устанавливать электронный курок газа, одно из главных преимуществ которого в том, что без использования дополнительных инструментов его можно свободно вращать вокруг ручки руля. Для райдера это удобно в первую очередь тем, что прямо на ходу курок перестраивается под указательный или большой палец правой руки в зависимости от стиля езды. Если на склонах более удобным остается традиционное заднее положение курка, то на длинных равнинных перегонах его можно чередовать с передним, чтобы предотвратить чрезмерную усталость и затекание



Ski-Doo Summit X T3 можно назвать лучшим серийным снегоходом для горного катания

пальцев. Разумеется, новые куртки также оснащены регулируемым подогревом и по комфорту ничем не уступают фиксированным рукояткам.

Кроме того, в этом сезоне еще больше снегоходов оснащены перспективной разработкой iTC — «умной» системой управления дроссельной заслонкой, позволяющей обеспечить три режима работы двигателя: стандартный со сбалансированными динамическими характеристиками, спортивный — для моментального ускорения и максимального выбора мощности двигателя, а также экономичный, когда на крейсерской скорости достигается значительная экономия топлива. Например, новый трехцилиндровый четырехтактный мотор Rotax 900 ACE (90 л.с.) в режиме ECO потребляет всего 10 л бензина на 100 км. К тому же iTC позволяет использовать так называемый «учебный ключ», ограничивающий динамический потенциал двигателя, если за рулем сидит неопытный райдер или аппарат используется в прокате.

Приятно осознавать, что BRP прислушалась к просьбам клиентов и наконец-то поставила на вооружение радиоэлектронный ключ RF DESS, пообещав 100% распознавания и срабатывания. Думаю, каждому, кто хоть раз сидел на снегоходе, знакомо сопровождающееся громким писком сообщение «Ключ не распознан», когда в обычный «колпачок» после падения набивается снег и грязь и райдеру приходится в спешке решать проблему, чтобы не отстать от группы. Кстати, ключи RF DESS теперь устанавливаются и на новом поколении гидроциклов BRP, где также время от времени случались проблемы распознавания.

Помимо основных перечисленных нововведений, модели Ski-Doo 2015 года получили свежие интересные расцветки и ряд аксессуаров, включая «лобовой» снежный фильтр, который не дает снегу забивать воздухозаборник; комплект полозьев с упругими маятниками, улучшающих движение задним ходом; багажник для лыж/сноуборда, а также накладки ветровых щитков и светодиодную подсветку.

НОВАЯ «РЫСЬ»

Главной премьерой «утилитарников» BRP Lynx 2015 года стал многофункциональный снегоход 49 Ranger, оснащенный гусеницей 163 дюйма с зацепом 2,3 дюйма (59 мм) и новой доработанной подвеской PPS2 4100 DS A. Проехав на «рейнджере» сотню километров по сопкам Кольского полуострова в районе хребта Муста-Тунтури, скажу, что в части управляемости машину эту можно отнести к разряду выдающихся.

Следуя за ведущим снегоходом по набитому следу, на 49 Ranger нужно прикладывать минимум

Вверху:
Ski-Doo Summut X не только технически совершенен, но и чертовски красив! Дизайнеры BRP не зря едят свой хлеб!

На странице справа:
Lynx 49 Ranger — универсальный вариант для снегоходного туризма и «покатушек» выходного дня.

Для катания в горах двигателям BRP Rotax выставляют специальные настройки, компенсирующие пониженное содержание кислорода.

На камчатском снегу стоит только раз перегазовать, как гусеница моментально выкапывает огромную яму, и снегоход беспомощно раскорячивается, воздев лыжи к небу.







КЛЮЧ

С этого года BRP устанавливает новые радиоэлектронные ключи RF DESS на некоторые модели снегоходов и гидроциклов. По сравнению со старой версией они обеспечивают стопроцентное срабатывание в сложных условиях, когда на контактах присутствует вода или снег

В горах прокладывать маршрут учат с двойной осторожностью

усилий, чтобы оставаться в петляющей между валунами и елями колее — едешь себе, любуешься ландшафтами, а когда нужно прохватить, мощности Rotax 600 (E-Tec или ACE) более чем достаточно для «подрыва» с места. Если лафа кончается и приходится «тропить» самому, то в глубоком снегу найти общий язык с этим легким «утилитарником» тоже не проблема: благодаря облегченной подвеске с упругим фиксируемым маятником он прекрасно маневрирует, не отнимая при этом много сил. Кстати, из 49 Ranger выйдет отличный «турист», и для этого BRP предлагает опциональное двухместное сиденье со спинкой, зеркала, многофункциональный дисплей и увеличенную на 75 мм базу лыж для снижения валкости снегохода на набитой трассе.

УЧЕНИЕ В БОЮ

Одно дело — читать статьи о снегоходах, сидя на диване перед камином, совсем другое — преодолевать километры сложного рельефа, борясь





со снегом, техникой и с собой. Именно в такие моменты, когда, казалось бы, «забитые» ездой руки готовы отпустить руль, а в голове обретает актуальность вопрос «Зачем мне все это надо?», начинаешь задумываться о том, как превратить борьбу в удовольствие.

Год назад мы уже рассказывали о первой школе горного катания на снегоходах SkiDooKing, которую открыл в Хибинах официальный дистрибьютор техники BRP компания Rosan совместно с мурманским дилерским центром «Газ до отказа» (см. MBY №5/23, 2013). Той зимой, пройдя курс обучения, который включает теоретическую подготовку по устройству снегоходов, лавинной безопасности и выживанию в экстремальных условиях наряду с интенсивными практическими занятиями, многие из нас почувствовали себя практически «царями гор», пока не попали… на Камчатку.

Мама родная! Кажется, никто из московско-питерских журналистов и понятия не имел, что на земле может лежать сто-о-о-лько снега! Даже тренировавший нас опытный фрирайдер из Финляндии Юсси Пеннанен, видевший немало, не переставал удивляться день ото дня: «Kuinka paljon lunta!» («Сколько снега!»). Если в Хибинах, в этих суровых, как нам казалось, северных горах выкапывание «севшей» техники отнимало порядочно сил, но не сильно отвлекало от тренировок, то камчатский снежок в первый же день заставил пересмотреть отношение к советам инструкторов.

SkiDooKing — это теория, практика и путешествие!

Представьте себе, что, сойдя со снегохода, вы тут же проваливаетесь в снег так, что глаза оказываются на уровне лыж. А если вдобавок эти лыжи смотрят в небо из-за смелой перегазовки, которую вы себе позволили, чтобы эффектно проехать на камеру?.. Копать, копать, копать! Вытаскивать машину, которая вернет вас домой, не дав замерзнуть на ледяном ветру. А потом, восстановив силы, учиться контролировать каждое движение: силу нажатия на курок, положение ног, балансировку массой, чтобы одолевать склон за склоном и нырять в бездонный «пухляк» с уверенностью, что совершенство конструкции снегохода и навыки райдера вынесут, не подведут.

Принимая во внимание монструозный снежный покров, который в долинах доходит до нескольких метров, в этих краях нужно с двойной осторожностью прокладывать маршрут,

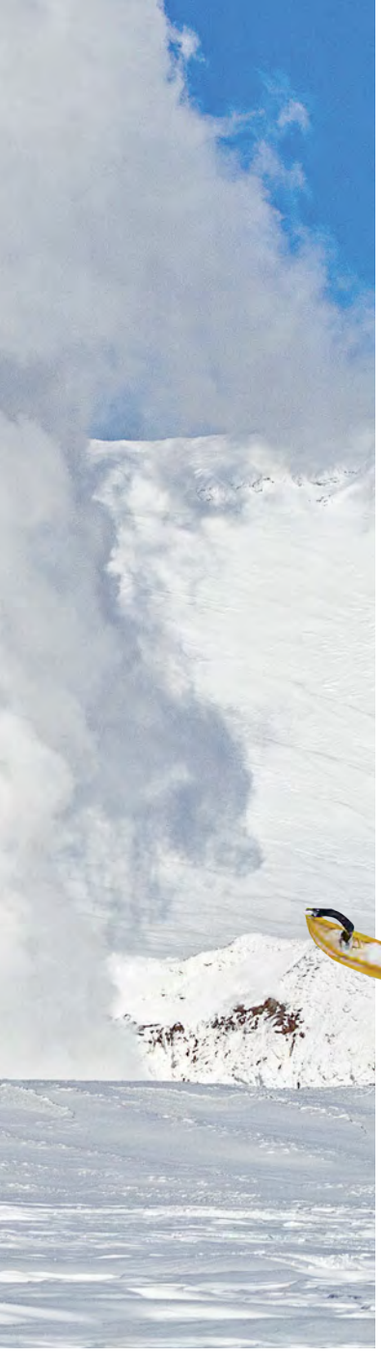
Вверху:
Отряд «скидукеров» у кратера вулкана Горелый.

На странице справа:
Навыки катания в горной местности позволяют забираться на снегоходах в интересные и недоступные без техники места.

Вдали от базы снегоход превращается в жизненно необходимую вещь, и от умения управлять им зависит многое.

Школа SkiDooKing учит чувствовать снегоход, понимать горы и оставляет незабываемые впечатления.











КУРОК ГАЗА

Одним из приятных новшеств у снегоходов BRP 2015 модельного года стал поворотный курок газа. Без специальных инструментов прямо на ходу его можно вращать на руле, меняя положение под указательный или большой палец

непрерывно оценивая его относительно лавинной безопасности. Определение состояния снега — целая наука, премудрости которой преподаватели из BRP-центра RPM терпеливо объясняют «зеленым скидукерам». На тренировочных выездах студенты учатся прогнозировать места возможного схода лавин, оценивают состояние снежных слоев с привязкой к погодным условиям и, разумеется, отрабатывают навыки поиска с использованием радиомаяков и стандартного снаряжения (щуп, лопата и т.п.), без чего выезжать в горы просто запрещено.

С первого занятия инструкторы SkiDooKing объясняют готовым рваться в бой снегоходчикам, что истинно профессиональное катание подразумевает не только умение лихо изрезать гусеницами крутой склон, но также возвратиться на базу без потерь. К счастью, нам повезло не столкнуться с лавиной, зато на маршруте произошел другой случай, весьма поучительный как для студентов, так и для инструкторов.

Двигаясь цепью по укатанной «одноколейной» дороге, мы встретили идущий навстречу караван КамАЗ'ов с топливом. Чтобы разойтись с ними, инструктор дал команду запрыгнуть на снежный бруствер высотой от полутора до двух метров. Взревели моторы, и наши мощные Ski-Doo Summit X моментально рассыпались по «обочинам». Однако одна из «обочин» оказалась не просто высоким сугробом, а коварной снежной стеной, наросшей над перилами автомобильного моста. К счастью, все обошлось и никто не пострадал, но урок из этого происшествия все извлекли очень важный: прежде чем жать на газ, необходимо трижды убедиться в том, что под белым «маскхалатом» глубокого снега не скрываются всякие неприятные сюрпризы.

SkiDooKing на Камчатке — это не только интересная и эффективная учеба, в корне меняющая представление о том, что такое снег и горы, но и удивительное путешествие в страну вулканов и невероятной природы. Туда сложно добраться, но хотя бы раз в жизни заглянуть в кратер действующего вулкана, где из обрамленных отложениями серы фумаролов вырываются потоки горячих газов, непременно стоит. А после напряженного дня на базе «Снежная долина», расположенной неподалеку от живописной Вилючинской сопки, прилежных студентов ждет заслуженная награда — погружение в расслабляющие натруженное тело горячие источники и незабываемый ужин с традиционными камчатскими дарами моря. Эх, учиться бы так всю жизнь! MBY


ROMAN HAGARA
ERSTE
Group
Red Bull
REDBULLEXTREMESAILING.COM
EXTREME

Экстрим на Неве



В июне Россия впервые за многие годы принимала этап профессиональной парусной серии. Опыт оказался успешным, а организаторы российского этапа Extreme Sailing Series, который прошел в Петербурге и получил неофициальное название «русская рулетка», надеются, что регата еще не раз к нам вернется.

Текст и фото **Евгения Бакунова**



Примета времени: если раньше практически у всех звезд паруса было свое амплуа, то теперь профессиональные яхтсмены обретают разносторонний опыт и становятся все более универсальными. Расписание многих известных гонщиков впечатляет: сегодня они выступают в профессиональной серии, например, в классах Extreme 40, AC45 и RC44, а завтра уже оказываются в рядах соискателей на чемпионатах мира или Олимпийских играх.

ЗВЕЗДНАЯ СЕРИЯ

Extreme Sailing Series отличается не просто тем, что объединяет звезд мирового паруса; эта серия собрала наиболее универсальных яхтсменов современности, способных гоняться на чем угодно и мгновенно перестраиваться с класса на класс. Примеров из числа участников Extreme Sailing Series масса, и Франк Камма, пожалуй,— один из самых ярких представителей плеяды универсалов. За его плечами и безостановочные кругосветки, и рекорды в преодолении различных дистанций, и победа в Volvo Ocean Race 2011/12 (заметим, с первого раза), а теперь он еще и готовится к Олимпийским играм в классе Nacra 17.

Сэр Бен Эйнсли, известный как «лучший яхтсмен всех времен и народов», имеет в своем послужном списке четыре олимпийских золота и одно серебро. В составе Team Oracle в 2013 году он выиграл Кубок «Америки» и собирается вступить в борьбу за самый старый парусный трофей уже с командой «имени себя» — Ben Ainslie Racing (BAR).

Новозеландская команда, к сожалению, приехала в Питер без Дина Баркера — бессменный шкипер Team New Zealand в Кубке «Америки» с начала 2000-х годов в это время гонялся на европейском чемпионате на катамаранах А-класса, оставив вместо себя капитаном Питера Бурлинга, серебряного призера Олимпиады-2013 в классе 49er.

В российской команде Gazprom Team Russia тоже не без знаменитостей. Шкипер Игорь Лисовенко — чемпион России в классе «Лазер». В команде Пол Кемпбелл-Джеймс, выигравший два сезона в Extreme Sailing Series (2010 и 2011 гг.) в составе The Wave, Muscat и Luna Rossa, и Пит Камминг — участник команды Luna Rossa в 34-м America's Cup и победитель Extreme Sailing Series 2009.

Не буду перечислять достижения всех участников серии. Отмечу лишь, что на этап в Петербурге приехали, по данным организаторов, 21 участник Олимпийских игр, 36 участников Кубка «Америки», семеро яхтсменов, ходивших в кругосветные регаты, и 47 чемпионов мира в различных (в том числе олимпийских) классах. То есть в Питере собрался настоящий парусный бомонд, и такого в нашей

Гоночная акватория регаты заняла практически всю ширину Невы



ВЛАДИМИР ЛЮБОМИРОВ
командор яхт-клуба Санкт-Петербурга

Задумав пригласить гонки Extreme Sailing Series в Санкт-Петербург, мы не сомневались в успехе регаты как у публики, так и у самих участников: практически никто из них прежде не бывал в нашем городе. Признаюсь, успех превзошел ожидания, и это хорошая база для того, чтобы сделать регату регулярной.









ГЕОРГИЙ ШАЙДУКО
RussianFirst

Это соревнование высшего класса, и я рад, что мы смогли показать себя неплохо, хотя это был наш первый опыт в серии. Надеемся продолжить выступать в Extreme 40, но это во многом зависит от того, найдем ли мы финансирование, чтобы достойно продолжить выступления.

На странице слева:
В гонках экипажам зачастую приходилось проявлять искусство эквилибристики.

Сверху вниз:
Работа на палубе лодок Extreme Sailing Series — это почти всегда тяжелый физический труд.

В рамках этапа состоялись 22 гонки, в них приняли участие 12 команд, в том числе две российские.

Приняв регату, Санкт-Петербург обеспечил этому захватывающему представлению чудесные декорации.

стране еще не было! Даже визит Volvo Ocean Race в 2009 году был менее представительным. Достойная команда для потрясающего города, предоставившего свои великолепные пейзажи в качестве декораций для гонок Extreme Sailing Series.

ЗЕМЛЯКИ

Появление в Extreme Sailing Series российских яхтсменов и проведение этапа в Петербурге всколыхнуло мировую общественность. Об активности «Газпрома» в парусном спорте не перестают говорить на всех уровнях, обсуждая растущие амбиции газового монополиста. Тем более что Владимир Любомиров, командор яхт-клуба Санкт-Петербурга, ставшего одним из организаторов российского этапа, еще год назад говорил о планах на участие в Кубке «Америки». Сегодня эти планы уже не выглядят столь призрачными, какими казались. «Экстремальная серия» — практически единственное соревнование, где собираются почти все потенциальные команды Кубка «Америки». Extreme Sailing Series — полигон и инкубатор современного America's Cup. И, как сказал Ли МакМиллан, единственный шкипер, которому удалось дважды выиграть серию, «где еще гоняться в 2014 году, если не в Extreme 40?»

АКВАТОРИЯ И ДЕКОРАЦИИ

В целом питерский этап был организован на мировом уровне и в полном соответствии со стилем, присущим этой элитарной серии. На пляже у Петропавловской крепости появилась



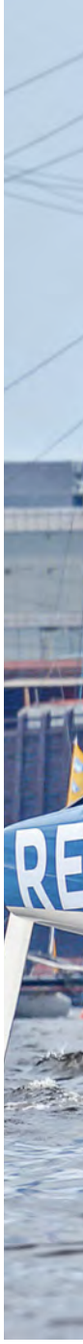




БЕН ЭЙНСЛИ
J.P. Morgan BAR

Это непростое место для гонок; впрочем, все акватории в этой серии особенные. Гоняться на Неве живописно и приятно. Мы здесь выступили довольно хорошо и надеемся улучшить свои позиции в будущих этапах.





гоночная деревня со своим VIP-клубом, где специально приглашенные гости могли с балкона наблюдать за тем, что происходит на Неве. Остальные зрители располагались вдоль кромки берега. Подробные комментарии ко всем гонкам — тоже традиция серии, так что даже случайному зрителю действие становилось понятным.

Гоночная акватория занимала практически всю ширину Невы — экскурсионным судам оставили небольшой проход у набережной вдоль Зимнего дворца. Кое-кто сравнивает Extreme Sailing Series с автомобильной «Формулой-1». Наверное, аналогия уместна, за исключением того, что в «Формуле» никто из числа зрителей не может оказаться на трассе на борту гоночного болида. В Extreme Sailing Series такая возможность была, и многие гости питерского этапа ею воспользовались.

Конец июня в Питере — самое «жаркое» время, когда в городе полно туристов. Тем более жаль, что людей, приходивших смотреть гонки, оказалось не так много, как хотелось бы. В таком специфическом виде соревнований это, по-видимому, неизбежно, да и вкус к парусу прививается десятилетиями. Возможно, причина и в том, что реклама регаты в городе практически отсутствовала.

Extreme Sailing Series объединяет многих звезд мирового паруса

ГОНКИ

Хорошая в понимании обычных горожан погода, к сожалению, не позволила зрителям увидеть гонки Extreme 40 во всей красе — при ветре в 5–9 узлов катамараны нечасто выходят на один корпус, и это несколько снизило динамику и зрелищность состязания. Тем не менее большинство участников оценили невскую акваторию соревнований как сложную: ветра были некрепкие, быстро меняющие силу и направление, кроме того, требовалось учитывать течение реки, скорость которого достигает 4 узлов.

Для российских команд этап оказался удачным. Команда Gazprom держится на пятом месте в общем зачете, что неплохо для дебютного сезона. А лидерами пока остаются корифеи серии — команда Alinghi. К моменту выхода этого номера MBY из печати уже завершатся 5-й этап Extreme Sailing Series в Кардиффе и 6-й этап в Стамбуле. Затем 2–5 октября состоится этап в Ницце, а в декабре сезон завершат гонки в австралийском Сиднее. MBY



ИГОРЬ ЛИСОВЕНКО
Gazprom Team Russia

В Петербурге была самая сложная акватория из тех, на которых мы гонялись в этом году. В этих гонках надо быть готовым ко всему: ситуация на дистанции меняется за доли секунды.

На странице слева и вверху:
Рабочие моменты регаты.

Справа:
Команде SAP Extreme Sailing Team достался приз за наибольшую скорость на этапе: они разогнали свой катамаран до 21,6 узла.



Наши на Джиральe

Giraglia Rolex Cup — одна из самых старых и престижных гонок Средиземного моря.

Текст **Анастасия Зайцева**

Для увлеченных парусом людей эта гонка не нуждается в представлении. А для всех прочих, оказавшихся в середине июня на Лазурном Берегу, открывается потрясающее зрелище. В залив Сен-Тропе приходят более 200 парусников из разных уголков планеты, и порой кажется, что паруса полностью застилают горизонт.

ИСТОРИЯ ГОНКИ

Она началась в 1953 году, и организаторы изначально ставили своей целью с помощью парусного спорта навести между Италией и Францией мосты, разрушенные в период Второй мировой войны. Было решено создать знаковый маршрут между двумя странами, как бы соединяющий два народа. Места старта и финиша с тех пор много раз менялись, но неизменной оставалась поворотная точка — скалистый остров Джиралья у северного побережья Корсики, который и дал название регате. В первой гонке приняли участие чуть больше 20 яхт, но со временем соревнование разрослось и приобрело совсем иные масштабы.

Причин такой популярности несколько. Во-первых, несмотря на престиж места действия, гонка является достаточно демократичной и открыта для большого числа классов. Здесь можно встретить и суперсовременные Maxi — сложнейшие гоночные машины, на борту которых именитые яхтсмены-профессионалы, участники многих главных парусных состязаний: Кубка «Америки», Volvo Ocean Race, Олимпийских игр. Вместе с тем здесь есть и множество небольших парусных яхт под управлением «любителей». Надо сказать, зачастую этот термин сложно применить к людям, за плечами которых не одно десятилетие парусного опыта, и таких на Giraglia Rolex Cup немало. Во-вторых, регата представляет собой сочетание коротких прибрежных гонок и офшора, таким образом, можно тренироваться в разных условиях. В-третьих, сам офшорный гоночный маршрут, не очень длинный и не утомительный (241 миля), включает массу интересных в тактическом плане моментов.

В последние годы организаторы добавили в программу «для разогрева» еще и предварительную офшорную гонку из Сан-Ремо в Сен-Тропе, которая привлекает много итальянских команд. И главное — эта регата наполнена необыкновенной атмосферой; здесь можно полностью ощутить то, что называют командным духом, парусным братством, страстью к морю — все, что объединяет людей под парусом.



ОСТРОВ

Джиралья (Giraglia) — французский остров в Средиземном море, на северной оконечности Корсики. Он известен своим маяком и генуэзской башней Torra di Giraglia, входящей в число исторических памятников Франции



КТО И ЧТО

Нынешняя Giraglia Rolex Cup стала рекордной по числу участников. В сумме во всех гонках соревновалось 242 команды. Надо сказать, что в этом году, помимо всех перечисленных пунктов, организаторы добавили «изюминку».

«Джиралья — немолодая леди; ей уже за шестьдесят, и время от времени она нуждается в небольшом лифтинге»,— сказал Карло Кроче, президент ISAF (Международной Федерации парусного спорта) и один из организаторов гонки.

Обычно гонка финиширует в Генуе или Сан-Ремо, а на этот раз она завершилась в Монте-Карло по случаю открытия нового клубного дома яхт-клуба Монако. Собственно, гонке и было посвящено первое мероприятие, прошедшее в только что построенном (по проекту архитектора Нормана Фостера) доме. В рамках регаты состоялось и его торжественное открытие. Пьер Казираги, один из членов монаршего дома Монако, принял участие в гонке в составе команды Esimit Europe; спонсируемая «Газпромом» лодка была на финише первой. Призы победителям вручал князь Альбер. А общий зачет выиграла швейцарская команда Tixwave Бернара Вананти.

В парусном спорте ветер для всех одинаковый: и для тебя, и для соперников

Конечно, в такой гонке участвовать всегда интересно и престижно, и впечатлений будет хоть отбавляй, и спортивный азарт не дает покоя. За последние годы число российских участников регаты заметно выросло. Если в 2010 году на гонку заявились четыре экипажа, то в этом году Россию представляли 14 команд. При этом наши соотечественники стремятся уже не просто к участию, а к высоким результатам. Так, в прибрежной гонке в дивизионе ORC B победу одержал экипаж *Symfony* Вячеслава Фролова, а в основной офшорной гонке *Digital Bravo* Валентина Зубкова заняла второе место в дивизионе ORC A для лодок double-handed (экипаж из двух яхтсменов).

СПОРТИВНЫЕ «ТАЙНЫ»

Гонка проходит с гандикапом, и в этих нюансах непосвященному разобраться довольно сложно. Пока большинство российских участников берут лодки в чартер, и тут необходимо понимать, как делать выбор. Если обратиться к статистике



последних лет, можно заметить, что с 2011 года победа в общем зачете доставалась небольшим лодкам (до 55 футов длиной). Опытные участники выбирают лодку, опираясь на технические характеристики и гандикапный балл. Помимо этого, для достойного результата необходимо, чтобы лодка имела хорошие гоночные паруса.

«Несколько лет мы гонялись на X-35, у нее балл 1,058. Здесь у нас J 109 — очень хорошая лодка с баллом 1,027; к сожалению, без гоночных парусов она проигрывает конкурентам»,— рассказывает Игорь Распопов, директор яхт-клуба «Марк», организующего участие в регатах. Тем не менее его команде M.A.R.C. в офшорной гонке удалось занять 11-е место в своей подгруппе. Но даже если все совпало: и технические характеристики, и паруса, и гандикапный балл,— для высокого результата необходимо, чтобы команда хорошо знала лодку.

«Мы участвуем в гонке четвертый год, лодки берем в чартер,— говорит Олег Гусев, директор клуба “Навигатор”.— Команды у нас “не скатанные”, и задача каждый раз — просто получить массу впечатлений и эмоций. Мы понимаем и свои силы, и то, что без слаженной команды, без настроенной “под себя” лодки призов не видать. Хотя в прошлом году на X-35 Женя Никифоров, представляя команду нашего клуба, был на 4-м месте. В портовых гонках мы были вторыми, а по общему зачету нас пересчитали, и мы стали четвертыми. В этом году решили взять лодку побыстрее — J 111, и оказались не готовыми к ее настройкам и особенностям. Разбирались с ней во время портовых гонок, и только на длинной дистанции она “поехала” на заданных скоростях. Паруса были гоночные, все было супертонкое, настройки приходилось делать методом проб и ошибок. Мы понимали, что не выжимаем из нее того, что она может дать: здесь гонялись три J 111, и в портовых гонках они были выше нас».

Нынешняя Giraglia Rolex Cup стала рекордной по числу участников — 242 команды

Клуб «Навигатор» приобщает людей к парусу, знакомит с этим образом жизни тех, кто раньше об этом и не мечтал. Конечно, своя лодка повышает шансы на успех.

«Думаем на будущий год купить клубную лодку и потихонечку ее “доводить”. Примером для нас является *Symfony* — она уже девятый год выступает в регате. В прошлом году они стали чемпионами



СТАРТ

Фейерверк по случаю Rolex Crew Party — вечеринки для участников Giraglia Rolex Cup в Сен-Тропе, откуда в этом году стартовала гонка







На странице слева:
На переднем плане — яхта *Rusalka*: одна из нескольких российских команд, принимавших в этом году участие в Giraglia Rolex Cup.

Сверху вниз:
Еще одна команда из России — яхта *Anna* под управлением шкипера Сергея Покровского.

Ближний бой в классе Mini-Maxi: яхты *Jethou*, *RAN* и *Allegre*.

в своей категории — "довели" наконец лодку»,— заключает Олег.

ТОНКОСТИ ФОРМАТА

Валентин Зубков, один из призеров регаты (команда Team Digital), занимается парусом с 1978 года и с 2008 года организует участие любительских команд в регатах Rolex. В этом году он решился на смелый шаг и выступил на 42-футовой Swan 42 в категории double-handed (круизные лодки). По его словам, опыт был довольно интересный, особенно в плане того, как вдвоем справиться с лодкой, рассчитанной на приличный экипаж, когда для откренивания требуется около 800 кг «живого» веса. Но, даже имея большой парусный опыт и свою лодку, нужно еще понимать тонкости регистрации.

«Выбрать класс (IRC или ORC.— Прим. MBY) не представлялось возможным: на сайте гонки не был опубликован entry list с указанием категорий,— рассказывает Валентин.— Я проплатил обе категории, и уже здесь мне возвращали деньги. В гоночном комитете за два часа до старта я так и не смог добиться списка участников по группам.

Возникает вопрос: как выбрать? На Мальте (Rolex Middle Sea Race) раньше была удобная система: ты мог заявиться и в IRC, и в ORC, гоняться в своем флоте по размеру и получать результат в обоих списках. Соответственно, появляется понимание, хорош ли твой гандикап в IRC и в ORC. Условно говоря, ты более круизная лодка или более гоночная и с кем тебе гоняться в следующий раз. Здесь эту систему отменили — можно заявиться только в одной категории. На вопрос, почему так, мне ответили, что организаторов не устраивает ситуация, когда приходит быстрая лодка и забирает призы во всех категориях. Их мотив — чтобы больше людей радовалось призам.

А я очень хотел бы посмотреть свой результат не только в ORC, но и в IRC. В парусном спорте мы стремимся улучшить свой гандикап, когда шьем новые паруса или работаем с весом лодки. А здесь закрывается большое информационное окно, и ты оказываешься в некотором тупике».

В яхтинге, где многое зависит от мастерства, свою роль играют случай, удача и погода. Помнится, в 2010 году накануне старта на Лазурный Берег обрушился сильнейший шторм. Хотя, с другой стороны, очень верно заметил Валентин Зубков: «Парусный спорт прекрасен тем, что мы не знаем погоды — мы знаем только прогноз. Приходится действовать по факту: какой ветер есть, такой и "работаем". А он для всех одинаковый: и для тебя, и для твоих противников». MBY

Спортивная натура

Линейка Bentley Continental GT пополнилась моделью V8 S. Она не самая мощная и не самая быстрая, но очень драйверская, а это дорогого стоит.

Текст **Татьяна Гудкова**



Формально в модельном ряду Bentley Continental GT версии с 4-литровым турбированным мотором V8 являются начальными, однако, кроме абсолютного количества «лошадей» под капотом, для поклонников настоящего драйва важна удельная мощность (мощность, отнесенная к массе автомобиля), распределение веса по осям и настройка подвески. На всех этих мелочах и сконцентрировались инженеры Bentley Motors, когда задумали создать самый драйверский автомобиль.

МОЩНОСТЬ И СКОРОСТЬ

Возможность преодолевать порог в 300 км/ч — уже само по себе выдающееся достижение. В то время как большинство автомобилей классов «люкс» и «премиум» имеют встроенные ограничители скорости, британцы не боятся выпускать всех своих «скакунов» на свободу и строят автомобили, способные полностью подчиняться водителю на любой скорости. Причем, в отличие от большинства одноклассников, суперкары Bentley проходят специально разработанную их создателями обширную программу тестов, в том числе зимних, когда температура холодного мотора опускается до отметки –30 °C. Это особенно актуально для России, где значительную часть года стоят холода, и среди суперкаров, благодаря полному приводу и весьма солидному дорожному просвету, Bentley оказался фактически вне конкуренции.

Мощность двигателя увеличилась незначительно — с 507 до 528 л.с., также несколько подрос крутящий момент, причем его пик в 680 Н·м наступает уже с 1700 об/мин, а предельные обороты мотора достигают отметки 6000 об/мин. Кстати, новый для Bentley двигатель V8 построен с использованием высоких технологий. Для обеспечения желаемой мощности и одновременно сокращения расхода топлива применена система

Главная черта Bentley — отсутствие компромисса между скоростью и комфортом


CI BML



непосредственного впрыска топлива в цилиндр. Не будем уточнять, как конкретно это работает, достаточно лишь запомнить, что двигатель с непосредственным впрыском легче запускается в лютые холода, а на заправку придется заезжать реже — это важно как в бешеном ритме города, так и в дальнем путешествии. Ну а если двигаться неспешно, то электроника и вовсе может дать команду на отключение половины цилиндров.

Таким образом, кратковременно Bentley может стать 4-цилиндровым и 2-литровым, чтобы еще на 5% сократить потребление топлива и при этом иметь возможность за доли секунды вновь стать могучим и свирепым. Кстати, в сравнении с базовой версией прирост мощности никак не сказался на потреблении топлива: средний расход составляет 10,6 литра на 100 км. Таким образом, 90-литрового бака хватит на 850 км, а если двигаться исключительно по трассе, то расход и вовсе падает ниже 8 литров. Мне не удалось заставить себя ездить столь степенно, зато я сполна распробовала впечатляющие динамические характеристики.

Возможность преодолевать порог в 300 км/ч — уже само по себе большое достижение

ДИНАМИКА

Для улучшения разгонной динамики 8-ступенчатый автомат был немного перенастроен: у него сближенные передаточные числа и уменьшено время переключения. Таким образом, по сравнению с базовой версией V8, у «эски» разгон с места до «сотни» сократился с 4,8 до 4,5 секунды. Причем, как и у других моделей Bentley Continental GT, динамика практически не зависит от погодных условий — спасибо постоянному полному приводу с асимметричным дифференциалом Torsen. В стандартных условиях большую часть крутящего момента (60%) он направляет задним колесам, но в случае их пробуксовки способен скорректировать потоки мощности на наиболее загруженные колеса. Система эта исключительно механическая и потому интуитивно понятная для водителя. Обычно она используется на раллийных болидах, а на Bentley ее научили работать благородно и вместе с тем быстро и понятно.

Ну а самое интересное Continental GT V8 S творит, конечно же, в поворотах. Дорожный



ДИЗАЙН

Форма выхлопных труб, напоминающая знак бесконечности, является фирменной фишкой именно модели V8 S







На странице слева:
Передняя панель напоминает о роскошных британских автомобилях середины прошлого века, но выполнена на новом технологическом уровне. Вариантов оформления салона невероятно много; даже на центральной консоли можно сочетать кожу нескольких цветов плюс вставки из дерева или алюминия. Трехспицевый руль и алюминиевые накладки на педали — прерогатива заряженных версий Continental GT.

Сверху вниз:
Continental GT V8 S может быть с закрытым кузовом-купе или кабриолетом. В любом случае в салоне хватит места для четверых и еще остается вместительный багажник — настоящий Gran Turismo.

Кто-то сочтет, что дизайн Bentley застыл, однако после недавней смены поколений эти автомобили стали легче, изящнее и динамичней. Просто многое проявлено в тончайших деталях, за которыми и скрывается совершенство формы.

просвет уменьшен ровно на 10 мм — это не слишком критично в отношении проходимости, зато очень заметно с точки зрения восприятия динамики. Bentley и раньше не страдал недостаточной устойчивостью в виражах, но теперь на смену вальяжности пришла ярость, с которой «эска» проглатывает поворот за поворотом. В управляемости нет и намека на тяжесть большого мотора. Двигатель V8 на 40 кг легче своего более крупного аналога W12 и при этом уступает ему по мощности менее 40 л.с. Таким образом, по разгонной динамике они равнозначны, и более солидный 6-литровый мотор получает преимущество только по максимальной скорости.

КОМФОРТ

Но сравнивать Bentley — затея неблагодарная, на этих авто надо ездить и наслаждаться. Независимо от объема и числа цилиндров под капотом, в салоне Continental GT всегда обилие мягкой кожи и натурального дерева. Выбор цветов просто огромный, причем разные тона можно сочетать между собой, создавая самые причудливые комбинации. Ну а чтобы Continental GT V8 S без труда выделить среди других моделей британской марки, специально для суперкара создан особый, уникальный цвет кузова — белый перламутровый, который так и называется — «Белуга». Эта могучая рыба из породы осетровых может иметь вес до полутора тонн, а в длину превышать 4 метра, немногим уступая автомобилю. Хотя Bentley крупнее, приземистый классический силуэт скрывает истинные габариты суперкара — его длина 4,8 метра, а ширина по зеркалам превышает 2,2 метра.

Такие серьезные габариты — главный залог комфорта и устойчивости на дороге. В салоне вполне комфортно устроятся четверо взрослых; у каждого из них будет свое собственное «обитаемое пространство», а передние кресла обладают множеством электрорегулировок, функцией подогрева и вентиляции. Багажник готов вместить все необходимое в дальней дороге: его объем — 358 литров, один из самых серьезных показателей настоящих спорткаров, способных разогнаться свыше 300 км/ч и при этом гарантировать водителю полный контроль над дорожной ситуацией в любое время года.

Вот такой он, Bentley Continental GT V8 S: быстрый и мощный, всепогодный и просторный, такой, каким должен быть настоящий driver's car родом из Крю. MBY

Хроника хронографов



Культовый итало-швейцарский часовой дом Panerai — один из первых элитных производителей, кто обзавелся всеми существующими разновидностями хронографов.

Текст **Тимур Бараев**



Слева:
Panerai Luminor 1950 Chrono Monopulsante 8 Days GMT — однокнопочный хронограф с индикаторами времени во втором часовом поясе, времени суток и запаса хода. Выпускается в корпусах 44 мм из керамики, стали и титана.

Вверху:
Базовым механизмом для хронографов Panerai стал мощный автоматический мануфактурный калибр P9100 с двумя заводными барабанами, частотой баланса 28 800 пк/ч и трехсуточным запасом хода. Так он выглядит в модели Panerai Luminor 1950 3 Days Chrono Flyback.

Первый хронограф Panerai был собран по часовым меркам не так уж давно — в 1943 году. Им стал прототип модели Mare Nostrum, разработанный специально для Marina Militare — боевых офицеров ВМС Италии. Механизм с секундомером итальянцы приобрели у старинного швейцарского дома Minerva. В те времена не умели делать водонепроницаемые хронографы, и потому бойцы легендарного подводного спецназа Gamma Force, благодаря которым дом Panerai, собственно, и занялся производством часов, выполняли свою миссию с обычными часами на рукаве водолазного костюма.

После успешного возрождения бренда в начале 2000-х годов Panerai выпускал хронографы на базе механизмов ETA, Jacquet и La-Joux-Perret, но не иметь собственного мануфактурного хронографа в наши дни считается неприличным. Последние несколько лет инженеры мануфактуры Panerai в Невшателе напряженно разрабатывали разнообразные модули хронографов. И вот в прошлом году, когда близ Невшателя, в Пьер-а-Бо открылась еще одна мануфактура Panerai, дом начал презентовать собственные хронографы.

Базовым калибром стал автоматический P9100. Это большой и очень мощный механизм диаметром 35 мм и высотой 8,15 мм с двумя заводными барабанами, частотой баланса 28 800 пк/ч и трехсуточным запасом хода. Модуль хронографа управляется колонным колесом и имеет вертикальное сцепление. P9100 оснащен остроумным 60-минутным счетчиком, в роли которого выступает основной циферблат; по нему передвигаются две центральные стрелки хронографа: секундная и минутная. Их невозможно спутать с фирменными узнаваемыми панераевскими часовой и минутной стрелками — они значительно тоньше.

Это необычный хронограф. Он имеет функцию flyback (или по-французски — retour en vol), которая позволяет обнулить показания счетчиков. Начать новый отсчет можно нажатием на боковую кнопку в положении «8 часов». В обычных хронографах для этой процедуры потребуется три нажатия на две различные боковые кнопки. Впервые эта функция появилась у военных хронографов 1930-х годов. Она значительно облегчала жизнь пилотам. Новый механизм дебютировал в часах Panerai Luminor 1950 3 Days Chrono Flyback в 44-миллиметровом корпусе из стали или фирменного красного золота. Цена для мануфактурных хронографов более чем привлекательна: за стальную модель просят всего 450 800 руб.

Только у Panerai столь полная линейка мануфактурных хронографов всех видов









Под водой хронограф с одной кнопкой гораздо удобнее, чем двухкнопочный



Так как Panerai активно поддерживает яхтенный спорт и проводит собственную регату Panerai Classic Yachts Challenge, 10 месяцев назад появился профессиональный хронограф на базе того же калибра P9100, но с оригинальным счетчиком обратного отсчета для яхтсменов. У Panerai Luminor 1950 Regatta 3 Days Chrono Flyback Titanio есть традиционный 12-часовой счетчик у отметки «3 часа», а минутная стрелка хронографа установлена также на центральной оси и окрашена в оранжевый цвет. Эта яркая стрелка работает в двух режимах. Узнав, например, что до старта регаты осталось 6 минут, яхтсмен должен нажать 6 раз на боковую оранжевую кнопку в положении «4 часа». Каждое нажатие заставляет центральную оранжевую стрелку отступать на 1 минуту назад. Начало отсчета осуществляется нажатием на боковую кнопку у отметки «10 часов». После старта регаты хронограф автоматически переключается в режим обычного отсчета времени.

Корпус диаметром 47 мм очень легкий, так как сделан из сатинированного титана. И, опять же, радует цена этих сложных часов — 671 300 руб.

Кроме того, на базе мануфактурного калибра P2004 был представлен однокнопочный хронограф Chrono Monopulsante. Раньше все хронографы были однокнопочными, и этот механизм, можно сказать, создан для коллекционеров и ценителей истории высокого часового искусства. Его основными особенностями являются ручной завод с невероятным 8-дневным запасом хода и одна кнопка в положении «8 часов», которая визуально облегчает корпус часов. Модель Luminor 1950 Chrono Monopulsante Left-Handed 8 Days Titanio вышла в титановом корпусе диаметром 47 мм. Отличительной особенностью корпуса является заводная головка с защитным устройством, расположенная с левой стороны. Это часы отнюдь не для левшей или тех, кто носит их на правой руке, а дань истории. Дело в том, что бойцы итальянского подводного спецназа на левом рукаве водолазного костюма носили подводный компас и глубиномер, а часы — на правом. Кнопка хронографа находится на правой боковине корпуса в положении «2 часа».

Многослойная конструкция циферблата обоснована требованиями к максимальной считываемости показаний в условиях плохой видимости. Он состоит из двух совмещенных



На странице слева (слева направо, сверху вниз):
Линейный модуль индикатора запаса хода.

Механизм OP XXV создан на базе культового калибра Minerva 13-22.

Куполообразное стекло из плексигласа и защитный рычаг заводной головки.

Panerai Luminor 1950 Regatta 3 Days Chrono Flyback Titanio.

Radiomir 1940 Chronograph Oro Rosso.

Вверху:
Заводная головка Panerai Radiomir 1940 Chronograph (корпус 45 мм из белого золота) выглядит как откровение. Но именно ею оснащался прототип первого хронографа Mare Nostrum.

дисков, на нижний из которых нанесен люминесцентный слой Super-LumiNova, а в верхнем вырезаны цифры и часовые метки. Часы выйдут тиражом 300 экземпляров.

Есть у Panerai и наиболее сложная разновидность часов с наручными секундомерами — сплит-хронограф, который относится к самому престижному классу усложнений Grande Complication. Хронограф способен измерять продолжительность сразу двух происходящих одновременно процессов. Panerai Chrono Rattrapante создан на базе калибра P2006 с тремя заводными барабанами, двумя колонными колесами и индикатором восьмидневного запаса хода.

Но особый интерес у коллекционеров вызвала представленная в этом году ограниченная серия винтажных хронографов Panerai Radiomir 1940 Chronograph (50 экземпляров в корпусе 45 мм из платины и по сто — в корпусах из белого и фирменного красного золота). Дело

Panerai постоянно расширяет свою коллекцию хронографов. Ждем новых сенсаций!



в том, что механизмы OP XXV для этих моделей созданы на базе культового калибра Minerva 13–22 с ручным заводом, диаметром в 12¾ линии (32 см) и балансом с классической для карманных часов частотой 18 000 пк/ч — точь-в-точь как механизм Angelus из первого легендарного прототипа Mare Nostrum. Классический культовый механизм с двумя кнопками хронографа безупречно декорирован вручную, в чем можно убедиться, рассмотрев его сквозь сапфировую заднюю крышку. Платиновая и бело-золотая модели имеют оригинальный винтажный циферблат с подробной тахометрической шкалой на широченных полях и двумя светящимися метками.

Но особенно стильно смотрится модель Radiomir 1940 Chronograph Oro Rosso (PAM 519) в красно-золотом корпусе. На разметке коричневого (так здорово подходящего к красному золоту!) циферблата причудливо смешались римские и арабские цифры. Современный вид обрели крепления браслета, а заводная головка такой формы впервые встречается у современных Panerai. Но именно ею оснащались малоизвестные и не дожившие до наших дней модели Panerai Radiomir 1940 года. Ради исторической правды дизайнеры сохранили даже плексигласовое стекло. Красота и историческая достоверность стоят довольно дорого — цены начинаются от 2 065 400 руб. MBY



Англичанин в Париже

Говоря «Я еду в Бристоль», можно подразумевать и город на атлантическом побережье Великобритании, и Париж — столицу Франции, а для многих — и всего мира.

Текст **Полина Цыганова**

Те, кто привык останавливаться в отеле Le Bristol, конечно, подразумевают Париж. Ведь для них город на берегах Сены — это Le Bristol, а Le Bristol — это Париж. Однако не будем увлекаться этой головоломкой из географических названий, а поговорим о самом отеле.

Отель Le Bristol был открыт Ипполитом Жамме на месте жилого здания на улице Фобур-Сан Оноре в 1925 году. Опытный отельер, выросший на кухнях лучших ресторанов и отелей Европы (его отец служил в этой области управляющим), он годами вынашивал идею создания собственного отеля. И по окончании Первой мировой войны ему наконец удалось осуществить свою мечту.

Мсье Жамме и вся его большая семья так или иначе были вовлечены в обеспечение жизнедеятельности этого сложного «организма». Однако старший сын Ипполита в 1978 году все же решил продать отель. И, к счастью, приобрела его другая уважаемая семья — Откеры. Сегодня семье Откер принадлежит несколько отелей по всему миру, но Le Bristol среди них занимает особое место. Здесь на стенах развешаны картины из семейной коллекции, причем каждая из них в любой момент может перекочевать обратно в одно из поместий Откеров. С редкой в нынешний век глобализации семейственностью Le Bristol и связывают его успех.

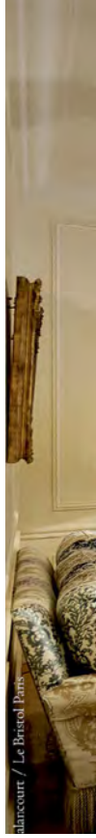
В Le Bristol прекрасно чувствуют грань между домом и палас-отелем. Здесь каждый номер оформлен на свой манер; здесь по приезде вас будут ждать билеты в музей или театр — стоит только заранее попросить; здесь, наконец, живет кот Фараон (поговаривают, что совсем скоро у него появится подружка: уж очень непросто даже такому породистому коту «следить» за огромным домом в одиночку). Но все же выйти из своего уютного номера в халате и тапочках в Le Bristol можно со спокойной душой только в роскошный спа La Prairie или в бассейн на верхнем этаже, устроенный в декорациях палубы старинной яхты.

В остальном, как говорится, место обязывает. В лобби — самом оживленном месте отеля — хочется расправить плечи. Хоть здесь и находится самое неформальное кафе отеля, никогда не знаешь, кто забежит сюда на чашку чая: коллекционеры с каталогами из парижского отделения аукционного дома Christie's (благо оно расположено в соседнем здании), неувядающая звезда французской эстрады прошлых лет или нынешняя супермодель.

Le Bristol — идеальное место, чтобы открыть для себя Париж, впервые или заново

На странице слева:
Из Suite Paris, расположенного на 7-м этаже отеля, открывается прекрасный вид на Эйфелеву башню.

Le Bristol находится в центре Парижа, неподалеку от Президентского дворца, Елисейских полей и площади Согласия







Обед или ужин в знаменитом ресторане Epicure потребует от вас не только подобающего заведению с тремя звездами Michelin наряда, но и кулинарного мужества: отказать себе во множестве комплиментов от великого повара Эрика Фрешона просто невозможно. А ведь в будни не предающемуся эпикурейству ежедневно человеку только эти бесконечные предзакуски и преддесерты могли бы заменить полноценный рацион! И обязательно спуститесь в Epicure на завтрак, как бы вам ни хотелось остаться в уютном номере. Фрешон творит чудеса с обычными куриными яйцами, а в воздухе по утрам здесь витает запах только что испеченных булочек и царит ощущение, будто за соседним столиком свершаются сделки века — в Epicure любят завтракать деловые люди Парижа.

Вечером отправляйтесь в знаменитый Bar du Bristol. Это лучшее место, чтобы слегка вскружить себе голову бокалом шампанского перед выходом в город. Здесь творят молодые бармены — лауреаты множества премий, а в коктейльной карте просматривается легкая ирония над британским именем отеля. И не удивляйтесь, если за барной стойкой рядом с вами окажется (о боже!) Дэвид Бэкхем, а на выходе вы столкнетесь (о mon dieu!)

Вверху:
Отель занимает почти целый квартал по улице Фобур-Сан Оноре.

Внизу:
Вид с верхнего этажа отеля, из Suite Lune de Miel (сьюта для медового месяца).

На странице справа, сверху вниз:
Royal Suite с окнами в сад отеля. При необходимости в королевских апартаментах можно устроить торжественный обед на 12 персон.

Бассейн, напоминающий палубу яхты, расположен в мансарде. Плавая в нем, можно разглядывать крыши Монмартра и базилику Сакре-Кер.

Знаменитый Bar du Bristol.

В Le Bristol, где тебе искренне рады, всегда приятно возвращаться.







У барной стойки в Le Bristol запросто можно оказаться рядом... с Дэвидом Бэкхемом

с Джудом Лоу. Эти носители гена английской элегантности знают, где нужно останавливаться.

Как все опытные путешественники, мы подтверждаем: Le Bristol — идеальное место, чтобы открыть для себя Париж, впервые или заново. Этот город, с легким налетом снобизма, вместе с тем не терпящий слишком сложного отношения к жизни, наполненный любовью, искусством и историей, вкусный, модный и одновременно весьма консервативный, располагающий к долгим прогулкам, — для почитателей Le Bristol начинается в этом отеле и живет в каждом его закутке. И чтобы не лишать своих постоянных гостей истинного удовольствия наслаждаться Парижем, нынешней весной Le Bristol завершил масштабную реновацию, при этом не закрывшись ни на один день. Он стал единственным палас-отелем Парижа, где такое удалось! MBY



Музыкальный полк

«Музыка дана людям в компенсацию
трагической краткости человеческого века».
Чингиз Айтматов

Текст **Алексей Кириллов**





Слева:
Сабвуфер Polk Audio MM1240

Справа, сверху вниз:
Компонентная акустическая система Polk Audio MM6501.

Компактные коаксиальные динамики Polk Audio DB651s.



Вряд ли кто-то из нас может представить свою жизнь без музыки — этого чудесного средства воплощения художественных образов. Музыка на борту яхты — не только страсть меломанов. Она актуальна и для шумных прогулок с друзьями, и за романтическим ужином на тихой якорной стоянке, и во время длительных переходов, когда монотонный шум двигателей и волн действует усыпляюще. Включив любимую композицию в каюте или в кокпите, мы ожидаем услышать прекрасное звучание, однако, как и в случае с любыми аудиосистемами, его качество зависит не только от качества исходной записи, но и от уровня воспроизводящих компонентов.

Если сделать в поисковой системе запрос «marine audio», то результаты со ссылками на продукцию различных брендов займут пять или даже более страниц. Производителей бортовых аудиосистем — море, но качественное звучание и хорошую защиту от агрессивной окружающей среды могут обеспечить далеко не все. Благодаря традиционно высокому уровню развития яхтинга в стране лидируют в этой области американские компании, среди которых особое место занимает бренд Polk Audio.

Эта созданная в 1972 году компания начинала свой путь с производства громкоговорителей

Вкусы могут быть разными, но яхта без музыки так же пуста, как сцена без актеров





Влажный просоленный воздух способен быстро «убить» металлические контакты

для домашнего использования, и Мэтью Полк, один из ее основателей, поставил задачу завоевать рынок продукцией высокого качества по доступной цене. Polk Audio не пошла путем простого копирования существующих решений, а стала активно проводить научные исследования в поиске собственных ноу-хау и сосредоточилась исключительно на производстве акустических колонок, регистрируя патент за патентом.

Шло время, компания расширялась, рос ассортимент и открывались новые направления. Вслед за созданием отдела Car Audio возникло подразделение по разработке высококачественных аудиокомпонентов для яхт и катеров, причем не только для закрытых помещений, но и для наружного применения.

Для салона и кают Polk Audio предлагает очень широкий спектр решений — от бюджетных и простых в монтаже систем для фоновой музыки до серьезных «глубоких» моделей, способных соперничать по качеству звука с дорогой домашней акустикой. Среди различных динамиков, уместных для использования на борту, особенно стоит отметить серию Vanishing: защитный гриль у этих колонок выступает над монтажной поверхностью всего на 3 мм и не вносит диссонанс в дизайн интерьера.

Помимо встраиваемой акустики, для создания домашнего кинотеатра в небольших помещениях можно использовать так называемые саундбары — активные системы «всё в одном», где источником сигнала выступает телевизор, а весь звук излучается с помощью одной консоли и беспроводного активного сабвуфера. Отличие саундбаров Polk Audio от моделей конкурентов заключается в максимальной легкости установки и управления, для которого подойдет уже имеющийся телевизионный пульт. Кроме того, важной характеристикой является отсутствие зависимости эффекта объемного звучания от размеров помещения, его формы и наполнения. Достаточно повесить или поставить основную консоль напротив



ДИЗАЙН

Продукция Polk Audio отличается строгим функциональным дизайном, интуитивным интерфейсом и хорошей эргономикой



Слева:
Акустика линейки Atrium подходит для флайбриджа с хардтопом или тентом.

Сверху вниз:
Головное устройство PA450UM оборудовано USB-портом, совместимо со спутниковым радио SiriusXm и умеет транслировать музыку со смартфонов через Bluetooth.

Компонентные «морские» динамики MM 6501 UM.

слушателя на расстоянии до трех метров, расположив сабвуфер в удобном месте, и можно наслаждаться качественным объемным звуком.

Производители автомобильной акустики давно столкнулись с проблемой высоких температур, воздействию которых подвергается техника в жарких регионах с жестким солнцем. Однако на борту открытых лодок, помимо опасности «расплавления» компонентов колонок или головного устройства, существует другая серьезная проблема — коррозия. Влажный просоленный морской воздух способен быстро превратить металлические элементы в ржавые ошметки, поэтому к наружной акустике на яхтах предъявляются особые требования.

Наиболее известная outdoor-акустика Polk Audio представлена классическими динамиками серии MM с индексом «UM». В эту систему входят компонентная и коаксиальная пары типоразмера 6,5″, а также 10″ сабвуферный динамик. Отличия этой линейки заключаются в надежной защите токопроводящих контактов, большей чувствительности и стильных защитных грилях белого цвета. Большим преимуществом динамиков является закрепленный на магните мидбасового динамика кроссовер, что заметно облегчает установку. Акустика Polk Audio MM прекрасно подходит для установки в открытых местах яхты или аквабайка, а если по каким-то причинам владелец судна хочет установить именно автомобильные динамики, сабвуферы и усилители, то производитель может специально их подготовить, защитив разъемы от попадания влаги.

Также для озвучивания открытых пространств, например, флайбриджа или сандека, можно использовать и всепогодную акустику Polk Audio Atrium, которая соответствует армейским стандартам по защите от пыли и морской соли и может быть установлена просто под тентом или хардтопом.

Музыкальные вкусы могут быть разными, но лодка без музыки так же пуста, как сцена без актеров. Установив на борту добротную аудиосистему, вы можете однажды поймать себя на мысли, что вас тянет на яхту в любую погоду просто для того, чтобы побыть в одиночестве, подумать о жизни и помечтать под звуки любимой музыки в великолепном исполнении и качестве. MBY

Король дорог и направлений

У Toyota LC 200, флагмана модельного ряда бренда, в феврале появилась специальная версия под названием Brownstone, которую мы взяли на тест-драйв.

Текст **Дмитрий Ражнов**



В наше время, когда на смену настоящим внедорожникам приходят «паркетники», а старые добрые многолитровые моторы вытесняются «турбозажигалками», встретить на дороге или в автосалоне классический автомобиль «старой школы» считается большой удачей. Да, это закон эволюции: таких становится все меньше, но уверен, что производство настоящих внедорожников не прекратится никогда. Одна только Россия имеет настолько большую протяженность дорог и направлений, что строительство качественных автомагистралей может занять еще многие десятилетия.

А ведь есть еще Азия и Африка, где во многих регионах дороги представляют собой малопроходимые грунтовки. Прибавьте к этому обычное человеческое удовольствие от управления настоящим внедорожником даже в городских условиях, и станет понятно, что настоящие,

Land Cruiser 200 — это высокая проходимость, новейшая электроника и комфорт



в высшей степени надежные внедорожники будут нужны еще многие годы. При этом понятие «внедорожник» уже давно вышло за пределы банального утилитарного автомобиля, от которого требуется только форсирование пересеченной местности. Его отделка и уровень комфорта в салоне должны быть сравнимы с самолетом бизнес-класса, да и динамические характеристики на трассе не менее важны.

Поначалу кажется, что объединить все эти качества в одном автомобиле невозможно. Но это только до знакомства с Toyota Land Cruiser 200 — неслучайно именно эта машина, а не большие седаны считается флагманом марки. Именно в ней — в просторном кузове и под надежным капотом — собраны все последние инновации и проверенные годами решения, призванные обеспечить комфорт и легендарную надежность.

Внедорожник Land Cruiser 200 Brownstone легко узнать «в лицо» по эффектным светодиодным дневным ходовым огням и ксеноновым фарам ближнего и дальнего света. Также изменилась форма задних фонарей и бамперов. А в основе Land Cruiser 200 лежит долговечная лонжеронная рама из профиля закрытого сечения, что положительно сказывается как на ее жесткости, так и на защите от коррозии.

При солидных габаритах машины ею легко управлять и в городе, и на трассе

Под капотом версии Brownstone скрывается турбированный дизель V8 объемом 4,5 литра. Он выдает мощность 235 л.с. и впечатляющие 615 Н·м крутящего момента. После рестайлинга внедорожник получил новый 6-ступенчатый автомат, который одновременно улучшил динамику разгона и позволил заметно снизить расход топлива. Теперь ускорение с места до «сотни» занимает менее 9 секунд, а максимальная скорость переваливает за 200 км/ч.

Дизельный агрегат мне очень понравился: его характер полностью соответствует машине настоящего искателя приключений, каковой всегда считался Land Cruiser. Сложно поверить, что автомобиль длиной 5 метров и массой более 2,5 тонны обладает такой прытью и при этом потребляет на трассе всего 9 литров дизельного топлива на 100 км. Получается, что при баке емкостью в 93 литра можно смело отправляться



ФАРЫ

Land Cruiser 200 Brownstone легко узнать по светодиодным дневным ходовым огням и ксеноновым фарам ближнего и дальнего света







На странице слева:
Коньячного цвета кожа, а также деревянные вставки на руле и передней панели — прерогатива версии Brownstone. Комплектация максимально полная, остается только выбрать количество посадочных мест: пять или семь.

Сверху вниз:
Размер задних сидений таков, что Land Cruiser 200 можно использовать в представительских целях даже для VIP-персон крупной комплекции.

Между креслами на центральной консоли хватило места не только селектору нового 6-ступенчатого автомата, но и переключателю алгоритмов внедорожной езды. Также сюда вынесено управление подогревом и вентиляцией передних кресел (ценная опция зимой и жарким летом).

Размеры салона внедорожника под стать его внушительным внешним габаритам

за 1000 км и при этом совершенно не задумываться по дороге о заправке.

Размеры салона, которые под стать внушительным внешним габаритам Land Cruiser 200, приятно удивляют: сзади троим будет очень вольготно. На широченный тоннель между водителем и передним пассажиром вынесены все вспомогательные органы управления. Помимо селектора автомата, здесь располагается рукоятка системы помощи при движении по бездорожью Multi-Terrain Select, которая автоматически меняет параметры подачи газа, торможения и контроля тяги в соответствии с дорожными условиями. Для того чтобы при штурме незнакомых мест не пришлось выходить из автомобиля, можно воспользоваться системой кругового обзора Multi-Terrain Monitor; четыре камеры по периметру автомобиля показывают водителю на 8-дюймовом многофункциональном дисплее пространство вокруг внедорожника.

Кроме продвинутой электроники, очень кстати оказалась система кинетической стабилизации подвески (KDSS), которая увеличивает ход подвески на бездорожье (одновременно ограничивается крен кузова при движении по дороге с твердым покрытием).

Благодаря отличной звукоизоляции салона внешние шумы не будут мешать водителю и пассажирам в пути наслаждаться звучанием первоклассной акустической системы JBL с 14 динамиками. Климат-контроль имеет четыре независимых зоны, и каждый из пассажиров может выбрать для себя оптимальный температурный режим, а передние кресла дополнительно оснащены не только подогревом, но и функцией вентиляции. Кроме того, роскошный салон нашей версии Brownstone был обит мягкой высококачественной кожей с матовыми деревянными вставками.

Но почему версия Land Cruiser 200 называется Brownstone? Это английское название природного камня, известного у нас как бурый песчаник. То ли здесь намек на «каменно-прочный» кузов и конструкцию, то ли параллель с коричневой кожей обивки… С этим мы еще разберемся, а пока... Land Cruiser 200 Brownstone уже успешно покоряет наши российские дороги, а там, где их еще нет,— направления. MBY


VI
V


145
146
147
148

Такой всего один

Легко ли выглядеть презентабельно, не теряя индивидуальности? Uomo Collezioni знает, как справиться с такой задачей.

Самый трагический из побочных эффектов прогресса — утрата индивидуальности. Причем на новом, плохо осознаваемом, но тем более опасном уровне. Возьмем, к примеру, советскую эпоху: этот период не предлагал почти никаких возможностей для того, чтобы выделиться в толпе. Зато каждый, кто умел жестом, деталью костюма подчеркнуть свою индивидуальность, сразу становился если и не героем борьбы с системой, то однозначно — явлением ярким и заметным.

Второй десяток нового тысячелетия уже демонстрирует настолько быструю смену технологий и столь резвое обновление ценностей, что угнаться непросто. Мода стала и подвижнее, и доступнее, а это значит, что любой может самовыразиться в ярком современном образе.

Смущает нюанс: толпа неотличимых друг от друга в пестрой своей индивидуальности современных, казалось бы, и стильных людей — это тоже толпа. И вот уже разнообразие фактур и покроев, примелькавшись, сливается в одно цветное пятно, и становится понятно, что следующий за изменчивой модой человек куда более рискует слиться с массой, чем, например, страдавший от нехватки модных ресурсов персонаж восьмидесятых.

Какой же выход? Быть собой! Когда мода так настойчиво склоняет к подражанию, непросто оставаться верным безупречному качеству своего личного выбора.

Костюм, сшитый по индивидуальной мерке, в разы элегантнее произведенного массово, даже если последний сделан под шикарным брендом. Массовую вещь, знаете ли, своим выбором выделяете вы, а штучная вещь выделяет вас.

Uomo Collezioni понимает ценность индивидуального подхода. Именно поэтому безупречного качества костюмы, скроенные по мерке клиента, или su misura, как говорят в Италии, подчеркивают не только статус марки, но, в первую очередь, статус владельца. И, разумеется, они великолепно носятся, как и все вещи, сделанные с умением и любовью именно для конкретного обладателя.

В Uomo Collezioni личный подход к клиенту давно стал основным правилом

«Легко сделать просто прекрасный костюм, но гораздо важнее создать вещь, которая обеспечит своему владельцу абсолютный комфорт на протяжении всего дня,— считают на фабрике.— С первого взгляда портной должен быть способен определить, какие физические нюансы есть у клиента, для чего необходимо знать анатомию, видеть человека в движении. Только так можно создать вещь, придающую уверенность».

Конечно, такая философия обязывает сотрудников Uomo Collezioni предельно внимательно относиться к качеству мельчайших деталей. В типичном пиджаке может быть до 7000 ручных стежков. Костюм же, изготовленный на заказ, требует до 50 часов работы, более 200 действий и 400 рабочих рук. Впечатляющие цифры, не правда ли? Некоторые, наверное, пожмут плечами, узнав, сколько времени и сил уходит на пиджак и брюки. Чтобы понять или, вернее, почувствовать разницу, нужно всего лишь надеть этот костюм.

Нет ничего зазорного в том, чтобы соблазниться ассортиментом массовых товаров, особенно если учесть, что массовость давно перестала означать отсутствие качества. Но людей одинаковых не бывает, и если вы цените в одежде возможность подчеркнуть свою индивидуальность, даже самая стильная одежда «для всех» не подойдет — вам нужно что-то иное. Возможно, именно Uomo Collezioni, где личный подход к клиенту стал не исключением, но правилом. MBY



Admiral's Cup

Созданная компанией Corum в 1960 году для профессионалов моря коллекция часов Admiral's Cup продолжает радовать точной механикой и своими уникальными возможностями.





Для часового дома Corum, привилегированного спонсора престижных регат и давнего друга многих знаменитых яхтсменов, было совершенно естественно создать часы, которые окажутся чрезвычайно полезными на регатах и в крейсерских плаваниях.

ADMIRAL'S CUP AC-ONE 45 REGATTA

Автоматический калибр CO 040 этой модели сочетает функцию обратного отсчета, настраиваемую от 0 до 10 минут (до сигнала старта), легко читаемый дисплей с числовой апертурой и хронограф, способный засекать до 12 часов гонки. Обратный отсчет настраивается заводной головкой и запускается при нажатии на кнопку хронографа. Когда лодки пересекают линию старта, хитроумное колесо блокирует зубчатую передачу обратного отсчета, а предельно точный хронограф (частота 4 Гц, 28 800 полуколебаний в час) начинает отсчет времени гонки. Сложная архитектура часов сочетает полированную и матовую отделку титанового корпуса (диаметр 45 мм), вставки с черным PVD покрытием и 12-гранный безель с флажками морского свода сигналов на внутреннем ранте. Черный циферблат дает эффектный контраст со стрелками и часовыми метками с люминесцентным покрытием.

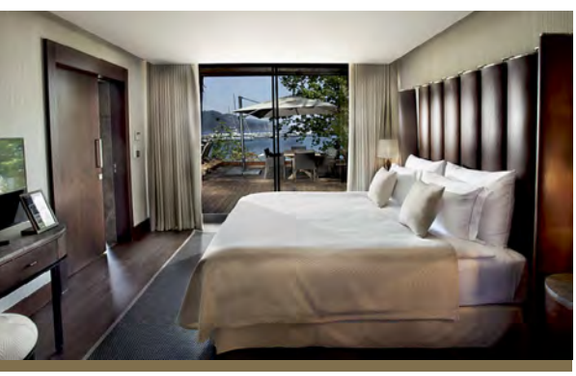
ADMIRAL'S CUP AC-ONE 45 TIDES

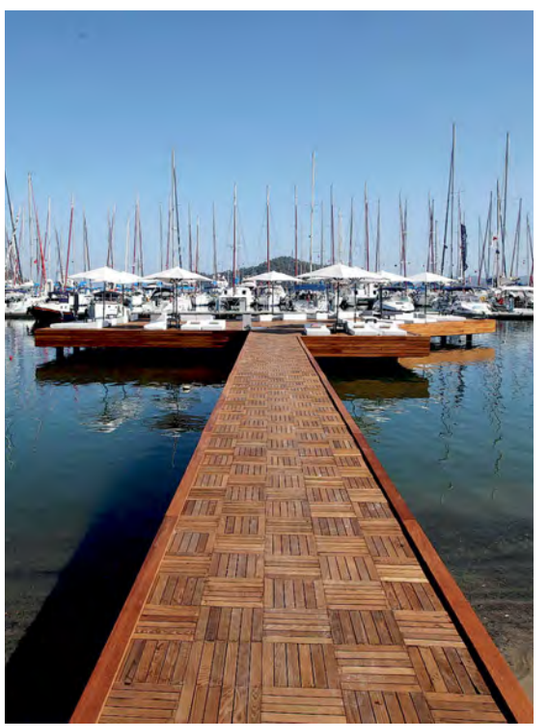
Культовые часы, оснащенные механическим калибром CO 277 (частота 28 800 полуколебаний в час), фиксируют время и амплитуду текущих и ожидаемых в ближайшие сутки приливов и отливов в прибрежных зонах, указывают силу течения и фазу Луны. Созданные в 1992 году, являющиеся одновременно уникальным усложнением в мире высокого часового искусства и настоящим навигационным инструментом, эти часы приобрели новый внешний вид. Теперь на синем циферблате расположены еще более яркие и графичные навигационные счетчики калибра. Как и у модели Regatta, у этих часов также прозрачная сапфировая задняя крышка и водонепроницаемость 300 м, а запас хода достигает 42 часов. MBY











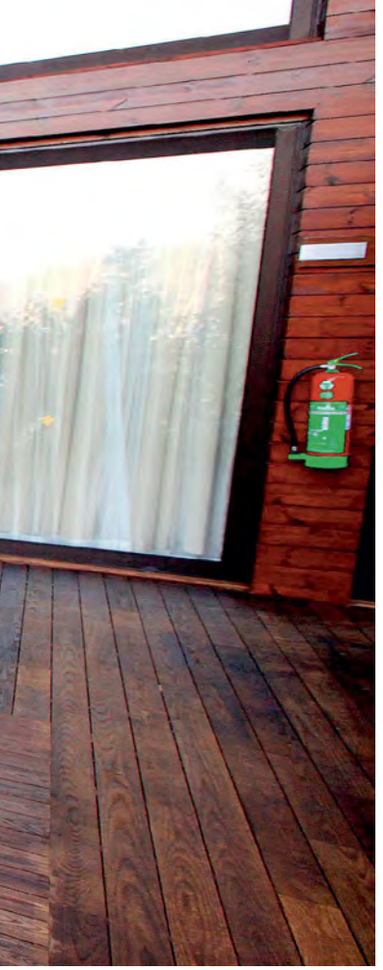




Для детей с родителями

Славная своим гостеприимством Турция остается одной из немногих стран, где в отелях не забывают про детей. Ведь даже самые убежденные любители уединенного отдыха часто приезжают сюда ради них.

Текст **Полина Жилина**









Сверху вниз, слева направо:
Rixos — идеальное место для тех, кто шумным танцполам и базарам предпочитает комфорт и уединение.

У курорта есть собственные великолепно обустроенные пляжи «только для своих».

Разнообразие зон отдыха впечатлит даже очень требовательного клиента.

В Rixos Premium Göcek Suites & Villas не экономят на пространстве: минимальная площадь номера — 45 кв. м.

Гёчек великолепно подходит для яхтенного спорта: здесь понравится как начинающим яхтсменам, так и профессионалам.

На территории курорта находится несколько спа-центров, развлекательных и ресторанных площадок — все для насыщенного полноценного отдыха.

Если в вашей голове слова «Турция» и «уединенный отдых» никогда не складывались в единый образ, спешим помочь вам его составить. И поддержит нас в этом сеть Rixos, в июне пополнившая свою коллекцию отелем Rixos Premium Göcek Suites & Villas.

Этот курорт (впрочем, все отели сети Rixos иначе и не назвать) расположен в городке Гёчеке на берегу Эгейского моря. Тихое место, четыре высококлассные марины, природоохранная зона — все эти удачно сложившиеся обстоятельства сделали из Гёчека любимое место отдыха сперва состоятельных турков, а затем и отрицающих шумные вечеринки гостей из-за рубежа и, безусловно, яхтсменов.

Отель Rixos Premium Göcek Suites & Villas расположен на полуострове и, как все отели городка, представляет собой группу невысоких строений. А именно — 14 вилл категории «премиум» и здание, в котором расположены 206 сьютов. Что же до отдыха с детьми, то в этом отеле найдется занятие чадам любого возраста. Самых маленьких увлечет играми и развивающими занятиями фирменное изобретение сети Rixos — детский Rixy Club. Для подростков от 13 до 17 лет здесь работает Club R, где можно вдоволь наиграться в более взрослые игры, включая компьютерные, которые, к радости родителей, проходят на воздухе.

Rixy Club, конечно, работает не только в Гёчеке. Детские клубы имеются во всех отелях Rixos на территории Турции. Особенно широкая программа развлечений для детей предусмотрена в одном из крупнейших отелей сети — Rixos Premium Tekirova, где детский город расположился

В Rixos есть своя программа отдыха для любого возраста

на огромной территории в тени сосен. Здесь у ребят есть все необходимое, включая «собственные» ресторан, транспорт, зоопарк и бассейн с аквапарком. А по вечерам, когда дети наконец вернутся к родителям, для всей семьи в отеле организуют представления. В этом сезоне, например, в качестве развлекательной программы гостям Rixos предлагали шоу легендарной труппы Cirque du Soleil! Специально для отдыхающих на побережье Турции цирк поставил программу, вдохновленную картиной турецкого художника начала XX века Османа Хамди-бея «Дрессировщик черепах». Представление пользовалось потрясающим успехом, и, возможно, в следующем сезоне Cirque du Soleil придумает для гостей Rixos что-нибудь еще.

Для тех семей, что предпочитают отдыхать исключительно по высшему разряду, но при этом планируют поездку в последний момент, отели категории Rixos Premium разработали особую концепцию. Теперь, собираясь в отели в Белеке, Бодруме, Текирова и Гёчеке, можно буквально забыть все, что раньше казалось необходимым на отдыхе. Потому что в пляжных центрах этих отелей вы найдете и крем для загара, и мячи, и детские ведерки с лопатками, и даже электронные книги. Не надо долгих сборов и суеты с багажом — просто приезжайте!

Отдыхать всей семьей — это чудесно, считают сотрудники сети Rixos. Особенно когда и у старшего, и у младшего поколения есть собственное комфортное пространство. MBY

НАВИГАЦИЯ

Техника, советы, мнения



Эксперт MBY
Тим Бартлет
E-mail: editor@mby.ru



Конец хаосу: интуитивное управление устраняет фактор страха

Умная лодка

«Умная» лодка, которую можно полностью контролировать посредством многофункционального дисплея или даже планшета, наконец появилась в серийном производстве. Не начало ли это тенденции?

Текст **Майкл Вердон**

Три года назад, построив новую лодку Scout 350, Стив Поттс решил похвастаться ею перед дочерью. Его компания Scout Boats была основана в 1988 году, и Стив особенно гордился самолично разработанной приборной панелью. «На ней красовались клавиши выключателей и крупные дисплеи — специально для опытных капитанов,— поясняет Поттс,— и я считал, что, помимо функциональности, консоль еще и классно выглядит».

Его дочь, студентка-старшекурсница, не отрываясь от своего iPhone, мельком взглянула на перегруженную приборами и переключателями рулевую консоль. Переведя взгляд на отца, она сказала:

«Пап, не поняла»,— и вышла на палубу ответить на сообщение, оставив отца один на один со старомодным постом управления.

«Я был совершенно сбит с толку и несколько дней не находил себе места,— вспоминает Стив, пытаясь объяснить все разницей между поколениями.— Как влюбленный в технику мальчишка, я испытываю восторг при виде обилия кнопок, клавиш и циферблатов, однако моя дочь воспринимает это иначе. Людям XXI века такой пульт представляется архаикой».

ФУНКЦИОНАЛЬНОСТЬ

Стив Поттс понял, что отсутствие интегрированной цифровой системы управления, способной значительно упростить обращение с лодкой, может отпугнуть новых покупателей.

«В банке, машине, дома повседневно мы используем интуитивные сенсорные технологии,— поясняет он,— а смартфоны вообще необходимы молодым людям, как воздух. Но как только вы попадаете на прогулочное судно, то сразу будто переноситесь на пару десятилетий в прошлое».

Признавая, что лично он прекрасно чувствует себя без «новомодных технологий», Стив понимал: чтобы заполучить молодых покупателей, ему необходимо радикально изменить подход. И он сделал это при разработке Scout 350, задавшись целью создать первую серийную «умную» лодку. Ее консоль получилась не только интуитивной, как iPhone, но и весьма функциональной, поскольку вобрала в себя управление многими системами, что существенно облегчает жизнь новичкам. Чтобы перевести многие традиционные аналоговые функции в цифровой вид, Поттс прибег к помощи Garmin и Mastervolt, и за полгода три компании вместе спроектировали одну из самых прогрессивных в плане электроники лодок. Представленная на боат-шоу в Майами Scout 350FX стала главной достопримечательностью выставки; посмотреть ее приходили не только гости, но и производители.

Посетителей интересовали в первую очередь такие высокотехнологичные элементы, как специальный брелок для ключей, позволяющий нажатием кнопки автоматически завести судно с выполнением всех шагов, которые обычно делают в ручном режиме. Кроме того, ажиотаж вызвала возможность контролировать все функции с помощью iPad на расстоянии до 75 м благодаря беспроводному роутеру.

Молодежи привычные пульты управления могут представляться полной архаикой

Многочисленные возможности многофункциональных дисплеев Garmin 8000 получили, как и хотел Стив, максимально понятный пользовательский интерфейс. Однако запуск конечного продукта потребовал массы времени и сил. Поттсу фактически приходилось пробивать свою идею.

«Труднее всего дело обстояло с логистикой,— вспоминает он,— да и склонить Garmin с Mastervolt к диалогу тоже оказалось непросто. В Garmin поначалу к проекту отнеслись скептически, но, разглядев потенциал, загорелись идеей, как и все мы».

Garmin отвечала за координацию всех навигационных и коммуникационных данных, а также за включение в систему показателей работы двигателя, сотрудничая с Mastervolt в процессе подключения информационной цепи их продукта CZone к дисплею приборной панели. Роль дисплеев на посту управления не ограничилась контролем навигации и связи — их связали с бортовыми огнями, помпами, аккумуляторными батареями и другими системами, показатели которых обычно существуют сами по себе в аналоговом виде.

ПОЛЬЗОВАТЕЛЬСКИЙ ИНТЕРФЕЙС

«Нам удалось оборудовать лодку продвинутыми системами, например, обслуживанием садков с живцом,— рассказывает г-н Шротенбоер, один из руководителей Mastervolt, чья команда внедряла архитектуру CZone.— Мы разместили в садках камеры слежения за состоянием живца и можем контролировать в них температуру воды. Все это видно на мониторе поста управления, и уровень функциональности делает эту систему уникальной».

Современная электроника, включая управление с iPad, позволяет яхтсменам-новичкам чувствовать себя увереннее

Стив Поттс знал, что подобные инновации, включая «умный» брелок, будут заметно отличать его 35-футовый спортивный рыболовный катер от продуктов конкурентов. Раньше он уже использовал похожий брелок на одной из моделей, однако этот решил сделать еще более продвинутым. Помимо кнопки «старт», другие две кнопки позволяют «выключить» лодку по заданному алгоритму, подготовить для рыбалки или активировать режим «вечерние огни», когда электроника сама умерит освещение кокпита во время прогулки на закате или ночного круиза. Владельцы также могут самостоятельно назначать нужные им функции и менять их характеристики, например, запрограммировать включение навигационных огней на определенное время или изменить продолжительность работы вентилятора.

«Все это, включая возможность управления с iPad, позволяет яхтсменам без большого опыта чувствовать себя увереннее,— поясняет Шротенбоер.— Им не нужно разбираться в деталях; все происходит на привычном экране, и действия примерно те же, что вы совершаете в машине или в "умном" доме».

До участия в проекте Scout 350 Mastervolt уже сотрудничала с Simrad в работе над прошлыми проектами верфи и других производителей вроде Yellowfin Yachts. Шротенбоер рассказал, что применение CZone позволяет экономить на трудозатратах и материалах, сокращая или даже исключая применение таких позиций, как переключатели, реле времени, кабельные трассы. Кроме того, цифровая интеграция дает возможность использовать упрощенную архитектуру на сложных яхтах, отказавшись от обилия проводки и соединительных коробок, необходимых для аналоговых систем.

Но почему такие системы столь редки на американских лодках, хотя вошли в наши дома и машины уже лет десять назад? Как считает Шротенбоер, адаптация инноваций Mastervolt протекает в США медленнее, чем в Европе. Отчасти в этом виноваты прежние фальстарты других производителей, из-за которых верфи теперь предпочитают не спешить с внедрением новых технологий.

Другая причина — стоимость. Высокая цена CZone и аналогичных продуктов закрывает для них сегмент лодок длиной до 35 футов. Даже на Scout 350 «умная» рулевая консоль выступает в качестве опции, которую Поттс собирается предлагать на моделях до 27 футов, а на катерах меньшей длины будут устанавливать «гибридные» аналого-цифровые системы, чтобы цена не шокировала покупателей. По уверению Шротенбоера, CZone лучше всего подходит для лодок длиной 35–40 футов, где функциональные преимущества превалируют над затратами; при дальнейшем росте длины баланс меняется.

«Мы полагаем, что рынок может быстро принять эту концепцию,— говорит он.— Многое будет зависеть от скорости распространения зависти среди яхтсменов».

С момента появления Scout 350 интерес к «умным» лодкам возрос, и Mastervolt сейчас работает с 5–6 американскими верфями над новыми проектами.

«Интересно, что активнее всего в этой области производители спортивных рыболовных катеров,— делится Шротенбоер.— Они первыми перешли к серийному выпуску, тогда как европейские компании в основном ориентируются на постройку под заказчика и производят максимум дюжину корпусов в год. Сложность таких судов диктует необходимость в их упрощении».

Грег Кёниг, управляющий директор подразделения Navico Content, рассказал, что рынок «умных» лодок отличается медленным ростом по нескольким причинам. После покупки компаний Navman и Northstar Marine Electronics корпорация Brunswick начала процесс интеграции цифровых систем через собственное подразделение Brunswick New Technologies. Однако в 2005 году, во время пика продаж лодок и моторов, Brunswick продала эти бренды Navico, а кризис 2007 года фактически остановил разработку и внедрение новых продуктов, поскольку верфи боролись за выживание.

«Сегодня процесс цифровой интеграции начинается заново, и первой ласточкой было совмещение данных радара и картплоттера,— говорит Кёниг.— Затем мы подключили двигатели и теперь пришли к новой точке отсчета, когда начинают создаваться действительно "умные" системы».



Отсек с приборами системы Mastervolt CZone



Интегрированная приборная «стеклянная панель» Garmin



Дистанционный контроль функциональных систем на iPad

ЦИФРОВАЯ ИНТЕГРАЦИЯ

Компания Navico, владеющая брендами Simrad, Lowrance и B&G, работает над полной цифровой интеграцией последние восемь лет.

«Индустриальные стандарты вроде NMEA 2000 только-только дошли до нас,— продолжает Кёниг.— Системы могли общаться друг с другом, однако приходилось воевать с изготовителями двигателей, чтобы они адаптировали моторы под новые стандарты. Поставщики промежуточных узлов реагировали еще медленнее, и электронщикам приходилось терпеливо ждать».

Simrad плотно работала с десятком производителей моторов (Mercury, Suzuki, Evinrude) и оборудования, чтобы синхронизировать их продукты и создать многофункциональный дисплей NSO evo2.

«Маркетинговое словосочетание "стеклянная панель" означает разное для разных людей,— поясняет Грег Кёниг.— Мы подразумеваем под этим экран, на котором логично подана вся информация, и пользователь может управлять судном, не вникая в тонкости работы каждой из обилия бортовых систем».

Координация информации поставщиков оборудования потребовала от крупных производителей морской электроники значительных усилий, поскольку на выходе ожидалась единая «экосистема», с которой пользователь взаимодействует через рулевую консоль или посредством планшета. Для производителей оборудования этот процесс взаимовыгоден, так как уникальные продукты под их брендом позволяют выделиться среди конкурентов на рынке.

Недавно Navico представила похожий на NSO evo2 продукт — первую многофункциональную систему с двойным видеовыходом и Full HD разрешением. Четырехъядерный центральный процессор позволяет на двух независимых дисплеях решать разные навигационные задачи, а для рыбалки в открытом море интегрирован эхолот с технологией CHIRP (Compressed High-Intensity Radiated Pulse, внутриимпульсная линейная частотная модуляция). Компания также активно рекламирует младшую модель NSS evo2 с одним дисплеем для небольших лодок. Недавно Navico удостоилась награды NMMA за инновационную интеграцию электроники Mercury и Mastervolt CZone.

«Начиная с Northstar 6000i, сегодня мы имеем дело с восьмым поколением "черных ящиков",— уточняет Грег Кёниг.— Пока никому не удалось создать совершенный "умный" пост управления, однако мы продолжаем движение к цели, ведь это будущее яхтинга».

Одним из первых адептов цифровой интеграции стала верфь Yellowfin Yachts (Флорида), где строят «навороченные» рыболовные катера. Вместе с Simrad и Mastervolt компания вела работу над созданием «умных» сенсорных панелей для флагманской 42-футовой лодки, чтобы объединить в ней максимум функций. Уили Нэглер описывает свой бренд как Ferrari среди катеров с центральной консолью, с философией исключительного качества, подразумевающей новейшие технологии.

Пока никто не создал идеальный «умный» пост управления — работы над ним идут

«Чтобы приборная панель выглядела современной, мы убрали с нее все переключатели и кнопки,— говорит Нэглер.— К тому же цифровая интеграция позволяет нам убрать головные устройства стереосистемы и авторулевого».

ЗАМАНЧИВЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ

По словам Уили Нэглера, CZone обходится в четыре раза дороже аналоговой системы, однако экономия при установке достигает 20%.

«Нам больше не нужно заботиться о кабельной прокладке,— поясняет он,— в итоге мы достигаем большего результата с меньшими усилиями. Если стоит задача установить подсветку в восьми рундуках, то в аналоговом варианте нужны восемь выключателей и предохранителей, тогда как в случае CZone все уже завязано на центральную систему.

Программа позволяет задать одну функцию или сто. Более того, выходит экономия на обслуживании и ремонте в долгосрочной перспективе. Когда Mastervolt доработала CZone под 12 В, стало ясно, что платформа нам подходит — она дает судну новый уровень функциональности».

Не станет ли высокая цена цифровой интеграции тормозом в массовом сегменте рынка?

«Сложнее всего добраться до точки, когда цена станет приемлемой для широкого спектра катеров,— отвечает Грег Кёниг.— Мир лодок, где стоимость является доминирующим фактором, очень велик, однако лидеры индустрии во всех сегментах уже проявляют большой интерес».

Возможно, толчок дадут сами покупатели.

«Одна из проблем продвижения этой технологии в том, чтобы рассказать людям о ее преимуществах,— говорит Шротенбоер.— Мы все чувствуем, что она давно нужна рынку, поскольку позволяет всем яхтсменам управляться с лодкой с гораздо большим комфортом. А главное — она устраняет фактор страха». MBY



Инструктор
Джон Мендес
E-mail: editor@mby.ru

Вода, вода...

Что делать в ситуации, если вода не только за бортом, но и внутри корпуса? Вот несколько полезных советов, как не позволить вашей лодке пойти ко дну.

Текст **Джон Мендес** Иллюстрации **Мэгги Нельсон**

На борту полезно иметь набор инструментов и знать, как с ними обращаться

Что вы делаете, когда срабатывает сигнализация трюмных помп? Поражаюсь, как много людей реагирует на это так: «Мы просто не обратили внимания, решили, что само скоро выключится». Хорошо, коли так. А если нет? Давайте разберемся, почему вода оказывается внутри яхты и что в таких случаях следует делать.

КАК ВОДА ПОПАДАЕТ ВНУТРЬ?

Вода может оказаться в корпусе по разным причинам. И если ситуация не выглядит очевидной, первое, что надо предпринять,— выяснить, соленая она или пресная. Опустите палец в воду и затем попробуйте на язык. Если пресная, и вы при этом в море,— скорее всего, это либо просочившаяся вниз дождевая вода, либо неполадки в системе пресной воды на борту, либо утечка в системе охлаждения двигателя. В любом случае, ваша лодка едва ли затонет немедленно. Хуже, если вода соленая. Например, вы могли задеть подтопленный объект или дно, не рассчитав допустимую для судна глубину. Разные обстоятельства могут привести к пробоине и поступлению воды в корпус. Но и в пресноводных акваториях бдительность терять нельзя.

САМЫЕ РАСПРОСТРАНЕННЫЕ ПРИЧИНЫ

Даже если вы не налетели корпусом на препятствие в воде или на дне, «жесткое» управление лодкой на сильном волнении могло вызвать разгерметизацию стыков в корпусе (на деревянных лодках) или трещину в стеклопластике (чаще происходит в районе скулы и в других уязвимых местах). Кроме того, крупные волны могут выбивать иллюминаторы. Знаю не понаслышке — как-то у нас выбило иллюминатор носовой каюты, и потоки воды ее залили. Только сработавшая сигнализация трюмной помпы уберегла нас от невероятных неприятностей.

Более пугающая ситуация произошла с моим коллегой на лоцманском катере: огромной волной выбило все три «окна» в рубке. Спасла всех только реакция рулевого, быстро развернувшего судно перед очередной волной.

Еще одно потенциально слабое место — носовые палубные люки. Они могут начать подтекать, а в штормовых условиях их может просто сорвать. В таких случаях стоит закрепить поверх крышки люка временную заглушку, чтобы обеспечить ее водонепроницаемость.

Случайно отданный или плохо закрепленный якорь — очередная частая причина повреждения корпуса. Помню случай, когда закрепленный на носу Данфорт слетел и пробил корпус. Решил проблему прямоугольник из фанеры, закрепленный изнутри корпуса на саморезах.

Технологические отверстия в корпусе тоже могут стать причиной течи. Потеря герметичности или выход из строя клапанов (кингстонов) бортовых систем, разрыв шлангов — все это способно привести к быстрому набору воды. Почаще проверяйте все это и закрывайте клапаны, когда долгое время лодка остается без присмотра.

За долгие годы я повидал лопнувшие впускные трубы гальюнов, оторванный забортный клапан, оставшийся у меня в руках, и даже как изобретательный инженер пытался починить на ходу лаг — давление воды было такое, что нам пришлось остановиться, и только тогда он смог поставить турбинку на место. Подобные неполадки могут привести к попаданию в корпус изрядного объема воды и через очень маленькое отверстие: давление даже на небольшой глубине велико. Самый простой метод заделывания таких небольших отверстий — использование деревянных чопов (см. иллюстрацию).

СТОП ВОДА!

К месту повреждения корпуса нередко сложно подобраться. Если вы видите пробоину — отлично; однако часто, чтобы добраться до нее, приходится разобрать или даже разломать что-то на борту. И это небольшая жертва по сравнению с потерей яхты. Необязательно даже стараться полностью заделать пробоину — достаточно уменьшить поступление воды, когда помпы могут справиться. Используйте все, что есть под рукой: сиденья, подушки, лежаки — все сгодится. Даже запасные спасжилеты (если они, конечно, лишние).

ВОДА В МОТОРНОМ ОТСЕКЕ

Самая частая причина появления воды в моторном отсеке — отрыв шланга забортной воды в системе охлаждения двигателя, когда импеллер насоса продолжает работать и заливает все помещение. Еще одна вероятная ситуация — разболтавшаяся или изначально плохо закрепленная крышка фильтра забортной воды. И то и другое может быстро привести к затоплению отсека. Действия в этом случае: если видно, откуда поступает вода (и это связано с двигателем), заглушите мотор, чтобы насос перестал работать. Затем включите трюмные помпы (если они не сработали автоматически); можно задействовать и ручную помпу. Когда уровень воды спадет, вы, скорее всего, обнаружите причину проблемы. Хорошая практика — по крайней мере один раз за сезон



Удостоверьтесь, что крышка фильтра забортной воды закреплена должным образом

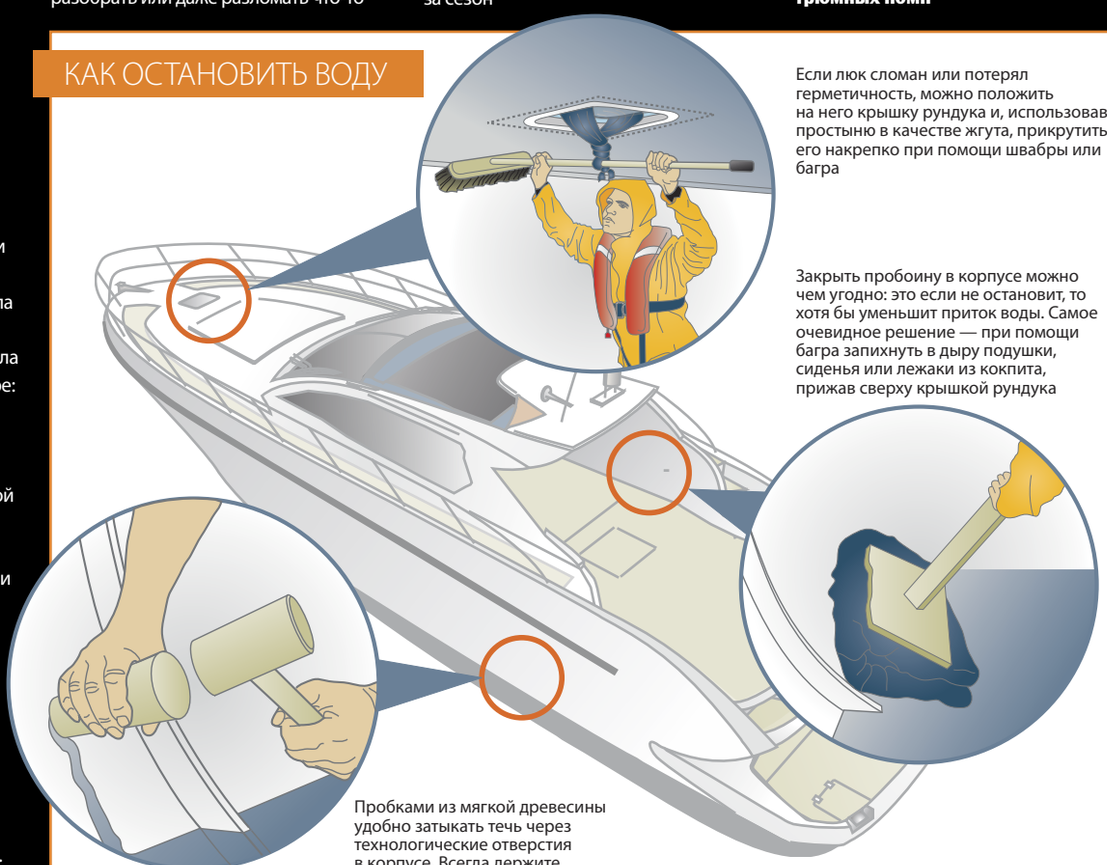


Следите за состоянием и креплением шлангов



Проверяйте работу поплавков трюмных помп

КАК ОСТАНОВИТЬ ВОДУ





Уменьшить ток воды можно при помощи фанеры, прижатой отпорником



Польза от старого спасжилета: затолкайте его в пробоину и надуйте

проверять все шланги на предмет их закрепления, износа и повреждений.

КАК ПРОВЕРЯТЬ ПОМПЫ?

Устраивать инспекцию трюмных помп очень полезно. Часто они расположены в труднодоступных местах, но следует хотя бы регулярно проверять, как в случае чего сработает автоматика. Включите помпы вручную и удостоверьтесь, что они начали работать. Даже мелкий мусор (водоросли, пластиковые пакеты) может забить фильтры, и тогда помпы окажутся бесполезны. Большинство помп монтируют так, что их можно отсоединить и прочистить фильтр. Если есть возможность, имеет смысл погрузить помпу в ведро с водой и посмотреть, как много времени уйдет на то, чтобы оно опустело.

НА ЧТО СПОСОБНЫ ПОМПЫ?

Если за помпами регулярно следить и сами они достаточной мощности, то могут откачать из корпуса любое количество воды. Вопрос в том, сколько на борту этих помп и каковы их возможности. Для оценки есть два показателя: производительность (литры в минуту) и напор (высота подачи воды). Подумайте вот о чем: через пробоину диаметром всего дюйм (25 мм), расположенную на 0,3 м ниже ватерлинии, за час может поступить около 2700 л воды. Через отверстие диаметром 50 мм (на той же глубине) за час поступит уже 11 000 л воды. Так что помпы, чтобы справиться с таким объемом, должны откачивать по крайней мере 11 000 л в час и при этом подавать ее выше ватерлинии.

Чем ниже пробоина, тем хуже: объем поступающей воды возрастает в геометрической прогрессии. Если вышеупомянутая дыра диаметром 50 мм расположена на глубине не 0,3 м, а метр, то через час на борту уже будет 20 000 л воды. Помните и о том, что большинство помп электрические и есть опасность, что вода, которую помпы должны откачивать, может заодно повредить электросистему.

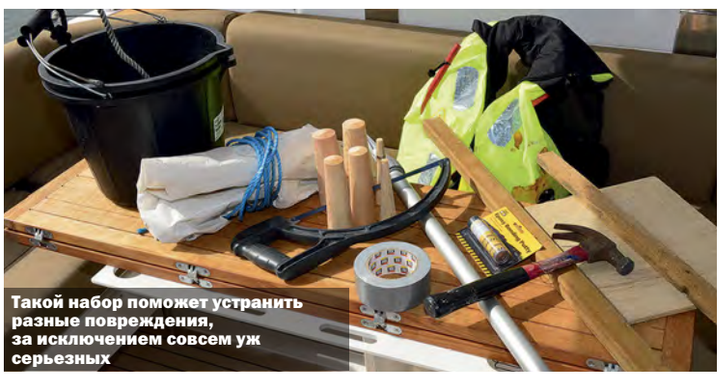
ВАРИАНТЫ ТРЮМНЫХ ПОМП

Сама помпа без проблем работает под водой, но даже небольшое количество воды может «накрыть» электросистему и аккумуляторные батареи. Так что ручная помпа на борту — штука нужная. У лодки с двумя моторами есть полезное преимущество: в вашем распоряжении два мощных насоса системы водяного охлаждения двигателей. В крайнем случае есть возможность заткнуть забортный клапан, отсоединить (или перерезать) шланг забора воды и, опустив его в воду, откачать насосом воду за борт. Только не забудьте потом присоединить все обратно, иначе двигатель быстро перегреется.

Еще лучше, если установлен двухходовой клапан, и насос двигателя может быть двойного назначения: с обычным входом через корпус для охлаждения и с переключением на второй вход в моторном отсеке; если возникнет необходимость, вы просто переключаетесь между линиями. Самое эффективное решение — специальная аварийная помпа высокой производительности, приводимая непосредственно от двигателя. Такие помпы обычно уже в базовой комплектации имеются на рабочих лодках или рыболовецких судах, но сейчас они уже становятся популярными и на достаточно крупных моторных и парусных яхтах. MBY

АВАРИЙНЫЙ НАБОР

Вместо «антикварной коллекции» заржавевших инструментов на борту лучше иметь приличный набор и уметь с ними обращаться. Поверьте, это может стать решающим фактором в борьбе за живучесть вашей лодки, если вдруг придется останавливать поступающую в корпус воду.



Такой набор поможет устранить разные повреждения, за исключением совсем уж серьезных

Необходимые инструменты

- Молоток (лучше два). Большой, с тяжелым резиновым бойком (киянка) пригодится для забивания деревянных пробок (чопов) в отверстия, откуда поступает вода. А молоток-гвоздодер позволит добраться до места течи, если доступ к нему затруднен; также им можно, например, отбить от шкафа подходящий кусок доски, чтобы закрыть большую пробоину.
- Набор чопов из мягкого дерева, чтобы затыкать технологические отверстия в корпусе (под клапаны, выводы трубопроводов и пр.).
- Лента-скотч и изоляционная лента для ремонта поврежденных шлангов и чего-либо еще.
- Деревянная палка — ею удобно заталкивать в пробоину и отверстия в корпусе подушки и другой подходящий материал.
- Ножовка по металлу — поможет распилить что-то, если потребуется.
- Ножовка по дереву. При помощи нее и молотка можно разобрать каюту минут за пять. Адреналин и быстро поступающая вода добавят вам сил и скорости.
- Кусок фанеры 200 × 100 мм может пригодиться, чтобы закрыть течь; фанеру легко закрепить саморезами или иным способом. Если под рукой нет подходящей фанеры, можно использовать крышки рундуков, сиденья, подушки из кокпита.
- Электродрель или шуруповерт и набор саморезов для дерева.
- Тентовая ткань (брезент или иная) с веревками вдоль кромок — для совсем серьезных ситуаций. Мне как-то довелось с ее помощью спасти лодку. Мы налетели на что-то под водой и с диким грохотом остановились. Вода прибывала, но добраться до пробоины не было возможности. Тогда мы завели под днище парус; давлением воды его прижало к пробоине. Водотечность это не прекратило, но позволило справиться с откачкой воды и даже продолжить движение.
- Пара ведер с веревками в качестве ручек — для вычерпывания воды и, наоборот, борьбы с огнем. Также в них удобно таскать инструменты.
- Старый спасжилет. Его надувные полости удивительно прочные. Наполовину забейте спасжилет в пробоину и надуйте — это поможет основательно перекрыть доступ воды внутрь корпуса.

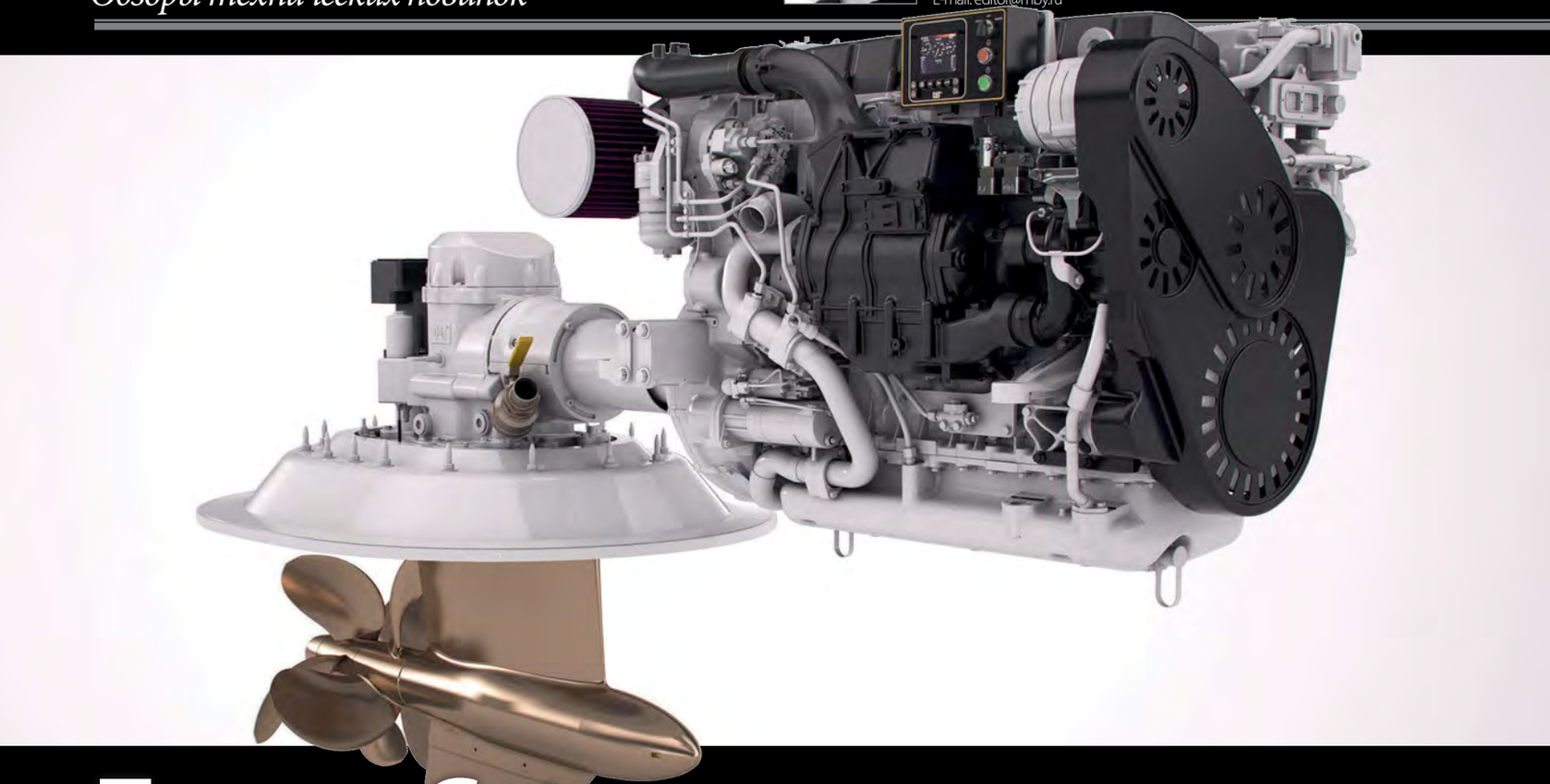

ресторан
паруса
ЛУЧШИЙ
РЕСТОРАН
у воды
Петровская коса, 9 тел.: 929-928-3 parusa-spb.ru

МЕХАНИКА

Обзоры технических новинок



Эксперт MBY
Грег Копп
E-mail: editor@mby.ru



Zeus и Cat: плоды партнерства

Новая связка двигателя и привода соответствует жестким экологическим нормам

Текст **Даг Пайк**

Компактный, легкий и эффективный — новый двигатель C8.7 сопрягается с днищевой колонкой Zeus и отвечает современным требованиям по защите окружающей среды.

В следующем году Caterpillar представит свои первые днищевые колонки Three60 Pod 650, созданные совместно с Zeus при активном участии Fiat Power Train (FPT). В качестве силового агрегата выступит новый мотор Caterpillar C8.7 объемом 8,7 л и мощностью 650 л.с., для которого Zeus специально разработала днищевый привод. По заявлению Caterpillar, двигатель C8.7, чье появление на рынке в прошлом году по непонятным причинам осталось незамеченным, опережает конкурентов по соотношению мощности, массы и габаритов. Его характеристики идеальны для использования полупогруженных винтов, где принципиально важен вес, поэтому мотор прекрасно подходит и для днищевых колонок. Скорее всего, Caterpillar изначально разрабатывала его именно для Three60, просто не спешила с публичным объявлением о колонках.

Стимулом для создания C8.7 стала необходимость соответствовать экологическим нормам EPA Tier 3, IMO II и EU IIIA, по которым уже не проходила «предпенсионная» модель C9. Здесь пришлась очень кстати самая современная технология впрыска с общей топливной магистралью от Fiat Power Train. Так называемые инжекторы третьего поколения используют 8-ступенчатую систему контроля впрыска, когда на первом этапе происходит пилотная подача небольшого объема, за которой следуют семь последовательных впрысков, причем их давление превосходит таковое в инжекторах первого поколения и достигает 1360 атм.

Вся прелесть инжекторов заключается именно в возможности сохранять очень высокое давление в единственной общей магистрали, которая подает смесь в каждую форсунку. Это обеспечивает более полное сгорание топлива, повышает экономичность и уменьшает количество вредных выбросов, что особенно актуально на высоких оборотах.

C8.7 имеет «особую систему подачи воздуха» в виде основной турбины, которой управляет электромагнитное сцепление, и дополнительного высокопроизводительного турбокомпрессора. Повысив мощность на «низах», турбина отключается на 1200 об/мин, поскольку дальше компрессор уже может самостоятельно поддерживать необходимое давление вплоть до максимальных 2300 об/мин. По сути ничего принципиально нового в этой схеме нет, однако разработчики утверждают, что в среднем диапазоне оборотов мотор выдает не имеющий равных крутящий момент, хотя подтверждающие это графики пока не обнародованы.

Интересно отметить, что в 2009 году FPT выпустила практически идентичный 620-сильный мотор C90 с тем же объемом и габаритами, что и у C8.7. Caterpillar пока не сообщает общий вес двигателя с приводом, но, по нашим оценкам, он составит порядка тонны, что в целом соответствует предложениям конкурентов: FPT C90 весит 940 кг, Cummins QSC 8,9 л (600 л.с.) — 970 кг и Volvo Penta D11 (10,8 л, 670 л.с.) — 1130 кг.

Колонка Three60 Pod 650 с толкающими винтами полностью разработана Zeus специально для Cat C8.7. Как и у других приводов Zeus, здесь реализованы система управления джойстиком, GPS-позиционирование и возможность подключения авторулевого. Конструкция колонок предусматривает вертикальную установку, поэтому в корпусе необходимы выемки или используются специальные вставки.

Учитывая прекрасный сервис Caterpillar, проблем с запчастями не будет, и мы надеемся, что к концу года уже станет ясно, какие верфи первыми возьмут на вооружение новый комплект.

ИНТЕРНЕТ: www.marine.cat.com

БРОНИРУЙТЕ ЗАРАНЕЕ!
НАШИМ СТАРОЖИЛАМ
- СКИДКА!

ПОРТ ДУБРОВКА

Мы сохраняем Вашу мечту

СВЕТЛОЕ, ТЕПЛОЕ, ПРОСТОРНОЕ ОБЩЕЖИТИЕ ДЛЯ КАТЕРОВ И ЯХТ



WWW.PORTDUBROVKA.RU • INFO@PORTDUBROVKA.RU
187340, РОССИЯ, ЛЕНИНГРАДСКАЯ ОБЛ. КИРОВСК, НАБЕРЕЖНАЯ УЛ., 20 Б
+7 (812) 96-390-96, +7 (812) 318-14-50, +7 (812) 430-25-02

РЕКЛАМА

Обратите внимание на наши новые этикетки в этом сезоне.



Дизайн меняется, качество остается.

Обновленный дизайн этикетки теперь полностью отражает «высокотехнологичные» свойства продукта, к которым привыкли клиенты Seajet.

Для надежной защиты от обрастания в предстоящем сезоне применяются Seajet 031, 033, 034 или 039.

Фактическое содержание остается точно таким же, как раньше

ООО "ТехноМакс"
603 163 Нижний Новгород,
набережная Гребного
Канала,
дом 11 строение 1.

T: 8 (831) 230 30 93

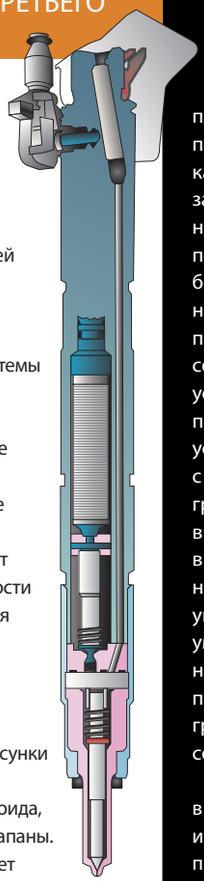


www.seajetpaint.ru

Использование биоцидов безопасно. Всегда читайте этикетку и информацию о продукте перед использованием

МИНУТА НА РАЗМЫШЛЕНИЕ

ИНЖЕКТОРЫ ТРЕТЬЕГО ПОКОЛЕНИЯ



Основной характеристикой, благодаря которой электронные инжекторы с общей топливной магистралью превосходят механические системы впрыска, является способность сохранять высокое давление смеси во всем диапазоне оборотов. Это достигается за счет специальной емкости высокого давления в топливной магистрали, из которой осуществляется впрыск через форсунки под контролем магнитного соленоида, открывающего клапаны. Инжектор включает подпружиненную коническую иглу, закрывающую форсунку, а попадающее в него сжатое топливо заставляет ее подниматься и открывать доступ в камеру сгорания.

В инжекторах первого и второго поколений этот цикл повторяется несколько раз в течение фазы впрыска для повышения эффективности. В инжекторах третьего поколения число циклов увеличилось благодаря использованию пьезокристаллических соленоидов, которые расширяются и сокращаются при прохождении через них электрического заряда. Это напоминает работу быстродействующего вторичного клапана, пропускающего топливо через инжектор. Скорость сокращения и расширения пьезокристаллов превосходит время, необходимое сжатому топливу для открытия инжектора, и это позволяет быстро подавать топливо серией впрысков. В итоге происходит более полное и тихое сгорание горючей смеси с меньшим количеством вредных отходов.

Меняем шаг

Новые винты переменного шага для подвесников

Винты Propulse, разработанные для подвесных моторов и транцевых колонок, позволяют по-новому взглянуть на концепцию переменного шага. Положение каждой лопасти можно изменить за считаные минуты: для этого необходимо ослабить четыре болта, повернуть лопасти и снова затянуть болты. Винт выполнен из прочного, неподверженного коррозии полиамидного композита со стеклопластиковым усилением и имеет пять позиций установки лопастей с разницей в один градус. По мере вращения лопастей в выбранном направлении для увеличения или уменьшения шага наружное кольцо поворачивается вдоль градуированной шкалы со значениями.

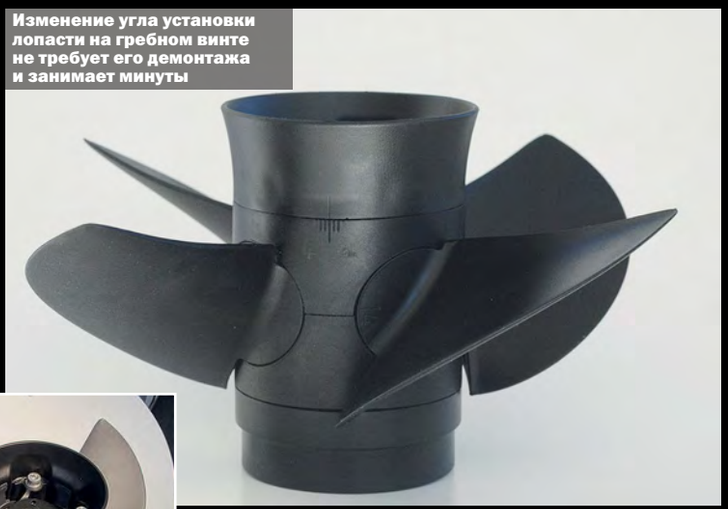
Удобство такой схемы заключается в возможности легко и быстро изменять шаг без демонтажа винта прямо на мелководье. При поломке лопастей их можно менять индивидуально, для этого необходимо лишь снять наружное кольцо.

Согласно данным производителя, используемый композитный материал не уступает по прочности алюминию, но отсюда можно предположить, что КПД такого винта ниже, чем у стального.

С мощными моторами преимущества изменяемого шага будут почти незаметны из-за изгиба лопастей, однако в случае с двигателями мощностью до 150 л.с. (особенно для легких катеров RIB) возможность настроить шаг приносит свои дивиденды.

Производитель предлагает модельный ряд из 10 винтов для диапазона мощностей 20–300 л.с. стоимостью £ 127–195 с двухлетней гарантией. Набор запасных лопастей обойдется в £ 43, а по одиночке они стоят £ 12.

ИНТЕРНЕТ: www.propulse.se



Изменение угла установки лопасти на гребном винте не требует его демонтажа и занимает минуты



Поврежденные лопасти можно заменять по отдельности

Фильтр Parker Racor SNAPP

Быстрая замена с новым разъемом

Сложно представить себе более быструю замену фильтра, чем это реализовано у Parker Racor SNAPP. Для замены смонтированного на стальном кронштейне картриджа не требуются не только инструменты, но и ведро, поскольку весь процесс протекает легко и без лишней грязи.



Для замены такого фильтра инструменты не нужны

Корпус фильтра и прозрачный стакан выполнены из прочного пластика с быстроразъемными коннекторами для топливной магистрали. Слив воды из отстойника осуществляется через кран на дне. Если фильтр засорился, первым делом нужно отсоединить разъемы, а затем вытащить его из кронштейна, где он крепится в обойме на специальных защелках в верхней части корпуса. Для заполнения топливом нового фильтра необходимо соединить его со старым с помощью короткого шланга, открыть сливной кран и перевернуть старый фильтр, чтобы сила тяжести довершила дело.

SNAPP подходит для дизельных и бензиновых моторов и может перерабатывать до 118 литров топлива в час, что достаточно для большинства двигателей мощностью до 400 л.с. Непосредственно фильтрующий элемент Parker Racor Aquablock поставляется с диаметром ячеи 2, 10 и 30 микрон.

ИНТЕРНЕТ: www.parker.com/racor


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

Пленка набирает обороты

Легкий и компактный инвертор с ЗУ



К производству декоративных пленочных покрытий для лодочных корпусов присоединяется все больше и больше компаний, поскольку пленка является более дешевой временной альтернативой окраске новой или находящейся в эксплуатации яхты. Британская компания Grapefruit Graphics, специализирующаяся на спортивном брендировании, недавно начала сотрудничество с производителем самоклеящейся пленки MACtac и предлагает наносить на корпуса гладкие цветные или текстурные покрытия с широким выбором. Каталог фирмы насчитывает 54 стандартных цвета, а также текстурные пленки, имитирующие карбон или полированный алюминий.

Портфолио Grapefruit Graphics подкреплено десятилетним опытом брендирования гоночных яхт для Кубка «Америки» и Volvo Ocean Race. Работа по облачению в пленку среднего спорткруизера занимает 2–3 дня, и, в отличие от гелькоутов, пленка устойчива к выцветанию под действием ультрафиолета. Другим преимуществом пленки является тот факт, что вы всегда можете вернуться к изначальному цвету корпуса, когда через несколько лет пленка износится.

ИНТЕРНЕТ: www.grapefruitgraphics.co.uk

СТРАННОВЕДЕНИЕ



Конечно, это не субмарина для Джеймса Бонда, но в качестве интересной водной игрушки вполне сойдет

Что это такое?
MSV Explorer Bobcat — двухместное частично погружаемое под воду судно-амфибия, на котором можно отправиться на морскую экскурсию прямо с пляжа.

Кто производитель?
Bobcat изобрели в компании MSV Explorer с британского острова Уайт. Электродвигатели для аппарата поставляет немецкая фирма Torqeedo, лидер на рынке морских электрических пропульсивных систем.

Как оно работает?
На воде судно приводят в движение два высокоэффективных и малошумных электромотора Cruise 2.0R мощностью по 2000 Вт, что эквивалентно бензиновым 6-сильным подвесникам. Собственно, этот двигатель изначально разрабатывали для подвесного мотора, а затем немного модифицировали, чтобы использовать напрямую с приводом без угловой трансмиссии. Эти же электромоторы приводят в движение две резиновые гусеницы для передвижения по суше; в воде они втягиваются в специальные обтекаемые цилиндрические контейнеры для снижения сопротивления.

Это настоящий подводный аппарат?
Не совсем: собственная плавучесть корпуса и рубки оставляет верхнюю часть судна над водой. Однако двухместная рубка из акрилового стекла уходит под ватерлинию на 120 см и дает круговой обзор — то, что надо для любителей поплавать с маской и трубкой, но желающих... оставаться сухими. И всего-то за £ 65 000!

ALMARINE
—BOATS AND YACHTS FOR RENT—

ГРУППА КОМПАНИЙ АЛЕКС

ПРЕДПРИЯТИЕ
ГРУППЫ КОМПАНИЙ «АЛЕКС»
www.alex-group.net



ПОКОРЯЕМ НЕВСКИЕ ПРОСТОРЫ







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



ЛИЧНЫЙ ОПЫТ

В любом деле важна обратная связь. Поэтому MBY не только предлагает читателям свежие обзоры и тесты лодок, но и старается отследить, как лодки «приживаются» на воде. В конце концов, хотя комментарии проектировщиков и дизайнеров могут быть очень информативными и полезными, никто не расскажет о судне так, как его капитан. Мы публикуем историю владельца лодки Targa 32 CFC Александра Евтушенко, который управляет ею сам.

Каждый приобретает судно, сообразуясь со своими планами и возможностями. Важно только хорошо их понимать и не ошибиться в качествах лодки.

ПОКУПКА

Как и многие, наш герой не сразу пришел к «морскому внедорожнику». Первый опыт владения и управления судном Александр приобрел в далеком уже 1993 году. Начав с разъездного катера «Ярославец» (пр. 376), в течение десяти с лишним лет он сменил несколько плавсредств российского производства, а с 2006 года «пересел на иномарки».

Лодку Targa 32 Александр приобрел весной этого года, хотя готовился к покупке давно. Останавливали некоторые нюансы, в частности уж очень аскетичная носовая каюта. Но вот верфь выпустила модификацию с индексом CFC (Comfort Front Cabin), и это изменило ситуацию. По словам Александра, именно такую высокую каюту он и хотел. Не то чтобы он спровоцировал ее появление, но, как говорится, «висел на локте», ускоряя процесс появления CFC-версии.

Новая Targa 32 CFC устраивает нашего героя не только комфортом на борту,



На малом ходу

TARGA 32 CFC

Длина
10,78 м
Ширина
3,37 м
Осадка
1,10 м
Водоизмещение
6360 кг
Кают/Спальных мест
2/5
Вместимость
10 чел.
Двигатели
2 × VP D4-260/DPH
Запас топлива
800 л
Запас воды
150 л
Материал корпуса
стеклопластик
Категория RCD
«B»



Стоянка в Эстонии. На крыше надстройки тендер выглядит совершенно естественно

На полутораметровой волне Targa 32 CFC глиссировала на скорости около 17 узлов

но и скоростными показателями. На лодке стоят два дизеля Volvo Penta D4 260 л.с.— Александр уверен, что для этого корпуса больше не требуется.

«С этими движками,— говорит он,— я разгонял свою Targa до 42 узлов. Куда уж больше?!»

Александр выбрал лодку без флайбриджа: по его мнению, в северных широтах он не нужен. Кроме того, флайбриджная Targa 32 не проходит в его эллинг для зимнего хранения. А на крыше надстройки он держит надувной тендер.

Но главное свойство, которое подкупило опытного уже капитана в Targa 32,— это безусловная надежность судна. Александр признается, что сначала эта лодка, как и другие модели Targa, казалась ему тяжеловатой, излишне брутальной. Но, поразмыслив, он признал безопасность самым важным критерием выбора для тех, кто серьезно подходит к путешествиям по водным просторам. Именно этому критерию лодки Targa отвечают идеально.

«Я четко осознал, что при всей своей внешней скромности лодки Targa, прежде всего, безопасны в открытом море, безусловно, мореходнее многих других моделей равной длины, отличаются отменным качеством постройки и достойным уровнем комфорта»,— рассказывает Александр.

НА ДАЧЕ

Постоянное место жительства эта Targa 32 CFC обрела в Финляндии, в районе Виролахти, на даче Александра Евтушенко.

«В моем случае — это оптимальное решение, не требующее никаких хлопот и особенных издержек. Почему не в России? У нас, к сожалению, яхтенная инфраструктура в зачатке, процедура перехода границы сложная и, по большому счету, некуда ходить на лодке»,— поясняет Александр.

Важен и фактор уставания: жалко времени на прохождение границы, где каждый раз приходится заполнять бланки, торопиться вписаться в режим работы пункта пропуска и тому подобное. Да и сам переход из яхт-клуба в Стрельне, где лодка стояла раньше, к дачному причалу утомителен: гонять каждые выходные 110 миль по одному



Финляндия. У причала подле дачи



Рубка-салон с постом управления; на снимке хорошо видны бортовые двери



За этим столом спокойно размещается вся семья Александра



Компактный камбузный модуль

и тому же маршруту (в одну сторону) не очень увлекательно и слишком затратно.

А на даче в Финляндии для лодки все подготовлено: есть свой причал в укромной бухте под присмотром добрых соседей, что позволяет не волноваться за судно во время отсутствия, а это немаловажно. И зимой Targa 32 останется в Суоми: знакомый нашего героя как раз построил большой лодочный ангар и предложил место в нем. К осени будет готов трейлер для транспортировки лодки — в Финляндии заказать его легко.

В МОРЕ

Лодкой, смеется Александр, он пользуется «исключительно в мирных целях». Это короткие прогулки с друзьями, например, среди финских островов, и дальние походы, которые нашему герою намного интереснее. Тем более что размеры и компоновка Targa 32 CFC позволяют семье абсолютно комфортно разместиться и оставаться на борту совершенно автономно продолжительное время.

Каждый год семья Евтушенко старается выбираться на своей лодке в большое путешествие. Это лето не стало исключением, а дальний поход — отличная возможность испытать новую Targa 32. В экипаже все свои; Александр принципиально не берет на борт попутчиков. Хотя это могло бы сократить издержки, но свобода, комфорт и привычная психологическая атмосфера дороже.

Маршрут, рассчитанный на 20 дней, начинался в Таллине, далее вел к островам Сааремаа и Готланду; потом Targa 32 отправилась исследовать внутреннюю озерную систему западнее Стокгольма — весьма живописный регион, а обратный маршрут был проложен через Аландский архипелаг.

Испытание «большой водой» лодка выдержала с честью: семья из четырех человек на борту Targa 32 CFC чувствовала себя отлично.

«Планировка лодки настолько удачна, что позволяет без сложностей существовать на борту всем членам экипажа и во время движения, и на ночлеге»,— заверяет Александр. Капитан с многолетним стажем, он умеет ценить правильную организацию пространства и знает в ней толк, так что на его мнение можно положиться. Единственный интерьерный недочет, который отмечает супруга капитана,— тесноватая кухня; в остальном жить на лодке почти так же удобно и приятно, как дома.

Управляется Targa 32 CFC, по словам нашего капитана, очень легко: лодка четко реагирует на перекладки штурвала, на малом ходу не рыскает. Маневрировать при швартовке тоже не сложно: двухмоторная установка сильно упрощает процесс.

Несмотря на то, что в серьезных переделках Targa 32 пока не бывала, оценить мореходность лодки владелец уже успел. Как-то весной на пути из Хельсинки на дачу он оказался в не лучших погодных условиях: юго-восточный — восточный ветер разогнал довольно большую волну, и в результате пришлось идти по фарватерам между островов.

«Но ничего,— рассказывает Александр,— моя "Таргуня" справлялась почти с лобовой волной высотой до 2 метров, а на полутораметровой даже глиссировала на скорости около 17 узлов. Я это оценил и остался доволен ее мореходными качествами».

ОБОРУДОВАНИЕ И ОБСЛУЖИВАНИЕ

Потребности в дополнительном оборудовании у каждого владельца лодки свои. Александр Евтушенко поделился собственными предпочтениями:

«На мой взгляд, достаточно носовой подрульки. Кому-то в управлении нужна и кормовая, и даже джойстик, а я справляюсь "малым комплектом". Главное — четко знать направление ветра, если он есть, а также понимать, как переместить корму или нос».

Качества и надежность этой лодки превосходят ожидания владельца

HEMPEL
Keep Sailing



Hard Racing TecCel

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

www.hempel.ru


Довольно большая кормовая каюта


Каюта в носовой части; верхние люки дают достаточно света


Гальюн с душем — на этой лодке он один, но никто не жалуется


Просторный кокпит с рундуками под сиденьями

В минимальном комплекте для лодки, по мнению капитана, должны присутствовать (помимо носового подруливающего устройства) автопилот, фара-искатель, две швартовные вьюшки, кормовой и носовой якоря, 8–10 кранцев. Последний пункт очевиден для тех, кто хоть раз бывал в дальних походах и швартовался в битком забитых европейских маринах.

А вот радаром Александр не пользовался ни разу: в серьезный туман он пока на своей лодке не попадал, и прибор включал лишь однажды — ради интереса. Он уверен: тем, кто ходит преимущественно днем, радар особо и не нужен.

Зато Евтушенко в полной мере оценил преимущества автопилота:

«Когда идешь по морю несколько часов, поверьте, сидеть и отслеживать курс надоедает; чуть отвлекся — и лодка пошла в сторону. Если нет внешних ориентиров, то вообще можно постоянно сбиваться с курса, потому что картплоттер имеет задержку, а компасом, особенно при волнении, пользоваться непросто. Спасение — автопилот: задаешь курс, и лодка сама летит туда, куда тебе надо!»

С обслуживанием Targa 32 проблем тоже нет. На лодке Александра этим занимается спортивный механик, с которым Евтушенко сотрудничает давно. Никакого специального обучения для работы с этой лодкой не понадобилось, так как в руководстве все доходчиво написано. Если возникают вопросы посложнее, их решает дилер.

Так что пока недолгая, но довольно активная эксплуатация нашим героем его Targa 32 CFC приносит только положительные эмоции. Конечно, она покупалась не для экстремальных упражнений и добычи адреналина, а для увлекательных семейных походов и веселых прогулок на острова в выходные, и пока качество и надежность ее в этих форматах использования даже превосходят ожидания владельца. Но мореходный потенциал лишним не бывает: море любит преподносить сюрпризы, и к этому лучше быть готовым. MBY


Александр с сыном в кокпите своей «Таргуни»


С НАМИ ЛЕГКО!
THE VOLVO PENTA GREEN COMMITMENT
ЕСЛИ ВЫ ВЛАДЕЕТЕ КАТЕРОМ С ДВИГАТЕЛЕМ
VOLVO PENTA ДЛЯ ЛИЧНЫХ ЦЕЛЕЙ,
ВЫ ИМЕЕТЕ ПРАВО НА 2 ГОДА ГАРАНТИИ НА ДВИГАТЕЛЬ.
ПО ОКОНЧАНИИ ВТОРОГО ГОДА У ВАС ЕСТЬ ВОЗМОЖНОСТЬ ПОЛУЧИТЬ
ДОПОЛНИТЕЛЬНО ЕЩЕ ТРИ ГОДА ГАРАНТИИ НА ОСНОВНЫЕ КОМПОНЕНТЫ.
УТОЧНИТЕ УСЛОВИЯ У ВАШЕГО ДИЛЕРА VOLVO PENTA.
VOLVO
PENTA
www.volvopenta.ru
PEKLAMA



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





МЕТАЛСЕРВИС

www.metalservis.ru

Заправочные станции для яхт и катеров



ЗАО "МеталСервис", Россия, 630126, г. Новосибирск, ул. Ключ-Камышенское плато, 28
тел./факс: +7 (383) 344-98-49, metalservis@mail.ru, www.metalservis.ru

GRIZZLY

МЫ УСТАНАВЛИВАЕМ СТАНДАРТЫ



www.grizzly-marine.ru

Санкт- Петербург: Октябрьская набережная, д. 15;
пр-т Энгельса, д. 33, ТМ «Светлановский».

Москва, Сколковское шоссе, д 31, ТК «Спорт-Хит».

7 (812) 955-49-54 +7 (812) 407-74-45

Стоимость в базовой комплектации: **7 500 000** руб.



Ширина судна: 4,57 м. Длина судна: 15,55 м. Передняя палуба: 2,37 м. Задняя палуба: 1,94 м. Запас питьевой воды: 1000 л. Запас топлива для судна: 940 л (бензин) + 200 л (ДТ).

LODKA HAUS

SINCE 2002

www.tb-houseboats.ru +7 (903) 380-5856, +7 (962) 622-3260

Спецпредложение: **29 900 000** руб.



Характеристика: новый. Произ-во: США. В наличии в Саратове. Длина 27,74 м. Ширина 5,49 м. Топливо 1890 л (ДТ) + 242 л (для гидроцикла/катера). Двигатель: 2 x Cummins QSD (диз.), 4,2 л., 2 x 270 л.с., Bravo II. Инвертор: 4 000 Вт. Генератор: Onan (диз.), 22,5 кВт, 1 фаза. Максимальная комплектация, полностью меблирован.

Спецпредложение: **13 700 000** руб.



Характеристика: новый. Произ-во: США. В наличии в Саратове. Длина 15,54 м. Ширина 4,57 м. Запас топлива 1000 л. Двигатель: 2 x MerCruiser (бензиновых), 3л, 2 x 135 л.с. A I. Генератор: Westerbeke (бензин), 17,5 кВт, 1 фаза. Электрические подруливающие устройства: 2 x 8 кВт.

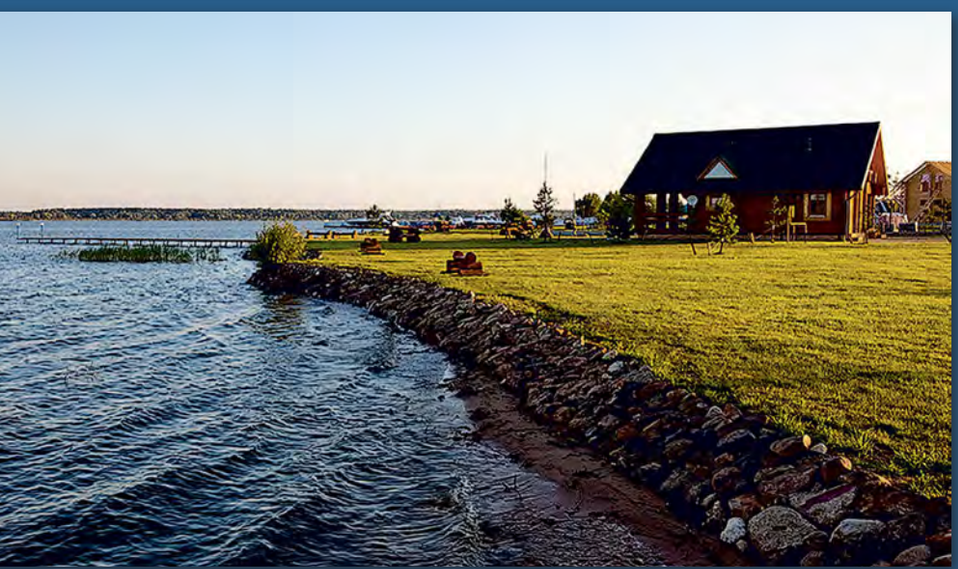
Цена: **17 500 000** руб.



Ширина судна: 5,2 м. Длина судна: 19,80 м. Длина передней палубы: 2,4 м. Длина платформы для купания: 1,2 м. Запас топлива для судна: 1890 л. Запас питьевой воды: 1000 л.







ПРОДАЕТСЯ

уникальный объект: земельный участок 40 соток в коттеджном поселке Марина-Завидово на берегу Московского моря (Иваньковское водохранилище) в районе заповедной зоны «Завидово».

В коттеджном поселке: обустроенный пляж, причал для яхт и катеров, яхт-клуб, кафе, теннисные корты, мини-гольф, волейбольная площадка, водный спорт, рыбалка, лесопарковая зона, охрана, гостевая парковка.

Хорошее расположение участка относительно территории загородного комплекса.

К границе участка подведены: электричество, магистральный газ, водопровод, канализация.

Цена: **350 тыс евро, торг**

Расположение: **Тверская область, Конаковский район, деревня Лазурная**

107 км по Ленинградскому шоссе от МКАД (вскоре можно добираться по скоростной трассе Москва-Санкт-Петербург).

Контактная информация:

Тел.: **8 (916) 00-121-00**

Email: **40sotok@gmail.com**

Chaparral 310 Signature



Двигатель: TWIN MERCRUISER 4.3 MPI B3 220 HP
Длина: 9.45 м Ширина: 3.05 м Вес: 4800 кг
Спальных мест: 6

Chaparral 270 Signature



Двигатель: MERCRUISER 5.7L 350 MAG B3 300 HP
Длина: 8.23 м Ширина: 2.59 м Вес: 3130 кг
Спальных мест: 4

Chaparral 257 SSX



Двигатель: MERCRUISER 5.7L 350 MAG B3 300 HP
Длина: 7.77 м Ширина: 2.59 м Вес: 2132 кг
Пассажировместимость: 16 чел.

Chaparral H2O 18 Sport



Двигатель: MERCRUISER 3.0 MPI 135 HP
Длина: 5.59 м Ширина: 2.29 м Вес: 1043 кг
Пассажировместимость: 8 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: TWIN Volvo Penta D3-200 EVC DPS
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 подвесных моторов: 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 подвесных моторов: 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 V8



Длина: 7.00 м Ширина: 2.59 м Вес: 2245 кг
Двигатель: 5.7L V8 PFI 320 л.с.
с водометом Hamilton 212
Толщина алюминия: борт 3.2 мм/днище 6.4 мм
Пассажировместимость: 9 чел.

G3 SunCatcher V16 FC



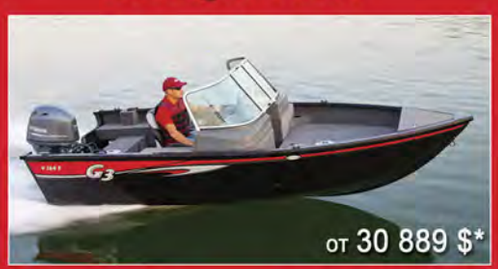
Длина: 4.88 м Ширина: 2.56 м Вес: 571 кг
Макс. мощность подвесного мотора: 60 л.с.
Пассажировместимость: 6 чел.
Толщина алюминия спонсонов: 2,56 мм
В комплекте с американским трейлером.

G3 Eagle Talon 17 DLX



Длина: 5.43 м Ширина: 2.34 м Вес: 471 кг
Макс. мощность подвесного мотора: 90 л.с.
Пассажировместимость: 4 чел.
Толщина алюминия: 2,54 мм
В комплекте с американским трейлером.

G3 Angler V164 F



Длина: 4.98 м Ширина: 2.24 м Вес: 490 кг
Макс. мощность подвесного мотора: 75 л.с.
Пассажировместимость: 6 чел.
Толщина алюминия: 2.03 + 1.63 мм
В комплекте с американским трейлером.

* Цены указаны с учетом таможенной очистки и доставки до Москвы

NEWSTAR MARINE

+7 495 228 03 08

141707, Московская область, г. Долгопрудный, Старо-Дмитровское шоссе, дом 1
www.nsmarine.ru E-mail: info@nsmarine.ru

MAJESTY 66’

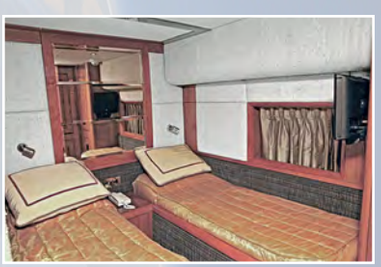
Motor Yacht Nega

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

УВЕРЕННОСТЬ В СОВЕРШЕНСТВЕ



ТОЛЬКО У НАС В СОЧЕТАНИИ:

- Закрытый пост управления
- Широкие боковые проходы
- Боковые сдвижные двери
- Большая автономность
- VIP отделка салона

Модельный ряд: 21' 22' 23' 25' 26' 28' 32' 33' 35'



AQUADOR 25 Ce



AQUADOR 28 C



AQUADOR 35 C

Мореходные качества, категория B Offshore, классическая корабельная архитектура делают катера Aquador лучшими в своем классе

Официальный дистрибьютор в России и странах СНГ

HARDTOP MARINE St.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





ANTONOVICH HOME

СТУДИЯ ЭЛИТНЫХ ИНТЕРЬЕРОВ

ДИЗАЙН КВАРТИР КОТТЕДЖЕЙ ЯХТ ОТЕЛЕЙ

Санкт-Петербург, Петровский пр., д. 14/4
+7 812 969-55-97, +3 725 777-90-90
antonovichhome@yandex.ru
antonovich-home.com

SUPER MARINE

Открывая горизонты



Thunder Jet 28 Pilot

Длина ..... 8,53 м.
Ширина ..... 2,74 м.
Сухой вес ..... 2520 кг.
Запас топлива ..... 605 л.
Килеватость ..... 18 град.
Максимальная мощность мотора ..... 500 л/с

Цена* ..... $ 151 200



Thunder Jet Luxor Jet

Длина ..... 6,10 м.
Ширина ..... 2,29 м.
Сухой вес ..... 1080 кг.
Запас топлива ..... 181 л.
Килеватость ..... 12 град.
Максимальная мощность мотора ..... 525 л/с

Цена* ..... $ 88 400



Legend 16 Xcalibur

Длина ..... 5,06 м.
Ширина ..... 2,08 м.
Сухой вес ..... 470 кг.
Запас топлива ..... 50 л.
Максимальная мощность мотора ..... 90 л/с

Цена* ..... $ 24 000



Legend 20 Xtreme

Длина ..... 5,97 м.
Ширина ..... 2,46 м.
Сухой вес ..... 652 кг.
Запас топлива ..... 173 л.
Максимальная мощность мотора ..... 175 л/с

Цена* ..... $ 38 500

* – Цена катера в базовой комплектации



Campion Chase 530i BR

Длина ..... 5,43 м.
Ширина ..... 2,34 м.
Сухой вес ..... 1250 кг.
Запас топлива ..... 105 л.
Максимальная мощность мотора ..... 225 л/с

Цена* ..... $ 42 000



Campion Chase 600i SC

Длина ..... 6,55 м.
Ширина ..... 2,48м.
Сухой вес ..... 1545 кг.
Запас топлива ..... 177 л.
Максимальная мощность мотора ..... 320 л/с

Цена* ..... $ 79 000



Tahoe Q4i

Длина ..... 5,51 м.
Ширина ..... 2,31 м.
Сухой вес ..... 1223 кг.
Запас топлива ..... 86 л.
Максимальная мощность мотора ..... 135 л/с

Цена* ..... $ 37 000



Nitro Z-7 Sport

Длина ..... 5,92 м.
Ширина ..... 2,36 м.
Сухой вес ..... 759 кг.
Запас топлива ..... 98 л.
Максимальная мощность мотора ..... 150 л/с

Цена* ..... $ 27 000

КОМПАНИЯ SUPER MARINE
Катера, моторные лодки, сервис, хранение

Тел.: +7 495 740-55-22
www.shopmarine.ru

г. Долгопрудный, ул. Набережная 4А,
Яхт-клуб «Спартак».

MAJESTY YACHTS

Majesty 155

от 25 000 000 $*



Общая длина:	47.00 м
Максимальная ширина:	9.60 м
Осадка:	2.00 м
Водоизмещение:	370 тонн
Запас топлива:	53.260 л
Мощность двигателей:	2 x 1.930 л.с.
Запас воды:	8.690 л
Запас хода:	4.200 м.м.
Каюты:	6 + 5

Majesty 135

от 16 500 000 $*



Общая длина:	41.00 м	Максимальная ширина:	8.15 м
Осадка:	2.10 м	Запас топлива:	32.255 л
Запас воды:	10.749 л	Мощность двигателей:	2 x 3.400 л.с.
Каюты:	5 + 7		

Majesty 125

от 12 500 000 $*



Общая длина:	38.40 м	Максимальная ширина:	7.60 м
Осадка:	2.00 м	Запас топлива:	28.750 л
Запас воды:	5.680 л	Мощность двигателей:	2 x 2.400 л.с.
Каюты:	5 + 4		

Majesty 105

от 6 025 300 $*



Общая длина:	32.68 м	Максимальная ширина:	7.10 м
Осадка:	1.78 м	Запас топлива:	15.140 л
Запас хода:	1.450 м.м.	Каюты:	4 + 3
Мощность двигателей:	2 x 1.930 л.с.		

Majesty 101

от 4 835 700 $*



Общая длина:	30.80 м	Максимальная ширина:	6.50 м
Осадка:	2.00 м	Запас топлива:	15.140 л
Запас воды:	3.030 л	Каюты:	5 + 3
Мощность двигателей:	2 x 2000 л.с.		

* Цена со склада в ОАЭ без учёта доставки и таможенной очистки.

NEWSTAR MARINE

Эксклюзивный дистрибьютор
на территории России и стран СНГ

Majesty 88

от 3 669 600 $*



Общая длина:	27.00 м	Максимальная ширина:	6.40 м
Осадка:	1.30 м	Запас топлива:	11.040 л
Водоизмещение:	70 т	Каюты:	4 + 2
Мощность двигателей: 2 x 2.000 л.с.			

Majesty 77

от 2 537 300 $*



Общая длина:	23.50 м	Максимальная ширина:	6.00 м
Осадка:	1.25 м	Запас топлива:	7.600 л
Водоизмещение:	50 т	Каюты:	4 + 2
Мощность двигателей: 2 x 1.550 л.с.		Запас воды:	1.140 л

Majesty 70

от 1 939 200 $*



Общая длина:	21.50 м	Максимальная ширина:	5.40 м
Осадка:	1.10 м	Запас топлива:	5.680 л
Водоизмещение:	47 т	Каюты:	4 + 1
Мощность двигателей: 2 x 1.150 л.с.			

Majesty 63

от 1 399 800 $*



Общая длина:	19.60 м	Максимальная ширина:	6.00 м
Осадка:	1.10 м	Запас топлива:	3.680 л
Водоизмещение:	27 т	Каюты:	4 + 1
Мощность двигателей: 2 x 1.000 л.с.			

Majesty 56

от 1 075 100 $*



Общая длина:	17.30 м	Максимальная ширина:	4.90 м
Осадка:	1.09 м	Запас топлива:	3.030 л
Запас воды:	570 л	Каюты:	3 + 1
Водоизмещение:	22 т	Мощность двигателей:	2 x 860 л.с.

Majesty 48

от 685 000 $*



Общая длина:	14.60 м	Максимальная ширина:	4.70 м
Осадка:	0.85 м	Запас топлива:	1.510 л
Запас воды:	375 л	Каюты:	3 + 1
Водоизмещение:	15 т	Мощность двигателей:	2 x 550 л.с.

* Цена со склада в ОАЭ без учёта доставки и таможенной очистки.

+7 495 228 03 08

141707, Московская область, г. Долгопрудный, Старо-Дмитровское шоссе, дом 1

www.nsmarine.ru E-mail: info@nsmarine.ru

AQUANAUT UNICO 1650 (2008 г.в.)

€ 430 000









Полная длина: **16,5 м**
Ширина: **4,55 м**
Осадка: **1,2 м**
Водоизмещение: **27500 кг**
Двигатель: **Perkins M 300Ti**
Материал корпуса: **сталь**

Классическая голландская яхта. Легированная сталь со специальным антикоррозионным покрытием делает корпус лодки практически вечным. Лодка оборудована всеми возможными опциями для длительных походов. Наиболее дорогой вариант внутренней отделки.
Лодка хранится и обслуживается на верфи Aquanaut.

Подробная информация на сайте www.trawler.pro

HARDY 50 (2008 г.в.)

£ 590 000









Полная длина: **14.95 м**
Ширина: **4.9 м**
Осадка: **1.4 м**
Водоизмещение: **25 000 кг**
Двигатель: **Twin Man R6 (2x800 hp)**
Материал корпуса: **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
www.nord-star.com

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 37M

Happy Hour

Год 2005
Длина 36.60 м
4 каюты
3 каюты экипажа
Местонахождение - Франция, Антиб

Цена € 2 950 000



3 УНИКАЛЬНЫЕ ЯХТЫ

1 ГОД ГАРАНТИИ

READY TO GO!

www.isayachts.com

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

BANDIDO 90



ЛУЧШАЯ LONG RANGE ЯХТА

Дальность плавания 4500 морских миль













Год постройки 2010 **в эксплуатации с** 2011 **Материал корпуса** сталь **Надстройка** алюминий **Длина** 27,9m **Ширина** 7,65m
Водоизмещение 200t **Осадка** 2,40m **Каюты** 4 **Двигатели** MAN D2842 LE 410 2x 809 kw (2x 1100 hp) **Цена** ~~€~~ 4'900 000

+7 (921) 961 98 24

Jonacor marine



Год постройки 2012 **Длина** 10,40 м **Ширина** 3,40 м
Двигатель 2 x Volvo Penta D6-x370 DP, 150 моточасов
Место стоянки Санкт-Петербург, регистрация ГИМС
Цена € 380 000



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 2013 **Длина** 20,15 м **Ширина** 5,23 м
Двигатель 2X CAT C18 1150 л. с.
Место стоянки Санкт-Петербург, **флаг** Jersey **Цена** € 1 450 000



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 2014, новая **Длина** 25,50 м **Ширина** 5,74 м
Двигатель Twin Caterpillar C32 A (2 x 1825 mhp)
Место стоянки Плимут **Цена** € 4 385 000



Год постройки 2013 **Длина** 19,95 м **Ширина** 5,30 м
Двигатель Twin John Deere 2x236 л.с.
Место стоянки Испания, Торревьеха **Цена** 2 300 000

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



Polar Star 63.4m/208', Lurssen, 2005/2011, €55,000,000
Jeremy Comport +33 4 92 912 912 - jcomport@camperandnicholsons.com



Ocean Victory 75.75m/248'6", Feadship , 2009, Price on Application
Alex Lees-Buckley +377 97 97 77 00 - aleesbuckley@camperandnicholsons.com



DB9 52.3m/171'9", Palmer Johnson, 2010, $31,000,000
Rytis Babravicius +377 97 97 77 00 - rbabravicius@camperandnicholsons.com



Gravitas 52.12m/171', Feadship, 1995, $23,500,000
Michael Rafferty +1 561 758 5608 - mrafferty@camperandnicholsons.com



Remember When 49.38m/162', Christensen, 2011, $29,995,000
Michael Rafferty +1 561 758 5608 - mrafferty@camperandnicholsons.com
Andrew LeBuhn +1 415 407 9915 - alebuhn@camperandnicholsosn.com



Bahamas 48 48m/158', Rossinavi, 2015, Price on Application
Fernando Nicholson +1 305 604 9191 - fnicholson@camperandnicholsons.com



Princess Too 47.55m/156', Feadship, 1999, €17,500,000 Vat paid
Alex Lees-Buckley +377 97 97 77 00 - aleesbuckley@camperandnicholsons.com
Gaston Lees-Buckley +33 4 92 912 912 - gleesbuckley@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



Project12 46.6m/152'10", Cantieri di Pisa , 2013, €19,500,000
Rytis Babravicius +377 97 97 77 00 - rbabravicius@camperandnicholsons.com



Bravado 44.9m/147'3", Abeking & Rasmussen, 2004, €21,500,000
David Seal +377 97 97 77 00 - dseal@camperandnicholsons.com



Green Voyager 43.9m/144', Kingship Marine, 2015, €14,800,000
Simon Goldsworthy +44 20 7009 1950 - sgoldsworthy@camperandnicholsons.com
Fernando Nicholson +1 305 604 9191 - fnicholson@camperandnicholsons.com



Axantha II 43m/141', JFA, 2011, €14,950,000
Rytis Babravicius +377 97 97 77 00 - rbabravicius@camperandnicholsons.com



Also available for charter

Nameless 41m/132', Mondomarine, 2013, €19,500,000
Rytis Babravicius +377 97 97 77 00 - rbabravicius@camperandnicholsons.com



Osprey 34.8m/114', Bolson & Son England, 1953/2010, €1,900,000
Tim Langmead +44 20 7009 1950 - tlangmead@camperandnicholsons.com



Ferretti 960 29.26m/96', Ferretti, 2013, €6,999,000
James Rayner +33 4 92 912 912 - jrayner@camperandnicholsons.com



Griffioen 27.22m/89'3", Bloemsma & Van Breemen, 2006, €4,950,000
Jean-Marie Récamier +33 4 92 912 912 - jmrecamier@camperandnicholsons.com

Продажа и приобретение
Строительство
Чартер
Менеджмент
Подбор команды

1782

Camper & Nicholsons International
YACHTING SINCE 1782

ISA 37M (ref. 005), 2005 — 2.950.000 EUR



Длина	36,60 м	Двигатель	MTU 16V 2000 M91 (3 x 2000 л.с.)
Ширина	7.30 м	Наработка	1279 / 900 / 1281 м/ч
Осадка	1.28 м	Каюты	4

Яхта в отличном состоянии. Флаг Каймановых островов.

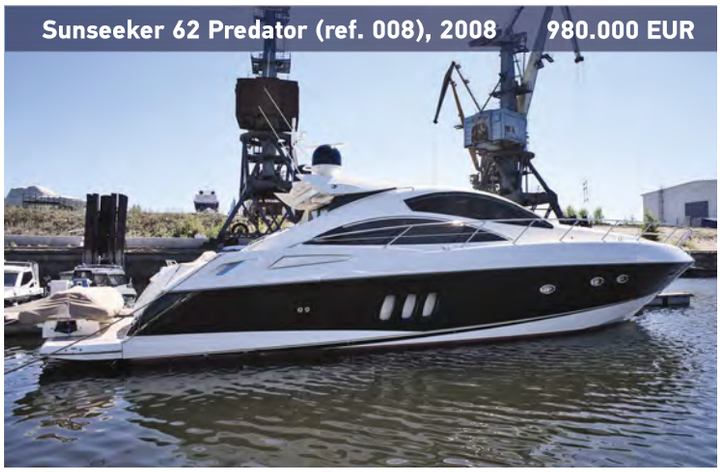
Princess 85MY (ref. 018), 2009 — 2.750.000 EUR



Длина	25.93 м	Двигатель	CATERPILLAR C32 ACERT (2 x 1825 л.с.)
Ширина	6.3 м	Наработка	2500 м/ч
Осадка	1.65 м	Каюты	6

Находится в Москве. Растаможена. Зарегистрирована в РМРС.

Sunseeker 62 Predator (ref. 008), 2008 — 980.000 EUR



Длина	19.6 м	Двигатель	MAN V10 (2 x 1100 л.с.)
Ширина	5.0 м	Наработка	560 м/ч
Осадка	1.54 м	Каюты	3 + 1

Яхта в отличном состоянии. Растаможена. ГИМС. Находится в Москве.

Princess 62 (ref. 045), 2008 — 1.150.000 EUR



Длина	19.30 м	Двигатель	Caterpillar (2 x 865 л.с.)
Ширина	5.03 м	Наработка	1300 м/ч
Осадка	1.45 м	Каюты	5

Состояние отличное. Растаможена 100%. ГИМС. Находится в Москве.

Princess 54 (ref. 072), 2008 — 33.000.000 RUB



Длина	16.57 м	Двигатель	2 x Volvo Penta D12 (2 x 715 л.с.)
Ширина	4.57 м	Наработка	1000 м/ч
Осадка	1.27 м	Каюты	3 + 1

Яхта в отличном состоянии. Растаможена. ГИМС. Находится в Краснодарском крае.

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.

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

Princess 21M (ref. 089), 2008 — 1.480.000 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.

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 60 (ref. 040), 2013 — 1.100.000 EUR



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

Яхта в отличном состоянии. Не растаможена. Находится в Латвии под флагом Британии.

Princess 60 (ref. 032), 2012 — 1.000.000 EUR



Длина	18.61 м	Двигатель	VOLVO-PENTA D13-800 (2 x 800 л.с.)
Ширина	4.83 м	Наработка	1000 м/ч
Осадка	1.27 м	Каюты	3 + 1

Яхта в отличном состоянии. Не растаможена. Находится в Латвии под флагом Британии.

Bavaria Sport 44HT (ref. 013), 2013 — 500.000 EUR



Длина	14.99 м	Двигатель	2 x Volvo Penta D6-400 EVC (diesel)
Ширина	4.40 м	Наработка	200 м/ч
Осадка	1.10 м	Каюты	3

Яхта на гарантии. ГИМС. Находится в Санкт-Петербурге.

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.

МЕНЕДЖМЕНТ ЯХТ

УПРАВЛЕНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВОМ

КУПЛЯ-ПРОДАЖА

ЧАРТЕР

Данные модели будут представлены на выставке MONACO YACHT SHOW, в порту Hercule

EVENT

ЯХТА ПРОДАЕТСЯ

ДЛИНА 60.65 м
ВЕРФЬ Amels
ГОД 2013
СКОРОСТЬ 14 узлов
КАЮТЫ 6
ГОСТИ 12
КОМАНДА 15

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АГЕНТ



MANIFIQ

ЯХТА ПРОДАЕТСЯ И СДАЕТСЯ В ЧАРТЕР

ДЛИНА 40.5 м
ВЕРФЬ Mondo Marine
ГОД 2010
СКОРОСТЬ 17.5 узлов
КАЮТЫ 5
ГОСТИ 10
КОМАНДА 7

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АГЕНТ



ASTRA

ЯХТА СДАЕТСЯ В ЧАРТЕР

ДЛИНА 55м
ВЕРФЬ Amels
ГОД 2014
СКОРОСТЬ 15.5 узлов
КАЮТЫ 5
ГОСТИ 11
КОМАНДА 13

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АГЕНТ



SOLARIS

ЯХТА СДАЕТСЯ В ЧАРТЕР

ДЛИНА 40.16 м
ВЕРФЬ Princess
ГОД 2014
СКОРОСТЬ 16 узлов
КАЮТЫ 6
ГОСТИ 12
КОМАНДА 8

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АГЕНТ



IMPERIAL

княжества Монако, с 24 по 27 сентября 2014 года. Запись на осмотр и VIP приглашения по телефону +7 985 761 54 33.










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



Хуже некуда

ПОЛ ЛЕДЖЕНДР: *Порой спасателям-добровольцам приходится сильно рисковать жизнью, а исход операции не всегда оказывается успешным.*

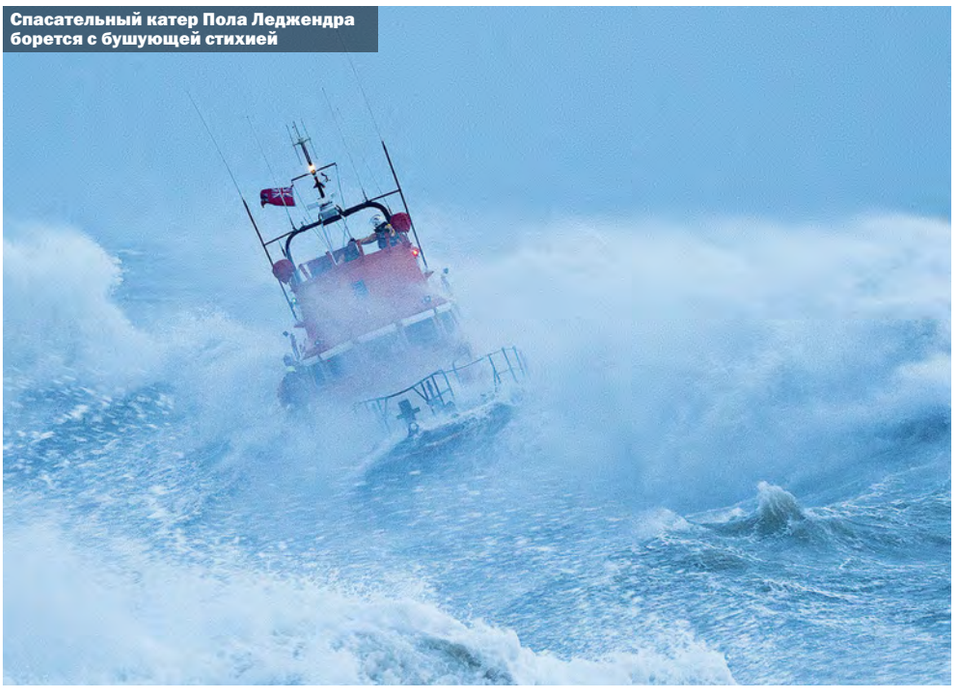
К счастью, большинство наших спасательных операций заканчиваются благополучно. Только всегда следует помнить, что океан может быть невероятно жестоким, особенно если речь идет о несчастном случае с ребенком.

Это произошло в минувшем году, в один из воскресных дней после полудня. Я сидел дома, а по радиоканалам спасательных служб и береговой охраны население оповещали об опасности выхода на берег. За окном стоял октябрь, погода стремительно ухудшалась, шторм набирал обороты, и тут мне поступил экстренный вызов — в море пропал 14-летний мальчик. Я находился всего в полумиле от базы в Нью-Хейвене и уже через несколько минут сидел с экипажем в лодке, готовый начать поиски. В последний раз парня видели играющим с друзьями на пляже в зоне прибоя, откуда его и утащила коварная волна.

В лодке нас было восемь человек, двоих я попросил надеть водонепроницаемые костюмы. Порой, чтобы помочь пострадавшим, мы вынуждены сами прыгать за ними в воду. После инструктажа я настоял, чтобы все надели шлемы и закрепили страховочные концы — условия быстро ухудшались, и дополнительный риск был ни к чему.

Вскоре мы уже находились за зоной прибоя, напротив того места, где Дилана смыло волной, и старались удерживать судно в одной точке. Шторм набирал обороты, и мы чувствовали себя, будто в стиральной машине. Видимость была минимальной, а все силы уходили на обеспечение безопасности судна. Спустя 15 минут к поискам присоединился вертолет береговой охраны, но никому не удавалось обнаружить мальчика.

Спасатели с берега сообщили, что они видели мелькающего в воде человека, поэтому мы продолжали искать, нарезая круги в течение двух часов при 10-балльном ветре и пятиметровой волне, так и норовившей посильнее ударить в корму. Несмотря на страховочные концы, энергия волн постоянно сбивала членов экипажа с ног на палубу. Катер крутился, клюя носом и кренясь, в предательски тесном пространстве между стеной воды и крутым галечным пляжем, пока мы тщетно осматривали поверхность в сгущающихся сумерках.



Спасательный катер Пола Леджендра борется с бушующей стихией

Мы пытались спасти мальчика; он катался на доске для серфинга у пляжа в Нью-Хейвене, и коварная волна утащила его в море

Двое моих коллег уже получили серьезные ушибы, как вдруг гигантская волна оторвала у лодки релинг. Следовало повернуть назад, к базе, чтобы оценить повреждения, но экипаж настоял на том, чтобы продолжить работу.

Спустя несколько часов было решено расширить район поиска на случай, если течение утащило подростка дальше от берега. По расчетам береговой охраны, к этому времени отлив мог отнести его на три мили от того места, где его видели в последний раз. Именно в этой зоне мы нашли его обувь, но дневной свет окончательно померк, и нам пришлось признать, что больше ничего нельзя сделать. К десяти часам вечера поиски было решено прекратить.

Очень больно признавать, но мы так и не смогли найти мальчика. Подобное непросто пережить, когда речь идет о взрослом, но в случае с ребенком тяжко вдвойне. Условия в тот вечер были действительно адские, и эта операция оказалась самой тяжелой из всех, в которых мне довелось участвовать.

Я рассказал эту историю для того, чтобы напомнить о слепой силе океана, а также поблагодарить мой экипаж и всех британских спасателей. Эти добровольцы рискуют жизнями ради других, и для этого нужно быть действительно смелым человеком. MBY

Targa®

The 4x4 of the sea

Уверенность в превосходстве



Реклама

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’

ЮБИЛЕЙНАЯ ВЕРСИЯ

Lexus LX | LEXUS СОЗДАЮЩИЙ ЧУВСТВА

ТОРЖЕСТВО ИСКЛЮЧИТЕЛЬНОСТИ*



Реклама

www.LEXUS.ru

Н-ЛАЙН ОЦЕНКА
УЗНАЙТЕ СТОИМОСТЬ ВАШЕГО АВТОМОБИЛЯ

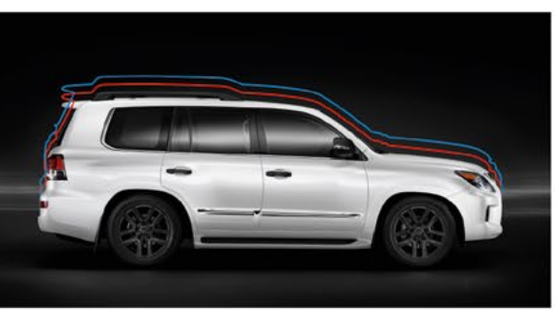
25th Anniversary**

Специально в год своего 25-летия Lexus выпускает юбилейную версию легендарного внедорожника LX. Кроме шикарного интерьера, передовых систем безопасности и непревзойденных внедорожных качеств, этот LX обладает эксклюзивным дизайном. Черные элементы экстерьера делают образ автомобиля еще более значительным, солидным и стильным. Спешите стать обладателем уникального Lexus LX в ограниченной юбилейной версии. Это торжество исключительности, это торжество Lexus!

Специальные условия по программе Lexus Trade-In****

WWW.LEXUS.RU | 8 800 200 38 83

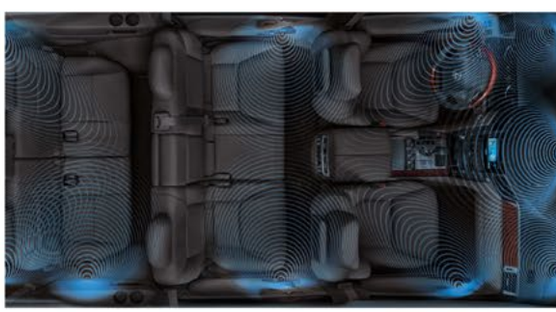
* Среди автомобилей Lexus LX. ** Юбилей 25 лет. *** Полуанилиновая.
**** Предложение действует с 01 сентября по 31 октября 2014 года. При сдаче клиентом автомобиля в Трейд-Ин для приобретения нового автомобиля LX 570 2014 года выпуска клиенту предлагаются специальные условия по Трейд-Ин. Количество автомобилей ограниченно. Подробности в салонах официальных дилеров и на сайте www.lexus.ru. Организатор акции – ООО «Тойота Мотор».



Гидропневматическая подвеска с регулировкой кузова по высоте



Рамная конструкция кузова



Аудиосистема премиум-класса Mark Levinson и отделка салона кожей Semi-aniline***