

МОТОРВОАТ & YACHTING

КОНЦЕПТУАЛЬНЫЙ ДИЗАЙН

СУПЕРЯХТЫ ЗАВТРАШНЕГО ДНЯ



PRINCESS 35M • DRETTMANN DEY • MULDER 98 FLYBRIDGE
ABSOLUTE 60 FLY • PARITET LOOKER 440S • VELVETTE 41
GRIZZLY 820 • CHAPARRAL VORTEX • G3 BOATS

ISSN 2077-8236



9 772077 823783

15001



Новый поворот в современном

Обновленный Audi A7 Sportback quattro®

Его дизайн завораживает, увлекает, заставляя запоминать каждую деталь изящного контура. Обновленный Audi A7 Sportback — волнующий и совершенный. Оснащенный новейшими светодиодными фарами Audi Matrix* и линейкой мощных двигателей в сочетании с технологией quattro®, он покажет себя на дороге. Любые условия — идеальные условия. Территория quattro®

Реклама

www.quattro.ru

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

[f/audiru](https://www.facebook.com/audiru)

*Матрикс

ИСКУССТВЕ



Audi Vorsprung durch Technik



ДРУГИЕ ДОСТИГЛИ ПРЕДЕЛА,
НО ДЛЯ ВАС ВСЕ ТОЛЬКО НАЧИНАЕТСЯ...

ИНТЕРАКТИВНАЯ СТРАНИЦА!
СКАНИРУЙТЕ ЕЕ С ПОМОЩЬЮ
БЕСПЛАТНОГО ПРИЛОЖЕНИЯ LAYAR

SEA AXE 6711

Вместе с AMELS 272

МОДЕЛЬНЫЙ РЯД



SEA AXE 4008



SEA AXE 5509



SEA AXE 6711

Зачем идти на компромиссы, когда можно получить все и сразу? Возьмите с собой все необходимое на судне поддержки из нашей инновационной серии Yacht Support.

- “ИГРУШКИ”: самые большие “игрушки” и тендеры всегда в вашем распоряжении
- ХРАНИЛИЩЕ: огромное пространство для хранения на палубах и под ними
- ВЕРТОЛЕТНАЯ ПЛОЩАДКА: полностью сертифицирована - безопасное приземление без преград
- ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ: мощь и эффективность проверенной платформы SEA AXE
- ДИЗАЙН: суперяхты с индивидуальным обликом
- ПРИВАТНОСТЬ: максимальная неприкосновенность для вас, больше комфорта и пространства для команды
- БЕЗОПАСНОСТЬ: передовые решения для обеспечения безопасности

Мы спроектировали эту серию в соответствии с высочайшими стандартами суперяхт, но если вы мечтаете о еще более масштабном или быстроходном судне, обсудите это с нами. Начните с наших платформ, и вы сможете испытать границы возможного.

Почувствуйте настоящий вкус и ритм - посмотрите видеоролик о судне поддержки GARÇON из линейки SEA AXE 6711 на сайте www.yacht-support.nl или сканируйте эту страницу с помощью бесплатного приложения Layar.

КЧИТАТЕЛЮ

Колонка главного редактора

Привет всем!

Наступила зима. Еще совсем недавно мы тестировали лодки в Петербурге, Ярославле, Казани и за рубежами страны, и вот — приплыли!

Чем заняться зимой деятельной натуре, помимо работы? Бороздить целину на снегоходах: снег — это временное состояние воды. Или освоить буер: лед — он тоже вода. Или слетать на недельку-другую в теплые страны, туда, где навигация круглый год, без конца и начала.

У нас в редакции зимой тоже дел полно. Мы достаем записи летних и осенних тестов, чтобы готовить новые статьи, и подводим итоги прошедшего года, публикуя результаты многочисленных яхтенных конкурсов. Совсем скоро начнется череда боат-шоу, и скучать уж точно не придется.

Не стану рассказывать о том, что вы прочтете в этом выпуске и какие изменения в нем произошли, — открывайте и смотрите сами. Как всегда, на страницах МВУ мы пишем о новых лодках и интересных людях, публикуем аналитические статьи, обзоры бортовой техники и советы опытных яхтсменов. Уверен, каждый отыщет для себя что-то полезное и даже важное.

За этим выпуском будет следующий, а там и зима пройдет. И окажется она всего лишь очередным коротким антрактом в грандиозном шоу под названием «Яхтинг». Да и вообще, зима — это вовсе не окончание предыдущего сезона, но преддверие нового!

С Новым годом!

Главный редактор
Зарий Черняк



Зима — это всего-то короткий антракт в бесконечном шоу с названием «Яхтинг»

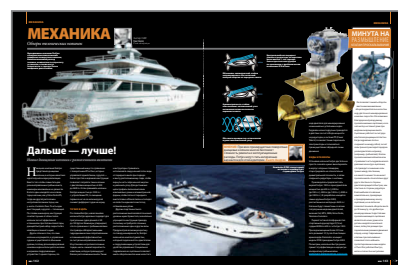
НАВИГАЦИЯ ПО НОМЕРУ

Обзоры и тесты
яхт: чем удивит
Princess 35M
на будущих
выставках?
с. 64



Интервью:
Роб Луендейк
о стратегии
и тактике верфи
Amels
с. 60

Яхтенные
индустрии разных
стран: знакомимся
с Испанией
с. 70



Новая техника:
днищевые колонки
с винтами «тяни-толкай»
с. 162

**BOM**
PRINCESS



**N** NORDMARINE



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

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ: Норд-Стар + 7 812 325 55 32
ВОЛГОГРАД: Н20 + 7 8442 98 97 02
КРАСНОДАРСКИЙ КРАЙ: Наутика + 7 8617 71 34 24

ХАБАРОВСК, ВЛАДИВОСТОК: Laguna + 7 4212 69 72 19
КАЗАНЬ: Динара Марин: + 7 843 518 08 67

КАЗАХСТАН: Eurasiamotors + 7 727 315 05 05
САМАРА, ТОЛЬЯТТИ: Волга Яхт Групп + 7 846 990 64 30

*Leading the way**




PRINCESS

www.princess.ru

*Устанавливая высокие стандарты




ОСОБНЯК
ТРУВОРОВА

Крестовский остров, набережная Мартынова, 70

Уникальный реконструированный особняк на собственном земельном участке.

*Для комфортной жилой резиденции
или в качестве фешенебельных апартаментов/представительства класса de luxe*

Трехэтажный особняк продается с только что выполненной эксклюзивной отделкой, оснащен всеми современными инженерными системами. На первом этаже расположены: зал-гостиная и зимний сад, из окон которых открываются великолепные виды на Среднюю Невку и Елагин остров, а также кухня-столовая, библиотека, кабинет, каминный зал. На втором этаже — пять спален. В цокольном этаже расположены: 5-метровый бассейн, тренажерный зал, сауна, бильярдная и зона отдыха. В доме есть лифт. Со стороны южного фасада находится гараж на 4 м/места, на крыше которого организована просторная терраса, куда можно выйти из спальни на втором этаже.

Прилегающая к дому территория огорожена с применением изящного ограждения в виде кованой решетки с калиткой и автоматическими воротами. Выполнено благоустройство территории с мощением пешеходных дорожек, озеленением и цветниками.

Эксклюзивная отделка



*Общая площадь особняка 1 215,70 кв. м
Площадь собственного земельного участка 0,21 Га*

**ПРОДАЖА КВАРТИР И ОФИСОВ
В ЦЕНТРЕ ПЕТЕРБУРГА**

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

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



(812) 688 88 88

www.6888888.ru



*Особняк в фешенебельном квартале
«Парадный квартал», корпус 17/18*



Санкт-Петербург, Виленский переулок, 14

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

**Введен
в эксплуатацию**

*Общая площадь особняка 12073,7 кв.м (в т.ч. площадь террас 25,9 кв.м)
Собственный паркинг на 61 м/место, а так же дополнительные м/места
в паркинге «Парадного квартала».*

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

**Продажа квартир и офисов
в центре Петербурга**

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

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



СОДЕРЖАНИЕ

Январь–февраль 2015

СУПЕРЯХТЫ



78

60



16



32



70

16 СУПЕРЯХТЫ

Победители конкурса ISS Design & Leadership Awards

24 СОСТАПЕЛЯ

Greenline Ocean Class 57, Wider 32, Thoroughbred Houseboats, Atlantis 43, Cranchi 43 Eco Trawler, Galeon 300, Lagoon 40 MY, SeaRay L580 Fly

32 НОВОСТИ

Интересные сюжеты и факты из жизни на море и на суше

52 ПЛАВАЛИ, ЗНАЕМ

Назидательные истории и веские мнения от наших российских и зарубежных экспертов

ИНГОССТРАХ *Ingosstrakh*



Страхование яхт и катеров



Реклама

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

Отдел страхования речных судов и яхт
127994, Россия, г. Москва, ул. Лесная, 41
Тел.: 8 (495) 641 41 24
E-mail: yachts@ingos.ru
www.ingos.ru

Ингосстрах платит. Всегда.*



64

МОТОРНЫЕ
ЯХТЫ

126

104

86 MULDER 98 FLYBRIDGE

Mulder 98 двух футов неотягивает до суперяхты, но по оснащению превосходит многие из них

98 ТЕСТ В ЗАЗЕРКАЛЬЕ

Что собой представляет новый Absolute 60 Fly

110 СЛЕДУЮЩИЙ ШАГ

Paritet Boats знакомит с Looker 440S — новой лодкой на подводном крыле

116 TARGA В МОРЕ

Один день на верфи Botnia Marin: взгляд снаружи и изнутри

122 VELVETTE 41 EVOLUTION

Осенний тест на Волге

92



РЕКЛАМА



XX

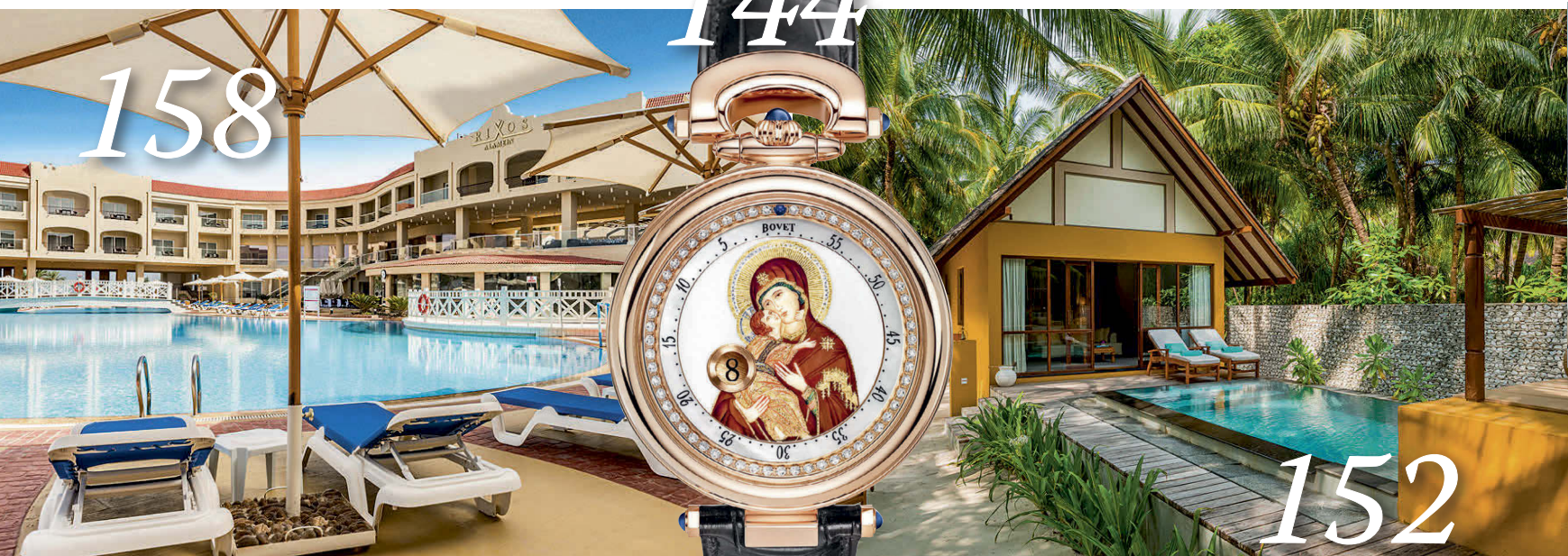
ARTIOLI

HAND MADE IN ITALY



148

144



158

152

130 ПОСЛУШНЫЙ ВИХРЬ

Что могут дать лодки Chaparral?

134 GRIZZLY 820 FIRESTORM

Дефиле на просторах Невы

138 РЫБАЛКА В УДОВОЛЬСТВИЕ

Лодки G3 Boats для прогулок и рыбалки

140 В СТАЕ ЛЕБЕДИНОЙ

Подробности о регате Rolex Swan Cup

156 ОДА АВАНГАРДУ

Новые апартаменты Гранд Отеля Европа

160 С ВИДОМ НА РЕКУ

Жизнь на набережной Большой Невы

162 МЕХАНИКА

Оригинальные днищевые колонки и другие новации

170 НАВИГАЦИЯ

Рынок AIS — чья система идентификации лучше?

176 БЕСЕДЫ НА БОРТУ

Чем живет компания Trident

180 ШКОЛАМВУ

Как принимать помощь с вертолета

184 ПРОВЕРЕНОМВУ

Ricoh WG-M1 — видео с воды

208 ДЕНЬ ИЗ ЖИЗНИ

В шторм на скале Роколл в Северной Атлантике



Greenline 48



Greenline SeaClass

Greenline 33



Greenline 40



Greenline 48



Greenline OceanClass

OceanClass 57



OceanClass 70



OceanClass 88



www.greenlinehybrid.ru

СЛОВЕНИЯ, ПОРТОРОЖ
+38 651 297 510
europa@greenlinehybrid.ru

РОССИЯ, МОСКВА
+7 495 767 96 54
moscow@greenlinehybrid.ru

РОССИЯ, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
+7 911 999 87 01
german@nord-star.com

РОССИЯ, САМАРА
+7 902 290 99 21
samara@greenlinehybrid.ru

MOTOR BOAT & YACHTING

№1 (31) Январь–февраль 2015

Published since 1904

МВУ Россия

Motor Boat & Yachting Русское издание

Учредитель и издатель ООО «Мотор Боат Медиа»

Офис в Москве

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

Тел./факс +7 (495) 225-62-03

E-mail: info@mby.ru

Редакция и офис в Санкт-Петербурге

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

Тел./факс +7 (812) 617-01-11

Веб-сайт www.mby.ru**Twitter** [mby_russia](https://twitter.com/mby_russia)**Электронная версия** www.zinio.com

2010–2015 Copyright of Time Inc. (UK) Ltd. 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** Александра Дергачева

Тел. +7 (921) 951-02-00, e-mail: alexandra@mby.ru

Главный редактор Зарий Черняк, e-mail: editor@mby.ru**Арт-директор** Михаил Смотров, e-mail: ms@mby.ru**Выпускающий редактор** Антон Черкасов, e-mail: ac@mby.ru**Редактор** Ольга Селезнева, e-mail: olga.selezneva@mby.ru**Редактор** Марина Бутусова, e-mail: butusova@mby.ru**Секретарь** Ксения Гамалия, e-mail: office@mby.ru**Корректор** Виктория Голуб**Над номером работали****Авторы**

Тимур Бараев, Джульет Беннинг, Анастасия Зайцева, Дункан Кент, Грег Копп,

Алексей Максимов, Джон Мендес, Пиппа Парк, Михаил Романов,

Сергей Ростовцев, Ник Хэнкок, Петр Шестаков

Колумнисты

Борис Лашков, Дэвид Марш

Фотографы и иллюстраторы

Карло Борленги, Лестер МакКарти, Питер Уотсон

**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

Менеджер по распространению

Ян Ядченко

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. Бельи 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.



ST REGIS

MOSCOW NIKOLSKAYA

ПРЕВОСХОДЯ
ОЖИДАНИЯ

Отель St. Regis Moscow
Nikolskaya – историческое
наследие, приверженность
традициям и непревзойденное
чувство роскоши в сердце
Москвы

УЛ. НИКОЛЬСКАЯ, 12,
МОСКВА РОССИЯ 109012
STREGIS.COM/MOSCOW
+7.495.967.7776



spg*
Starwood
Preferred
Guest

НАСЛЕДИЕ РОСКОШИ
В ИЗЫСКАННЫХ МИРОВЫХ
ОТЕЛЯХ И КУРОРТАХ

STREGIS.COM

MOTOR BOAT & YACHTING

№1 (31) Январь–февраль 2015

Published since 1904

MBY UK

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

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

Editorial

Editor Hugo Andreae
Art Editor Neil Singleton
Production Editor Chantal Borciani
Boat Test Editor Jack Haines
Technical Writer Greg Copp
Technical Contributor David Marsh
Custom Yacht Contributor Alan Harper
Chief Photographer Lester McCarthy
Photographer Graham Snook
Editorial Artist Maggie Nelson
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: Проект суперяхты Fincantieri Project SkyBack

Журнал опубликован и вышел в свет 25.12.2014
Отпечатано в Эстонии.
Типография Printall AS.
Tala 4, Tallinn 11415 Estonia
Tel: +372 503 8555
printall@printall.ee

Time Inc.

PRINTALL



БЫСТРО
ПРОДАДИМ
ВАШУ
ЯХТУ

Без лишних слов.



На октябрьской выставке в Форт-Лодердейле Международное суперяхтенное общество (ISS) наградило победителей конкурса Design & Leadership Awards. В различных номинациях были представлены моторные и парусные яхты длиной свыше 24 м, а также верфи и дизайнеры. Выбор из множества претендентов посредством голосования осуществляли все действующие члены ISS, включая наш журнал. Знакомьтесь со «сливками» мира суперяхт!

Лучшая моторная яхта длиной 24–40 м



CURVELLE QUARANTA

Дизайн Mauro Giamboi/Alex Isaac/Incat Crowther
Длина 111 ф (34 м) Ширина 30 ф (9 м)



Fabien Cousteau Blue Award

Особую награду Fabien Cousteau Blue Award присудили обществу International SeaKeepers Society, запустившему программы Drifters и Vessels of Discovery, направленные на изучение и сохранение Мирового океана.

ISA

YACHTS

www.isayachts.com



ISA 43M Granturismo

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

ISA
YACHTS

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР ISA YACHTS В РОССИИ

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

Лучшая моторная яхта длиной 40–65 м и Лучший интерьер



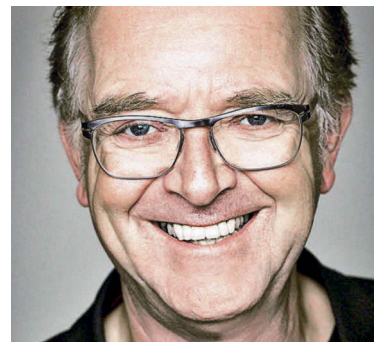
FEADSHIP COMO

Дизайн Dubois Naval Architects/Redman Whiteley Dixon
Длина 151 ф (46 м) Ширина 29 ф (9 м)



Выдающаяся команда

Капитан Рассел Пью и команда суперяхты *Arctic P* вошли в Книгу рекордов Гиннеса, достигнув 27 января 2014 года самой южной точки, до которой когда-либо добиралось судно (Бухта Китов в море Росса, 78°43'0336'S, 163°42'1317'W).



Награда за лидерство

Награда за лидерство досталась Тому (слева) и Хэнку Де Врис (справа), которые с конца 1980-х годов успешно управляют семейной верфью Royal de Vries, основанной более века назад и входящей в Feadship.

Преданность делу ведет к успеху

Немецкие круизные и экспедиционные яхты
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.rehbein@drettmann-yachts.com
www.drettmann-yachts.com



Лучший рефит

ABEKING & RASMUSSEN DREAM: РЕФИТ JONES BOATYARD И DYNAMIC YACHT MANAGEMENT
Дизайн Abeking & Rasmussen/Donald Starkey/Bannenberg & Rowell
Длина 188 ф (57 м) Ширина 35 ф (10 м)



Лучшая моторная яхта длиной более 65 м



HEESEN GALACTICA STAR
Дизайн Omega Architects/Van Oossanen Naval Architects/Bannenberg & Rowell
Длина 213 ф (65 м) Ширина 37 ф (11 м)

Wim van der Valk

CONTINENTAL YACHTS



17.-25.1.2015
www.boot.de
Booth 6D38

Алюминиевые и стальные суперяхты ручной работы Сделано в Голландии



Continental 20m 23m **26m** 28m 30m 35m



Траулер 20m 22m **24m** 26m 28m 30m 32m 34m 37m

Официальный представитель | Arcon Yachts | Leningradskoe highway 39, build. 7 | Moscow, 125212 | Russia | T +7 (495) 937 90 00 | E: info@arconyachts.com

Верфь | Wim van der Valk Continental Yachts | Industrieweg 45 | 5145 PD Waalwijk | The Netherlands | T +31 416 651 562 | E: info@wimvandervalk.com

www.wimvandervalk.com

Лучшая
парусная
яхта
длиной
24-40 м



BALTIC YACHTS INUKSHUK

Дизайн Frers Naval Architecture & Engineering/Adam Lay Studio
Длина 107 ф (32 м) Ширина 24 ф (7 м)

Лучшая
парусная яхта
длиной более 40 м

ALLOY YACHTS MONDANGO 3

Дизайн Dubois Naval Architects/Reymond Langton Design
Длина 186 ф (56 м) Ширина 36 ф (11 м)



ИМПЕРИАЛ КЛАСС
РОСКОШНОЕ
ПУТЕШЕСТВИЕ

*Хабаровск, Владивосток,
Сочи, Алматы, Астана*

*Лондон, Пунта-Кана, Тель-Авив,
Денпасар, Маврикий, Мале, Канкун,
Дубаи, Сейшелы, Нью-Йорк,
Лос-Анджелес, Майами,
Пхукет, Париж*



СОСТАПЕЛЯ

Новости с верфей всего мира



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



ОСОБЕННОСТИ

- Гибридная силовая установка
- Большой флайбридж

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 57 ф (17,50 м) **Ширина** 18 ф (5,57 м)
Двигатели 2 × Cummins (600/715 л.с.)
Максимальная скорость 25 узлов
Стоимость в Европе от € 1 275 000

Компания Seaway представила новую 57-футовую яхту в линейке экспедиционных судов Ocean Class, относящихся к категории CE «А» (Ocean). Судно водоизмещением 30 тонн, как и остальные модели Greenline Ocean Class, имеет водоизмещающий корпус из стеклопластика с защитным килем.

Принадлежность к типу эксплореров определяет высокий уровень безопасности, поэтому бортовые палубные проходы широкие, с высоким фальшбортом, что позволяет

свободно перемещаться по лодке при любых погодных условиях. Привлекательные черты — внушительных размеров светлый салон, просторный и хорошо защищенный кокпит и флайбридж большой площади. Кормовая платформа удобна для отдыха и позволяет хранить тендер.

На борту предусмотрена мастер-каюта во всю ширину корпуса и две гостевые каюты; в корме — одноместная каюта шкипера. Список полезных устройств включает кран для спуска динги и плавниковые стабилизаторы качки.

Как и другие модели Greenline, Ocean Class 57 имеет гибридную силовую установку. Два дизельных двигателя Cummins по 600 л.с. (есть и опциональные по 715 л.с.) дополнены литиевыми аккумуляторными батареями, которые позволяют лодке пройти «на электричестве» 20 миль. Расчетная максимальная скорость 25 узлов, крейсерская — 18 узлов, а на экономичном 8-узловом режиме яхта способна пройти без дозаправки 2800 миль, что демонстрирует способность пересечь Атлантику.

Wider 32

О новом Wider 32 мнения могут быть разные, но скучной эту лодку точно не назовешь. Ее задумали как тендер для 150-футовой яхты, и получилась игрушка для «больших мальчишек»: всё на борту складывается, раскладывается, открывается и движется — этаким плавучий конструктор.

Кокпит можно трансформировать массой способов, получая разную конфигурацию сидений или большой лежак. Кормовая секция поднимается на гидравлике, чтобы обеспечить доступ к двигателям. В камбузе стоит обратить внимание на «скользящую» плиту. Крупный для такой лодки санузел расположен в носу. Каюта днем напоминает салон с парой диванов, а на ночь диваны сдвигаются в двухспальную кровать. Отметим и высоту подволока — 1,90 м.

Два 260-сильных дизельных двигателя MerCruiser 3.0 TDI с колонками Bravo I разгоняют Wider 32 до 37 узлов. Крейсерская скорость — 30 узлов, причем удивляет довольно умеренный расход топлива на таком режиме: 65 л/ч.

ОСОБЕННОСТИ

- Необычный дизайн
- Масса трансформаций



ВИДЕО

mby.com/w32

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 32 ф (9,60 м) **Ширина** 10 ф (3,00 м)
Двигатели 2 × MerCruiser 3.0 TDI (260 л.с.)
Максимальная скорость 37 узлов
Стоимость в Европе от € 340 000




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

Thoroughbred Houseboats

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 66 ф (19,98 м) Ширина 20 ф (6,10 м)
Двигатели 2 × Suzuki DF 250 (250 л.с.)

Компания «Лодка Хаус», которая в Саратове производит хаусботы под американской маркой Thoroughbred Houseboats, представляет новые проекты. 20-метровая трехпалубная модель, разработанная по заказу туристической компании, отличается большой пассажироместимостью и комфортом: пять кают, не считая капитанской, большой салон с камбузом, комфортабельные ванные комнаты, сауна и водная горка. Хаусбот оснащается парой подвесных двигателей Suzuki DF 250, что делает это крупное судно простым в управлении и нетребовательным в эксплуатации.

11-метровый хаусбот — практичное судно для семейного отдыха. На борту две двухместные каюты, ванная комната и салон открытой планировки с хорошо оборудованной кухней. Обеденная зона в салоне трансформируется в дополнительную кровать. Хаусбот уже в стандартной комплектации оснащен автономным отопителем Webasto, что позволяет существенно продлить яхтенный сезон.



ОСОБЕННОСТИ

- Надежность конструкции
- Обилие пространства

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 36 ф (11,10 м) Ширина 13 ф (3,96 м)
Двигатели 2 × 60 л.с.

Azimut Atlantis 43

На январском боат-шоу в Дюссельдорфе состоится мировая премьера Azimut Atlantis 43. Эта открытая спортивная модель с хардтопом, несмотря на относительную компактность, имеет массу достоинств более крупных моделей: гараж для тендера, гидравлическую купальную платформу, просторную, трансформируемую зону отдыха в корме с лежаком, диваном, столом и ветбаром с грилем. Сиденья в носовой части кокпита также преобразуются в еще один лежак для загорания.

На нижней палубе — мастер-каюта в носовой части корпуса и просторная гостевая в кормовой. Сдвижной механизм позволяет получить в ней большую двуспальную кровать или пару раздельных; опционально можно добавить третью койку, что

удобно, когда на борту дети. При этом обе каюты очень светлые благодаря большим иллюминаторам. На миделе — салон с камбузом и динеттой, которую на ночь можно превратить в дополнительное спальное место. В стандартной комплектации ванная комната одна, зато просторная и оснащенная выделенной душевой кабиной. Можно выбрать опциональную планировку и заменить динетту на второй санузел, также с выделенной душкабиной.

Для отделки интерьера верфь предлагает материалы от таких знаменитых домов, как Missoni, Armani и Loro Piana. Что касается скоростных характеристик, то два дизельных двигателя Volvo Penta D6 по 400 л.с. с транцевыми колонками DP разгоняют корпус Azimut Atlantis 43 (килеватость 15° на транце) до скорости 33 узла.



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 45 ф (13,86 м) Ширина 14 ф (4,25 м)
Двигатели 2 × Volvo Penta D6 (400 л.с.)
Максимальная скорость 33 узла
Стоимость в Европе € 360 000

ОСОБЕННОСТИ

- Кокпит-трансформер
- Гараж для тендера

FOUNTAIN



Baja



DONZI



Эксклюзивный дистрибьютор на территории России и стран СНГ



+7 495 228 03 08

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

**ОСОБЕННОСТИ**

- Колонки IPS
- Две или три каюты

**ТОЛЬКО ФАКТЫ**

Длина 45 ф (13,80 м) **Ширина** 14 ф (4,37 м)
Двигатели 2 × Volvo Penta IPS 350/450 (260/330 л.с.)
Максимальная скорость 21 узел
Стоимость в Европе от € 399 000



Cranchi 43 Eco Trawler

Эта новинка — вторая модель Cranchi из серии Eco Trawler, а соотношение размерений и стоимости у нее привлекательнее, чем у более крупного Eco Trawler 53.

Компоновка салона вполне традиционная. Расположение камбуза в его кормовой части позволило сделать подъемное

окно в стиле Ferretti в кормовой переборке с дверью. А вот боковое остекление салона опускается, что дает прекрасную естественную вентиляцию в жаркий день. Отделка не отличается чрезмерной изысканностью, но все сделано просто, солидно и на совесть.

На нижней палубе обустроена большая VIP-каюта в носу.

Что касается остального пространства, тут можно выбирать: мастер-каюта во всю ширину корпуса, или пара идентичных по размеру гостевых кают с отдельными кроватями, или каюта и хозяйственное помещение. Трехкаютный вариант выглядит интереснее: за счет приличной ширины

корпуса в носовой секции VIP-каюта Cranchi 43 Eco Trawler практически не уступает большинству мастер-кают на миделе на лодках таких габаритов. А вот возможность получить на борту 43-футового круизера пару комфортабельных гостевых кают переоценить сложно.

Galeon 300

Новый Galeon 300, учитывая соотношение высоты и длины круизера, смотрится довольно забавно и чем-то неулловимо напоминает Fiat Panda. Однако формы корпуса, надстройки и особенно ее остекления придают лодке определенное обаяние, да и внутри она выглядит очень уютно. Светлый салон, отделка натуральным орехом или дубом, отстроченные кожаные диваны и кресла дают этой модели хорошую фору в классе «мини-флайбриджей».

Кстати, о флайбридже...

Эта модель оказалась самым маленьким флайбридным круизером на выставке в Каннах. К открытому ходовому мостику судна ведут отформованные в надстройке ступени, и там, помимо пульта управления, хватило места для лежанки. В рубке-салоне поместились диван со столом и камбузный

**ТОЛЬКО ФАКТЫ**

Длина 31 ф (9,60 м) **Ширина** 9 ф (2,99 м)
Двигатели 1 × 294/400 л.с.; 2 × 191/260 л.с.
Максимальная скорость 31 узел
Стоимость в Европе от € 118 408

ОСОБЕННОСТИ

- Флайбридж
- Варианты моторной установки

модуль, внизу — высокая носовая каюта с двухспальной кроватью и лежанка на двоих на миделе. Там много света благодаря палубным люкам и бортовым иллюминаторам. Санузел один и с вытяжным душем, но на лодке такой длины сложно ожидать чего-то большего.

Galeon 300 оборудуется дизельными или бензиновыми двигателями (один или два) с угловыми колонками. Первый вариант может оказаться экономичнее, второй даст большую скорость, но при такой высоте судна стоит проявлять осторожность, поскольку есть

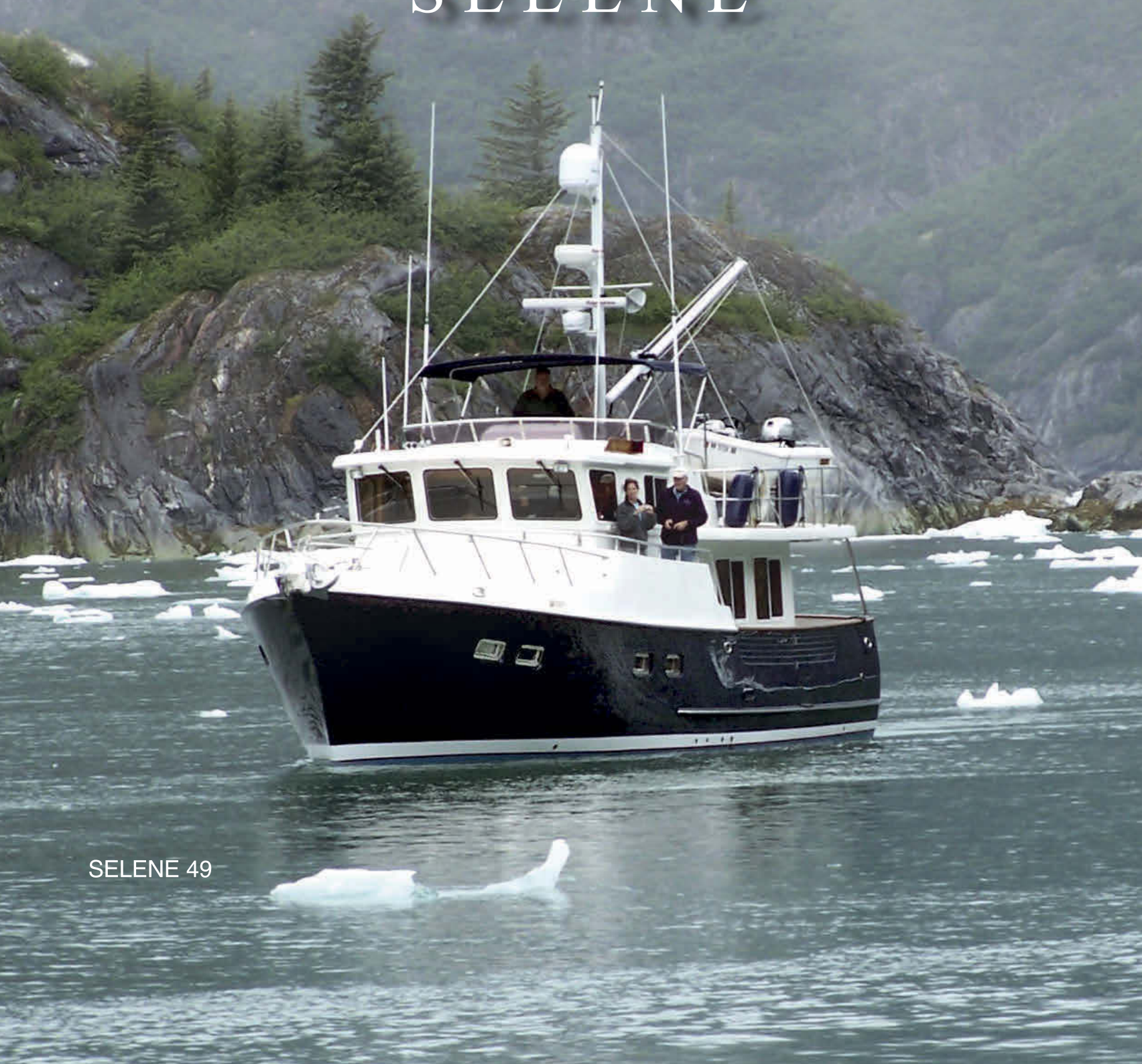
вероятность существенного крена в поворотах.

Из других достоинств круизера стоит отметить небольшую купальную платформу и трансформируемый диван в кокпите. В общем, в своем классе у Galeon 300 весьма неплохие перспективы.



WWW.NORD-STAR.COM

SELENE



SELENE 49



NORD STAR
TRAWLER

WWW.TRAWLER.PRO

Nord Star Yachting

Адрес: Санкт-Петербург, Петровский пр., 14/4
Телефон: +7 (812) 32 555 32; +7 (921) 967 38 43
E-mail: galko@nord-star.com

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 39 ф (11,90 м) **Ширина** 22 ф (6,80 м)
Двигатели 2 × Yanmar (75 л.с.)
Максимальная скорость 10 узлов
Стоимость в Европе не объявлена



ОСОБЕННОСТИ

- Вместимость и комфорт
- Экономичность и практичность



Lagoon 40 Motor Yacht

Минувшей осенью на боат-шоу в Каннах верфь Lagoon (Франция) представила просто гигантский катамаран Lagoon 630 Motor Yacht. И вот на воду уже спущена новая модель моторного катамарана длиной 40 футов.

Как и Lagoon 630 MY, модель 40 MY создана на базе существующей парусной модели (в данном случае — Lagoon 39), и у них

немало общего. В частности, размещение и организация внешнего поста управления очень похожи, а радарная арка вписана как раз туда, где у Lagoon 39 находится мачта.

Силовая установка тоже не сильно отличается от парусного варианта, так что не стоит ожидать высокой скорости: максимум 10 узлов с двумя Yanmar по 75 л.с. Впрочем, комфорт на борту и простор помещений как

раз и располагают к неспешным круизам. А учитывая, что такие катамараны часто используются для чартера, их экономичность куда важнее скоростных характеристик.

Тот же «чартерный» подход заметен и в планировке: на борту четыре каюты, каждая с собственным санузлом. Плюс просторный и очень светлый салон, способный вместить большую компанию.

SeaRay L580 Fly



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 59 ф (17,93 м) **Ширина** 16 ф (4,87 м)
Двигатели 3 × Cummins (600 л.с.)
Максимальная скорость 30 узлов
Стоимость в США от \$ 2 040 890

ОСОБЕННОСТИ

- Три двигателя с колонками Zeus
- Три каюты

Яхты нового L-Class от компании SeaRay из США — история совершенно отдельная в теме хорошо известных всем спортивных лодок. Специально для продвижения этой линейки даже создали иной дизайн веб-сайта, что не удивительно: верфь позиционирует эту серию как эксклюзивную, да и просто по размерам эти лодки больше, чем остальная продукция SeaRay.

Сейчас в серии L-Class четыре модели. L650 и L650 Fly — 65-футовики с флайбриджем и без. Только что верфь анонсировала L580 Fly, а чуть позже, весной, появится и спортивная версия этой яхты с хардтопом. Первые рендеры SeaRay L580 Fly уже позволяют понять, что это довольно стильная штучка, по дизайну чем-то напоминающая Fairline Squadron.

Зная почерк SeaRay, можно не сомневаться: лодка также будет весьма практичной

и достаточно быстрой. Три 600-сильных двигателя Cummins с колонками Zeus обещают по меньшей мере 30 узлов.

На главной палубе — просторный салон с открытым по-американски и просторным камбузом. На нижней устроены три каюты, включая мастер-каюту на миделе во всю ширину корпуса. Подробности относительно новых проектов ожидаются в самое ближайшее время.

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

Санкт-Петербург, Крестовский Остров,
Южная дорога, дом 4, Яхт-клуб «Крестовский»
Тел. +7 (812) 926 29 49

office@nordstarpatrol.ru
www.nordstarpatrol.ru

NORD STAR
PATROL BOATS
ЪАТЪОГ БОАТЪ

НОВОСТИ МВУ

Мир яхт: факты, люди, события



Чартер на Мальдивах

Хорошая новость для тех, кто не готов отказываться от яхтинга и теплых морей долгой зимой: компания Imperial Yachts приглашает на борт 40-метровой яхты *Solaris*, флагмана верфи Princess. *Solaris* будет доступна для чартера на Мальдивских островах с середины декабря по конец марта. Потом яхта отправится через Шри-Ланку в Таиланд, где примет на борт всех желающих отдохнуть в этом регионе.

На борту в шести каютах с комфортом разместятся 12 гостей. Есть две мастер-каюты со своими ванными, гардеробными комнатами и кабинетами, у одной из них — собственная приватная палуба. Для поклонников активного образа жизни на борту найдется отличный ассортимент оборудования для водного отдыха: три аппарата Seabob, два гидроцикла, 6-метровый тендер, а также профессиональное оборудование для дайвинга с компрессором. Дизайном интерьеров яхты занимался лично Марк Берриман. Акцент в интерьерах сделан на декорирование арт-объектами и живыми растениями.



В стиле Бонда

Мoonraker, новейший образец яхт semi-custom серии Mangusta 165 Evolution итальянской верфи Overmarine, спущенный на воду в 2014 году, недавно вошел в состав чартерного флота Burgess и готов к своей первой зиме на Багамах. Эта спортивная яхта класса Maxi Open разгоняется до 40 узлов — высокий показатель в своем классе. Не менее

впечатляет и крейсерская скорость 33 узла, а небольшая осадка делает Moonraker идеальной яхтой для багамских вод.

Серебряный и серый, как галька, интерьер обходится без декоративных излишеств, однако в нем есть все, что нужно гедонисту, включая кинозал, винные шкафы на сотню бутылок и сигарный хьюмидор. Отлично продумана и wellness-

составляющая: светлый тренажерный зал, сауна/хаммам, джакузи на главной палубе.

На яхте, достойной фильмов о Джеймсе Бонде, предусмотрены четыре каюты для девяти гостей, включая мастер-каюту во всю ширину корпуса с собственной парной. Летом яхта отправится в Новую Англию, а пока есть возможность устроить зимний отдых в стиле агента 007 на Багамах.

Limassol Marina приглашает жить у моря

Несколько месяцев назад яхтенный курорт Limassol Marina принял первых гостей, а теперь готовится к заезду обитателей роскошных прибрежных вилл с собственными причалами для яхт и выходом на пляж.

До конца строительства комплекса Peninsula Villas осталось несколько недель, а 40% апартаментов первой очереди уже продано. В 2015 году Limassol Marina станет единственным проектом недвижимости на Средиземном море, где к одной двери дома можно будет подъехать на машине, а от другой отплыть на яхте в морское путешествие. Вилла в Peninsula Villas — это настоящий дом мечты для тех, кто не может представить свою жизнь без яхтинга. Кроме того, покупка виллы здесь — надежная инвестиция средств. Цены на виллы начинаются от € 1,7 млн. Причалы входят в стоимость.



Итоги чемпионата-2014

В начале декабря в Абу-Даби (ОАЭ) состоялись соревнования третьего этапа чемпионата мира — гонки катамаранов Class 1 и однокорпусных болидов V1. Как вы знаете, первые этапы проходили в Испании и Италии, и среди именитых команд в чемпионате выступали New Star — Poliform (Class 1, №74; пилот Гвидо Каппеллини, троттлмен Михаил Киташев) и Bernico — New Star (Class V1, №4; второй экипаж — Дмитрий Вандышев и Андрей Панюшкин).

В Class 1 победителем гонки в Абу-Даби вышла команда Victory Team (№3), выигравшая оба заезда. Она же стала чемпионом мира, завоевав почетный титул в 14-й раз. Команда New Star — Poliform заняла 5-е место в этих престижных соревнованиях.

В гонках болидов V1 чемпионский титул по итогам трех серий достался команде Chaudron (№55). В Абу-Даби она выиграла только гонку №2, тогда как победителем гонки №1 оказалась Bernico — New Star. Завоеванные очки, а также удачное выступление на предыдущих этапах позволило этой команде занять почетное 5-е место в мировом первенстве.

Российские гонщики дебютировали в чемпионате мира 2014 года, так что выступление обеих команд и занятые ими места, без сомнения, можно рассматривать как успех.

Мобильное путешествие

Сегодня путешествие без мобильных путеводителей кажется уже немислимым или, по меньшей мере, неразумным. Поэтому в обязательный список дел перед поездкой, наряду с покупкой купального костюма и пополнением запасов крема для загара, попадает поиск оптимального тарифа для мобильного интернета в роуминге. Обладателям SIM-карты «Билайн» переключаться точно не придется: в этом году один из крупнейших в России операторов связи снизил расценки на общение за границей в несколько раз.

Для тех, кто ценит качество и скорость интернет-связи в любой точке мира, подойдет пакет 40 Мб за 200 руб. в день. Справочниками, картами, почтой и социальными сетями в дороге теперь можно пользоваться так же легко, как дома, и всего лишь по цене чашки кофе или одной поездки в лондонском метро. Если вы превысите дневной пакет, ничего страшного: дополнительный трафик стоит всего 5 руб. за 1 мегабайт. Предложение действует в Европе и СНГ, а также на территории Китая, Египта, Таиланда, США и других стран. С «Билайн» путешествовать легко и приятно.





Финалисты Motor Boat Awards

После долгих дебатов судьи наконец сократили список претендентов на Motor Boat Awards до нескольких финалистов. В соревновании традиционно участвуют все лодки, тесты которых были опубликованы в британских Motor Boat & Yachting или Motor Boats Monthly за 2014 год, но только самые лучшие из них вышли в финал. Жюри еще раз изучит претендентов, прежде чем выбрать победителей. Их имена будут объявлены на торжественном гала-ужине 12 января, а также опубликованы на сайте журнала.

ПЕРВАЯ ЛОДКА

BAYLINER Element XL
BÉNÉTEAU Flyer 6
COOPER 800
INTERBOAT Neo 7
JEANNEAU Merry Fisher 695 Marlin
QUICKSILVER Activ 855
SCANDICA 21 Sportster

БЫСТРОХОДНЫЕ КАТЕРА

ALFASTREET Energy 23CS
COCKWELLS Superyacht Tender
DRACO 27 RS
FINNMASTER T8
GOLDFISH 50 Ocean
REGAL 2550 Cuddy
REVOLVER 44 GT
WINDY 29 Coho

КАТЕРА С РУБКОЙ

COCKWELLS
Classic Motor Launch
DALE Classic 35
HARDY 40DS
INTERBOAT Intercruiser 29
NORTH-LINE 42
ORKNEY Pilothouse 27
SARGO 28 Explorer
SHEERLINE 955

«ТРАУЛЕРЫ» И ЛОДКИ С КОРМОВОЙ КАЮТОЙ

ABSOLUTE 58 Navetta
BÉNÉTEAU Swift Trawler 50
BROOM 430
CRANCHI Eco Trawler 53 LD
FLEMING 58
FPB 64
NORDHAVN 76
PRIVATEER 49

СПОРТКРУИЗЕРЫ ДО 45 ФУТОВ

BAVARIA 360 Coupe
JEANNEAU Leader 40
MAREX 350 CC
SEA RAY 450 Sundancer
WINDY 39 Camira

СПОРТКРУИЗЕРЫ СВЫШЕ 45 ФУТОВ

AZIMUT Atlantis 50
ELAN Power 48
NUMARINE 70HT
PERSHING 70
PRINCESS V48 Open

ЯХТЫ С ФЛАЙБРИДЖЕМ ДО 55 ФУТОВ

AZIMUT 50
BÉNÉTEAU GT 49 Fly
MONTE CARLO 4
SEALINE F380

ЯХТЫ

С ФЛАЙБРИДЖЕМ СВЫШЕ 55 ФУТОВ

ABSOLUTE 640 Fly
DOMINATOR 640
FERRETTI 750
PRESTIGE 750
PRINCESS S72
SUNSEEKER 68 Sport Yacht

ЯХТЫ СВЫШЕ 80 ФУТОВ

AZIMUT 95 RPH
DELTA 80
MANGUSTA 94
MONTE CARLO YACHTS 86
PRINCESS 82
SANLORENZO 118




CANALI
1 9 3 4



Достоинный выбор

В коллекции Monte Carlo Yachts одной наградой больше: этой осенью MCY 86 удостоилась звания лучшей на Editors' Choice Awards в категории «Моторные яхты 80–89 футов».

Жюри этой престижной премии состоит из представителей именитых американских яхтенных изданий —

впечатлить их не так просто. Тем не менее MCY 86 была названа одной из лучших лодок последних лет. Эту яхту, по мнению комитета конкурса, отличают самые новые конструкторские решения, продуманный дизайн и безупречная управляемость на воде. В Европе это известно хорошо, теперь об этом знают

и в США. Карла Демария, президент Monte Carlo Yachts, прокомментировала награду так:

«Выбор жюри в пользу Monte Carlo Yachts, как и многочисленные положительные отзывы наших клиентов, в очередной раз укрепили нас во мнении, что мы на верном пути».



Новые ВОЗМОЖНОСТИ

Для жилого комплекса CRYSTAL в Репино, на берегу Финского залива, подготовлены дополнительные планировочные решения для 16 апартаментов. Это значит, что у будущих владельцев появится больше возможностей по зонированию пространства: можно выбрать оптимальное количество спален.

Расположенный в 25 минутах езды от центра Петербурга, комплекс уже полностью готов. Культовый поселок Репино известен не только именитыми жителями, но и развитой инфраструктурой. CRYSTAL — прекрасная возможность жить на первой линии у Финского залива, в чистом зеленом районе, при этом наслаждаться самыми современными строительными и архитектурными решениями и оставаться вовлеченным в насыщенную городскую жизнь.

Внимание к деталям

На собственной яхте или в доме на берегу — мы везде ищем уюта.

А настоящий уют начинается с талантливо выбранных деталей.

Текстильные аксессуары от Togas давно стали приметой хорошего вкуса, однако и здесь можно пойти дальше, не просто выбрав модные в этом сезоне полотна, а создавая с помощью команды художников уникальный образ. Студия Togas Couture Interiors позаботится о том, чтобы различные элементы дизайна сочетались идеально. Новый бутик Togas Couture Interiors открылся в торговой сети «Твой Дом» на Новорижском шоссе, 9 км от МКАД.



ЛЕТЯЩАЯ ПО ВОЛНАМ



Яхта на подводных крыльях **Looker 440S**



LOOKER 440S



Выставка Panerai в ГУМе

В конце ноября в ГУМе состоялось открытие выставки итальянской компании, производителя эксклюзивных спортивных часов Panerai. Особое внимание гостей привлек выставочный стенд с избранными моделями флорентийского бренда — знаменитыми часами с восьмидневным запасом хода и хронографами. Впрочем, и торжественная часть была весьма впечатляющей: открытие выставки ознаменовалось церемонией вручения актрисе

Екатерине Вилковой модели Radiomir 1940 Oro Rosso (PAM00513), которая идеально подходит как для широкого мужского, так и для узкого женского запястья. В России актрису знают и любят многие: уже к середине 2000-х годов Екатерина смогла сделать яркую карьеру и стать заметной фигурой российского кинематографа. Всегда изящная и элегантная, Екатерина в то же время демонстрирует на протяжении всей своей карьеры невероятную трудоспособность.

Русская кухня с Miele

Секрет высокого качества — постоянное развитие. Команда Miele не только непрерывно работает над обновлением ассортимента бытовой техники, но и делится важными кулинарными секретами с друзьями: этой осенью на открытии нового Miele Центра — флагманского шоу-рума Miele в Москве — у гостей компании была возможность познакомиться с русской национальной кухней под новым углом зрения.

Главным номером программы стал интерактивный мастер-класс шеф-повара Miele Александра Мерчука: любой желающий мог освоить

быстрое приготовление очень аппетитных горячих закусок. В другом зале была организована дегустация сыров и вин под руководством опытного сомелье Олега Осокина, а в зоне кофе-бара гостей ждала ароматная выпечка и кофе, приготовленный в кофемашинах Miele.

Среди желающих повысить свой кулинарный уровень были замечены Александр Зубков, Иван Скобрев, Татьяна Друбич, Андрей

Григорьев-Аполлонов, Эдгард Запашный, Светлана Журова, Катя Лель и многие другие.



Уровень высокой моды

В Москве с успехом прошла неделя моды Mercedes-Benz Fashion Week Russia сезона весна-лето – 2015. Этой осенью яркое событие состоялось уже в 29-й раз, а основной площадкой мероприятия традиционно стал ЦВЗ «Манеж».

Коллекции нового сезона представили более 70 участников. Было немало талантливых дебютантов, и, конечно, новинки продемонстрировали известные

бренды. В их числе SLAVA ZAITSEV, Alena Akhmadullina, Dasha Gauser, Ester Abner, VIVA VOX, PIROSMANI, IGOR GULYAEV, BIRYUKOV, Yasya Minochkina и многие другие.

Компания «Мерседес-Бенц РУС» также представила последнюю новинку модельного ряда — новый Mercedes-Benz S-Класс Coupé, продажи которого уже начались во всех салонах российских официальных

дилеров. Новое купе S-Класса сочетает стильный облик, динамичную спортивность и поистине эксклюзивное оснащение: к примеру, автомобиль оборудован системой подвески MAGIC BODY CONTROL с функцией наклона кузова в поворотах, проекционным дисплеем и сенсорной моделью управления. Безусловно, Mercedes-Benz S-Класс Coupé стал жемчужиной недели высокой моды.



Нашим фруктам можно доверить
здоровый румянец





Миллионы — в дело

Компания Gulf Craft (ОАЭ), строящая моторные яхты Majesty, в течение пяти лет предполагает инвестировать в развитие бизнеса \$ 100 млн. Планируется создание новых производственных мощностей, для чего был приобретен земельный участок площадью 8,4 га в Dubai Maritime City для создания еще одной верфи по выпуску мега- и суперяхт, расположенный в самом центре морского кластера.

По словам Мохаммеда Хусейна Аль Шаали, председателя правления компании Gulf Craft, этот стратегический шаг откроет компании новые горизонты для реализации глобальных планов на региональном и мировом рынках.

Комментируя событие, Эрвин Бампс, исполнительный директор Gulf Craft, сказал, что компанию всегда отмечали за творческий подход к строительству яхт, а новая верфь позволит и дальше двигаться в русле инновационной политики Дубая, направленной на то, чтобы выдвинуть ОАЭ в ряд наиболее инновационных стран.

Лучшие из лучших

В конце ноября в Москве, в концертном зале «Известия Hall», в шестой раз прошла церемония вручения национальной премии за заслуги в области парусного спорта «Яхтсмен года».

Церемония объединила более 800 гостей, среди которых были руководители Всероссийской федерации парусного спорта, президенты ассоциаций классов и представители региональных федераций, известные спортсмены, бизнесмены, общественные деятели. Почетным гостем мероприятия стал легендарный бразильский яхтсмен Роберт Шайдт, призер пяти Олимпиад.



Лауреаты национальной премии «Яхтсмен года»

«ЯХТСМЕН ГОДА»
Евгений Неугодников (Екатеринбург), чемпион России, Европы и мира в разных классах парусных яхт.

«ЯХТСМЕНКА ГОДА»
Елена Калинина (Санкт-Петербург), чемпионка России, Европы и мира по кайтбордингу и сноукайтингу.

«ПАРУСНАЯ КОМАНДА ГОДА»
Команда «Броненосец» (Санкт-Петербург), чемпион мира в классах RC44 и Gazprom Swan 60.

«ЗА ПРЕДАННОСТЬ ПАРУСНОМУ СПОРТУ»
Борис Хабаров (Санкт-Петербург), чемпион СССР и участник Олимпийских игр 1972 года в классе «Дракон»; Команда «Синергия», обладатель ряда престижных мировых наград.

«ЗА ВКЛАД В РАЗВИТИЕ ПАРУСНОГО СПОРТА»
Юрий Ларин (Таганрог), главный тренер олимпийской команды России с 1992 по 2000 г.

«ДАЛЬНИЙ СПОРТИВНЫЙ ПОХОД»
Андрей и Елена Невзоровы (Москва).

«ОРГАНИЗАТОР ПАРУСНЫХ СОРЕВНОВАНИЙ»
Татьяна Курбатова, Наталья Федорова и Елена Соловьева (Санкт-Петербург).

«ТРЕНЕР ГОДА»
Михаил Дубина (Краснодарский край), старший тренер молодежной сборной России.

«СУДЬЯ ГОДА»
Вячеслав Шавло (Москва), главный судья соревнований в классе «Финн».

«ОСВЕЩЕНИЕ ПАРУСНЫХ СОРЕВНОВАНИЙ "ЗОЛОТОЕ ПЕРО"»
Юлия Смирнова, «Комсомольская правда».

За поддержку парусного спорта был награжден председатель правления и заместитель председателя совета директоров ОАО «Газпром» Алексей Миллер, инициатор организации серии детских регат «Оптимисты Северной столицы», гонки Nord Stream Race и других проектов.



Эксклюзивный дистрибьютор на территории России и стран СНГ

+7 495 228 03 08



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



Новый курс Premium Yachts

Компания Premium Yachts, более 10 лет работающая на российском и европейском яхтенных рынках, объявила о новом этапе своего развития. С 1 ноября 2014 года Premium Yachts представляет в России верфь Sanlorenzo, одного из лидирующих мировых производителей моторных яхт и суперяхт. Эксклюзивный дистрибьюторский договор между Premium Yachts и Sanlorenzo S.p.a. был подписан во время боат-шоу в Монако.

На российском рынке компания Premium Yachts будет представлена как Sanlorenzo Russia by Premium Yachts; внесены изменения в оформлении офисов компании в «Москва-Сити» (Imperia Tower) и Royal Yacht Club. В рамках сотрудничества будут открыты еще два офиса — в Черногории и на Майорке, а французский офис Premium Yachts переедет в Антиб.

После многих лет успешной работы с итальянским судостроительным холдингом Ferretti Group компания Premium Yachts приняла решение о расторжении отношений в одностороннем порядке. Глава компании Алексей Курочкин объяснил это сменой стратегии.

«В последние годы спрос на яхты длиной от 15 до 25 м (основное направление Ferretti Group) сильно снизился, так что теперь стратегическим для нас является сегмент от 23 до 60 м».

На пресс-конференции выступил Массимо Перотти, председатель совета директоров и владелец Sanlorenzo S.p.a. Он сделал обзор модельного ряда верфи (композитные, стальные и алюминиевые яхты длиной от 22 до 62 м), а также анонсировал скорое появление новой серии экспедиционных яхт, первой из которых станет Sanlorenzo 460 Explorer.



Новогодние сюрпризы от Princess

Зимние выставки для любителей яхтинга — достойное продолжение новогодних праздников. Британская верфь Princess, как всегда, подготовила к зимним смотрам сильную экспозицию.

На «домашней» выставке английских верфей London Boat Show 2015, которая ждет гостей в выставочном центре ExCeL с 9 по 18 января, Princess представит 10 моторных яхт в диапазоне от 12 до 26 м, включая Princess S72 новой серии Sportbridge и Princess 68 — дебютантку недавнего Southampton Boat Show 2014.

Следом, с 17 по 25 января, в немецком Дюссельдорфе пройдет крупнейшая европейская

яхтенная выставка boot Düsseldorf 2015. На этом шоу Princess представит экспозицию из семи моторных яхт, флагманом которой станет шикарная Princess 98 MY с уникальным интерьером в стиле ар-деко от Princess Design Studio.

Надо заметить, что из года в год верфь увеличивает количество яхт-участников на выставочных стендах и каждый раз впечатляет гостей новыми дизайнерскими и технологическими решениями.

По вопросам VIP-посещения стенда обращайтесь по тел.: +7 (495) 727-1100, +7 (985) 643-0893.



Вечные ценности

В 1977 году мастера часового дома Corum создали часы в форме золотого слитка — символа незыблемых ценностей. Ведь силе золота, как и силе времени, покоряются все. Спустя столько лет ценности остались прежними, как и качество Corum, и теперь по мотивам прошлой модели компания выпустила новые часы с винтажным акцентом — Corum Heritage Ingot Watch.

Драгоценный слиток, подлинность которого подтверждается официальным сертификатом, заключен в элегантный прямоугольный корпус из желтого золота 750-й пробы (18 карат). Стиль тончайших выемок по бокам корпуса переключается с заводной головкой, украшенной знаменитым ключом — логотипом Corum. Задняя крышка из желтого золота 750-й пробы (18 карат), декорированная изящными бороздками, скрывает автоматический механизм CO 082, работающий со швейцарской точностью с частотой 28 800 полуколебаний в час. Это настоящее произведение искусства — часового и ювелирного, достойное того, кто умеет обращаться и с золотом, и со временем.

ENERGY.

RELAXATION.

BALANCE.



Уникальный отель, с роскошным SPA & Wellness центром, включающим релаксационный бассейн, 8 видов саун и бань, джакузи, горячий бассейн, SPA-салон и тренажёрный зал с самым современным оборудованием.

В SOLO SOKOS PALACE BRIDGE есть всё, чтобы всегда быть в гармонии с собой, хорошем настроении и отличной форме.

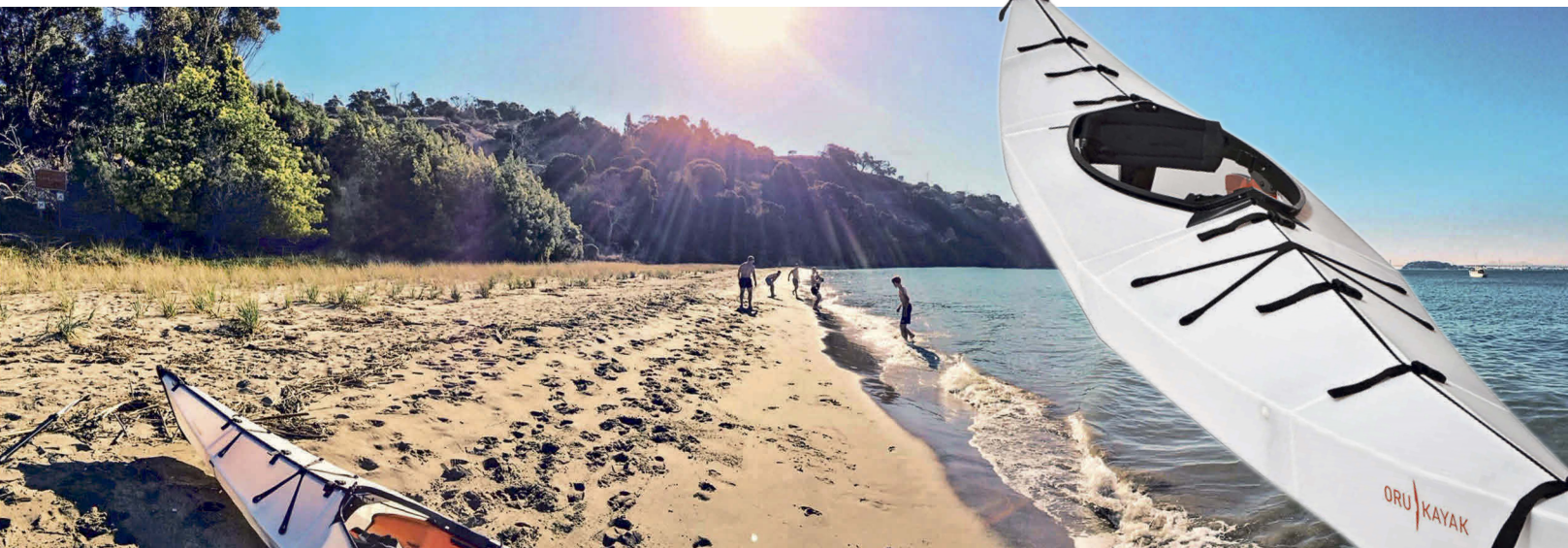


PALACE BRIDGE

SOLO BY SOKOS HOTELS

Санкт-Петербург, Биржевой переулок, 2-4
+7 812 335 22 00





Карманная лодка

Ну, положим, не карманная, а заплечная, но достижение все равно впечатляет. Дизайнеры компании Oru (США), покорившие складным каяком немало выставок в 2012 году, побили рекорды компактности: обновленная модель длиной 3,7 метра и весом чуть менее 13 кг складывается на манер бумажного

журавлика и помещается в рюкзак.

Каяк сделан из двухслойного пластика Coroplast. Свойства материала позволяют складывать его по швам, в результате чего буквально за пару минут лодочка превращается в свою же собственную упаковку. После трансформации каяк можно нести на плече, как портфель,

или за спиной. Весло, сигнальные огни и спасательный жилет тоже легко складываются в компактную упаковку. Калифорнийская новинка обещает сильно облегчить жизнь каждому любителю каякинга, у которого найдется \$ 1500 — именно столько стоит складная модель. Но дух приключений того стоит!



Аренда яхт Princess в Петербурге

Компания Nord Star Yachting сообщила о запуске новой услуги по аренде яхт в Санкт-Петербурге. В чартер предлагаются моторные яхты Princess длиной от 12,5 до 22 метров. Это может быть романтическая вечерняя прогулка по рекам и каналам, запоминающаяся свадьба на борту красавицы-яхты, веселый девичник или шумный мальчишник. В деловых кругах давно и прочно укрепилась традиция проводить бизнес-встречи на борту яхт. Остается лишь определиться с выбором модели, а подбор капитана и команды осуществляют специалисты компании.

www.nord-star.com

Elling: жизнь после оверкиля

Уходящий год стал знаковым для бренда Elling. Яхта, некогда покорившая Атлантику, успешно прошла тест переворотом на 360° — полный оверкиль. Этот опыт произвел в обществе большой резонанс: число заказов на новые яхты Elling увеличилось, вплотную приблизив количество построенных судов к 300. Все-таки недаром говорится, что безопасность превыше всего!

Очередной успех раззадорил верфь Neptune Marine Shipbuilding. Помимо ряда обновлений двух своих известных моделей Elling E3 и Elling E4, представители завода наконец объявили о новом значимом и ожидаемом событии: дан старт проектным работам по созданию Elling E5 и начато изготовление матриц.

Пока сообщается только самое основное: это будет 20-метровое океанское судно с богатым базовым оснащением, пригодное даже для кругосветного плавания. Появились уже и первые заказчики — владельцы Elling E3 и E4, которые не понаслышке знают об их достоинствах.





Velvette 33 INTELLIGENT

~~5 749 000 p.~~

5 174 000 p.



Акция
-10%
до 28.02.2015

~~569 000 p.~~
512 000 p.



Velvette 20 Image

~~1 399 000 p.~~
1 259 000 p.



Velvette 22 Image

~~1 199 000 p.~~
1 079 000 p.



Velvette 23 Active Sedan

~~1 139 000 p.~~
1 025 000 p.



Velvette 24 Euphoria

~~1 979 000 p.~~
1 781 000 p.



Velvette 25 Euphoria

~~3 289 000 p.~~
2 960 000 p.



Velvette 27 NGT

~~3 349 000 p.~~
3 014 000 p.



Velvette 29 Envy

~~7 979 000 p.~~
7 181 000 p.



Velvette 41 Evolution

www.velvette.ru +7 927 436-66-84 sale@velvette.ru



Velvette Marine



velvettemarine



Гарантия
3 года

Яхтсмен года Санкт-Петербурга

Вяхт-клубе Санкт-Петербурга в декабре были названы имена лучших яхтсменов города. Первая церемония проходила в эллинге Исторической верфи «Полтава», рядом с корпусом строящейся реплики 54-пушечного линейного корабля петровского флота «Полтава», который стал декорацией-символом, объединяющим прошлое и настоящее паруса в Санкт-Петербурге.

Цель учреждения премии — поощрять спортсменов, тренеров, ветеранов и деятелей парусного спорта, укрепляющих статус города как морской столицы России. Премия присуждалась в ряде номинаций, в том числе яхтсменам-юниорам и ветеранам паруса, что также демонстрирует связь поколений.

Лауреаты первой премии

ЯХТСМЕН ГОДА (ЮНИОР): Даниил Усачев (Zoot 8, команда «Рауту»).

ЯХТСМЕНКА ГОДА (ЮНИОР): Зоя Новикова («Оптимист», Академия парусного спорта).

ЯХТСМЕН ГОДА: Вадим Манухин (яхта Л-6 «Ника», яхт-клуб «Невка»).

ЯХТСМЕНКА ГОДА: Анна Басалкина (Ассоциация класса SB20).



За выдающиеся заслуги в парусном спорте, укрепляющие имидж Санкт-Петербурга как морской столицы России, награждена Мариам Сехпосян (Т293, яхт-клуб «Балтийский берег»).

ТРЕНЕР ГОДА: Сергей Семенов (команда «Рауту»).

ЖУРНАЛИСТ ГОДА: спортивная редакция телеканала «ТВ100».

ФОТОГРАФ ГОДА: Алексей Игнатьев (яхта «Ника»), Денис Разумович (Академия парусного спорта).

ВETERАН ПАРУСНОГО СПОРТА: Петр Владимирович Гореликов.



Курсы по безопасности

Вы доверяете своему капитану? Сможет ли он принять необходимые меры для эвакуации пассажиров в экстренных случаях? Знает ли он основные техники выживания? Если вы сейчас серьезно задумались — это сообщение для вас.

Сегодня можно не просто протестировать навыки капитанов, но в кратчайшие сроки их углубить. Интенсивные трехдневные курсы по безопасности на борту предполагают участие как капитанов, так и владельцев моторных и парусных яхт.

Тренинги проходят в условиях, близких к реальной экстремальной ситуации. Вы окажетесь за бортом в холодной воде при высокой волне и плохой видимости или в полной темноте. Опытные инструкторы проведут в бассейнах мастер-классы по борьбе с гипотермией, использованию спасательного оборудования, спуску на воду плота и подъему человека на борт судна-спасателя или вертолета. Отдельный день посвящен борьбе с огнем и использованию противопожарного оборудования.

Дополнительная информация и запись на курс: Nord Star Yachting +7 (812) 325-5532



Новые правила

С нового года меняются правила сдачи экзамена на управление маломерным судном. Теперь в экзаменационной программе появится обязательная практическая часть — показательное вождение судна. Экзамен, таким образом, займет больше времени, но выданный документ будет соответствовать международному образцу, то есть даст право управлять лодкой в любой стране. Правда, только в некоммерческих целях. Для тех, кто зарабатывает лодочным извозом, предусмотрен свой экзамен, и сдавать его придется в Минтрансе России, а не в МЧС. Кроме того, в правах нового образца будет указана категория судна. Вступление новых правил в силу не предполагает замены уже имеющихся документов: лицензии старого образца остаются действительными.

Togas

HOUSE OF TEXTILES
EST. 1926

COUTURE INTERIORS



togas.com

8 800 555 87 88

togasinterior.com



Яхта у причала

Чтобы объединить любовь к яхтингу с комфортом на берегу, ищите дом с причалом. У петербуржцев появилась еще одна такая возможность: на Крестовском острове строится жилой комплекс класса deluxe «Привилегия».

Сервис внутри ЖК будет соответствовать отелям мирового уровня. Зона ресепшн, команда горничных, службы портье и бытового сервиса позволят избежать ежедневных хлопот по уборке, возьмут на себя бронирование столиков в ресторане, покупку билетов на поезд и самолет, ремонт и чистку одежды и обуви. Кроме того, в жилом комплексе будут обустроены каминная комната, лобби-бар, музыкальный салон и общая зона для проведения праздников и мастер-классов — все, что нужно для приятного отдыха.

Также создатели комплекса позаботятся о здоровье и хорошем самочувствии жильцов: в «Привилегии» запланированы спа-комплекс с бассейном, фитнес-центром и салоном красоты, ресторан с видовой террасой, супермаркет премиум-класса, отделение банка, аптека, детский сад и детский клуб. Столь продуманная организация жилого пространства позволит освободить время для увлечений, в том числе — для яхтинга. Тем более что местоположение «Привилегии» дает возможность обустроить комфортную набережную для жильцов и причал для яхт. «Привилегия» — это первый в Санкт-Петербурге комплекс, где причал не просто анонсирован в составе ЖК, но уже начато его строительство. В данный момент установлено шесть понтонов.

Bayliner в России



Компания Bayliner, один из крупнейших в мире производителей прогулочных катеров, давно завоевала себе прекрасную репутацию. Практичные и быстроходные катера Bayliner для семейного отдыха и морских прогулок пользуются уверенным спросом в России.

Недавно статус эксклюзивного дистрибьютора Bayliner получила компания «Маяк» из Саратова. В последнее время в Волжском

регионе все больше сильных компаний, готовых предложить российскому покупателю отличный ассортимент качественных лодок. То, что брендом Bayliner теперь занимается саратовская команда, продвигающая линейку быстроходных катеров мирового уровня, готовая поставить заказчику любую модель в самые короткие сроки, — важный сигнал: яхтинг развивается не только в столицах и постепенно становится значимой отраслью по всей стране.



СМОЛЬНЫЙ ПРОСПЕКТ

ЖИЛОЙ КОМПЛЕКС



Смо́льный проспект, 17
Проект Рикардо Бофилла



Смо́льный проспект, 15
Исторический дом, 1907 г.



Место определяет положение

Видовые квартиры | Просторные террасы
Новые здания и исторические дома
Европейские планировки | Сауны в квартирах
Тишина и комфорт в квартирах
Шумоизолирующие окна | Вентиляция
Подготовка для установки кондиционеров
Авторский дизайн холлов

Двухуровневый подземный паркинг
Лифт из паркинга на этажи
Финские детские площадки Lappset
Свободный от автомобилей большой двор
Ландшафтный дизайн
Финские технологии и контроль качества
Интегрированные системы безопасности

Рассрочка в рублях*

* Рассрочка предоставляется застройщиком ЗАО «ЮИТ Санкт-Петербург». Условия и сроки действия рассрочки уточняйте в отделе продаж ЮИТ ДОМ 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



Чапаева, 16

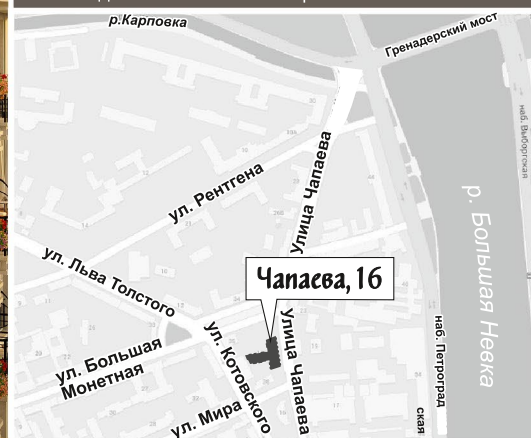
Жилой комплекс
бизнес-класса
в стиле северный модерн



Лифтовая площадка на этаже



Входной вестибюль со стороны зоны гостей



Оригинальная готическая башня с флюгером.
Просторные открытые террасы. Панорамные окна.
Французские балконы или остекленные лоджии.
Выбор квартир от студий до просторных 4-комнатных.
Планировки предусматривают зонирование на гостевую и жилую части, по два санузла в больших квартирах.
Подземный паркинг. Лифт из паркинга на этажи.

Уютный закрытый двор.
Ландшафтный дизайн и озеленение.
Финские детские площадки Lappset.
Шумоизолирующие окна с клапанами микропроветривания.
Принудительная механическая вентиляция.
Возможность установки индивидуальных кондиционеров на фасадах, не нарушая архитектурный облик здания.

Рассрочка в рублях*

* 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



Нежная небрежность

Что будут носить молодые капитаны в новом году? Стиль смелых снова задает GANT. Необработанные края, динамичность кроя, смешение летящего хлопка и махровых текстур, легкие ткани и небрежные силуэты стали символами новой коллекции GANT Rugger.

Коллекция выполнена в трех палитрах, каждая в своей традиции. Не выходящая из моды американская классика с непрямым сочетанием красного, синего и белого придется по душе сторонникам чистых цветов. Для стремительных и спортивных молодых людей подойдет сафари-стиль

с вымытыми армейскими цветами, цветом хаки и всеми оттенками синего. Вдумчивые созерцатели предпочтут теплую пастельную палитру, а самые дерзкие не устоят перед сногшибательным ярко-желтым цветом.

В грядущем сезоне GANT предлагает удивительно обаятельное сочетание строгости и небрежности, идеально отражающее стиль большого города. Это изысканное совмещение строгого дресс-кода с легким и беззаботным стилем уверенных в себе и свободных людей.

Коллекция GANT Rugger — символ того, что быстрый темп мегаполиса не только не мешает порой предаваться беспечному отдыху, но обязывает к этому.

Идеальный крой и легкая небрежность от GANT Rugger — стиль большого города



Роскошь тепла

Для одних одежда — это забота о теле, для других — способ выразить себя, для третьих — сигнал достатка и уверенности. Именно среди последних немало ценителей эксклюзивных вещей от Raschini. Мужской бутик Raschini представил зимнюю коллекцию. Традиционно дизайнеры предлагают сдержанную классическую линию для бизнеса и более смелую — для отдыха. В этом сезоне модный дом взял за основу подтянутые неаполитанские силуэты и освежил их неожиданно сочными красками. И, разумеется, главным достоинством Raschini остается отношение к материалу: здесь всегда используют идеальное сочетание фактур и только лучшие натуральные ткани.



Легкий шаг

Главный показатель качества обуви — ее не замечаешь на ноге. Натуральные материалы, способные защитить от холода и влаги, не мешающие коже дышать, безупречная форма, оберегающая ноги от усталости, идеальный, стильный и неброский силуэт — все это отличает обувь Clarks. Действительно качественная обувь, в которой легко проходить целый день. Вот только забыть о ней все-таки не получится, поскольку каждая модель новой коллекции Clarks 2015 года обращает на себя внимание. Разнообразие фасонов, фактур и цветовых решений позволит найти именно ту пару, которая идеально подойдет к образу этой зимы.



За город с Foxland

Самое время позаботиться о комфортной загородной одежде для зимнего отдыха — заявляет Foxland и предлагает зимние коллекции от всемирно известных брендов. Musto и Emporio Armani EA7 порадуют как сторонников классики, так и любителей смелых решений. Разнообразие моделей утепленных пуховых курток, жилетов, а также нежных свитеров из овечьей шерсти и хлопка придется по вкусу всем почитателям активного отдыха на природе. Тренд сезона — яркие аксессуары: в Foxland найдутся шапочки, шарфы и перчатки на любой вкус и к любому образу. Магазины Foxland расположены в ССК «Лисья Нора», ТРК «Павлово Подворье» и ТВЦ «Спортхит». www.mustofox.ru



Суда-беспилотники: за и против

Rolls-Royce предлагает списать моряков на берег и передать эстафету судам без экипажей

Что такое беспилотное судно?

Это судно с удаленным управлением, без людей на борту. Капитан находится на суше и одновременно может контролировать до десяти судов, как авиадиспетчер в аэропорту. О возможных неполадках и проблемах на пост управления сообщают различные датчики и камеры, что позволяет принять необходимые меры. Однако многие владельцы прогулочных судов не слишком обрадуются, если по оживленным судоходным путям на скорости 20 узлов будут курсировать гигантские контейнеровозы без экипажа.



Кто это выдумал?

Идея существует давно, но теперь за нее взялось подразделение Blue Ocean компании Rolls-Royce. В этом году заявление Оскара Левандера, вице-президента Rolls-Royce по инновациям, инженерии и технологиям, оказалось в новостных заголовках СМИ по всему миру. По его мнению, пришло время подумать о различных типах беспилотных судов — более дешевых, безопасных и экологических, а выгоды станут очевидными после оптимизации состава флота. После этого был инициирован научно-исследовательский проект MUNIN (Maritime Unmanned Navigation through Intelligence in Networks), получивший от Евросоюза финансирование в объеме £ 2,7 млн. Результаты исследования должны представить в 2015 году.

Каковы преимущества?

По оценкам Rolls-Royce, такие суда позволят сократить затраты судоходных компаний более чем на £ 2000 в сутки, а также устранят опасность гибели команды в море. Более того, без людей на борту не нужны каюты, камбуз и ходовая рубка, что снизит вес порожнего судна на 5% и повысит эффективность по расходу топлива на килограмм груза до 15%. Эти, на первый взгляд, небольшие цифры сильно повлияют на всю мировую индустрию морских перевозок с оборотом £ 234 млрд. Rolls-Royce утверждает, что камеры с круговым обзором и возможностью «видеть» ночью и в туман наряду с AIS, радарными, УКВ-ретрансляторами и другим навигационным оборудованием будут гораздо эффективнее в плане снижения аварийности по вине пресловутого

человеческого фактора, если ими управляет капитан на берегу, а не в рубке.

Что в отношении пиратов?

Без команды на борту грузовые суда гораздо менее привлекательны для любителей захватить заложников. Угнать такое судно тоже сложно: оно лишено органов управления, а желающим поживиться товаром можно противопоставить более серьезные меры защиты вроде палуб под электричеством. Однако новые технологии открывают двери для интернет-хакеров.

Кто против?

По понятным причинам сильно озабочена Международная федерация транспортных работников, которая представляет 600 000 моряков. Ее председатель Дэйв Хайндель настаивает, что все это «никогда не сможет заменить глаза, уши и мыслительные процессы профессионалов». Королевская яхтенная ассоциация (RYA) тоже не верит, что камеры и датчики способны заменить человека. Гус Льюис, глава RYA по юридическим и государственным делам, сказал: «Пятое правило МППСС требует, чтобы каждое судно в любое время осуществляло надлежащее визуальное и слуховое наблюдение, и это камень

преткновения, поскольку нарушение правила влечет уголовное преследование. От людей на борту с их опытом и навыками, когда от этого зависит выживание, может быть больше пользы в непредвиденной ситуации. Возможность капитана в море спасти кого-то или адекватно отреагировать на механическую поломку сложно заменить дистанционным управлением. Независимо от стоимости и технологий появление беспилотных судов повлечет за собой изменение в правилах ИМО (Международная морская организация).

Шансы столкновения с беспилотником?

Теоретически они невелики. Если Google имеет беспилотные автомобили, никогда не попадающие в аварии, то с относительно медленными судами, идущими заданным маршрутом, проблем должно быть еще меньше. Однако, по словам Стюарта Каррутерса, менеджера RYA, тут существует «узкое место»: «Радар не всегда засекает яхту, и даже если он видит ее, то эти колоссы не успевают вовремя изменить курс. Прежде всего нас беспокоит усложнение процесса принятия решений. Разумеется, можно отправить беспилотник из Сингапура в Саутгемптон, но сколько повреждений он может нанести на своем пути?» [IMBY](#)

ЗА ✓

- Судоходные компании получают более легкие суда, расходующие меньше топлива, и сэкономят значительные средства.
- Беспилотные суда положат конец гибели людей в море.
- Лишенные экипажа плавсредства не привлекают охотников за легкой добычей.

ПРОТИВ ✗

- Для владельцев прогулочных яхт огромные беспилотники могут представлять опасность в оживленных районах плавания.
- Отсутствие команды усложняет оказание помощи терпящим бедствие судам.
- Массовый переход на беспилотные суда означает потерю рабочих мест для тысяч моряков.

Добро пожаловать на Международную выставку катеров и яхт!

VENE BÅT



lodkaexpo.ru



vk.com/lodkaexpo

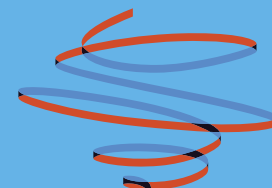


Выставочный центр Хельсинки Messukeskus 6-15 февраля 2015



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

Часы работы: пт. 6.02 с 14:00 до 18:00
сб.-вс. 7-8.02 с 10:00 до 18:00
пн.-пт. 9-13.02 с 11:00 до 19:00
сб. 14.02 с 10:00 до 18:00
вс. 15.02 с 10:00 до 17:00



Messukeskus

“Успешный бизнес до сих пор во многом опирается на личные отношения”



ТОЧКА РАНДЕВУ

АНТОН ЧЕРКАСОВ: *Вспомните, когда в последний раз видели яркую брошюру о чартере, а не скучную табличку с ценами и скучным изображением безымянного парусника?*

По пути на Boot & Fun Berlin я совершенно случайно выяснил, что почти в те же даты в немецкой столице впервые проводится достаточно крупный «междусобойчик» чартерных агентов и операторов. Разумеется, заглянуть на такую встречу — долг любого яхтенного журналиста.

«Наша система бронирования уже много лет соединяет чартерных агентов и операторов — в общей сложности 850 компаний! Но живые люди, стоящие за безликими e-mail-адресами, никогда не видели друг друга, — отвечает руководитель YachtBooker Феликс Вольф на мой вопрос о целях создания проекта CharterExpo 2014. — Однако мы считаем, что успешный бизнес до сих пор во многом опирается на личные отношения: электронного общения достаточно, пока все гладко, но возникающие проблемы гораздо проще решать, если стороны знакомы лично. Особенно это касается молодых менеджеров, которые зачастую работают из домашнего офиса, не ездят на выставки и плохо представляют, с кем они имеют дело».

Еще одна проблема состоит в том, что на обычных B2C боат-шоу чартерные агентства сосредоточены на конечных клиентах, и у них не хватает времени на общение с операторами. Поэтому немцы решили организовать B2B-мероприятие, чтобы в спокойной обстановке обсудить актуальные для рынка продукты и оптимальные способы их продвижения. Никогда не видевшие друг друга партнеры часами общались и позже признавались организаторам, что это были самые продуктивные встречи за всю историю их деятельности.

B2B-встречи важны для любой индустрии, и в этом случае организаторы не зря выбрали Берлин — нейтральную территорию с высокой международной деловой активностью. По их мнению, проводить такие встречи



Пустые проходы между рядами стендов — не показатель для встречи в формате B2B. Справа: руководитель YachtBooker Феликс Вольф



на Лазурном Берегу, в Греции, Хорватии или на Балеарских островах менее эффективно, ибо там участники неминуемо делятся на «хозяев» и «приезжих», что не всем по душе.

На CharterExpo 2014 собрались в основном европейские компании, несколько крупных операторов Карибского региона и даже агентства из России (порядка 300 участников). Операторы чартера во внутренних водах (реки и каналы Голландии, Франции и других стран) пока не проявили большого интереса к этому мероприятию, поскольку они преимущественно работают с клиентами напрямую, а не через агентства. Однако организаторы уверены, что ситуация скоро изменится, так как чартер становится все более интернациональным, и без агентств, предоставляющих услуги в стране и на языке клиента, операторы будут терять заказчиков.

Помимо YachtBooker, организатором CharterExpo 2014 выступила немецкая верфь Bavaria, которая из всех производителей арендуемого флота оказалась наиболее заинтересованной в успехе чартерного рынка. К сожалению, сейчас сложилась ситуация, когда крупные верфи нацелены исключи-

тельно на продажи своих судов и не особо прислушиваются к пожеланиям операторов.

Порой доходит до абсурда: владельцы чартерного флота и агенты даже не могут легально использовать качественные маркетинговые материалы некоторых брендов, и это сильно усложняет рекламу чартера. Действительно, вспомните, когда вы в последний раз видели яркую безупречную чартерную брошюру, а не унылую табличку с ценами, украшенную незатейливым изображением безымянного парусника?

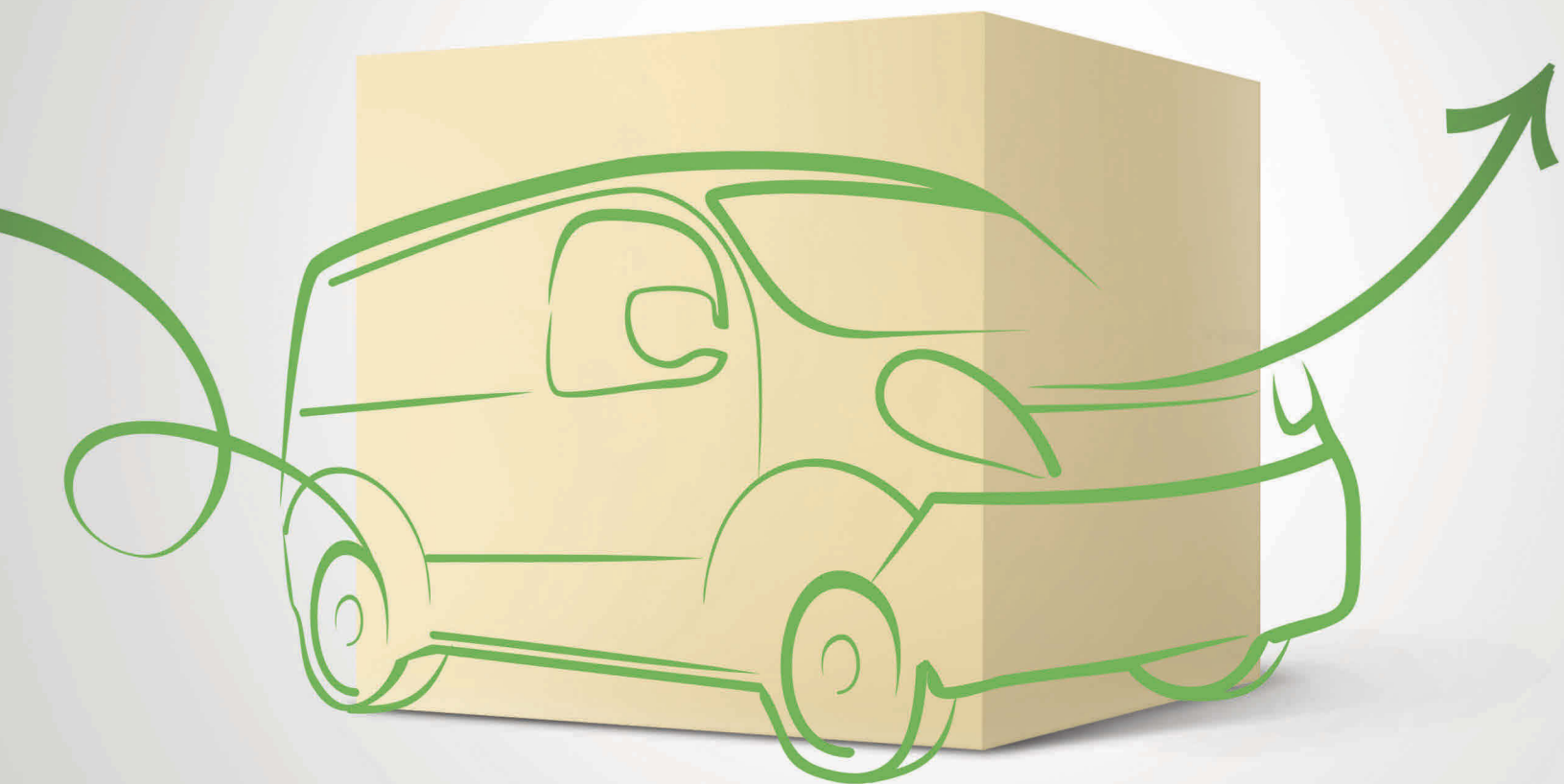
CharterExpo взяла удачный старт, и YachtBooker планирует проводить это мероприятие ежегодно. Выбранное время удобно не только тем, что в конце ноября в чартерном календаре царит временное затишье. Выставка удачно стыкуется с берлинским боат-шоу — вторым по величине профильным событием в Германии.

Согласитесь, перед нами отличный пример того, как можно решать накопившиеся проблемы! **MBY**



PONY EXPRESS

ЭКСПРЕСС-ПОЧТА | ДОСТАВКА ГРУЗОВ | ЛОГИСТИКА



Зелёный свет на вашем пути!



“ На выставке я оказался в ином пространстве, где у каждого причала можно было увидеть потрясающие новые лодки ”



ПАРАЛЛЕЛЬНЫЙ МИР

ДЭВИД МАРШ: После боат-шоу в Саутгемптоне люди высказывали разные мнения, и пришло время напомнить, что выставки — это не только «магазин» новых лодок, но и важная часть нашего общего увлечения.

На британском интернет-форуме MBV в сентябре появилась тема, мимо которой невозможно пройти. Ее название гласило: «Southampton Boat Show — было ли вам скучно?», а среди комментариев встречались такие: «Выставка стала слишком банальной», «Очень мало новых интересных яхт» и даже «Экспозиция перекошена в сторону верхнего ценового диапазона, а недорогие доступные лодки заткнуты в угол».

На фоне этих пессимистичных отзывов я чувствую, что вместе с немногими посетителями выставки оказался в параллельной вселенной, где у каждого причала обнаруживались инновации, новые лодки ярко выделялись среди прочих, а игрушки для «больших мальчиков» от Princess, Sunseeker, Monte Carlo и Prestige заметнее прежнего отличались от «среднестатистических» моделей.

Нужно признать, что даже в моей вымышленной вселенной определенное раздражение вызывали толпы посетителей, мешавшие пройти по выставке. Без сомнения, причиной было желание большинства попасть на масштабные стенды крупных верфей, которые застраивают уже не первый год. Однако эта процветающая часть выставки сегодня уже не нуждается в особенной поддержке, и я не раз заходил в офис к организаторам боат-шоу пожаловаться на ситуацию. Мои обращения звучали в пустоту, а непростительное бездействие администрации создает сложности, особенно для пожилых и физически ограниченных посетителей. Я даже знаю негодяя, который выдал себя за журналиста-фрилансера, получил бейдж в пресс-офисе и таким образом избежал толчеи на входе — не лучший пример для подражания.

Но вернемся к новинкам. На выставке я обнаружил три маленькие лодки, которые разительно отличались от всего виденного прежде. Им даже сложно найти прямых конкурентов.



English Harbour 27 — это заново изобретенный круизер для внутренних вод и прибрежного плавания с корпусом переходного типа. Четыре спальных места и высота внутри под два метра на 27-футовой лодке впечатляют уже сами по себе, а уникальный стиль «пляжного дома» точно нельзя назвать банальным.

Для тех, кто любит скорость, в «меню» есть Paragon 25 Ranger — открытый катер, на котором я чувствовал бы себя в море лучше, чем на некоторых флайбриджных круизерах. Такие крепкие лодки обычно не отличаются дизайнерскими штучками, ибо Гуччи на борту рано или поздно придется противостоять Годзилле.

То ли дело изящная Energy 23C, к которой так и хочется прикоснуться! Эта симпатичная лодка для дневных прогулок может быть оборудована дизельным, бензиновым, гибридным или чисто электрическим агрегатом, которые позволяют лететь на 40 узлах или неспешно идти в семь раз медленнее. Тент с приводом, накрывающий кокпит (очень практично!), меркнет на фоне широкого люка на палубе, который в открытом состоянии обеспечивает

в носовой каюте свет, воздух и пространство над головой.

Кроме этих «звезд», у причалов выставки стояла ошвартованной целая флотилия новых катеров вроде Parker, Draco 27 RS, Inter cruiser Neo и трех разновидностей Beneteau Flyer 6, которые стоят вместе с двигателем (и НДС) от £ 29 990 — разве не доступные лодки?

Заслуживают упоминания и крупные яхты. Ведущие верфи оказались щедры на инновации и теперь не боятся конкурировать друг с другом. Возьмите хотя бы пять близких круизеров: Princess 43, Prestige 450, Fairline Squadron 42, Monte Carlo 5 и Sealine F450. Что ни подвергни анализу: планировку верхней палубы, наружный дизайн, интерьеры, пропульсивную систему или флайбридж, — различия настолько серьезны, будто эти лодки из разных миров.

Я принадлежу к тем людям, которые ходили по выставке в своем измерении, получали удовольствие и уж точно не скучали. На выставке есть яхты для любого и каждого. И вот что я вам еще скажу: если человек устал от Саутгемптона, то он просто устал от яхтинга! **MBV**



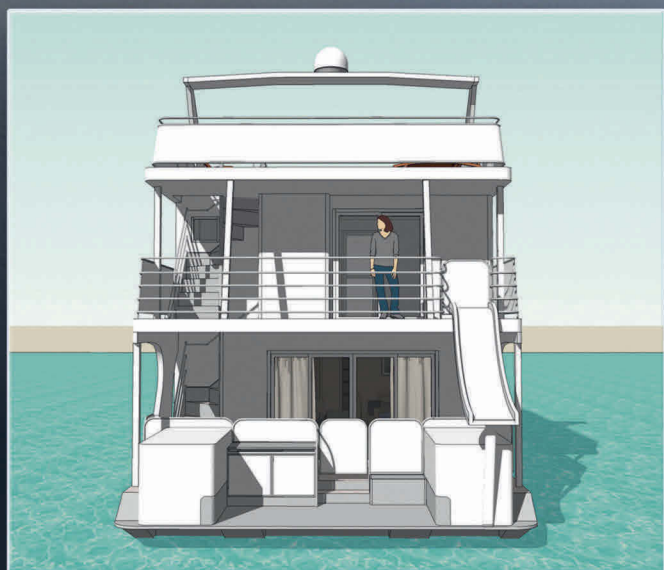
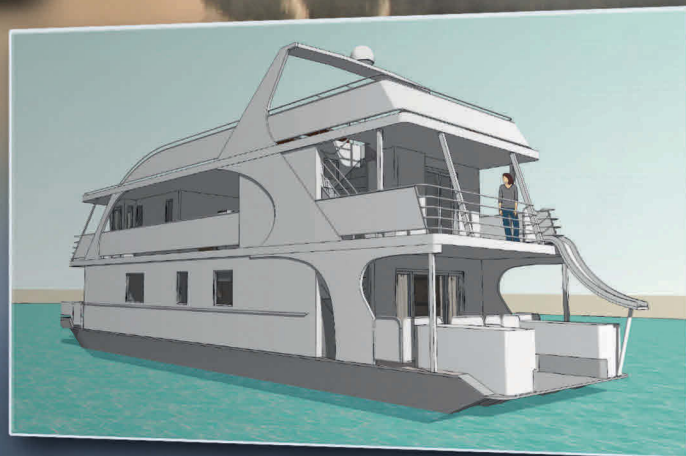
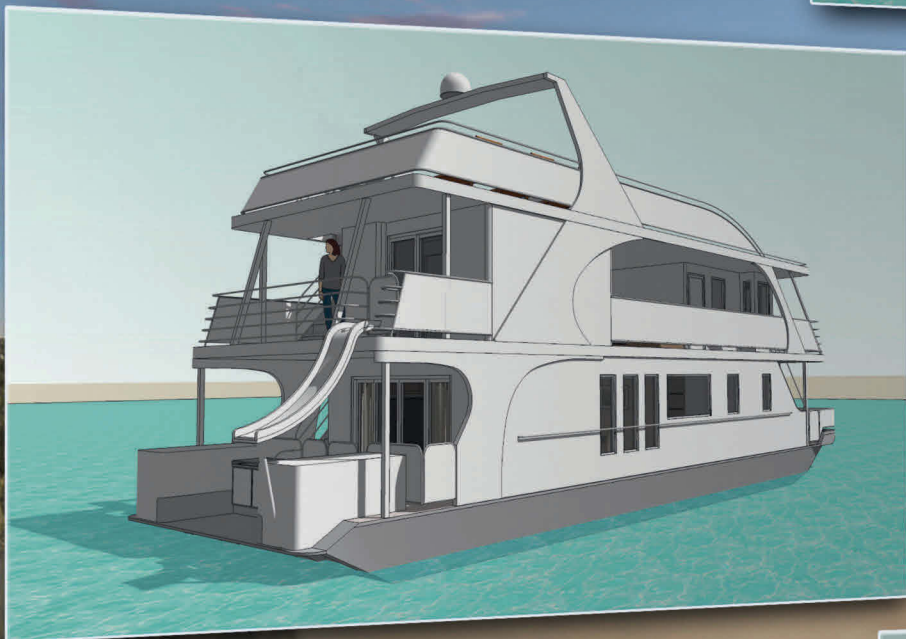
SINCE 2002

компания «Лодка хаус»

г. Саратов, ул. Бахметьевская, дом 49

houseboats@lodkahaus.ru, www.tb-houseboats.ru

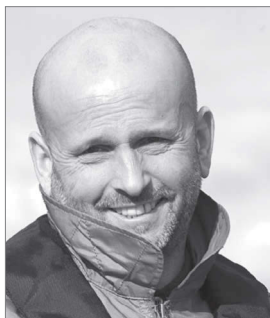
+7 (903) 380-5856, +7 (962) 622-3260



ХАУСБОТ LH 109

Ширина:6,1 м (20 ft)
 Длина судна:.....19,98 м (65,5 ft)
 Длина передней палубы:.....2,28 м
 Длина задней палубы:3,73 м
 Длина платформы для купания:.....1,2 м
 Высота корпуса судна:.....0,92 м
 Высота стеновых панелей:.....2,25 м (7' 4,5")
 Двигатели подвесныеSUZUKI 2 x 250 л.с.
 ГенераторSole Diesel 3-фазный (35 кВт)

“
Ваш капитан — это лицо
вашей яхты, особенно
за границей
”



КВАЛИФИКАЦИЯ КАПИТАНА

БОРИС ЛАШКОВ: Одна из прямых обязанностей капитана — регулярно подтверждать свои навыки и умения.

Выходя в море на своей яхте, да еще с приглашенной командой, вы должны быть абсолютно уверены, что в любой ситуации на борту действия капитана и экипажа будут профессиональными и адекватными. Уверен, вы не сможете себе даже представить, что за штурвалом самолета, на котором вы летите с семьей, окажется пусть способный, но самозванец! А вот с яхтами такое случается сплошь и рядом.

Возможно, кто-то скажет, что это абсолютно разные случаи. Пусть так, но вопрос безопасности в плавании стоит весьма остро. Статистика пестрит печальными примерами не только в открытом море в шторм — это крайний случай, но прямо у берега и в хорошую погоду. Возможностей «почудить» на яхте достаточно. И дело не в том, что электронная навигация до безобразия разбаловала судоводителей: должность яхтенного капитана стала доступной почти любому, кому хватит смелости заявить работодателю, что он и есть тот капитан, который ему необходим.

Это относится не только к России, но практически ко всей Европе, за исключением, пожалуй, Англии. Не буду касаться и лодок длиной более 24 метров: там, как правило, работают настоящие профессионалы.

Заметную лепту в снижение уровня профессионализма внесли различные американские школы, свободно раздающие капитанские «корочки». Обладателей таких сертификатов капитана в России, думаю, уже больше тысячи, английские лицензии наперечет, а некоторые владельцы удостоверений ГИМС даже плохо помнят, откуда взялись их документы.

Отдельная когорта капитанов — бывшие «адмиралы железного флота». На собеседовании они предъявляют кипу разных документов, что производит впечатление на работодателя. Только скромно умалчивают, что это учебные дипломы, либо рабочие, но просроченные. И уж точно они не помнят,

Занятие в бассейне Meriturva (морской тренировочный спасательный центр, Финляндия) по отработке посадки в спасательный плот



когда последний раз проходили курсы повышения квалификации.

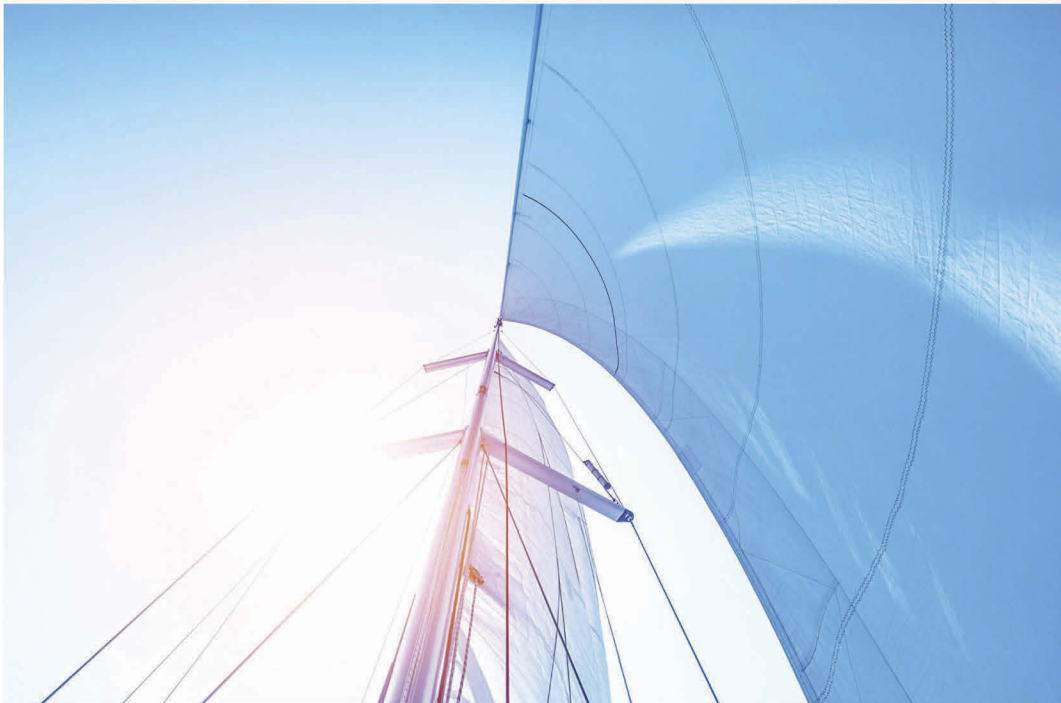
Все это сказано не для того, чтобы умалить профессиональные качества наших капитанов, среди которых немало умных и способных судоводителей: хочу обратить внимание владельцев яхт на необходимость ежегодного тренинга своих команд.

С разной степенью, но почти все худо-бедно справляются с управлением яхтой, а с остальными обязательными дисциплинами знакомы, как правило, на уровне догадок и действуют по наитию. Проложить маршрут на карте — именно проложить, а не нарисовать, определить свое место без подсказки электроники и просто оперативно вычислить расстояние для некоторых представляет сложность! О существовании правил радиообмена знают все, но многие понаслышке, и корректный радиообмен на английском — загадка для абсолютного большинства! А ведь капитан — это лицо вашей яхты, особенно за границей.

Аббревиатура STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) знакома многим. Но о том, что эта международная конвенция предусматривает обязательный ежегодный курс для любого моряка, почему-то никто не задумывается. Когда ваш капитан его проходил? Скорее всего, никогда, а ведь от этого зависит ваша безопасность!

Еще один важный аспект — медицинская помощь. Яхта — это вам не вертолет, быстро вернуться в цивилизацию на ней не получится. Посему на борту должен быть кто-то, кто представляет, что делать в экстренной ситуации. Даже простое отравление или аллергия могут доставить серьезные неприятности в случае бездействия.

Хочу пожелать владельцам яхт грамотных капитанов, среди прямых обязанностей которых — подтверждать свои навыки и умения. А вы не должны забывать это требовать от капитана, хотя и собственные знания вам не помешают! **IMBY**



**Международная выставка
КАТЕРОВ И ЯХТ**

10-15 марта 2015 года
МВЦ «Крокус Экспо»

International Exhibition of Boats and Yachts
March 10-15, 2015, Crocus Expo IEC



Организатор / Organised by:
 **КРОКУС ЭКСПО**
Международный выставочный центр

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





ОТКРЫТОЕ МОРЕ

ОЛЬГА СЕЛЕЗНЕВА: Поможет ли Крым сделать Черное море открытым?

В последние годы законодательных изменений в российском яхтинге произошло немало. С одной стороны, замечены некоторые послабления, например, яхтам под иностранным флагом разрешили (со скрипом) заходить во внутренние воды, с другой, случился коллапс в части классификации и сертификации судов, а граница «маломерности» так и зависла на отметке 20 метров, не дойдя до международной нормы в 24 метра.

В общем, несмотря на титаническую бумажную работу, у нас пока не стало «как в Турции», с которой мы делим одно море и которая всего за 10–15 лет превратилась в настоящую Мекку яхтинга. И дело даже не в том, что у нас нет такого количества прекрасных марин. Основная проблема — наша южная морская граница на таком амбарном замке, что черноморский яхтинг — скорее подвиг, чем удовольствие. А когда в состав России вошел Крым, это неприятное открытие сделали для себя и крымские владельцы яхт и катеров.

Законодательство Украины в некоторых вопросах более либерально. Соответственно, прав и свобод у яхтсменов и рыбаков Крыма всегда было больше, чем у их коллег из Краснодарского края. А учитывая, что в Крыму с морем связана вся жизнь, отчаяние крымчан понять можно: скорейшее изменение законодательной базы для них вопрос не только отдыха.

Для обсуждения этой острой темы в ноябре в Госдуме состоялось заседание Общественной комиссии по развитию яхтинга в России. Повестку сформировали на основе встреч думских депутатов с жителями Крыма, а к участию пригласили все заинтересованные стороны: 15 федеральных органов власти и общественных организаций (пограничную и таможенную службы, ГИМС, Федерацию парусного спорта, СМИ и т. д.). Вопрос об «открытом море» у нас завязан на такое количество ведомств, что хоть как-то прояснить перспективу могла только «очная ставка».

В ходе заседания таможня пусть нехотя, но давала условное «добро», а пограничники настаивали на том, что проблем нет — «достаточно позвонить на погранзаставу минимум за 4 часа до выхода в море». Вопрос о том, как дозвониться, если в море одновременно захотят выйти три сотни судов, остался без ответа.



Во время заседания Общественной комиссии по развитию яхтинга. На фото: член Совета Федерации Ольга Ковитиди и депутат Государственной Думы Владимир Поцупун

Не говоря уже о том, что удаляться от берега в любом случае можно не более чем на пять миль, а если на отдыхе в черноморской резиденции находятся первые лица государства, выход в море на кавказском побережье и вовсе закрыт. Даже каботажное плавание — целая история, что уж говорить о пересечении границы на яхте, причем под любым флагом!

Параллельно обсуждался извечный вопрос о создании на Черном море яхтенной инфраструктуры с подробным разбором «кейса Турции», где яхтинг приносит уже четверть доходов от туризма. Рассуждали, чем привлечь к нам яхты под иностранным флагом (хотя бы соотечественников), но все это — планы на годы и десятилетия, а вот свободно ходить в море крымчанам (и не только им) хочется уже сейчас. Именно это и имела в виду крымский сенатор Ольга Ковитиди, эмоционально произнесла в ходе заседания: «У нас нет времени на медленные танцы!»

В итоге конкретных решений принято не было, — да и не принимаются они в таком формате. Однако договорились о дальнейшей работе над проектом закона, что само по себе уже неплохо. А значит, нас ждут очередные законодательные изменения. Со знаком «плюс» или «минус» — покажет время. **МВУ**



БЕЖИМ ЗА ТЕХ, КТО НЕ МОЖЕТ

В ОДИН ДЕНЬ. В ОДНО ВРЕМЯ. ВО ВСЕМ МИРЕ.

3 МАЯ 2015 ГОДА

КОЛОМНА, КРЕМЛЬ, 14:00

**ВСЕ СОБРАННЫЕ СРЕДСТВА БУДУТ НАПРАВЛЕНЫ НА ФИНАНСИРОВАНИЕ
ИССЛЕДОВАНИЙ В ОБЛАСТИ ЛЕЧЕНИЯ ТРАВМ СПИННОГО МОЗГА**

ПРИМИ УЧАСТИЕ!

подать заявку на участие можно на сайте
WINGSFORLIFEWORLDRUN.COM

ИНТЕРВЬЮ МВУ

Мир парусов и моторных яхт: мнения и комментарии экспертов



РОБ ЛУЕНДЕЙК, управляющий директор Amels: «Когда человек уходит в море, внутри него что-то меняется, и это привлекает многих клиентов»



Роб Луендейк из числа тех, с кем непросто встретиться. Выбор даты предваряла долгая переписка, а когда удобное для всех время нашлось, интервью сорвалось из-за встречи с клиентом. Однако любой яхтенный журналист знает, что клиент всегда на первом месте, поэтому перенос встречи — в порядке вещей.

ВНУТРЕННИЕ СВЯЗИ

Верфь Amels расположена в городке Флиссинген, и ее узнаешь еще на подъезде: стену одного из эллингов украшает постер с разрезающей водную гладь яхтой. Занимая пост руководителя одной из самых успешных яхтенных верфей в мире, Роб Луендейк, высокий улыбчивый человек с голубыми глазами и копной вьющихся волос, не требует особого почтения. Наоборот, он подчеркивает свою связь с коллективом и предпочитает «твердо стоять на земле», нежели витать в облаках. Подтверждение этого — бар, демонтированный с яхты Amels, место встреч и общения.

«Раз в месяц мы заканчиваем работу чуть раньше и собираемся в баре обсудить происходящее: контракты, передачу судов заказчикам, предстоящие выставки и ход работы по текущим проектам. Мы стараемся доносить до людей все интересные новости», — рассказывает Роб. На верфи всегда присутствуют представители заказчика: капитаны, инженеры, сюрвейеры, члены экипажей; они также участвуют во всех процессах и чувствуют себя частью большой семьи Amels. Заглядывают в бар и сотрудники компаний-субподрядчиков, с которыми верфь выстраивает долгосрочные доверительные взаимоотношения. На философии прочных и продолжительных связей держится вся деятельность Amels.

«Наш персонал должен быть в курсе ситуации, — поясняет Луендейк. — Разумеется, есть интернет и журналы, но лучше непосредственно вовлекать людей в происхо-

дящее. Мы работаем в гламурном бизнесе, поддерживая связь с миром суперяхт, и об этом стоит информировать сотрудников».

В разговоре Роб постоянно обращается к теме тесной и продуктивной связи в коллективе. Возвращаясь с выставок, менеджеры докладывают о новинках, актуальных трендах и событиях в мире суперяхт, чтобы персонал не чувствовал себя оторванным от жизни. Изначально идея родилась у Коммера Дамена — человека, которого по праву считают крестным отцом Amels, чья философия до сих пор движет всем происходящим на верфи. Amels, входящая в международную группу компаний Damen, была создана Коммером Даменом, «чтобы стать главным украшением в короне всей группы». «Мистер Дамен считает, что когда много ездешь, продавая яхты, следует регулярно возвращаться в офис: это помогает поддерживать связь между разработкой продукта и его продажами, — делится секретом Роб. — Он полагает, что общаться только посредством электронной почты и телефона неправильно; нужно смотреть людям в глаза и объяснять, куда движется рынок. Это позволяет поддерживать контакт с производством и конструкторами, быть частью компании, в какой-то степени оставаясь незаметным...»

Мы предпочитаем не поддаваться заносчивости и не допускать разделения производства и продаж

ФИЛОСОФИЯ DAMEN

«Damen Group — крупный бизнес с оборотом в € 1,7 млрд, 35 верфей и 9000 сотрудников, но мы предпочитаем оставаться незаметными, — продолжает Роб. — Именно это привлекло меня, когда я выбирал работу. Мне нравится, когда есть прямой контакт с людьми, будь то офис или мастерская, и я не люблю проводить различия между ними. В любой компании существует разрыв между офисом и производством, но у Дамена я научился помнить, где рождаются яхты, не поддаваться заносчивости и не допускать разделения производства и продаж».

Этой философии на Amels отвечают даже планировки помещений: офис находится на одном уровне, что помо-



Яхты покидают верфь вовремя, и мы никогда не получаем жалоб



Как вы попали в судостроение и какой была ваша первая работа?

У меня экономическое образование, и сначала я полтора года работал в голландском банке. По правде сказать, атмосфера там мне не нравилась: слишком много бюрократии, слишком много начальников. Я решил поменять работу и ушел в брокерскую компанию De Valk Yacht, где начал продавать маленькие яхты, а затем четыре года проработал на латиноамериканское подразделение Damen. Я люблю яхты и в какой-то момент понял, что хочу не просто зарабатывать деньги, но и получать удовольствие от работы. Мне нравилось это, и я легко могу пропадать на работе целыми днями.

Ходите ли вы на яхте?

Да, я люблю яхтинг, хотя при работе в этой сфере времени на него остается немного. У меня все еще есть маленький катамаран Noble Cat, и это единственное, на чем я хожу со своими детьми.

Какова, на ваш взгляд, ситуация на рынке и какое место занимает Amels среди конкурентов?

Рынок все еще растет — мир продолжает расти, и вместе с ним расширяется круг состоятельных людей. Поэтому, на мой взгляд, можно рассуждать только о собственных перспективах и концепции. Как продолжить верное движение в направлении собственного успеха? Нужно пристально взглянуть на рынок. Прошлой зимой мы провели три рефита и четко видим, что это направление приносит заказы. Два яхты были построены у нас и повторно проданы новым клиентам, которые, к нашему счастью, заказали нам рефит — в будущем это положительно отразится на остаточной стоимости судов. Нам важно показать качество наших рефитов и в перспективе, возможно, продать им новые яхты.

Какова сейчас загруженность верфи?

Сейчас мы строим несколько проектов — до конца 2016 года со стапелей должны сойти девять яхт (вся линейка Limited Editions), но вакантные места на 2017 год еще есть.

Вы получаете удовлетворение от своей работы?

Больше всего мне нравится видеть, когда клиенты пребывают в восторге от своей яхты, неважно, большая она или маленькая. На их лицах я вижу те же довольные улыбки, что и на лицах моих детей, когда мы катаемся на катамаране. Я очень ценю эти эмоции. Жизнь коротка, и чем больше ты радуешься, тем лучше себя чувствуешь, а мы работаем именно для этого. Радость от отдыха на воде с семьей и друзьями — ее трудно переоценить.

гает поддерживать связи. «Ежедневно люди проходят одним коридором и встречаются с коллегами, — рассказывает Луендейк. — Это тоже помогает компании не стать слишком большой, когда видишь людей раз или два в неделю. У нас 200 сотрудников, еще 300 человек приходят от субподрядчиков, и мне нужно чувствовать все происходящее. За последние 10 лет наш штат вырос в пять раз, а оборот увеличился с € 60–70 млн до 250 млн, что очень существенно».

Отлаженное взаимодействие на всех уровнях позволяет Amels сохранять гибкость в принятии решений.

«К мистеру Дамену легко попасть, и решения принимаются быстро, — говорит Роб. — Все верфи Damen Group в этом смысле автономны. Разумеется, раз в квартал мы отправляем отчеты Совету директоров, но при этом сохраняем свободу в принятии решений».

Подход Коммера Дамена к стандартизации производства коммерческих судов явился стартовой точкой при создании линейки Amels Limited Editions, и Роб Луендейк принимал в этом непосредственное участие.

«В 2005 году мистер Дамен сказал, что хочет заняться созданием суперяхт категории semi-custom; мы вместе разработали бизнес-план, и очень скоро он разрешил нам приступить к работе», — вспоминает Роб.

ВЗГЛЯД В БУДУЩЕЕ

В разговоре Луендейк также объясняет, почему компания уверенно смотрит в будущее. «В отличие от многих игроков рынка, Коммер Дамен четко понимает, куда движется бизнес, и не устраняется в тяжелые периоды, поскольку ему нравится судостроение, — говорит Роб. — Частные инвесторы и фонды обычно то вступают в игру, то выходят из нее, а последовательная философия Дамена, основанная на использовании общей платформы для разных судов, проверена временем. За 10 лет мы глубоко проработали концепцию, реализовали бизнес-план и создали пять модельных рядов судов водоизмещением от 600 до 3000 рег. т. Плюс мы можем строить корпуса впрок с необходимым качеством. И предпочитаем не торопиться: растут обороты, растет штат, но это происходит с комфортной для нас скоростью. Яхты покидают верфь вовремя, они отлично покрашены, и мы никогда не получаем жалоб — наоборот, клиенты часто возвращаются за следующей яхтой».



Владельцы холдинга понимают, куда движется бизнес, и не устроятся в сложные периоды

На первом развороте справа:
Суперяхта Amels 272.

Сверху вниз:
Верфь Amels расположена на северном берегу бухты, образованной при впадении реки Шельды в Северное море.

Суперяхта Amels 199 Event, построенная под управлением компании Imperial.

С активизацией вторичного рынка Луендейк сфокусировался на том, чтобы яхты Amels сохраняли как можно более высокую остаточную стоимость. «Качество и надежность — наши приоритеты, — поясняет он. — Мы стараемся отразить их не только в яхтах, но и в нашем подходе, в имидже бренда, непрерывно придерживаясь этих стандартов и повышая их».

ЗАКАЗЧИКИ

Много времени и сил у Роба занимает общение с клиентами: необходимо понять их требования и сделать так, чтобы они оставались довольными.

«Когда входит клиент, мы вместе с менеджером по продажам Йоханом Каасьягером становимся первым рубежом контакта, — рассказывает Роб. — Как правило, люди хотят увидеть не только продавца, но и директора верфи, поэтому мне приходится много путешествовать».

У клиентов обычно дефицит времени, и они уведомляют о возможности встречи накануне, — продолжает он. — Иногда приходится вылетать в тот же день, что отражается на офисной работе, однако все понимают, что мы ориентированы в первую очередь на заказчика. Мне ведь недостаточно просто сесть в самолет: нужно быстро подготовить все необходимое для встречи, включая презентации и маркетинговые материалы. Сотрудники это понимают и не жалуются. Мы стараемся реагировать на поступающие запросы быстро и гибко. Заказчики ждут прямого доверительного контакта на личном уровне,

и в общении с ними важно не обещать того, что ты не можешь выполнить. Умение управлять ожиданиями — вот что ценят клиенты. Они, как правило, сами бизнесмены с собственной деловой этикой, поэтому хорошая подготовка всегда видна и подчеркивает, что вы руководите серьезной организацией».

Продолжая рассказ о клиентах, Роб Луендейк отмечает необходимость адекватно оценить их яхтенный опыт.

«Важно правильно понять заказчика и разработать лучший продукт, который соотносится с его опытом, — подчеркивает он. — Мы все понимаем: когда человек уходит в море, внутри него что-то меняется, и мне кажется, именно это привлекает таких людей. Они много работают, и когда выдается время, находят отдохновение на воде. Необходимость постоянно действовать у них в крови — это заряжает их адреналином и наполняет жизнь смыслом, хотя накопленное состояние давно позволяет оставить работу». Возвращаясь в разговор от своих суперсостоятельных клиентов к верфи, Роб объясняет, насколько важен резонанс между ним и его сотрудниками в моменты, когда построенная яхта покидает эллинг. «В судостроении нужно работать с душой, и многие занятые здесь люди крепко связаны с морем и кораблями, поэтому делают свою работу совершенно по-иному, — поясняет он. — Душа есть в компании и в каждом человеке, который вносит свой вклад в продукт. Когда яхта, которую строили два или три года, уходит, неминуемо накаывают эмоции».



PRINCESS 45M

45M

В ожидании премьеры

Скоро британская Princess International представит публике Princess 35M — новую модель из своей линейки суперяхт. Но о том, какой она будет, мы можем рассказать уже сейчас.

Текст **Петр Шестаков, Алексей Максимов** Фото **Princess International**

Официальная премьера Princess 35M состоится на одной из выставок 2015 года. Задолго до публичного показа многие информационные источники уже поспешили опубликовать пресс-релизы верфи — и тем ограничились. Нам же выпала удача побывать в Плимуте на South Yard — одной из производственных площадок Princess — в период строительства новой яхты, и мы хотим поделиться с читателями добытой информацией.

КРАСОТА ЗДЕСЬ ПРАВИТ БАЛ

Судя по тому, что мы видели на верфи и прежде, и теперь, Princess 35M должна получиться эффектной. Ее концепция соответствует общей идеологии M-серии и флагманской модели Princess 40M в частности: узнаваемый архитектурный стиль не перепутаешь ни с чем. Впрочем, об изяществе форм и интерьеров до завершения



Дизайн интерьеров яхты отдан полностью на откуп заказчику

постройки рассуждать преждевременно, посему поговорим не о том, как здесь будет красиво (об этом скажут иллюстрации), а о концепции формирования облика и внутреннего пространства яхты и ее преимуществах.

Относительно внешности отметим одну важную деталь: следуя тренду, Бернард Олесински реализовал и на этой яхте популярную нынче идею выделенной ходовой рубки (RPH — Raised Pilot House). Поднятая над уровнем своей палубы, рубка гарантирует отличный обзор и эффектно выглядит в силуэте. Мы не оговорились — ошибкой было бы считать, что маэстро Олесински занимался на Princess 35M только обводами корпуса (об этом позже), когда он разрабатывал и внешний дизайн, и компоновку палуб, выполнял комплекс инженерных расчетов и чертежей конструкций. Согласно его идее, ходовая рубка имеет трапы на флайбридж и к коридору главной палубы, а также выход на палубу левого борта. И мы решили посчитать все наружные двери: дверь к коридору главной палубы, дверь в моторный отсек и гараж, предназначенный для тендера (5,7 м), аквабайка и прочих водных игрушек владельца, дверь в камбуз, огромную стеклянную дверь из салона в кокпит...

На момент нашего присутствия на верфи интерьер салона можно было оценить не только по эскизам или компьютерным изображениям — многое было уже видно. Например, крупные, «от пола до потолка», окна с тонированным стеклом и раздвижные двери, ведущие к снабженным гидравлическим приводом откидывающимся бортовым балконам, — еще один актуальный тренд.

Балконы — это опция: вместо двух балконов может быть один или ни одного (базовый вариант). Вообще на этой модели уровень кастомизации удивляет: помимо вариантов с четырьмя или пятью каютами, существуют разнообразные версии компоновки кокпита, флайбриджа (целых пять, с бассейном или без него!), кают в носу и корме... Заказчик этой первой Princess 35M плотно поработал с проектировщиками, и на яхте, кроме серого корпуса в стиле military, реализована масса его пожеланий. Хотя и в базовом варианте его апартаменты на главной палубе в носу впечатляют не только панорамными окнами: помимо спальни с двумя гардеробными и ванной комнатой, они включают офис и кинозал с библиотекой. Остальные каюты — на нижней палубе и тоже достойные. А в целом масштаб помещений можно оценить хотя бы по высоким потолкам в салоне и каютах.

Дизайн интерьеров отдан на откуп заказчику. Помимо готовых предложений верфи, есть возможность заказать интерьеры известным ателье, скажем, metrica® INTERIOR или LOHER Raumexklusiv, или Parkway. Таким путем можно полностью индивидуализировать яхту — было бы желание и, конечно, возможности.

При постройке крупных яхт давно применяют объемное макетирование. Его цель — добиться рационального использования объемов, понять выгодное расположение деталей, оценивая эргономику не по компьютерной плоской или трехмерной картинке, а по личным ощущениям в реальном пространстве. Далеко не все верфи тратятся на такие макеты,

Вверху:
Один из вариантов интерьера салона. Справа, за переборкой с экраном, находится профессионально оборудованный камбуз.

На странице справа, слева направо, сверху вниз:
Мастер-каюта на главной палубе (вариант интерьера).

Туалетная комната одной из гостевых кают.

Гостевая каюта правого борта.

Помещение камбуза.

Коридор/тамбур с трапом, ведущим в ходовую рубку.



а на верфи Princess их строят постоянно. В таком макете дизайнеры и инженеры проводят много времени, что позволяет понять, где возможны улучшения. В результате яхты выходят с верфи с безупречной эргономикой: ничто не раздражает, все на своем месте, всегда есть за что ухватиться в случае неожиданной волны...



Внутри макета Princess 35M чувствовался простор, сопоставимый с таковым на Princess 40M. Год назад мы были на ней, когда верфь готовила яхту к передаче заказчику. Память сохранила ощущение, будто бродим мы по современному дворцу, открываем двери в парадные залы или спальни, в другие помещения... Огромное сооружение, почти как научное судно «Академик Крылов», которое, помнится, в семибалльную штормовую волну уверенно шло Северным морем в Германию. А как у яхты Princess 35M со скоростью-мореходностью?

КРАСОТОЙ ДВИЖЕТ ТЕХНИКА

Поговорим о яхте как об инженерном сооружении, предназначенном для хождения по морям.

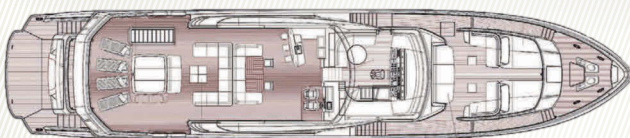
Подобно большинству новых крупных моделей бренда, Princess 35M получила гибридный корпус — так на верфи окрестили обводы, разработанные Бернардом Олесински, одинаково эффективные на малом и полном ходу. Такой корпус уместнее назвать универсальным, но в целом сути это не меняет: он отличается высокой килеватостью



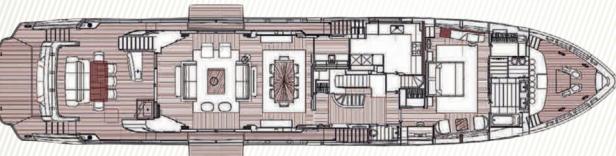


ДОСЬЕ

ДЛИНА 115 Ф (35,20 М)



ШИРИНА
24 Ф (7,30 М)



ДЛИНА
115 Ф (35,20 М)

ШИРИНА
24 Ф (7,30 М)

ОСАДКА
7 Ф (2,10 М)

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
(ПОРОЖНЕМ)
139 Т

ЗАПАС ТОПЛИВА
18 Т

ЗАПАС ВОДЫ
3250 Т

МОЩНОСТЬ
3850-5274 Л.С.

ГОСТЕВЫЕ КАЮТЫ
4/5

КАЮТЫ ЭКИПАЖА
2

ДИЗАЙН
БЕРНАРД ОЛЕСИНСКИ
PRINCESS DESIGN TEAM





На странице слева, сверху вниз, слева направо: Вариант компоновки флайбриджа с джакузи. По размерам флайбриджа модель Princess 35M не уступает Princess 40M.

Обеденная зона на флайбридже. Сверху хорошо виден раскрытый фрагмент хардтопа.

Вариант компоновки флайбриджа с диванной зоной вместо джакузи.

Зона отдыха с диванами, столом и ветбаром в кормовой части главной палубы.

Компоновка зоны отдыха в носовой части палубы с диванами разной конфигурации.

Вверху: Пульт управления (Glass Bridge) включает три больших (24") multifunctional дисплея (радар, картплоттер, GPS, контроль состояния машин, механизмов и главных систем судна). Помимо них, имеется дополнительный экран (15") систем безопасности и пр.

в носу, внушительной скулой вдоль всего корпуса и двумя неглубокими полутоннелями со скегом между ними. Когда корпус вынимали из матрицы, все эти подробности хорошо обозначились.

Такой корпус «нового поколения», впервые появившийся у Princess 40M и позднее у других моделей, позволяет за счет невысокой килеватости кормовых участков днища повысить динамическую подъемную силу, на определенных скоростях (в переходном режиме движения) уже достигающую заметных величин.

А расчетные скорости у Princess 35M достаточно высокие:

- с двумя MTU 16V 2000 M94 (2637 л.с.) — 25–27 узлов;
- с двумя MTU 16V 2000 M84 (2217 л.с.) — 23–25 узлов;
- с двумя Cat C32A (1925 л.с.) — 21–23 узла.

Princess International — верфь во многом особенная. В частности, здесь не боятся озвучивать проектную скорость, поскольку многолетний опыт доказывает точность расчетов и завидную сходимость результатов тестов. Так, инженерные расчеты показывают, что плавниковые стабилизаторы качки TRAC могут снизить скорость на 1–2 узла, что абсолютно не страшно; к тому же, существуют и гироскопические стабилизаторы. Но вот что удивило: корпус оборудуется электрогидравлическими транцевыми плитами для управления ходовым дифферентом и креном. Привычное на небольших круизерах устройство здесь поначалу показалось малоэффективным из-за солидного водоизмещения, но, в конце концов, дело ведь только в скорости, площади и наклоне пластин.

Что касается мореходности, то большое водоизмещение при ходе яхты на волне с успехом компенсирует сниженную килеватость в корме, что было доказано на испытаниях Princess 40M. А ожидаемые характеристики по запасу хода таковы: с моторной установкой наименьшей мощности (Cat C32A, 2 × 1925 л.с.) на экономичной скорости 10 узлов и при запасе топлива 10% дальность плавания превысит 1500 миль.

Такие динамические характеристики обеспечивают не только мощные двигатели и форма корпуса, но и сниженные гидродинамического сопротивления из-за снижения

В
концепции
Princess 35M
прослеживается
общая идеология
яхт
M-серии

массы корпуса. Это происходит за счет давно освоенных на верфи прогрессивных технологий вакуумной инжекции (RI — Resin Infusion) для корпуса, палубы и надстройки и формовки в закрытых матрицах (LRTM — Light Resin Transfer Moulding) для небольших конструкций (крышки люков, двери и пр.). По сравнению с изготовленными

контактным методом изделиями эти технологии при одинаковой прочности дают реальное снижение веса стеклопластика. Мы сравнили водоизмещение Princess 35M и нескольких близких по размерам яхт того же типа; результат — 15–18% в пользу новой технологии (для точности хорошо было бы досконально проверить нагрузки в отношении оборудования).

Один из важнейших компонентов комфорта на борту любой яхты — невысокий уровень шума в помещениях на ходу и на стоянке при работающем генераторе. Шум следует гасить любыми возможными способами, и на Princess 35M для этого реализован весь существующий комплекс мер — от демпфирующих опор под основаниями двигателей и полной изоляции моторного отсека до пенного материала в конструкции переборок, резинового мембранного покрытия под пайолами и глушителей газовыхлопа. Других мер современный уровень развития техники пока не предполагает.

Яхта строится по требованиям RINA и MCA LY3 Short Range (Large Commercial Yacht Code, 3-я редакция); последние, более жесткие в части обеспечения конструктивной и навигационной безопасности судов, вступили в силу в 2014 году. И это можно рассматривать как показатель мореходности Princess 35M.

В ИТОГЕ

Вот такой ожидается новая суперяхта Princess 35M. Насколько полно и точно мы ее описали, насколько яхта комфортабельна и красива, вы сами скоро сможете проверить, увидев ее на грядущих выставках. А нам еще предстоит удостовериться в точности расчетных величин скорости и эффективности инженерных решений, которые делают яхты Princess такими, какими они являются, — красивыми, удобными, безопасными и мореходными. **MBY**



Испанский Путь

7000 километров исключительной береговой линии и чудесный климат обеспечили Испании место среди лучших стран Средиземноморского региона в плане яхтинга. Но может ли здоровая индустрия держаться только на этом?

Текст **Антон Черкасов**



С давних времен Великой империи и Непобедимой армады в крови испанцев все еще теплится любовь к судоходству, хотя ее изрядно потеснил футбол, и морская культура страны тихо катится под уклон. Если отбросить войны и диктатуру Франко, то за последние 20 лет спад в отрасли проявился наиболее сильно. Экономические потрясения и неудачная налоговая политика привели к тому, что произведенные в Испании лодки теперь редко увидишь за пределами страны, а владельцы крупных яхт до недавнего времени отказывались от живописных маршрутов вдоль Коста-Бравы в пользу иных регионов.

ОБЩАЯ КАРТИНА

Большинство испанских верфей — маленькие компании, и производят они небольшие, преимущественно традиционные суда, спрос на которые на внутреннем рынке остается более или менее постоянным. Традиционные рыбацкие йауты, катера-RIB и надувная «мелочь» составляют львиную долю продаж на домашнем рынке в первую очередь из-за того, что до последнего времени для них было гораздо проще и дешевле найти стоянку. Ряд более крупных компаний с брендами вроде Rodman, Astondoa, Belliure, Faeton и Menorquin/Sasga выпускает круизные яхты и даже успешно экспортирует их в другие страны Евросоюза, однако объемы экспорта значительно меньше, чем у лидирующих французских, итальянских и британских верфей. Сегодня в стране остался лишь один производитель морских двигателей Solé, который к тому же использует блоки Mitsubishi, Nissan и Deutz.

«Большинство наших верфей строят лодки длиной от 2,5 до 20 м, хотя бывают и крупные заказы, но никто не выпускает более 2–3 корпусов в год, — поясняет Компани Марторей, президент Ассоциации яхтенной индустрии Испании (ADIN). — К сожалению, по сравнению с крупными индустриальными ассоциациями ключевых европейских стран, ADIN слишком мала





**Вместо
развития
производства
Испания выбрала
яхтенный
туризм**

и с трудом оказывает влияние на правительство. У наших членов слишком маленькие бюджеты, чтобы совместно развернуть мощную деятельность, плюс существуют проблемы в плане организации и взаимного доверия. В итоге в стране долгое время практически отсутствовали целевые программы по развитию яхтинга и увеличению экспорта».

ЯХТИНГ И ГОСУДАРСТВО

Испанские законы настолько несовершенны, что производителям очень трудно выполнить все экспортные требования.

«С одной стороны, государство готово частично оплачивать издержки верфей по выходу на североамериканский рынок, — поясняет Марторей, — но объем поддержки не превышает 20%, тогда как оставшиеся 80% все равно являются непосильным грузом для большинства производителей. Например, чтобы участвовать

в генуэзской выставке, нам нужно собрать минимум семь компаний. Тогда государство покрывает 40% расходов, но бюджеты маленьких верфей не выдерживают и этого».

Помимо ADIN, в Испании работает относительно молодая Национальная ассоциация морских компаний (ANEN), которая также пытается продвигать яхтинг в качестве недорогого семейного отдыха, поскольку большая часть населения живет в рамках стереотипа, будто это удел исключительно богатей. Одно из важнейших направлений работы ANEN — лоббирование снижения налогового бремени на владельцев яхт.

Мешают развитию индустрии также и внутренние политические и экономические противоречия между регионами Испании, а государство заинтересовано в импорте продукции исключительно за пределы Евросоюза. В этом есть резон, поскольку соревноваться с соседями, которые производят и продают в десять раз больше яхт, очень сложно.

**На предыдущем развороте,
сверху вниз:**

Классические испанские яхты Menoquin теперь производятся под именем Sasqa.

Суперяхты Amels Sea Rhapsody и Blue Bird на межсезонном обслуживании и рефите в Барселоне.

**На этой странице, слева
направо:**

Испанский спортивный круизер Faeton.

Верфь Rodman — одна из немногих, кто присутствует на всех крупных европейских выставках с линейкой моторных яхт Muse.

**ПРИЧАЛЬНЫЕ
МЕСТА**

Андалусия
15%

Балеарские
острова 17%

Остальные
регионы 45%

Каталония 23%





РЕСТОРАН НА ВЫСОТЕ

УЛ. ЛЬВА ТОЛСТОГО, 9
(812) 991-10-90

NAKRYSHE.PARUSA-SPB.RU





ЯХТЕННЫЙ ТУРИЗМ

Вместо развития индустрии Испания сконцентрировалась на туризме и пытается реализовать свой географический потенциал за счет развития яхтенной инфраструктуры и чартера, чтобы привлечь на свою территорию как можно больше гостей, особенно тех, кто приходит на суперяхтах.

Самыми популярными яхтенными центрами страны являются Коста-Брава, Валенсия, Барселона, Аликанте и, конечно же, Балеарские острова. Здесь оживленно не только летом, но и зимой, поскольку не ушедшие на Карибы суперяхты предпочитают дожидаться сезона в крупных городах, где есть необходимый сервис и не скучно команде. Количество причальных мест для крупных прогулочных судов в стране перевалило за тысячу, и в начале ноября я лично наблюдал в Барселоне такие известные суперяхты, как *ISA Papi du Padi*, *Lürssen Hermitage* и *Amels Sea Rhapsody*. Кстати, там же сейчас стоит на ремонте классическая яхта Тары Гетти *Blue Bird*, а самыми известными компаниями, оказывающими услуги рефита, являются *Astilleros de Mallorca* и *Marina Barcelona*.

СТАТИСТИКА

2014 год принес хорошие перемены для всей яхтенной индустрии Испании. За первые 9 месяцев было продано на 4% меньше яхт, однако их общая стоимость выросла на 13% (171 млн евро). По данным Генерального директора морского флота Испании (DGMM), с января по сентябрь было зарегистрировано на 12,8% больше прогулочных судов (3756 шт., пик регистрации традиционно приходится на июль), чем за тот же период 2013 года, и лидируют в этом плане по-прежнему Каталония, Андалусия и Балеарские острова.

Наибольшим спросом в стране пользуются лодки длиной до 8 м; вместе с гидроциклами они составляют



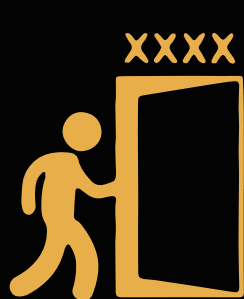
Сверху вниз:

Большая часть частного прогулочного флота, базирующегося на Майорке, принадлежит иностранцам.

Верфь *Astilleros Astondoa* — один из немногих производителей крупных круизеров в Испании.

Так будет выглядеть яхтенный порт Барселоны в ближайшем будущем.

ИДИТЕ В XXXXX



БАР



УЧАСТВУЙ В ПРОСТЫХ
КОНКУРСАХ



ПОБЕЖДАЙ
В ФИНАЛЕ



ОТПРАВЛЯЙСЯ В
НЕДЕЛЬНОЕ
ПУТЕШЕСТВИЕ НА
ПАРУСНОЙ ЯХТЕ
СО СВОИМИ
ДРУЗЬЯМИ

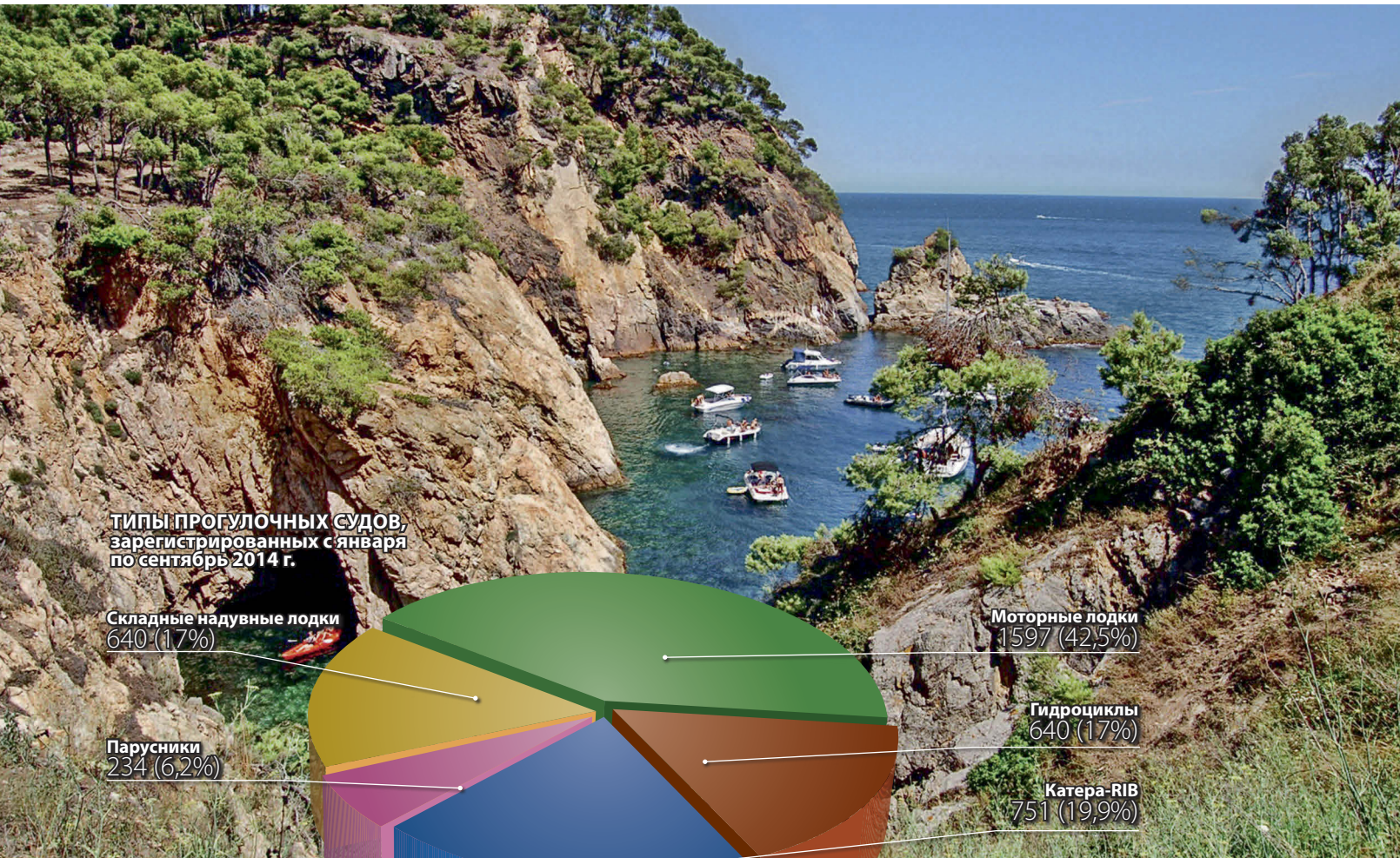
ПОДРОБНОСТИ



WWW.XXXXBAR.RU

ТЕЛ +7(812) 244-9999

INSTAGRAM: REGATA4X



ТИПЫ ПРОГУЛОЧНЫХ СУДОВ, зарегистрированных с января по сентябрь 2014 г.

Складные надувные лодки
640 (1,7%)

Парусники
234 (6,2%)

Моторные лодки
1597 (42,5%)

Гидроциклы
640 (17%)

Катера-RIB
751 (19,9%)

90% регистрируемого флота. За девять месяцев 2014 года был отмечен существенный рост регистрации новых яхт длиной 12–16 м (29%), однако их общее число не превысило сотню. По статистике в Испании наиболее популярны моторные яхты (42% регистрируемых судов), но в прошлом году их немного нагнали парусники (21%). Вторичный рынок также пришел в движение, и объем повторной регистрации вырос в среднем на 10–20%.

Сдвинулся с мертвой точки и чартер: с января по сентябрь 2014 года было арендовано более 350 судов — это даже больше, чем в докризисном 2007 году! Причиной такого скачка стала отмена непопулярного налога 12% на роскошь, который был введен в 2009 году и распространялся на все чартерные яхты длиной свыше 24 м. Теперь в территориальных водах Испании работает в два раза больше крупных яхт, чем в 2013 году, и их флот продолжает расти. Более того, недавно был отменен закон, заставлявший работающие на территории Испании чартерные яхты длиной более 45 футов иметь флаг одной из стран Евросоюза, и многие компании вздохнули с облегчением.

БУДУЩЕЕ

Три года назад яхтенная выставка в Барселоне — пожалуй, самое значимое яхтенное событие страны — переехала из сухих павильонов в марину Порт Велл, и это послужило серьезным стимулом. В октябре 2014 года там показали около 650 яхт и зафиксировали более

**2014
год принес
положительные
перемены для
всей яхтенной
индустрии**

54000 посетителей. Среди них оказалось не менее трети профессионалов, много французов, немцев, англичан и наших соотечественников, которые уже давно полюбили Испанию за прекрасную природу и, что более существенно, за относительно недорогую недвижимость. На боат-шоу витали оптимистичные настроения, и специалисты единодушно отмечали, что яхтенная индустрия Испании в 2014 году подала новые признаки жизни, как и экономика страны в целом.

Есть и другая приятная новость: Конгресс депутатов принял поправки к закону, которые освобождают от необходимости иметь лицензию на управление моторными судами длиной до 5 м с двигателем до 15 л.с. и парусниками длиной до 6 м, при условии, что они используются в светлое время суток и на удалении не более 2 миль от марины. Наблюдая пример Германии, где отмена прав привела к взрывному росту продаж в сегменте малых судов, испанские производители надеются ощутить тот же эффект и увидеть оживление парусных школ.

Если в ближайшее десятилетие мир не накроет очередной глобальный кризис, у нас появится интересная возможность проследить, как эволюционная кривая яхтенной индустрии Испании устремится вверх. Несмотря на многочисленные трудности, испанцы смогли добиться отмены неразумных налогов и убедить государство в том, что популяризация яхтинга в перспективе принесет в казну гораздо больше денег, чем драконовские поборы. Хороший пример для подражания, не так ли? **МВУ**

На странице слева:
Подавляющее большинство принадлежащего жителям страны флота представлено судами длиной до восьми метров.

ИСПАНИЯ

Площадь 504 782 км²
Население 47,7 млн
(рост 0,81% в 2014 г.)
Рост ВВП 1,2% (за 2014 г.)
Прогноз роста ВВП
+1,7% (в 2015 г.);
+2,2% (в 2016 г.)
Уровень безработицы
24,8%
Рост экспорта товаров и услуг 3,8%
Рост импорта товаров и услуг 4,8%

Интерактивная электронная версия
Motor Boat & Yachting на вашем
компьютере или планшете

**ПРЕИМУЩЕСТВА
ЭЛЕКТРОННОЙ ВЕРСИИ:**

*Вы экономите время и первыми
получаете журнал до его появления
в продаже*

*Живые ссылки на видеоролики,
фотографии и тематические
сайты*

*Удобная навигация по номеру
и масштабирование контента*

*А главное — ваш любимый
журнал всегда остается с вами*



Электронная версия доступна на сайте журнала
www.mby.ru

Команда МВУ желает Вам приятного чтения!

На шаг вперед

Перед вами — самые интересные, на наш взгляд, проекты из числа представленных на выставках суперяхт в Монако и Форт-Лодердейле.





Fincantieri Project SkyBack

ДИЗАЙН Кор Д. Ровер

ЧЕМ ОНА ИНТЕРЕСНА?

Необычная яхта подкупает отдельной палубой для владельца и высоким соотношением персонала и гостей (27:10). Четыре огромные гостевые каюты на главной палубе надлены остеклением высотой от пола до потолка.

«КРИСТАЛЬНЫЙ ПЛЯЖ»

Широкий стеклянный навес в кокпите частично покрывает бассейн и делает купание в холодную погоду комфортным.

ДЛИНА 80,40 М, ШИРИНА 14,00 М,
МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ 18 УЗЛОВ



Project L³

ДИЗАЙН BMT Nigel Gee

ЧЕМ ОН ИНТЕРЕСЕН?

На борту этого катамарана сложно представить тесноту, причем на корме может уместиться все, что душа пожелает: бассейн, кинотеатр и пристань

для гидроплана. Обычные дизели обеспечивают этой сверхстойчивой конструкции скорость 20 узлов, а гибридные установки Codag позволяют ее удвоить.

СКОЛЬКО МЕСТА!

Помимо гидроплана, на борту можно держать прогулочный парусный катамаран.

ДЛИНА 85,00 М, ШИРИНА 25,00 М, ГОСТИ 12, ЭКИПАЖ 30



Sunreef 156 Ultimate

ДИЗАЙН Sunreef Yachts

Самое новое пополнение модельного ряда парусных суперкатамаранов Ultimate отличается спортивными чертами дизайна и носовой двухуровневой террасой площадью 70 м². Каюты яхты позволяют разместить до 12 пассажиров.



Poseidon 44M

ДИЗАЙН Team for Design и Энрико Гобби

Четырехпалубный алюминиевый эксплорер с усиленным ледовым поясом по ватерлинии (сертификация Ice Class 1B) рассчитан на экспедиции в полярных широтах и обладает автономностью по топливу 10 000 миль.

Европа начинается с...

Easy Europe*

Во всех отделениях Райффайзенбанка
Для премиальных клиентов

Реклама

- Помощь в оформлении визы
- Бизнес-залы ожидания по Priority Pass® для всей вашей семьи без ограничений
- Аэроэкспресс за наш счет
- Специальный курс для ваших покупок за границей
- Повышенный премиальный статус карт – Visa Signature®

И это только начало!

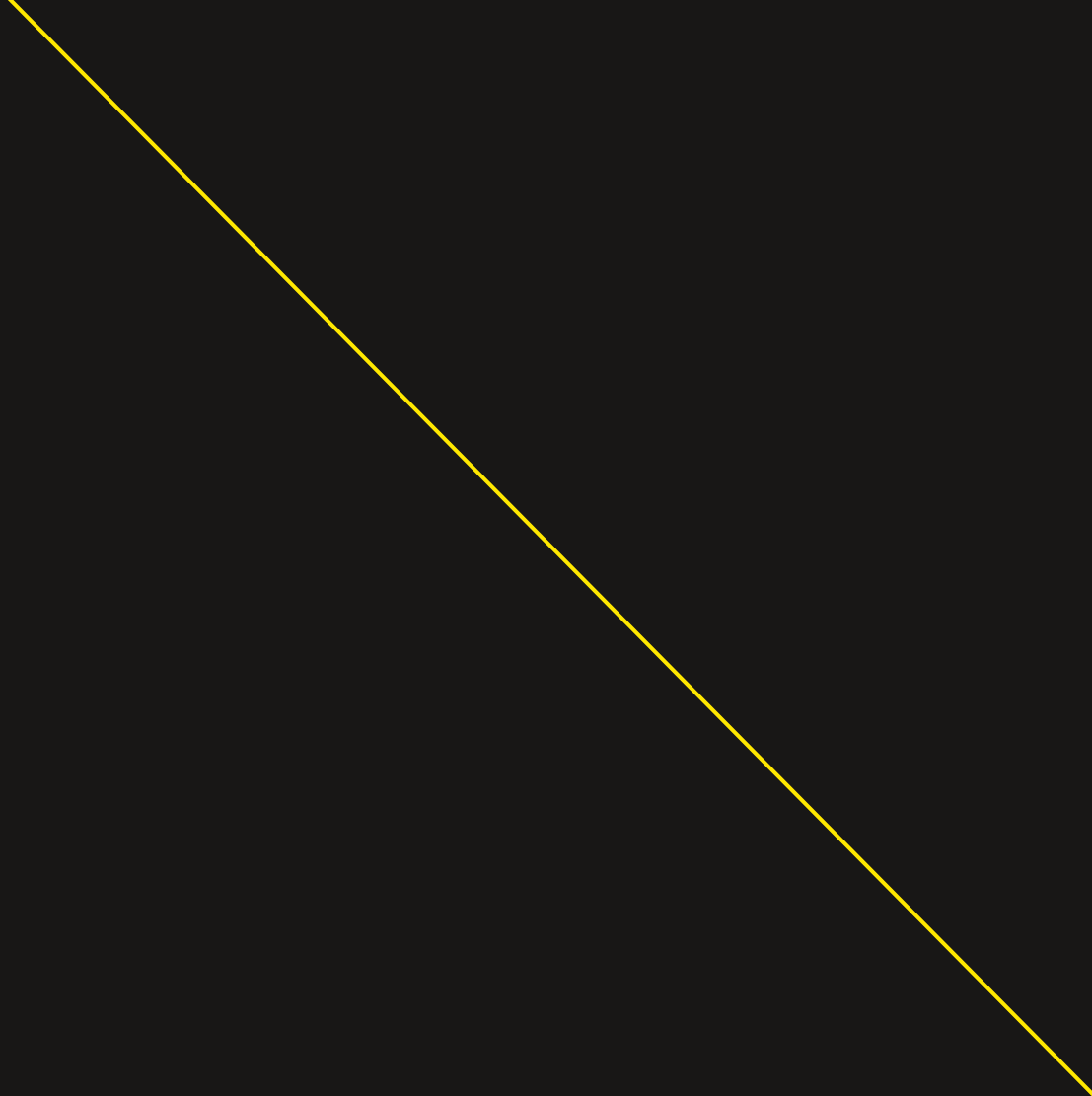
8 800 700 56 26

www.raiffeisen.ru

*В Европе просто – набор привилегий для премиальных клиентов Райффайзенбанка при путешествии в Европу. ЗАО «Райффайзенбанк». Премиальное обслуживание «Премиум Банкинг».

 **Raiffeisen**

Premium
Banking





Oceanco Primadonna

ДИЗАЙН Hot-Lab

ЧЕМ ОНА ИНТЕРЕСНА?

Концепт Hot-Lab основан на проверенной платформе Oceanco, а горизонтальные линии надстройки образуют ряды высоких темных стекол. На носовой палубе предусмотрена вертолетная площадка с прямым проходом в каюту владельца.

ОСОБЫЕ ЗОНЫ

Фирменный бассейн с каскадным водопадом и прозрачными панелями, направляющими поток в водоворот. Рядом — пляжный клуб с террасами. ДЛИНА 110,00 М, ШИРИНА 18,00 М, МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ 18,5 УЗЛА



Blue Seas

ДИЗАЙН Nobiskrug

ЧЕМ ОНА ИНТЕРЕСНА?

При длине 135 м Blue Seas включает частную палубу владельца с каютой 300 м², офисом и бассейном. Второй бассейн и две вертолетные площадки расположены

на главной палубе. В корме — пляжный клуб, а салон и столовая позволяют устроить обед для 60 гостей.

ОСОБЫЕ ЗОНЫ

Спа с массажным залом, сауной и центром красоты.



Admiral X-Force 145

ДИЗАЙН Dobroserdov Design

ЧЕМ ОНА ИНТЕРЕСНА?

Этот оригинальный концепт построен на основе существующей коммерческой платформы и отличается большим набором всевозможных роскошных штук вроде суперкара, стоящего на сандеке, рядом с вертолетом.

НА ЛЮБОЙ ВКУС

Если кого-то не устраивает большой открытый бассейн на верхней палубе, то уровнем ниже, рядом с кормовой платформой, есть еще один, закрытый.

ДЛИНА 145,00 М, ШИРИНА 19,00 М





JFA 164

ДИЗАЙН Bill Dixon Design

Современный трехпалубный 50-метровый эксплорер из легкого сплава обладает водоизмещением менее 500 рег. т и спроектирован для покорения океанов на крейсерской скорости 12,5 узла с автономностью по топливу 4800 миль.



AeroCruiser 38 II Fly

ДИЗАЙН Эспен Ойно

Верфь Danish Yacht добавила своему скоростному круизеру Shooting Star просторный флайбридж с джакузи для тех, кому не хватает места на лежаках в носовой и кормовой части. Применение карбона позволило максимально снизить вес надстройки и обеспечить скорость 50 узлов.



Mondo Marine SM45 Amerigo

ДИЗАЙН Массимо Франчини и Мишеле Ансалони

Неподвижный киль особой конструкции позволил наделить этот 45-метровый мотосейлер объемами моторной яхты и экологичностью парусника. Его максимальная скорость под мотором составит 14 узлов.



CRN 74M

ДИЗАЙН Zuccon
International Project

ЧЕМ ОНА ИНТЕРЕСНА?

Интерьеры этой 74-метровой яхты из стали и алюминия разработал Эндрю Винч. Недавно компания Burgess продала это судно своему постоянному клиенту, который хотел построить лодку с большим полезным объемом, удобную для долгих путешествий. На борту имеется большой бассейн и вертолетная площадка для винтокрылых машин весом до 3 т.

ИНТЕРЕСНЫЕ ЗОНЫ

Отдельная палуба владельца с панорамным остеклением салона.
ДЛИНА 74,00 М, ШИРИНА 13,50 М,
СКОРОСТЬ 16,5 УЗЛА,
ЗАПАС ХОДА 6000 МИЛЬ, ГОСТИ 12,
ЭКИПАЖ 34





Heesen 70M

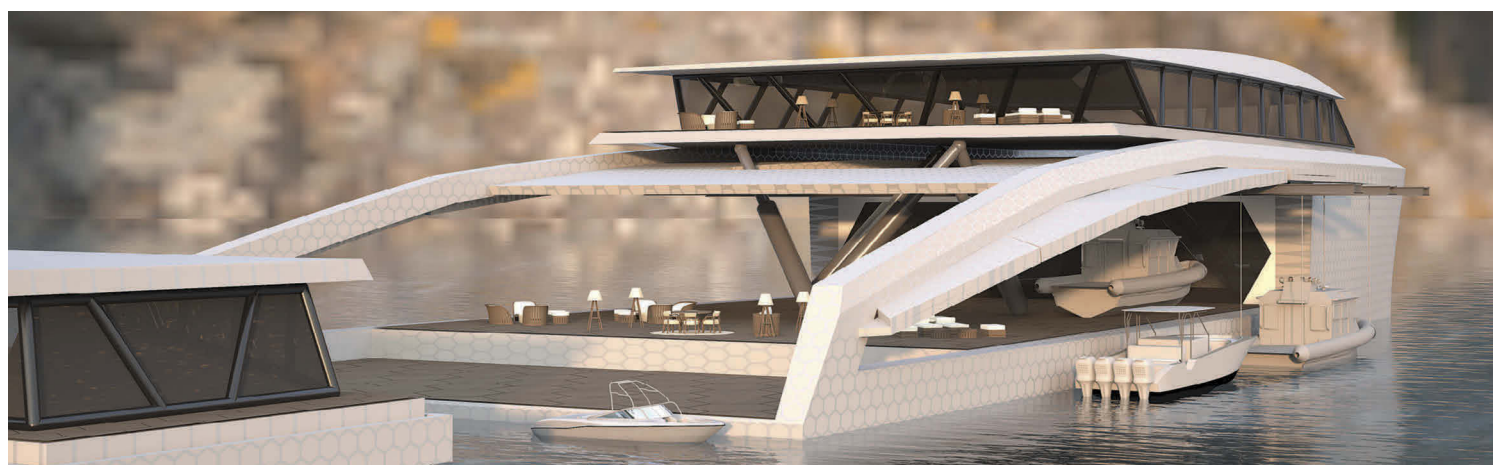
ДИЗАЙН Espen Øino
International

ЧЕМ ОНА ИНТЕРЕСНА?

Эта самая крупная яхта Heesen уже строится и будет готова в 2016 году. Судно сконструировано на базе быстрого водоизмещающего алюминиевого корпуса и оборудовано тремя двигателями, сопряженными с двумя гребными валами и водометом. Максимальная расчетная скорость яхты превышает 30 узлов, при этом обеспечивается сравнительно высокая экономичность. В оформлении интерьера принимает участие бюро Sinot Yacht Design.

ИНТЕРЕСНЫЕ ЗОНЫ

На борту множество открытых площадок для отдыха, но гости, скорее всего, отдадут предпочтение шикарному бассейну в кокпите. **ДЛИНА 70,00 М, МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ 30+ УЗЛОВ, ГОСТИ 12, ЭКИПАЖ 16**



X R-Evolution

ДИЗАЙН Pastrovich Studio

ЧЕМ ОНА ИНТЕРЕСНА?

Этот необычный концепт предусматривает карбоновый корпус и титановые палубы. Яхте

уготована роль материнского судна, на борту которого базируется более мелкий флот для исследования акваторий.

ИНТЕРЕСНЫЕ ЗОНЫ

Необычная отцепляемая кормовая секция.

ДЛИНА 77,00 М, ШИРИНА 28,00 М

ВИДЕО



goo.gl/r1FJZ3



Прелесть КОНСТРУКЦИИ

Суперяхтами принято считать суда длиной от 100 футов, и новая Mulder 98 Flybridge без оговорок попадает в элитный класс.

Текст Антон Черкасов Фото Mulder



Не прошло и полгода, как мне снова довелось оказаться на голландской верфи Mulder, расположенной на окраине города Лейдена, почти на равном удалении от Амстердама, Роттердама и Гааги. Дело в том, что к сентябрьской выставке HISWA te water верфь завершила строительство 30-метровой яхты Mulder 98 Flybridge и после премьерного показа пригласила журналистов на тест. Однако, прежде чем перенестись вместе с читателем на борт Mulder 98 Flybridge, необходимо сказать несколько слов обо всей линейке флайбриджных яхт бренда. Первая такая лодка в стальном корпусе и с алюминиевой надстройкой длиной 19 метров сошла со ступеней верфи в 1992 году. Для того времени это было значительное достижение, и позже голландцы стали предлагать суда, целиком выполненные из легкого сплава, для увеличения максимальной скорости. Всего через несколько лет, в 1998 году, на амстердамском боат-шоу 22-метровая модель получила престижную награду «Лучшая яхта». Современные производственные мощности Mulder позволяют строить суда длиной 15–45 метров, и верфь уделяет развитию линейки крупных экспедиционных судов много сил и внимания.



В отделке салона используется лакированная древесина вишни и подсвеченные панели из оникса

На главной палубе установлена аудиосистема класса «премиум» Bose Lifestyle

ДИЗАЙН

Итак, мы в Гааге и готовимся выйти в море на новенькой Mulder 98 Flybridge. Песчаное побережье в погожий осенний день выглядело непривычно безлюдным, зато на борту было не протолкнуться. Сотрудники верфи, журналисты, дизайнеры, дилеры общим числом более двадцати рассыпались по палубам, стремясь занять лучшую позицию для предстоящей прогулки. Спор за «место под солнцем» не возникло, ибо его хватало всем — в этом отношении полезная площадь палуб Mulder 98 Fly, как и их планировка, заслуживают объективной похвалы. Я даже склонен считать салон и флайбридж слишком свободными и добавил бы мебели, поскольку сейчас там хоть национальный танец De Zevensprong («Семь прыжков») исполняй. Господство свободного пространства также подчеркивают строгие минималистские интерьеры работы Omega Architects. Эта весьма востребованная в индустрии суперяхт студия оформила уже четыре проекта Mulder и продолжает плодотворное сотрудничество с верфью.

Экстерьер и конструкцию Mulder 98 Flybridge создавали не менее признанные

**Синтез
классики и
современности
создает особый
стиль**

специалисты из Guido de Groot Design и Ginton Naval Architects. В части привлечения сторонних дизайнеров семейная верфь не является консерватором, а ее руководитель Дик Малдер стремится максимально качественно выполнить любой проект, учитывая все пожелания заказчика. Все крупные яхты Mulder обладают хорошо узнаваемым обликом, и 98 Flybridge не исключение. Ее внешность точнее всего можно описать словосочетанием «современная классика». Ритмический повтор одинаковых элементов, гармония горизонтальных и наклонных линий, отсутствие чужеродных деталей — все это составляет экстерьер, внушающий спокойствие и уверенность. Даже у матерых дизайнеров не всегда получается добиться гармонии с первого раза: иногда они неделями бьются над единственным элементом, который разрушает общую картину, но когда решение найдено, дизайн становится близким к идеальному.

ДЕЛО ТЕХНИКИ

Но вернемся к Mulder 98 Flybridge и разберемся, какие технические решения применены в ее конструкции. Яхта построена

Вверху:

Кому-то дизайн салона работы Omega Architects может показаться слишком строгим, но его довольно легко смягчить декоративными элементами — места для этого более чем достаточно.

На странице справа, слева направо, сверху вниз:

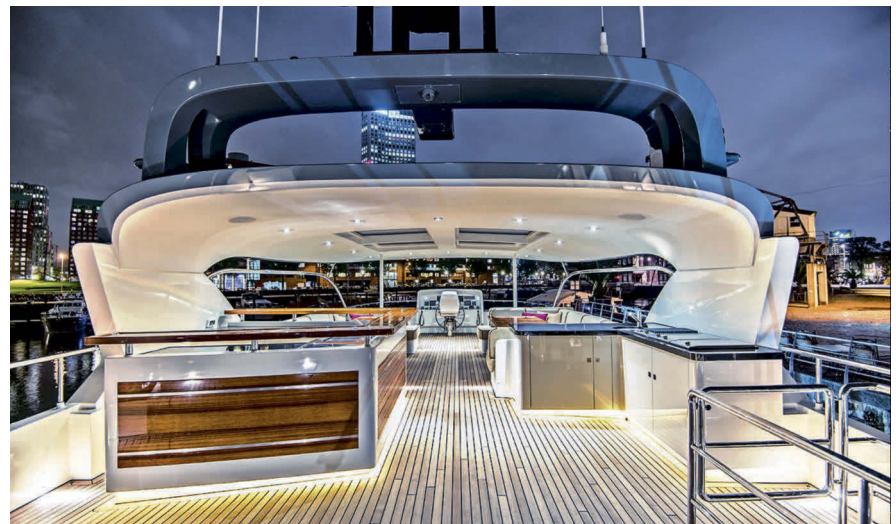
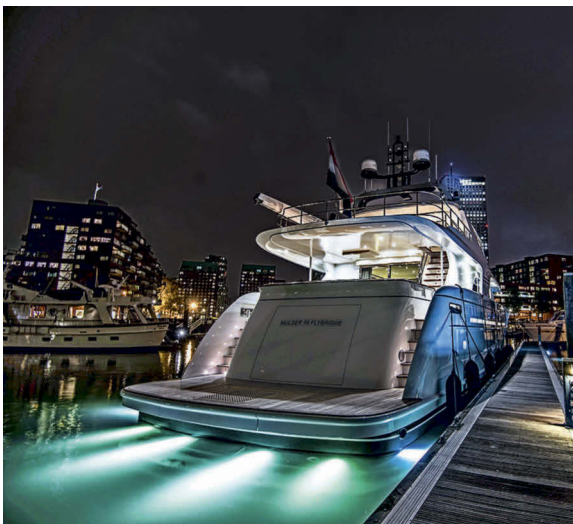
Шумоизоляция мастер-каюты выполнена на высшем уровне, и на ходу там можно спокойно спать.

Широкая двуспальная кровать в VIP-апартаментах в носовой части судна.

На борту оборудованы две «зеркальные» двухместные каюты с отдельными кроватями.

Как и полагается суперяхтам, у Mulder 98 Flybridge есть красивая подводная подсветка.

Площадь флайбриджа легко позволяет устроить здесь вечеринку для двух десятков гостей.



из алюминивно-магниевого сплава и обладает корпусом переходного типа с мощным фальшкилем. Последний выступает не только пассивным стабилизатором качки, но и серьезной защитой для винтов. При наезде на мель именно он первым касается грунта, предотвращая повреждение валов и лопастей винтов. Валы с водяной смазкой выходят из корпуса под большим углом; их фиксируют V-образные кронштейны с лапами сложного сечения и кронштейны дейдвуда. Свернуть такую конструкцию сложно, а вот заменить валы при необходимости не составит труда, так как они соединены с редуктором посредством подвижного сочленения Aqua Drive. Оно дает возможность сопрягать наклоненные валы с горизонтально стоящими двигателями и не требует сложной осевой центровки при их замене. Сами редукторы (передаточное число 1:2,5) оборудованы гидравлическим сцеплением Twin Disc и соединены с насосами, которые покрывают потребности всех гидравлических механизмов на холостом ходу двигателей. За счет пятилопастных винтов большого диаметра с малым шагом на высоких оборотах значительно снижается опасность кавитации.

Это решение не только повышает КПД, но также обеспечивает снижение шума на несколько децибел



Камбуз

Вотчина кока может похвастаться обилием практичной нержавеющей стали, объемными морозильными камерами и профессиональной бытовой техникой Miele

за счет смягчения вибрации. Добавьте к этому интенсивное полиуретановое запенивание конструкций для поглощения структурного шума, а также толстые шумоизоляционные щиты (более 20 см!) — и получите очень сильный козырь Mulder 98 Flybridge — тишину, которую на полном ходу нарушает лишь плеск волн и беседа пассажиров. Интересно, что верфь предлагает как опцию дополнительную шумоизоляцию тем, кому этот момент особенно важен. Чтобы повысить комфорт в море, на яхте установлены гироскопические стабилизаторы Seakeeper, хотя верфь оставляет за клиентом право выбрать «плавники» Naiad Dynamic. На тесте мы попытались проверить работу гироскопов, но, к сожалению, нам не хватило времени дождаться полного раскручивания роторов. Однако по ощущениям было понятно, что достаточно высокое судно и само по себе обладает хорошей остойчивостью без искусственного занижения центра тяжести с помощью балласта.

НА БОРТУ

На приличном удалении от берега высота волн достигала метра, и брызгоотбойники Mulder 98 работали без перерыва. Корпус с острыми ватерлиниями в носу мягко резал воду, а борта с широким развалом (так называемый

Хардтоп серого цвета с широкими люками из молочного пластика приятно разнообразит классический дизайн

Лобовое стекло выполнено по традиционной схеме из пяти прочных секций

Солидная диванная зона в носу трансформируется в «пляж» и удовлетворяет все потребности пассажиров

«голландский тюльпан») не позволяли особо сильным потокам воды заливать палубу, хотя подхваченные ветром фонтанчики время от времени все же долетали до флайбриджа. Зоны отдыха в носовой части и кокпите оставались сухими, но пляжный сезон уже миновал, поэтому пассажиры укрывались в салоне или толпились в рубке, чтобы понаблюдать за работой капитана. К слову сказать, тот ловко справлялся с яхтой как в открытом море, так и в тесной марине, где наш «великан» оказался чуть ли не единственным среди армады парусных «лилипутов».

Управлять Mulder 98 несложно: приборная консоль также является синтезом прошлого и будущего — она демонстрирует классический корабельный штурвал солидного диаметра, привычные рукоятки двигателей и манипуляторы носового и кормового подруливающих устройств наряду с набором многофункциональных



дисплеев. На наших глазах капитан ювелирно втиснул яхту на «парковочное» место, правда, с помощью камер в кокпите и одного из матросов. В плане обитаемости Mulder 98 Fly отлично подходит для океанских вояжей: просторные, но не чрезмерно большие каюты со встроенными санузлами обеспечивают гостям должный комфорт. На яхте присутствует мощная система кондиционирования воздуха с обратным циклом; она совмещена с отоплением и обеспечивает климат-контроль в салоне и каждой из четырех гостевых кают (в точности как на самых крупных судах). Кстати, яхты Mulder традиционно лишены гаража, поскольку и конструкторы, и заказчики, выбравшие верфь, полагают, что при такой длине они отнимают полезный объем. Хранить тендер и водные игрушки предлагается на удобной кормовой платформе, а во время долгих переходов поднимать их на флайбридж с помощью



Техника

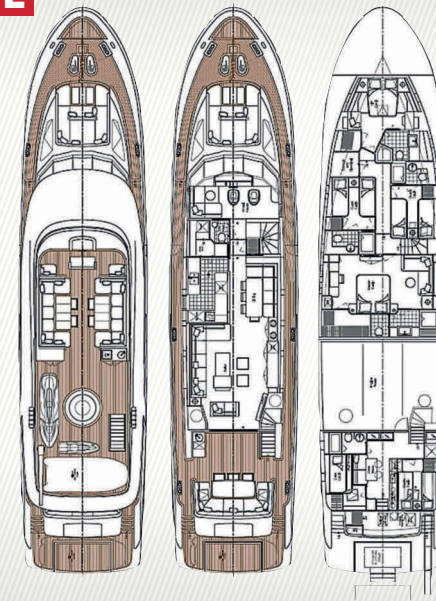
Mulder уделяет много внимания выбору оптимального сочетания двигателей, редукторов и винтов, чтобы обеспечить своим яхтам наилучшие показатели экономичности, эффективности и шума



Пост управления заслуживает высокой оценки: элементы консоли логично скомпонованы, а капитан может легко перемещаться от борта к борту



ДОСЬЕ



ДЛИНА
98 Ф (30,00 М)
ШИРИНА
23 Ф (6,90 М)
ОСАДКА
6 Ф (1,90 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
100 Т
ЗАПАС ТОПЛИВА
20 Т
ЗАПАС ВОДЫ
3,5 Т
ДВИГАТЕЛИ
2 x CATERPILLAR C32 (1600 Л.С.)
МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ
22 УЗЛА
КАТЕГОРИЯ СЕ
«А» (OCEAN)
ДИЗАЙН
GUIDO DE GROOT DESIGN
GINTON NAVAL ARCHITECTS
OMEGA ARCHITECTS

В плане обитаемости яхта отлично подходит для океанских вояжей

крана (грузоподъемность 600 кг). Позиция понятная и оправданная, особенно для яхт длиной менее 30 м, а вместо гаража в кормовой части Mulder 98 Fly оборудованы жилые помещения экипажа.

ВЕРДИКТ

«Построить классическую океанскую яхту с новейшей технической начинкой не так уж дорого, — поясняет Андрей Ломакин, CEO компании West Nautical, которая является официальным представителем Mulder в России. — В этом отношении голландская верфь является лучшим партнером: она максимально эффективна в плане персонала, поставщиков оборудования и субподрядчиков, большая часть которых находится в радиусе двух часов от Лейдена, а также обладает колоссальным опытом строительства морских судов, например, на класс Ллойда».

Кроме качества, Mulder может похвастаться и расторопностью: на производство корпуса 30-метровой яхты

из легкого сплава уходит 8–10 месяцев (сварку выполняют субподрядчики), а установка оборудования и монтаж интерьеров занимают еще год, хотя верфь, обладающая собственным мебельным производством, может уложиться и в 10 месяцев, если заказчик не будет вносить изменения в процессе. В настоящее время на Mulder заканчивается строительство уникальной яхты Mulder 94 Voyager, которая сойдет на воду в преддверии грядущего сезона. Ее тест, о котором мы вам обязательно расскажем, еще впереди.

Возможно, кому-то описание Mulder 98 Flybridge покажется излишне техническим, но спустя некоторое время после покупки таких яхт самым важным в них оказываются именно красивые инженерные решения, а не количество пуфиков из кожи вомбата в салоне. Наше знакомство с яхтой показало, что она способна покорять океаны и дарить своим владельцам счастье быть мореплавателями. А это качество с годами не обесценивается! **MBY**

Сверху вниз, слева направо: На флайбридже оборудован вместительный бар, рассчитанный на большую компанию гостей.

Mulder 98 Flybridge в Роттердаме.

Новая ЭКСПЕДИЦИЯ яхт Bandido

Совсем немного времени осталось до премьеры судна давно ожидаемой серии Drettmann Explorer Yachts. DEY 24 уже готова к своей первой навигации, остальные — на подходе. Посмотрим, чем они выделяются в классе экспедиционных яхт.

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





Имя немецкой верфи Drettmann прочно ассоциируется с экспедиционными яхтами. Сначала это были эксплоеры Bandido, теперь — серия DEY (Drettmann Explorer Yachts). В чем же разница, помимо названия?

СЕРИЯ BANDIDO

Ее определенно можно назвать одной из самых успешных в этом сегменте. Пять моделей в широком диапазоне длин (от 66 до 170 футов), со своими размерами, стоимостью и регионами эксплуатации, нашли успех у самых разных заказчиков. Впечатляющие параметры качества, мореходности, безопасности и автономности сочетались (и это одна из главных «фишек»

Bandido!) с огромным внутренним пространством: эксплоеры с их прямыми архитектурными линиями и брутальным очертанием дают максимум объема помещений по сравнению с яхтами других классов. И речь не только о пространстве обитаемом, жилком: одно из главных качеств экспедиционных яхт — способность нести много вспомогательного оборудования и водных игрушек. По всем этим показателям конкурентов у Bandido было не так уж и много. Но... время идет, нужно двигаться дальше, особенно в нынешних экономических условиях и при растущей конкуренции. Именно поэтому появилась серия DEY — эксплоеры не просто нового, а новейшего поколения. Их новизна отнюдь не в смене названия или даже дизайна. Все гораздо интереснее и глубже.



СЕРИЯ DRETTMANN EXPLORER YACHTS

Выходя на рынок с новой концепцией, Drettmann Yachts поначалу представила четыре модели DEY длиной 24, 27, 32 и 37 метров. Абсолютно все — со стальным корпусом, надстройкой из легкого сплава и ледовым поясом (тогда как, например, модели Bandido 66 и 75 строились из стеклопластика). Год назад была озвучена возможность продлить линейку до 45 метров; сейчас уже можно увидеть проект DEY 45 в подробностях. Кроме того, идет разработка модели DEY 20. Что же касается «живых» лодок, то сейчас уже в процессе завершения работа над первой яхтой DEY 24, которую официально представят публике в начале весны (поговаривают, что, возможно, ее удастся увидеть даже раньше — в январе, на boot Düsseldorf). Параллельно идет строительство 32-метровой модели. Кстати, место постройки тоже радикально поменялось: если Bandido выпускали на Тайване, то для новой линейки Drettmann Yachts заключила партнерство с верфью Acico Yachts, базирующейся в голландском городе Энкхёйзене.

ПРИНЦИП ДВИЖЕНИЯ

Экспедиционные яхты Bandido имели традиционные пропульсивные установки — дизельные двигатели с приводом на вал. В этом смысле все модели DEY демонстри-

руют совершенно иной подход. На них стоят дизель-электрические установки от Piet Brouwer Electrotechnology: комплекс дизель-генераторов, которые обеспечивают все энергопотребляющие системы на борту и приводят в действие электромоторы поворотных днищевых колонок Engtek. Достоинств у такой установки масса. Во-первых, она делает яхту очень экологичной. Во-вторых, значительно снижаются шум и вибрация. В-третьих, моторный отсек может быть размещен не в корме, а на миделе или даже ближе к носу, что мы и наблюдаем на примере серии DEY. Это позволяет более свободно планировать внутреннее пространство судна, допуская многочисленные опции компоновки. Сам же моторный отсек, при отсутствии валов, габаритных редукторов и прочих устройств, при этом оказывается куда более компактным.

Поворотные днищевые колонки Engtek весьма надежны и широко применяются на крупных современных коммерческих судах. Колонки способны поворачиваться на 360°, а их расположение вблизи центра тяжести судна значительно снижает радиус циркуляции при маневрировании.

Электродвигатель имеет высокий начальный момент вращения, который обеспечивает значительный упор гребного винта и, соответственно, быструю реакцию корпуса. К тому же управлять колонками можно



ДИЗАЙН

Интерьерами яхт Drettmann занимается лично Клаудия Дреттманн в сотрудничестве с дизайн-бюро Focus Yacht Design. Учитывая размеры яхт DEY и возможность гибкой планировки помещений, на борту можно реализовать полностью индивидуальную концепцию интерьера с использованием любых отделочных материалов и арт-композиций

Общая черта всех моделей DEY — большой пляжный клуб в корме





На странице слева, внизу:
Пример дизайна интерьера модели DEY 32. Салон верхней палубы (Lennon Lounge, слева); салон главной палубы (Amedeo Modigliani main salon, справа).

Сверху вниз:
Открытые палубные пространства на всех моделях DEY визуально облегчают профиль яхт и, естественно, дают массу возможностей для отдыха на воздухе.

В центре:
Пляжный клуб в корме модели DEY 45. Здесь предусмотрен бассейн-джакузи, еще один находится на флайбридже.

Внизу, слева направо:
Вариант компоновки главного салона DEY 32.

Откидывающиеся платформы по бортам добавляют площади пляжному клубу в корме.

при помощи джойстика: огромное судно будет двигаться в любом направлении, хоть лагом, наподобие яхты с колонками IPS. Кроме того, такая силовая установка экономичнее по топливу (по сравнению с приводом на вал), а также обладает гибкими возможностями по части оптимальной мощности генераторов и компоновки оборудования в моторном отсеке. Стандартная комплектация DEY 24 предусматривает три генератора по 225 кВт, которые приводят в движение винторулевые колонки. Это позволяет яхте развивать 13 узлов, а в экономичном 8-узловом режиме пройти 5000 миль при емкости топливных танков 18 000 л.

ДИЗАЙН И ПЛАНИРОВКА

Как внешний вид, так и интерьер всех яхт DEY — работа четы Дреттманн, а также немецкого дизайн-бюро Focus Yachts Design. Если сравнивать DEY с предыдущей серией эксплореров Bandido, то сразу бросается в глаза более спортивный вид: несмотря на сохранение надстройки траулерного типа с обратным наклоном лобовых стекол ходовой рубки, профиль





DEY стал легче. Обычно именно этот элемент служит опознавательным знаком многих экспедиционных судов, но он же и делает их визуально более массивными. В эксплорерах DEY эта особенность сбалансирована большими открытыми палубными пространствами: на них точно не сэкономили, а учитывая объем корпуса и надстройки, помещения тоже не страдают недостатком площади.

Еще одна особенность всех DEY, приближающая их к «средиземноморским» яхтам, но свойственная далеко не всем, — пляжный клуб в корме. Он есть даже на младшей 24-метровой модели. Транец откидывается, образуя огромную купальную платформу, а в кормовой части яхты расположены лаунж-зона и сауна. Вопрос, куда здесь девать тендер, решен небанально: в гараже под носовой палубой умещается Williams 445, спускаемый на воду краном грузоподъемностью 1,2 т. И чем длиннее яхта, тем больше beach club: на более крупных моделях DEY сюда добавляются санузел, барная стойка, шезлонги, дополнительный гараж для тендера/гидроцикла и даже (на DEY 45) — джакузи, в дополнение к той, что на флайбридже. Кстати, у флагманской модели в создании «пляжа» задействован не только транец, но и откидывающиеся с бортов платформы. Естественно, пляжный клуб дополнен и обширной открытой зоной наверху.

Даже у самой компактной DEY 24 площадь флайбриджа насчитывает 54 кв. м! Что уж говорить о более крупных моделях, которые имеют не две, а три палубы, и открытые зоны отдыха есть на каждой. Архитектура также влияет и на расположение постов управления: управлять DEY 24 можно с главной палубы или с флайбриджа, а в остальных моделях имеется ходовая рубка на верхней палубе, к которой примыкает капитанская каюта.

ИНТЕРЬЕР

Одно из главных качеств экспедиционной яхты — простор помещений, возможность разместить большой экипаж и сделать так, чтобы маршруты передвижения пассажиров и команды пересекались по минимуму. Реализовать это на больших яхтах не является проблемой — обычно отсек экипажа находится в носу, оставляя более комфортабельные зоны корпуса для пассажирских кают. Именно так это сделано на всех моделях DEY, включая младшую. Еще одно преимущество такой планировки — возможность соединить все ключевые «рабочие» зоны: помещения команды, рубку, камбуз и флайбридж — минимумом трапов, да и команде не придется бегать по палубам «в обход», боясь потревожить гостей.

Что касается пространства для пассажиров, тут обязательно следует учитывать класс яхты. Одно дело,



ПРИВОДЫ

Днищевые поворотные колонки моделей DEY приводятся в действие электромоторами. Благодаря возможности разворачиваться на 360° они обеспечивают даже крупному судну высокую маневренность





На странице слева, сверху:
Открытый кокпит и двухуровневый флайбридж модели DEY 24.

На странице слева, внизу:
Вариант компоновки верхнего салона (Sky lounge) модели DEY 32.

Вверху:
Модель DEY 37.

когда вы планируете круиз на пару дней с остановками в маринах и посещением прибрежных ресторанов, и совсем другое, если проводите в море дни и недели, видя одни и те же лица. На борту не должно быть тесно, не говоря уже о том, что в долгих путешествиях обычно требуется гораздо больше вещей, и все это надо где-то размещать.

С этой точки зрения все модели DEY выполнены в одном ключе. Разница в основном не в размерах кают, а в их количестве. Если на DEY 24 три очень уютные каюты плюс отсек экипажа на двоих, то на DEY 45 можно спланировать пять–шесть кают для гостей (не считая капитанской возле рубки) и отсек экипажа на 6–8 человек. Как уже говорилось, расположение моторного отсека ближе к носовой части яхты снимает массу обычных ограничений планировки, позволяя учитывать индивидуальные пожелания заказчика. То же самое касается стили интерьера и материалов отделки — возможно всё.

ЧТО ОНИ МОГУТ?

Эксплореры DEY даже как-то неловко называть яхтами — настолько мало для них существует ограничений. Все модели строятся в соответствии с требова-

Одно из отличий экспедиционных яхт DEY — простор помещений

ниями MCA LY2/3 (Maritime and Coastguard Agency, Large Commercial Yacht Code) и сертифицированы на неограниченный район плавания, что подразумевает не только удаление от берега, но и готовность ходить в экстремальных условиях.

Ледовый пояс и высокая автономность дают возможность исследовать высокие широты, а большой запас топлива и его экономичный расход позволяют планировать переходы протяженностью 5000–7000 миль (в зависимости от модели DEY).

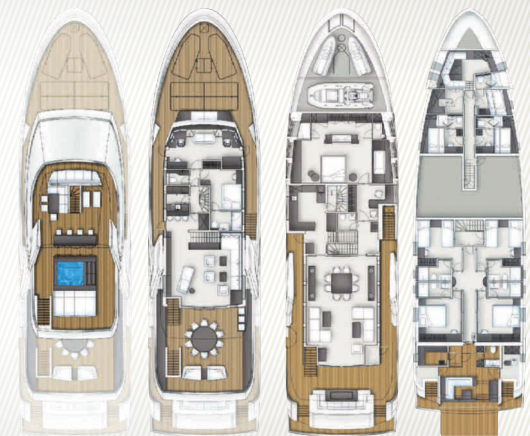
Запас воды тоже велик, но это и не очень важно — на борту обязательно стоят высокопроизводительные опреснители Idromar. Стабилизаторы Zero Speed призваны эффективно демпфировать качку как на ходу, так и на стоянке, а обилие места на борту для оборудования, вещей и припасов всякого рода не оставляет ни малейшего шанса дефициту как обычной, так и духовной пищи.

Возможность оставить людской «муравейник», покинуть привычную матрицу современной жизни в мегаполисе — вот что сегодня является настоящей роскошью. И в этом смысле эксплореры DEY не роскошь, а средство передвижения. К новым эмоциям. К новым приключениям. К новой жизни. **МВУ**

ДОСЬЕ

	DEY 24	DEY 27	DEY 32	DEY 37	DEY 45
ДЛИНА, М	23,90	27,50	32,90	38,00	45,00
ШИРИНА, М	6,76	7,70	8,30	8,80	9,60
ОСАДКА, М	2,20	2,20	2,30	2,30	2,40
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ, Т	135	210	250	290	350
ЗАПАС ТОПЛИВА, Т	18	32	39	46	60
ЗАПАС ВОДЫ, Т	2	4	6	6	8
ДВИГАТЕЛИ, Л.С.	—	2 × 1100	2 × 1100	2 × 1180	2 × 1770
ДИЗЕЛЬ-ГЕНЕР, КВТ	3 × 250 + 27	4 × 180 + 40	4 × 250 + 50	4 × 250 + 50	4 × 250 + 50
СКОРОСТЬ, УЗЛЫ	13	13	14	15	16
ЗАПАС ХОДА, МИЛИ	5000	5000	6500	6500	7000
ВМЕСТИМОСТЬ, ЧЕЛ.	6	8	10	12	12
ЭКИПАЖ, ЧЕЛ.	2	4	5	11	13
ДИЗАЙН	DRETTMANN YACHTS / FOCUS YACHT DESIGN				
ИНТЕРЬЕР	CLAUDIA DRETTMANN				

DEY 32



Тест в Зазеркалье

В Каннах эта яхта неизменно производила эффект шоу-стопера, в первую очередь благодаря зеркальному остеклению надстройки. Тестируем новую модель Absolute 60 Fly.

Текст Михаил Романов Фото Absolute



Суждение, будто абсолюта невозможно достичь, в Каннах я опроверг свободно. И не только сам дошел до Absolute 60 Fly, но довел туда коллег из Польши и поучаствовал в тесте этой яхты.

БРОСКАЯ ВНЕШНОСТЬ

Об этой яхте на каннской выставке действительно говорили, записывались, чтобы попасть на борт, и тест пришлось проводить ранним утром, задолго до открытия боат-шоу.

Основания для некоторой шумихи вокруг премьерной Absolute 60 Fly были, и прежде всего — из-за ее внешнего вида. (Вероятно, не всем довелось посмотреть похожую

предыдущую модель Absolute 56 Fly, к которой я время от времени буду обращаться.) Так или иначе, зеркальное остекление надстройки необыкновенно эффектно смотрелось на солнце и манило заглянуть внутрь, в мир этого Зазеркалья. Но прежде чем покинуть привычную реальность, я по обыкновению обошел яхту снаружи.

Попадая на борт с кормовой платформы (крупной, опускающейся на гидравлике), взглядом упираешься в фигурное окно в транце. Обслуживать 60-футовую яхту, скорее всего, предстоит экипажу, и для него в корме устроена каюта-кубрик на двоих, наличие которой выдает это самое окно. В каюте, как я потом увидел, светло, не так уж тесно, к тому же есть свой галльон с душем.



Дальше проходим в кокпит. Длинный свес флайбриджа над кокпитом чуть ли не вывешивается за транец, предлагая в солнечный день тем, кому нравится, проводить здесь время в тени. Издали даже кажется, что флайбридж парит в воздухе, но потом видишь его мощные опоры. Отличная идея: штора между ними защитит обедающих здесь за столом от нескромных взглядов береговых зевак, когда яхта пришвартована в марине кормой. А большой диван легко превращается в лежанку-«подсолнечник». Вообще здесь можно без труда собрать всех гостей на борту,

**Первые
четыре
Absolute 60 Fly
были проданы
еще на стадии
чертежей**

если они захотят покинуть другие, не менее привлекательные уголки Absolute 60.

Пройдем вдоль борта в нос. Некоторые журналисты дотошно измеряют ширины, длины и высоты буквально всего. Я же опасаясь, что цифр и без того в избытке, посему приведу только ширину прохода — 320 мм. А остальное... поверьте на слово — всюду широко, длинно, удобно. Такова, к примеру, зона отдыха носовой палубы: она сформирована из лежанки и дивана с проходом между ними наподобие португальского мостика. Лежанка имеет подъемную спинку, превращающую ее в шезлонг.



Из кокпита на флайбридж ведет трап с надежным поручнем: удобный, не такой крутой, как на Absolute 56. Наверху полно места. В диаметральной плоскости стоит пост управления «весь в белом», справа и слева — диваны, чтобы сидеть или лежать, за ними — еще диван, и стол, и ветбар с грилем. В кормовой части можно установить еще пару лежаков или, как вариант, — кран-балку и держать здесь тендер.

Смею утверждать, что лодка внешне весьма индивидуальна, похожих на нее у других брендов я не видел. При такой зеркальной наружности Absolute 60 Fly — довольно практичная яхта, что демонстрируют ее системы, в том числе палубные.

ЗА СТЕКЛОМ

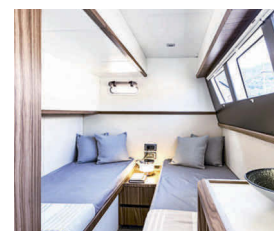
Из кокпита в салон ведет зеркальная трехсекционная дверь. Внутри настолько уютно, что сразу забываешь о наружных зеркальных поверхностях, тем более что в интерьерах полно своих зеркал. Полагаю, проектировщики Absolute 60 Fly — жрецы солнца: внутри в полной мере осознаешь солнечные преимущества такого остекления. Пространство условно разделено на гостиную с диванами, кухню-столовую и ходовой мостик. В Absolute 56 камбуз сдвинут в корму, а здесь он «подтянут» к посту управления (сектора можно поменять местами). Камбуз

довольно компактный, но за счет угловой планировки вместительный, с «полным фаршем» в части оборудования, да еще с рабочей поверхностью из искусственного камня.

Изыщная рулевая консоль — на контрасте с флайбриджем она черная — и красива, и удобна для капитана. Справа от него дверь (проходя вдоль борта, я попросту ее не заметил в зеркальной поверхности), и выскочить на борт не составляет труда. Приборов немного: два картплоттера Garmin, управление двигателями и приводами Volvo Penta IPS (рукоятки, джойстик), авторулевой, еще кнопки-клавиши, подрульки и транцевые плиты... Все собрано компактно, никуда тянуться не приходится, сиденья стеганой кожи регулируются. Разве что компас вынесен далековато, за кромку приборной панели, но тест показал, что его хорошо видно.

Трап из салона ведет в фойе — снова сказываются размеры лодки: на младшей модели (разница в длине меньше 2 м) коридорчик заметно теснее. Но вот ступени... Хочется либо завалить их острый угол, либо закрепить резиновую накладку: четкая геометрия — это, конечно, красиво, но безопасность и практичность важнее. Но тут выяснилось, что в базе на ступени предусмотрен ковер, и это правильно!

Кают, как и предполагалось, здесь три (о четвертой, для экипажа, уже говорилось). Носовая VIP-каюта



Каюта экипажа

Двухместная каюта экипажа в корме хорошо освещена благодаря крупному фигурному окну в транце



*При
зеркальной
наружности
Absolute 60 Fly
вполне
практична*

На странице слева, сверху:
В просторном и светлом салоне
зеркальные снаружи окна
изнутри выглядят обычными.

Макияжный столик в носовой
VIP-каюте — сам по себе
произведение искусства.

Сверху вниз:
Большой стол напротив камбуза
можно сложить, и тогда
появляются полезные при качке
поручни.

В носовой каюте
с диагональным расположением
кровати крупные окна
драпируются шторами, как
и в других помещениях.

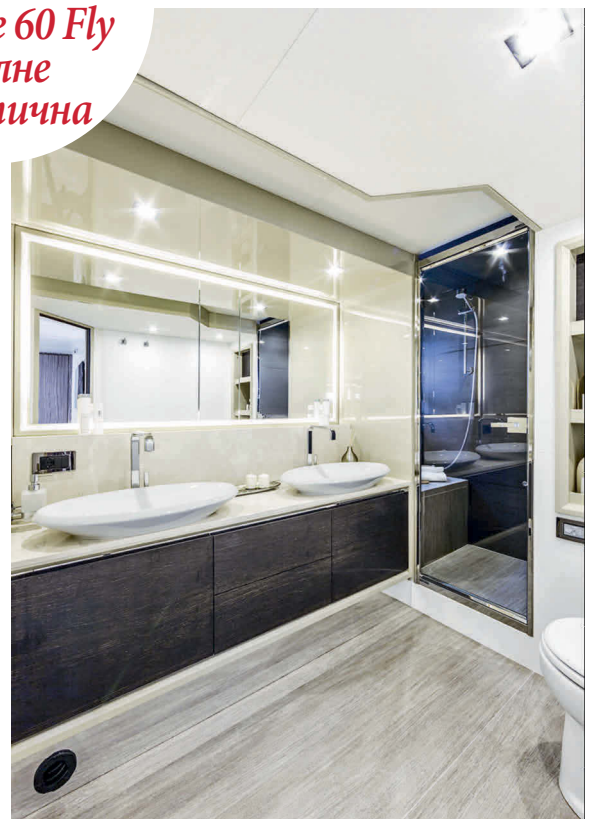
Такая мастер-каюта окажется
уместной даже на суперяхте.

Уровень отделки яхты виден
в туалетной комнате по тилу
и столешницам из кориана.

радует высотой почти 2 м: здесь любой
будет чувствовать себя отлично.
Подмеченные еще снаружи три стеклянные
панели на каждом борту дают много света.
Двухспальную кровать разумно поставили
по диагонали, освободив проход вдоль левого борта
к туалетному столику. От него любая придет в восторг:
большое зеркало в таранной переборке эффектно раздви-
гает пространство и дополнено роскошной тумбой.
Кроме шуток: такой туалетный столик не каждая модница
может себе и на суше позволить, а на яхте он — просто
чудо. По правому борту — галлеон: все традиционно
и добротно, из необычного — только толщина дверей
(тут полные 45 мм, что нечасто встретишь на яхтах).

В такой же высокой гостевой каюте по левому
борту — две отдельные кровати, а гостевой галлеон
(он же дневной) предусмотрительно снабжен двумя
входами: из каюты и из коридора.

И, наконец, мастер-каюта — роскошное помещение
во всю ширину лодки с полами из дымчатого дуба и круп-
ными окнами. Все со вкусом, все продумано до деталей
абсолютно — отличный каламбур для Absolute 60 Fly.
Вместительный гардероб, не галлеон даже, а полноценная
ванная комната с двумя раковинами и душевой секцией
за стеклом, диван, аккуратно спрятанные в панелях шка-
фчики, место под сейф или под мини-бар — в зависимости
от предпочтений хозяина. Хорошо организованное





Под широкой лежанкой на фордеке скрыты удобные и вместительные рундуки

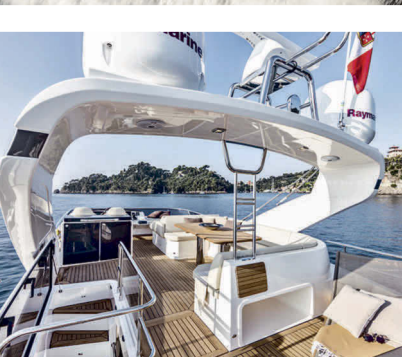


Приборная панель поста управления на флайбридже столь же насыщена приборами, как и на главном посту в салоне



Мощная арка над флайбриджем несет изрядное количество разнообразных антенн

Штора между стойками, поддерживающими флайбридж, защищает тех, кто в кокпите, от нескромных взглядов с причала





Практичное решение — боковая дверь рядом с постом управления для выхода на палубу и команд экипажу

Привычный по насыщенности приборами пульт управления выглядит вполне дизайнерским

Не каждая яхта таких размеров и мощности будет столь тихой



Гриль

Гриль на флайбридже вместе с другими элементами оформления открытого мостика создает здесь комфортную атмосферу с массой возможностей для отдыха

и отделанное помещение, в котором приятно находиться.

ХОДИТ ПО МОРЮ КОРАБЛИК

На тест мы вышли вместе с другой новинкой бренда Absolute — Navetta 58, и единственное, о чем сожалею, что не мог на минутку оказаться на ее борту, дабы увидеть, как лихо мы рассекаем сонную поутру гладь бухты... А то, что лихо, мне сказали коллеги с Navetta, и не верить им оснований нет никаких.

Да и что ж не рассекать, когда в моторном отсеке у нас стояли два Volvo Penta IPS 950 по 725 л.с. Кстати, я заглянул в отсек: дверь низкая, зато внутри на удивление просторно, двигатели и секции аккумуляторов оставляют достаточно места для работы. Отсек отлично спланирован: из-за компактных агрегатов он получился коротким, что позволило высвободить место для жилых помещений, но «человеческим» — со свободным доступом ко всем узлам, и пайолы такие, что можно ходить босиком.

Что касается скорости, то 33,5 узла на максимуме — вполне достойный результат. Отмечу, что проект Absolute 60 Fly предусматривает установку двух D11/IPS 800, с которыми скорость должна превысить 30 узлов.

Динамика разгона вопросов тоже не вызывает. Без транцевых плит выход на глиссирование занимает 8–10

секунд (около 18 узлов, 1800 об/мин), время до максимума — 32–35 секунд; с транцевыми плитами ускорение чуть более динамичное: 7–8 и 28–30 секунд соответственно.

Однако не все так благозвучно. При разгоне примерно на 1000 об/мин в салоне вдруг послышался посторонний звук наподобие скрипа обстройки, который вскоре пропал. А на высоких оборотах проявился звук высокого тона (возможно, турбина), только все это никак не повлияло на предельно низкий уровень шума во всем диапазоне оборотов (72 дБА): не каждая подобная лодка столь тихая.

В крутой циркуляции боковой обзор (внутренний борт) с нижнего поста управления несколько ограничен из-за крена, пока лодка не выровняется. Но в погожий денек любой предпочтет управлять с флайбриджа; обзор оттуда превосходный во всех секторах и на любом режиме. А крутые циркуляции на такой яхте (если это не тест) могу себе представить только в экстремальной ситуации типа неожиданного препятствия по курсу.

Осталось добавить, что первые четыре Absolute 60 Fly были проданы на стадии чертежей, а вот почему — тут надо разбираться. Вероятно, этим покупателям уж очень захотелось опередить остальных, стать владельцами новой лодки, а уверенность им придавало безусловное доверие бренду. Думаю, они не прогадали. **МВУ**

ДОСЬЕ



ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 2 × Volvo Penta D11/IPS 950, 725 л.с. при 2500 об/мин, дизель, 6 цилиндров, 10,8 л

РЕЖИМЫ	ECO					FAST	MAX
Об/мин	1000	1250	1500	1750	2000	2250	2500
Скорость	8,7	10,3	12,5	16,2	21,5	27,2	33,5
Расход	32	64	110	144	176	217	280
Дифферент	2°	3°	4°	4°	5°	5°	4°
Миль/ч	0,27	0,16	0,11	0,11	0,12	0,12	0,12
Дальность хода	583	345	238	238	259	259	259
Уровень шума	65	66	68	68	69	71	72

Скорость в узлах, расстояние в милях, расход в л/ч с учетом 10% запаса. Указанные характеристики основаны на показаниях бортовых приборов и могут отличаться от полученных вами данных. Загрузка: 60% топлива, 40% воды, 8 человек на борту. Температура воздуха +18 °С, скорость ветра 3–5 м/с, волна 1 балл.

ДЛИНА

60 Ф (18,40 М)

ШИРИНА

17 Ф (5,05 М)

ОСАДКА

6 Ф (1,70 М)

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ

28 Т

МОЩНОСТЬ

1250–1450 Л.С.

ЗАПАС ТОПЛИВА

2400 Л

ЗАПАС ВОДЫ

600 Л

СПАЛЬНЫХ МЕСТ

8

КАТЕГОРИЯ RCD

«B»

СТОИМОСТЬ В ЕВРОПЕ

€ 1 180 000



ДОЛГИЙ ПУТЬ ДОМОЙ

В путешествии по океану из Окленда (Новая Зеландия) в Гернси (Великобритания) Питер Уотсон тестирует моторную яхту FPB 64.

Текст Пиппа Парк Фото Питер Уотсон

Я с детства мечтал ходить по морям, некоторое время даже служил на торговом флоте начальником радиостанции. Но, сменив за годы немало разных лодок, в конечном счете я всегда хотел океанскую яхту — такую, которая сможет отвезти меня в любую точку.

МОЯ ЛОДКА. июль 2013 г.
Дизайнера Стива Дэшью я заметил благодаря его новаторским принципам проектирования и сложным многочисленным резервным системам. Он проектирует FPB (Functional Power Boats, функциональные моторные лодки), в которых комфорт сочетается со скоростью и высокой мореходностью. В июле 2013 года я прилетел в Окленд взглянуть на его работы и был так впечатлен, что сразу же приобрел две лодки: заказал FPB 78

и взял готовую полугодовую FPB 64 под названием *Grey Wolf*.

Другой бы погрузил новую лодку на корабль, но я чувствовал, что должен воспользоваться возможностью провести *Grey Wolf* домой, в Гернси, морем. Она в отличном состоянии, я все равно хотел бы протестировать все системы по полной схеме, и для этого нет ничего лучше, чем экстремальное путешествие. То, что путешествием заинтересовались мои друзья Джефф

Холден (бывший старший механик торгового флота) и Тони Джонс (в прошлом инженер-кораблестроитель), только укрепило мое решение: мы могли собрать сильный экипаж. В команду также вошла молодежь: студент-кораблестроитель Джек Гинстон-Смит и Мэтт Гамильтон, сотрудник верфи Circa Marine, где строят FPB.

Заручившись согласием всех, я улетел в Великобританию, оставив *Grey Wolf* в Фангареях. Следующие три месяца я провел

**У нас
собрался
сильный
экипаж
из спецов
в морском
деле**



дома в подготовке к рейсу, оформляя страховку, изучая оказание медицинской помощи и составляя маршрут. Северо-восточный путь показался небезопасным — там полно дрейфующих льдов, так что я решил идти через Панамский канал. Конечно, у меня было немало опасений, и все же я с волнением рвался осуществить эту затею.

В январе 2014 года я вернулся в Новую Зеландию и три месяца в ожидании команды занимался приведением в порядок лодки и оборудования в соответствии с требованиями ЕС.

ВСАДНИКИ ШТОРМА. 24 МАРТА

Из-за плохой погоды нам пришлось чуть перенести дату отхода, поэтому мы отправились на *Grey Wolf* к острову Грейт-Барриер, где Мэтт и Джек могли попрактиковаться в несении вахты, а я получил возможность проинструктировать команду по технике безопасности. Здесь мы встретили первый в нашем путешествии удивительный закат и наблюдали за веселыми играми дельфинов.



Встречи в море

С представителями дикой природы мы пересекаемся постоянно: игривые и любопытные дельфины, степенные морские черепахи и всевозможных форм и расцветок морские рыбы и птицы

Наконец мы прошли таможню в Марсден Пойнт, и настал день отплытия. Перед нами раскрылся синий океанский простор: небо, вода — и ничего больше. Джеку потребовалось некоторое время, чтобы избавиться от морской болезни, но вскоре все акклиматизировались и погрузились в рутину. Вахтовая система (два часа на посту, шесть часов отдыха) сформировала распорядок нашей жизни: мы спали, когда появлялась возможность, обедали, когда чувствовали голод. Ужинать, однако, мы старались более организованно: готовили еду по очереди и за столом обсуждали события дня.

Ночные вахты в открытом море были чем-то волшебным: звезды сияли невероятно ярко, в их свете то и дело мелькали летающие рыбы, порой приземляясь на нашу палубу. На пути к Таити есть окруженный коралловыми рифами остров Мангайя, и мы решили остановиться там, чтобы искупаться. Однако в 150 милях от острова нас настиг тропический шторм. Порывы ветра более 50 узлов, поднявшие пенные валы, заста-

*Несмотря на опасения,
мне все-таки не терпелось
отправиться в дорогу*



вили нас искать укрытия на островах Кука. Мы устремились на север, к острову Раротонга, но рядом разразился другой шторм — он застал нас уже неподалеку от гавани. Показания барометра упали до предела, потом подскочили и снова устремились вниз, как на кардиограмме. Четырехметровые волны швыряли нас, сквозь стену дождя полыхали устрашающие молнии. В таких условиях было слишком опасно подходить к берегу, так что мы просто ходили туда-сюда вдоль побережья, пока не рассвело.

После того как буря улеглась, Джек и Мэтт арендовали кабриолет BMW и отправились исследовать сушу, пока остальные баловали себя степенным отдыхом. Спустя полтора дня мы были готовы отправиться на Таити и с обновленными навигационными картами весело двинулись через Тихий океан.

Мэтту удалось поймать на леску рыбу ваху, которая незамедлительно была приготовлена на ужин. До нас дошла информация, что недалеко, в Панаме, произошло землетрясение магнитудой 8,2, вызвавшее цунами. К счастью, оно прошло мимо, не зацепив нас. Таити вскоре показался на горизонте, и мы пришвартовались в Папее, где рыбы-ангелы лениво сновали вокруг лодки. Там мы попрощались с Джеком, которого заменил прибывший к нам новый студент Бен Пирси.

РАЙ ОБРЕТЕННЫЙ. АПРЕЛЬ 2014 Г.

К нашему большому огорчению, вдруг засбоило программное обеспечение радара/картплоттера Furuno NavNet, и мы застряли на Таити, ожидая, когда из Новой Зеландии придет новый радар. Конечно, это была перестраховка, ведь на борту имелись еще радар Simrad и MFD. Чтобы развлечь экипаж, я пригласил их на прогулку по острову.



Синева

Открытый океан на сотни миль тянется вплоть до горизонта. На самом долгом нашем переходе через Тихий океан голубое небо и водная гладь, несмотря на красоту, успели порядком поднадоесть

Таити — поразительный край с невероятными горными хребтами в обрамлении лучей восходящего солнца, гигантскими бурунами, облизывающими пляж, навстречу которым серебристыми водопадами мчатся маленькие чистые протоки. На другой стороне острова, недалеко от Папеноо, мы даже встретили дыхало — отверстие в скале, через которое море сильным толчком выбрасывает воду, подобно гейзеру.

Дни шли, а детали к радару все не привозили. Дел было немного, и мы отправились на остров Моореа, который присмотрели с нашей стоянки. Расположенные в центре залива коралловые рифы образуют естественный волнорез, защищая его от превратностей большого моря. Понырять с маской здесь оказалось отличной идеей: рыбки всевозможных ярких цветов — зрелище очень запоминающееся. Я даже задумался о том, чтобы отправиться на пару лет путешествовать в этих краях, когда мой FPV 78 будет готов.

Видимо, причиной задержки были пасхальные выходные. Необходимые запчасти в итоге добрались до нас, и мы начали самый долгий этап нашего путешествия — 22-дневный переход к Панамскому каналу. Теперь никаких проблем с навигацией и GPS не было. Тактику и стратегию мы обсуждали коллегиально — было здорово иметь людей столь разного возраста в экипаже, а также время от времени устраивать пикниковку между британской и новозеландской частями команды.

Мы вновь одни под звездами. Как-то на пути нам встретились океанские черепахи; мы решили лечь в дрейф, чтобы немного понырять, и вскоре нас окружила стая дельфинов. Целый день мы плескались с ними посреди Тихого океана, более чем в семисот милях от ближайшего берега. Интересно было заме-



*Я
получил
отличные
навыки
управления
своей FPB 64*

На странице слева:
Большой барьерный остров
в Новой Зеландии остается
в тумане за кормой.

**На этой странице, сверху
вниз:**
Нам пришлось пережить пару
штормов по дороге,
но в основном погода оставалась
чудесной.

Наконец-то дома: швартуемся
в заливе Хэйвлет в Гернси.

чать, как интересен в некоторых точках рельеф дна океана: эхолот отмечал подводные пики на глубине всего 9 метров, окруженные гигантскими впадинами до 4500 метров, в местах, где вулканы расположены прямо под поверхностью.

Дни бежали друг за другом, и каждая новая сотня пройденных миль казалась нам длиннее предыдущей. Переход слишком затянулся, и мы с нетерпением ждали возможности ступить на твердую землю.

ВВЕРХ ПО КАНАЛУ. 21 МАЯ

Мы получили еще одно сообщение о землетрясении у берегов Панамы, но, к счастью, и это нас не коснулось. Большую часть времени мы были одни посреди океана и не встречали других лодок по нескольку дней, что немного беспокоило: если бы что-то пошло не так, нам пришлось бы полагаться только на себя.

Чем ближе мы подходили к Панаме, тем больше лодок попадало в поле зрения, и это позволило мне немного расслабиться. Правда, пришлось поволноваться, когда 70-метровое рыболовецкое судно прошло совсем рядом и почти зацепило наш правый борт огромной сетью. Это было довольно далеко от берега, рыбалка здесь не контролируется, а указания, где забрасывать сети, рыбаки получали с вертолета.

Заход в Панаму слегка удивил: мы ожидали увидеть старинный ветхий город, а нас встретил огромными небоскребами современный мегаполис. А вот передвижение по каналу больше напоминало прогулку в тропическом лесу. Было жарко и влажно, а нам следовало заполнить кучу разных бумаг. К счастью, с этим помог лоцман, поднявшийся к нам на борт. Я немного





выдохнул: лодки здесь шли плотным потоком, порой всего в нескольких дюймах друг от друга. Что, кстати, не сильно пугало представителей дикой природы. Например, здоровенные пеликаны тут же попытались устроить беспорядок на палубе *Grey Wolf*.

Преодолев канал, мы быстро прошли через жаркий Испанский Мэйн в бирюзовые воды Карибского моря. А перед переходом на Бермуды удача внезапно изменила нам — меня залихорадило. Чудовищная головная боль и температура свалили меня в каюте. В северной части Панамского канала тучи малярийных комаров, и меня укусили. У северного побережья Ямайки мы связались с береговой охраной Фалмута для медицинской консультации. Не теряя времени, они направили нас к специалисту, который прописал противомалярийный препарат маларон. Через несколько дней приема таблеток силы вернулись ко мне.

ВЕЛИКИЕ КОМБИНАТОРЫ. 9 июня

Идиллический Монтего-Бей мы миновали на скорости 8,5 узла, однако дальше ухудшение погоды скорректировало план прохода. Слабый сигнал маяка известил о приближении к Бермудам. Пока мы подходили, из тьмы один за другим выныривали огоньки, и вскоре весь остров отразился в море сияющим заревом.

По радио поступил сигнал зайти на остров Сент Джордж, однако далеко не все направляющие в порт

указатели были подсвечены; мы с большим трудом находили их в темноте, сильное боковое течение делу совсем не помогало, и я даже решил, что вышло из строя рулевое управление. Было три часа утра; завести в крошечной тьме 40-тонный катер в незнакомую гавань было рискованым предприятием, но по требованию таможни мы не могли ждать рассвета. В конце концов диспетчер взялся руководить нами буквально по шагам, а как только мы пришвартовались, подъехала полиция — выяснять, почему мы игнорируем указания!

После того как все утряслось, мы наконец присели, вытянув ноги, и, неспешно попивая пиво, дружно принялись встречать рассвет. Когда солнце взошло, мы по-настоящему оценили сияние вод, роскошные пальмы и пьянящий запах Бермудских островов. Дома здесь выкрашены в пестрые цвета леденцов и увенчаны чистыми белыми крышами, которые отражают солнечный свет и защищают от зноя.

После долгожданного отдыха мы разделились. Джек осмотрел фильтры морской воды, систему охлаждения генератора и аноды теплообменников: нас беспокоили сигналы о превышении температуры генератора на ходу. Я же, после трудностей с управлением накануне ночью, решил проверить авторулевой. После того как мы все почистили и наладили, настало время для прогулки на мопедах. Потом мы еще катались на гидроциклах, а Мэтт нырнул очистить винт и, к счастью,

Слева направо:
Заправка перед заключительным переходом в Байоне, Испания.

Встреча с «аборигенами» в Мангони.

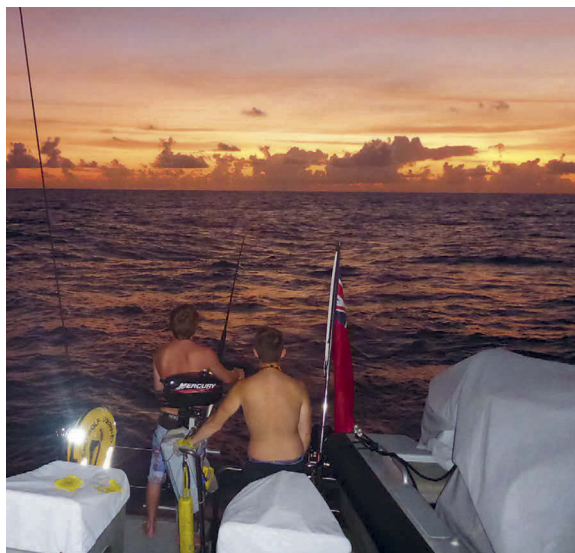
Идем через Панамский канал (21 мая 2014 г.)

На странице справа, сверху вниз:

После морского однообразия яркие краски на Бермудах радуют глаз.

Наслаждаемся первым в нашем путешествии удивительным закатом, наблюдая за веселой игрой дельфинов.

Последнее «прощай» Новой Зеландии.



заметил отсутствие анода. Деталь заменили, что избавило нас от дополнительных хлопот.

ПОСЛЕДНИЙ ЭТАП. 14 ИЮНЯ

Следующей остановкой были португальские Азорские острова. Мы рассчитывали провести там около восьми дней. Стихия, казалось, решила во что бы то ни стало сбить нас с пути: в какой-то момент мы шли обратным курсом, пытались избежать встречи со штормом. Зато нам удалось развить рекордную для FPB скорость в 22 узла. Я настоял, чтобы во время шторма все надевали спасательные жилеты и имели при себе рацию с гарнитурой — слышать друг друга на ветру. Вдобавок к прочим проблемам у нас еще и кончилось пиво.

Орта на Азорских островах — это что-то вроде яхтенной Мекки. На огромном волнорезе, именуемом в народе Великой стеной, мы оставили наши имена.

Короткий пятидневный переход из Орты в Гернси оказался волнительным — нам не терпелось вернуться домой и наконец-то увидеть родных и близких. Но для начала нужно было провести генеральную уборку на лодке и решить проблему с аккумулятором. Мы заметили, что после полной зарядки аккумулятора и выключения генератора уже через 30 минут напряжение падало и срабатывал сигнал. Пошаговая



Автографы

Орта на Азорских островах — что-то вроде Мекки для яхт. Там есть огромный волнорез, именуемый в народе Великой Ортинской стеной. Тони смастерил эмблему *Grey Wolf*, которую мы изобразили на стене в окружении наших имен

проверка выявила неисправность в одном из аккумуляторов, но это легко можно было исправить в Гернси. А вот чем я был действительно впечатлен, так это надежностью двигателя John Deere: в течение трех месяцев мы гоняли его почти без остановки, и работал он бесперебойно, требовалось лишь своевременно менять масло и очищать воздушный фильтр.

Пролетели последние несколько дней, и ранним утром 24 июля мы подошли к Сент-Питер-Порт. Чтобы не разочаровывать группу встречающих, пришлось ждать назначенного часа, и мы устроили праздничный завтрак. После долгих 12 600 миль, пройденных в океане, мы наконец-то вернулись домой.

Я получил хороший навык управления *Grey Wolf*. Правда, маневрировали мы немного, и в этом мне предстоит попрактиковаться дополнительно. Что мне больше всего понравилось в FPB, так это высокий уровень комфорта даже в открытом море. При ветре шесть баллов лодка идет так, будто это всего два балла.

Путешествие было действительно великолепным, едва ли можно было желать чего-то лучшего. Надеюсь, когда будет готова FPB 78, я повторю тот же маршрут, но только буду двигаться медленнее. С *Grey Wolf* нас было шесть стоянок; в следующий раз я хотел бы зайти на Гавайи и пройтись вдоль западного побережья США.

Что дальше ждет *Grey Wolf*? Я собираюсь отправиться на Средиземное море, а потом в Норвегию и Швецию. Теперь я могу плыть куда угодно — об этом я всегда мечтал. Так что я очень благодарен Стиву Дэшью — дизайнеру, создавшему такую лодку. МВУ

Когда будет готов мой FPB 78, я повторю этот маршрут, но отведу на него больше времени



Следующий шаг

Суда на подводных крыльях изобрели не вчера. Но сейчас эта технология переживает настоящий бум в разных сферах яхтинга — от Кубка «Америки» до компактных лодок с таким принципом движения. И российскому судостроению есть что предложить мировому рынку.



Эволюция яхт и яхтинга идет непрерывно, но, осмысляя эти процессы за последние 60–70 лет, обнаруживаешь, что действительно больших прорывов не так уж много. Появление глиссирующих обводов; внедрение стеклопластика; изобретение передовых трансмиссий — транцевых колонок, угловых редукторов, приводов Арнесона, IPS и Zeus. Вспомним еще транцевые плиты, джойстики, управляющие угловыми и днищевыми колонками. Революцию в навигации ознаменовали GPS и карт-плоттеры, еще можно отметить некоторые конструктивные элементы, отражающие изменения архитектурного облика судов и уровня комфорта...

Если сравнить 40-футовый глиссирующий круизер второй половины прошлого века и современные модели, станет очевидным, что ключевые различия именно в этом. Основные характеристики такого круизера давно сформировались: водоизмещение 5–10 т; ширина 3,5–4 м; осадка от 0,7 до 1,1 м. «Стандартный» набор помещений: салон, две каюты, один или два гальюна, камбуз. Наружные зоны — кокпит и флайбридж (если он есть). Максимальная скорость до 40 узлов, средняя круизная — 25–28 узлов.

За некоторыми исключениями, такие лодки предназначены для отдыха на относительно спокойной воде, поскольку при волне уже около метра режим глиссирования становится некомфортным. Так что в этом сегменте есть над чем работать в плане улучшения мореходных качеств: оптимизировать обводы, повышать скоростные характеристики, снижать расход топлива. Никто не утверждает, что лодки такого класса должны легко преодолевать полутораметровую волну: для этого существуют другие типы судов, да и в море при таких условиях «отдыхать» не тянет. Однако при волне высотой от 0,5 до 1,2 м (две трети периода навигации на большинстве водоемов) хочется чувствовать себя на лодке более уверенно. Можно ли добиться этого на нынешних 40-футовых лодках? Похоже, здесь требуется очередной системный прорыв или, если хотите, следующий решительный шаг.

НОВАЯ «МОРСКАЯ ПЛАТФОРМА»

Российская компания Paritet Boats взялась за эту задачу. На ее решение ушли 15 лет и несколько десятков миллионов долларов, а в результате появилась новая «платформа» с носовым подводным крылом. Не стоит полагать, что все эти 15 лет прошли исключительно в стенах

Вверху крупно: Looker 440S способен развивать скорость до 48 узлов. Во время тест-драйва на Волге мы разогнались до 45 узлов при наличии волны, 10 человек на борту и полной загрузке водой и топливом.

Сверху вниз: На корме — солидный и удобный трап для схода в воду. На платформе для купания свободно умещаются четыре шезлонга, которые есть где хранить, когда они не нужны.

Стол в кокпите опускает электропривод, превращая с помощью закладной подушки обеденную зону в лежак.



конструкторского бюро. С 1998 года Paritet Boats строит Glass Bottom Boats для наблюдения за подводным миром. Однако, в отличие от большинства подобных «кораблечиков» с прозрачным днищем, лодки Paritet скоростные. В России их не встретишь: наблюдать на дне наших водоемов особенно нечего, поэтому вся продукция идет на экспорт. Более 70 судов длиной от 17 до 44 футов давно эксплуатируются по всему миру: Фиджи, Таиланд, Карибы, Европа и обе Америки...

ПОДВОДНЫЕ КРЫЛЬЯ

То, что концепция скоростной яхты на подводных крыльях родилась именно в России, не удивляет — у нас отличная школа строительства подобных судов, и первые «Ракеты» появились еще в 1957 году. Потом пошли «Метеоры», «Кометы»... Однако все это крупные пассажирские суда, а можно ли применить те же принципы для создания компактного прогулочного судна? Были попытки энтузиастов и даже серийные модели катеров, но сегодня их практически нет на наших акваториях.

Взяв на вооружение идею известного петербургского инженера-гидромеханика Виктора Вейнберга, который

в 2000 году предложил компании свою концепцию крыльевой системы, Paritet Boats развивала, тестировала и модифицировала ее все эти годы. В результате лодки Paritet Boats получили однокрыльевую систему «бипланного» типа. Центральная часть нижнего крыла имеет форму «глубокое V»; на периферии килеватость уменьшается, что обеспечивает демпфирование, улучшая показатели мореходности на среднем волнении. Также крыло отвечает за динамическую остойчивость: подъемная сила возрастает в поворотах и за счет восстанавливающего момента способствует снижению угла крена.

При одном носовом крыле лодки Paritet Boats имеют в корме «чистое днище», а потому способны разворачиваться практически на месте, как гоночные лодки. К тому же при резком сбросе газа они могут быстро «тормозить», что очень важно для безопасности в оживленных акваториях. Но что будет, если лодка вылетит на мель или столкнется с притопленным бревном? Крыло крепится к корпусу пятью болтами. При наезде на препятствие они срезаются, и крыло тонет. Новое крыло стоит € 3000, и компания доставит его в течение трех дней. Для установки крыла нужно поднять лодку и закрепить его болтами — почти как сменить колесо у машины.



Санузлы

На борту Looker 440S их два: со входом из кокпита (удобно использовать в качестве дневного) и в мастер-каюте. Оба с душем, достаточно высокие и объемные



На странице слева:

Салон шириной более четырех метров получился очень объемным для лодки такой длины. А качество изготовления интерьера находится на привычном для европейских круизеров высоком уровне.

В камбузе предусмотрены открывающийся иллюминатор, двойная мойка, плита и большой холодильник.

Сверху вниз, слева направо:

Салон с «космическим» постом управления. Обратим внимание на панорамное остекление, два штурвала (как в самолете или вертолете), кресла пилотов с амортизацией и верхние люки.

Мастер-каюта, куда ведет дверь из салона.

Кормовая каюта для гостей или капитана (вход из кокпита).

LOOKER 440S

Это новая модель Paritet Boats и первая, разработанная не для коммерческого, а личного использования — с каютами и прочими атрибутами комфорта. Фактически Paritet Boats первым удалось создать серийный круизер на подводных крыльях такой длины (44 фута). Но дело не только в этом. По сравнению с обычными глиссирующими лодками, круизная скорость лодки выше, а расход топлива существенно ниже. При этом, как заверяют на верфи, мореходные качества таковы, что в водоизмещающий режим Looker 440S вынужден переходить лишь на волне свыше 1,5 м.

Кроме того, при ширине 4,8 м модель попала в число лидеров по обитаемости. Тот, кто знаком с конструкцией крылатых судов, заметит, что у них есть существенный минус — большая осадка. Это так, однако осадка у Looker 440S составляет 1,4 м, не сильно превосходя таковую у глиссирующих моделей. Это невысокая плата за те преимущества, которые лодка имеет.

ГЛАВНАЯ ПАЛУБА

Прежде чем выйти на воду, посмотрим, как тут все устроено. Планировка у Looker 440S необычна, но у нее масса достоинств. В первую очередь это большие «общественные» зоны: просторный салон и открытый

кокпит с огромной купальной платформой — подобных на судах этой длины практически не найти. На платформе свободно встают четыре шезлонга и еще остается место. В итоге вся «пляжная» зона сконцентрирована в кормовой части: на большинстве яхт такой длины загорают на носовом лежаке, а чтобы искупаться, перебираются в корму. Кстати, на Looker 440S загорать можно не только на шезлонгах, но и на лежаке в кокпите: он трансформируется из обеденной зоны — достаточно опустить стол на электроприводе и заложить подушку. Напротив — еще один диван, так что посадочных мест на палубе предостаточно. Есть душ: вытяжной (на корме) и в изолированном санузле на левом борту.

По правому борту — вход в капитанскую (или гостевую) каюту с двуспальной кроватью. Пост управления — на подиуме в кокпите. Обзор отсюда отличный, а тент дает хорошую защиту от солнца. В дождливую или прохладную погоду можно поставить полный ходовой тент, но лучше спуститься к главному посту управления этой необычной лодкой.

**На борту
Looker 440S
без проблем
могут
зачековать
8 человек**

НИЖНЯЯ ПАЛУБА

Если вы мечтали порулить звездолетом — час пробил! Как правило, на лодках такой длины пост управления — предмет сугубо

За штурвалом Looker 440S ощущаешь себя, как в самолете: перед тобой вода до горизонта, и лодка глотает милию за милей...



Кокпит

Компоновка открытой палубы в корме Looker 440S предусматривает просторный кокпит, дающий свободу и массу вариантов его использования

функциональный, внимания ему уделяют куда меньше, чем некоторым деталям. Однако на Looker 440S это одна из главных «фишек». Пост включает два кресла и... два штурвала. Зачем? Ради удовольствия и безопасности. Если вы только учитесь управлять этим судном, вам не помешает опытный инструктор, который в нужный момент перехватит управление. К тому же не обязательно меняться местами, если одному срочно надо выйти. Но что произойдет, если каждый вцепился в свой штурвал? Тот, кто опытнее, просто сделает лишний оборот и возьмет управление на себя. Создатели лодки рекомендуют договориться о простой процедуре: если один сказал «Управление принял», другой должен штурвал отпустить.

Рукоятки газа общие, штурвалы могут менять угол наклона, а кресла и подножки снабжены массой регулировок. На приборной панели — два больших сенсорных экрана, чтобы одновременно видеть данные радара и картплоттера. На экран можно выводить и показания приборов. Учитывая, что пост управления

Looker 440S расположен в носу, как у самолета, для удобной швартовки имеется камера кормового обзора. Есть и передняя камера — на якорное устройство. Часть приборов и тумблеров вынесены на отдельную панель над огромным лобовым стеклом: датчики температуры, управление

климат-контролем, стеклоочистителями, вентиляцией — вытяжной и приточной. Что интересно, каждый вентилятор может работать автономно от солнечной панели. На случай, если за штурвалом этого «истребителя» вам захочется ветра в лицо, наверху есть два больших открывающихся люка на газовых амортизаторах.

Увлечись постом управления, не сразу обращаешь внимание, насколько просторен салон. Справа от входа — хорошо оснащенный камбуз: плита, мойка, холодильник на 130 л, а в шкафчиках полно места. По правому борту — обеденная зона, трансформируемая в двухспальную кровать; по левому — еще один диван. К диванам «пристегиваются» пуфики на магнитных креплениях. Дверь из салона ведет в мастер-каюту с собственным санузлом.



ДОСЬЕ



ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 2 x Volvo Penta D6-400, 400 л.с. при 3500 об/мин, дизельные, 6 цилиндров, объем 5,5 л, колонки DPH.

РЕЖИМЫ	ECO			FAST			MAX		
Об/мин	600	1000	1500	2000	2250	2500	3000	3250	3400
Скорость	5,4	7,9	10,8	20,0	25,4	30,8	38,3	41,0	44,8
Расход	2,8	9,1	29	55	65	76	123	143	154
Миль/л	1,93	0,87	0,52	0,36	0,39	0,40	0,31	0,29	0,29
Дальность хода	1528	689	412	285	309	317	246	227	230
Уровень шума	70	74	76	77	84	86	89	91	92

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: 100% топлива, 100% воды, 10 человек на борту. Температура воздуха -6 °C, сила ветра 4 м/с, волна 1-2 балла.

- ДЛИНА** 44 Ф (13,20 М)
- ШИРИНА** 16 Ф (4,80 М)
- ОСАДКА** 4,6 Ф (1,39 М)
- ВЕС** 9900 КГ
- ЗАПАС ТОПЛИВА** 880 Л
- ЗАПАС ВОДЫ** 600 Л
- МОЩНОСТЬ** 800 Л.С.
- КАЮТЫ** 2
- СПАЛЬНЫЕ МЕСТА** 8
- КАТЕГОРИЯ RCD** «B»

На странице слева: В профиль Looker 440S удивительным образом напоминает дельфина, в любой момент готового начать резвиться на воде.

Открытый пост управления в кокпите удобен в хорошую погоду и при швартовке.

ПОЛНЫМ ХОДОМ

Перед тестом Looker 440S в конце октября погода преподнесла сюрприз — похолодало до -6 °C. Условия почти экстремальные, но внутри неудобств не ощущалось. Система отопления быстро прогрела салон, а мощный обдув не позволял брызгам замерзать на лобовом стекле. Строго говоря, стекло особенно и не заливало благодаря брызгоотбойнику в носовой части корпуса. Волга в день теста напоминала стиральную доску, однако Looker 440S «съял» эти условия без особенных проблем. Как заявляют на верфи, даже на метровой волне лодка с двумя Volvo Penta D6-400 способна идти с крейсерской скоростью 40 узлов (3000 об/мин). Если увеличить обороты до максимума, можно разогнаться до 48 узлов.

В день теста мы развили 45 узлов, несмотря на волну, полную загрузку топливом и водой и 12 человек на борту. При этом скорость не ощущалась абсолютно! Время от старта до выхода «на крыло» — всего три секунды! (Двухъярусное подводное крыло-этажерка обеспечивает удвоенную подъемную силу при старте.) Ну а дальше лодка просто летит над водой, даруя массу

Модель Looker 440S являет собой серьезный шаг в развитии яхтинга

эмоций. Датчик системы автоматического управления транцевыми плитками 25 раз в секунду измеряет крен и дифферент, и компьютер задает плиткам алгоритм работы для выравнивания судна. На крейсерской скорости Looker 440S поворачивает бодро и прощает ошибки, хотя при полной переключке стоит сбросить скорость до 30 узлов.

За скорость приходится платить. Но если сравнить расход топлива Looker 440S со «среднестатистическим» спорткруизером водоизмещением 9-12 тонн, у которого максимальная скорость в диапазоне 30-35 узлов, то для крылатой лодки на этом режиме (круизная скорость) расход топлива практически вдвое меньше.

Looker 440S действительно напоминает самолет на воде, особенно когда сидишь за штурвалом: перед тобой только вода до горизонта, и лодка глотает милю за милей... Но это не спортивный болид в чистом виде — есть все атрибуты и комфорта, и романтики. Пожалуй, самое правильное определение этой лодки — машина для производства эмоций. И, что несомненно, это действительно серьезный шаг в развитии яхтинга. Будущее, которое уже наступило. MBY



Targa 44

E-213

marine

BOSCH

BOSCH

1

Один день на верфи

Всего один день, проведенный на финской верфи Botnia Marin, дал пищу для размышлений о прошлом, настоящем и будущем бренда Targa.

Текст **Петр Шестаков**

С Йоханом Карпеланом, владельцем компании Botnia Marin, я знаком почти 20 лет. Мы встречались на боат-шоу в разных странах, где он выставлял свои лодки Targa, на многочисленных тестах в Финляндии. Теперь по приглашению Йохана и его сына Роберта, одного из руководителей верфи, я приехал в Малакс, чтобы поговорить о нынешнем положении дел и планах компании. А начался разговор с истории...

ИСТОРИЯ БРЕНДА

Йохан Карпелан основал Botnia Marin в 1976 году вместе с женой Бритт-Мари, а в 1984 году он приобрел права на производство лодок Targa, линейка которых начиналась с модели Targa 25.

Меня всегда занимал вопрос: почему Targa? Ведь в современном автомобилестроении «тарга» — это тип кузова родстера с дугой безопасности позади салона и подвижными (съёмными) сегментами крыши. Разгадка оказалась на удивление простой. Название Targa в 1966 году получил автомобиль Porsche 911 в связи с участием в шоссейных гонках Targa Florio в Италии. Porsche 911 Targa выпускается по сей день, хотя нынче это уже купе. А тогда этот тип кузова, появившийся как

На верфи Botnia Marin
строят лодки Targa, делая
акцент на их практичности



альтернатива обычным кабриолетам, оказался настолько удачным, что термин «targa» перешел в категорию имен нарицательных, обрел и другие смыслы. Вот именем Targa и назвали финские лодки особого типа, альтернативные традиционным.

Малое судостроение в Финляндии, побережье которой изобилует архипелагами, возникло и развивалось из практической необходимости передвигаться между островами. Различные типы лодок отражали разное их назначение: доставка людей и грузов, рыбалка, какие-то специальные функции.

Верфь Botnia Marin располагается на побережье Ботнического залива. В морских странах местные судостроители традиционно строили лодки, учитывая гидрологические особенности акватории, преимущественный характер волн, с тем чтобы снизить качку, сопротивление, заливание. Строили такие суда и на берегах Ботнического залива, где нередки штормовые ветры от S и SW с последующим переходом к W и NW, поднимающие у относительно мелководных берегов западной Финляндии и в многочисленных архипелагах крутую частую волну. Но с появлением новых, все более мощных двигателей стал меняться и тип лодок.

ТРАДИЦИЯМ ВОПРЕКИ

По словам Йохана Карпелана, в их краях нужны лодки, крутые, как сам климат и море, чтобы ходить по нему при любых условиях. Особенно если ты живешь на островах. Вот на верфи Botnia Marin и строят лодки Targa, делая акцент на практичности. А если в других морях климат помягче, не страшно: запас мощности еще никому не вредил, как и запас мореходности.

Тип лодок, к которому принадлежат Botnia Targa, до сих пор не обрел названия. Одни именуют их траулерами, ориентируясь всего-то на обратный наклон лобового стекла, другие — морскими внедорожниками, подразумевая проходимость волн приличной (относительно длины корпуса) высоты. Да и сами создатели употребляют слоган «4 x 4 of the sea», апеллируя к высокой мореходности. Итак, одной из главных идей концепции Targa является не приспособление к волнам, но активное им противостояние, что стало возможным с развитием техники.

Ключевыми признаками типа являются:

- конструкция walk around (свободный обход вокруг рубки по палубе в одном уровне);
- форма ходовой рубки с обратным наклоном лобового стекла;

Вверху:

Targa 37 у берегов Гренландии. На Botnia Marin всегда идут навстречу пожеланиям заказчиков: так появились модели без флайбриджа для конкретных задач, серия рыболовных Tarfish и кормовая дверь у Targa 44 Aft Door.

Targa 44 в путешествии из Ладоги в Белое море (см. статью в МВУ №6/30, 2014). Близкая серийная модель Targa 42 участвовала в гонке специальных скоростных катеров Round Britain Race 2008, где показала достойный результат.

Сверху вниз:

Армада лодок Targa в одной из марин Финляндии.

Targa 31 на службе городской водной полиции в Лондоне.

Лодки Targa встречают в Гётеборге флот Volvo Ocean Race 2005/06.

На борту Targa 37 у ледовых полей и айсбергов Гренландии.



*На
большей
части моделей
линейки Targa
присутствует
флайбридж*

**АКВАТОРИИ
БАЗИРОВАНИЯ ЛОДОК
TARGA В РОССИИ**

РЕКИ

АНГАРА, ВОЛГА, КАМА,
МОСКВА-РЕКА, НЕВА

**ОЗЕРА И
ВОДОХРАНИЛИЩА**

БАЙКАЛ
ЛАДОЖСКОЕ ОЗЕРО
ОНЕЖСКОЕ ОЗЕРО
ИРКУТСКОЕ ВДХР.
КАМСКОЕ ВДХР.
МОСКОВСКИЕ ВДХР.

МОРЯ

БАЛТИЙСКОЕ
БЕЛОЕ
ОХОТСКОЕ
ЧЕРНОЕ
ЯПОНСКОЕ

- наличие флайбриджа на большинстве моделей;
- большой носовой кокпит;
- сдвижные боковые двери в рубке (и кормовая дверь на Targa 44 Aft Door);
- высокий фальшборт;
- высокая удельная мощность (у некоторых моделей она более 125 л.с./т);
- скорость, превышающая 40 узлов.

Обязательное присутствие флайбриджа даже на младших Targa до сих пор отличает эти лодки от похожих моделей других брендов. Не все владельцы активно им пользуются, но не отказываются; само наличие второго поста управления — положительный фактор в отношении надежности систем и конструкции в целом. Флайбридж и мачта — элементы дизайна, стиля, и они тоже формируют тип.

Еще — обилие вариантов установок с одним или двумя двигателями Volvo Penta, но обязательно дизельными из-за их надежности и умеренного расхода топлива. На борту полно рундуков, полезных на лодках вообще и на этих — особенно. Отличное навигационное оборудование: Йохан считает, что в море, а тем более в архипелаге из-за специфики гидрологии и погоды важно быстро оценивать обстановку и принимать решение.





В рубке-салоне многих моделей стол поднимается к подволоку на пилоне для экономии места; сам пилон при этом играет роль поручня. На палубе, в рубке и каютах повсюду тик, а что касается обитаемости вообще... При всей своей мореходности, прочности и некоторой внешней брутальности, придающей лодкам Targa явное своеобразие, внутри они вполне комфортабельны и не без претензий на стиль. И спартанскими их никак не назовешь.

ПРОИЗВОДСТВО

Лодки Targa строят на двух заводах: в городках Малакс и Ньюкарлебю. В Малаксе выпускают модели длиной 37–44 фута, в Ньюкарлебю — 23–35 футов.

Годовой оборот Botnia Marin в последнее время составлял от € 25 млн до € 30 млн. Компания в состоянии выпускать лодки на склад, только в этом нет необходимости: сейчас оба завода работают при полной загрузке, а заказы принимаются уже только на 2016 год. Все это в совокупности ставит компанию Botnia Marin на место одного из самых крупных игроков катерной индустрии Северной Европы.

Нет большого смысла описывать поэтапно процесс производства стеклопластиковых Targa в компании Botnia Marin. На верфи в Малаксе мы прошли вдоль всей технологической цепочки, посетили каждый участок, посмотрели на работу людей и поговорили с некоторыми из мастеров. Я не заметил принципиальных отличий или чего-то особенного в технологиях и оборудовании в сравнении с другими европейскими верфями. Вот разве что вакуумная инфузия...

Первой в Финляндии лодкой, корпус которой изготовили по этой прогрессивной технологии, стала Targa 44. Вакуумная инфузия дает равномерное и экономное распределение связующего по стекло-материалу, в результате чего корпус весит меньше, а прочность его не ниже, чем при выклейке контактным способом (вручную). Но технология недешевая, поэтому корпуса и надстройки остальных моделей Targa формируют традиционным способом в матрицах, закрепленных в поворотных кондукторах.

Налажено отличное мебельное производство, где выпускают изделия сложной конфигурации, из качественного дерева, с великолепной полировкой и даже маркетри (мозаика). Есть собственный металлический участок — сварка конструкций, гибка труб, в частности для релинга, и т. п. Камеры окраски, электроучасток — там на специальных столах бесконечные разноцветные провода сплетают в жгуты, маркируют и готовят к прокладке на борту. Склады материалов и комплектующих... Всюду чисто, аккуратно, каждый работник (на сегодня штат сотрудников компании достиг 200 человек) знает свой маневр и спокойно его выполняет. Приятно было видеть на построечных местах, рядом с информацией по продвижению монтажа конкретной лодки, с чертежами и графиками фамилии заказчиков из России. Значит, есть у нас понимающие люди.

Мы были у дизайнеров и видели, как создают чертежи при помощи того же программного обеспечения, которым пользуются многие проектировщики и инженеры. Вроде бы все как у многих: техпроцесс, исходные материалы, оборудование, система качества согласно



Пионер

Targa 25 стала первой моделью, с которой началась новая линейка Botnia Marin, в настоящее время включающая 12 моделей



На странице слева:
Производственные мощности
Botnia Marin в Малаксе.

Профессиональное применение лодок Targa (распределение по назначению). Термин «прочее» означает лодки для мониторинга навигационной обстановки, таможни, портовой службы и др.

Сверху вниз:
В сборочном эллинге Botnia Marin в Малаксе.

Семья Карпелан на борту одной из моделей Targa: Йохан Карпелан (слева), его супруга Бритт-Мари и Роберт Карпелан.

стандартам ISO и постоянный контроль на каждом этапе. Но есть у Botnia Marin секрет, похожий на тот, что используют в приготовлении хорошего чая: не следует экономить на заварке! На материалах здесь не экономят: ни на качестве, ни на количестве. Специфика производственной философии — не стремиться облегчить конструкцию, при этом не перетяжелая ее. Некоторый здоровый консерватизм проявляется в отказе от использования кевлара и карбона — только стеклопластик, во всяком случае пока. В итоге, как утверждается, лодки Targa на 15–20% тяжелее однотипных, что положительно сказывается на мореходности.

Так производство, помимо заложенных в проект достоинств лодок Targa, вносит свою лепту в мировой успех бренда.

TARGA В МИРОВОМ ОКЕАНЕ

А успех бесспорен. Об этом свидетельствуют не только многочисленные престижные премии (в том числе и Motor Boat of the Year журнала MBY), в разные годы полученные разными моделями. Главное — это спрос. За свою историю Botnia Marin построила 2300 лодок Targa, в том числе 130 единиц модели Targa 42/44. Годовой выпуск обоих заводов превышает 130 корпусов всех моделей, и до 90% продукции составляет экспорт (преимущественно в Европу).

Конечно, в основном выпускаются лодки для частных владельцев: профессиональные Targa составляют до 7% общего флота, но широкая «география»

Принцип Targa — не экономить на качестве и количестве материалов

их распространения впечатляет. Здесь надо сказать, что столь разнообразное применение лодок требует одобрения различных надзорных органов, и лодки Targa, в зависимости от назначения, имеют сертификаты:

- CE (RCD, European Standard для прогулочных судов до 24 м);
- NBS (Nordic Boat Standard для профессиональных лодок до 15 м);
- DMA (Danish Maritime Authority, специальные требования);
- PGC (Police Gold Code).

Помню, как в архипелаге Турку в последний день тестов в Финляндии, которые проводит Finnboat, Targa 44 прямо из гостевой марины под вечер ушла к заказчику... в Норвегию. Вот так, просто заправились и поехали. Понятно, что не на другой конец света, но все же не рядом...

ЯХТА ИЛИ НЕТ?

Мне доводилось слышать, как дилеры некоторых брендов настойчиво именовали свои 25–30-футовые модели яхтами. И дело тут вовсе не в классическом определении яхты как судна для отдыха (без уточнения размеров). Важна суть и возможности: у яхты они очевидно шире, чем у круизера или day boat. А лодки Targa, не претендуя на высокий статус яхты, одним своим видом дистанцируясь от яхтенной «тусовки», мало чем уступают самым видным ее представителям с близкими размерениями. А в море все становится окончательно ясно. **MBY**

СТРАНЫ, ГДЕ РАБОТАЮТ ЛОДКИ TARGA

ЧАРТЕР

Хорватия
Дания
Гренландия
Германия
Финляндия
Норвегия

ТРАНСПОРТ

Финляндия
Норвегия
Гренландия
Россия
Турция

РЫБНАДЗОР И КОНТРОЛЬ АКВАТОРИЙ

Норвегия
Дания
Румыния
Швейцария

ВОДНОЕ ТАКСИ

Финляндия
Гренландия
Германия

ПОЛИЦИЯ И БЕРЕГОВАЯ ОХРАНА

Швеция
Швейцария
Великобритания
Норвегия
Ирландия
Франция
Словакия
Финляндия

ДАЙВИНГ

Швеция
Гренландия

ПОИСК И СПАСАНИЕ НА ВОДЕ

Швейцария
Финляндия
Франция
Швеция
Норвегия
Германия

МЕДИЦИНСКАЯ СЛУЖБА

Румыния

ПОРТОВАЯ СЛУЖБА

Гренландия
Великобритания
Саудовская Аравия

ВОЛЖСКИЙ КРЕЙСЕР

В минувшем сезоне четыре корпуса Velvette 41 Evolution были проданы еще до мартовской выставки MBS, и спрос превысил плановые возможности верфи. Что же так привлекло заказчиков?

Текст **Алексей Максимов** Фото **Velvette Marine**





Казань. Волга. Сентябрь. Пушкинская строка «Унылая пора! Очей очарованье!..» из стихотворения «Осень» соответствует обстановке лишь наполовину. Неспешное, прохладное очарование осени, еще не сменившей буйство красок на множество оттенков серого, здесь, на волжском берегу, звучит в полную силу. А вот унынию места нет. Взамен меланхолических размышлений о тщете сущего, которые одолевали в осеннюю пору Александра нашего Сергеевича, у нас работа — тест круизера Velvette 41 Evolution.

ЕЩЕ ОДИН ВЗГЛЯД СНАРУЖИ

Про Velvette 41 Evolution мы уже писали (МВУ №3/21, 2013), однако в тот раз концептуальное обновление флагмана казанской верфи Velvette Marine оценивали по выставочному экземпляру. Что, согласитесь, дает о возможностях лодки и комфорте на борту неполное представление. Теперь же выпал шанс посмотреть, как выглядит и ведет себя на ходу серийный спорткруизер, нахально «выдернутый» нами с конвейера.

На воде этот круизер типа орен выглядит иначе, нежели в выставочном зале, но знакомые черты отмечаешь сразу.

Первое и главное — надводный борт, на миделе составляющий 1,37 м до привального бруса: с учетом капа надстройки борт кажется еще больше. Это намек на мореходность, на то, что лодка придумана не только для реки, пусть и такой большой, как Волга, но и для моря тоже.

Второе и заметное — оформление бортового остекления. Видимо, следуя трендам и мейнстримам (проще говоря, моде), разработчики украсили лодку круглыми иллюминаторами в стильном хромированном обрамлении. Однако для освещенности помещений их маловато, поэтому в корпусе имеется еще ряд окон — прямоугольных. Чтобы внешний вид Velvette 41 не страдал от буйства форм, прямоугольные окна снаружи декорированы тонированной полосой, что делает

их незаметными. Весьма удачное дизайнерское решение, а в салоне и каютах света более чем достаточно.

Третье и комфортное — обрамление кокпита в корме. В отличие от многих спортивных лодок, на Velvette 41 нет высокого фальшборта с плавным переходом чуть ли не от арки в корму, призванного защищать от брызг. Кокпит имеет вид скорее ориентированного в корму балкона, нежели пластиковой капсулы, а где укрыться от брызг на этой 12-метровой яхте, вовсе не вопрос.

Дальше — больше стала транцевая платформа и перешла из опций в стандартную комплектацию. Здесь не обошлось без запросов рынка: такой плацдарм хорош, чтобы и загорать, и купаться, и рыбу удить. Я даже пожалел, что не прихватил с собой складной спиннинг.

А вот высокий релинг по периметру яхты при взгляде в профиль зрительно разрезает приятные глазу, четкие и энергичные линии спортивной лодки. Сделать бы его ниже... Но тут непросто найти компромисс между двумя крайностями: с одной стороны, надежность и безопасность, с другой — праздная нарядность. Пожалуй, я за безопасность.

КОКПИТ...

С кормовой платформы поднимаемся по тиковым ступеням в просторный кокпит. По правому борту — подковообразный диван со столиком на телескопической ноге, из которых легко получить кушетку. Оформлено все не только красиво (бежевая мягкость радует глаз), но и функционально: опоры дивана являются поручнем, а обивку (немецкую искусственную кожу) брызгами не испортишь. Здесь же небольшой ветбар с мойкой, так что бегать на камбуз за снедью не понадобится.

Внизу можно установить холодильник или, как у нас, оставить бардачок для нужных мелочей.

Velvette 41 Evolution уверенно конкурирует с зарубежными аналогами

А как точно рассчитана кинематика открывания моторного отсека! Люк на гидравлике откидывается на правый борт, аккуратно проходя в миллиметрах от дивана. В моторном отсеке неожиданно просторно. Два двигателя Volvo Penta V8 320 стоят на мощных опорах таким образом, что щупы уровня масла и фильтры открыты.

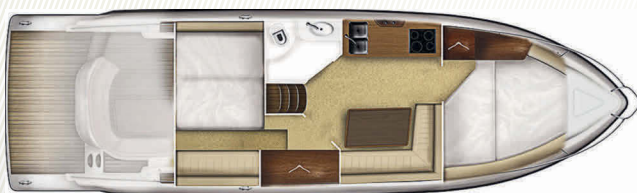


ДОСЬЕ

ДЛИНА 41 Ф (12,50 М)



ШИРИНА
11 Ф (3,50 М)



ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 2 × Volvo Penta V8-320, 320 л.с. при 5200 об/мин, бензиновые, 8 цилиндров, 5,7 л, колонки DPS

РЕЖИМЫ	ECO	3000	4000	FAST	MAX
Об/мин	1000	2000	3000	4000	5000
Скорость	5,2	8,6	13,3	25,7	34,8
Расход	8,1	23,6	55,8	93,1	134
Дифферент	0°	1,5°	4°	3°	2°
Миль/ч	0,64	0,36	0,24	0,27	0,26
Дальность хода	576	324	216	243	234
Уровень шума	70	75	82	85	94

Скорость в узлах, расстояние в милях, расход в л/ч с учетом 10% запаса. Величины, основанные на показаниях бортовых приборов, могут отличаться от полученных вами данных. Расход топлива получен по стендовым характеристикам. Загрузка: 30% топлива, 60% воды, 3 человека на борту. Температура воздуха +17 °С, скорость ветра 2-3 м/с, волна 1 балл.

ДЛИНА
41 Ф (12,50 М)

ШИРИНА
11 Ф (3,50 М)

ОСАДКА
3 Ф (0,87 М)

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
7100 КГ

МОЩНОСТЬ
540-860 Л.С.

ЗАПАС ТОПЛИВА
1000 Л

ЗАПАС ВОДЫ
310 Л

ВМЕСТИМОСТЬ
12 ЧЕЛ.

СПАЛЬНЫХ МЕСТ
6

СТОИМОСТЬ
ОТ 6 920 000 РУБ.



**Такой
пульт
управления
можно смело
посылать
на любой
конкурс**

На странице слева, сверху вниз, слева направо:
Камбузный модуль, организованный в салоне на левом борту.

Интерьер салона с большим диваном и обеденным столом. Каждая лодка строится с учетом пожелания заказчика, включая обшивку переборок и подволока, материал пайол, мягкую и корпусную мебель.

Каюта на миделе с крупной лежанкой и дополнительным диваном, например, для ребенка.

Светлая и высокая каюта в носовой части круизера. На тестовой лодке мягкая мебель в каютах обита натуральной кожей (опция).

Вверху:
Цельное лобовое стекло (раму держат две опорные стойки) не рассекает обзор. Ходовой тент с открывающимся центральным фрагментом складывается или, наоборот, кокпит полностью закрывается бортовыми и кормовыми обвесами.

Здесь даже хватит места для опционального опреснителя.

Пульт управления я бы смело послал на конкурс, если вдруг такой затеют! По центру приборной панели стоит 8-дюймовый картплоттер, поверх — аналоговые приборы машин, справа — рукоятки управления, джойстик подрульки, кнопки интерцепторов... Не знаю, сколько сил потратили на верфи, чтобы создать этот пульт, но получилось аккуратно, эргономично и невероятно красиво.

...И КАЮТЫ

Из кокпита через сдвижную дверь спускаюсь в светлый (я это предвидел!) салон. Угловой диван все в той же бежевой гамме и — снова — столик с регулируемой высотой располагаются по правому борту, по левому — набитый техникой камбуз с большой рабочей поверхностью из искусственного камня. Наверху — телевизор, чтобы компания не скучала. И без того не тесное пространство зрительно раздвигает зеркало в пол, оказавшееся дверью в галююн с душем; он один на лодке, но расположен одинаково удобно к каютам, которых две.

Каюта правого борта — поменьше. В полный рост здесь стоишь при входе, но зато уместился крупный шкаф. К спальному месту на двоих (или даже троих) прилагается диванчик, где вполне может спать ребенок. В носовой каюте просторнее: высокий потолок и много света из иллюминаторов и скайлайта. Из приятных дополнений — экран ТВ, туалетный столик с зеркалом и тоже шкафы и шкафчики. Если соберетесь жить на лодке долго, багаж поместится. Все закрывается на замки-фиксаторы, так что качка не страшна. Большое зеркало в конце каюты оказывается дверью в якорный отсек, что теоретически может побеспокоить обитателей каюты, но на практике едва ли: такой лодкой должен управлять сам владелец.

«ГРОМАДА ДВИНУЛАСЬ И РАССЕКАЕТ ВОЛНЫ»

Это еще одна строка из пушкинской «Осени». Во время теста, когда мы гоняли Evolution 41 по Волге туда-сюда, вверх и вниз по течению, люди с проходящих мимо катеров, пассажирских и грузовых теплоходов, полагаю, смотрели на нас с язвительной ухмылкой. И думали: «Вот, лодку приличную купили, а научиться управлять — не купили. И куда идти, не знают».

Мы знали: вдоль по реке, по течению и против, галс за галсом, чтобы определить среднюю скорость; потом маневры...

Максимальная скорость с двигателями Volvo Penta V8-320 и транцевыми колонками DPS получилась неплохая — почти 36 узлов.

Выход на глиссирование при резко положенной ручке не сказать чтобы мгновенный — 8-10 секунд (скорость около 22 узлов, 3800 об/мин), до полной скорости — еще полминуты. Но такую лодку совершенно не хотелось пришпоривать; гораздо приятнее было степенно идти вдоль живописного берега на крейсерских 25-30 узлах, подминая корпусом небольшую волну, путая нахальных чаек и аккуратно обходя рыбаков, терпеливо высидывающих что-то в своих надувнушках.

Но тест есть тест. С полного хода закрутили циркуляцию одного борта, затем другого... Ничего неожиданного: крен умеренный, траектория предсказуемая, падение оборотов незначительное, прет, как танк. А потом снова размеренный ход, уже к причалу. Там Velvette 41 показал, как он уверенно ходит кормой и точно попадает (можно подумать, сам!) в неширокий створ «стойла».

Шум измеряли в кокпите, и на децибелы двигателей наложился звук ветра, плеск воды, крики потревоженных чаек... Цифры не самые маленькие, но честные, а шум разговаривать в кокпите не мешает совершенно.

Разрешенная высота волны для Velvette 41 Evolution составляет 1,5 метра, хотя при килеватости на транце 17 градусов и водоизмещении 7 тонн, казалось, и 2 метра лодке по силам (конечно, с потерей скорости). А если кому-то скорость 36 узлов покажется скромной, то проектом предусмотрена установка двух Volvo Penta V8-430, с которыми она может возрасти до 40 узлов.

ЧТО ПОКАЗАЛ ТЕСТ

В Казани, на Волге мы увидели серьезную лодку, привлекательную внешне, комфортабельную внутри, достаточно быстроходную и вполне безопасную. Она может эксплуатироваться в прибрежных зонах морей и на реках; при габарите 3,3 метра лодка может пройти под невысокими мостами. Заманчивым является ее российское происхождение, трехлетняя гарантия Velvette Marine на судно и его обслуживание. Velvette 41 Evolution может уверенно конкурировать с зарубежными аналогами по ряду показателей, а по цене с учетом нынешнего курса валют — без всяких сомнений! **MBV**

Выбор ПО-НЕМЕЦКИ



В конце ноября в столице Германии в очередной раз прошла яхтенная выставка Boot & Fun Berlin. В этом году в Берлине собрались 735 участников, посмотреть на продукцию и услуги которых пришли 38 500 человек. В двенадцати павильонах были выставлены 471 моторная и 110 парусных лодок; правда, длина самой крупной из них составляла всего 42 фута.

Это, конечно, не Boot Düsseldorf, но у берлинского шоу есть свои сильные стороны. Только за этот год выставка, которая сначала была частной, выросла по ключевым показателям на 10% и по некоторым из них опередила своего главного конкурента — гамбургскую hanseboot.

«История яхтенных выставок в Берлине насчитывает более 110 лет, — говорит Вернер Моке, директор выставочного комплекса Messe Berlin. — По сравнению с аналогичными событиями Boot & Fun может похвастаться очень молодой аудиторией: две трети посетителей моложе 50 лет и треть моложе 30!»

В последние годы проблема «возрастных» клиентов становится все более насущной для индустрии, и умы дизайнеров, конструкторов и маркетологов серьезно заняты тем, как омолодить яхтенный сектор.

Интересной «фишкой» Boot & Fun Berlin является церемония открытия под названием Gala Night of the Boats. Дело в том, что в первый день выставка начинает работать не утром, как следовало бы ожидать, а в шесть часов вечера, и павильоны открыты аж до полуночи. В это время повсюду звучит живая музыка в исполнении различных коллективов, на стендах льется рекой шампанское и пиво, а в воздухе витают призывные

ароматы свежих брецелей, шкварчащих братвурстов и других традиционных закусок. И если в Дюссельдорфе основным развлечением гостей и участников боат-шоу выступает факультативный поход в пивную «Шумахер», то на берлинской выставке пивная вечеринка уже включена в программу для всех, кто не поленился прийти на Gala Night. А если серьезно, то такой шаг способствует созданию неформальной обстановки, в которой продавцам и покупателям гораздо легче и приятнее общаться.

Одним из важных событий выставки стала церемония награждения победителей конкурса Best of Boats Awards 2014 (BOB). На протяжении прошедшего года 12 независимых журналистов, представляющих уважаемые яхтенные издания 10 стран, протестировали 166 моделей моторных прогулочных судов и выбрали лучших из них в четырех категориях. Судей объединили два момента — богатый опыт тестирования яхт и понимание насущных потребностей яхтсменов.

Именно второй фактор повлиял на формирование номинаций, и каждая участвующая в конкурсе лодка оценивалась прежде всего с позиции пользователя, а не по стандартному набору технических характеристик. Это одно из главных отличий BOB от других «Оскаров» яхтенной индустрии. Best of Boats Awards придуман не для соперничества с существующими конкурсами, а для того чтобы помочь людям сделать оптимальный выбор, соответствующий их потребностям. Знакомьтесь с финалистами и победителями BOB 2014! **MBY**



ПОБЕДИТЕЛИ

«Мы очень гордимся тем, что жюри отметило нашу новую модель наградой за лучшую лодку для новичков!»
Алексис Флечер, директор по продажам и планированию
Bayliner Marine EMEA

TRIDENT[®]
aluminium boats



*Открывая новые возможности,
сохраняя опыт поколений*

г. Санкт-Петербург, г. Ломоносов, Транспортный пер. д. 9
(812) 423-32-23

WWW.TRIDENTBOATS.RU



Лучшая лодка
для начинающих

Bayliner Element XL

Недорогой и простой в обслуживании катер, построенный в фирменном корпусе Bayliner M-Hull. За счет развитых бортовых спонсонов лодка чрезвычайно устойчива в поворотах и почти не кренится, что обеспечивает высокий уровень безопасности неопытным капитанам.

Финалисты:

Beneteau Flyer 6
Jeanneau Merry Fisher 695 Marlin
Silver Hawk CC 540

Лучшая лодка
для развлечения

Yamarin Cross 75 BR

Этот надежный финский легкосплавный катер отличается универсальностью и хорошо сбалансирован. Если речь идет о том, чтобы «зажечь» на волне, Yamarin Cross 75 BR прекрасно для этого подойдет.

Финалисты:

Buster Magnum M5
Flipper 600 SC
Frauscher 747 Mirage
Parker 750 DC
Sea Ray 350 SLX



Координатор

Идейным вдохновителем и создателем конкурса Best of Boats Award выступил Стефан Герхард, главный редактор популярного немецкого яхтенного журнала Bootshandel



Жюри

В жюри конкурса вошли 12 журналистов из 10 стран. В верхнем ряду, слева направо: **Ян Сьёлунд** (Venemestari, Финляндия), **Станислав Ивински** (Zagle, Польша), **Юлиан Вишневец** (Val Navtica, Словения), **Стефан Герхард** (Bootshandel, Германия), **Стефан Детьен** (Wave, Швейцария), **Антон Черкасов** (MBV Russia, Россия), **Уве Майлинг** (Bootshandel, Германия). В нижнем ряду, слева направо: **Энрике Курт** (Skipper, Испания), **Богдан Парфенюк** («Фарватер», Украина), **Арек Рейс** (Wiatr, Польша), **Доминик Салон** (Youboat, Франция) и **Томас Доберниг** (Ocean7, Австрия, нет на фото).



ПРИВИЛЕГИЯ
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

ЖИЛОЙ КОМПЛЕКС
КЛАССА
DELUXE

крестовский остров
ВЯЗОВАЯ
8



◆ СКАЗКА ВАС ЖДЕТ ◆

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

Офис продаж:
Санкт-Петербург,
Вязовая улица, 10



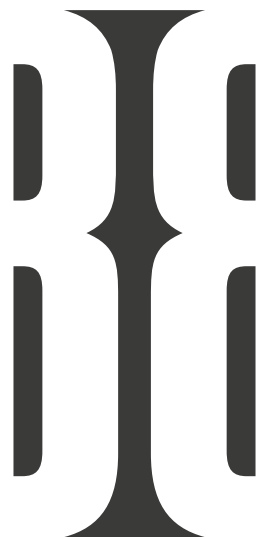
ХАНТЫ-МАНСИЙСКИЙ
БАНК

ИПОТЕКА
ОАО «ХАНТЫ-МАНСИЙСКИЙ БАНК»
ГЕНЕРАЛЬНАЯ ЛИЦЕНЗИЯ ЦБ РФ №1971

*DELUXE – ШИКАРНЫЙ



ЗАСТРОЙЩИК ООО «ЕВРОСТРОЙ»
РАЗРЕШЕНИЕ НА СТРОИТЕЛЬСТВО
№78-13019520-2014 ОТ 19.02.2014г.
ПРОЕКТНАЯ ДЕКЛАРАЦИЯ НА САЙТЕ
WWW.PRIVILEGE-SPB.RU



ПРИВИЛЕГИЯ

КРЕСТОВСКИЙ ОСТРОВ

Санкт-Петербург

**Новый жилой комплекс
класса DeLuxe**

Набережная
и причал для яхт

(812) 66-888-88



Лучшая семейная лодка

Bavaria Sport 360 Coupe

Просторная и безопасная яхта, удовлетворяющая практически всем требованиям людей, которые хотят отдыхать на воде с детьми. Обилие места, удобные технические решения и хорошие ходовые характеристики — все, что нужно для удовольствия.

Финалисты:

Bayliner 742 Cuddy
Jeanneau Leader 40
Monte Carlo MC4
Nimbus 405 Coupe

Лучшая лодка для природы

Designboats Tender 06 0e

В этой категории был номинирован единственный претендент, однако победителями стали сразу две компании. Designboats получила заслуженную награду за прекрасный тендер, а компания Torqeedo — за экологичный электрический подвесной мотор Deep Blue 80.



Победители и финалисты

Слева направо:
Эспен Торуп (Flipper),
Питер Крусберг (Yamarin),
Зигфрид Йопп (Nimbus),
Норберт Ляйфелд (Bavaria),
Маркус Шлихтинг (Bavaria),
Кристоф Баллин (Torqeedo),
Майк Брёмель (Bavaria),
Питер Миндер (Designboats)
и Стефан Фраушер (Frauscher).

ПОСЛУШНЫЙ ВИХРЬ

На рынке «дневных» лодок наблюдается растущий интерес к компактным водометным моделям. Один из заметных прорывов в этой области можно обнаружить у Chaparral Boats.

Текст Ольга Селезнева Фото Chaparral Boats





В начале 2014 года Chaparral Boats (США) представила новую серию лодок-боурайдеров Vortex (с англ. — «вихрь») с водометами. Начав с 203 VR, верфь выпустила еще модели 223 и 243, все в двух модификациях: VR и VRX. При одинаковом дизайне корпуса и планировке разница в комплектации (атрибут всех VRX — складная арка) и, соответственно, более тонкой «настройке» под конкретные цели, будь то семейная прогулка с пикником или активное занятие спортом на воде, а также в вариантах суперграфики.

Бензиновые двигатели Rotax с водометами (плод сотрудничества с Bombardier Recreational Products) — не единственное, что выделяет лодки Vortex. Их вместимость (до 12 человек) больше, чем у одноклассников; но главное, в кокпите люди не будут чувствовать себя, как шпруды в банке, что случается, когда некоторые лодки набиты под завязку.

Изначально верфь поставила разработчикам две серьезные задачи. Первая — при новом типе движителя сохранить в дизайне классические черты Chaparral, вторая — разрушить стереотип, будто водометные лодки недостаточно быстроходны и плохо управляются. На примере 243 VRX видно, насколько эффектно задачи были решены.

КОРПУС, СКОРОСТЬ, УПРАВЛЯЕМОСТЬ

Корпус Vortex 243, самой крупной и новой лодки линейки, усилен кевларом, что добавляет конструкции прочности и снижает вес. Это, а также мощные двигатели и эффективные водометы позволяют развивать солидную скорость. Лодку можно заказать с двумя водометами Rotax 4-ТЕС по 200 или 250 л.с. С мощной установкой максимальная скорость достигала 46,5 узла (8000 об/мин, два человека, 70% топлива); потребление топлива 140 л/ч, запас хода при 10% резерва — 135 миль. На экономичном режиме 22 узла (5000 об/мин) потребление падает до 33 л/ч, а дальность хода достигает 135 миль. Разгон у лодки резвый: 6 секунд до 25 узлов, а выход на глиссирование занимает всего пару секунд.

ДЛИНА
24 Ф (7,39 М)

ШИРИНА
8 Ф (2,59 М)

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
1633 КГ

ЗАПАС ТОПЛИВА
227 Л

КИЛЕВАТОСТЬ (ТРАНЕЦ)
20°

МОЩНОСТЬ
500 Л.С.

ВМЕСТИМОСТЬ
12 ЧЕЛ.



Водометы управляются одной ручкой газа и враздрай не работают. Разворот лодки на месте происходит за счет дефлекторов, установленных на поворотном сопле водомета. Они позволяют на малом ходу выполнить циркуляцию радиусом в корпус, что особенно актуально в стесненных условиях марины. Впрочем, отличными манерами лодка отличается на всех режимах. На скорости проходит волну чисто, без лишних брызг, так что кокпит остается сухим. Крен в поворотах всего около 10°, лодка не заваливается на скулу и не теряет скорость, а при резком сбросе газа мягко оседает в воду.

Важно помнить, что лодка с водометом чутко реагирует на перекладку штурвала только при наличии тяги. Если, решив мгновенно изменить курс (например, чтобы избежать столкновения), вы резко сбросили скорость и начали поворот, лодка будет продолжать двигаться прежним курсом. Сначала поверните, а уж потом сбрасывайте газ, если есть необходимость.

ПЛАНИРОВКА И ОТДЕЛКА

Как и другие модели линейки, Vortex 243 доступна в версиях VR и VRX. Графика VR более спокойная, в три цвета (красный, синий, белый), в стандартной комплектации лодка оснащается бимини-топом. Графика VRX шестичетверная (синий, серый, красный, желтый, лимонный и голубой). Также лодка уже в стандартной комплектации имеет складную арку со встроенным бимини и зеркало для наблюдения за буксировкой райдера.

В основном кокпите Vortex 243 нет недостатка в сиденьях — они здесь по периметру, под ними — рундуки и переносной кулер для напитков. К тому же «штурманское» кресло имеет перекидную спинку: можно сесть лицом по ходу или соорудить шезлонг. Помимо этого, есть пара кресел на корме, откуда удобно следить за купающимися детьми. Под креслами также есть место для хранения, а сбоку крепится... съемный столик, что делает эту зону еще более гостеприимной. Носовой кокпит тоже

ДЛИНА
20 Ф (6,17 М)

ШИРИНА
8 Ф (2,44 М)

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
1180 КГ

ЗАПАС ТОПЛИВА
132 Л

КИЛЕВАТОСТЬ (ТРАНЕЦ)
19°

МОЩНОСТЬ
250 Л.С.

ВМЕСТИМОСТЬ
8 ЧЕЛ.



Vortex 203 VR & VRX

Появившись первой на рынке, эта модель с почти гоночным профилем «зацепила» многих. В кормовом кокпите к дивану можно добавить два места — развернуть кресло рулевого и перекинуть спинку сиденья рядом. В носовом кокпите — диван с рундуками, трансформируемый в лежак. В стандартном варианте на корпус наносится «спортивная» суперграфика; при этом интерьер можно заказать в подходящей гамме. У модификации 203 VRX большая купальная платформа для занятий спортом и сиденья над ней. Скорость с установкой Rotax 250 1.5L (250 л.с.) — 38 узлов.



Лодки Vortex активно применяются также для вейкбординга

На странице слева: Chaparral Vortex 243 VRX. Для катеров Vortex, предназначенных также для вейкбординга, предлагается пакет Surf. Помимо упомянутых в статье арки, дисплея Medallion и камеры Go-Pro, он включает систему балластных танков и спортивные транцевые плиты.

Слева направо, сверху вниз: Рулевая консоль в главном кокпите Chaparral Vortex 243 VRX.

Туалет-компакт в закрываемом отсеке Chaparral Vortex 243 VRX.

Chaparral Vortex 243 VRX — носовой кокпит с подушками, разложенными в лежанку.

довольно просторный, с еще одной группой сидений, рундуков и кулером (на этот раз — встроенным). Закладная подушка превращает кокпит в лежак. Подушки выполнены из винила с дополнительным покрытием для лучшей защиты. На верфи утверждают, что плотность пены в них на 40% выше, чем у конкурентов, сама пена противостоит размножению плесени, так что подушки прослужат долго.

РУЛЕВАЯ КОНСОЛЬ И ПРОЧЕЕ

Приборная панель, выполненная в черно-серых тонах, чтобы убрать большую часть бликов от лобового стекла, выглядит довольно аскетичной. Однако, благодаря дисплею Medallion (6,5", Touchscreen), обилия приборов здесь и не требуется: он облегчает управление водометом и делает массу других полезных вещей. Круз-контроль позволяет установить желаемую

скорость, режим «Водные лыжи» — задать разное ускорение и скорость буксировки лыжника. Режим «Экологичный» оптимизирует работу двигателя за счет ограничения крутящего момента, эхолот показывает глубину и рельеф дна, а режим навигационного дисплея позволяет загружать и просматривать карты. Можно выводить на экран управление стереосистемой, а также через Bluetooth смотреть видео с камеры Go-Pro, стоящей на арке.

На борту много достойных внимания мелочей. Например, аудиокolonки утоплены в сиденья; держатели для напитков и прочие металлические детали выполнены из отличной нержавеющей стали; поручни имеют анатомическую форму. Но, как говорится, «именно мелкие детали создают большую разницу». И, пожалуй, в этом полностью заключается успешная философия Chaparral. **MBV**

ДЛИНА
22 Ф (6,78 М)
ШИРИНА
8 Ф (2,59 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
1406 КГ
ЗАПАС ТОПЛИВА
189 Л
КИЛЕВАТОСТЬ (ТРАНЕЦ)
20°
МОЩНОСТЬ
500 Л.С.
ВМЕСТИМОСТЬ
10 ЧЕЛ.



Vortex 223 VR & VRX

Как и у младшей модели, здесь два просторных кокпита и похожая планировка, но за счет большей длины вместимость уже 10 человек плюс увеличенный объем рундуков. Комплектация VRX также добавляет деталей и возможностей. Помимо буксировочной арки, предлагается широкий выбор цветовых вариантов отделки и опций, в числе которых стереосистема более высокого класса — нелишняя деталь для зажигательных спортивных лодок. Моторная установка — два двигателя мощностью по 150, 200 и 250 л.с. Скорость с двумя Rotax 4-ТЕС 200 1.5L (200 л.с.) — 46 узлов.

ГРОМЫ И МОЛНИИ

В конце сезона в Петербурге показали новую модель круизного катера Grizzly 820 Firestorm.

Текст Алексей Максимов Фото Grizzly



В транце устроен емкий
рундук, а с кормовой
платформы удобно
обслуживать мотор



В носу установлен невысокий релинг и якорное устройство со шпилем

Я увидел эту лодку на выставке SPIBS, устроенной журналом МВУ. Она скромно стояла у причала, пока вокруг не начали собираться посетители. Тогда она принялась задирать нос, поблескивать стеклами, покачивать бортами... Хотя все это — литературные «бантики»: люди заходили на борт, и корма немного проседала; бортовая качка — дело обычное, когда в кокпите 4–5 человек, в стеклах рубки просто отражалось осеннее солнце. А вот факты: за несколько дней боат-шоу компания Grizzly получила три заказа на 820-ю модель.

ВСТРЕЧАЕМ ПО ОДЕЖКЕ

Если кто-то скажет, что внешне эта лодка заурядная, я тут же вступлю в спор. Только серьезной дискуссии не получится: достаточно посмотреть на пропорции корпуса и рубки, остекление с глубокой тонировкой, сделанной специально для выставочного образца, наклонную дверь в кокпит, козырек над лобовым стеклом. Удачно выбрана черно-белая цветовая гамма, а вроде бы черный корпус при определенном освещении вдруг оказывается... бронзовым.

На лодке видишь массу интересных деталей. Простая конструкция фиксатора кормовой «калитки» гарантирует, что та не откроется самопроизвольно. Легкая мачта несет антенны, включая радарную, а в носу предусмотрен матрасик для загорания и держатели стаканов рядом... Трудно представить, что кто-то захочет там разлечься, и держатели выглядят скорее декоративными элементами. Если начать придираться, можно потребовать упор для ноги на покрытых тиком бортовых проходах. Или посоветовать, что в кокпите, где есть диван и столик, не развернешься со спиннингом. Но Grizzly 820 — круизная лодка, для рыбалки есть другие модели этой марки.

Рубка — это типичное для небольшого круизера однообъемное пространство с лежанкой на двоих в носовой части и — дальше в корму — с рулевой консолью, динет-

той, кухонным модулем и гальюном за дверью. Лежанка не отгорожена переборкой, что предполагает семейный экипаж, если намечается ночевка на борту. Еще одно спальное место формируется из динетты: двух диванов визави и столика.

На приборной панели консоли, отличающейся интересным дизайном, помимо приборов Mercury Smart Craft, поместился и комбинированный картплоттер Raymarine с диагональю 10". Неожиданно большой камбузный блок вмещает плиту на три конфорки (!) и мойку; полезный в походе холодильник поместили под креслом рулевого. Гальюн не тесный; удивило только, что душ в нем — опция (как и на транце).

Среди деталей отмечу и встроенное в лежанку удобное кресло, и стол с полированной столешницей. Сперва я решил, что она из пластика, но оказалось, это вишня под глянцевым лаком. Теперь и не знаю, что лучше: когда пластик выглядит, как дерево, или наоборот.

Кстати, такой же изготовлена и дверь в гальюн.

Комбинированный корпус сочетает пластик и металл

Но главное — в рубке стоишь во весь рост, и здесь не тесно: по ширине лодка выходит за транспортные габариты для трейлера, зато внутри просторно. Радует обилие рундуков для хранения вещей, оборудования и припасов: совокупный объем достигает 3 м³. Интерьер тоже продуманный — по материалам, по сочетанию цветов и фактур: пайолы из венге (шпон на морской фанере), темная полированная вишня, светлая обивка алькантарой, только не ворсистой, а «гладкошерстной».

СДЕЛАНО НА СОВЕСТЬ

Grizzly 820 — лодка композитная, построенная из металла и пластика. Обшивка и набор корпуса — легкий сплав АМг 5М (толщина в районе киля 10 мм, днище 5 мм, борта 4 мм); стеклопластик — все, что выше привальника, и внутренний корпус. Умный, надо признать, ход. Легкий сплав привлекает любителей металлических катеров, стеклопластик позволяет получать такие формы, которые в металле изваять невозможно. На верфи внедрена техно-

Прочный металлический корпус усилен накладкой на форштевне



ДОСЬЕ

ДЛИНА
27 Ф (8,20 М)

ШИРИНА
9 Ф (2,75 М)

ОСАДКА
2 Ф (0,54 М)

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ (ПОРОЖНЕМ)
2600 КГ

ЗАПАС ТОПЛИВА
400 Л

ЗАПАС ВОДЫ
80 Л

МОЩНОСТЬ ПМ (МАКС.)
2 x 300 Л.С.

ВМЕСТИМОСТЬ
8 ЧЕЛ.

СТОИМОСТЬ
ОТ 2 350 000 РУБ.

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛЬ Mercury Verado 350 SCi (Racing), 350 л.с.
при 6200–6800 об/мин, подвесной бензиновый,
6 цилиндров, 2,6 л

РЕЖИМЫ		ECO	FAST	MAX
Об/мин	1000 2000 3000 4000	5000 6000 6200		
Скорость	4,5 8,2 16,8 26,2	33,6 38,6 39,8		
Расход	4,3 13,6 24,9 38,9	69,9 114,0		
Миль/л	1,04 0,60 0,67 0,67	0,48 0,34		
Дальность хода	504 216 241 241	173 122		
Уровень шума	– – 72 76	79 82		

Скорость в узлах, расстояние в милях, расход в л/ч с учетом 10% запаса, уровень шума в дБА. Указанные величины основаны на показаниях бортовых приборов и могут отличаться от полученных вами данных. Значения расхода взяты из паспортных характеристик двигателя. Загрузка: 30% топлива, воды нет, 3 человека на борту. Температура воздуха +4 °С, сила ветра 1 балл, волна 1 балл.





На компактной рулевой консоли уместились все необходимые приборы, включая картплоттер



На Grizzly 820 могут стоять подвесники или стационарные моторы

логия вакуумной формовки AirGraf с подачей смолы в матрицу под давлением. Она требует меньше связующего, чем при ручной формовке, отсюда снижение веса при той же прочности. Вместе с тем достигается максимальная плотность пластика, исключаются «воздушные пузыри» (не редкость при контактном методе).

Но и у сварного корпуса есть своя эстетика, которую легко нарушат лишние стыковочные швы и грубая сварка. Но здесь обшивка корпуса разворачивается на плоскость, плазменный станок-автомат выполняет их точный раскрой, а сварка в среде инертных газов (аргон, гелий) по технологии cold Ark дает высокое качество соединения листов практически без остаточной деформации. Бегло взглянув на отлично окрашенный корпус, можно ошибиться и посчитать его тоже пластиковым. Ошибку понимаешь, только увидев приваренные брызгоотбойник и продольные реданы...

ХОДУ, ГОСПОДА, ХОДУ!

На тесте в конце октября вода и воздух были солидарны — температура обеих сред не превышала +4 °С. Мы включили отопитель, а Mercury Verado 350 SCi (Racing) на транце приходилось справляться самому. Справился и выдал требуемые 6200 об/мин, разогнав лодку до 40 узлов. Слышал, что кто-то фиксировал 6800 об/мин и скорость была повыше. Верю: холод — не лучшие условия для достижения высоких скоростей. Вероятно, Grizzly 820 выдержит и большую мощность, хотя здесь стоит проявить осторожность. Сначала я бы опробовал два мотора по 250 л.с.: для двух подвесников меняется конфигурация и конструкция транца. При такой мощности прибавка скорости в 5–6 узлов выглядит вполне реальной. И еще важно понять, как повлияет на хода смещение центра тяжести

в корму; возможно, придется активно использовать транцевые плиты.

Но и с одним Mercury Verado 350 SCi (350 л.с.) жаловаться не на что. Лодка живо разгоняется и глиссировать уже после 2000 об/мин (около 12 узлов). Дифферент при разгоне не более 5°. Да и управляется Grizzly 820 неплохо: чутко отзывается на перекладку штурвала, аккуратно прикладывает на скулу в циркуляции и четко прописывает дугу, не стремясь уйти с курса и при ходе по прямой — по течению Невы или против. А энерговооруженность более 100 л.с./т и килеватость 24° проявятся на волне. Добавлю, что при швартовке на течении нам пригодилась носовая подрулька.

Упомяну, что Grizzly 820 допускает установку разных моторов — подвесных или стационарных Mercury с угловыми колонками. В числе последних — дизельные QSD 4.2l (350 л.с.) и TDI 3.0L HO (260 л.с.), а также бензиновый 5.0 MPI (260 л.с.). Интересно, как отразится изменение центровки (по сравнению с подвесным двигателем) на скорости и ходовой посадке.

Еще отмечу невысокий для алюминиевого корпуса уровень шума. Его структурную составляющую, передаваемую через конструкции, гасит пенополиуретан, залитый под высоким давлением между наружным и внутренним корпусами. Помимо шумопоглощения и усиления корпуса за счет трехслойной конструкции, пенный материал повышает плавучесть катера, что нелишне.

Так завершился наш короткий круиз на лодке Grizzly 820 с грозным именем *Firestorm*, что переводится как «огненный смерч» или «громы и молнии». Не знаю, какой смысл вкладывали создатели лодки в это название, но «поураганить» на ней, безусловно, можно на любой акватории. **МВУ**

На странице слева, сверху вниз:

Рациональная компоновка рубки позволила сформировать пространство, в котором совершенно не тесно.

Большой сдвижной люк в крыше рубки позволяет проветривать помещение.

В кокпите стоят мягкий диван и съемный столик.

Якорный шпиль в носу существенно упрощает процедуру стоянки на рейде.

Сверху вниз, слева направо: Эффектная рулевая консоль с небольшим спортивным штурвалом.

Маленькие хитрости — выдвигающиеся элементы в мебели и обстройке.

Вид на кокпит с крыши рубки.

За рыбой и удовольствием

Нередко универсальность лодки остается лишь в заявлениях производителей. Но только не в случае лодок G3 Boats.

Текст Алексей Максимов Фото G3 Boats



На реках и озерах разных стран немало рыбаков предаются своей страсти на катерах известной компании G3 Boats (США). Среди пяти линеек особой популярностью пользуются универсальные модели линейки Angler Deep-V (Angler, с англ. — «рыболов»), а в ней наиболее ходовой является модель Angler V185 SF (Sport & Fishing).

Если зачастую универсальность некоторых лодок сопровождается преимуществом одной функции над другими,

**G3
являют
собой вполне
универсальные
лодки для
рыбалки
и отдыха**

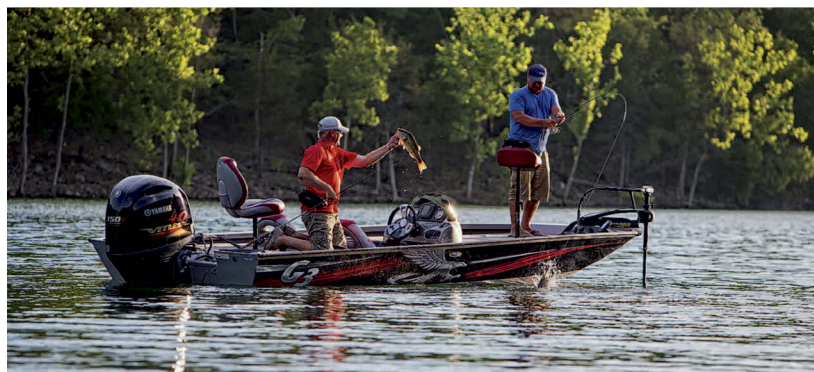
у Angler V185 SF спортивная и постава ни в коей мере не ущемляет рыболовную, и наоборот. Для обеих подходит корпус из алюминия, изготовленный с применением сварки и клепки, усиленный (нос, днище) и покрашенный с нанесением суперграфики. Килеватые обводы (13° на транце) с сильным отгибом скулы позволяют при требуемой статической остойчивости достичь под достаточно мощным подвесным двигателем высокой скорости и маневренности.

Компоновка предусматривает два кокпита, разделенные двумя консолями



Модель Gator Tough 1756 SC Break Up Camo

Лодки линейки Gator с центральной или смещенной на правый борт рулевой консолью предназначены для продвинутых охотников и рыболовов.



Модель Eagle Talon 19 DLX

Лодки линейки Eagle при небольшой килеватости корпуса (до 10°) обладают и малой осадкой.



Модель SunCatcher Elite 326 DLX SS

Прямоугольная в плане палуба понтонных катеров линейки SunCatcher гарантирует большую вместимость, разнообразие компоновок и комфорт на борту.

(рулевая на правом борту); проход между консолями закрывается дверцей. Носовой кокпит изобилует скрытыми под палубой рундуками, в кормовом стоят эргономичные кресла и съемное сиденье у транца.

Для рыбалки особенно удобна открытая палуба, рундук для удильщ, гнезда для установки сиденья в желаемом месте, заполняемые водой садки для живца и улова. Полезным окажется и троллинговый электромотор небольшой мощности. Есть возможность установить рыбопоисковый эхолот.

Линейка Angler Deep-V начинается с модели V164, а в 2015 году ее пополняют две старшие модели V192 SF и V210 SF. **МВУ**

Скоростные возможности модели Angler V185 SF

Двигатель/режим	4000 об/мин	6000 об/мин
Yamaha F200 TXR	56 км/ч	85 км/ч
Yamaha F150 XA	50 км/ч	78 км/ч
Yamaha F115 XA	40 км/ч	62 км/ч

Технические характеристики лодок серии Angler

	Длина, м	Ширина, м	Вес, кг	Мощность, л.с.	Топливо, л	Вместим., чел.
Angler V164 F	4,98	2,24	498	90	72	6
Angler V175 FS	5,31	2,44	762	150	125	7
Angler V185 SF	5,72	2,44	816	200	125	8
Angler V192 SF	5,84	2,44	898	200	151	8
Angler V210 SF	6,35	2,59	–	250	151	8

В стае лебединой

На Сардинии проходит немало больших регат. Среди них — Rolex Swan Cup, организуемый верфью Nautor's Swan и швейцарским часовым гигантом Rolex.

Текст **Анастасия Зайцева** Фото **Rolex/Carlo Borlenghi**



Rolex Swan Cup — проходящее раз в два года главное randevу яхт Swan и их владельцев. Здесь можно увидеть модельный ряд бренда во всем его великолепии. Флот поделен на 6 дивизионов: Maxi (от 18,29 м), Gran Prix (до 18,29 м), Classic, Swan 60, Swan 42 и Swan 45. Гордость верфи — клубная система, объединяющая настоящих и бывших владельцев яхт Swan. Club Swan поддерживает связь с владельцами, помогает решать различные вопросы и, конечно, организует регаты.

Календарь гонок яхт Swan обширный: в 2014 году прошли 47 офшорных и прибрежных регат на разных континентах. В Rolex Swan Cup приняли участие 93 яхты из 21 страны. Гонки отличались феноменальным разнообразием условий — от полного штиля до 40-узлового

На Rolex Swan Cup можно встретить звезд парусного Олимпа

мистраля в районе архипелага Мадалена.

Дивизион Classic привлек 24 яхты; глядя на них, понимаешь, что позволило Nautor's Swan занять свое место в мире паруса. Когда-то именно Swan 65, выиграв самую первую кругосветную гонку Whitbread (сейчас Volvo Ocean Race), обеспечила верфи репутацию строителя яхт для серьезных отношений с морем.

Легендарный Swan 42 начали строить в 2006 году по заказу Нью-Йоркского яхт-клуба, который решил создать класс-монотип. Яхта позволила многим почувствовать настоящий гоночный кураж: по конструкции она очень спортивная, а соревноваться на идентичных лодках всегда интереснее, чем с гандикапом. Уже в первые полгода было продано 35 корпусов (25 — для членов яхт-клуба). В настоящее время класс разросся и стал

ПОБЕДИТЕЛИ В КЛАССАХ ROLEX SWAN CUP 2014

Swan 42
Swan 42 OD *Natalia* (Румыния)

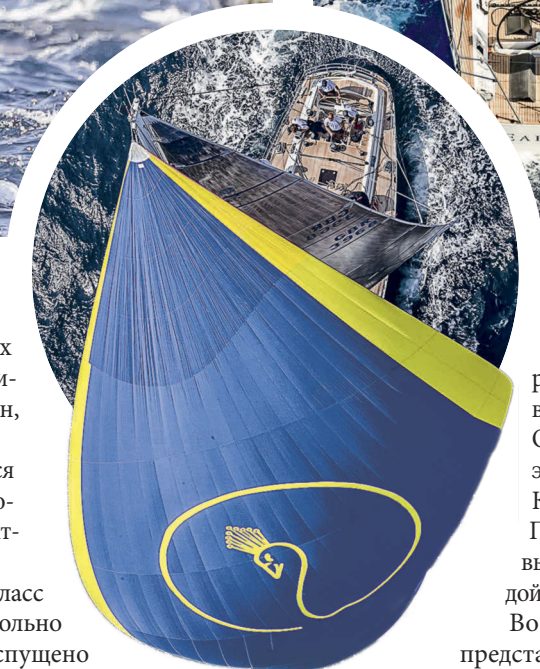
Swan 45
Swan 45 *Earlybird* (Германия)

Grand Prix
Swan 56 *Yasha* (Япония)

Swan Maxi
Swan 82 *Nikata*
(Великобритания)

Gazprom Swan 60
Swan 60 *Wohpe* (Монако)

Classic
Swan 36 *Finola*
(Великобритания, год постройки — 1968-й)



одним из самых успешных на яхтенном рынке: он насчитывает 46 лодок из 18 стран, в том числе из России.

А вот класс Swan 60 появился при поддержке России, благодаря усилиям Яхт-клуба Санкт-Петербурга и «Газпрома».

Выступавший на регате класс Swan 45 также является довольно многочисленным: на воду спущено полсотни лодок, хотя сейчас модель уже снята с производства. В этом году в Порто-Черво традиционно проходил чемпионат мира Swan 45. Победила команда *Earlybird*, тактиком в которой выступил трехкратный призер Олимпийских игр Йохен Шуман (интервью с ним читайте далее).

Несмотря на любительский дух регаты, на Rolex Swan Cup можно встретить немало звезд парусного Олимпа. Помимо Йохена, в регате этого года участвовали ветераны Кубка «Америки» Хамиш Пеппер, Паоло Чан и Томмазо Киеффи, выступающий с российской командой «Броненосец» на Swan 60.

Во время Rolex Swan Cup верфь представила обновленный модельный ряд, флагманом которого станет 115-футовая лодка. Интересно, что на сегодня уже заказаны четыре корпуса. Возможно, следующий класс появится в сегменте Super Maxi, что будет абсолютным мировым рекордом. Так что к следующему Rolex Swan Cup, в 2016 году, нас ждут интересные новости.

На странице слева:

Гонки в 60-футовом дивизионе. На переднем плане Swan 60 *Arobas* (Франция), занявшая 2-е место в классе.

На этой странице, сверху вниз, слева направо:

Swan 60 *Wohpe*.

Swan 45 *Earlybird*.

Swan 651 *Futuro* и Swan 45 *Katima*.

В центре:

Swan 651 *Gaetana* (1983 года постройки) под спинакером.



ЙОХЕН ШУМАН, трехкратный олимпийский призер, обладатель Кубка «Америки», рулевой команды *Esimit Europa* и тактик команды *Earlybird* класса Swan 45: «Парусный спорт требует быть готовым к неожиданностям, ведь наше игровое поле меняется каждый день».



Расскажите о вашем опыте участия в Rolex Swan Cup.

Прекрасная регата, где можно увидеть все лодки верфи и даже исторические модели, разработанные Sparkman & Stephens. Это другое поколение яхт, некоторым уже более полувека. Здорово иметь возможность наблюдать целое семейство Swan на одной гонке! В нашем классе Swan 45 в Порто-Черво проходит чемпионат мира, и место я знаю хорошо — часто с другими командами мы гоняемся на Maxi Cup. Swan 45, на мой взгляд, лучше показывает себя в гонке под ветер, но в целом это отличная лодка, вполне конкурентоспособная и с хорошим рейтингом даже для гонок IRC/ORC.

Когда вы увлеклись парусом?

В 11 лет. Начинать с «Оптимиста», как многие. В то время я не думал об Олимпийских играх или Кубке «Америки». В семье у нас ни у кого не было парусного опыта, хотя в Восточной Германии в то время этот спорт был неплохо развит. Конечно, оборудование было не самым лучшим, но рождались идеи, что-то можно было сделать самому.

Какая из трех Олимпиад стала самой трудной?

Сложно сказать. Олимпийские игры — самые строгие гонки монотипов. Каждый спортсмен приходит технически максимально подготовленным, затратив сотни часов на подготовку. Это соревнование среди наиболее талантливых яхтсменов, судьба которых решается всего за несколько дней гонок, поэтому нельзя допустить ошибки — нужно выложиться по полной. Слабых яхтсменов тут нет, но кто-то

что-то упустил в тактике или стратегии, а кто-то смог собраться лучше и технично провести гонку. Олимпийские игры — одно из самых жестких соревнований, и интервал между ними нужно использовать для подготовки на 200%. Каждая Олимпиада — это новый опыт и новые условия. Иногда ветер слабый, иногда очень сильный. Например, в Корее было очень ветрено, а в Барселоне дуло совсем слабо. Нужно уметь хорошо показать себя в любых условиях. Парусный спорт требует быть готовым к неожиданностям, ведь наше «игровое поле» меняется каждый день.

Как вы пришли в Кубок «Америки»?

Когда ты становишься успешным олимпийским спортсменом, появляется возможность участвовать в других серьезных соревнованиях. Не имеет значения, кто ты: немец, итальянец, «киви». У тебя есть шанс участвовать в Кубке «Америки», который предполагает большую команду, новые технологии и четыре года серьезной подготовки. Парусный спорт предъявляет высокие требования к физической подготовке, стратегии и всему остальному. Олимпийские яхтсмены всегда были востребованы командами Кубка. Это не меняется и сейчас, когда они гоняются на катамаранах. У меня был опыт с Ailinghi дважды: первый раз на позиции челленджера, второй — дефендера. Первый оказался не очень удачным. Мы не имели никаких шансов: плохо подготовились, выжили за бюджет, возникли проблемы с менеджментом. Но это был важный опыт, чтобы понять, что мы должны сделать, если хотим серьезно конкурировать.

Как вы оцениваете нынешние правила Кубка «Америки»?

Думаю, катамараны нужны для большой скорости, для шоу. Я лично предпочел бы гоняться на однокорпусной яхте, которая лучше демонстрирует тактику и стратегию парусного спорта, командную работу. А сейчас катамараны просто на большой скорости проходят коротким маршрутом... Но об этом лучше спросить у защитников Кубка.

В команде Esimit Europa с вами выступают наши яхтсмены. Что скажете об их профессиональном уровне?

У них хороший опыт, в том числе в олимпийском парусе, и они доказали, что являются грамотными яхтсменами. Они гоняются не только с нами, но и в других командах, например, в RC44, и занимают высокие места. На Esimit Europa мне было приятно выступать с ними.

Могли бы вы дать совет молодому спортсмену, как добиться успеха?

Никакого секрета нет. Нужно любить то, что делаешь, и если начать рано, обзавестись друзьями и выбрать хорошего тренера, все получится. Вам будет весело гоняться вместе, это будет не просто работой, но интересным времяпрепровождением. А если есть хороший яхт-клуб, то это еще и приятная атмосфера. Когда вы вместе готовите лодки, вместе участвуете в соревнованиях, то шаг за шагом стараетесь делать это все лучше и выигрывать больше соревнований. Нужно начать получать удовольствие от этого и стремиться быть лучшим. И если вы проявите себя, то в один прекрасный день двери Кубка «Америки» распахнутся перед вами. МВУ



Вечная эмаль Bovet

Сейчас циферблаты, представляющие собой настоящие произведения эмальерного искусства, есть почти у каждого великого часового бренда. Но лучшие эмалевые циферблаты по-прежнему у домов, которые можно назвать основателями этого жанра, — Patek Philippe, Vacheron Constantin, Jaeger-LeCoultre, Jaquet Droz и, конечно же, Bovet.

Текст Тимур Бараев

Причин внезапно вспыхнувшей повсеместно любви к художественным миниатюрам, способным показывать время, несколько. Во-первых, они красивы, всегда и всюду привлекают внимание. Миниатюры не портятся с годами, а краски не тускнеют. Во-вторых, они обеспечивают часам столь желанный абсолютный эксклюзив, ведь даже если художник приложит все усилия, чтобы создать два одинаковых циферблата, у него ничего не выйдет. К тому же эмальерные миниатюры — пожалуй, самая надежная защита от подделки часов, ибо некоторые из них стоят дороже корпуса и механизма вместе взятых.

РЕЦЕПТ

Рецепт эмали прост: смешать истертые в порошок частицы кремния, магнезия, буры, придать нужный цвет с помощью кобальта, меди или серебра, разбавить порошок специальной жидкостью (у каждого она своя), а затем обжечь. Стеклообразная жидкость застынет и засияет вдруг ярчайшими глубокими красками.

Люди научились готовить эмаль в незапамятные времена. Ее любили еще древние египтяне, индийцы и китайцы. И уже тогда освоили все ныне известные техники: выемчатую эмаль (Champleve — рисунок отпечатывается, а потом заливается разноцветной смесью), перегородчатую эмаль (Cloisonné — с помощью тонких металлических нитей-перегородок на поверхности создается контур рисунка, который затем также заливается эмальерным составом), пайонне (рисунок из золотой пыли и стружек заливается прозрачной эмалью). Не говоря уже об обычной горячей эмали (Grand Feu), прозрачной эмали (Flinque) и эмальерной миниатюре.

В РОССИИ

К нам эмальерное искусство попало из Византии, называлось финифтью и, кстати, достигло высочайшего мирового уровня. Великий Новгород и другие русские города поднялись и разбогатели не только благодаря пушнине, но и за счет обилия великолепных мастеров-эмальеров, чьи работы охотно обменивали на китайский шелк, фарфор, дамасскую сталь и восточные пряности.

В мрачные средние века европейцы напрочь позабыли о многом прекрасном, в том числе и об эмали. Были утрачены и русские традиции финифти, поскольку монголы старались вывозить с покоренных земель искусных мастеров и специалистов-ремесленников. Мастеров по финифти это коснулось в первую очередь, ведь декорированные эмалью украшения и аксессуары особо ценились на Востоке. А о великих русских мастерах монголам поведали советники уже завоеванного ими Китая.

ВОЗРОЖДЕНИЕ

Возрождению этого искусства поспособствовало распространение карманных часов, чьи крышки и циферблаты украшались миниатюрами по эмали. Центром эмальерного искусства был французский Лимож, где располагалось во многом смежное эмальерному фарфоровое производство. Лиможцы придумали особую технологию создания миниатюр по эмали. На уже готовую эмалевую поверхность они постепенно наносили штрихи рисунков и затем каждый фиксировали обжигом. Ну а в швейцарских Юрских горах лучшие французские эмальеры, как и часовщики, оказались благодаря смертной вражде между католиками и гугенотами. Мастера в массе своей были протестантами,

а их вождь Кальвин, как известно, объявил грехом ношение ювелирных





украшений, но часы разрешил как вещь полезную. С тех пор они и производят очень хорошие и красивые часы. Точнее, с некоторым перерывом, который случился в прошлом веке с наступлением времен массового производства и такой же культуры.

ВЗЛЕТ И ГОРНИЛО

Главными работодателями швейцарских эмальеров стали братья Бове — представители одной из трех славных часовых династий городка Флерье, что неподалеку от Женевы. В 1822 году Эдуар, Альфонс, Фредерик и Гюстав учредили собственную часовую компанию Bovet & Cie. Так как Эдуар Бове провёл до этого четыре года в Китае в качестве коммивояжера, он с самого начала определился, какими должны быть часы Bovet. Безупречные декорированные корпуса, превосходно отделанные сложные механизмы и (непреренно!) потрясающие циферблаты, украшенные с помощью сложнейших техник эмалевого и перламутрового покрытия. Мастера Bovet были вынуждены объединить в своем творчестве лучшие достижения европейского и китайского декоративного искусства, иначе их часы не привлекли бы внимания искушенной в роскоши знати Поднебесной.

Мастера Bovet и без того владели всеми секретами всех известных техник эмалевого декора. Но для своих часов они изобрели потрясающий синтез техники Grand Feu с миниатюрой по эмали. Чтобы краски были ярче, а изображение вечным, рисунок они начали наносить не сразу на металл, а на основу из тончайшего слоя белой эмали. Только после этого с помощью

Мастера Bovet изобрели потрясающий фирменный синтез техники Grand Feu с миниатюрой по эмали

кисточек из соболиного волоса наносились первые мазки. При этом они, стремясь к непревзойденному качеству, усложнили себе жизнь до предела. Прежде художник просто рисовал на циферблате. Мастера Bovet додумались воспроизводить сюжет картины не по отдельным деталям, а буквально по мазкам определенных оттенков. Например, циферблат отправлялся в печь во второй раз только после нанесения всех оттенков голубого. Затем — очередь красного, потом зеленого и так далее. Зачем? Было подмечено, что эмали разных цветов неодинаково реагируют на изменение температуры, и в итоге красный цвет может оказаться не столь ярким, а скажем, зеленый — темнее нужного. В общей сложности циферблаты часов Bovet ныряли в печь более 20 раз при разных температурах от +800 до +900 °С. В конце рисунок покрывался несколькими защитными слоями расплавленной абсолютно прозрачной эмали.

BOVET В ЕВРОПЕ

Вот за такое качество и ярчайшие цвета китайцы и полюбили часы Bovet, каждый экземпляр которых представлял собой шедевр эмалевого искусства. Любопытно, что европейцы даже не догадывались о существовании этой фирменной техники, так как все часы Bovet уходили в Китай. Тем большим изумлением для них стала модель, изготовленная по заказу



Эмалевыми циферблатами главным образом оснащаются модели из коллекции Bovet Amadeo Fleurier, имеющие корпуса различного диаметра.

Концептуальный корпус Amadeo позволяет превращать наручные часы в карманные и даже настольные.



китайского императора, которую перед отправкой братья Бове представили на парижской выставке в 1855 году, где она удостоилась золотой медали.

В начале XX века Поднебесную начали сотрясать гражданские войны, страну опустошали одна за одной волны японской оккупации, и практически все уникальные часы Bovet бесследно исчезли. Несколько чудом уцелевших экземпляров хранятся в музее пекинского Запретного Города, а еще три модели неведомым образом достались музею Patek Philippe.

Молодой талантливый предприниматель Паскаль Раффи возродил в 2001 году дом Bovet. Раффи уже успел прослыть крупным коллекционером и знатоком истории часового искусства. Он знал, что такое Bovet, имел четкое представление, какими должны быть современные часы марки и, к счастью, был достаточно богат и умен, чтобы не требовать быстрой окупаемости вложенных им в развитие бренда средств. Но главное — первым делом Раффи сосредоточился на восстановлении производства уникальных циферблатов. Мастерская в Женеве кропотливо осваивала техники эмальерного искусства. А что делать? Высочайшие требования к качеству циферблатов, каждый из которых представляет собой произведение искусства, исключает возможность найти поставщиков на стороне. Разумеется, и выпускать часы в больших количествах невозможно.

Впрочем, это противоречит самой концепции Bovet — часов глубоко личных, непохожих на все другие: тот, кто однажды выбрал их, навсегда остается адептом Bovet. Недаром Паскаль Раффи первым из современных производителей предложил услугу по созданию полностью эксклюзивных часов класса *pièce unique*. В России,



например, сразу же стали востребованы часы с портретами их владельцев, выполненных в технике миниатюры по эмали. До сих пор на долю уникальных моделей приходится до 30% всего годового выпуска Bovet, который не превышает 2000 единиц в год.

ИСКУССТВО НАШЕГО ВРЕМЕНИ

Сейчас на мануфактуре Dimier, которая является частью дома Bovet, проходят обучение несколько будущих мастеров-эмальеров. Чтобы понять, насколько непросто познать все секреты профессии и отточить навыки, думаю, достаточно сказать, что перед тем как они получат право самостоятельно работать над эмалевыми циферблатами, должно пройти не менее 10 лет. Помимо освоения традиционных техник, молодому поколению предстоит обогатить древнее искусство новыми, которые открывают для нас наноматериалы и современные технологии. Например, новейшие эмалевые составы и процесс вакуумного обжига позволили получать эмаль абсолютно черного (без неизбежных едва видимых белесых вкраплений) или истинно белого (без какого-либо налета желтизны) цветов. Стало возможным при декоре одного циферблата комбинировать несколько техник, например, скульптурный перламутр, мозаику, лак и эмаль. Новые технологии позволяют создавать миниатюры по эмали не на металлической основе, а на хрупком перламутре...

Таким образом, если в начале XIX века юрские эмальеры помогли Bovet родиться и обрести славу, то сейчас дом делает все, чтобы уникальное искусство в этих местах возродилось и вновь прославило местных мастеров. В этом есть великая справедливость! **MBV**

Современный премиум



Идеология бренда Hyundai, выраженная концепцией Modern Premium и реализованная в новом Hyundai Genesis, демонстрирует свежий подход к автомобилям премиум-класса.

Текст **Сергей Ростовцев**

С позиций автомобильных инженеров седаны бизнес-класса относятся, пожалуй, к числу наиболее сложных. Более компактные модели, с уклоном в спортивность или комфорт, со всей очевидностью ориентированы на водителя, и удобство пассажиров там стоит на втором плане. В представительских седанах, наоборот, больше внимания уделяется тому, кто сидит сзади справа; этого пассажира окружают предметы автомобильной роскоши, а задача водителя сводится лишь к выполнению указаний.

В авто бизнес-класса очень важно соблюсти интересы и водителя, и пассажиров. Ведь не исключено, что вла-



делец автомобиля, человек, принимающий решение о его покупке, может сидеть как за рулем, так и сзади, чередуя роли водителя и пассажира. У меня есть знакомые, которые на службу ездят на седанах бизнес-класса с водителем, а по выходным сами садятся за руль и катаются в свое удовольствие, в одиночестве или с семьей. Таким образом, учитывая специфику ситуации, перед инженерами возникает спектр проблем, технически изящное решение которых требует высокой квалификации.

Долгое время в премиальном сегменте бизнес-седанов заправляли исключительно немецкие автопроизводители, шлифовавшие свои умения многие годы. Относительно недавно в этом сложном классе появил-



СТИЛЬ

Классический силуэт автомобиля определяет фирменный дизайнерский стиль «Струящиеся линии» — версия 2.0

ся новый игрок — Hyundai, и на очередной тест-драйв мы взяли Hyundai Genesis, во втором поколении сделавший качественный скачок при сохранении весьма привлекательной цены. Его европейская премьера прошла в марте на Женевском автосалоне.

ДВИГАТЕЛИ И ТРАНСМИССИЯ

Hyundai Genesis выпускается с двумя силовыми агрегатами V6 с непосредственным впрыском топлива объемом 3,0 л (249 л.с.) и 3,8 л (315 л.с.). Коробка передач для обоих двигателей — 8-ступенчатый гидромеханический автомат — пожалуй, оптимальное решение в плане динамики, расхода топлива и надежности.



В новом Hyundai Genesis премиум-класса четко соблюдены интересы и водителя, и пассажиров

Причем трансмиссия не заимствованная — это собственная корейская разработка, что подтверждает высокий потенциал Hyundai: не многие бренды, даже из числа европейских, возьмутся за создание современной коробки переключения передач.

Приятно, что корейцы не поленились и словно специально для российской зимы предусмотрели не только классическую компоновку с задним приводом, но и полноприводный вариант с электронным управлением распределения крутящего момента между осями. С помощью датчиков на колесах система HTRAC (Hyundai-Traction) контролирует пробуксовку колес, обеспечивая устойчивость автомобиля, учитывая характер вождения и дорожные условия. Кроме того, она позволяет водителю выбирать один из четырех режимов управления: Eco, Normal, Sport или Snow.

Выбор автомобиля фактически оказался predetermined, и мы взяли на тест полноприводный вариант в богатой комплектации Premium, а мотор предпочли поскромнее — трехлитровый. Во-первых, это позволит сэкономить на налоге, а во-вторых, Genesis имеет жесткий кузов с хорошей аэродинамикой, так что 250 «механических лошадей» должны ему соответствовать. Собственно, именно на этот силовой агрегат корейцы и делают ставку, предлагая автомобиль по цене, за которую у европейских брендов можно купить значитель-

но менее мощный автомобиль, причем, скорее всего, с моноприводом.

СНАРУЖИ И ВНУТРИ

Пристально рассматривая Genesis, можно найти массу интересных деталей и даже сходство с седанами других марок. Я вовсе не намекаю на заимствование — здесь скорее следование общему классическому стилю, обязательному для бизнес-седана.

Начну с длинного капота. Под его крышкой достаточно места и для мотора V8 (вариант для других рынков); представить «заряженную» версию Genesis в России корейцы почему-то не решились. Салон заметно смещен назад, а линия крыши плавно ниспадает к багажнику — силуэт почти как у купе. Кстати, это первая модель Hyundai, созданная в рамках фирменной дизайнерской концепции «Струящиеся линии», — версия 2.0.

В салоне у дизайнеров меньше шаблонов, но есть жесткое условие — использование всех доступных на сегодня опций в части электронного оснащения. Гаджеты порой обновляются несколько раз в год, автомобилем владеют минимум 2–3 года, а его рестайлинг проводится и того реже. Поэтому нет ничего удивительного в том, что Genesis может похвастаться крупным (9") сенсорным дисплеем на панели приборов с функциями навигации,

На странице слева:

В автомобиле масса усовершенствований для комфорта и удовольствия от вождения: настройки шасси и силового агрегата, 9-дюймовый дисплей навигации и продвинутая аудиосистема Lexicon.

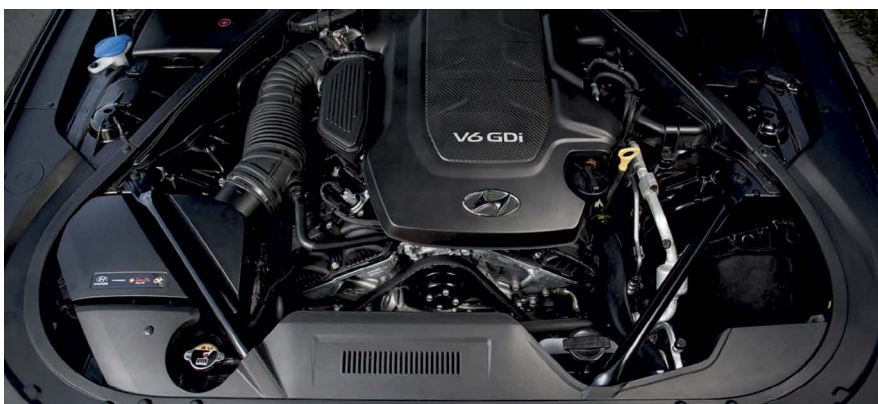
На проекционный дисплей поступают данные о скорости, расходе топлива, запасе хода, информация от навигационной системы и пр.

Крышка вместительного багажного отсека (почти 500 л) оборудована электроприводом.

Сверху вниз, слева направо: Задний диван рассчитан на троих, но комфортнее здесь будет двоим. В центральный подлокотник вмонтирован пульт управления микроклиматом и аудиосистемой.

Под капотом — шумоизоляция двигателя и усиливающие кузов распорки, залог жесткости конструкции и комфорта бизнес-седана.

Новые передние фары с ксеноновыми лампами имеют автокорректор и отдельную лампу подсветки поворотов.



адресного поиска и массой полезностей. Водитель оценит проекционный дисплей, подогрев руля и эффектные стрелочные часы на центральной консоли. В нашей комплектации имелась даже премиальная аудиосистема Lexicon, у которой насчитывается до 14 динамиков. Для сидящих сзади пассажиров предусмотрен отдельный блок управления акустической системой, подогрев и даже вентиляция кресел, а также шторки на окнах.

НА ТРАССЕ

Как и ожидалось, возможностей трехлитрового мотора в купе с полным приводом оказалось абсолютно достаточно для любых дорожных условий. На трассе он позволяет ускоряться даже на скорости далеко за 150 км/ч, а в городе спринт с места до «сотни» занимает всего 9 секунд; качество покрытия особого значения не имеет — тяга эффективно распределяется на все колеса.

В экстремальной ситуации целый комплекс систем безопасности готов прийти на помощь водителю. Если он немного устал и, ослабив внимание, отклонился от дорожной разметки, автомобиль сам скорректирует курс, а заодно взбудит водителя легкой вибрацией руля и зуммером. При резком замедлении хода впереди идущего автомобиля Genesis тут же отдаст команду на экстренное торможение. Водитель в любой момент может восстановить контроль над машиной: для этого

**ФОНАРИ**

Светодиодные задние фонари экономят электроэнергию и выгодно выделяют автомобиль в потоке

достаточно нажать педаль газа или качнуть руль в сторону. В сложной ситуации на электронику вполне можно положиться — она сама остановит автомобиль, если скорость движения не превышала 80 км/ч. На фоне таких изысков абсолютно естественно воспринимаются функция доступа в салон без ключа, слежение за мертвыми зонами, видекамеры кругового обзора и автопарковщик, готовый «пришвартовать» автомобиль как вдоль, так и поперек дороги.

Отдельное спасибо за комфорт и безопасную езду надо сказать подвеске, способной плавно «проглатывать» неровности дороги, одновременно обеспечивая точный отклик на действия водителя.

Тонкая настройка задней подвески обеспечила особый комфорт для пассажиров. И хотя сзади мне довелось проехать значительно меньшую дистанцию, чем за рулем, уверен — в ежедневных поездках по городу Genesis можно смело использовать в режиме автомобиля с водителем. Прекрасно отформованный задний диван настраивает на долгую поездку, позволяя отдохнуть в пути и подготовиться к важной встрече. Если сдвинуть вперед пассажирское кресло, сзади можно работать совершенно без стеснения с раскрытым ноутбуком.

Вот таким получился новый Genesis, интересный универсальный автомобиль с богатым набором оборудования и по весьма привлекательной цене. **МВУ**



Другой рай

В представлениях человека северного отдых на Мальдивах обычно сводится к ленивому любованию океаном. Но райское наслаждение куда разнообразнее, если за программу отвечает Four Seasons.



Уто мы знаем про Мальдивы? Тропическое блаженство с рекламой шоколадного батончика. Предсказуемый томно-ленивый отдых в краю, похожем на Эдем, без волнений и сюрпризов. А между тем, сюрпризы будут обязательно, особенно если с Мальдивами вас познакомит Four Seasons.

ПО СЛЕДАМ РОБИНЗОНА

Формально основных курортов люксовой сети здесь два. Первый располагается на коралловом острове Куда Хераа. Говорят, здесь без малого сотня роскошных вилл; приходится верить на слово: блуждая по пяти гектарам тропического парка, редко обнаружишь следы человека. Маршруты спланированы так хитроумно, что постояльцы вилл встретятся, если только очень

захотят, например, на традиционном ужине на закате в одном из четырех ресторанов курорта. На Куда Хераа легко почувствовать себя затерявшимся в море Робинзоном, оставаясь при этом в одном касании от благ цивилизации. Наверное, именно так и выглядит рай будущего: самые современные технологии не мешают слиться с природой, а способствуют этому.

*На
Куда Хераа
легко
почувствовать
себя первым
человеком
на Земле*

ВОДНЫЙ МИР

Второй курорт расположен на Ландаа Гираавару в составе атолла Баа — охраняемого ЮНЕСКО морского природного заповедника.

Хотя пляжный отдых часто ассоциируется с минимальной активностью, островная локация располагает к ежедневным увлекательным приключениям.

Вода здесь повсюду: бассейны, лагуны и бескрайний океанский пляж ждут гостей



Начиная, скажем, с прогулки на самом быстром на Мальдивах катере, который домчит от столицы Мале до Куда Хераа всего за полчаса. Только что вокруг клокотал восточный базар, и вот уже белая тишина бесконечных пустынных пляжей — такой контраст очень будоражит.

Еще один способ насладиться скоростью — полеты на гидросамолете над акваторией. Кажется, что попадаешь в голливудский фильм со счастливым финалом. Вот только здесь все по-настоящему: солнце ласкает кожу, ветер развеивает волосы, пахнет морской солью и беспечным времяпрепровождением.

Первое и неперемное — дайвинг. Даже опытные ныряльщики возвращаются из этих мест с яркими впечатлениями и совершенно новым пониманием красоты подводного мира. Видовое разнообразие здесь невероятное, от «папа, это же рыбка Немо!» до зубастых акул-каракул. Поохотиться на последних, впрочем, получится только с опытной командой и вдали от берега. Пока мужчины увлечены своими забавами, маленькие гости развлекаются сноркелингом с дыхательной трубкой под неусыпным вниманием взрослых.

Для тех, кому больше по душе не нырять в волну, а ловить ее, на Мальдивах найдется несколько идеальных пляжей. Новичкам адресована собственная серфинг-программа Seaplane Safari на гидроплане в сопровождении опытных инструкторов по специально подобранным местам — волны здесь небольшие, предсказуемые, идеально подходящие тем, кто только начал переходить с морем на «ты».

БАЛ НА КОРАБЛЕ

Казалось бы, все сюрпризы мы уже знаем, ан нет! Впечатлений впереди — целый корабль в прямом смысле: между островами курсирует 39-метровый трехпалубный катамаран Four Seasons Explorer, на котором с комфортом разместятся 22 пассажира. Можно использовать его для трансфера, но сотрудники Four Seasons рекомендуют отвести на прогулку от трех до семи дней, чтобы неспешно насладиться тесным знакомством с морем. Кроме дайвинга, рыбалки и экскурсий, в этом путешествии гостей ждут еще и гастрономические откровения: шеф-повар мирового класса на борту создает из даров моря настоящие произведения кулинарного искусства.



Между островами ходят яхты, катера и даже большой круизный корабль

На странице слева: На уединенных виллах курорта Four Seasons самые передовые блага цивилизации сочетаются с удивительной близостью к природе.

На странице справа: Совершенно ни к чему купаться в изменчивом океане, когда есть безопасные открытые бассейны с видом на океанский простор.

Кроме того, освежиться всегда можно буквально «не отходя от дома» — рядом с виллой и бунгало отеля всегда найдется водоем с прохладной водой.

А порой — даже не выходя из него: окунуться в ванну, целиком сделанную из камня, можно, например, на вилле Landaa Estate.

Прогулки между островами доступны как на быстроходных моторных яхтах, так и на традиционных лодках.

DOLCE FAR NIENTE

Когда веселое исследование этого удивительного края утомит гостей, можно перейти к тому самому ленивому отдыху, подсмотренному в глянцево-журналах. Только в Four Seasons Resort Maldives at Landaa Giraavaru и этот формат способен удивить: бескрайние бассейны с прозрачными стенами, уютная лагуна прямо под сваями бунгало или возвращение к райскому уединению на частном 80-метровом пляже, построенном специально для обитателей роскошной двухэтажной виллы Landaa Estate.

Конечно, к услугам гостей полный оздоровительный комплекс Spa & Ayurvedic Retreat. Среди удивительного разнообразия процедур непременно стоит попробовать программу Night Spa: это и купание в ванне, целиком вырезанной из камня, и трехчасовой массаж на подвешенной к тропическим деревьям кровати, и лобование чарующе прекрасным тропическим звездным небом. Через мощный телескоп или просто уютно раскинувшись в шезлонге. Как пожелаете.

В такие минуты, любясь россыпью созвездий, чувствуя негу в теле и покой в душе, понимаешь секрет: рай — он глубже, богаче и разнообразнее, чем мы себе его представляли, а главное — он на земле. **MBV**





В авангарде СТИЛЯ

В петербургском Гранд Отеле Европа (Belmond) к 140-летию гостиницы появилось новое Президентское крыло.

Поразительно, но частое разочарование постояльцев апартаментов люкс-категории — однообразие. Казалось бы, заявленный уровень позволяет дизайнерам в полной мере проявить фантазию, однако очередной люкс каждого второго отеля опять и снова напоминает Золотую гостиную Эрмитажа. Как правило, гости с удовольствием обживают в этой не то музейной, не то царской роскоши, однако нескольких погружений в имперское барокко сегодняшнему успешному, а значит, и взыскательному клиенту вполне достаточно, чтобы пресытиться этим стилем. В следующий раз он будет искать апартаменты не только роскошные, но, в первую очередь, интересные.

Хорошо понимая ситуацию, дизайнеры апартаментов Президентского крыла Гранд Отеля Европа (Belmond) выбрали иной путь. Под руководством архитектурного бюро Адама Тихани для шести люкс-номеров в южном крыле знаменитого исторического этажа была разработана концепция, которая не просто радует гостя небанальностью, но и позволяет приобщиться к истории и культуре России начала прошлого века: новые номера выполнены в стиле русского авангарда. В палитре и дизайне просторных апартаментов читается влияние художественных мастеров, чье значение для российского и мирового искусства сложно переоценить: Малевича, Кандинского, Архипенко, Родченко, Лисицкого.

Все люксы схожи по планировке: обеденный стол в гостиной на 10 персон, просторные светлые спальни, большая ванная комната хозяев и ванная для гостей, мини-кухня с баром, чайным и кофейным сегами.

Меблировка комнат также наследует традиции начала XX века: кушетки с валиками, угловые диваны с россыпью

подушек, глубокие кресла с пуфами создают неповторимый уют, с которым не хочется расставаться. Геометрический рисунок богатых шерстяных ковров переключается с абстрактными сюжетами живописи, подобранной в соответствии с характерным стилем знаменитых художников.

У каждого из номеров авангардного крыла — свой характер. Смелые цвета и супрематистские формы люкса «Малевич», чувственные линии теплых тонов в люксе «Архипенко», нежная игра цветовых пятен в люксе «Кандинский», сложное переплетение света и тени в люксе «Родченко», строгая графическая чистота в люксе «Лисицкий» — похоже, теперь Гранд Отель Европа (Belmond) может предложить апартаменты на любой художественный вкус.

И, конечно, нельзя не упомянуть новую жемчужину отеля — Президентские люкс-апартаменты. Щедрая планировка позволила разместить здесь рабочий кабинет с библиотекой, две спальни с двумя ванными комнатами, тренажерный зал, сауну. Для приема посетителей предусмотрены просторная гостиная, столовая на 10 персон с оборудованной по последней моде кухней, лаунж-бар с видом Невской перспективы и даже музыкальный зал с антикварным роялем фирмы Карла Шредера. Особую пикантность декору Президентских люкс-апартаментов придают детали в стиле шинуазри: этажерки в виде пагод, сложный орнамент ковров, золоченые витые элементы мебели создают по-восточному мирное и мечтательное настроение. Это поистине роскошное пространство в 350 квадратных метров достойно принять посетителя самого высокого уровня с семьей и свитой. Что вполне соответствует традиции Гранд Отеля Европа: почти полтора века это величественное здание встречает гостей со всего мира по высшему классу. **MBY**

*В Гранд
Отеле Европа
теперь найдется
люкс к любому
настроению и на
любой вкус*

На странице слева:
Музыкальный зал с антикварным роялем Карла Шредера в Президентских люкс-апартаментах понравится и музыкантам, и просто ценителям элегантных интерьеров.

Внизу, слева направо:
Каждый из люкс-номеров нового Президентского крыла наделен собственным характером, отражающим основные художественные принципы великих русских авангардных мастеров: Казимира Малевича, Александра Архипенко, Василия Кандинского, Александра Родченко и Эля Лисицкого.

Самые просторные (350 кв. м) Президентские апартаменты украшены характерными для начала прошлого века элементами стиля шинуазри.



На два моря

Путешественник неискушенный уверен, что знает о Египте всё. Он едет в эту страну, будто на выходные к родственникам — туда, где хорошо знакомо все, вплоть до узора на чайном сервизе. Но, помимо хрестоматийного отдыха на Красном море, Египет принимает туристов и на своем средиземноморском побережье.

Местечко Эль-Аламейн, где находится отель Rixos Alamein, удивит даже тех, кто провел в Египте не один отпуск. Море здесь лазурное, а пляжи исключительно песчаные. Древние греки называли эти места Локассис, что означает «белая раковина». Песок здесь и вправду очень мягкий и белый, отчего Эль-Аламейн напоминает Карибы. Туристов здесь немного, а местных жителей едва наберется 7000 человек. Зимой столбик термометра в Эль-Аламейне не поднимается выше +20 °С, а летом смешные для побережья Красного моря +30 °С уже считаются заявкой на рекорд. Египтяне любят упомянуть, что сэр Уинстон Черчилль назвал Эль-Аламейн местом «с лучшим в мире климатом».

Черчилль знал об этом месте: под Эль-Аламейном проходило крупное сражение Второй мировой войны, в котором погибли 80 000 солдат. До последнего времени Эль-Аламейн был известен историкам куда лучше, чем отдыхающим. Международный аэропорт в Эль-Аламейне принял первые рейсы сравнительно недавно, а отель Rixos Alamein и вовсе новый: официально его открыл прошлым летом лично премьер-министр Египта.

Rixos Alamein обладает всем, чем славится гостиничная сеть Rixos: безупречным сервисом и абсолютно искренним желанием радовать постояльцев. В отеле несколько ресторанов: в средиземноморском La Taverna с чудным видом на побережье подают рыбу и свежие морепродукты; в Layali, который работает по системе a la carte, готовят блюда ливанской кухни и сервируют завтраки; в Alamein Buffet, где преобладает интернациональное меню, предлагают обеды по системе «шведский стол».

Не только еда, но и развлечения в Rixos Alamein поражают людей с разными вкусами. Любителям спорта будут полезны огромный бассейн, волейбольная площадка и поле для крикета. Для тех, кто предпочитает вальяжное времяпрепровождение, работает Rixos Spa — с массажными кабинетами, сауной и ливанским хаммамом. Приехавшие сюда по случаю семейного праздника оценят



*Отели Rixos:
безупречный
сервис с искренним
желанием
радовать
постояльцев*

прекрасно оборудованную площадку для торжеств White X Beach Lounge, где можно провести свадебную церемонию или отметить юбилей.

Тех же, кому не сидится на месте, ждет большой выбор экскурсий. Можно отправиться вглубь материка, к природным оазисам среди песков. В двух часах езды от Эль-Аламейна находится Александрия. Тут можно воспользоваться автомобилем или прокатиться на поезде, — до железнодорожной станции рукой подать. Тем же, кто интересуется историей, стоит посетить Военный музей и увидеть монументы, которые страны-союзники воздвигли в память о павших солдатах. Дайверам Эль-Аламейн сулит яркие впечатления: в море покоятся потопленные в войну корабли, и к ним организовывают погружения. Правда, того, кто ценит природную красоту больше, чем морские баталии, может постичь легкое разочарование: коралловых зарослей и бесчисленных разноцветных рыб здесь нет — за ними придется ехать в отель Rixos в Шарм-эль-Шейхе.

Богатство и красота морских глубин Шарм-эль-Шейха поражают даже искушенных. Знаменитый Кусто не раз возвращался сюда для съемок своей «Подводной Одиссеи». Сады ветвистых кораллов, фантастического вида водоросли и морские анемоны выглядят почти рукотворными декорациями, созданными, чтобы подчеркнуть яркость снующих без усталы рыб. Природа будто решила восстановить справедливость и компенсировала пустынные и не слишком примечательные земные пейзажи неповторимым очарованием подводного мира.

В отеле Rixos Sharm El Sheikh действуют дайв-центр и школа, так что у новичков и опытных ныряльщиков забот будет не много. Для тех, кто предпочитает «сухопутный» спорт, есть теннисные корты, футбольное поле, волейбольная площадка и фитнес-центр, где проходят занятия по йоге и пилатесу.

Детям скучать тоже не придется. В отеле четыре бассейна-«лягушатника», а в клубе Rixy Club всегда позаботятся о маленьких постояльцах. Тех, кому уже исполнилось четыре года, можно смело доверить аниматорам. Они присмотрят за малышами в аквапарке и будут развлекать их дни напролет веселыми играми. Для совсем маленьких есть специальная услуга Baby

Care Extra: мама может принести малыша, а сама, не испытывая тревоги, отправиться, например, в спа.

В Rixos Sharm El Sheikh Royal Spa есть хаммам, без чего не обходится ни один отель этой сети. А еще сауна, массажные кабинеты и центр красоты. В спа-меню — тайский, балинезийский, индийский массаж, обертывания водорослями и процедура «Ванная Клеопатры», способная пробудить к жизни даже бесконечно уставшую женщину. Персонал Rixos Sharm El Sheikh говорит по-русски, поэтому россиянам здесь особенно комфортно.

Отель большой — почти 700 номеров, но на его территории нет сутолоки и все устроено для спокойного размеренного отдыха. В отеле 11 бассейнов и 9 ресторанов. В Zodiac интернациональное меню, в Nefertiti и Papyrus — египетская кухня, Callaina — итальянский, Feng Shui и Sakura — китайский и японский, Taj Mahal — индийский ресторан, роскошный Lalezar — турецкий, а Hatmehit специализируется на рыбе и морепродуктах. Словом, вряд ли найдется тот, чьим гастрономическим пристрастиям в Rixos Sharm El Sheikh не смогут угодить.

Отель расположен в нескольких минутах ходьбы от центра Наамы. Можно часами прогуливаться вдоль морского берега под крики зазывал, время от времени заглядывая в ту или иную «лавку Аладдина», манящую своими сокровищами. Столь приятное времяпрепровождение, если судить строго, совершенно бессмысленно. Но отдых для того и существует, чтобы строго ни о чем не судить, а просто ему предаваться. **MBV**

На странице слева, слева направо: Rixos Alamein — огромный открытый бассейн.

Rixos Alamein — в ресторане La Taverna с видом на побережье подают рыбу и свежие морепродукты.

Rixos Alamein — дизайнерский интерьер одного из номеров.

На этой странице, слева направо:

Rixos Sharm El Sheikh — здания отеля с одним из открытых бассейнов.

Rixos Sharm El Sheikh — пляжные кабинки, оформленные в восточном стиле.

Rixos Sharm El Sheikh — роскошный ресторан Lalezar с меню турецкой кухни.



У БОЛЬШОЙ ВОДЫ

С того, что вы видите из окна, начинается ваш день. И он всегда будет удачным, если за окном — удивительная нельская панорама.



Жить у большой реки — мечта многих. Люди веками строили дома у рек, понимая, насколько это важно. Мало что так умиротворяет, так радует, как вид из окна на солнечные блики или лунную дорожку на водной глади.

Другая мечта многих — жить в центре Петербурга. Это удивительный город, один из самых красивых в мире. Каждая улица — история, у каждого сквера свой характер. Прогулка по хотя и музейному, но такому живому центру способна исправить самое скверное настроение, а уж проживание здесь и вовсе может избавить от любой хандры навсегда.

Но если вы не статуя на крыше Эрмитажа, совместить эти мечты не так просто: застройка в центре города отличалась высокой плотностью еще в XVIII веке, а теперь и вовсе почти не осталось мест, где можно возвести дом с видом на реку.

Поэтому так ценно и интересно познакомиться с единственным на сегодня предложением с видом на большую Неву — жилым комплексом «Гранвиль» на набережной Лейтенанта Шмидта.

Новый жилой комплекс гармонично вписался в существующую линию домов, за что в 2014 году удостоился высокой оценки на Совете по культурному наследию. По достоинству оценили проект и за пределами Петербурга — в октябре ЖК «Гранвиль» стал финали-

стом самой престижной премии в области жилой недвижимости — Urban Awards 2014.

Безусловно, оценивать стоит не только включенность новых корпусов в исторический архитектурный ансамбль, хотя само по себе это — задача почти ювелирная. Важно и просто качество проекта: инженерные и планировочные решения, подбор строительных материалов и формирование общего пространства — всё, что влияет на комфорт проживания.

*На
сегодня
«Гранвиль» —
единственный
новый жилой
комплекс
у Большой
Невы*

ЖК «Гранвиль» — это проект элит-класса, так что о комфорте здесь позаботились. Комплекс состоит из семи корпусов разной этажности, рассчитанных на 54 просторные квартиры: высота потолков составляет три метра «в чистоте», а отсутствие несущих стен позволяет заказать у дизайнеров практически любую планировку. Последние этажи занимают эксклюзивные апартаменты с витражным остеклением и собственными террасами. Подземный паркинг для жильцов и гостей «Гранвиля» вмещает 102 автомобиля, что позволило избавиться от автотранспорта просторный закрытый двор и оборудовать там зеленую зону отдыха.

Приятным дополнением для будущих жильцов, увлеченных яхтингом, станет причальная зона для швартовки яхт, расположенная в шаге от дома. Подойти по Большой Неве на яхте или катере к самому дому — это, наверное, тоже мечта многих. Теперь осуществима и она. **MBY**



МЕХАНИКА

Обзоры технических новинок



Эксперт MBY
Грег Копп
E-mail: editor@mby.ru

Неподвижные колонки Fortjes обладают многими плюсами днищевых поворотных колонок, включая меньший расход топлива, компактность и простоту установки, а также могут сопрягаться с гораздо более мощными двигателями



Дальше — лучше!

Новые днищевые колонки с разнесенными винтами

Немецкая компания Reintjes представила днищевые колонки, в которых известная идея получила новую реализацию. Вместо того чтобы совместить два разнонаправленных гребных винта, инженеры максимально их разнесли. В итоге один находится на носовом торце колонки, как у Volvo Penta IPS, тогда как другой расположен на противоположном торце, как у «ноги» Cummins Zeus. То есть один винт тянущий, а другой — толкающий. По словам инженеров, конструкция сочетает лучшее от обоих типов колонок за счет эффективной и технически простой винтовой пары, дающей быстрый набор скорости без кавитации и лишнего шума.

Другое отличие в том, что сами колонки не вращаются, а управление судном осуществляется обычными рулями, поэтому для маневрирования на малых ходах используются носовое и кормовое подруливающие устройства. С одной стороны, это

существенный минус по сравнению с поворотными IPS и Zeus, которые управляются джойстиком, с другой — более простая и надежная конструкция позволяет сопрягать такие колонки с двигателями мощностью от 400 до 2600 л.с. Если сравнивать колонки Reintjes мощностью до 1000 л.с. с устройствами IPS, то смещение первых в нос из-за наличия рулей снижает дифферент судна на корму.

ТОЧНО В ЦЕЛЬ

По словам Reintjes, новая линейка колонок Fortjes идеально подойдет для прогулочных судов длиной от 40 до 140 футов. Инженеры утверждают, что по сравнению с гребными валами эти приводы обладают меньшим гидродинамическим сопротивлением и повышенной эффективностью за счет разнонаправленных винтов. Их установка на противоположных торцах «ноги» снижает вероятность кавитации, которую провоцируют близко расположенные винты. Также

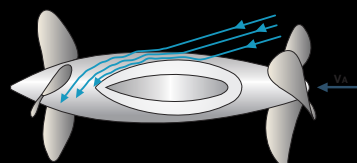
конструкторы стремились использовать закрученный поток воды от переднего винта при подходе к винту, расположенному сзади, чтобы вернуть часть затраченной энергии и увеличить упор. Для достижения цели профиль пилона выполнен максимально узким и асимметричной формы, чтобы поток от переднего винта плавно обтекал пилон и попадал на лопасти кормового винта под оптимальным углом.

Другим следствием такого расположения винтов является низкий уровень шума. Кроме того, значительно упрощается конструкция привода, поскольку не требуются сложные, расположенные один в другом валы. Предусмотрев возможную критику по поводу маневренности, Reintjes включила в комплект джойстик, который подключается к двигателям и подруливающим устройствам для удобства управления. Специальное гидравлическое сцепление позволяет иметь обороты винтов ниже холостого

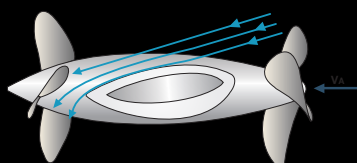


МИНУТА НА РАЗМЫШЛЕНИЕ

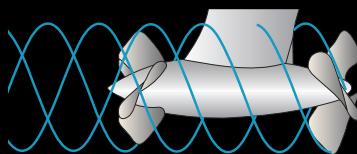
КЛАПАН ПРОСКАЛЬЗЫВАНИЯ



Обтекание симметричной стойки сопровождалось бы частичной потерей энергии от переднего винта

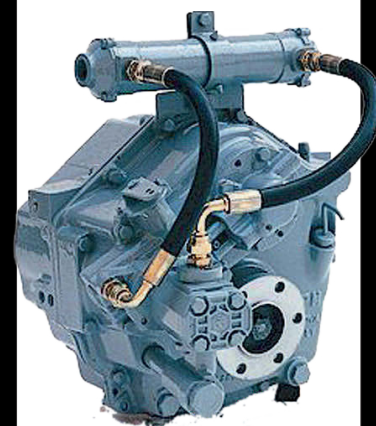
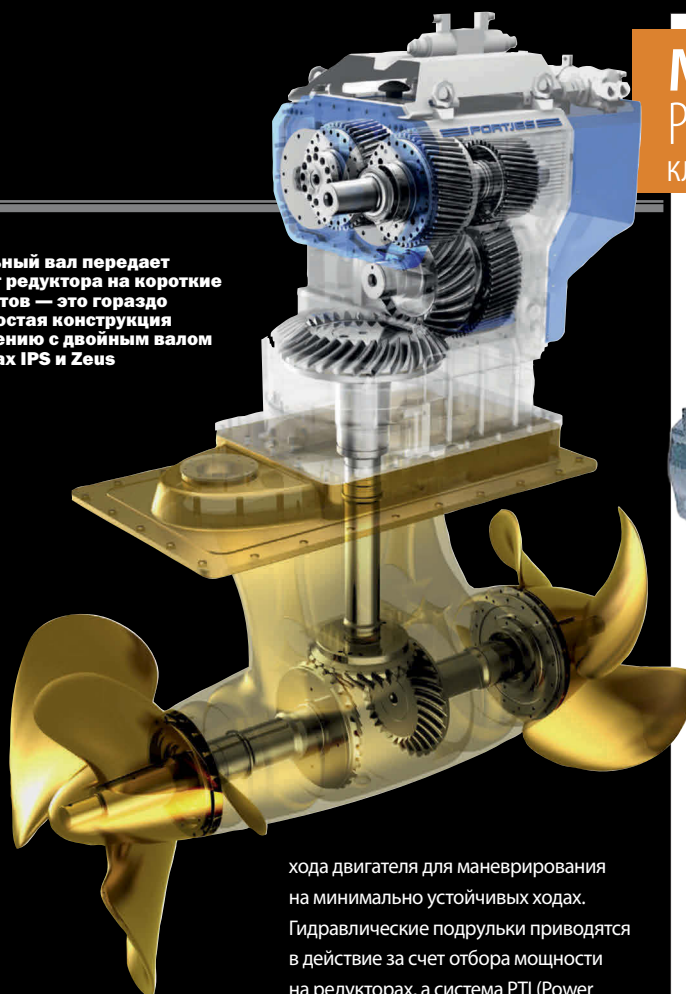


Асимметричность стойки обеспечивает оптимальный угол натекания потока на лопасти кормового винта



Оба винта вращаются согласованно и дают максимальный упор

Центральный вал передает усилие от редуктора на короткие валы винтов — это гораздо более простая конструкция по сравнению с двойным валом в колонках IPS и Zeus



Он позволяет снижать обороты винта ниже минимальных оборотов двигателя на холостом ходу для точного маневрирования на малых скоростях. Это возможно благодаря контролируемому проскальзыванию сцепления, из-за чего мотор не глохнет даже при медленном вращении винта.

Сцепление работает за счет двух или более вращающихся пластин. Когда гидравлика плотно соединяет их между собой, за счет

силы трения происходит передача усилия двигателя на привод (например, гребной вал). Клапан проскальзывания автоматически

страивает часть гидравлического давления из контура сцепления, что приводит к снижению силы трения между пластинами,

и в какой-то момент те начинают проскальзывать относительно друг друга: пластина со стороны

двигателя вращается быстрее, чем пластина со стороны редуктора. В автомобилях это явление

нежелательное, приводящее к преждевременному износу сцепления, но на яхтах оно

позволяет понизить обороты винта до 50 в минуту, что удобно при маневрировании. Недостатками проскальзывающего сцепления

является его износ, даже если детали находятся в масляной ванне, затянута реакция при переключении режимов движения

вперед–назад. Современные клапаны проскальзывания позволяют этого избежать: протестированные нами модели от Twin Disc работают быстро, мягко и полностью интуитивно.

хода двигателя для маневрирования на минимально устойчивых ходах. Гидравлические подрульки приводятся в действие за счет отбора мощности на редукторах, а система РТИ (Power Take In) позволяет также подключить электромоторы и пользоваться преимуществами гибридной схемы движения.

ВИДЫ И РАЗМЕРЫ

Установка колонок Fortjes достаточно проста: сначала нужно вмонтировать в корпус опорные площадки, отцентрировать их относительно диаметральной плоскости, а затем соединить редукторы с «ногами».

Производитель предлагает пять версий Fortjes: 1000-я серия (двигатели мощностью до 650 л.с.); 2000-я (до 950 л.с.); 3000-я (до 1200 л.с.); 4000-я (до 2000 л.с.). В разработке находятся самые крупные Fortjes 5000, рассчитанные на моторы до 2600 л.с. Колонки будут совместимы со всеми популярными марками двигателей, включая Cat, MTU, MAN, Volvo Penta, Yanmar и Cummins.

Первой тестовой платформой стал спортивный круизер Inger II (16 м) с двумя MAN по 600 л.с. и Fortjes 1000. При водоизмещении более 20 тонн яхта развивает 31,5 узла. В настоящее время верфь Dominator оснащает модель D780 приводами Fortjes 4000. Посмотрим, насколько быстро рынок примет эту эффективную и недорогую альтернативу гребным валам.

ИНТЕРНЕТ: WWW.REINTJES-GEARS.DE

МНЕНИЕ: При всех преимуществах поворотных днищевых колонок многих беспокоят сложность ремонта и эксплуатационные расходы. Fortjes могут стать интересным вариантом для этой аудитории. **Хьюго Андреа**



Dominator D780 станет одной из первых серийных яхт с приводами Fortjes



Защита от ультрафиолета

Новое покрытие предотвратит выцветание

Nyalic — это полимерное покрытие, призванное защитить материалы от коррозии и повреждения УФ-лучами. Изначально его создавали для космической программы «Аполлон». Принцип работы Nyalic заключается в создании прочной прозрачной пленки, защищающей металл, пластик, древесину, окрашенные поверхности и контакты от влаги, окисления и активных веществ. Производитель даже обещает, что это средство поможет восстановить выцветший

стеклопластик, придав ему блеск свежего. «Ниаликовое» покрытие способно изгибаться без появления трещин и термически устойчиво в диапазоне температур от 0 до +177 °С, со временем не желтеет и не облезает.

Его наносят роликом или пульверизатором на предварительно подготовленную поверхность, что гарантирует многолетнюю сохранность и эффективность Nyalic.

ИНТЕРНЕТ: www.nyalic.com

Nyalic обещает защиту от солнца и соли



Прозрачный корпус понравится не только рыбакам, но и детям, которым любопытно наблюдать за подводным миром

Лодка в море

А что там творится на дне?

Эта компактная лодочка длиной 2,2 м из очень прочного прозрачного поликарбоната может заинтересовать рыбаков и всех тех, кому нравится разглядывать подводный мир. Днище тендера выполнено в форме катамарана и, по словам создателей, дает

высокую остойчивость благодаря «эффекту двойного киля».

Облегченная конструкция «монокок» весит всего 27 кг и позволяет использовать на транце подвесной мотор мощностью до 4 л.с. Стоимость лодки у производителя составляет £ 720.

ИНТЕРНЕТ: www.vergaplast.com

СТРАННОВЕДЕНИЕ

Что это такое?

Первое в мире быстроходное судно на воздушной подушке, чей дизайн сочетает элементы Bugatti Veyron, Maserati GranTurismo и Audi R8.

В чем его особенности?

Судно выглядит как летающий суперкар, а хлопот с ним меньше, чем с СВП. Оно умеет зависать над поверхностью и оборудовано инновационной системой управления (автомобильная педаль газа и педаль быстрого включения заднего хода), обеспечивающей, по заявлению производителя, исключительную маневренность и легкость в управлении.

Откуда берется энергия?

Supercraft оборудован гибридным бензоэлектрическим агрегатом, состоящим из 60-сильного ДВС и электромотора мощностью 42 л.с., которые вращают обеспечивающий подъемную силу основной вентилятор и необычные по форме бортовые вентиляторы. Литий-



Прекрасная пляжная игрушка для «больших мальчиков». Гибридный двигатель и карбоновый корпус позволяют ей развивать 70 узлов

ионные аккумуляторы на 48 вольт (емкость 64 Ач) питают электромотор, заряжаются от генератора бензинового двигателя и позволяют передвигаться на малые дистанции исключительно на электротяге. Но главное преимущество электромотора — дополнительная мощность для мгновенного ускорения.

Насколько Supercraft быстрый?

Максимальная скорость достигает 70 узлов, на крейсерских 35 узлах

запас хода превышает 100 миль при расходе топлива 3 мили/л.

Какая у него конструкция?

Для снижения веса судна его корпус изготовлен из карбона, а сидящих друг за другом в шикарных креслах с боштерами людей защищает лобовое стекло из поликарбоната. В отделке интерьера используется древесина и углепластик, установлен холодильник и держатели для напитков.

Наружные световые приборы Supercraft включают морские навигационные огни (в том числе диодные ходовые) и галогенные фары. При габаритах 4,3 × 2,1 м судно весит 318 кг и берет на борт 227 кг груза.

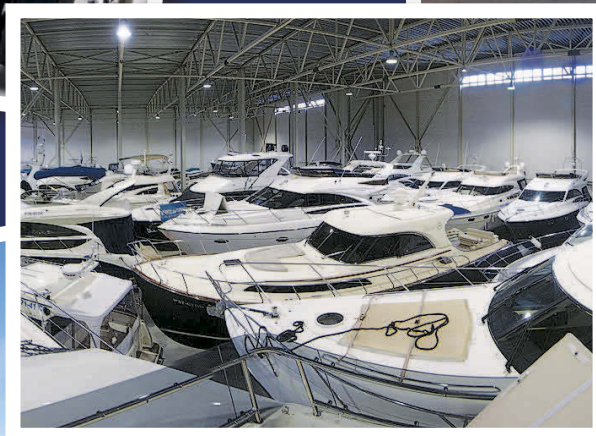
Сколько оно стоит?

Всего порядка £ 55 000, плюс производитель предлагает для Supercraft чехол и трейлер.

ИНТЕРНЕТ: www.mercier-jones.com

ПОРТ ДУБРОВКА

Концептуальное, более элитное,
светлое, теплое, просторное
общезитие 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



*Мы сохраняем
Вашу мечту*



На это не жалко!

Нередко владельцы яхт идут на дополнительные траты и оборудуют свои суда различными полезными системами, повышающими их возможности.

Текст **Антон Черкасов**

Недавно новостные ленты сообщили о 76-летнем немце Гюнтере Хольторфе, который осенью завершил кругосветную автоэкспедицию, длившуюся... 26 лет. В 1989 году вместе с женой Кристиной он сел на новенький Mercedes-Benz Geländewagen 300 и отправился в Африку. Супруги рассчитывали объехать ее за полтора года, но Черный континент затянул их аж на пять лет. А дальше пошло-поехало...

Голубой внедорожник накатал по миру 900 000 км, побывал в 215 странах и стал семье Хольторфов единственным домом на четверть века. Теперь путешественник ушел на пенсию, а его легендарный автомобиль, у которого за все время случилась лишь одна серьезная поломка (разрушился подшипник ступицы), отправился в штутгартский музей Daimler Mercedes-Benz.



Удобный при швартовке наружный пост управления в кокпите



Дублированные якорные лебедки (шпили) на носовой палубе

К чему этот рассказ? К тому, что когда техника становится человеку домом и ключевым инструментом, а не просто средством для развлечения, к ней выдвигаются особые требования. Для яхты они еще более высоки: посреди океана не сойдешь на берег, если что-то вдруг вышло из строя.

В прошлых выпусках журнала мы рассказывали о четырехмесячном путешествии Тони Флеминга на траулерной яхте Fleming 65 в Исландию (МВУ №4/28, 2014) и приводили описание такой яхты (МВУ №6/30, 2014), однако за кадром остались два важные вещи. Первая — будучи основателем и владельцем верфи Fleming, Тони проводит в море значительную часть времени, а исландский круиз был лишь эпизодом его многочисленных странствий. И вторая: в обзоре лодки

мы привели общий список ключевых систем и оборудования, которые позволяют Fleming 65 свободно чувствовать себя в океане, без их детального разбора, и теперь возвращаемся к этой теме.

Кстати, нам повезло: в конце лета в Петербурге появилась новенькая Fleming 65, на которой, помимо базового набора оборудования, стояло немало опциональных систем. И нам есть что добавить из собственных впечатлений.

ВАННА ДЛЯ ВАЛА

Прежде всего, отметим оригинальную Enclosed Shaft System от компании Seatorque, которая также известна на рынке как BOSS (Bolt On Shaft System).

Она представляет собой заполненную маслом трубу из нержавеющей стали (марка 316L), в которой вращается гребной вал Aquamet 22HS. Поддержку вала в масляной ванне обеспечивает набор роликовых подшипников, которые также минимизируют сопротивление трения. Рядом с ванной находится масляный бачок, позволяющий следить за состоянием и уровнем масла и доливать его при необходимости.

Корпус упорного подшипника из алюминия марки 6061 с анодированным, устойчивым к коррозии покрытием выполнен с минимальными допусками. Гибкие

штуки между BOSS и корпусом судна обеспечивают изоляцию, а также распределяют осевую нагрузку и поглощают вибрацию.

Основное преимущество BOSS по сравнению с традиционной конструкцией (без масляной ванны) — снижение вихревого сопротивления и турбулентности. Дело в том, что из-за так называемого эффекта Магнуса на валах образуется паразитная сила, направленная перпендикулярно потоку; BOSS нивелирует ее, и в итоге к винтам подходит менее возмущенный поток. Кроме того, система избавляет от проблем, вызванных неточной центровкой валов и дейдвудных подшипников (Гудрича). Вопрос осевой центровки в этом случае вообще снимается, а на винты поступает на 8% больше мощности, что благоприятно отражается на расходе топлива.

При серьезной неисправности на яхте посреди океана на берег не сойдешь



На экранах Boving присутствует вся информация о системах яхты

Дисплеи системы Boving стоят на обоих постах управления Fleming 65



Система BOSS минимизирует трение и избавляет от необходимости идеальной осевой центровки валов

Более того, BOSS вибрационную нагрузку от вращающихся винтов переводит с опор двигателей на корпус через крепления-амортизаторы. Наконец, система занимает меньше места и не требует сальников — между корпусом и неподвижной муфтой узла обеспечено водонепроницаемое соединение.

Помимо очевидной практичности BOSS, радует и неприхотливость системы. Производитель рекомендует менять масло каждые 3000 моточасов (занимает менее часа), а сервис подшипников осуществляется через 10000 часов, или 10 лет. За это время можно обойти вокруг земного шара не один раз!

ШТУРВАЛ НА ПРОВОДАХ

В спорах яхтенных новаторов и консерваторов об электронном

управлении двигателями сломано немало копий, но прогресс идет, и проглочные яхты с тросиками уже не выпускает, кажется, ни одна верфь. Однако из авиационной индустрии не так давно пришло еще более смелое решение — заменить проверенные веками тяги от штурвала к рулям на провода электронной рулевой системы.

Fleming 65 проектировался с механической рулевой системой, но потом Тони Флеминг захотел добавить усилитель, однако установка значительно усложняла конструкцию. Тогда инженеры верфи отыскали

Для Fleming 65 предлагается широкий список опционального оборудования

британскую компанию Hypro Marine, которая выпускает гидравлические и электрические рулевые системы. Поскольку основным требованием Флеминга была простота и надежность, Hypro Marine предложила ему гибридную систему Electronic Command Steering (ECS), состоящую из реверсивной гидравлической помпы, приводимой в действие электромотором (24 В), и электронного блока управления.

В отличие от стандартной гидравлической системы, ECS не нуждается в десятках метров шлангов и зависимого от главных двигателей центрального насоса. В случае Fleming 65 полная перекладка штурвала требует всего четыре оборота и занимает четыре секунды.

По субъективным ощущениям ECS не отличается от обычной гидравлики, а функцию дублирования рулевой системы выполняет не только «запараллеленный» авторулевой, но также запасной реверсивный электронасос, который включается тумблером прямо с приборной консоли. Важно отметить, что архитектура системы позволяет независимо подключать ее к нескольким штурвалам и даже джойстикам на разных постах управления.

КИБЕРМОЗГ

В эпоху планшетников и смартфонов сенсорными панелями МФД яхтсменов уже не удивить. Однако, как гласит реклама, «не все йогурты одинаково полезны». Еще несколько лет назад Тони Флеминг выбрал для установки на свою яхту немецкую электронику Boving, способную мониторить огромное облако бортовых датчиков.





Устройство обогрева лобового стекла



Установленные снаружи электрические розетки защищены от попадания воды



Отопительная система яхты, работающая на дизельном топливе



Установленные под фильтрами емкости предохраняют от следов капельной течи



Панель управления топливной системой (в том числе перекачкой топлива)



Компактный исполнительный механизм бортовых успокоителей качки

На эти широкоформатные экраны можно выводить детальную информацию о «самочувствии» яхты: напряжении аккумуляторов, уровне трюмных вод, подключении берегового питания, состоянии навигационных огней, изображении с видекамер, а также интегрировать картинку с приборов ночного видения FLIR и системы Furuno 3D.

Привести здесь весь список возможностей Boning не хватит места — на Fleming электроника контролирует более сотни параметров, причем рамки программирования, например, индивидуальных порогов сигнализации чрезвычайно широки.

Более того, система во многом выступает в качестве

самостоятельного технического бортового журнала и записывает показания датчиков в специальный файл. Например, если программа фиксирует «вылет» одного из навигационных огней, то информирует об этом капитана, автоматически включает запасной огонь и отображает это в журнале.

В дополнение к Boning (от них, кстати, пока не отказывался ни один заказчик) на новые яхты Fleming ставят умную «примочку» от компании Yacht Sentinel, которая уведомляет владельца о состоянии судна посредством SMS-сообщений. Ее датчики оценивают температуру, наличие воды в трюме, открытые люки, напряжение батарей

и береговое питание. Разумеется, есть и приемник GPS, бьющий тревогу, если яхта пересекла «геозабор», то есть вышла за пределы означенной зоны (например, покинула свое место в марине).

Можно еще перечислять полезные системы, которые превращают яхты Fleming в полноценное морское «обиталище», среди которых значится, например, обогрев судна с помощью горячей воды, пульт для перекачки топлива между баками и убирающая неприятные запахи вентиляция. Однако сами по себе эти технологичные штучки не сделают из вас путешественника, поскольку Гюнтер Хольторф стал таковым не благодаря, а только с помощью своего внедорожника. Желание покорить водный мир рождается внутри нас, а Fleming просто выступает одним из надежных инструментов для его реализации. **МВУ**

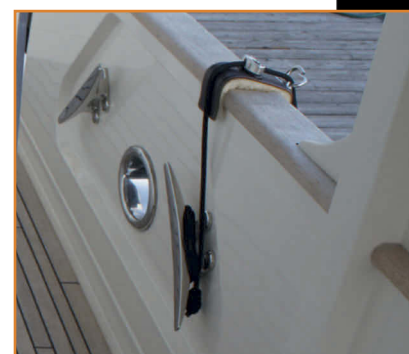
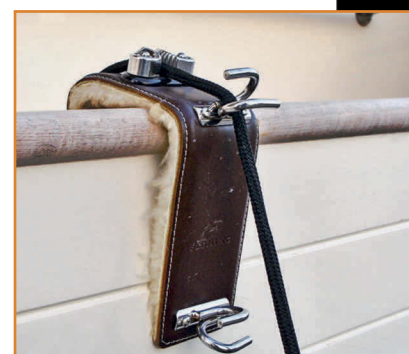
МАЛЕНЬКИЕ ХИТРОСТИ

КРЕПЛЕНИЕ КРАНЦЕВ



Всем нам приходилось быстро закрепить лить кранца на леере или планшире яхты. Столь нехитрая процедура тем не менее требует глазомера и умения завязать надежный узел. Помимо этого, лить может оставлять следы в месте крепления, которые придется устранять.

Увиденное нами на Fleming 65 простое устройство существенно упрощает крепление кранца. Сначала лить вытравливают на нужную длину и крепят в зажимных кулачках. После этого свободный конец фиксируют на утке, установленной на комингсе фальшборта. Кулачки закреплены на скобе с мягкой подкладкой, предохраняющей планширь от царапин и других следов, оставляемых линем, а крючки не позволяют кранцу смещаться.



МНЕНИЕ: Дополнительное оборудование и дублирующие системы на яхтах для серьезных плаваний предоставляют не только удобство эксплуатации, но могут серьезно расширить их возможности. **Борис Лашков**



НАВИГАЦИЯ

Техника, советы, мнения



Эксперт МВУ
Тим Бартлетт
E-mail: editor@mby.ru



Информация от AIS
накладывается прямо
на карту в режиме онлайн

Цель вижу!

С изобретением AIS жизнь капитанов стала существенно легче. Наш эксперт Дункан Кентт поможет выбрать оптимальное устройство.

Забывая о безопасности судна, найдите на приборной консоли место для приемника AIS. AIS (система автоматической идентификации) создана для передачи на суда и береговые станции информации о положении, скорости, курсе, номере MMSI и других важных деталях всех оснащенных передатчиками AIS плавсредств в радиусе приема УКВ.

Есть два класса оборудования AIS: устройства А-класса обеспечивают прием/передачу сигнала и обязательны для всех пассажирских судов и судов коммерческого флота водоизмещением свыше 300 рег. т.

Приборы В-класса рассчитаны на прогулочные суда и могут служить приемником или передатчиком.

На моторные яхты не обязательно устанавливать AIS, но многие идут на это, дабы точно знать положение своей лодки, ее курс и скорость, что повышает навигационную безопасность. Вместо того чтобы пытаться различить объект среди радарного эха, достаточно просто взглянуть на AIS и не только понять обстановку в радиусе действия, но также увидеть суда, которые следуют опасным курсом, способным привести к столкновению. Если информация от AIS накладывается

на дисплей картплоттера или радара, это удобно вдвойне. Многие владельцы небольших яхт при пересечении акваторий с интенсивным трафиком предпочитают иметь возможность отслеживать траектории движения быстрых

коммерческих судов, однако не хотят приобретать дорогие транспондеры. Приемники же относительно дешевы и легко устанавливаются (особенно это касается приборов с антенным сплиттером). Некоторые компании даже выпускают ресиверы, совмещенные с УКВ-радиостанцией, поэтому если у вас еще нет AIS и вы планируете поменять рацию, стоит подумать о такой комбинации.

Поскольку приемники класса «В» устанавливаются добровольно, на них нельзя полностью положиться при плохой видимости, поэтому основным средством обнаружения других судов будет радар. Сегодня большинство навигационных знаков переводят в так называемые AIS-маячки, причем в море это делается «виртуально» — путем передачи данных об их положении с береговых станций таким образом, что они появляются на экране AIS в виде другого символа (чаще всего — ромба). В ближайшем будущем, возможно, все виды

навигационной помощи примут на вооружение такой метод. Помимо того, ресиверы могут принимать сигналы от персональных AIS-маячков, которые срабатывают при падении человека за борт и передают его местоположение судам в округе. Принять решение об инвестициях такого рода бывает непросто. Матерые путешественники могут убедить вас, что такие «примочки» превратятся в головную боль, если рядом не окажется специалиста. Однако для большинства яхтсменов, совершающих длинные переходы в зоне активного судоходства, AIS может оказаться очень полезной.

Если вы не использовали AIS прежде, то для начала стоит выбрать недорогую модель и подключить ее к картплоттеру или навигационной программе на ноутбуке. Даже бюджетные устройства хорошо справляются с получением целей и отличаются от дорогих моделей лишь быстродействием.



МЕТОДИКА ТЕСТИРОВАНИЯ

В нашей мастерской на берегу бухты Чичестер мы оборудовали небольшую лабораторию, где подключили восемь приемников AIS и три комбинированных устройства VHF-AIS. Антенну УКВ закрепили на топе пятиметровой мачты на крыше и проверили ее работу с помощью специального прибора (оба устройства нам любезно предоставила компания Sheakspeare Marine).

Приемники необходимо подключить к питанию, антенне и дисплею. Если у вас есть картплоттер с собственным GPS, дублировать GPS для AIS не нужно. Некоторые модели приемников снабжены канальным уплотнителем, что позволяет направлять данные GPS и AIS в один порт МФД (многофункционального дисплея).

Каждый приемник мы подключаем к картплоттеру Raymarine e97 через высокоскоростной коннектор NMEA 0183-HS (38 400 бод). Затем каждый тестовый образец тщательно

исследовался по трем основным критериям.

Первое и самое важное — качество работы. Каждый раз мы определяли, сколько судов увидел прибор в рабочем радиусе, показал ли он все цели AIS, включая маячки человека за бортом,

и задавали себе вопрос: действительно ли это устройство лучшее на рынке? Оценки по этому пункту были наиболее весомыми.

Во-вторых, мы оценивали простоту использования и подключения устройств. Если в этом плане возникали какие-либо

сложности, то часть баллов снималась.

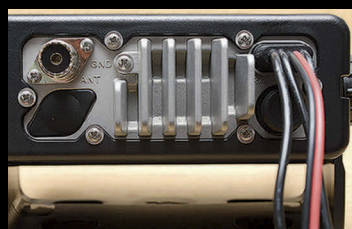
Третий параметр — соотношение цены и качества: проверялась надежность, водонепроницаемость и дополнительные функции устройств, которые могли сделать покупку более выгодной.



Standard Horizon Matrix GX2100E

Стоимость £ 350

Мatrix GX2100E является комбинацией цифровой УКВ-радиостанции и двухканального приемника AIS, работающего с определенным AIS-ключом. Данные с AIS занимают половину небольшого ЖК-экрана и отображаются в пределах двух окружностей, с помощью которых пользователь может задать радиус вывода целей от 1 до 15 миль. Чтобы получить данные о какой-либо цели, необходимо выбрать ее на экране с помощью поворотной ручки и нажать. Информация включает ближайшую точку встречи (СРА) и время до ее достижения (ТСРА), а также предупреждение о грозящем столкновении; причем эти параметры можно запрограммировать.



Полезные функции включают выбор радиуса и цели, цифровой вызов и предустановки для группы судна. Как и все протестированные устройства, это подключается к картплоттеру по интерфейсу NMEA 0183, позволяя накладывать данные AIS на карту. Если картплоттер оснащен GPS, его информацию можно использовать для DSC-VHF.

У нас не возникло сложностей с подключением этого устройства по NMEA 0183.

Standard Horizon только что анонсировала следующую модель GX2100E, которая отличается от этой только наличием встроенного GPS, поэтому при выборе советуем взглянуть на нее.

ИНТЕРНЕТ: www.standardhorizon.com

ВЕРДИКТ

Высококачественная радиостанция с большим количеством полезных функций и интересным дополнением в виде AIS является хорошим выбором за свою цену. Возможно, не самый лучший вариант для использования без картплоттера, поскольку собственный дисплей слишком мал.



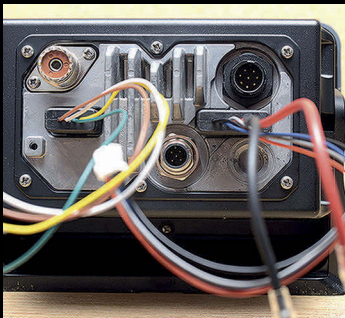
РЕЙТИНГ
★★★★☆



Icom IC-M506

Стоимость £ 510

Модель оснащена одним из самых крупных экранов среди любительских цифровых радиостанций (50 × 70 мм), что очень удобно для использования встроенного AIS-приемника. Устройство имеет четыре софт-клавиши, одна из которых закреплена за AIS. По ее нажатию половина экрана отводится под информацию AIS, показывающую видимые цели и курс ближайшего судна. Эту информацию затем можно вывести на полный экран — в таком режиме наблюдать за целями



гораздо удобнее. Графическое отображение целей напоминает таковое у радара и достаточно привычно, а диапазон дальности настраивается от 0,125 до 24 миль.

Для определения курса целей можно добавлять короткие векторы, а по нажатию курсора подсвечивается каждая последующая цель. После выбора цели и нажатия кнопки «Ввод» на экран выводится полная информация о ней, включая CPA и TCPA.

IC-M506 без проблем получает сигнал GPS через NMEA 0183, однако устройство передает информацию от AIS исключительно по интерфейсу NMEA 2000.

ИНТЕРНЕТ: www.icom.com

ВЕРДИКТ

С этим устройством легко работать благодаря большому дисплею и быстрому AIS. Если у вас нет

картплоттера с AIS или вы совершенно не хотите тратить деньги на отдельный приемник, IC-M506 станет для вас вполне удачным выбором.

РЕЙТИНГ



B&G V50

Стоимость £ 395

Новая радиостанция V50 включает полнодуплексный двухканальный AIS-приемник и легко интегрируется в существующую сеть B&G, позволяя совершать цифровые вызовы с совместимого картплоттера Zeus

с идентификационными данными судна.

Сначала нас немного смутил маленький экран (68 × 35 мм), однако за счет более высокого по сравнению с другими моделями разрешения проблем с чтением информации не было. А вот управление показалось нам не слишком логичным — даже за простыми вещами приходилось часто обращаться к инструкции.



Подключить прибор не составляет труда, однако в инструкцию закралась ошибка, и провода AIS на схеме имели неправильную полярность.

Разобравшись с этим, других проблем при соединении с Raymarine e97 мы не выявили. У V50 отсутствуют софт-клавиши, однако за AIS закреплена специальная кнопка, которая выводит на половину экрана окружности с целями, а в другой части показывает их список с идентификационными данными судов в выбранном радиусе, причем ближайшие из них оказываются вверху списка. Все выглядит достаточно мелко, но читаемо с близкого расстояния. Поворот ручки поочередно подсвечивает цели, а нажатие выводит подробную информацию от AIS. Пользователь может сам настроить параметры

CPA (0,1–30 миль) и TCPA (1–30 мин.).

ИНТЕРНЕТ: www.bandg.com

ВЕРДИКТ

Компактная и функциональная радиостанция, которая хорошо

справляется с задачей и обладает множеством функций в связке с сетью B&G Zeus. Маленький экран с высоким разрешением не очень подходит для использования в качестве единственного дисплея для AIS.

РЕЙТИНГ



NASA AIS Engine 3

Стоимость £ 133

Прибор NASA AIS Engine 3 — это двухканальный асинхронный приемник с каналным уплотнителем для GPS. Он поставляется с отдельными кабелями питания и данных для картплоттеров с разным программным обеспечением. Хотя он и может принимать сигналы класса «А» и «В», но только быстро переключается между ними, а не следит за обоими одновременно. Третья версия прибора отличается усовершенствованным программным обеспечением для

приема всех новых трансляций AIS. Используя ноутбук, внешний приемник GPS и поставляемый с прибором DVD-диск (для Windows), вы можете видеть цели AIS без специального картплоттера. В программе можно выбирать любые суда, а информация о них отображается в отдельном окошке.

ИНТЕРНЕТ: www.nasamarine.com

ВЕРДИКТ

Низкая стоимость и энергопотребление (48 мА). Производителям следовало бы оснастить устройство USB-портом.



Digital Yacht AIS100 PRO

Стоимость £ 135

Этот самый маленький из отобранных для теста приемников не боится воды, работает в двухканальном режиме и снабжен каналным уплотнителем для GPS, а также NMEA- и USB-портами. Он подключается к блоку питания (10–30 В) и имеет разъем VNC для подключения антенны.

Единственный светодиод сообщает о статусе устройства: постоянное свечение — питание включено, мигание — идет передача данных.

В комплект входит диск с необходимыми драйверами для PC

и Mac, но нет никаких карт, поэтому для отображения целей AIS вам понадобится навигационная программа. AIS100 можно также подключить к проприетарному картплоттеру посредством NMEA 0183, который передает данные GPS и AIS на скорости 38,4 К.

ИНТЕРНЕТ: www.digitalyacht.co.uk

ВЕРДИКТ

Недорогой аккуратный прибор, который хорошо подойдет для маленькой лодки с картплоттером NMEA 0183 или ноутбуком.



ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ?

Все приемники AIS без собственных экранов транслируют данные через коммуникационный интерфейс NMEA и требуют подключения к совместимым дисплеям (МФД, ноутбук и т. д.), которые могут интерпретировать и выводить полученную информацию. Важно отметить, что сигнал AIS передается со скоростью 38 400 бод вместо

медленных 4 800 бод, которые использует GPS, и это нужно учитывать при установке. Если у вашего картплоттера всего один входной разъем NMEA, то необходимо свести сигналы AIS и GPS либо подключив AIS-приемник к GPS-антенне, либо используя внешний каналный уплотнитель. В последнем случае данные передаются по одному кабелю на высоких скоростях.

Многие AIS-приемники поставляются с драйверами для ноутбуков, использующих совместимые с AIS навигационные программы. Для вывода исключительно данных AIS неплохо

подойдет программа proAIS без картографии.

Для лучших результатов вам понадобится антенна, покрывающая все частоты до и включая 162,025 МГц (не все это могут). Радиус приема так же, как и в случае УКВ, зависит от «линии видимости». Сигнал AIS передается не в аналоговом, а в цифровом виде, поэтому из-за низкой мощности более уязвим для помех. По этой причине очень важно правильно расположить и настроить антенну. В идеале она должна «видеть» горизонт на 360°, а значит, стоять на радарной арке или мачте.

Сплиттер антенны, а точнее, дуплексер однозначно необходим,

если только вы не собираетесь устанавливать для AIS отдельную антенну.

Существуют активные и пассивные сплиттеры. Активный дуплексер предназначен для приемопередатчиков и изолирует AIS, когда на УКВ-радиостанции нажата кнопка передачи, предоставляя ей преимущество. Пассивные сплиттеры просто позволяют УКВ-рации и AIS использовать одну и ту же антенну. Если в будущем вы планируете поставить приемопередатчик AIS, то лучше сразу покупать активный сплиттер или выбирать устройство со встроенным.



Comar AIS-3R

Стоимость £ 250

Устройство является двухканальным AIS-приемником с уплотнителем канала. Оно оборудовано стандартным антенным разъемом PL-259, а также портами USB и NMEA



0183. Кабели поставляются в комплекте, а питание осуществляется через порт USB от ноутбука. Для тех, кто хочет подключить еще и GPS, в NMEA-кабеле есть провода для передачи на скорости 4800 и 38 400 бод.

AIS-3R умеет принимать и декодировать сообщения класса «А» и «В», включая AIS SART и Aids to Navigation (навигационная помощь). Цели и связанная с ними информация могут отображаться на любом совместимом с AIS картплоттере или компьютере.

ИНТЕРНЕТ: www.comarsystems.com



ВЕРДИКТ

Компактное устройство, которое потребляет мало энергии (100 мА) и легко подключается. Идеально подходит для картплоттеров с единственным портом NMEA 0183.

РЕЙТИНГ



Furuno FA-30

Стоимость £ 256

Приемник от Furuno на фоне «одноклассников» напоминает слона: черная пластиковая коробка по габаритам



почти в восемь раз превосходит «малышей» и потребляет до шести раз больше тока — 1,2 А. К его плюсам можно отнести полнодуплексную работу — FA-30 одновременно работает с двумя каналами, а не переключается между ними. Приемник не имеет встроенного сплиттера (его можно купить отдельно за £ 150), однако легко соединяется с сетью Furuno NavNet 3D через порт Ethernet, а также работает с компьютерами после установки программы AIS Viewer (в комплекте). Порт NMEA

0183 у FA-30 также присутствует.

ИНТЕРНЕТ: www.furuno.com

ВЕРДИКТ

Набор из приемника и сплиттера стоит дороже конкурентов и значительно превосходит их размерами.

РЕЙТИНГ



Digital Yacht ANT200

Стоимость £ 270

Тестируемое устройство немного отличается от AIS100 и сочетает AIS-приемник и отдельную антенну плюс уплотнитель канала GPS. Оно идеально подходит для небольших лодок, где крепится на релинге, а также подойдет тем, кто хочет разделить антенны VHF и AIS.

ANT200 очень компактный, а вся «начинка» размещена в пластиковом «грибке», на вершине которого вкручена гнущаяся антенна высотой 140 мм. Снизу выходят кабели данных (NMEA) и питания длиной 15 м. Для установки требуется

специальный адаптер под дюймовый релинг (в комплект не включен).

ИНТЕРНЕТ: www.digitalyacht.co.uk

ВЕРДИКТ

Аккуратное решение для маленьких судов, однако работает приемник не очень хорошо. Он показывал меньше целей, чем любой из конкурентов, хотя стоял на той же высоте, что и обычная антенна.



РЕЙТИНГ



McMurdo Smartfind M15S

Стоимость £ 220

Одна из самых свежих моделей: очень компактная (128 × 88 × 36 мм), легкая и достаточно красивая для того, чтобы не прятать ее под приборную консоль. Внутри аккуратного



пластикового корпуса находится полнофункциональный двухканальный приемник класса «А»/«В» с антенным сплиттером, портом NMEA 0183 и USB.

Приемник может питаться от сети 12 или 24 В, потребляя всего 250 мА, и оснащен антенными разъемами PL249 и VHF. В комплекте поставляется диск с драйверами и программой AIS Viewer для тех, кто будет использовать его с компьютером. Вдобавок ко всему доступна даже версия с Wi-Fi.

ИНТЕРНЕТ: www.mcmurdomarine.com



ВЕРДИКТ

Вот это штука! Невысокая цена, легкость установки и, главное, стабильная работа. Мы даже использовали этот приемник в качестве референсного.



Garmin AIS300

Стоимость £ 340

Ais-приемник Garmin AIS300 оборудован встроенным сплиттером и двумя гнездами PL249: одно для антенны, другое для УКВ-рации. Он также имеет двухканальный порт NMEA 0183



и совместим с NMEA 2000. Один и тот же кабель обеспечивает питание и передачу данных NMEA 0183 со стандартной скоростью 38,4 Кбод. Питание (12 или 24 В) необходимо подключать даже при использовании сети NMEA 2000, однако потребление не превышает 200 мА.

Странно, но у этого приемника нет канального уплотнителя для GPS, и он полагается на поступающие из сети данные, то есть несовместим с МФД, где есть только один вход NMEA.

ИНТЕРНЕТ: www.garmin.com

ВЕРДИКТ

Хороший приемник, рассчитанный на сеть Garmin NMEA 2000 и позволяющий совершать автоматические цифровые УКВ-вызовы.



Raymarine AIS350

Стоимость £ 340

Эта «умная» компактная коробочка оснащена разъемами питания, передачи данных, SeaTalk и мини-USB. У нее нет антенного сплиттера, зато присутствует канальный уплотнитель для ускорения



входящих сигналов 4,8 Кбод (например, от GPS) до скорости 38,4 Кбод. Внешнюю GPS-антенну можно подключить через разъем SeaTalk или соединить напрямую с сетью SeaTalk, если она уже развернута на борту.

ИНТЕРНЕТ: www.raymarine.com

ВЕРДИКТ

Устройство заработало прямо из коробки, подключение через NMEA 0183 не требовало усилий, а в случае SeaTalk это было бы еще проще. Приемник показал все ожидаемые цели, и даже больше.



БЕСЕДЫ НАБОРТУ

О лодках, о яхтенном бизнесе, о жизни...



Накануне юбилея

Мы не раз тестировали лодки Trident и уже много про них знаем. А сегодня, в преддверии десятилетия компании, мы решили познакомить вас с верфью изнутри.

Верфь Trident пришла на рынок в 2005 году и за короткое время успела завоевать доверие клиентов в России и за рубежом. Накануне первого для этого масштабного проекта юбилея коммерческий директор компании Ксения Зудинова поделилась с редакцией MBY секретами успеха и рассказала о планах компании.

Компания Trident уже 10 лет уверенно развивается. Как удалось превратить небольшое производство в одну из самых крупных в России катерных верфей?

Во-первых, мы предлагаем востребованный продукт. В России, где много воды, но непростой климат, крепкие, износостойкие алюминиевые лодки наиболее популярны. Уместна аналогия с автомобилями: машины класса «люкс» приобретают для статуса, а быстрые и надежные авто среднего класса давно стали повседневной необходимостью. Как бы ни менялась лодочная мода, безопасность

На многих участках сборки работа делается вручную



Верфь производит алюминиевые лодки, катера и RIB'ы длиной от 4 до 11 метров



Ксения Зудинова не только успешно курирует несколько проектов Trident, но и пишет диссертацию по смежной теме

и мореходные качества всегда приоритетны для клиента. Наверное, секрет успеха верфи еще и в том, что мы идем своей дорогой, не боясь ошибиться, не боясь экспериментировать, ставить новые задачи и решать их. И самое главное условие для развития — люди: именно благодаря нашим опытным конструкторам и специалистам производства мы можем гордиться высоким качеством продукта. Команда Trident — это не просто профессионалы, а подлинные энтузиасты, готовые работать днем и ночью над совершенствованием лодок и технологий.

Как сказываются на работе изменения экономической ситуации в стране?

Сейчас многие наши коллеги сетуют на кризис, на неблагоприятные условия. А мы как-то не успеваем заметить кризисные явления. Конечно, приходится

учитывать изменения, происходящие на рынке, но работы настолько много, что о кризисе узнаешь только из новостей. Думаю, именно сейчас экономика России как никогда нуждается в сильных и надежных игроках на рынке отечественного судостроения.

Предложение формирует спрос, а клиент формирует предложение. Кто ваш клиент, для каких целей ему нужен катер?

Клиенты Trident очень разные: это и рыбаки, и охотники, и любители путешествовать на выходных по озерам и рекам. Но все они ценят в первую очередь удобство, практичность и надежность. Им важно, чтобы корпус был прочным и долговечным, чтобы двигатель имел подходящую мощность, чтобы семье в лодке было удобно и безопасно, чтобы не возникало проблем с установкой оборудования, например, рыболовного. Таким не нужна дорогая отделка, а сложные опции вовсе нежелательны — намного важнее безопасность и стойчивость на ходу, особенно если погодные условия непростые. Даже если речь о небольшой открытой лодке длиной 4–5 метров, мы, прежде всего, заботимся о безопасности. Ну и, конечно, учитываем специальные пожелания.

Ваши катера заказывают и для профессионального использования. Как вы работаете с такими заказчиками?

Для нас каждый такой проект — это шаг вперед, возможность реализовать наш потенциал. Trident — это мощное производство, которому по силам любая, даже самая смелая задача. Наши инженеры и конструкторы не раз доказывали свою компетентность, создавая абсолютно новые, индивидуальные проекты или изменяя существующие под сложные профессиональные задачи. К примеру, недавно мы выпустили серию гидрографических катеров с шахтами на базе Solo. Мы не только следим за уровнем профессионализма разработчиков, но и подбираем лучших специалистов на производство: сварщики, судосборщики, команда швейного цеха, испытательного центра, сотрудники цеха окраски — все прекрасно обучены и разбираются в своем деле. Как следствие, Trident ручается за качество и надежность каждой лодки.

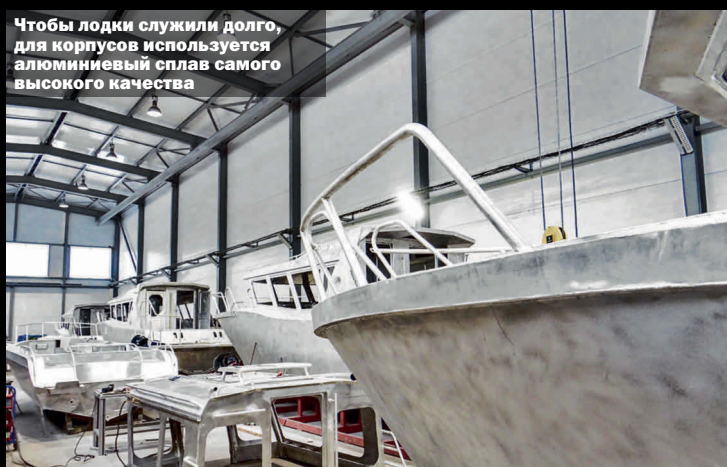
Вы не следуете принципу «Лучшее — враг хорошего» и регулярно выпускаете новые модели...

Каждый год в Trident появляются новые модели, внедряются новые решения, осваиваются новые технологии. И с каждым годом круг наших клиентов расширяется. Вначале это были рыбаки, охотники и просто любители водной техники. Потом появились государственные структуры, которые внесли свою лепту в формирование модельного ряда лодок.

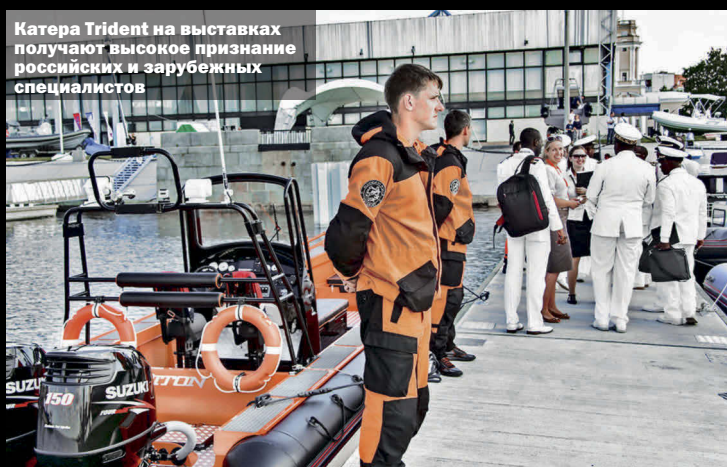
Например, МЧС поделилось с Trident важными аспектами эксплуатации ими водной техники; так появилась модель Trident 720 CT Indigo — алюминиевый катер, надежный, скоростной и, главное, безопасный, для решения задач спасения, экстренной перевозки оборудования и доставки продовольствия, водолазных работ. Эти «рабочие» особенности оценили исследователи, и теперь лодку используют в научных экспедициях, а также для патрулирования в заповедниках. Ну и, конечно, последовали частные заказчики, особенно любители троллинга.



Маневренные RIB'ы удобны для патрульных служб



Чтобы лодки служили долго, для корпусов используется алюминиевый сплав самого высокого качества



Катера Trident на выставках получают высокое признание российских и зарубежных специалистов

То есть профессиональная лодка «пошла в народ», ее стали приобретать для личного пользования? Похоже на удачное стечение обстоятельств.

Это можно было бы считать совпадением, если бы случай был единичным. Но это не так: похожая ситуация сложилась с линейкой RIB'ов. К нам обратилась спасательная служба. Они искали быстроходный катер-RIB, от которого требовалась безопасность в штормовых условиях (спасательные операции проводят в любую погоду) плюс возможность трансформировать пространство на борту под разные нужды: для перевозки груза или пострадавших. Так появился Piton 720, и он полностью оправдал ожидания заказчика (см. МВУ №6/24, 2013).

Неудивительно, что вскоре за 720-м вышли и младшие модели: Piton 450, Piton 520, которые теперь используют для патрулирования и в качестве шлюпок быстрого реагирования на кораблях. Появились и старшие «Питоны», к примеру, Piton 900 — мореход, которому не страшны ни высокая волна, ни сильный ветер; лодка демонстрирует потрясающую остойчивость в экстремальных условиях. Конечно, частный покупатель тоже с удовольствием берет эти лодки. Востребованность у спасательных служб — очень хорошая реклама.

А случались ли в вашей практике противоположные ситуации?

Бывало, что новая модель создавалась для частных нужд, но благодаря надежности и выносливости становилась фаворитом у компаний, использующих лодку в профессиональных целях. Такова история Solo 900. При создании этого каютного алюминиевого катера



Работа над новым проектом

мы старались обеспечить для клиента максимальный комфорт на борту. Просторная каюта, камбузный уголок-стойка по правому борту, отдельный галейон. Мы также много вложили во внешний облик Solo 900 и его ходовые качества. Все это быстро оценили профессионалы: модель используют исследователи, научные институты, патрульные службы, она работает в качестве лоцманского и даже гидрографического катера.

Влияют ли пожелания покупателей на развитие модельной линейки верфи?

Конечно, мы прислушиваемся к нашим клиентам — они подсказывают правильное направление развития производства, технологий. Они запрашивают все более комфортабельные по условиям обитания лодки, более автономные и современные по оснащению. И мы движемся вместе с ними в одном направлении, завоевывая новые вершины. Например, наши новые модели Solo 900 и 720 CT Indigo сейчас выпускаются и со стационарными двигателями, хотя пару лет назад на них ставили исключительно подвесники. Возникла потребность, и мы нашли возможность увеличить топливные баки, а тем самым — и дальность плавания.

Появились новые возможности в оформлении интерьера. Клиенты Trident абсолютно разные, у каждого свои понятия о комфорте. Мы не навязываем дорогое оборудование или отделку, которые не так важны, например, при патрулировании или в экспедиции. И тем не менее, когда клиент ищет свой неповторимый дизайн интерьера, мы предлагаем варианты.

Нередко модели, созданные для специальных целей, уходят «в народ»



Катер 720 CT Indigo на тест-драйве в Сочи

Piton 520, несмотря на компактность, отлично держит волну и справляется с ветром



А как насчет новинок?

В 2015 году появится абсолютно новая серия лодок Trident, более мощных и автономных. Не будем забегать вперед; скажу только, что эти проекты делаются под заказчиков, причем один из них будет эксплуатировать лодку в России, а на второй катер возлагаются серьезные профессиональные задачи, и трудиться он будет за рубежом.

Вы поставляете лодки и за рубеж. Различаются ли запросы и потребности европейских и российских заказчиков?

Можно сказать, что сегодня интерес к Trident у иностранных покупателей существенно вырос. Лодки Trident отвечают всем европейским требованиям по качеству, безопасности, мореходным характеристикам. Долгое время верфь демонстрировала свою продукцию на выставках в Финляндии и Германии. Сначала лодки вызвали удивление: что за новая российская компания, так смело заявляющая о себе? Теперь имя Trident в Европе достаточно известно, а качество катеров уже не вызывает никаких сомнений — они лучшие в своем классе.

А что нас ждет на ближайших выставках?

Выставки 2015 года будут особенно интересными. На Moscow Boat Show мы представим полностью обновленные модели Solo 900 и Indigo — новый дизайн, новые технологические возможности. Будет интересно. Кстати, эти модели мы возем в Москву по многочисленным просьбам наших клиентов, которые очень ждали таких изменений. **MBV**

ШКОЛА МВУ

Что нужно знать будущему капитану яхты



Инструктор
Джон Мендес
E-mail: editor@mby.ru



ВИДЕО

mby.com/heli

Спасение с воздуха

*Как действовать, если вас собираются
спасать с яхты вертолетом?*

Текст Джон Мендес Фото Лестер МакКарти

Яхтинг — занятие в целом не самое опасное, однако на борту любой лодки могут возникнуть проблемы. Иногда весьма серьезные: травма или болезнь члена команды или технические неполадки с самим судном. В подобных случаях береговые службы могут организовать оказание «скорой помощи», которая часто предполагает использование поисково-спасательных вертолетов. Конечно, в сложной ситуации осознавать, что к тебе уже вылетел вертолет, весьма отраднo, но, поверьте, главное испытание еще впереди.

Безопасная транспортировка человека с судна на вертолет — сложный и весьма напряженный процесс как для капитана яхты, так и для пилота. Важно заранее знать, как может развернуться ситуация и как эффективно помочь экипажу вертолета оказать вам помощь.

Мы решили разобраться в этом и объединились с командой поисково-спасательного вертолета, чтобы опробовать основные методы спасания, применяемые для прогулочных судов.

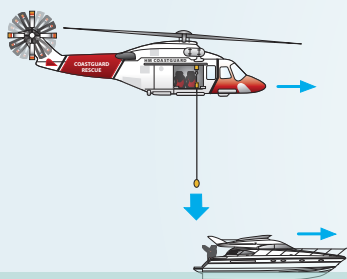
ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ

Возможно, для береговой охраны пролива Солент все выглядело просто и буднично, но нам так совершенно не казалось, когда метрах в семи над нашей лодкой начал совершать маневры AW139 — один из вертолетов береговой охраны. Это достаточно новая машина, поступившая на службу в спасательный флот в 2008 году. Она способна летать со скоростью 140 узлов, а по максимуму разгоняется до 167 узлов. Оба опробованных нами способа спасания требуют навыков, высокой концентрации и четкого

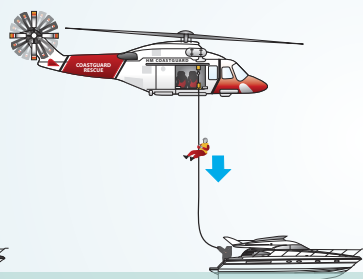
Когда вертолет над лодкой, шум невообразимый, а палубу накрывает водяной пылью



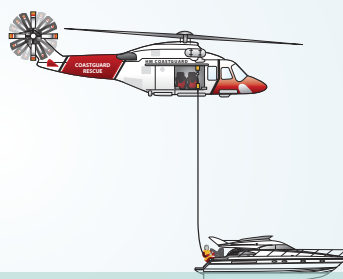
ТРОС-ПРОВОДНИК



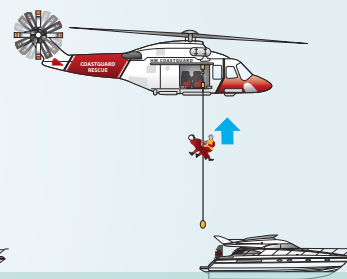
Вертолет опускает проводник с грузом. Прежде чем втаскивать его на борт, дайте тросу коснуться воды, чтобы снять заряд статического электричества.



Придерживайте проводник, чтобы помочь «прицеливаться» оператору лебедки. По возможности наденьте перчатки.



Спасатель спустится на вашу лодку и оценит ситуацию. Сейчас на лодке командует он.



Когда спасателя с пострадавшим поднимают, процесс можно контролировать по положению проводника.

взаимодействия команды яхты и экипажа вертолета.

ЗАХОД НА ПОЗИЦИЮ

Для начала спасательная команда попросила нас идти курсом 300°, под углом 30° к направлению ветра, дувшего в правый борт. Это давало пилоту наилучший обзор, когда он держался по левому борту от нас. В день тренировки сила ветра была около 6 баллов по шкале Бофорта; в этих условиях нас попросили поддерживать скорость 6 узлов. Такая скорость судна в сочетании с ветром давала вертолету возможность зависнуть над яхтой, не используя двигатель на полную мощность, так как ветер обеспечивал достаточную подъемную силу. Задача рулевого — сконцентрироваться на удержании судна на курсе, что непросто, когда всего в 6–7 метрах над тобой висит вертолет. Однако это абсолютно

необходимо, поскольку постоянный курс и скорость дают пилоту вертолета устойчиво движущуюся площадку для «прицеливания». Кстати, это гораздо удобнее по сравнению с неподвижным судном.

СПРАВЛЯЕМСЯ С ПАНИКОЙ

Первым сюрпризом стал шум. Конечно, спасательная команда постарается подготовить вас заранее, но когда вертолет висит над головой, уровень шума просто сумасшедший. Вы ничего не слышите, даже если орать прямо в ухо. Второй неприятный момент — брызги. Когда вертолет подлетает, поток воздуха от лопастей винта ударяет в воду, накрывая брызгами кормовую часть лодки. Этот тонкий соленый туман скрыл все на борту, включая нашего фотографа Лестера с его камерой.

ПРОВОДНИК

Береговая охрана Солента использует два способа высадки спасателя на борт судна. В первом случае опускается вспомогательный трос-проводник с прикрепленным к нему грузом; вес груза зависит от силы ветра. Как только на лодке ловят груз, вертолет сдает немного назад так, чтобы вы, стоя в кормовой части лодки, смогли начать втягивать трос. При этом обязательно нужно надеть спасательный жилет и пристегнуться. Перчатки тоже не помешают, поскольку в штормовую погоду трос может обжечь вам ладони.

ОБРАЩЕНИЕ С ПРОВОДНИКОМ

Крайне важно не крепить вспомогательный трос ни к чему на лодке! Лучше сложить его в ведро. Выбирайте трос, и когда на вертолете

решат, что этого достаточно, к вам спустят спасателя на основном тросе. Его опустят до уровня воды, потом вам нужно втянуть его на лодку. Спасатель пристегнут карабином и к вспомогательному тросу: это обеспечивает ему точное «приземление». Ступив на борт, он отстегивает основной трос.

ВОЗВРАТ ПРОВОДНИКА

Вертолет выберет трос-проводник обратно, поэтому, когда вам подадут сигнал, начинайте травить трос, позволяя оператору на лебедке контролировать скорость. Обычно вертолет сдает немного назад, так что расстояние между ним и лодкой увеличивается. Когда вы вытравили трос до груза, поднимите груз повыше, чтобы оператор на лебедке мог увидеть, что трос закончился. Этот метод используется для высадки спасателя на борт, но его также могут позже использовать для спуска носилок и подъема пострадавшего на борт вертолета.

ПОДЪЕМ ПОСТРАДАВШЕГО

Пострадавшего, который травмирован, но может самостоятельно стоять, спасательная команда поднимет на борт вертолета вместе со спасателем на основном тросе при помощи второго стропа. Строп имеет скользящий карабин, чтобы можно было отрегулировать диаметр петли под конкретного человека. Достаточно просто ухватиться руками за свою часть стропа — и вас поднимут на вертолет. Как ни странно, подъем проходит почти незаметно: только что вы стояли на палубе — и вот уже парите в небе.

Если пострадавший находится в воде и/или имеет серьезные травмы, используется метод подъема

БУДЬ ГОТОВ!

Если к вам выслали вертолет, необходимо помнить следующее:

- Когда вертолет зависнет над судном, слышимость будет нулевой: проинструктируйте экипаж заранее.
- Команда вертолета свяжется с вами по УКВ-радиостанции. Слушайте внимательно и донесите информацию до всех на борту.
- Вас могут попросить уточнить ваше местоположение. Держите наготове сигнальную ракету, поскольку в зоне оживленного судоходства обнаружить именно конкретную яхту не так просто.
- Точно держите указанные вам курс и скорость. Если на борту нет УКВ-радиостанции, двигайтесь чуть вправо по отношению к направлению ветра.
- Стоящему у штурвала следует сконцентрироваться на удержании постоянного курса.
- Уберите с палубы все мелкие предметы и оборудование, которые могут сдуть воздушным потоком от винта вертолета.
- Опустите по возможности УКВ-антенну, чтобы снизить вероятность запутывания троса.
- Держите наготове ведро, куда будете складывать подаваемый с вертолета проводник. Не крепите трос ни к чему и следите, чтобы он случайно ни за что не зацепился.
- Когда проводник с грузом опущен, дайте ему сначала коснуться воды, чтобы снять заряд статического электричества. Как только проводник окажется на уровне палубы, втяните его на лодку.
- Следите за сигналами, которые будет подавать вам спасатель, а когда он опустится на лодку, следуйте его инструкциям.



Если вам надо идти на малой скорости, используйте автопилот. Многие системы управления имеют функцию круиз-контроля. На снимке — спасатель опускается прямо на лодку

Оказавшись на лодке, спасатель отстегивает основной трос. При этом трос-проводник с грузом пристегнут к его жилету

Пилот держит позицию над судном так, чтобы воздушные потоки от лопастей били в воду за кормой



Из холодной воды человека поднимают почти горизонтально: отток крови вниз может привести к смерти

«двойной петлей». Она пропускается через подмышки и под коленями пострадавшего, что позволяет поднимать его в полугоризонтальном положении. Это особенно важно для человека, который пробыл в воде некоторое время. Дело в том, что внезапный прилив крови к нижней части тела, когда пострадавшего вытаскивают из воды, может привести к потере сознания, сердечному приступу и даже смерти.

Операция занимает всего четыре минуты, так что будьте внимательны и четко выполняйте инструкции команды вертолета. Метод применим на любых судах: парусных и моторных, движущихся и неподвижных. Его преимущество состоит в том, что вспомогательный трос-проводник

с грузом позволяет легче контролировать спуск спасателя и последующий подъем.

МЕТОД ПРЯМОЙ ВЫСАДКИ

Второй метод больше подходит для моторных судов: отсутствие мачт, парусов и такелажа снижает риск запутывания троса. Также этот метод годится для судов длинной от 10 метров: размеры и масса делают их достаточно устойчивой площадкой, на которую нацеливается пилот. Первоначальный полет выглядит похоже, но вам не опускают трос с грузом — пилот вертолета просто занимает позицию над судном и опускает спасателя почти до уровня воды. Оператор лебедки подсказывает пилоту, куда двигаться, буквально сантиметр за сантиметром, так что спасатель может опуститься прямо

на кормовую платформу (как это было в нашем случае) или, на более крупных судах, — на флайбридж.

На небольших вертолетах, которые сейчас преимущественно используют как спасательные, у пилота есть хоть и ограниченная, но возможность видеть лодку. Более старые вертолеты Sikorsky настолько крупные, что когда машина зависает над лодкой, пилот фактически находится не над судном, а впереди, поэтому его действия полностью зависят от инструкций оператора лебедки.

ПОМОЖЕМ БЕРЕГОВОЙ ОХРАНЕ

В заключение — наша благодарность береговой охране пролива Солент и потрясающей команде работавшего с нами вертолета. Отдельное спасибо Essex Shipyard за предоставленную нам для тренировки яхту Fairline Targa 38.

И еще один момент... Береговая охрана нуждается в регулярной практике, и вы вполне можете оказаться полезными спасателям. Когда с вами свяжутся по УКВ и попросят «ассистировать» во время тренировок по отработке действий при спасании, не отказывайтесь от такой впечатляющей возможности. Поверьте, это может стать одним из самых захватывающих приключений в вашем яхтенном опыте. Не говоря уже о том, что каждому яхтсмену полезно знать, как на практике происходит сложная спасательная операция при помощи вертолета. **МВУ**

СИГНАЛ БЕДСТВИЯ



Если на борту у вас DSC-радиостанция (с цифровым избирательным вызовом), нажмите красную кнопку сигнала бедствия, затем через 15 секунд подайте голосовое сообщение на 16-м канале. Говорите медленно и разборчиво, в международных водах — на английском языке.

- Mayday, Mayday, Mayday
- This is (название судна)/три раза
- Номер MMSI (идентификационный номер судовой станции) и позывной
- Mayday (название судна)/один раз
- MMSI и позывной
- My position is (широта и долгота)
- Причина подачи сигнала бедствия: пожар (on fire), затопление (sinking)...
- I require immediate assistance (запрашиваю немедленную помощь)
- Число людей на борту (X people aboard)
- Сообщите другую необходимую информацию: тип судна, посадка в спасательный плот (abandoning to liferaft) и т. д.

Как только спасатель оказался у вас на борту, он принимает командование судном. Строго следуйте его инструкциям



**МЫ УСТАНОВЛИВАЕМ
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

ПРОВЕРЕНО МВУ

Тестируем яхтенное оборудование и снаряжение

Ricoh WG-M1

РЕЙТИНГ



Казалось бы, ниша компактных видеокамер для активного отдыха и экстремальных развлечений уже заполнена под завязку, однако маститые производители фототехники не хотят так просто отдавать этот перспективный сегмент рынка небольшим компаниям вроде GoPro. В конце 2014 года корпорация Ricoh представила свою первую экшн-камеру WG-M1, которая во многом отличается от аналогов.

По внешнему виду это яркое устройство, пожалуй, оставляет позади всех конкурентов: японские дизайнеры создали вещь, которую не хочется выпускать из рук. Большой плюс WG-M1 в том, что для нее не нужен дополнительный защитный бокс: водонепроницаемый корпус не боится дождя, снега, пыли, погружений на глубину до 10 м и падения с высоты до 2 м. Для большинства пользователей это

очень удобно, поскольку отсутствуют лишние детали, однако экстремалов такой вариант может не устроить, ибо цветной LCD-дисплей камеры (диагональ 1,5") защищает лишь невысокая пластиковая окантовка.

Управление камерой очень удобно: крупные, утопленные в корпус кнопки позволяют проделывать все манипуляции одной рукой, а логично сформированное меню в состоянии интуитивно освоить даже далекие от техники люди. К недостаткам можно отнести расположение светодиода, сигнализирующего о работе камеры: он помещен на боковую поверхность и не виден сверху. Ricoh предлагает множество аксессуаров для крепления WG-M1 на разные поверхности, включая реллинг яхты и руль велосипеда, а сама камера изначально оснащена металлическим штативным гнездом со стандартной резьбой.

Устройство позволяет снимать видео Full HD со скоростью 30 кадров

в секунду и углом обзора 137°, а отсутствие защитного бокса дает возможность встроенному микрофону записывать стереозвук. Кроме того, камеру можно использовать в качестве компактного фотоаппарата (матрица 14 Мп, относительное число диафрагмы 2,8, максимальный угол обзора 160°) и осуществлять интервальную съемку.

По качеству изображения WG-M1 находится на одном уровне с конкурентами, и, что особо важно, система экспонометрии прекрасно

справляется с резкими перепадами яркости сцены. Камера также оснащена встроенным модулем Wi-Fi, который позволяет удаленно управлять ею, просматривать и отправлять отснятый материал с помощью смартфонов и планшетных компьютеров. **МВУ**



Корюшка

РЕСТОРАН
GINZA PROJECT



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



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

BENETEAU ANTARES 13.86

2008 год
 299 000 EUR
 Нарботка: 470 м/ч
 Местонахождение:
 Санкт-Петербург

+7 (921) 886 07 92 Денис



Hanse 415

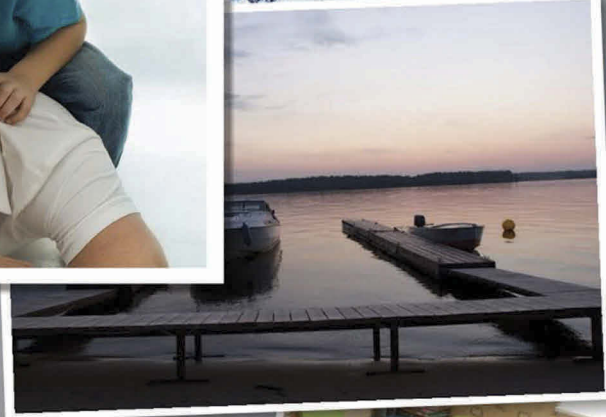
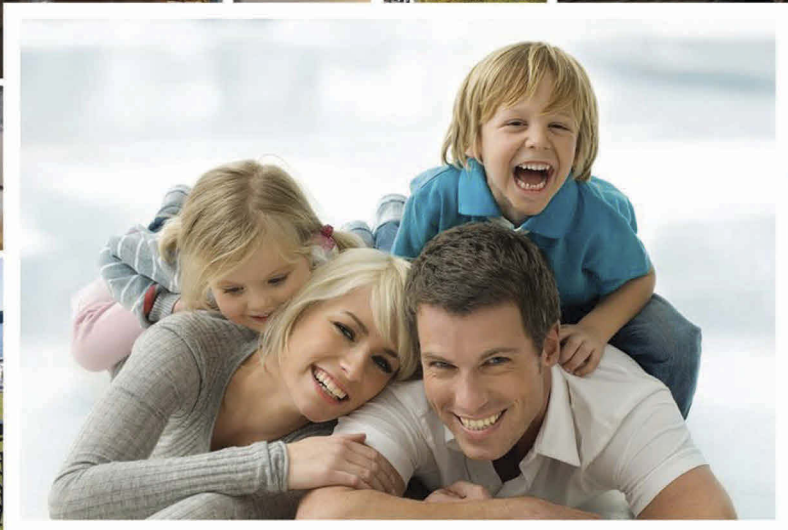
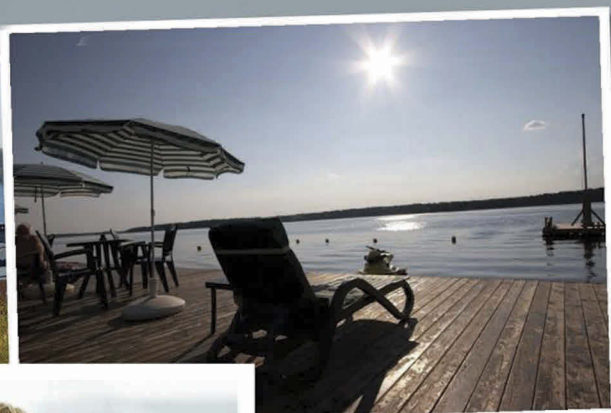
2012 год
 (спущена в 2013)
 140 000 EUR
 не растаможена
 Местонахождение:
 Санкт-Петербург

+7 (911) 911 79 28 Андрей

www.dafnahotel.ru

Отель
Дафна
★★★★ de luxe

+7(495)795-55-30



Продаётся!

Отель-бутик "Дафна".

Идеальное место для семейного отдыха.

Тихий уголок недалеко от Москвы.

МОТОРВОАТ & YACHTING

ПОМОЖЕТ ПРОДАТЬ ВАШУ ЯХТУ

Разместив объявление о продаже яхты или катера на одной из следующих страниц, Вы существенно увеличиваете вероятность найти покупателя среди многотысячной аудитории **Motor Boat & Yachting**.

Охват аудитории в России:

40 городов

более 100 премиальных мест
бесплатного распространения

более 900 точек продаж

35 яхт-клубов

Распространение журнала на всех
российских и международных
выставках

С сентября 2012 – распространение
в салонах бизнес-класса а/к «ТрансАэро»
на рейсах Москва – Петербург

Кроме того, мы можем с
уверенностью утверждать,
что **Motor Boat & Yachting**
читают во всех яхтенных
компаниях России

**ПО ВОПРОСАМ РАЗМЕЩЕНИЯ
РЕКЛАМНЫХ ОБЪЯВЛЕНИЙ:**

МОСКВА: +7 (903) 729 97 40

ПЕТЕРБУРГ: +7 (921) 973 87 12

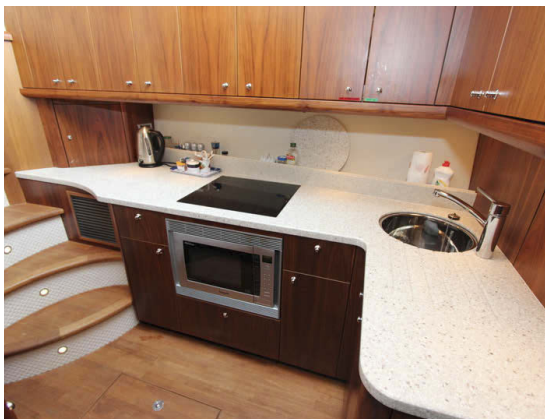


**ПРЯМАЯ
ПРОДАЖА**



Sunseeker Predator 52

Год постройки: 2009 (спущена на воду 2011)
Длина: 17,60 м
Ширина: 4,63 м
Осадка: 1,26 м
Двигатели: Caterpillar 2 x 715 л.с.
Наработка двигателей: 150 часов.
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

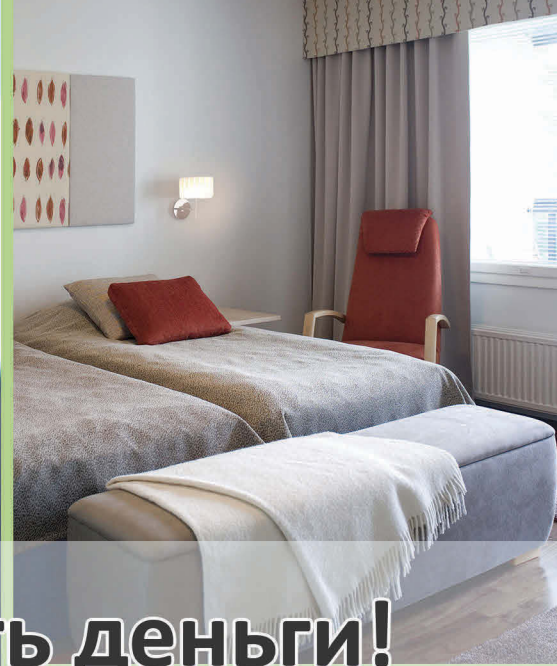
info@smitsjachtmakelaardij.nl
www.smitsjachtmakelaardij.nl

+7 911 929 6192



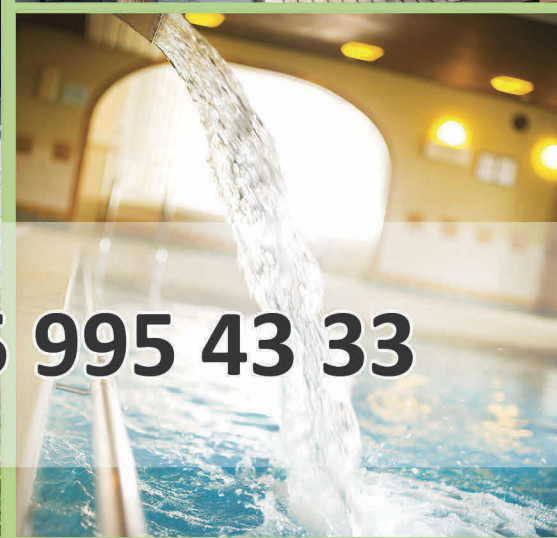


 tallukka



Успей **правильно** вложить деньги!

Купи роскошные
апартаменты **в Финляндии!**



+358 40 500 74 66

+7 495 995 43 33



Не все малые моторные яхты одинаковы...



Как всегда будем рады видеть Вас на выставке яхт в Дюссельдорфе с 17 по 25 января 2015 года, на этот раз в зале N 17.



Легендарный голландский бренд ELLING — это:

- Категория мореходности Евросоюза — «А» Океан, неограниченный район плавания (проверено в безостановочных трансатлантических переходах из Европы в Америку).
- Остойчивость спасательного судна, возвращается на ровный киль при любом накрениении до 180° — проверено испытаниями!
 - Запас хода 1400 морских миль на скорости 7,5 узлов (опционально — до 2400 морских миль)
- Максимальная скорость до 18 узлов (с гл. двигателем 435 л.с.), до 11 узлов (с гл. двигателем 190 л.с.)
 - Корпус — полностью армированный твароном (аналог кевлара) стеклопластик
 - Один главный, 1–2 вспомогательных автономных ходовых дизеля

а также:

- Хорошо защищенный килем винто-рулевой комплекс
- Расход топлива: ок. 1,8 л/милю — на 9 узлах, 4 л/милю — на 15 узлах
- Высота над ватерлинией 3,5 м. (позволяет пройти от Северного моря до Средиземного по внутренним водным путям)
 - Обитаемость, как у 60-футовой экспедиционной яхты — 3 каюты, 2 салона, 2 санузла с отдельными душевыми.
 - Размерения в метрах: длина — 13,80 / 14,95 ширина — 4,25 осадка — 1,25

Посетите виртуальный тур по яхте ELLING —

www.elling-yachting.ru



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



MAJESTY 66'



Продается яхта. Цена € 795 000.

Находится в Москве.



Рефит в 2013 г. в Пальме-де-Майорке



Верфь: Gulf Craft/Дубаи, ОАЭ

Дизайн интерьеров: Pino Meroni/Италия

Год постройки: 2007

Длина: 20 м

Ширина: 5.49 м

Осадка: 1.22 м

Навигация: Simrad

Генераторы: Nothern Lights

Двигатели: 2 x 1000 л.с. Caterpillar C18

Крейсерская скорость: 22 узла

Запас воды/ топлива: 760 л/ 5700 л

Пассажирских мест/кают/гальюнов: 4/8/5

Мест экипажа/гальюнов: 2/1

Количество камбузов: 3

Тел.: +7 (985) 299-00-33, e-mail: yachtmanager1@gmail.com, <http://www.motoryachtneга.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 В 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

SUPER MARINE

Пространство вашей свободы



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* \$ 78 382



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* \$ 26 990



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* \$ 44 900

* – Цена катера в базовой комплектации



Larson LX 185 S

Длина 5,96 м.
 Ширина 2,24 м.
 Сухой вес 925 кг.
 Запас топлива 72 л.
 Максимальная мощность мотора 135 л/с

Цена* \$ 42 000



Larson LSR 2000

Длина 6,12 м.
 Ширина 2,33 м.
 Сухой вес 1 111 кг.
 Запас топлива 72 л.
 Максимальная мощность мотора 220 л/с

Цена* \$ 58 800



Larson LSR 2300

Длина 7,03 м.
 Ширина 2,54 м.
 Сухой вес 1406 кг.
 Запас топлива 136 л.
 Максимальная мощность мотора 300 л/с

Цена* \$ 72 102



Larson Cabrio 285

Длина 8,57 м.
 Ширина 2,69 м.
 Сухой вес 3016 кг.
 Запас топлива 287 л.
 Максимальная мощность мотора (2x220л/с) 440 л/с

Цена* \$ 180 000

Riva 75 Venere, 2006 г. 1 598 000 €



Длина.....23 м Осадка.....1,27 м
Ширина.....5,75 м Скорость.....32 узла
Двигатель.....2 x MTU 10V 2000 М93 по 1524 л.с.
Находится в Москве, я/к «Столица Яхт»

Princess 21M, 2007 г. 999 000 €



Длина.....21,56 м Осадка.....1,57 м
Ширина.....5,55 м Скорость.....35 узлов
Двигатель.....2 x MTU 8V M93, дизель по 1200 л.с.
Находится в Италии, Сан-Ремо

Princess 64, 2004 г. 750 000 €



Длина.....19,55 м Осадка.....1,45 м
Ширина.....5,03 м Скорость.....30 узлов
Двигатель.....2 x MAN по 1050 л.с.
Находится в Москве, я/к «Столица Яхт»

Princess 57 Fly, 2005 г. 548 000 €



Длина.....17,68 м Осадка.....1,27 м
Ширина.....4,83 м Скорость.....32 узла
Двигатель.....2 x Volvo Penta D12
Находится в Москве, я/к «Столица Яхт»

Princess 56, 1999 г. 435 295 \$



Длина.....18,11 м Осадка.....1,29 м
Ширина.....4,76 м Скорость.....33 узла
Двигатель.....2 x Caterpillar C12 A по 715 л.с.
Находится в Москве, я/к «Столица Яхт»

Azimut 55, 2006 г. 450 000 €



Длина.....17,51 м Осадка.....1,20 м
Ширина.....4,82 м Скорость.....32 узла
Двигатель.....2 x Caterpillar C12 A по 710 л.с.
Находится в Москве, я/к «Столица Яхт»

Яхт-клуб «Столица Яхт». Москва, Ленинградское шоссе, дом 25

www.capitalyachts.ru, E-mail: mosyachts@gmail.com

+7 (495) 998-72-38 , +7 (926) 559-72-16, +7 (906) 033-21-88

Azimut 46 Evolution, 2003 г.

320 000 \$



Длина.....14,8 м
Ширина.....4,41 м
Двигатель.....2 x Caterpillar C12 A
по 480 л.с.
Находится в Москве, я/к «Столица Яхт»

Осадка.....1 м
Скорость.....30 узлов
Наработка.....1280 мото/час

Ferretti 500, 2004 г.

584 000 \$



Длина.....15,55 м
Ширина.....4,6 м
Двигатель.....2 x MAN по 700 л.с.
Находится в Москве, я/к «Столица Яхт»

Осадка.....1,47 м
Скорость.....30 узлов
Наработка.....400 мото/час

Faserind Evolution 41 HT, 2008 г.

197 060 \$



Длина.....12,5 м
Ширина.....3,5 м
Двигатель.....2 x Volvo Penta 5.0
по 270 л/с
Находится в Москве, я/к «Столица Яхт»

Осадка.....0,92 м
Скорость.....37,5 узлов
Наработка.....400 мото/час

Cruisers Yachts 330 Express, 2004 г.

97 060 \$



Длина.....10,8 м
Ширина.....3,6 м
Двигатель.....2 x MerCruiser
Находится в Москве, я/к «Столица Яхт»

Осадка.....1,12 м
Скорость.....32 узла
Наработка.....150 мото/час

Sealine F34, 2008 г.

290 823 \$



Длина.....10,82 м
Ширина.....3,31 м
Двигатель.....2 x Volvo Diesel D4
по 260 л/с
Находится в Москве, я/к «Столица Яхт»

Осадка.....0,95 м
Скорость.....35 узлов
Наработка.....160 мото/час

Sealine F37, 2005 г.

8 000 000 руб.



Длина.....11,74 м
Ширина.....3,78 м
Двигатель.....2 x Volvo Penta
по 285 л/с
Находится в Москве, я/к «Столица Яхт»

Осадка.....1,04 м
Скорость.....56 узлов
Наработка.....1300 мото/час

БРОКЕРАЖ, TRADE-IN, ГИБКИЕ УСЛОВИЯ ОПЛАТЫ

УСЛУГИ ЯХТ-КЛУБА, СЕРВИСНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

Цены являются действительными по состоянию на 09.12.14 и могут быть изменены.



Majesty 155

от 25 000 000 \$*

MAJESTY  YACHTS



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
Осадка: 2.10 м
Запас воды: 10.749 л
Каюты: 5 + 7
Максимальная ширина: 8.15 м
Запас топлива: 32.255 л
Мощность двигателей: 2 x 3.400 л.с.

Majesty 125

от 12 500 000 \$*



Общая длина: 38.40 м
Осадка: 2.00 м
Запас воды: 5.680 л
Каюты: 5 + 4
Максимальная ширина: 7.60 м
Запас топлива: 28.750 л
Мощность двигателей: 2 x 2.400 л.с.

Majesty 105

от 6 041 700 \$*



Общая длина: 32.68 м
Осадка: 1.78 м
Запас хода: 1.450 м.м.
Мощность двигателей: 2 x 1.930 л.с.
Максимальная ширина: 7.10 м
Запас топлива: 15.140 л
Каюты: 4 + 3

Majesty 101

от 4 843 900 \$*



Общая длина: 30.80 м
Осадка: 2.00 м
Запас воды: 3.030 л
Мощность двигателей: 2 x 2000 л.с.
Максимальная ширина: 6.50 м
Запас топлива: 15.140 л
Каюты: 5 + 3

* Цена со склада в ОАЭ без учёта доставки и таможенной очистки.



Эксклюзивный дистрибьютор
на территории России и стран СНГ

Majesty 88

от 3 600 600 \$*



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 2 482 500 \$*



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

ЛЕГЕНДАРНЫЙ BANDIDO 90



ЛУЧШАЯ LONG RANGE ЯХТА

Дальность плавания 4500 морских миль



Год постройки 2008, Рефит 2013 Длина 27,9 м Ширина 7,7 м Двигатель 2 x MAN 809 кВт/1100 л.с.,

Цена € 4.400.000

+7 (921) 961 98 24

Jonasor
marine



MINOR/SARGO 34 Fly

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 € 360 000



SARGO 31

Год постройки 2014 **Длина** 9,7 м **Ширина** 3,2 м
Двигатель Volvo Penta D6-370 DP
Место стоянки Санкт-Петербург, регистрация ГИМС
Цена € 330 000



Princess 21

Год постройки 2006 **Длина** 21.5 м **Ширина** 5.5 м
Двигатель MAN 2x1360 л.с.
Место стоянки Санкт-Петербург, регистрация ГИМС
Цена € 900 000



Altena 61

Год постройки 2008 **Длина** 19,5 м **Ширина** 5,3 м
Двигатель 2 x John Deere по 300 л.с.
Место стоянки Ментон
Цена € 1 000 000



Ограниченная серия (5шт. в мире)

Hydrolift S-24 Platinum

Год постройки 2011 **Длина** 7,7 м **Ширина** 2,1 м
Двигатель Yanmar 6LPA-STZP2 310 л.с.
Место стоянки Санкт-Петербург, регистрация ГИМС
Цена € 180 000



Специальное предложение!

Mochi Craft Dolphin 74

Год постройки 2005 **Длина** 22.45 м **Ширина** 6.90 м
Двигатели MTU 2 X 1500 HP.
Место стоянки Франция
Цена € 1 400 000

ISA 120.07 «Matsu»

6,900,000 EUR

Год: 2007 4 каюты
Длина: 36,45 м 3 каюты экипажа
Наработка: 1015 м/ч
Местонахождение: Анкона, Италия



MANGUSTA 130S «Forever One»

8,900,000 EUR

Год: 2007 4 каюты
Длина: 39,65 м 3 каюты экипажа
Наработка: 1068 м/ч
Местонахождение: Анкона, Италия



ISA 140 SPORT

21,000,000 EUR

Год: 2014 4 каюты
Длина: 43,63 м 3 каюты экипажа
Местонахождение: Анкона, Италия



Nord Star Yachting

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

ISA
YACHTS

WWW.NORD-STAR.COM

PRINCESS 72, 2011

1.900.000 EUR

Длина: 22,35 м	Двигатель: CAT C32 (2x1622 л.с)
Ширина: 5,49 м	Наработка: 450 часов
Осадка: 1,68 м	Каюты: 4+1

Яхта в отличном состоянии. Флаг США. Зимнее хранение в Финляндии



WWW.NORD-STAR.COM



MERIDIAN 368, 2006

8.500.000 RUB



Длина: 11 м	Двигатель: Cummins QSB 5,9
Ширина: 4,1 м	Наработка: 700 часов
Осадка: 1,05 м	Каюты: 2

Ухоженная яхта. Регистрация ГИМС. Зимнее хранение в СПб

PRINCESS 58, 2008

700.000 EUR



Длина: 17,83 м	Двигатель: Volvo Penta D12 (2x755 л.с)
Ширина: 4,83 м	Наработка: 1150 часов
Осадка: 1,68 м	Каюты: 3+1

Яхта в отличном состоянии. Регистрация ГИМС. Зимнее хранение в СПб

PRINCESS 42, 2006

19.000.000 RUB



Длина: 13,48	Двигатель: Volvo Penta TAMD 74
Ширина: 4,14	Наработка: 1090 моточасов
Осадка: 1,1 м	Каюты: 2

Отличное состояние, регистрация Гимс. Все ТО пройдены.

AZIMUT 55, 2008

25.000.000 RUB



Длина: 17,51 м	Двигатель: Caterpillar C12 (2x710 л.с)
Ширина: 4,75 м	Наработка: 1350 часов
Осадка: 1,20 м	Каюты: 3+1

Ухоженная яхта. Регистрация ГИМС. Зимнее хранение в СПб

Полный список предложений по яхтам представлен на нашем сайте

PRINCESS
BROKERAGE

WWW.PRINCESS-BROKERAGE.RU

Nord Star Yachting

Адрес: Санкт-Петербург, Петровский пр., 14/4
Телефон: +7 (812) 32 555 32; +7 (921) 957 92 98
E-mail: denis@nord-star.com

Heessen (ref. 010), 2010**10.400.000 EUR**

Длина	31.85 м	Двигатель	2 x MTU 16V 4000 M90
Ширина	7.08 м	Наработка	1500 м/ч
Осадка	3.68 м	Каюты	5

Яхта в отличном состоянии. Частная регистрация. Находится на юге Франции.

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.

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 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 54 (ref. 072), 2008**29.800.000 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	Caterpillar (2 x 609 л.с.)
Ширина	4.76 м	Наработка	1300 м/ч
Осадка	1.21 м	Каюты	4

Отличное состояние. Яхта растаможена. Находится в Москве.



ООО «Яхт-трейд»
Москва, Ленинградское шоссе, 39
тел.: + 7 (495) 727 11 00, + 7 (985) 201 01 01
www.nordmarine.ru, brokerage@nordmarine.ru

ПРОДАЖА | TRADE IN

APREAMARE MAESTRO 65 (ref. 008), 2008 1.300.000 EUR

Длина	20.16 м	Двигатель	MAN (2 x 1550 л.с.)
Ширина	5.70 м	Наработка	700 м/ч
Осадка	1.55 м	Каюты	5

Растаможена. ГИМС. Находится в России.

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 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.

Princess 57 (ref. 095), 2006 650.000 USD

Длина	17.68 м	Двигатель	Volvo D12 (2 x 715 л.с.)
Ширина	4.83 м	Наработка	1400 м/ч
Осадка	1.27 м	Каюты	3 + 1

Яхта растаможена. ГИМС. Находится в Москве.

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. 400), 2012 730.000 USD

Длина	13.48 м	Двигатель	Volvo Penta D6 (2 x 435 л.с.)
Ширина	4.14 м	Наработка	215 м/ч
Осадка	1.09 м	Каюты	2

Состояние новой яхты. Растаможена. ГИМС. Находится в Москве.

МЕНЕДЖМЕНТ ЯХТ
УПРАВЛЕНИЕ
СТРОИТЕЛЬСТВОМ
КУПЛЯ-ПРОДАЖА

ЧАРТЕР

EVENT

ЯХТА
ПРОДАЕТСЯ

ДЛИНА 60.65 м
ВЕРФЬ Amels
ГОД 2013
СКОРОСТЬ 16.5 узлов
КАЮТЫ 6
ГОСТИ 12
КОМАНДА 15

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АГЕНТ

FOR
SALE



MANIFIQ

1 45 000 ЕВРО*

ДЛИНА 40.5 м
ВЕРФЬ Mondo Marine
ГОД 2010
СКОРОСТЬ 17.5 узлов
КАЮТЫ 5
ГОСТИ 10
КОМАНДА 7

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АГЕНТ

FOR
SALE &
RENT



SOLARIS

Низкий сезон:
1 40 000 ЕВРО*
Высокий сезон:
1 50 000 ЕВРО*

ДЛИНА 40.16 м
ВЕРФЬ Princess
ГОД 2014
СКОРОСТЬ 19 узлов
КАЮТЫ 7
ГОСТИ 12
КОМАНДА 8

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АГЕНТ

FOR
RENT



HEESEN

10 400 000 ЕВРО

ДЛИНА 31.85 м
ВЕРФЬ Heesen
ГОД 2010
СКОРОСТЬ 28 узлов
КАЮТЫ 5
ГОСТИ 10
КОМАНДА 5

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АГЕНТ

FOR
SALE



IMPERIAL



* Стоимость чартера в неделю (MYBA terms).

Ermanno Palace, 27 Boulevard Albert 1er, Monaco
www.imperial-yachts.com · charter@imperial-yachts.com

МОHAKO +377 97 98 38 80
MOCKBA +7 985 997 73 00



Страшная ночь на Роколле

НИК ХЭНКОК: В мою жизнь на одинокой скале в пластиковой капсуле вторгся чудовищный шторм, который едва не оказался для меня губительным.

Нет в мире места более унылого, пустынного и безнадежно-го — такое описание в 1971 году дал английский писатель Вейланд Янг крошечному островку Роколл. Эта затерянная в Северной Атлантике одинокая скала 27 метров в поперечнике возвышается над морем всего на 23 метра и представляет собой остатки потухшего вулкана. Летом на ее вершине я провел 45 суток в полном одиночестве с целью побить два мировых рекорда и собрать £ 10 000 в пользу британского фонда «Помощь для героев». Чтобы установить новый рекорд выживания на скале, изначально я планировал прожить там два полных месяца. Мой маленький «дом» представлял собой пластиковую капсулу (3,3 × 1,2 м) с «иллюминаторами»; я смастерил это жилище из бака для воды и закрепил под утесом в 14 метрах над уровнем моря.

Все это мероприятие было сложным не столько физически, сколько психологически, и одна из пережитых ночей — самая страшная и драматичная в моей жизни — останется в памяти навсегда. Был вторник, 1 июля 2014 года; к этому времени я уже провел на Роколле 27 дней. Прогноз погоды обещал шторм с ветром 35 узлов и порывами до 45 узлов после полуночи. Я подготовился к непогоде как мог и перенес сколько возможно еды в капсулу. Ближе к вечеру начало раздувать, шторм набирал обороты, и вскоре сила ветра превысила семь баллов. Гигантские волны штурмовали скалу, ливень брызг барабанил по моему пластиковому дому. Вода начала поступать внутрь через вентиляционные отверстия, и мне пришлось задрать их, чтобы не допустить затопления.

Снаружи стояла непроглядная темень — ни зги не видно. Шторм ревел, и море продолжало молотить по Роколлу с маниакальным упорством — разумеется, ни о каком сне в таких условиях не могло быть и речи. Мне оставалось только лежать смиренно и ждать, пока

Вся скала была покрыта водорослями, а у меня исчезли четыре бочки с вещами

стихия угмонится, но около трех часов ночи в капсулу внезапно ударила чудовищная волна. Накрепко принайтованная капсула отлетела, а затем вернулась обратно. Мне никогда не было так страшно: еще один удар такой силы — и меня смоеет со скалы.

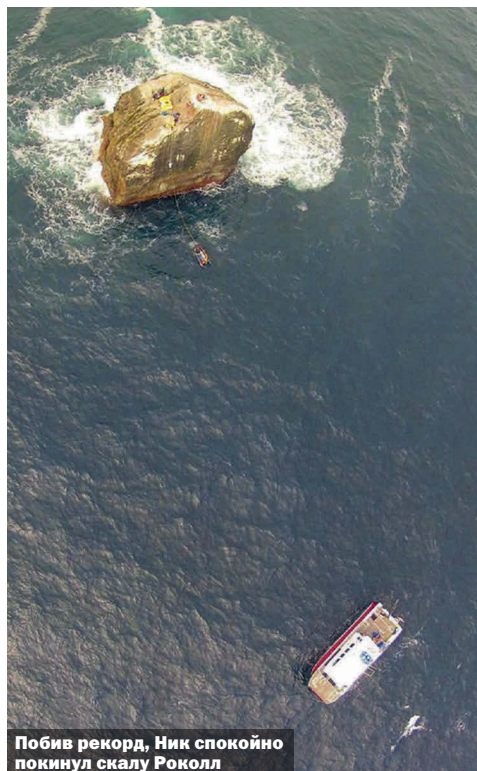
Мой лагерь располагался с южной стороны, и ветер дул как раз оттуда, поэтому мне доставалось по полной. К счастью, подобные атаки больше не повторялись, и остаток ночи я провел в ожидании рассвета, подпрыгивая каждый раз, когда капсулу накрывали брызги. С первыми лучами солнца я бросился проверять, целы ли стропы, соединяющие мою «конуру» со скалой.

К счастью, все оказалось в порядке, хотя многие веревки ослабли, а один из анкеров погнулся — не уверен, что крепления пережили бы еще одну такую ночь.

Весь островок был покрыт водорослями, а у меня исчезли четыре бочки с вещами. Альпинистское снаряжение и спасательное оборудование смыло в море вместе со значительной частью продовольствия. По самым скромным подсчетам, на остатках припасов я мог бы продержаться максимум 50 дней, и нужно было принимать во внимание, что покинуть остров в любой момент невозможно. Я заранее договорился с чартерной компанией Kilda Cruises, что их судно заберет меня по окончании экспедиции. Я попросил их прийти чуть раньше, но согласно расписанию судно могло прибыть лишь на ближайшей неделе — это не позволяло мне установить новый рекорд, но я согласился.

К счастью, из-за погоды прибытие корабля отложилось, и мне все же удалось улучшить прежний рекорд, что я не преминул отметить заранее запасенной бутылочкой шампанского. Нервы были измотаны, я уже считал дни до возвращения домой и встречи с семьей. Волны, на которые я даже не обращал внимания до шторма, теперь постоянно вызывали тревогу. На 45-й день ко мне на Роколл вскарабкался прибывший видеооператор и записал первое интервью, после чего я прыгнул в море, где у подножья скалы меня уже ждала лодка.

По возвращении, обняв жену и прыгавшего от радости маленького сынишку, я отправился в отель, чтобы впервые почти за семь недель наконец-то принять душ и провести вечер с семьей. На то, чтобы побить мировой рекорд, потребовалось пять лет тщательного планирования; я счастлив, что смог сделать это, а также помочь благотворительному фонду. **МВУ**



Побив рекорд, Ник спокойно покинул скалу Роколл

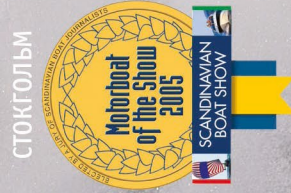
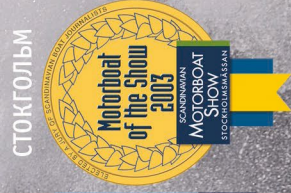
Targa®

The 4x4 of the sea

Уверенность в превосходстве



Престижные международные премии



ЛОНДОН

ЛОНДОН

ЛОНДОН

СТОКГОЛЬМ

СТОКГОЛЬМ

СТОКГОЛЬМ

Модельный ряд

23'

25'

27'

32'

35'

37'

44'

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

CORUM



ADMIRAL'S CUP AC-ONE

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



CORUM
LA CHAUX-DE-FONDS · SUISSE

www.corum.ch

• Москва ДА ВИНЧИ (495) 937 80 89, (495) 721 91 17, КОНСУЛ (495) 971 85 73, (495) 699 50 45, КОСМОС ЗОЛОТО (495) 692 65 44,
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 • 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