

МОТОРВОАТ & YACHTING

НАПЕРЕКОР ВОЛНЕ

ТЕСТ НОВОЙ PRINCESS 43



GREENLINE OCEAN CLASS 70 • PRINCESS 43
TARGA FAIRLINE 38 SHADOW S • VELVETTE 27 NGT
BOTNIA TARFISH • HALLBERG-RASSY 64 • PRIVILEGE FEELING

ISSN 2077-8236



15003

9 772077 823783



Audi A8 L

Время сильных

Быть выше обстоятельств легко, если в ваших руках абсолютный контроль над любой ситуацией. Впечатляющая динамика двигателя 4.0 TFSI мощностью 435 л. с. в сочетании с постоянным полным приводом quattro® наполняет решительностью, а светодиодные фары Audi Matrix обеспечивают идеальную видимость в любых условиях. Наслаждайтесь своим превосходством, расположившись на заднем сиденье Audi A8 L, и будьте уверены: именно сейчас — ваше время.



www.audi.ru

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

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

Matrix — Матрикс

Audi
Vorsprung durch Technik



A8 L



ЖИЗНЬ НА МОРЕ



Для вас – яхтинг и жизнь в роскоши, рестораны и бутики в первом на Кипре проекте с гаванью для супер-яхт и самом престижном новом комплексе на Средиземном море.

Для получения подробной информации о виллах, апартаментах и причалах проекта Лимассол Марина, связывайтесь с нами по телефону

Кипр +357 25 020 020

Москва +7 495 643 1901

Санкт-Петербург +7 812 332 7118



Limassol Marina

элитная недвижимость
яхтинг • рестораны • бутики

limassolmarina.ru

PRINCESS 68



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

НОВЫЙ DISCOVERY SPORT СОЗДАН ДЛЯ АКТИВНОЙ ЖИЗНИ

Представляем совершенно новый Discovery Sport – самый универсальный компактный внедорожник от Land Rover. Одна из лучших в классе система адаптации к дорожным условиям Terrain Response® наделяет его невероятными возможностями. Новейшие технологии превращают поездку в настоящее удовольствие. А просторный 5+2-местный салон и 1698 литров багажного пространства предоставляют полную свободу для жизни в активном стиле.

Закажите тест-драйв прямо сейчас!

landrover.ru
8-800-200-8081



 [facebook.com/LandRoverLife](https://www.facebook.com/LandRoverLife)

НА ПРАВАХ РЕКЛАМЫ — За гранью обыденного.



ABOVE & BEYOND*



The sea is our birthplace, our knowledge, our favourite challenge. We face it our way. With our unmistakable Italian touch. With the freedom of shaping every dream in its uniqueness. With

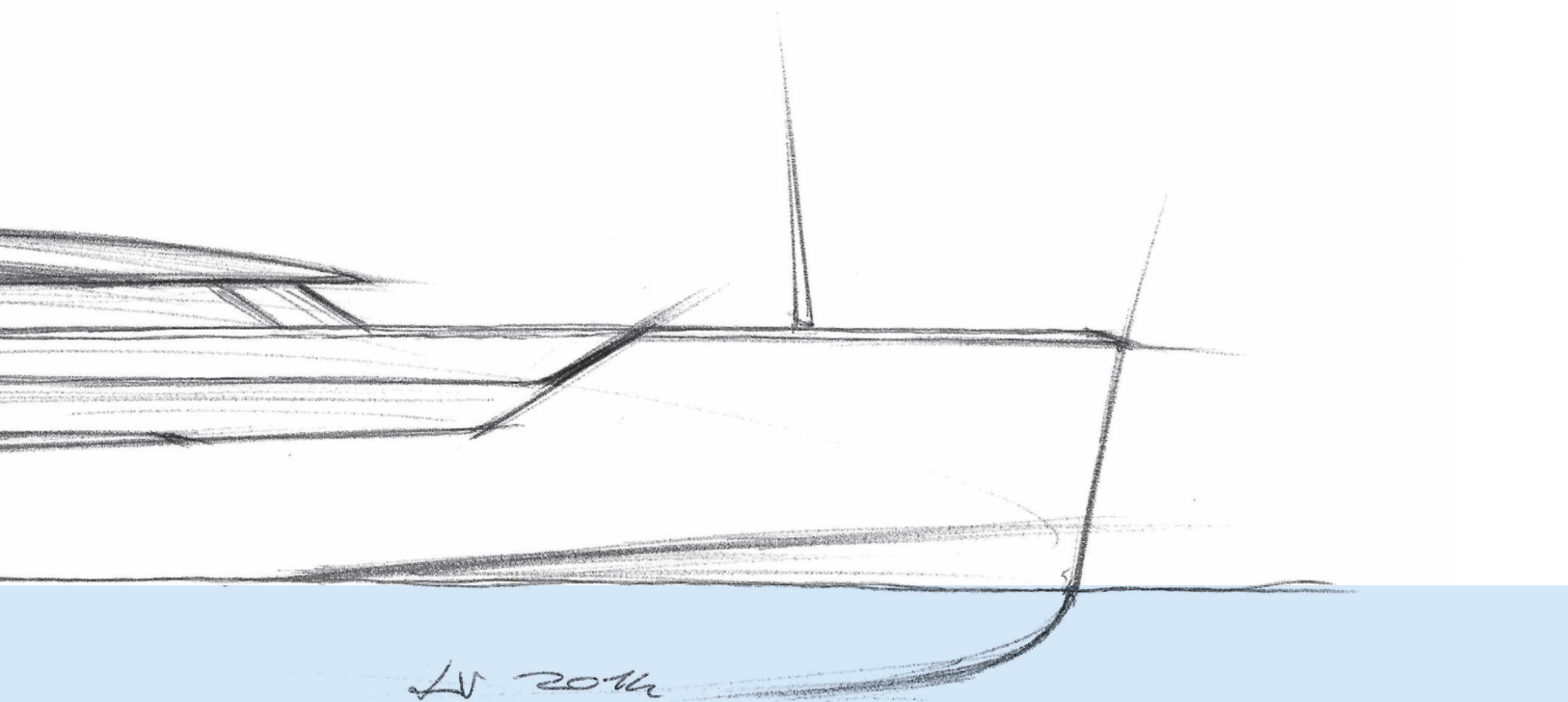


SF 60

the awareness of needing new ideas to design a future classic. Our aim is not to maintain the standard, but to constantly raise the bar. There is always a next level and we are going to reach it.

MONDOMARINE[®]

THE NEXT SEA LEVEL.



CANTIERI
campanella



Falcon 900LX

WWW.DASSAULTFALCON.COM | FRANCE: +33 1 47 11 88 68 | USA: +1 201 541 5600



ДОКАЗАННАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ

Летите без посадки через океан (до 4750 морских миль / 8800 км); летите практически в любую точку на земном шаре всего с одной посадкой. Falcon 900LX обладает непревзойденной способностью взлетать и садиться на короткие полосы, сжигая на 40% меньше топлива, чем ближайший конкурент. А три двигателя создают неоценимый фактор комфорта. Это самая последняя и лучшая модель в легендарной серии Falcon 900.

 **DASSAULT
FALCON**

ENGINEERED WITH PASSION

ОДНА ПОТРЯСАЮЩАЯ ИДЕЯ, ОДИН ЗАВОРАЖИВАЮЩИЙ СТИЛЬ

MCY

MONTECARLOYACHTS

MCY 105

MCY 86

MCY 76

MCY 70

MCY 65

MC

MONTECARLO

MC 6 | MC 6 s

MC 5 | MC 5 s

MC 4 | MC 4 s



Этим амбициозным проектом компания **Monte Carlo Yachts** расширяет собственные горизонты. Результатом станет **32-метровая яхта**, ультрасовременная по комфорту, дизайну и применённым технологиям. Такое решение оказалось весьма успешным, и было благоприятно встречено на рынке. **Новая модель MCY 105 будет готова к лету 2015 года** и уже получила превосходные отзывы от ряда Заказчиков. **Дизайн MCY 105 вновь является результатом работы Карло Нуволари и Дэна Ленарда**, вложивших весь свой талант и опыт по проектированию мегаяхт в разработку нового 32-метрового судна с эксклюзивными характеристиками. Корпус и надстройка яхты идеально



MCY 105. Пошёл обратный отсчёт

MCY 105

www.dream-yachts.ru

сбалансированы, благодаря чему и создается ее уникальный стиль. С особой скрупулезностью дизайнеры подошли к пропорциям яхты, динамичности её обводов и распределению света во внутренних помещениях, что позволило им сохранить элегантный и узнаваемый силуэт и стиль, характерный для всей линейки MCY.

Monte Carlo Yachts – Классика Будущего.



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

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

КЧИТАТЕЛЮ

Колонка главного редактора

Привет всем!

Очень хочется сообщить вам что-нибудь оптимистичное, ободряющее. Возвращаясь в поезде Хельсинки – Санкт-Петербург с яхтенной выставки, я перебираю в памяти недавние события...

Уже хорошо то, что в сложной экономической и политической ситуации яхтенный рынок не умер окончательно. Найдутся люди, настроенные куда категоричнее, утверждающие, что рынка нет (и не было!), но они, похоже, не желают присмотреться к деталям. Универсального критерия наличия или отсутствия рынка (вроде паспорта, когда по достижении 14 лет получил документ — и все, ты взрослый) до сих пор не придумали, зато имеется совокупность весомых показателей. Если есть лодки, верфи, которые их строят и продают, есть люди, готовые за лодки платить, движение товара и конкуренция, — это и означает рынок. А дальше можно говорить о его стабильности и размерах. Оптимисты будут настаивать, что стакан наполовину полный, пессимисты — что наполовину пустой. Но это эмоциональные резоны: есть ровно столько, сколько есть.

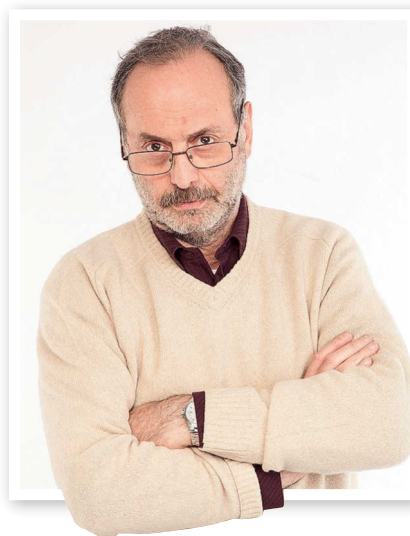
И хорошо, что есть. Плохо, что скорее «вопреки», нежели «благодаря», ибо устройство нашей экономики никак не способствует развитию этого едва дышащего сегмента.

На всех недавних выставках зарубежные знакомцы спрашивали, заглядывая мне в глаза: как там рынок в России? Я отвечал: ослабел рынок, как бывало и прежде — в «низкие» сезоны и в кризисные периоды. Но, надеюсь, ситуация выровняется. Никакие санкции или скачки курса валют не заставят человека отказаться от естественных потребностей — есть, пить, дышать, любить. И люди, для которых яхта — одна из форм проявления любви, не бросят ходить в море.

Римский полководец Помпей, ступив на борт корабля, который, несмотря на грозящую бурю, отправлялся в Рим с грузом хлеба, сказал: «Плыть необходимо, жить не обязательно». А мы, уверен, будем жить, ходить в море и бережно выращивать яхтенный рынок. Кто же о нем позаботится, если не мы с вами!

До встречи!

Главный редактор
Зарий Черняк



Люди, для которых яхта — одна из форм проявления любви, никогда не перестанут ходить в море

НАВИГАЦИЯ ПО НОМЕРУ

Motor Boat Awards 2015: лучшие лодки года по версии журнала МВУ с. 110



Интервью: Игорь Лобанов о современном яхтенном дизайне и своих проектах с. 74

Яхтенные индустрии разных стран: знакомимся с Китаем с. 80



Новая техника: двухтактные подвесные Evinrude ETC, катамараны на амортизаторах и др. с. 166



Новая услуга «Выездной менеджер» от «Мерседес-Бенц РУС»

Презентация автомобиля, проведение тест-драйва, заключение сделки и выдача автомобиля
в удобное для Вас время в любом месте.

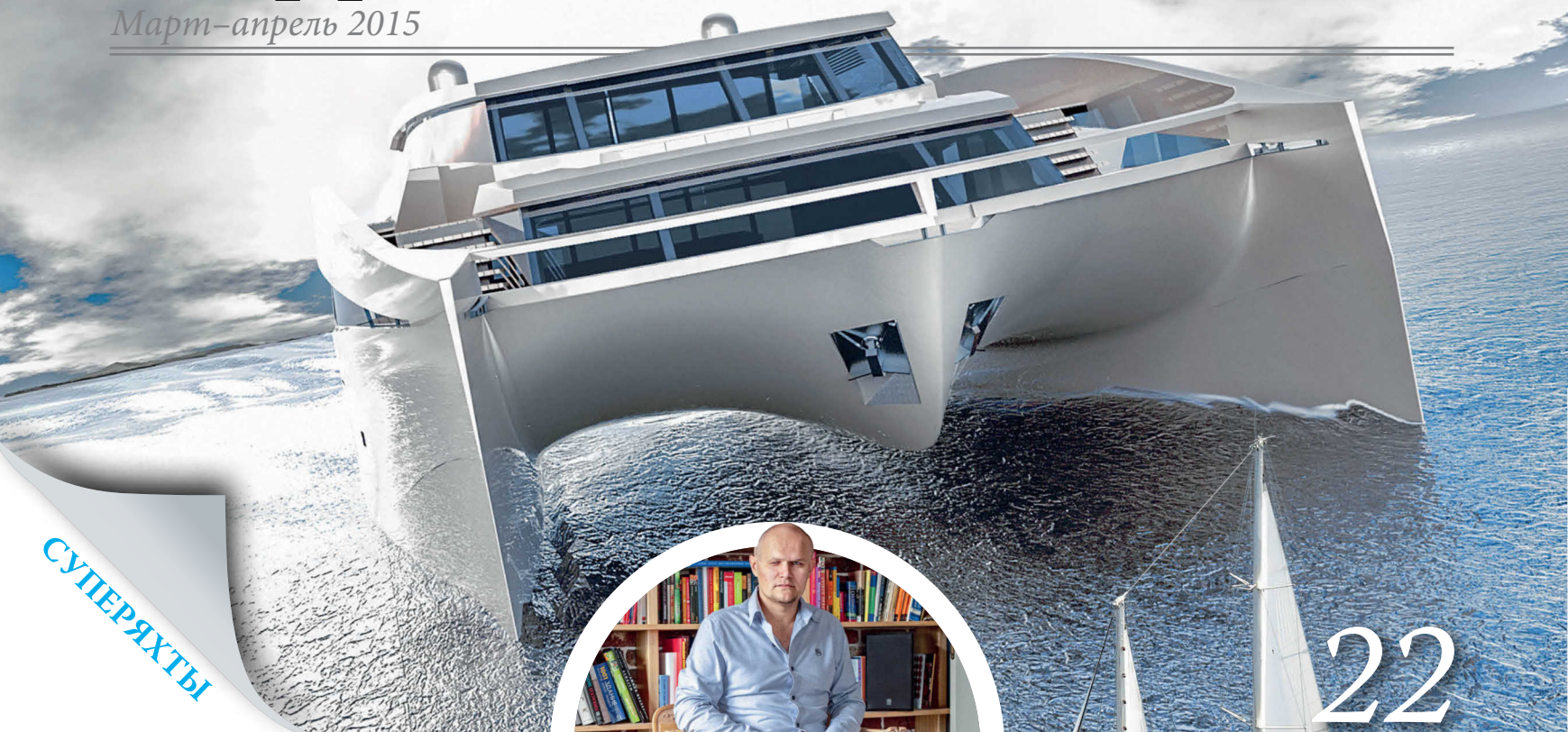
Александр Горбунов
+7 916 733 37 80



Mercedes-Benz
The best or nothing.

СОДЕРЖАНИЕ

Март-апрель 2015



СУПЕРЯХТЫ



74



30



22

42



80

22
СУПЕРЯХТЫ

Monte Carlo Yachts 105, Sunreef 115 Power, Vripack Casa, Heesen My Sky, Feadship Savannah

30
СОСТАПЕЛЯ

Azimut Atlantis 43, Williams 520, Fairline Targa 53 & Squadron 53, MC6, Steeler NG43, Sealine S330 & C330, Fjord 48 Open, Ribeye Prime SIX19, Bella Boats 600/620/700

42
НОВОСТИ

Интересные сюжеты и факты из жизни на море и на суше

ИНГОССТРАХ *Ingosstrakh*



Страхование яхт и катеров



Реклама

*В соответствии с условиями договора страхования.
ОСАО «Ингосстрах». Лицензия ФССН С № 0928 777 от 20.07.2010 без ограничения срока действия

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.*



МОТОРНЫЕ
ЯХТЫ



68 ПЛАВАЛИ, ЗНАЕМ

Назидательные истории и веские мнения от наших российских и зарубежных экспертов

74 ИНТЕРВЬЮ МВУ

Игорь Лобанов о современном яхтенном дизайне и своих проектах

80 ЯХТЕННЫЙ КИТАЙ

Взгляд на яхтенную индустрию Поднебесной

92 РЕФИТЫ ОТ BURGESS

Новая жизнь любимой яхты

98 GREENLINE 70

Яхта, которая может ходить практически бесшумно

104 PRINCESS 43

Тест после урагана Гонсало

110 MOTOR BOAT AWARDS 2015

Лучшие лодки года по версии журнала МВУ

136 HALLBERG-RASSY 64

Лодка для любых морей, которой и целого мира мало



CORUM

LA CHAUX-DE-FONDS · SUISSE



GOLDEN BRIDGE

www.corum.ch

GOLDEN BRIDGE,
ОДИН ЕДИНСТВЕННЫЙ ЛИНЕЙНЫЙ БАГЕТНЫЙ МЕХАНИЗМ

• **Москва** ДА ВИНЧИ (495) 937 80 89, (495) 721 91 17, КОНСУЛ (495) 971 85 73, (495) 699 50 45, НОБЕЛЬ (495) 258 21 29, ТАЙМ-АВЕНИЮ (495) 937 62 05, (495) 225 73 54, CONQUEST WATCHES (495) 650 76 37, LOUVRE (495) 981 42 82, (495) 692 90 47, RAFFHOUSE (495) 726 55 45, Sublime by BOSCO (495) 620 33 90, REGSTAER DUTY FREE SHOP (495) 737 66 29 • **Владивосток** ЗОЛОТОЕ ВРЕМЯ (423) 2 209 108 • **Иркутск** ЗОЛОТОЕ ВРЕМЯ (3952) 242 399
• **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



144



148



152



176

116 TARGA 38 SHADOW-S
Эффектная новинка Лондонского шоу

124 «УШАКОВСКИЕ ВЕРФИ»
Проект России и Голландии

128 BOTNIA TARFISH
Лодки для рыбалки и не только

132 VELVETTE 27 NGT
Гром и молния на воде

158 ЖИЗНЬ СО ВКУСОМ
Кулинарное вдохновение в «Дегустации»

160 РЕГИСТРАЦИЯ ЯХТ
Где и как следует регистрировать прогулочные суда

170 МЕХАНИКА
Двухтактные подвесные Evinrude ETC и катамараны на амортизаторах

180 ШКОЛАМВУ
Что делать, если гребной винт оказался в ловушке

208 ДЕНЬ ИЗ ЖИЗНИ
Спасение пилота над Атлантикой



154

НОВОЕ СЛОВО В УПРАВЛЕНИИ ГИДРОЦИКЛОМ

 **YAMAHA**
Revs Your Heart



RiDE

Интуитивная Система Замедления и Реверса

Система RiDE проста и интуитивна. Нажмите правый рычаг для ускорения, а левый для торможения и движения задним ходом. Нажмите сразу оба или в любой комбинации – и система отреагирует с абсолютной точностью. Для перехода в нейтральное положение рычаги надо просто отпустить.

Управлять гидроциклом просто – без ручного переключения передач и сложных процессов.

VXS

FX Cruiser SVHO



FX Cruiser HO



VXR



FX SVHO



VX Cruiser



VX Sport



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



MOTOR BOAT & YACHTING

№2 (32) Март–апрель 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) 781-60-33

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**Корректор** Виктория Голуб**Над номером работали****Авторы**

Хьюго Андреа, Тимур Бараев, Тим Бартлет, Грег Копп, Борис Лашков,

Ирина Липовецкая, Алексей Максимов, Дэвид Марш, Джон Мендес,

Никита Невенчанный, Джек Хейнс, Петр Шестаков

Колумнисты

Василий Алексеев, Дэвид Марш

Фотографы и иллюстраторы

Лестер МакКарти

**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 25 000 экз. Обложка Princess 43 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.

Журнал опубликован и вышел в свет 05.03.2015

Отпечатано в Эстонии. Типография Printall AS.

Tala 4, Tallinn 11415 Estonia Tel: +372 503 8555

printall@printall.ee



VERONA

ДОМ НА КРЕСТОВСКОМ

ДОМ НА КРЕСТОВСКОМ

ОТ ЗАСТРОЙЩИКА ДОМА «ВЕНЕЦИЯ»

Морской проспект, 29

- 7-этажный жилой дом на 80 квартир
- Коммерческие помещения на первом этаже
- 2-уровневый теплый паркинг
- Замкнутый внутренний двор
- Инфраструктура Крестовского острова
- Фруктовый сад

Прототипами архитектурной идеи нового дома выступили образцы итальянской архитектуры эпохи Возрождения, такие, как знаменитая церковь XVI века Сан-Джорджо Маджоре в Венеции, построенная по проекту Андреа Палладио, и архитектурный ансамбль площади Синьории в Вероне. В отделке фасадов будут применены натуральный облицовочный камень и лицевой кирпич — типичное сочетание для архитектуры эпохи Возрождения.

СУПЕРЯХТЫ

Новости о моторных яхтах длиной более 100 футов



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



Monte Carlo Yachts 105

Вот и добрался бренд MCY до заветной черты, после которой яхты — уже не просто яхты, а суперяхты. Всего пять лет назад в Beneteau Group на эту тему только начинали говорить, а сейчас перед нами уже 32-метровый флагман большого модельного ряда.

Неудивительно, что в его облике хорошо заметны все фамильные черты MCY, которые кропотливо разрабатывали итальянские дизайнеры Нуволари и Ленард. Вряд ли кто-то скажет, что новая суперяхта не похожа, скажем, на MCY 65: тот же баланс пропорций, S-образная линия фальшборта, смелый развал борта в носу, сплошное остекление

надстройки и фирменные иллюминаторы «бычий глаз». Пост управления MCY 105 поднят относительно главной палубы (концепция Raised Pilothouse), чтобы не ограничивать огромную по площади мастер-каюту. Надо сказать, верфь упорно держит спецификацию яхты в секрете, но мы подозреваем, что на нижней палубе разместятся четыре двухместных гостевых каюты и обширные помещения для экипажа.

В качестве конструкционных материалов для корпуса выбраны стеклопластик (вакуумная инфузия), углепластик и кевлар; в основе конструкции — применяемая для летательных аппаратов концепция монокока

с использованием алюминиевых бимсов. Верфь MCY всегда умела создавать лодки, предлагающие больше пространства, чем аналоги той же длины, а такие суперяхтенные штучки, как удлиненный хардтоп, португальский мостик и защищенная от воды и ветра носовая палуба, лишь усиливают впечатление от и без того крупного судна.

Пока неизвестно, какие двигатели и приводы будут установлены на MCY 105, но есть основания полагать, что яхта окажется не менее быстроходной, чем младшие модели. Первый корпус сойдет на воду летом, и мы надеемся посмотреть на него вживую на одной из предстоящих осенних выставок.



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

oceanco

ЯХТЫ ДЛЯ ВИЗИОНЕРОВ



Sunreef 115 Power



В ответ на растущий интерес к крупным многокорпусным судам польская верфь Sunreef Yachts представила новую модель моторного суперкатамарана.

Архитектура и дизайн Sunreef 115 Power являются продолжением представленного в 2013 году Sunreef 90 Power с яркими спортивными линиями. У тех, кто выбирает суперяхту, есть две основные причины остановиться на катамаране: высокая остойчивость многокорпусника и огромная площадь палуб. Жилые помещения 115 Power занимают ни много ни мало 680 м², и верфь предлагает массу вариантов, как распорядиться этими «хоромами». В базовой версии

дизайнеры разместили на главной палубе салон (80 м²) рядом с кокпитом и мастер-каютой (50 м²), причем в качестве опции к большому панорамному остеклению в этих помещениях можно добавить раскладывающиеся балконы.

Все расположенные в корпусах гостевые каюты снабжены отдельными входами



Жилые помещения на борту Sunreef 115 Power занимают площадь 680 м²

и собственными санузлами. Есть на борту и где позагорать: открытая носовая палуба площадью 60 м² легко примет дюжину гостей.

На закрытом флайбридже расположен главный пост управления и еще один салон 70 м², а в гараж на нижней палубе помещаются солидных размеров тендер, пара гидроциклов и куча водных игрушек.

Конструкторы Sunreef предусмотрели возможность установки разных приводов. Заказчик может выбрать между гребными валами (два MTU 16V 2000 M94 по 2600 л.с.), днищевыми колонками Volvo Penta IPS (что удивительно!) и водометами, с которыми осадка судна составляет всего 1,7 м.

Бразильский дом на воде

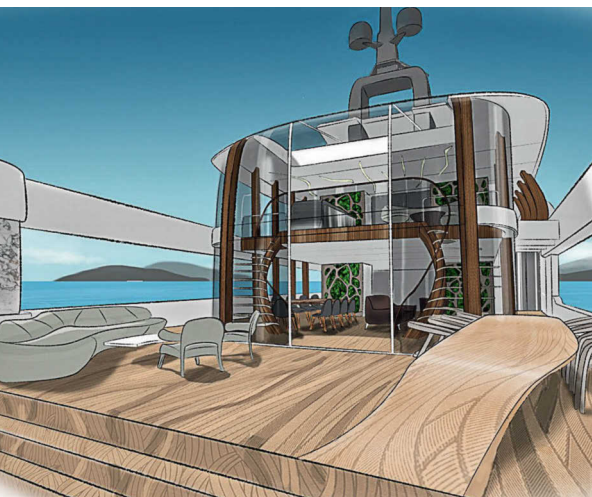
Визуализация нового проекта — особая задача для любого дизайнерского коллектива, особенно когда пожелания заказчика выглядят весьма специфическими.

Команда профессионалов из голландской студии Vigrack реализовала новый подход и попыталась создать на борту судна атмосферу современного бразильского дома, в котором комфортно находиться представителям трех поколений многочисленной семьи владельца.

«Воплотить подобное без должного подхода — значит получить на выходе что-то

экстремально модернистское, — поясняет дизайнер Марникс Хоэкстра. — Но ведь яхта не здание, у нее должны быть нос и корма, соединенные традиционными линиями, а вот начинка может быть весьма прогрессивной».

Планировка интерьеров и палуб проекта эксплорера Casa, на котором Vigrack проводит свой дизайнерский эксперимент, существенно отличается от привычных стандартов. «Прозрачность» конструкций и постоянная связь с природой — доминанты концепции дизайна яхты Casa, на которой кругосветные путешествия будут основным стилем жизни.



ДНК ЯХТИНГА



**LÜRSEN**

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



Суперяхта
My Sky способна
пройти
на 10 узлах без
дозаправки
почти
5500 миль



Heesen *My Sky*

После интенсивных ходовых испытаний в Северном море голландская верфь Heesen передала заказчику суперяхту *My Sky*. Судно длиной 51 метр имеет водоизмещение около 600 тонн и способно преодолевать без дозаправки 5400 миль на скорости 10 узлов. В экстерьере яхты, созданном дизайнером Фрэнком Лаупманом и его командой из Omega Architects, превалируют плавные изогнутые линии и хорошо узнаваемое сплошное остекление надстройки.

По просьбе владельца интерьеры *My Sky* разрабатывал известный архитектор Эрик

ван Эгераат, который подобрал эффектное сочетание белой кожи, полированного макассарского эбена (черное дерево) и натурального камня вроде оникса и мрамора с изысканной подсветкой.

Для дюжины гостей на борту предусмотрено пять кают, причем роскошные апартаменты владельца занимают значительную площадь верхней палубы. Пассажирам доступны все виды отдыха и развлечений, которые можно встретить на современных суперяхтах: для этого имеются джакузи, спортивный зал, кинотеатр, два салона и пляжный

клуб. Кстати, вертолетную площадку на носовой палубе можно быстро превратить в частную зону отдыха, скрытую от нескромных взглядов, когда яхта ошвартована кормой к причалу.

«*My Sky* стала важным достижением для нашей верфи, — говорит Марк Кавендиш, директор по продажам и маркетингу Heesen Yachts. — Сотрудничество с талантливой командой Эрика ван Эгераата, которая прежде не работала с яхтами, позволило нам расширить границы. Уверен, люди будут обращаться на *My Sky!*»



REMADE IN ITALY

HIGH-END REFIT & REPAIR SOLUTIONS



AMICO &CO

amicoshipyard.com

Feadship *Savannah*



Многие верфи уже предпринимали попытки создания экологических гибридных суперяхт, но, похоже, Feadship ушла в этом дальше всех.

На борту 83-метровой *Savannah* установлен один главный низкооборотный дизельный двигатель Wärtsilä, три генератора и блоки аккумуляторных батарей. Корпус судна узкий, с гидродинамически эффективными обводами, а помимо основного винта увеличенного диаметра, имеется интересное подруливающее устройство. По сути

оно представляет собой днищевую колонку с тянущим винтом противоположного (по отношению к главному винту) вращения.

Оба винта имеют переменный шаг и особую профилировку лопастей для работы в возмущенном потоке. За счет этого нагрузка на ходовой винт уменьшается вдвое, что положительно сказывается на экономичности и снижает вибрацию. По заявлению верфи, этим удалось достичь 30% экономии топлива по сравнению со стандартной двухвальной схемой. Капитан может выбрать один из пяти режимов движения: «маневрирование», «дизель-электрический ход», «максимальный запас хода», «высокая скорость» и «форсаж».

Помимо сложной пропульсивной системы, Feadship гордится так называемой «плавающей» надстройкой, которую верфь создала совместно с агентством CG Design. Благодаря особому визуальном эффекту композитные стеклянные панели надстройки будто парят в воздухе вместе со структурными элементами из полированной нержавеющей стали.

Savannah окрашена в серебристый металлик и обладает еще одной уникальной особенностью: ниже ватерлинии оборудована «подводная гостиная» — кинотеатр, из которого можно наблюдать морскую жизнь и развлечения в бассейне на корме.



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

СОСТАПЕЛЯ

Новости с верфей всего мира



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



ОСОБЕННОСТИ

- Трансформируемый кокпит
- Софттоп с электроприводом

ТОЛЬКО ФАКТЫ

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

На боат-шоу в Дюссельдорфе прошла мировая премьера Azimut Atlantis 43. Новинка обещает стать новым трендсеттером в своем классе: спортивная снаружи и «рафинированная» внутри, эта яхта отличается невероятной для своей длины вместительностью и «начинкой».

На нижней палубе устроены две отлично освещенные каюты (спасибо большой площади остекления в корпусе), каждая с собственным санузелом, плюс салон с камбузом и обеденной зоной. Последнюю

можно трансформировать в спальное место для двоих. Прибавив к этому дополнительную третью койку в кормовой каюте, несложно подсчитать, что заночевать на борту Atlantis 43 смогут семь человек.

Еще одна интересная новость от Azimut: теперь возможность использовать в интерьере материалы ведущих модных домов (Missoni Home, Armani Casa, Loro Piana Interiors и т. д.) распространяется не только на большие лодки, но и на младшие модели, включая Azimut Atlantis 43.

Далеко не все лодки таких размеров способны похвастаться гидравлической купальной платформой и тем более гаражом. На Atlantis 43 есть и то и другое, что существенно облегчает спуск на воду и подъем тендера.

Лодка оснащается двумя двигателями Volvo Penta D6 по 400 л.с. с транцевыми колонками DPH. При такой силовой установке килеватый (15° на транце) стеклопластиковый корпус достигает скорости 33 узла.

Williams 520

Эту модель тендера-RIB Williams рассматривает как возможность захватить еще и определенную долю рынка «автономных» прогулочных катеров.

Williams 520 — открытая спортивная лодка с сиденьями для шестерых. Двигатель Rotax (200 л.с.) позволяет развить скорость 49 узлов, а водомет обеспечивает высокий уровень безопасности по отношению к купающимся и проходимость лодки по мелководью. Плавники на корпусе предотвращают проскальзывание в крутых поворотах.

К достоинствам можно отнести складную спинку кормового дивана (позволяет получить лежанку для загорания) и небольшую массу лодки, благодаря чему ее можно буксировать на трейлере за автомобилем.



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 17 ф (5,20 м) **Ширина** 7 ф (2,02 м)
Двигатель бензиновый, Rotax (200 л.с.)
Максимальная скорость 49 узлов
Стоимость в Европе от £ 31 495

СМОЛЬНЫЙ ПРОСПЕКТ

СТАТУС В ЦИФРАХ

270°

ПРЕКРАСНОЙ ПАНОРАМЫ



Смольный пр. д.17

Архитектор Рикардо Бофилл
Новые здания и исторические дома
Видовые квартиры | Просторные террасы
Тишина и комфорт в квартирах
Шумоизолирующие окна | Вентиляция
Двухуровневый подземный паркинг
Лифт из паркинга на этажи
Авторский дизайн холлов

Свободный от автомобилей большой двор
Ландшафтный дизайн
Финские детские площадки Lappset
Детский сад во дворе
Финские технологии и контроль качества
Интегрированные системы безопасности

10% скидка*

РАССРОЧКА в рублях**

(812) 703-44-44

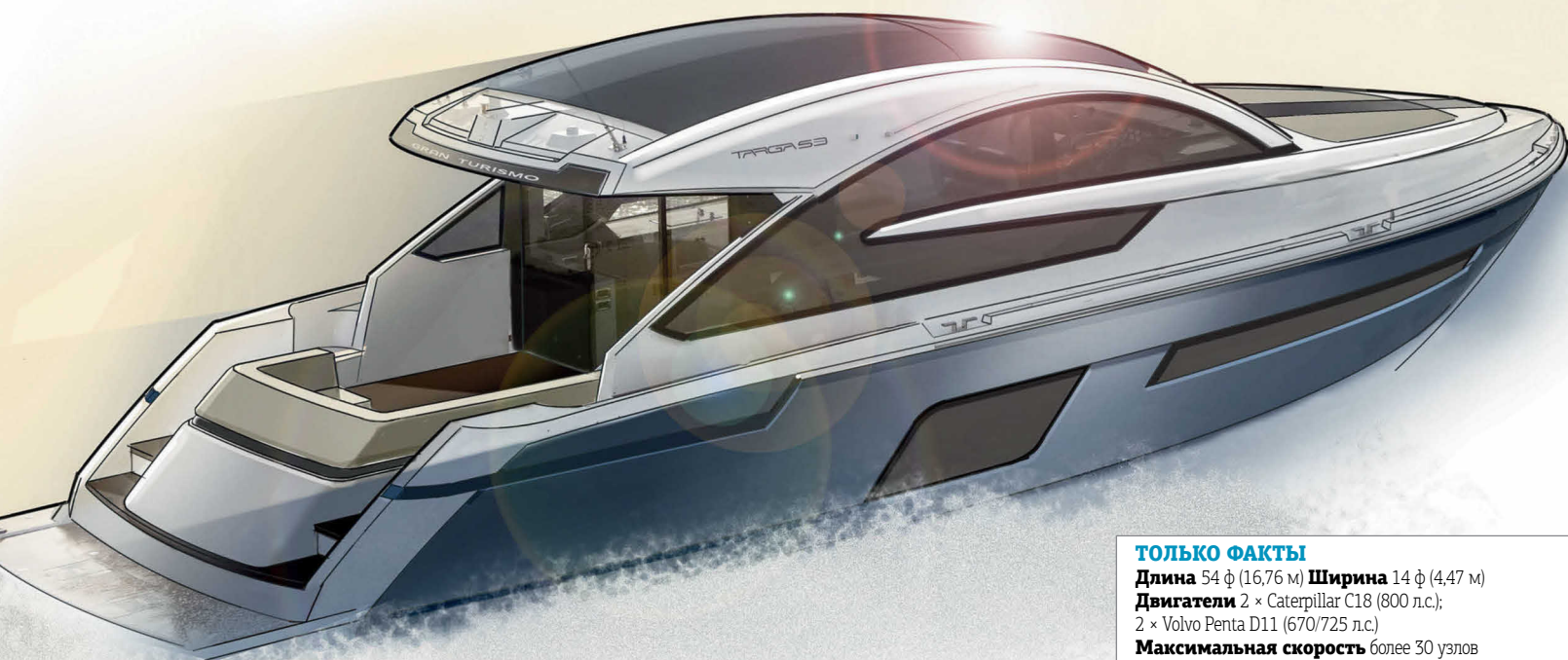
Санкт-Петербург

yitdom.ru

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

* Скидка при 100% оплате. ** Рассрочка предоставляется застройщиком ЗАО «ЮИТ Санкт-Петербург», сроки и условия рассрочки уточняйте в отделе продаж по тел. 703-44-44. Проектные декларации и подробная информация на сайте yitdom.ru. Реклама.

Fairline Targa 53 & Squadron 53



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 54 ф (16,76 м) **Ширина** 14 ф (4,47 м)
Двигатели 2 × Caterpillar C18 (800 л.с.);
 2 × Volvo Penta D11 (670/725 л.с.)
Максимальная скорость более 30 узлов
Стоимость в Европе не объявлена

На London Boat Show британская верфь Fairline устроила двойную премьеру. Спортивная Targa 53 GT и флайбриджный Squadron 53 разработаны на единой платформе (корпусе), а в основе концепции — модернизированный вариант недавно запущенных (и тоже парных) 48-футовых моделей верфи. На обеих новинках для увеличения объема кокпита инженеры верфи отдали предпочтение традиционным гребным валам, что дополнительно дало возможность сделать больше кормовую каюту экипажа.

Планировки палуб Targa 53 GT и Squadron 53 схожи, разве что для Squadron предложены варианты размещения камбуза как в салоне, так и внизу. На нижней палубе

у обеих моделей предусмотрено три каюты. Мастер-каюта на миделе, во всю ширину корпуса отличается большими бортовыми иллюминаторами. Две гостевые каюты: одна с двупальной кроватью, другая с отдельными койками — располагаются, соответственно, в носовой части корпуса и по левому борту.

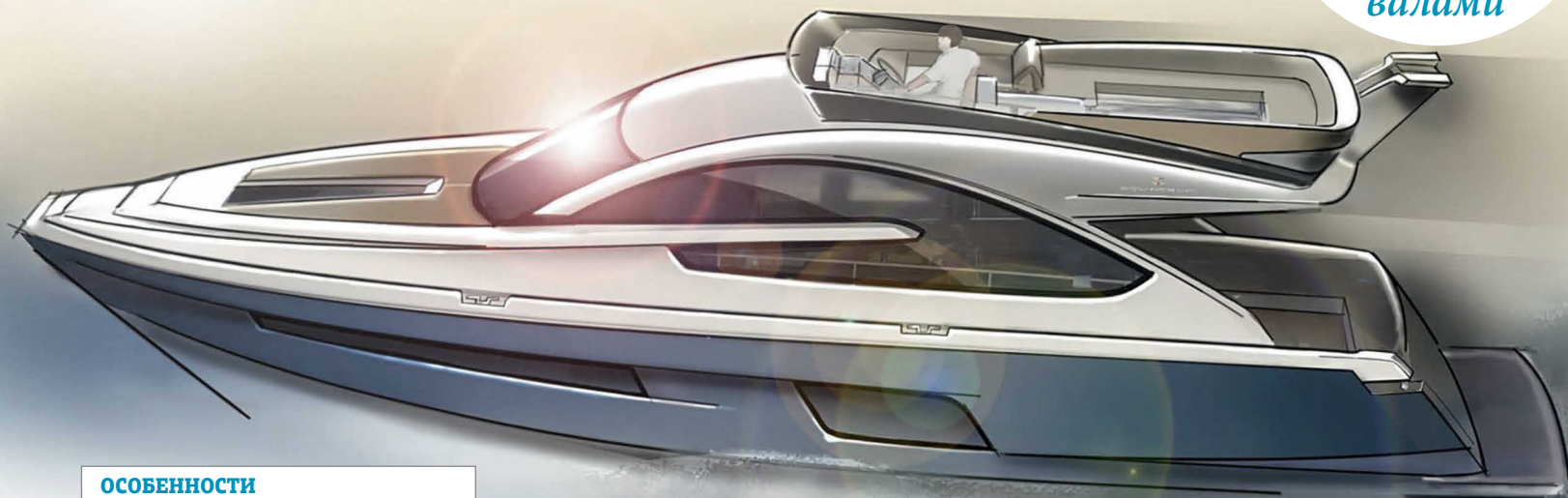
Кроме того, Fairline Squadron 53, как и все яхты линейки Squadron, может похвастаться роскошным флайбриджем, где находится обширная лаунж-зона и верхний двухместный пост управления, очень удобный и радующий интуитивно понятной приборной панелью.

По желанию заказчика на обеих лодках может быть установлена система

гироскопической стабилизации качки, а большой список опций и отделочных материалов позволяет максимально customize яхту. Еще одно важное нововведение — замена системы подъема тендера полноценной погружной купальной платформой на гидравлике.

Новые Targa 53 GT и Squadron 53 оснащаются двигателями Volvo Penta D11 или Caterpillar C18. Максимальная скорость составит более 30 узлов с дальностью хода в таком режиме около 300 миль.

Для
увеличения
полезного
объема в корме
яхты оснащены
гребными
валами



ОСОБЕННОСТИ

- Опции планировки
- Новые отделочные материалы

Приглашение

EXPERIENCE EVENT



Отметьте
для себя даты

20.03.2015
21.03.2015
22.03.2015

Мы хотим, чтобы вы были нашим эксклюзивным гостем

Мы рады пригласить Вас на эксклюзивное мероприятие Van der Valk Experience event, организованное на нашей современной верфи в городе Валвейк, Нидерланды. Эта уникальная возможность даст Вам из первых рук представление о наших последних событиях и позволит поближе ознакомиться с текущими проектами. Следующие яхты будут продемонстрированы на мероприятии:

Trawler 1700 Flybridge | Trawler 2395 Flybridge | Trawler 3680 Flybridge
Continental II 2000 Flybridge | 4 x Continental II 2300 Flybridge | Continental III 2500 Raised Pilothouse

Если Вы хотите принять участие в этом уникальном событии, мы любезно просим Вас предварительно зарегистрироваться, заполнив на сайте Van der Valk контактную форму.




Wim van der Valk
CONTINENTAL YACHTS

Верфь: Industrieweg 43-47A, 5145 PD Waalwijk, The Netherlands
T 0031 416 651 562, F 0031 416 650 566, E info@wimvandervalk.com
www.wimvandervalk.com

МС6



ОСОБЕННОСТИ

- Выдвижной тент кормового кокпита
- Опции планировки

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 60 ф (18,22 м) **Ширина** 16 ф (4,93 м)
Двигатели 2 × Cummins QSC 8.3 (600 л.с.)
Максимальная скорость не объявлена
Стоимость в Европе от € 790 000

На boot Düsseldorf публике показали новинку от Monte Carlo Yachts — флайбриджную яхту МС6. Линейка МС — серия младших моделей верфи длиной от 12 до 18 метров, и МС6 — самая большая. Однако если зайти внутрь, лодка кажется еще крупнее за счет объема помещений и благодаря уровню их отделки, напоминающему креативностью и тщательностью исполнения интерьеры яхт серии МСУ.

Для МС6 предложено по два варианта планировки палуб: с камбузом наверху или внизу. От этого зависит число кают: две или три; при этом, независимо от планировки,

собственный санузел будет в каждой. Кормовая каюта капитана (вход с купальной платформы) также есть в любом случае.

Самое популярное место на борту идентифицируется мгновенно — это диван справа от поста управления. Исключительно приятный уголок прямо у лобового стекла с отличным обзором. Пост управления одноместный, и это настоящий «трон» с удобным креслом, в подлокотник которого вмонтирован трекбол для работы с картплоттером.

Как и другие модели МС и МСУ, новинка выделяется весьма длинным просторным

флайбриджем, вмещающим открытый пост управления, обеденную зону с большим столом и диваном, бар, а на корме — обширный лежак для загорания. Еще один лежак, трансформируемый в шезлонги, предусмотрен на носовой палубе. Тендер можно хранить на гидравлической купальной платформе (на встроенных кильблоках).

МС6 оборудуется двумя двигателями Cummins суммарной мощностью до 1200 л.с. И, конечно, один из главных плюсов этой премьерной яхты — исключительно привлекательная цена.

Steeler NG43

Есть много причин предпочесть стальную яхту стеклопластиковой. Или, наоборот, не делать этого. Корпуса из стали проигрывают в скорости, из металла гораздо сложнее создавать модные «текучие» линии. Последнюю проблему вполне успешно решает голландская верфь Steeler. Корпус сваривают из сотен предварительно нарезанных сегментов, затем полируют и окрашивают...

Пример — новый Steeler NG43, сочетающий прочность конструкции и пластичные формы, более свойственные спорткрузерам, нежели траулерам. Еще одно достоинство лодки — индивидуализация интерьера: можно выбирать число и размеры кают и санузлов, положение камбуза, планировку салона.

С двигателем Yanmar мощностью 160 л.с. Steeler NG43 развивает скорость 9 узлов. Конечно, не слишком много, однако у верфи есть планы построить эту модель из легкого сплава, что позволит сэкономить вес. Такая версия Steeler NG43 будет заметно резвее.



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 43 ф (13,00 м) **Ширина** 15 ф (4,48 м)
Двигатель Yanmar (160 л.с.)
Максимальная скорость 9 узлов
Стоимость в Европе от £ 264 167



РЕКЛАМА



XX

ARTIOLI

HAND MADE IN ITALY

Две
новинки
Sealine — S330
и C330: равная
длина,
но различные
планировки

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 33 ф (10,31 м) **Ширина** 11 ф (3,50 м)
Двигатели 1 × Volvo Penta D6 (330/400 л.с.);
2 × Volvo Penta D3 (170/220 л.с.)
Максимальная скорость 31/34 узла
Стоимость в Европе от
€ 144 950 (S330); € 164 950 (C330)

Sealine S330 & C330

Верфь Sealine, представившая на осенних боат-шоу новый спорткрузер Sealine S330, в январе привезла на boot Düsseldorf еще одну мировую премьеру.

Модель Sealine C330 — таких же размеров и, на первый взгляд, аналогичной концепции, только с закрытой рубкой (индекс «С» в названии обозначает Coupe). Впрочем, при ближайшем рассмотрении понимаешь, что эти лодки отнюдь не близнецы, в том числе в отношении планировки палуб.

Sealine S330 открыта с кормы; в кокпите — большая обеденная зона, трансформируемая в лежак; ветбар (или, если угодно, мини-камбуз) плюс еще один диван у лобового стекла

слева от поста управления. У Sealine C330 главная палуба уже разделена на две зоны: салон в надстройке и кормовой кокпит. Хорошо оборудованный камбуз размещен на их стыке; в кокпит выходит стойка с откидной столешницей; над ней — открывающееся «окно» для удобства сервировки.

Обе лодки при желании можно сделать открытыми: у C330 в крыше предусмотрен большой открывающийся прозрачный люк; на S330 кокпит защищен софтбопом, снабженным электроприводом. В обоих случаях над кокпитом есть выдвигающийся тент.

На нижней палубе обеих моделей две каюты (спальные места претендуют

по размерам на лидерство в классе) и просторный санузел. На S330 внизу также располагается основной камбуз. На C330 полноценный камбуз уже есть наверху, поэтому здесь дополнительную площадь использовали под большое подсобное помещение.

Обе яхты могут оснащаться на выбор одним или двумя двигателями. Sealine S330 развивает максимальную скорость 34 узла с двумя двигателями Volvo Penta D3 по 220 л.с. Sealine C330, которая за счет конструкции почти на полтонны тяжелее, с такой же моторной установкой и колонками DuoProp разгоняется до 31 узла.

**ОСОБЕННОСТИ**

- Один или два двигателя
- Две просторные каюты
- Огромный выбор опций

SARGO

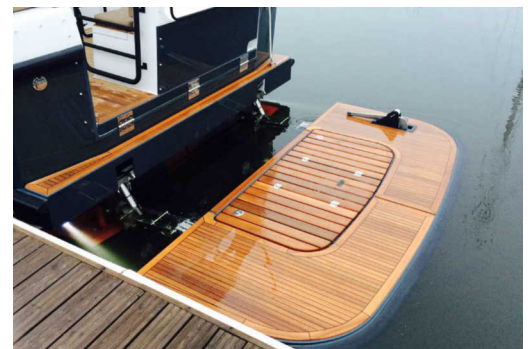
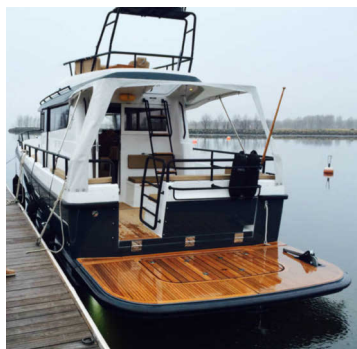
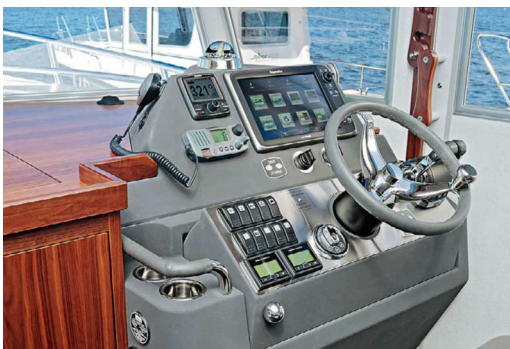
THE ALLSEASON BOAT



В ЛЮБУЮ ПОГОДУ С 1967 ГОДА!

SARGO

НОВОЕ ИМЯ - НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ



SARGO25
THE ALLSEASON BOAT



SARGO28
THE ALLSEASON BOAT



SARGO31
THE ALLSEASON BOAT



SARGO34
THE ALLSEASON BOAT



SARGO36
THE ALLSEASON BOAT



SARGO36
FLY BRIDGE

Jonacor
marine

Эксклюзивный дистрибьютор в России
Jonacor Marine Corporation
Россия, 197022, Санкт-Петербург
Песочная наб., 18, литер А, пом. 5Н
+7 (812) 702 47 70
sales@jonacor-marine.ru www.sargoboats.ru

Fjord 48

После периода затишья верфь Fjord, перешедшая «под крыло» немецкой Hanse Group, возвращается красиво — с новой моделью 48 Open, мировая премьера которой прошла в январе в Дюссельдорфе.

Эта лодка — серьезный шаг для норвежской верфи. Прежние более компактные модели имели успех на Средиземноморье — часто в качестве стильных тендеров для суперяхт. Однако Fjord 48 Open — уже полноценный «самостоятельный» спорткрузер; в отличие от большинства конкурентов по классу, он имеет неоспоримое преимущество в виде весьма оригинального дизайна.

Верхняя палуба полностью открыта, если не считать небольшого хардтопа над постом управления. Есть три варианта планировки кормовой части: обеденная зона, большой лежак или гараж для тендера. Внизу — две просторные каюты, что позволяет использовать лодку не только как комфортабельный пляж, но и для достаточно долгих переходов.

Любители ярких решений могут сделать выбор из списка опциональных цветовых вариантов: верфь готова окрасить корпус в любой цвет, хоть в ярко-розовый.

Моторная установка — два или три агрегата IPS600 по 435 л.с.; наиболее мощный обеспечит скорость 41 узел.

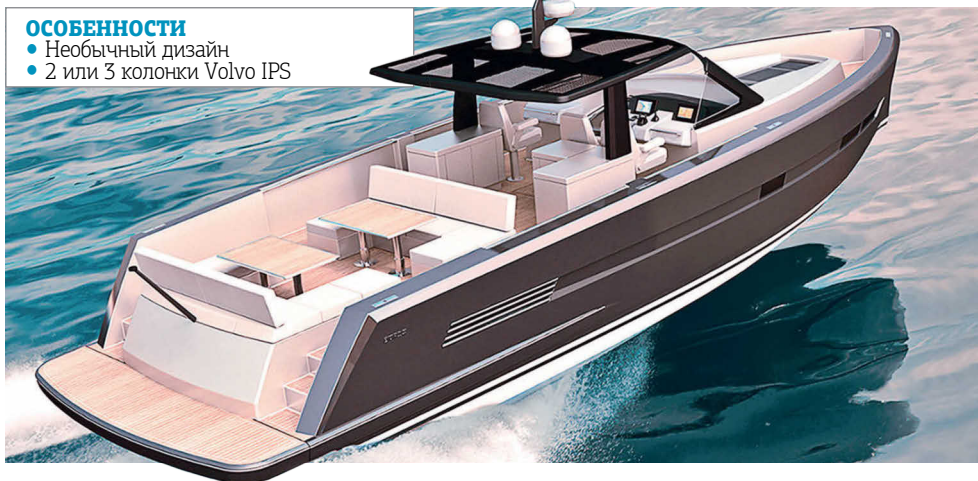


ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 49 ф (15,20 м) **Ширина** 15 ф (4,80 м)
Двигатели 2 или 3 × Volvo IPS600 (435 л.с.)
Максимальная скорость 41 узел
Стоимость в Европе от € 679 000

ОСОБЕННОСТИ

- Необычный дизайн
- 2 или 3 колонки Volvo IPS



Ribeye Prime SIX19

Эта лодка заметно выделялась среди моделей RIB'ов, показанных в Лондоне. Благодаря совершенно новому корпусу, разработанному Адамом Янгером, дизайнером гоночных болидов, и хорошо продуманному кокпиту Ribeye Prime SIX19 можно назвать одной из самых красивых 6-метровых лодок-РИБ, которые мы видели.

Ее привлекательная красно-карбоновая палитра напоминает о тендере для суперяхты и создает впечатление особенного качества сборки и детализации. Всего несколько

примеров. Отформованные в корме ступени позволяют при заходе на борт не оставлять следов на бесшовных баллонах из хайпалона. Кормовое сиденье с изящно скругленной спинкой, обитое тканью Silvertex, скорее напоминает диван Chesterfield, чем просто пассажирское место в лодке...

Перед ним находятся два чрезвычайно удобных сиденья марки Scott — «жокейского» типа, с высокими спинками, боковой поддержкой и поручнями наверху для безопасности. Удачное расположение

штурвала и рукоятки управления двигателем обеспечивает наилучший контроль на высокой скорости. Рядом — удобный перчаточный ящик-бардачок для ценных мелочей.

Возможно, самое удивительное обстоятельство — сочетание размеров, массы и скорости. Столь толковый и стильный аппарат имеет в длину всего 6,2 метра. Пусть небольшая и легкая (масса 999 кг), эта лодка не испытывает недостатка в скорости: при мощности подвесного мотора 150 л.с. ее максимум достигает 50 узлов.

ОСОБЕННОСТИ

- Выглядит как тендер для суперяхты
- Скорость 50 узлов
- Отличная детализация

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 20 ф (6,19 м) **Ширина** 8 ф (2,43 м)
Двигатель Yamaha (150 л.с.)
Максимальная скорость 50 узлов
Стоимость в Европе от £ 54 163



ЗАГОРОДНЫЙ КОМПЛЕКС НОНКА В БОЛЬШОМ ЗАВИДОВО

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



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

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



Bella Boats

Финская верфь Bella Boats Oy представила на 2015 год сразу пять новых моделей. Дизайном всех катеров занимался Эспен Торуп, а инженеры верфи поработали над инновационными и практичными решениями.

Самая крупная новинка — Bella 700 Raid (6,65 м) — круизер с рубкой. Благодаря закрытому посту управления и хорошим мореходным качествам может использоваться в любых погодных условиях. Оснащается подвесником мощностью 115–200 л.с. и вторым постом управления (опция). При необходимости на борту можно предусмотреть одно-два спальных места.

Bella 620 DC (6,05 м) — дневной спорткруизер с хорошей защитой от ветра, удобным кокпитом с диваном по периметру и съёмным столиком.

Bella 620 HT (6,05 м) — универсальный круизер с хардтопом, в том числе для рыбалки и достаточно долгих прогулок на воде даже в холодную погоду. При желании катер можно опционально оборудовать цистерной пресной воды, холодильником, газовой плитой. В дневном режиме лодка рассчитана на семь пассажиров, плюс предусмотрены три спальных места.

Bella 600 BR (6,05 м) — современный боурайдер с характерной для этого типа двойной консолью и высоким лобовым стеклом. Под сиденьями обоих кокпитов находятся рундуки для спортивного оборудования и необходимых вещей.

Bella 600 R (6,05 м) — простая и удобная лодка с центральной консолью, позволяющей удобно и безопасно перемещаться

из носового кокпита в основной. Лодка рассчитана на 7 человек, что делает модель весьма привлекательной для семейного использования.

Яркие цвета, простые технические решения, практичные детали делают лодки Bella удачным выбором для тех, кому важны легкость управления и внешняя привлекательность катера вкупе с нетребовательностью в обслуживании. Все модели Bella 600 и 620 рассчитаны на эксплуатацию с подвесным двигателем мощностью 80–100 л.с.

Лодки бренда Bella давно пользуются популярностью и у опытных владельцев катеров, и у тех, кто только присматривает себе первую лодку. Верфь существует с 1970 года, около 70% продукции идет на экспорт.



ОСОБЕННОСТИ

- Практичность в эксплуатации
- Легкое управление
- Подвесные моторы

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 20/22ф (6,05/6,65 м)
Ширина 8/9 ф (2,34/2,60 м)
Двигатели 1 × Mercury (80–100 л.с.);
 1 × Mercury (115–200 л.с.)



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

НОВОСТИ МВУ

Мир яхт: факты, люди, события



Заоблачная скидка

Известная брокерская компания Burgess объявляет о значительном снижении цены на яхту *Cloud 9*, построенную французской верфью CMN (Constructions Mécaniques de Normandie) по проекту Эндрю Винча. Теперь это роскошное 60-метровое судно можно приобрести на 5 млн евро дешевле — за 34 900 000 евро.

Спущенная на воду в 2009 году, *Cloud 9* является одной из лучших яхт на рынке и дважды становилась призером ShowBoats Design Awards. На яхте 500 кв. м жилого пространства, включая 200 кв. м открытых палуб, и 7 кают, позволяющих разместить 14 гостей, в том числе VIP-каюта с балконом.

На борту имеется хорошо оснащенный спортзал и столовая с панорамным

остеклением, а верхний салон превращается в кинотеатр. Дальность хода яхты достигает 5000 миль. Яхта находится в превосходном состоянии: в 2013 году у *Cloud 9* перекрасили корпус и обновили интерьер. Яхта также доступна для чартера: компания Burgess выступает как центральный агент по продаже и чартеру *Cloud 9*.



Турецкие чартеры

Компания Nord Star Yachting открывает новое направление чартера — солнечная Турция. Флотилию формируют традиционно турецкие парусники — гулеты длиной от 33 до 56 метров.

«Гулет», или «гулета» — турецкое название, происходящее от французского «goulette»: под этим именем с XVIII века известны оригинальные парусные суда с высоким острым носом. Современные гулеты сохранили широкие борты, позволяющие проектировать комфортные каюты и салоны, и большую округлую корму, просто созданную для летнего отдыха на ее палубе. Сохранили они и благородный романтический облик той эпохи, когда дамы носили корсажи, а джентльмены — сабли на поясе. Вот только теперь на борту есть все — кондиционеры, ваннные комнаты, бар и пр.

Десять элегантных и комфортабельных чартерных гулет отличаются не только уютными и просторными интерьерами, но и множеством зон al fresco и для принятия

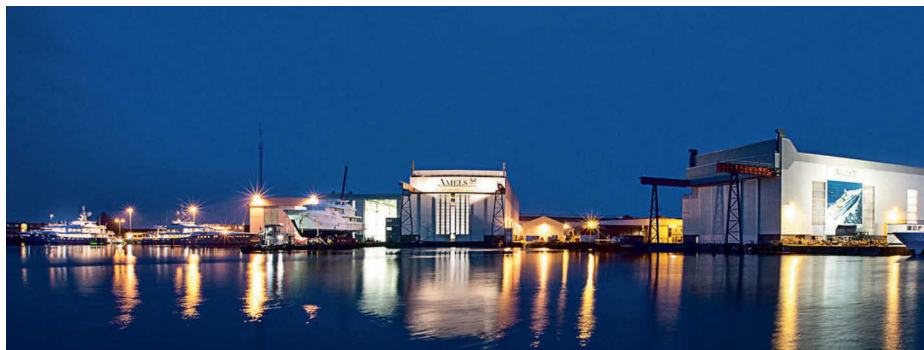
солнечных ванн, а также непременно ассортиментом водных игрушек.

Для приверженцев традиционного «моторного» чартера компания предлагает люксовые моторные яхты от 35 до 40 метров.

Nord Star Yachting разработала много маршрутных решений; возможны также индивидуальные маршруты с учетом пожеланий клиента.

Внимание к комфорту и деталям — идеология Nord Star Yachting. Специалисты компании до начала чартера узнают предпочтения клиентов в еде и напитках, организуют доставку цветов и корреспонденции на борт, продумывают полное сопровождение отдыха: трансфер, размещение в отелях, досуг. Чартерные менеджеры безупречно справятся с организацией любого отдыха, будь то пляжный, культурный или активный.

Вас ждут романтика и комфорт под солнечным небом Турции



Рост индивидуальности

Компания AMELS, один из признанных лидеров яхтенной индустрии, не перестает радовать клиентов амбициозными решениями. Недавно верфь анонсировала Full Custom производство в новом сегменте: теперь яхты по индивидуальным проектам будут доступны в диапазоне длин от 80 до 110 метров.

Full Custom формат предполагает полное вовлечение клиента в создание яхты мечты: на базе чертежей неизменно надежных AMELS создается судно, в котором воплощаются все предпочтения и фантазии будущего владельца —

от мореходных качеств и планировки кают до мельчайших деталей интерьера.

До сих пор верфь уверенно собирала портфель заказов на яхты по индивидуальному проекту в диапазоне от 55 до 83 метров. Однако рынок развивается, и спрос на мегаяхты растет.

К освоению нового сегмента верфь полностью готова: открыт современный 200-метровый сухой док с климат-контролем. Но главный залог успеха — превосходная команда специалистов, уже более 10 лет доказывающая, что в реальность можно воплотить любую яхтенную мечту.

В новый дом за новой яхтой

Московское представительство компании Burgess переехало в новую штаб-квартиру по адресу: Ермолаевский переулок, дом 5, строение 1. Более просторный офис потребовался в связи с активизацией деятельности компании на российском рынке и расширением российской команды брокеров. В уютной обстановке новой штаб-квартиры на Патриарших прудах клиенты Burgess смогут обсудить любые вопросы, связанные с приобретением, продажей или арендой суперяхты, получить консультации и познакомиться со всеми судами обширной флотилии яхт, находящейся в управлении компании.



Мир современной роскоши в центре Москвы

В феврале в салоне розничных продаж «Мерседес-Бенц РУС» состоялась премьера двух новинок марки: Mercedes-Maybach S-Класс и Mercedes-AMG GT.

При покупке нового AMG GT или любого другого автомобиля Mercedes-AMG клиенты становятся членами эксклюзивного AMG-Клуба, что дает уникальные преимущества: специальные условия сервисного

обслуживания, обеспечение подменного автомобиля на время ремонта, членство в международном онлайн-сообществе AMG Private Lounge — это лишь некоторые из привилегий. Также в этом году салон розничных продаж «Мерседес-Бенц РУС» запустил уникальную услугу — консьерж-сервис. Выездной менеджер по продажам теперь может приехать в любое удобное клиенту место и время для презентации автомобиля и проведения тест-драйва.

Заключить сделку можно будет прямо на месте,

а автомобиль доставят по любому адресу.

Впрочем, для тех, кто располагает временем, поездка в салон доставит только удовольствие. «Мерседес-Бенц РУС» — это грандиозный современный комплекс, один из крупнейших салонов марки в Центральной и Восточной Европе. На первом этаже представлены популярные седаны и внедорожники модельного ряда «Мерседес-Бенц». На втором — представительские седаны, роскошные купе и кабриолеты, а также инновационное пространство «AMG зона» и S-Lounge.



Достойный выбор

Комплекс Porto Montenegro удостоился награды Британской ассоциации яхтенных портов (ТУНА) в номинации «Лучшая марина года для суперяхт». Директор яхтенного порта Porto Montenegro Тони Браун получил награду на торжественной церемонии в рамках Лондонской выставки яхт и катеров.

Это уже вторая церемония, к участию в которой допускаются все яхтенные порты, прошедшие аккредитацию «Золотой якорь» (Gold Anchor). Porto Montenegro было присуждено пять «Золотых якорей» — максимально высокая

оценка стандартов качества работы и обслуживания в индустрии.

Осенью 2014 года Porto Montenegro был дополнен 150 причалами, один из которых построен специально для мегаяхт длиной до 180 метров, то есть для самых крупных из существующих в мире. Бесплатная круглосуточная поддержка, ультрасовременная инфраструктура, многоязычный персонал и заправочный причал с бесшумным топливом — это лишь некоторые из факторов, по которым Porto Montenegro является превосходным яхтенным портом для краткосрочной и долговременной стоянки яхт на Средиземноморье.

Помимо колес

Востребованность автомобильной марки определяется прежде всего объемом продаж, однако важны и косвенные факторы. Этой зимой в Москве, на Новом Арбате, открылось имиджевое пространство Hyundai MotorStudio — первый для компании подобный проект за пределами Кореи. От привычных для российского клиента автосалонов имиджевая галерея отличается существенно: автомобиль здесь купить нельзя, зато можно изучить философию и культуру марки Hyundai.

Пространство Hyundai MotorStudio включает пять функциональных зон: площадку для мероприятий, галерею автомобилей, зону продажи сувенирной продукции, библиотеку и кафе. Среди автомобилей, которые, конечно, можно рассмотреть во всех деталях, представлены также

произведения современного искусства, а на торжественном открытии вместе с первыми лицами компании выступили студенты Московской государственной консерватории — лауреаты стипендиальной программы Hyundai.

За чашечкой кофе здесь можно почитать что-нибудь из обширной коллекции изданий о мире людей и автомобилей — от редких книг до популярной периодики, а об истории бренда и ярких новинках с удовольствием расскажут профессиональные консультанты.

Появление зоны такого формата в российской столице — яркое свидетельство в пользу Hyundai на рынке: если покупка автомобиля способствует не только экономическому, но и культурному развитию в жизни клиента, успех марки трудно оспорить.



КАК ОСТАТЬСЯ МИЛЛИОНЕРОМ?

Покупайте сейчас!

Инвестиции в лучшие проекты недвижимости на высокой стадии готовности – надежный способ сохранить и приумножить свои сбережения.

70% квартир в комплексе продано.
30 дней до повышения цен.

Дом с причалом для яхт в тихом центре – идеальное место для жизни.

Видовые квартиры от 150 кв. м с собственным лифтом.

ЛЕОНТЬЕВСКИЙ
Мыс

Петроградская сторона
напротив Крестовского острова

Ждановская улица, д. 45



Лучший строящийся
комплекс элит-класса



999-44-00
www.lmspb.ru

0+



Скачайте приложение для iPad,
чтобы узнать больше о проекте



ООО «Леонтьевский Мыс». Объект строится по 214 ФЗ.
Проектная декларация на lmspb.ru. Финансовый партнер – ОАО «Банк БФА».
*Премия в области городской недвижимости. **Вдохновленные Старком.



Легкие краски весны

Компания Togas традиционно радует клиентов весенним обновлением. Название коллекции Togas Couture Interiors 2015 года — *Ethereal* — переводится как «эфирный, неземной, воздушный» и удивительно точно отражает философию этой линии. Приглушенная нежность теплых оттенков, легкая и изысканная размытость рисунка, элементы колониального стиля — благодаря этому новая коллекция создает благородный винтажный эффект. Эти полотна возвращают

во времена, когда сильно была мода на благородство манер и чувств, ценности не менялись веками, а каждый элемент в украшении дома создавался с любовью и вручную.

Кстати, если для вас по-прежнему важны первые два пункта, дополнить их третьим очень легко: с 14 по 31 марта при индивидуальном заказе штор, покрывал и других текстильных изделий Togas Couture Interiors предоставляет бесплатный пошив.



Костюм успеха

Совсем скоро наступят теплые весенние дни, и о гардеробе грядущего сезона стоит задуматься уже сейчас. Голландская компания ICONSUIT, занимающаяся пошивом мужских костюмов по меркам, поможет в создании собственного неповторимого стиля. Новая коллекция итальянских и английских тканей сезона весна-лето — 2015 радует обилием фактур и разнообразием составов, поэтому даже летом классический костюм может быть удобным. К тому же портные ICONSUIT умеют находить идеальный баланс комфорта и индивидуальности — собственно, в этом секрет востребованности марки. Есть и еще одно приятное известие: новый сезон ICONSUIT встречает со старыми ценами.

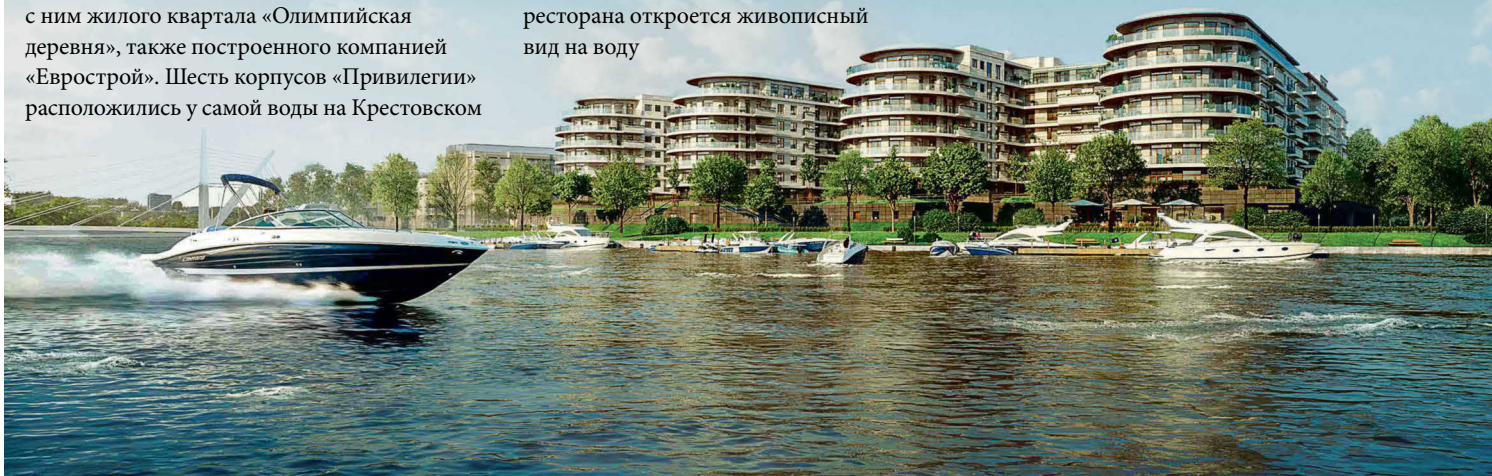
С корабля на бал

Счастливые обладатели квартир в жилом комплексе класса de luxe «Привилегия» смогут начать швартовать свои яхты в марине комплекса уже с начала весеннего сезона 2015 года.

Марина на 33 места расположилась вдоль всего ансамбля «Привилегии» и соседнего с ним жилого квартала «Олимпийская деревня», также построенного компанией «Еврострой». Шесть корпусов «Привилегии» расположились у самой воды на Крестовском

острове. В комплексе есть все, что нужно для свободной и радостной жизни: круглосуточная служба портье, горничный сервис, бытовые службы, спа-центр с фитнес-клубом, 23-метровый бассейн, супермаркет премиум-класса, детский сад, банк, салон красоты. А с открытой террасы ресторана откроется живописный вид на воду

и город. Кстати, новая 400-метровая набережная между Лазаревским и Большим Крестовским мостами станет исключительно пешеходной: прогулочные и беговые дорожки вдоль Малой Невки, зоны для отдыха — и никаких автомобилей.





ПЕРВЫЙ СРЕДИ ПЕРВЫХ

Известное правило штурмана — всегда считать себя ближе к опасности. На нем базируется хорошая морская практика — образец действий на основе здравого смысла в сложных или нестандартных условиях. Одна и та же ситуация может иметь несколько решений, но наилучшим будет то, которое позволит «вырулить» с минимальными затратами и рисками. В этом смысле хорошая морская практика отлично работает и в финансовой сфере.

Существует множество инструментов защиты сбережений. Обобщая этот опыт, Сбербанк дает возможность не просто сохранить, но и преумножить ваши средства. Специально для состоятельных клиентов Сбербанк создал пакет услуг «Сбербанк Первый». Это комплексное банковское решение, позволяющее оформить наиболее востребованные банковские продукты на специальных условиях. У каждого клиента «Сбербанк Первый» могут быть свои задачи.

Во-первых, сохранность средств. Опытный штурман из нескольких решений в море выберет максимально безопасное; в финансовой же среде в первую очередь обращают внимание на репутацию банка, его надежность. Сбербанк работает на рынке многие годы. Он регулярно занимает верхние строчки в различных рейтингах рынка банковских и финансовых услуг: например, по последним данным Forbes Сбербанк был признан одним из самых надежных российских банков за 2014 год¹, что внушает уважение. Кроме того, по данным на 01.09.2014 Сбербанк являлся крупнейшим игроком на финансовом рынке, которому население страны доверило свои сбережения (по срочным вкладам и вкладам до востребования)².

Во-вторых, доходность. В рамках пакета услуг «Сбербанк Первый» банк предлагает клиентам вклады с повышенными

процентными ставками³, особенно по вкладам в валюту — до 7,62%⁴.

В третьих, свобода выбора. Владельцы пакета услуг «Сбербанк Первый» могут иметь доступ к сбережениям благодаря возможности частичного снятия денежных средств с вклада или могут увеличивать доходность вклада за счет его пополнения. Иными словами, каждый может выбрать для себя вклад, исходя из своих потребностей, с сохранением высокой процентной ставки.

Наконец, «Сбербанк Первый» — это премиальный уровень обслуживания для клиентов и членов их семей.

В рамках пакета услуг «Сбербанк Первый» клиенты могут бесплатно оформить до 10 премиальных банковских карт VISA® или MasterCard® в рублях, долларах или евро, а также карты Priority Pass⁵ для доступа в бизнес-залы аэропортов по всему миру. Еще одно преимущество — льготные курсы конверсионных операций с валютой и всех операций с обезличенными металлическими счетами в интернет-банке «Сбербанк Онлайн»⁶. Также с каждым клиентом работает персональный менеджер и консьерж-сервис, что позволяет удобно решать финансовые и повседневные задачи.

Любая ситуация имеет решение. Важно, чтобы это решение наилучшим образом подошло именно вам.



¹ По данным материалов Forbes «16 самых надежных банков России — 2014», «Рейтинг 100 банков — 2014»; что изменила новая политика ЦБ, источник — www.forbes.ru.
² По данным рейтингов Frank Research Group «Крупнейшие игроки рынка срочных вкладов на 01.09.2014», «Крупнейшие игроки рынка текущих счетов и вкладов до востребования на 01.09.2014» Сбербанк занял первое место в России с портфелем в 6221,1 млрд. руб. (43,2% доли рынка срочных вкладов) и портфелем в 1350,0 млрд. руб. (45,6% доли рынка текущих счетов и вкладов до востребования). Источник — www.frankrg.com
³ Процентные ставки являются повышенными по сравнению с процентными ставками по вкладам «Сохраняй», «Пополняй», «Управляй», открываемым в отделении Сбербанка, по вкладам, открываемым дистанционно («Сохраняй ОнЛ@йн», «Пополняй ОнЛ@йн», «Управляй ОнЛ@йн»), а также по вкладам «Особый Пополняй», «Особый Управляй» и «Премьер Сохраняй», открываемым в рамках пакета услуг «Сбербанк Премьер», при их открытии на аналогичный срок и сумму.
⁴ Указана максимальная ставка 7,50% годовых с учетом капитализации процентов по вкладу «Лидер Пополняй» на сумму от 100 млн. долларов США на срок от 6 месяцев до 1 года. Общие условия по вкладу «Лидер Пополняй»: минимальная сумма — 5 млн. рублей РФ, 150 000 долларов США/евро; максимальная сумма неограничена; процентные ставки в рублях — от 10,40% до 13,50% годовых, в долларах США — от 5,55% до 7,50% годовых, в евро — от 5,35% до 7,30% годовых в зависимости от срока и суммы вклада; срок — от 3 месяцев до 3 лет; валюта — рубли РФ, доллары США, евро. Начисление процентов по вкладу осуществляется ежемесячно. Предусмотрено пополнение вклада, минимальная сумма пополнения наличными — 1000 рублей РФ, 100 долларов США/евро, безналичное пополнение неограничено. Автоматическая пролонгация, количество неограничено. При досрочном востребовании вклада открытого на срок до 6 месяцев (включительно) — начисление процентов по ставке 0,01% годовых; при досрочном востребовании вкладов, открытых на срок свыше 6 месяцев: при востребовании в течение первых 6 месяцев (включительно) — начисление процентов по ставке 0,01% годовых, по истечении 6 месяцев — исходя из 2/3 от ставки, установленной Банком по данному виду вклада на дату открытия (пролонгации) вклада.
⁵ Карта Priority Pass (Прайорити Пас) является продуктом компании PRIORITY PASS LIMITED, Лондон, Великобритания (рег. No. 02728518), www.prioritypass.com/ru.
Пакет услуг «Сбербанк Первый» — это комплекс продуктов и услуг, предоставляемых клиентам Сбербанка, заключившим договоры об обслуживании по пакету услуг «Сбербанк Первый» в отделениях Сбербанка, применяющих модель обслуживания «Сбербанк Первый». Для того, чтобы воспользоваться продуктами и услугами пакета услуг «Сбербанк Первый» необходимо разместить в Сбербанке (в совокупности на всех сберегательных счетах, вкладах, сберегательных сертификатах, счетах карт или обезличенных металлических счетах) денежные средства в размере не ниже, установленной Банком суммы, либо оплачивать установленную Банком ежемесячную комиссию.
Попорную информацию об условиях пакета услуг «Сбербанк Первый» уточняйте по номеру 8 800 333 22 33 или на сайте www.sberbank1.ru.
⁶ Интернет-банк «Сбербанк Онлайн» доступен всем клиентам — держателям международных банковских карт Сбербанка (за исключением карт Сбербанка-Maestro и Сбербанк-Maestro «Социальная» Поволжского и Северо-Западного банков Сбербанка, выпущенных до 01.10.2013), подключенных к СМС-сервису «Мобильный банк». Воспользоваться интернет-банком «Сбербанк Онлайн» возможно при наличии доступа в сеть Интернет. В отношении информационной продукции без ограничения по возрасту, ОАО «Сбербанк России». Генеральная лицензия Банка России № 1481 от 08.08.2012



Монетки на счастье

Монета — не только универсальный символ достатка и успеха, но часто и настоящее произведение искусства. Ювелирная строгость золотой чеканки, изысканная компактность и, разумеется, постоянная весомая ценность монеты неизменно очаровывают коллекционеров, а порой и вдохновляют на шедевры мастеров часового дела.

Сегодня в коллекции часового дома Corum — целых два ярких произведения на эту тему. Модель Heritage Artisans Coin Watch была впервые выпущена в 1964 году: ультратонкий сверхточный механизм помещен в настоящую золотую монету. Монета распиливается пополам, аверс и реверс ее становятся циферблатом и задней крышкой часов, между ними ставится ультратонкий механизм CO 293. Золотой обод, на котором воспроизведен гребенчатый узор ребра оригинальной монеты, объединяет две части в единое целое. Часы полностью производятся вручную.

Double Eagle — монета номиналом \$ 20 — чеканилась с 1849 по 1933 год. Теперь это нумизматическая редкость, что делает каждый экземпляр часов Coin Watch еще более ценным: эту модель с гордостью носят президенты США, видные политические деятели и уважаемые персоны делового мира.

Часы Heritage Artisans Coin Watch Indian Head в 10-долларовой монете — дань уважения модели, выпущенной в 1980 году. Дизайн монеты Indian Head разработал известный скульптор Огюстен Сент-Годенс по личному поручению Теодора Рузвельта, 26-го президента США: он задумал выпустить денежную единицу, прославляющую коренное население североамериканского континента. В итоге золотая монета, выпускавшаяся с 1907 по 1933 годы, стала одним из ярких символов свободной Америки: женский профиль в национальном индейском уборе на аверсе и белоголовый орлан на реверсе символизируют дань традициям, суверенитет и национальное единство.

Эти часы-монета желтого золота 750-й пробы подойдут тем, кто помнит о вечных ценностях и всегда остается верен духу свободы.

Kiton

THE BEST OF THE BEST +1



Санкт-Петербург, ул. Большая Конюшенная, д. 19, т. 812 331-33-80

www.kitonspb.ru



Навстречу ветру

Первые весенние лучи солнца будоражат воображение и требуют ярких красок, но мартовские ветра вынуждают позаботиться о тепле. Самое время выбрать себе подарок из коллекции ARDOR7 от итальянского бренда Emporio Armani EA7.

Во-первых, это практичная одежда на любую погоду: в серии используются те же материалы, что и в экипировке профессиональных спортсменов олимпийской сборной Италии. Ветро- и водонепроницаемые свойства весенних

курток обеспечат защиту от капризов весны, а способность материала выводить влагу — от сквозняков после пробежки, например. Во-вторых — и в главных: весной особенно хочется стиля, а элегантная коллекция контрастных цветов — это очень стильно.

Новые коллекции от любимых брендов Aeronautica Militare и Musto уже сейчас можно найти в магазинах Foxland. Пора всерьез готовиться к весне. («Лисья Нора», ТРК «Павлово Подворье» и ТВЦ «Спортхит». www.mustofox.ru).

Морской стиль

Компания Smart Yachts и модный дом Raschini запускают новую линию одежды и проектирования интерьеров для яхт — Raschini Yachting.

Линия, сочетающая лучшие наряды для отдыха на воде с лучшими яхтенными интерьерами, обещает открыть новые горизонты качества для настоящих фанатов морского образа жизни. Традиционно безупречные материалы и силуэты не только в костюме, но и в интерьерах, — это новый шаг для модного дома. Проект, на который непременно стоит обратить внимание.

Школа шкиперов

Для тех, кто мечтает научиться управлять яхтой, но не знает, как мечту осуществить, компания Nord Star Yachting совместно с кафедрой навигации Государственного университета морского и речного флота имени адм. С. О. Макарова запускает 8-дневный образовательный курс по подготовке шкиперов — Skipper Professional Training.

Этот цикл занятий подойдет тем, кто стремится к широкому и комплексному пониманию морского дела. В программе курса — навигация и лоция, технические средства судовождения, устройство судна, управление судном и правила плавания, правила ведения переговоров с использованием УКВ радиотелефонных станций, краткий курс морского английского языка. Занятия проводят доценты университета Петр Татаринцев, Андрей Ершов и Роб Синт Николас. В конце курса выдается сертификат об успешном прохождении программы.

К выходу в море готов!

Команда Soho подготовила рецепт от хандры и серых будней. Каким бы ни оказалось лето, оно будет наполнено свежим воздухом, солнечными выходными и сочными красками городской жизни. Ничто так не настраивает на позитив летней неги, как пара новых летних кед или топсайдеров.

Яхтенные туфли topsiders изобрел американец Пол Сперри, моряк со стажем, еще в 1935 году. Секрет устойчивости на скользкой палубе Сперри подсмотрел у животных, в частности — у своего кокер-спаниеля: рельеф собачьих лап дизайнер и воспроизвел на подошве ботинок. На базе этой подошвы выпустили первые

топсайдеры, также известные как boat shoes. Популярность нового вида палубной обуви обеспечила ему и его создателю место в истории моды, а нам — безопасное пребывание на судне.

Сегодня Sperry Top-Sider — это по-прежнему заслуживающее внимания классические boat shoes, разбавленные актуальными в летний период слипперами и эспадрильями. Верным поклонникам легкой и дышащей обуви останется только выбрать свою пару из широкого ассортимента коллекции весна-лето – 2015, выделяющейся безумными принтами, контрастными подошвами, стильными цветовыми сочетаниями кожи, замши и текстиля.





MEMBER OF
PALMALI
GROUP OF COMPANIES

PALMARINA
BODRUM



Взгляд в будущее

Знакомы ли Вы с одной из лучших Ривьер в мире?

Palmarina Bodrum приглашает Вас в незабываемое путешествие по Ривьере Лазурного побережья.

Путешествуя с нами, взгляните на Средиземноморье по-новому.



Посетите нас на выставке:
с 10 по 15 марта Moscow Boat Show 2015 Москва

www.palmarina.com.tr

[f](#) [t](#) [o](#) / palmarinabodrum



Легкий ход

Серьезное влияние на ходовые качества автомобиля оказывает его масса. Поэтому «похудевший» на 325 кг по сравнению с первым поколением Audi Q7 — действительно новаторская модель: инженерам компании удалось повысить топливную эффективность модели Audi Q7 на 28% для бензинового (TFSI) и на 23% для дизельного (TDI) двигателя. При этом облегченная конструкция кузова и уменьшенные габаритные размеры не сказались на комфорте и даже наоборот: в салоне стало гораздо больше места для пассажиров и багажа. Кроме того, облегчение кузова не снизило, а напротив,

увеличило защищенность на борту: Audi Q7 имеет высочайший уровень пассивной безопасности при авариях и обеспечивает надежную защиту водителя и пассажиров.

Помимо того, стоит отметить, что Audi Q7 e-tron quattro — первый дизель-гибридный автомобиль с системой зарядки аккумуляторной батареи от электросети и полным приводом (quattro). Спортивная мощь и редкая маневренность сочетаются в нем с экологичностью — показатели выброса CO₂ у этой модели минимальны.

Также серьезное внимание в новом люксовом кроссовере уделено вспомогательным системам и средствам



связи для водителя и информационно-развлекательным системам для пассажиров: управление стало еще проще, а дорога — еще приятнее.

Мировая премьера Audi Q7 с успехом прошла этой зимой на автосалоне в Детройте. Уже очень скоро рекордно легкий кроссовер будет доступен в официальных российских дилерских центрах Audi.



Дом на холме

Комплекс люксовых вилл Elements Yalikavak готовит компания Varyar (Турция). Городец из 24 роскошных вилл в калифорнийском стиле расположен на скалистом холме в окрестностях Бодрума. Площадь домов — от 212 до 422 м² с террасами от 176 до 406 м². Иными словами, речь идет о популярной и крайне удобной в теплом климате концепции 50/50 inside/outside area.

Но отдохнуть с коктейлем или книгой можно будет не только на террасе: комплекс находится рядом с пляжем и мариной; ее вместимость 710 яхт, где 43 места — для яхт длиной до 40 м.

Уединенные, невероятно стильные и уютные виллы в живописном местечке идеально подойдут для счастливых семей, расположенных к морским путешествиям и выбирающих высокий уровень комфорта на море и суше. Комплекс будет сдан к концу 2015 года, продажи открыты уже сейчас.

TOGAS

HOUSE OF TEXTILES
EST. 1926

COUTURE INTERIORS



Королевский юбилей

Любуясь на выставках рядами сияющих яхтенных корпусов, оборудованных по последнему слову техники и отделанных самыми современными материалами, как-то не отдаешь себе отчет, что перед тобой — наследие полувековой традиции. А между тем компания Princess Yachts International в этом году отмечает свое 50-летие.

В 1965 году верфь Princess начиналась с небольшого производства, открытого Дэвидом Кингом и двумя его товарищами в городе Плимуте. Первая яхта, выпущенная Marine Projects, — так Кинг назвал свою компанию, — была продана за 3400 фунтов стерлингов. Так было положено начало успешному развитию верфи в Плимуте, которое продолжается и по сию пору.

В 2001 году компания Marine Projects была преобразована в Princess Yachts International PLC, а в 2008 году ее приобрела инвестиционная компания L Capital, что продолжило укрепление позиций Princess как ведущего мирового производителя серийных яхт премиум-класса и суперяхт.

Сегодня на верфи работают более 2500 человек, а модельный ряд насчитывает 23 яхты; все они активно продаются в 65 странах. Верфь ежегодно расширяет свое портфолио: на 2015 год запланирован спуск на воду Princess 30M и Princess 35M — двух новых суперяхт M-класса. В линейках Sportbridge, Sport и Flybridge также ожидается пополнение, что лишним раз доказывает: верфь Princess неизменно остается в авангарде отрасли и по праву считается одним из самых

достойных производителей моторных яхт в мире.

В честь юбилея верфь запланировала немало акций и подарков. К примеру, компания Nordmarine, официальный представитель Princess в России, готовит своим клиентам уникальную юбилейную поездку на верфь: кто-то из счастливых покупателей Princess получит возможность посетить верфь с экскурсией, а также поучаствовать в тест-драйве новых моделей. Перелет и проживание вдвоем в старинном замке-отеле тоже оплачивает компания.

МВУ поздравляет верфь с юбилеем!



Символ года

Согласно китайской астрологии, наступившим 2015 годом будет править Коза — восьмой знак восточного гороскопа. Швейцарская мануфактура Ulysse Nardin представляет часы в технике выемчатой эмали с изображением символа года.

Ulysse Nardin — одна из немногих часовых мануфактур, создающих шедевры в многовековых эмальерных техниках. Для новой коллекции Classico Goat использована техника шамплеве: на поверхности циферблата особым инструментом вырезаются углубления, которые потом заполняются эмалью различных оттенков. Оформленный циферблат будущих часов помещают в печь, где эмаль плавится до нужной плотности. На завершающем этапе работы поверхность полируют, отчего изображение становится ювелирно-реалистичным.

Такая техника требует строгого соблюдения технологий: секреты производства передаются в Ulysse Nardin от мастера к мастеру уже 25 лет. В 2011 году в состав компании вошла фабрика по созданию эмалевых циферблатов Donzé Cadrans, благодаря чему звезда Ulysse Nardin на небосклоне высокого часового искусства засияла еще ярче.

В основе моделей новой коллекции лежит калибр UN-815. За работой механизма с автоподзаходом можно наблюдать сквозь прозрачное сапфировое стекло задней крышки. Запас хода модели составляет 42 часа, а водонепроницаемость достигает 50 метров.

Дизайнеры Ulysse Nardin создали эту коллекцию для людей свобододолюбивых, независимых и с уважением относящихся к окружающим. Эти качества характерны и для покровителя наступившего года.

П О К У П К А
И П Р О Д А Ж А
Я Х Т

Б е з л и ш н и х с л о в .

Elling в Дюссельдорфе



В этом году на боат-шоу в Дюссельдорфе стенд верфи Neptune Marine Shipbuilding (Нидерланды), выпускающей яхты Elling, традиционно располагался в зале с самыми известными голландскими поставщиками моторных яхт. И хотя русских на выставке было меньше обычного, для Neptune Marine шоу принесло результаты именно благодаря активности российских заказчиков.

К примеру, на выставке Neptune Marine впервые представила потенциальным клиентам технические характеристики и чертежи общего расположения новой яхты Elling E5, которую давно ожидали многие владельцы яхт Elling E3 и Elling E4. Был подписан контракт на поставку новой яхты с заказчиком из России, со вторым заказчиком сейчас идет завершающая стадия заключения контракта.

Речь идет о 20-метровой полуглиссирующей яхте, способной совершать серьезные плавания. Яхта с запасом хода около 3000 миль

способна развивать скорость до 19 узлов, на ней предусмотрены гараж для тендера, отдельная каюта экипажа, успокоитель качки. Судно будет оснащаться одним главным и одним автономным вспомогательным ходовым двигателем с прямым валом и гребным винтом со складывающимися лопастями.

Но главное — полностью сохранится концепция (конструктивная и гидродинамическая) 15-метровой яхты Elling E4, горячо любимой поклонниками продукции верфи.

Новые возможности Amico

Компания Amico & Co входит в тройку мировых лидеров в области рефита яхт в том числе и потому, что на протяжении последних 20 лет регулярно инвестирует в обновление оборудования и совершенствование технологий.

Только что Amico & Co в рекордно короткие сроки завершила ряд важных

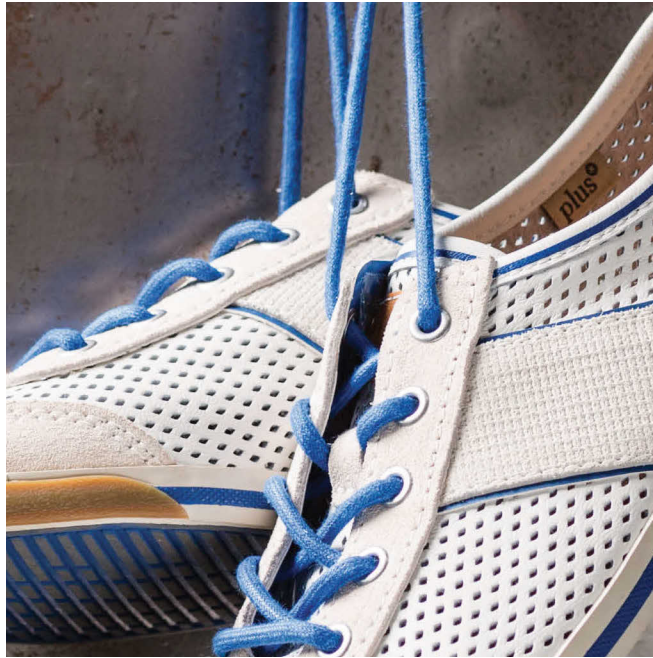
инвестиций: 6 млн евро были потрачены на строительство нового сухого дока и еще миллион — на усовершенствование электросистемы верфи: ее мощность выросла с 1,9 МВт до 5,3 МВт.

Новый сухой 102-метровый док был спроектирован и построен всего за 16 месяцев. Пространство оснащено

выдвижным навесом, отоплением, вентиляцией и новейшей системой для проведения работ по покраске и отделке яхт.

Недавно сданный в эксплуатацию объект уже прошел проверку: с сентября Amico & Co взяла в работу 17 яхт длиной свыше 50 метров, и девять из них с успехом прошли переоборудование в новом доке.





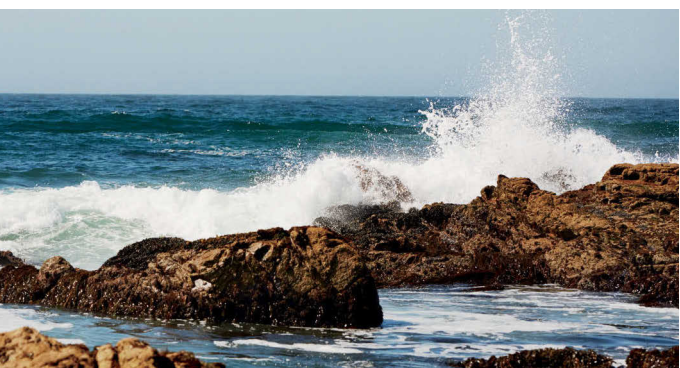
УНИКАЛЬНАЯ КОЛЛЕКЦИЯ МИРОВЫХ БРЕНДОВ:
CLARKS / TOMMY HILFIGER / GANT / FOSSIL /
MARC O'POLO / NAPIPIPI / JOOP! / STRELLSON
/ PORSCHE DESIGN / LIEBESKIND BERLIN /
MANDARINA DUCK / BJÖRN BORG /
SPERRY TOP-SIDER / GOLA / HAPPY SOCKS

МОСКВА / САНКТ-ПЕТЕРБУРГ / АРХАНГЕЛЬСК /
АСТРАХАНЬ / БЛАГОВЕЩЕНСК / ВЛАДИКАВКАЗ
/ ЕКАТЕРИНБУРГ / ИРКУТСК / КАЛИНИНГРАД /
КАЗАНЬ / КРАСНОЯРСК / МАХАЧКАЛА /
НОВОСИБИРСК / ОРЕНБУРГ / ПЕРМЬ / САМАРА
/ ТВЕРЬ / ТЮМЕНЬ / УФА / ЧЕЛЯБИНСК

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

www.sohoshop.ru

Официальный дистрибутор сети SOHO - компания TMHF Group
Шоу-рум в Москве / +7 (495) 921 0234



По решению суда

Почему суд обязал британскую Королевскую яхтенную ассоциацию RYA выплатить огромную сумму пилоту-водномоторнику Бену Ридду?

Как началась эта история?

В июне 2005 года гонщик-юниор Бен Ридд попал в серьезную аварию на соревнованиях в классе катеров K200, которые проходили в бухте Портленд. Организацией гонки занималась компания Wanda Offshore Racing под контролем RYA. У первого маркерного буй по курсу катер Бена, в котором он выступал вторым пилотом, вошел в поворот слишком круто. Это привело к проскальзыванию и заносу кормы, после чего судно встало как вкопанное. Преследовавший их катер не смог избежать столкновения и наехал на правый борт лодки Бена. В итоге юноша, лишившись шлема, получил серьезные травмы головы и позвоночника, вызвавшие кому. После длительной реабилитации спортсмена в марте 2011 года семья Ридда подала на RYA в суд. Дело рассматривали с участием страховой компании Navigators Group (не путать с популярным в Британии яхтенным страховщиком Navigators & General), и в октябре 2012 года Королевскую Ассоциацию признали виновной. Navigators выплатила пострадавшим единовременную сумму в рамках страхового покрытия RYA, и на этом ее участие в деле закончилось. Однако в ноябре 2014 года Верховный суд Великобритании постановил выплатить семье Ридд £ 5,5 млн за причиненный ущерб, причем эта сумма включает более £ 450 тыс., которые уже заплатили Navigators и RYA.

Почему такая крупная сумма?

Полученные повреждения, включая переломы черепа и позвоночника, сильно сказались на качестве жизни Бена. Спустя девять лет после инцидента левая часть его тела по-прежнему плохо функционирует, плюс он испытывает трудности с восприятием.

МНЕНИЕ Водно-моторный спорт, будь то кольцевые или офшорные гонки, очень опасен. В открытом море дело обстоит проще, поскольку лодки идут далеко друг от друга, порой на расстоянии миль. Взрослые кольцевые гонки подразумевают соперничество бок о бок, и с изобретением капсул безопасности уровень тяжелых травм среди пилотов резко снизился. Однако это не относится к юниорским катерам, участвующим в офшорных кольцевых гонках. Если бы к ним предъявляли те же требования, что и ко «взрослым» судам, травмы Бена, скорее всего, были бы менее серьезными.
Рей Бульман, журналист-водномоторник



«Бен пережил серьезные травмы и почти лишился жизни, — поясняет Ким Чемберлен, адвокат из компании Novum Law, представлявший в суде семью Ридд. — Он будет нуждаться в поддержке и реабилитации всю оставшуюся жизнь. Хотя Бен и сохранил любовь к водно-моторному спорту, его мать Леанна сказала, что он никогда больше не сможет сесть за штурвал». «Он по-прежнему любит море, пытается кататься на каное и водных лыжах для инвалидов и время от времени выходит на моторной яхте со своим отцом, — рассказала Леанна, — жаль, что он никогда не сможет управлять лодкой самостоятельно».

Кто заплатит по счету?

Сейчас RYA ведет переговоры с Navigators и не исключает дальнейших судебных разбирательств, поскольку не согласна с позицией страховщика. Однако представители Ассоциации заверили журналистов, что выплата Риддам не приведет к повышению членских взносов в RYA. Большую часть компенсации покрыла страховка, и будущему RYA ничто не угрожает: с финансами

у Ассоциации все в порядке, есть оборотный капитал и солидные резервы. «Мы принимаем решение по этому длительному процессу, — говорит Сара Треседер, глава RYA. — Как и в любом происшествии такого рода, мы усвоили полученный урок и за последние несколько лет улучшили правила безопасности». Во время написания этого материала Navigators Group была недоступна для комментариев.

Какие сделаны выводы?

За девять с половиной лет, минувших со дня инцидента с Беном, детский водно-моторный спорт в Великобритании значительно изменился. Отчет МАИВ (Marine Accident Investigation Branch) показал, что шлемы, которые носят взрослые пилоты, не подходят подросткам, поэтому были изменены стандарты безопасности: детям теперь необходимо использовать шлемы CMR 2007, как, например, в картинге. Более того, подростки до 14 лет больше не могут управлять лодками класса K200 с двигателями мощностью 25 л.с. До этого возраста они гоняются в классе GT15 с 15-сильными моторами. «Мы находимся на переднем крае разработки правил безопасности и стандартов обучения по сравнению с другими странами, где развит этот спорт, — говорит Джени Джелф, менеджер по водно-моторному спорту RYA. — Мы можем делать это только тогда, когда люди участвуют в гонках. Такой спорт по своей природе связан с риском. Как бы нам того ни хотелось, полностью исключить его невозможно — это никому не под силу». **МВУ**

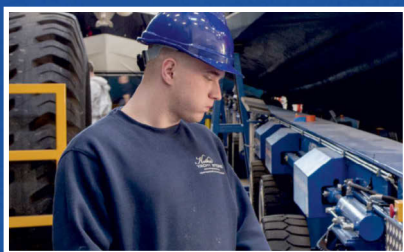
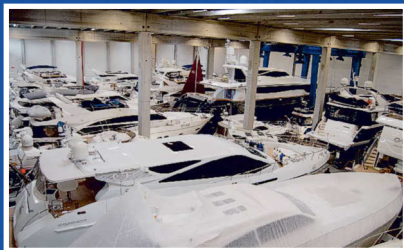
**САМЫЙ СОВРЕМЕННЫЙ
И ОСНАЩЕННЫЙ ЭЛЛИНГ
ЯХТ НА БАЛТИКЕ**

Зимнее хранение

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

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

Международная марина с клубом для капитанов



Wim van der Valk
CONTINENTAL YACHTS
ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР





Boot Düsseldorf

С 17 по 25 января в Дюссельдорфе в 46-й раз прошла выставка. Ни отсутствие большой воды, ни напряженная обстановка в мире не мешают этому боат-шоу оставаться крупнейшим в Европе.

Масштабы boot Düsseldorf особенно пояснять не надо: цифры говорят сами за себя. Почти четверть миллиона посетителей, 213 000 кв. м выставочной площади, более 1700 яхт и катеров всех видов, размеров и назначения и столько же компаний-экспонентов из 57 стран мира... Кажется, обойти все 17 павильонов выставки и ничего не упустить практически невозможно, однако на boot Düsseldorf все довольно четко поделено по темам, и темы эти весьма разнообразны.

На выставке, один из девизов которой звучал как «Ощути свободу!», было представлено все имеющее отношение к отдыху на воде — начиная от виндсерфинга, вейкбординга, дайвинга и рыбалки, продолжая моторами и всевозможным оборудованием, а заканчивая моторными яхтами, круизерами, катерами любого типа и назначения. Надо упомянуть стенды дизайн-бюро и верфей, строящих суперяхты: как обычно, они демонстрировали модели своих судов (в павильонах такие не поместятся). И еще водный туризм и яхтенный чартер, маринистика в различных художественных формах...

Неожиданным для многих стало перемещение парусников в павильоны №15 и №16, тогда как павильон №17 стал «голландским»: там выставили немало образцов мощной яхтенной индустрии Нидерландов. Резон — парусникам потребовалась дополнительная площадь!

Самой крупной яхтой выставки и украшением павильона №6 («гавань» больших и дорогих моторных яхт) стала 30-метровая Princess 98 с интерьером



в стиле ар-деко. Кроме нее, в экспозиции британской верфи можно было увидеть еще шесть флайбриджных и спортивных моделей. Правда, для этого пришлось бы отстоять очередь — на стенде практически постоянно наблюдался аншлаг.

Одной из ярких мировых премьер boot Düsseldorf стала презентация MC 6 от Monte Carlo Yachts, входящей в Beneteau Group. По уровню отделки

интерьера, огромному флайбриджу и шикарной зоне отдыха на носовой палубе эта 16-метровая яхта вполне может поспорить со старшими моделями МСУ. Еще одно достоинство лодки — более чем разумная цена € 790 000. Возможно, это маркетинговый ход, и тогда им стоит успеть воспользоваться.

Мировая премьера состоялась и на стенде Azimut Yachts. Спортивная Atlantis 43 с открывающимся софтопом невероятно вместительна. На борту — две каюты с санузлами и душевыми кабинами и гараж для тендера. С учетом трансформации обеденной зоны салона и дополнительного спального места в кормовой каюте на яхте могут заночевать до семи человек.

Одна из крупнейших итальянских верфей — Sanlorenzo S.p.A. — провела пресс-конференцию,

чтобы представить новые версии младших моделей серии глиссирующих судов — SL72 и SL82. Изменений много: новые планировки, увеличенное остекление корпуса и надстройки, возможность выбирать размеры гидравлической купальной платформы и, конечно, свежий дизайн интерьера и экстерьера от студии Officina Italian Design (Мауро Микеле и Серджио Беретта).

Как всегда, эта выставка отличилась обилием премьер разного масштаба

БИСКАЙСКИЙ ХАРАКТЕР



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

Nord Star 37 Fly

Range Marine — эксклюзивный дистрибьютор

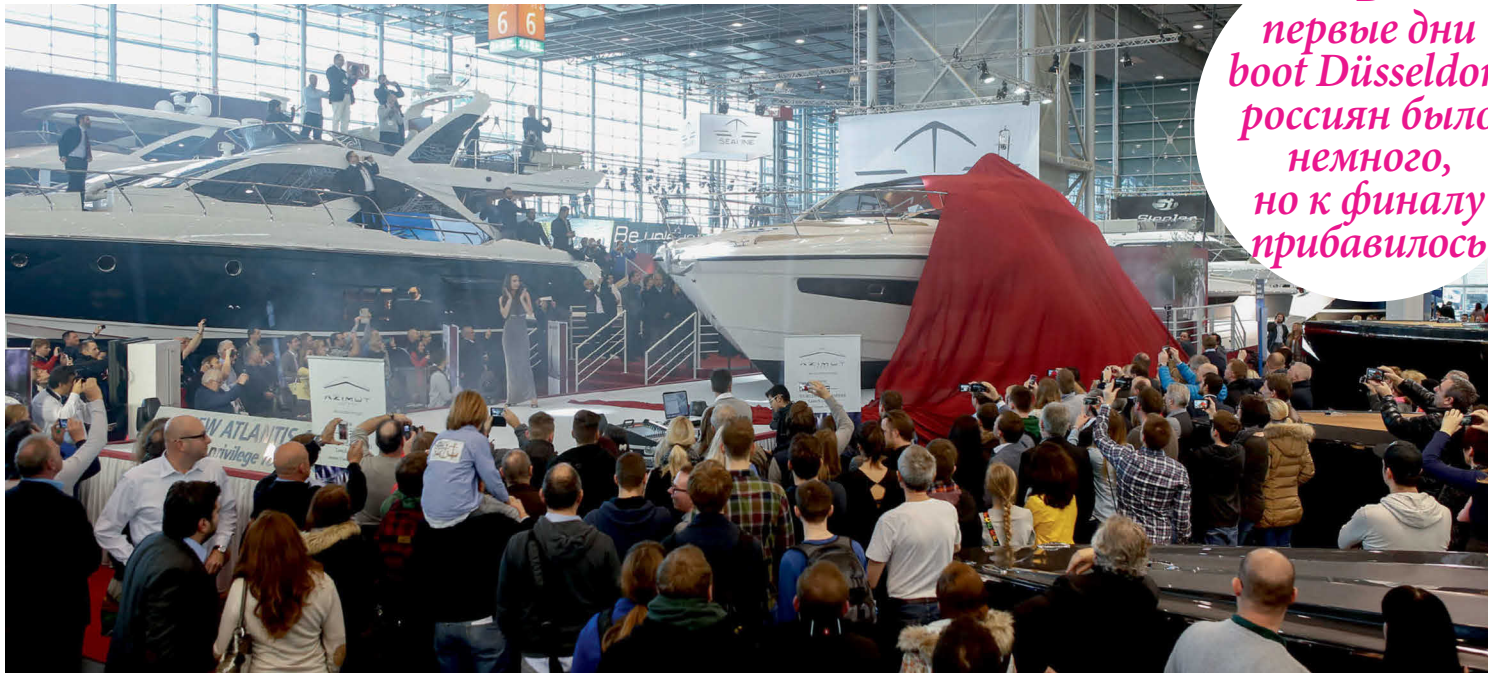
Москва, Ленинградское шоссе, д. 39, стр. 7,
Royal Yacht Club
Тел. +7 (495) 973-72-45

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
ЯХТОВОЕ КОРАБЛЫ

В
первые дни
boot Düsseldorf
россиян было
немного,
но к финалу
прибавилось



ПОБЕДИТЕЛИ-2015

European Yacht of the Year

Семейный круизер
Bavaria Cruiser 46,
Германия

Быстроходный круизер
JPK 10.80, Франция

Круизер-«люкс»
Wauquiez Centurion 57,
Франция

Особенные яхты
Advanced A44, Италия
Мореходный круизер
Boréal 52, Франция

European Powerboat of the Year

До 25 футов
Bénéteau Flyer 6, Франция

До 35 футов
Draco 27 RS, Норвегия

До 45 футов
Cranchi 43 Eco Trawler,
Италия

Свыше 45 футов
Azimut 50 Fly, Италия

Траулеры
Panorama 46 FF,
Нидерланды

Верфь Sealine, входящая в Hanse Group, не стала долго ждать после осенней премьеры спорткруизера Sealine S330 и выпустила закрытую версию Coure — C330. Еще одна мировая премьера от Hanse Group — Fjord 48, флагманская модель норвежской верфи Fjord. Подробности о моторных новинках — в рубрике «Со стапеля».

Отдельно стоит сказать о виртуальной экскурсии по яхте Dominator: требовалось только зайти в «киоск», надеть очки, и... вы на палубе и в помещениях яхты. Впечатляет!

Парусных премьер также было немало: итальянские Solaris 50 и Grand Soleil LC46, датская X-50 от X-Yachts, британская Discovery 58, французская Sun Odyssey 349, словенская Impression 50... Еще пара новинок от Hanse Group — Hanse 455 и Dehler 46. Две новые лодки показала французская верфь Dufour — 382 и 560. И три премьеры у Bavaria: однокорпусные Easy 9.7 (Farr Yacht Design) и Cruiser 41, плюс катамаран Nautitech Open 40 с трех- и четырехкаютной планировкой (французская верфь Nautitech недавно вошла в состав Bavaria Group).

Все перечисленное — лишь малая часть того, что можно было увидеть в павильонах. В целом

складывается впечатление, что организаторам boot Düsseldorf не особенно и нужно размышлять над обновлением формата боат-шоу — этим сейчас заняты устроители других выставок с целью поддержания их «на плаву» в условиях продолжающейся стагнации яхтенного рынка.

В Дюссельдорфе все по-прежнему: множество премьер, толпы народа и под завязку набитые павильоны. Свободные площади, конечно, просматривались, но их удачно замаскировали дизайнеры. И если в первые дни россиян было маловато, к финалу выставки «нашего полку прибыло».

Единственное, что напоминает о непростых временах, — стоящие почти везде и пока еще непривычные таблички с предложениями купить яхту в кредит и подробным раскладом: первый взнос, последующие платежи... До кризиса (он, похоже, стал постоянным) считалось, что яхты на последние деньги не покупают. Что ж, все течет, все изменяется — и этот казавшийся истиной в абсолюте постулат, видимо, тоже. Одно можно сказать точно — трудности boot Düsseldorf не грозят. А значит, увидимся там же в следующем январе.

Privilege

M A R I N E

Since 1985

СТИЛЬ И ДИНАМИКА

PRIVILÈGE
Serie 6



ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР В РОССИИ

тел. +7 495 721 4979

www.yachtvoyage.ru



Vene Båt 2015

Лейтмотив прошедшей в начале февраля 46-й яхтенной выставки в Хельсинки: «2015 год будет успешным не только для Финляндии, но и для ее скандинавских соседей».

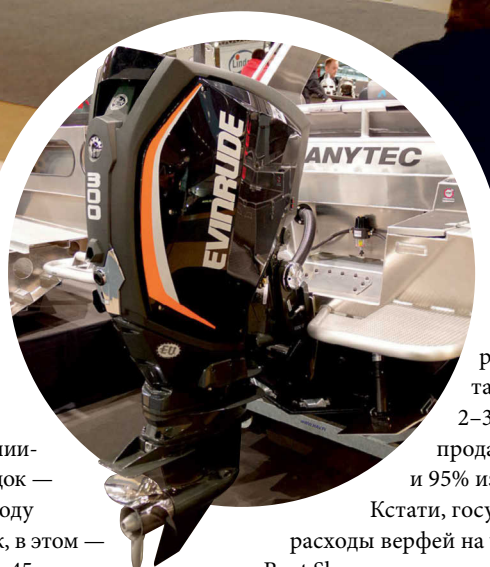
Недавняя выставка Vene Båt 2015, несмотря на сомнения пессимистов, выглядела убедительно: 384 компании-экспонента, 550 разнообразных лодок — было что посмотреть! В прошлом году на выставку пришли 69 000 человек, в этом — 73 000, и, по статистике FinnBoat, за 45 лет ее существования суммарное число посетителей превысило население страны (5,3 млн).

Эти цифры еще раз демонстрируют, что финны недаром носят титул одной из самых яхтенных наций в мире. По словам организаторов, они ни разу не слышали жалоб по поводу стоимости входного билета (€ 18), и из года в год им удается поддерживать количество экспонентов на высоком уровне.

Участвовать в Helsinki International Boat Show побуждает не только разумная стоимость выставочных площадей, но и высокая эффективность мероприятия: в лучшие годы некоторые компании за неделю продавали здесь по 200 корпусов, да и нынче уже в первые дни выставки на стендах появлялись реальные заказы.

Кстати, это касается не только продавцов лодок: автомобильные компании-партнеры тоже собирают на боат-шоу хороший урожай, и постоянная толпа визитеров на стенде Volvo, главного партнера выставки, была тому доказательством.

Между финнами, норвежцами и шведами в области судостроения всегда присутствовало необъявленное соревнование, однако в Норвегии теперь почти не осталось производства: после кризиса 2008 года многие верфи «переехали» в Польшу для снижения



расходов. В Финляндии же таким образом поступили всего 2–3% компаний. Ежегодно в стране продают порядка 7000 катеров, и 95% из них сделаны на ее территории.

Кстати, государство полностью покрывает расходы верфей на участие в Helsinki International Boat Show, но с одним условием: их производство должно быть расположено именно в Финляндии. Таким образом, некоторые финские бренды, например, XO и Ахораг, чьи лодки строятся в Польше, лишены подобной поддержки.

Помимо «столпов» финского судостроения вроде Bella Boats, Sarins Batar, Botnia Targa, Yamarin, Buster и других компаний, в этом году были весьма заметны и стенды крупных производителей из России и Украины. Питерская верфь Silver привезла в Хельсинки значительную часть линейки алюминиевых катеров NorthSilver вместе с 9-метровым флагманом. Не менее сильно выступили украинские компании Brig и UMS. Предвосхищая спад на домашних рынках, они снова повернули взгляд на Запад и задумались о сертификации своей продукции для Евросоюза и расширении дилерской сети за рубежом.

А что же финны? Они готовы пустить к себе российские лодки, но как планируют действовать в условиях общей напряженной экономической и политической ситуации, при том что Россия была важным рынком сбыта, особенно для относительно крупных яхт?

«Это очень сложный момент, на который мы не можем влиять, даже если оставить политику



**GRANDE
COLLECTION**

95RPH - 100 - 112





**FLYBRIDGE
COLLECTION**

—50—

45 - 50 - 54 - 60 - 64 - 70 - 80 - 84 - 88 - 100 LEONARDO



ATLANTIS
43

**ATLANTIS
COLLECTION**

34 - 38 - 43 - 50 - 58

AZIMUT
YACHTS



**Azimut Yachts Russia – эксклюзивный дистрибьютор Azimut Yachts
на территории Российской Федерации и стран СНГ**

Представительство в России, центральный офис в Москве:
125212, Москва, Ленинградское шоссе, д. 39, стр. 7
Тел.: +7.495.980.77.00
E-mail: info@azimutyachts.ru

www.azimutyachts.ru



Ввиду ослабления российского рынка финны ищут новые направления сбыта

Сверху вниз:

Самой крупной яхтой на выставке стала 52-футовая спортивная Princess.

Генеральный директор Finnboat Йоуко Уйю (справа) и Ким Тигерстедт (слева), президент Finnboat и генеральный директор компании Maritim.

Большинство прогулочного флота Финляндии составляют катера длиной до 6 м, поэтому тематика подвесных моторов в Хельсинки всегда представлена очень широко.

в стороне, — отвечает Йоуко Уйю, генеральный директор ассоциации Finnboat. — В наших силах лишь наращивать рекламу и продвижение, чтобы российские покупатели не забывали о финских лодках. Мы очень надеемся, что политики смогут достаточно быстро найти решение сложившихся проблем, которое положительно повлияет на курс рубля».

«Что касается российских производителей, которые уже продают или пока только планируют продавать свои катера в Финляндии, — продолжает он, — могу сказать следующее: мы более чем открыты для них и не собираемся как-то специально защищать свой рынок. Если по совокупности характеристик их продукция выигрывает в честной конкурентной борьбе, то никаких преград нет. У нас свободная страна, и нашим покупателям давно знакомы качественные российские бренды вроде Silver, Trident и Master. Никаких ограничений — гласных или негласных — против российских яхт в Финляндии нет!»

С участием Finnboat местные производители постоянно мониторят важные для них рынки сбыта и понимают, что ситуация в России сейчас сложная: нынешнее ослабление рубля заметно снизило покупательную способность россиян. Остается лишь задействовать компенсаторные механизмы, включая поиск новых рынков или снижение объемов производства с последующей потерей прибыли. Если принимать во внимание только разницу курсов валют, то финским производителям достаточно выгодно организовать сборку своих катеров в России, однако сейчас они вряд ли готовы к этому.





London Boat Show

Новый яхтенный год традиционно открывает London Boat Show, которое прошло с 9 по 18 января в выставочном центре ExCel.

В прошлом году, после нескольких лет рецессии, было объявлено о росте британской индустрии строительства яхт и малых коммерческих судов: в 2013 году он составил 1,7%, достигнув объема £ 2,905 млрд. Данные за 2014 год пока не названы, но, скорее всего, они не разочаруют.

Та же тенденция прослеживается и у выставок. Прошедшее уже в 61-й раз London Boat Show, несмотря на традиционно негативный прогноз, снова не только сохранило позиции, но тоже продемонстрировало некоторый рост: за 10 дней его посетили 92 288 человек. Прошлогодняя выставка достигла по этому показателю «дна» — 88 593 человек, тогда как максимальное число визитеров было зарегистрировано в 2004 году — более 213 000. Число компаний-участниц осталось тем же — чуть более четырех сотен, и примерно столько же яхт, катеров и различных лодок привезли в павильоны «живьем». Из них — 83 новинки (против 74 годом раньше): восемь мировых премьер, три европейских, 18 британских, остальное пришлось на шоу-дебюты. Размеры лодок варьировались от 8 до 92 футов, а их стоимость — от £ 300 до почти £ 5 млн.

Самый внушительный — и при этом новый — стенд был у Princess Yachts, что неудивительно: в этом году верфь отмечает полувековой юбилей! Рекордная по размерам и наполнению экспозиция состояла из десяти яхт. Впервые в Лондоне показали блистательную Princess 68 (ее мировая премьера прошла минувшей осенью). Были выставлены еще две новинки: Princess S72 и Princess V48 Open; обе получили премию Motor Boat Awards 2015 в категориях «Флайбриджные яхты свыше 55 футов» и «Спорткруизеры свыше 45 футов» (подробнее о конкурсе — в этом выпуске MBY).

Крис Гейтс, исполнительный директор верфи, заявил: «Десять дней London Boat Show оказались очень успешными; продажи подтвердили ключевой для нас статус этой площадки».

Оптимистично настроен и Стюарт МакКаллоу, коммерческий директор верфи Fairline. По его словам, покупатели

возвращаются на рынок. «У нас на стенде было столпотворение, и мы получили приличный объем заказов на новую 53-футовую модель». Верфь Fairline живьем показала в Лондоне новую версию своей самой быстрой модели

Targa 38 — Shadow-S (см. статью в этом номере MBY). А вышеупомянутая яхта длиной 53 фута была представлена в виде концепта и сразу в двух вариантах: спортивная Targa 53 Gran Turismo и флайбриджная Squadron 53. Их премьеру обещают осенью 2015 года. Sealine — уже не британская верфь, однако и для нее London Boat Show остается важной бизнес-площадкой. Компания показала здесь свою новую спортивную модель S330 и анонсировала премьеру в Дюссельдорфе версии C330 (Coupe).

Как и устроители других яхтенных выставок, организаторы London Boat Show делают все возможное для обновления формата боат-шоу и привлечения посетителей. С этой целью в выставочных мероприятиях приняли участие множество знаменитостей — от членов королевской семьи до золотых медалистов Паралимпиады. Но, конечно, самыми заметными фигурами оказались сэр Робин Нокс-Джонстон (первым совершил безостановочную одиночную кругосветку) и Бен Эйнсли, многократный олимпийский призер, участник Кубка «Америки». Последнего можно было встретить у водноспортивного бассейна, где сотни посетителей проходили мастер-класс под его руководством.

Выставка закончилась — да здравствует выставка!

Следующее London Boat Show пройдет там же, в выставочном центре ExCel с 8 по 17 января 2016 года. Сомневаться в том, что оно состоится, причин нет: свое участие уже подтвердили крупнейшие игроки британского яхтенного рынка. А Princess Yachts даже заранее объявила об участии в шоу не только в 2016-м, но и в 2017 году. Так что основания для оптимизма у англичан и любителей британских яхт есть.

Об участии в следующем London Boat Show уже заявили крупные игроки отрасли

TRIDENT[®]
/ aluminium boats

*Новые модели
TRIDENT Solo 900 и 720 GT Indigo
на выставке MOSCOW Boat Show 2015*



+7 (812) 423-32-23 **WWW.TRIDENTBOATS.RU**
г. Санкт-Петербург, г. Ломоносов, Транспортный переулок, 9



На Международной выставке катеров и яхт MOSCOW Boat Show 2015
будут представлены катера TRIDENT в новой модификации со стационарными двигателями.
Экспозиция будет представлена в МВЦ «Крокус Экспо», 3 павильон, зал №14, стенд В055.

“ У многих из нас до сих пор достаточно возможностей для поддержания любимого увлечения ”



ВОПРЕКИ ОБСТОЯТЕЛЬСТВАМ

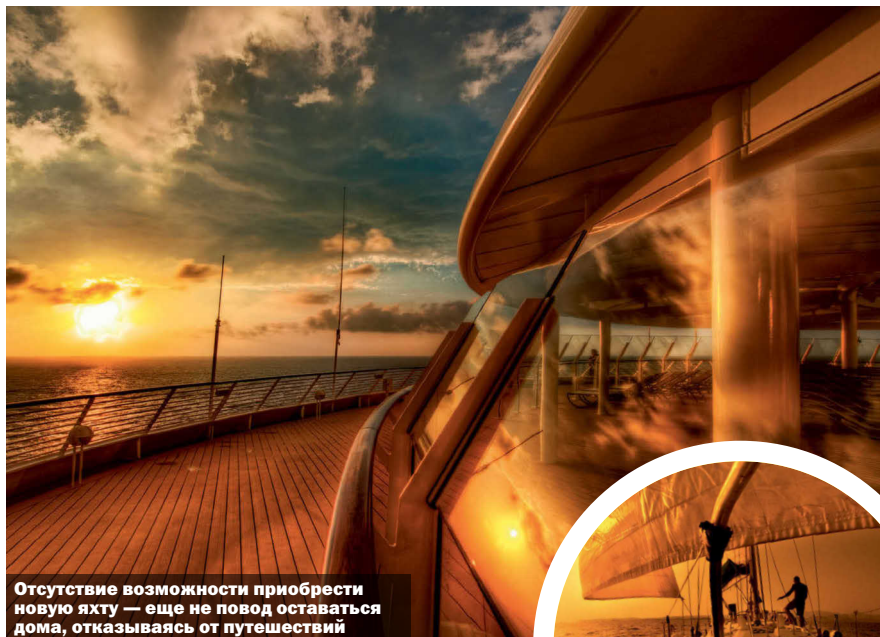
АНТОН ЧЕРКАСОВ: Давайте не будем останавливаться и откладывать яхтинг — да и саму жизнь — на потом, когда закончится кризис.

На заре становления русскоязычного издания МВУ мы несколько раз делали попытки публиковать цены на импортные яхты и оборудование в рублях, для чего обзванивали дилеров накануне отправки журнала в печать, чтобы предоставить читателям самую свежую информацию. К сожалению, такой подход не прижился — в течение двухмесячного цикла, до выхода нового номера, стоимость товаров могла существенно меняться, и нам постоянно задавали вопрос: почему в журнале значится одна цена, а у продавца другая, причем, как правило, выше? Предновогодние события на валютном рынке окончательно и бесповоротно поставили крест на этой затее и, к сожалению, на возможности многих приобрести себе импортную яхту или катер.

По мнению политика Владимира Рыжкова, наша страдающая от Веймарского синдрома страна никогда прежде не переживала подобных событий, и никто сейчас достоверно не может знать, что именно ждет ее в недалеком будущем. На текущий момент эксперты прогнозируют падение экономики на 2–10% и хором предупреждают: наибольшему удару подвергнется бизнес, который завязан на импорт товаров, а это львиная доля компаний, работающих на отечественном яхтенном рынке.

На фоне подобных прогнозов проблема патовой ситуации с «кривым» Техническим регламентом, из-за которого невозможно сертифицировать и классифицировать прогулочные плавсредства, отходит на второй план. Учитывая, что в прошлом году продажи лодок длиной свыше 40 футов даже у самых крупных российских дилеров исчислялись единицами, новый масштабный экономический кризис, в который вошла Россия, может на несколько лет полностью заморозить и без того низкую активность не только на яхтенном рынке, но и у причалов. От этого пострадают все: продавцы, оставшиеся без клиентов; покупатели, лишённые кредитования и не поспевающие за ростом цен; наконец, мы, яхтенная пресса, смысл существования которой в этой ситуации становится неочевидным.

Но давайте не будем останавливаться и откладывать яхтинг и саму жизнь в долгий ящик до тех пор, пока



кризис не закончится. На такое ожидание, возможно, уйдет не один год, а за это время можно совершить массу интересных путешествий, если не за границей, то хотя бы по российским акваториям. У многих из нас до сих пор достаточно инструментов и возможностей для поддержания любимого увлечения. Не хватает средств на яхту мечты — купите лодку попроще; не можете решиться на долгий круиз — пройдите хотя бы часть намеченного пути, чтобы не залечь на диване в унылой тоске по былым временам.

Однажды мой знакомый фотограф сказал: «Каждый раз, заноса руку, чтобы проплатить очередную глупую железку, купите лучше билет куда-нибудь, где вас ждут искусство, природа и женщины». Сегодня этот философский совет, не имеющий ничего общего с популярными мантрами на тему «затягивания поясов», становится вдвойне актуальным. Всего-то нужно поставить яхту на курс и подготовиться к приключениям... Уверю, уже через полчаса вы забудете обо всем, кроме моря! **МВУ**

Raymarine®

BY **FLIR®**



Навигационное Оборудование с Мировым Именем



Компания Raymarine уже более 40 лет специализируется на разработке и производстве морской электроники. Многолетний опыт и использование передовых технологий позволяют создавать оборудование способное выдерживать самые различные морские условия эксплуатации.

Все оборудование подвергается самым жёстким испытаниям далеко за пределами даже самых тяжелых условий, в которых может оказаться оборудование во время его реальной эксплуатации.

Специальное судно "Raymariner" и привлечённые команды специалистов по всему миру проводят тысячи часов, испытывая оборудование в море, подтверждая, что устройства Raymarine соответствуют самым высоким стандартам надёжности и качества.

Поддержка картографии



Raymarine®
INNOVATION • QUALITY • TRUST

MIKSTMARINE
NAVIGATION EQUIPMENT

Эксклюзивный дистрибьютор в России
www.mikstmarine.ru Тел.: (495) 788-05-08

“Некоторые лодки столь заметно превосходят ожидания по какой-то ключевой характеристике, что она затмевает остальное”



ОБЪЕКТИВНАЯ СУБЪЕКТИВНОСТЬ

ДЭВИД МАРШ: Выбор победителей конкурса *Motor Boat of the Year* представляет собой нечто большее, чем простое голосование: между членами жюри порой возникают настоящие словесные баталии.

Каждый год в одно и то же время, в октябре, а затем повторно в ноябре мы, яхтенные журналисты, собираемся в Лондоне, чтобы осуществить нелегкую миссию по выбору победителей конкурса *Motor Boat of the Year*.

Радует, что, по крайней мере, отбор участников не составляет труда, поскольку единственным требованием является тест, проведенный хотя бы одним из членов жюри. До тех пор, пока та или иная модель не снята с производства и остается в продаже, она может попасть на конкурс. Если отчет о тест-драйве яхты был опубликован в течение года, она автоматически попадает в список участников. В итоге любая верфь, которая потрудилась предоставить судно для теста, может быть уверена, что оно войдет в не такой уж и короткий шорт-лист.

Но как проходит сам процесс голосования за закрытыми дверями? Какие гнусности там творятся? Во-первых, там точно не используется строгая система баллов, как в некоторых других конкурсах. Это не наш вариант, поскольку он абсолютно лишен гибкости. Например, по логике в номинации «Траулеры» пункт «инжиниринг и конструкция» должен иметь гораздо больше веса, чем «интерьер» или «наружный дизайн». В противном случае небываемый Nordhavn и стильный Azimut Magellano наберут одинаковое количество баллов, что в корне неправильно. Как бы то ни было, конструктивные особенности гораздо проще оценить объективно, в то время как дизайн — целиком дело вкуса.

Некоторые яхты заметно превосходят ожидания по одному из пунктов, который может затмевать все остальное. Например, если бы вы, как и я, носились на *Botnia Targa 32* со скоростью 45 узлов по частой метровой волне, не ощущая никакого дискомфорта, то могу поспорить — ее брутальный дизайн



Споры по поводу законности чьей-то победы во время обсуждения могут слегка выйти из-под контроля

имел бы для вас второстепенное значение. Отсюда следует другая проблема: мы судим о яхте с учетом того, для каких целей она предназначена и насколько успешно соответствует им по сравнению с другими лодками в этой номинации.

Чаще всего самый трудный выбор между эволюцией и инновацией ждет нас в четырех номинациях спортивных и флайбриджных круизеров. В прошлом году победителем в категории флайбриджных яхт длиной до 55 футов стала *Princess 43*. На мой взгляд, это прекрасный пример эволюционного процесса, который начался двадцать лет назад с появлением *Princess 40*. Законодатели моды могут возразить, что она не отличается ничем особенным, а «всего-навсего» идеально отвечает своему предназначению. И как прикажете соизмерять этот единственный беспор-

ный успех со множеством прелестей *Monte Carlo 5*, сплошь состоящей из инноваций и демонстрирующей самый яркий дизайн в классе? Неудивительно, что голосование по этой номинации всегда затяжное и очень громкое. Помещение, где заседает жюри, в эти моменты напоминает рыночную площадь, ибо согласие достигается не всегда.

Наконец, мы полагаем, что по-настоящему выдающиеся яхты — те, что побеждают, — часто являются чем-то большим, чем простой совокупностью частных достоинств. Как и многие автомобили, яхты могут вызывать сильные эмоции, которые становятся субъективным компонентом в их оценке — в конце концов, мы ведь тоже люди. В итоге именно комбинация уникальных и порой необъяснимых особенностей выделяет одну яхту среди прочих у причала и в море. **MBY**



Velvette 41 EVOLUTION

~~9 470 000 p.~~

8 523 000 p.



АКЦИЯ
-10%

~~579 000 p.~~
521 100 p.

Velvette 20 Image

~~2 199 000 p.~~
1 979 100 p.

Velvette 22 Image

1 279 000 p.

Velvette 23 Active Sedan

~~1 279 000 p.~~
1 151 100 p.

Velvette 24 Euphoria

~~2 549 000 p.~~
2 294 100 p.

Velvette 25 Euphoria

~~4 689 000 p.~~
4 220 100 p.

Velvette 27 NGT

~~3 990 000 p.~~
3 591 000 p.

Velvette 29 Envy

7 970 000 p.

Velvette 33 Intelligent

www.velvette.ru

+7 927 436-66-84

sale@velvette.ru



Velvette Marine



velvettemarine

« Не надо делать как лучшие: лучше
 делать просто хорошо
 и правильно »



ХОТЕЛИ КАК ЛУЧШЕ

ВАСИЛИЙ АЛЕКСЕЕВ, главный конструктор ООО «Квартет», член рабочей группы по внесению изменений в Техрегламент «О безопасности маломерных судов» Таможенного союза

Более 10 лет назад был принят закон о техническом регулировании. Его цель — сблизить российские процедуры контроля качества с международными. Вместо тысяч ГОСТов ожидалось всего несколько технических регламентов, описывающих только требования к безопасности продукции, позволяющих производителю повышать ее конкурентоспособность.

Однако, как часто бывает, разработку технических регламентов поручили не самым грамотным специалистам. Что из этого получилось, видно на примере трех регламентов, касающихся судостроения. Ни один из этих документов не посылали на отзыв в Регистры или профильные КБ. И если для морских судов ситуацию спасает право Морского регистра издавать правила и признавать документы зарубежных классификационных органов, то с регламентом для речных судов все гораздо хуже. Например, любое судно, перевозящее хотя бы одного пассажира, считается пассажирским. В итоге на водном такси приходится устанавливать санитарные системы, выполнять требования пожарной безопасности, как на 100-метровом пассажирском судне, и пр.

Апофеозом абсурда стал вступивший в силу в феврале 2014 года Технический регламент «О безопасности маломерных судов». Документ не просто содержит сотни технических ошибок и противоречий с другими нормативными актами — он невыполним.

Для начала, суда длиной более 6 м подлежат классификации и надзору со стороны классификационных органов (территориальные органы ГИМС). Но у ГИМС нет ни технических требований к прогулочным судам, ни структуры, ни квалифицированных специалистов. Если предприимчивый производитель еще может договориться с инспектором и получить от него нужные документы, то для законопослушного импортера это задача непосильная. Тем более что одобрение органа классификации нужно



Бюрократические препоны тормозят процессы выпуска в обращение импортных и российских малых судов

получить ДО начала серийного производства. Интересно, какая иностранная верфь станет строить специально серию судов для России?

Не проще и с судами длиной до 6 м. Эти суда и их оборудование подлежат сертификации специализированными органами, а все испытания должны проводиться в аккредитованных лабораториях. Вроде бы правильно, да вот незадача: нет в России таких лабораторий. Дело в том, что материалы и комплектующие для маломерных судов — продукция специфическая, у нас практически не производится из-за малого спроса. Раз нет производства — не нужны и лаборатории. В принципе, какая-нибудь пожарная лаборатория способна провести испытания топливных шлангов или материалов для надувных лодок. Но для этого нужно получить аккредитацию на испытания по конкретным стандартам для «маломерки». А ради чего, если объем работы копеечный и есть заказы для «Газпрома»?

До сих пор потребность покрывалась за счет импорта. Теперь, чтобы ввезти топливный шланг или люк, нужен сертификат безопасности. Безусловно, у этого оборудования есть сертификаты ISO. Но ведь мы — «сами с усами» и не признаем «буржуйские» сертификаты. Нужно сначала привезти образцы на испытания в нашу лабораторию, получить сертификат

и только потом ввозить продукцию. Конечно, если речь идет о миллиардных контрактах, зарубежные фирмы идут на это, но для маломерного флота ситуация иная.

Помимо отсутствия комплектующих, производитель сталкивается с обилием технических ошибок в регламенте. Это и невыполнимые требования к остойчивости и непотопляемости, к конструкции и оборудованию судов, ссылки на устаревшие стандарты... Производитель оказывается в тупике.

В ноябре прошлого года, после многочисленных обращений производителей, импортеров и сертифицирующих органов, была создана рабочая группа по пересмотру Технического регламента. Однако до сих пор она не провела ни одного совещания.

Выручает традиция: строгость наших законов компенсируется необязательностью их исполнения. Вступление в силу Техрегламента в полном объеме уже дважды откладывалось, а ГИМС, со своей стороны, при постановке судов на учет не выполняет освидетельствований, положенных по Правилам классификации. Возможно, предложат еще какие-то полумеры.

Наверное, лучше так, чем никак. Но, на мой взгляд, будущее страны, где производство и эксплуатация техники возможны только вопреки законам, выглядит туманным. **IMBY**



DOLCE VITA:

итальянская нега в центре шумной Москвы

Ресторан итальянской кухни Barlotti — еще один проект французской компании George V Eatertainment: новый бренд уверенно занял свое место рядом с премиальными бутиками ЦУМа.

Barlotti — это спокойное мерцание роскоши в интерьерах, ненавязчивая живая музыка и прекрасная коллекция вин со всего света. Но главное — это блестящее переосмысление традиционных итальянских блюд от бренд-шефа George V Эрика Руссоьер. В его тартаре из тунца блю фин —

ароматные таджасские оливки, в тыквенном крем-супе — копченая утиная грудка, в ravioli — изумительно вкусное мясное ragu, в панакотте — лесные ягоды. И даже спагетти вонголе перестают быть классикой, когда паста приобретает черный цвет, а соль заменяет ботарга. В Москве немало итальянских заведений, но кухня Barlotti — это особенный мир.

Свежий завтрак с близкими друзьями, торжественный или, наоборот, камерный обед в зеркальном ресторанном зале,

романтическая встреча за бокалом шампанского в лаунж-зоне первого этажа или доверительная беседа в теплом сиянии светильников муранского стекла за барной стойкой — любой визит в Barlotti обещает стать особенным: ведь здесь правит истинная итальянская расслабленность, прекрасная dolce far niente, такая редкая для шумного мегаполиса и такая нужная для сердца.

И кстати, меню и винная карта вас приятно удивят демократичностью цен.



Россия, Москва, ул. Петровка, 2, ЦУМ. Отдельный вход с улицы Неглинная.

Телефон: +7 (495) 223-02-62

Часы работы: ежедневно с 10:00 до последнего гостя

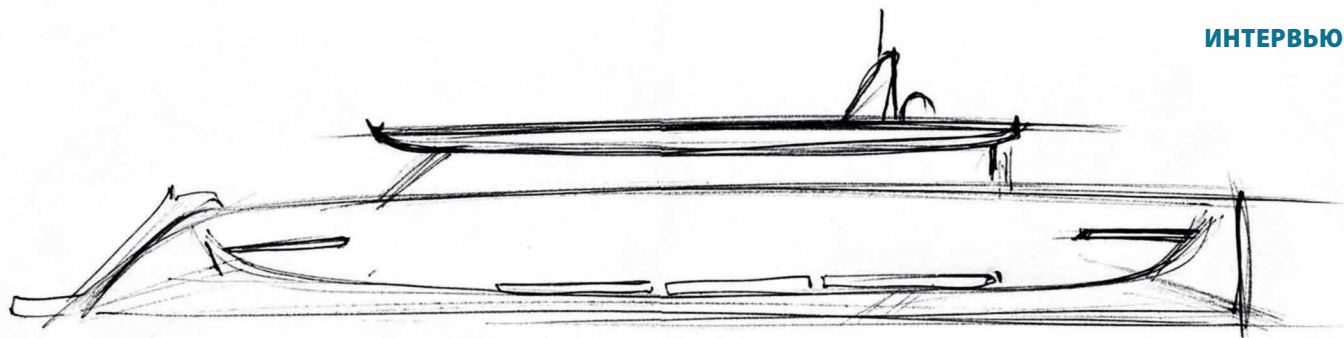
2 часа бесплатной парковки на подземном охраняемом паркинге ЦУМа

ИНТЕРВЬЮ МВУ

Мир парусов и моторных яхт: мнения и... и профессионалов



ИГОРЬ ЛОБАНОВ, яхтенный дизайнер: «Надо много и честно работать, делать каждый проект чуть лучше, чем делают другие»



В августе 2008 года на Лазурном Берегу обсуждали появившуюся в тамошних водах необычную яхту. Называлась она лаконично — «А». Хорошо помню первую мысль по ее поводу: «Капитан Немо все-таки есть!». Еще запомнилось, как на завтраке в отеле за соседними столиками спорили о размерах яхты. Отсутствие мелких деталей не давало привязки для определения длины, и оценки «гуляли» от 60 до 150 метров...

Игорь, насколько я знаю, проект «А» стал твоим «входным билетом» в яхтенный бизнес, хотя ты выступал тогда не в качестве дизайнера, а как представитель заказчика.

Я благодарен случаю, который привел меня в этот проект. В 2003 году я встретил старого друга по учебе в МГУ, с которым не виделся несколько лет. Я тогда закончил практику в дизайнерском центре Volkswagen в Вольфсбурге и искал работу в автомобильных компаниях. Мы принялись расспрашивать друг друга, и я рассказал про опыт работы в Германии, учебу в Англии и Италии, показал свое портфолио. По-видимому, оно произвело впечатление, поскольку друг в ответ показал проект своей яхты и пригласил у него поработать. Ему требовался кто-то, кому он мог бы доверить организационные и эстетические вопросы. Тогда я впервые увидел яхту Старка. Конечно, проект мне показался очень интересным. Подчеркну, что моего участия как дизайнера в нем не было. Дизайн принадлежит Филиппу Старку. Я придумал только название яхты и логотип в виде буквы «А».

Так мечта стать дизайнером автомобилей привела меня в яхтенный дизайн, и я ни секунды не жалею об этом. Я уверен, что наша встреча не была случайной.

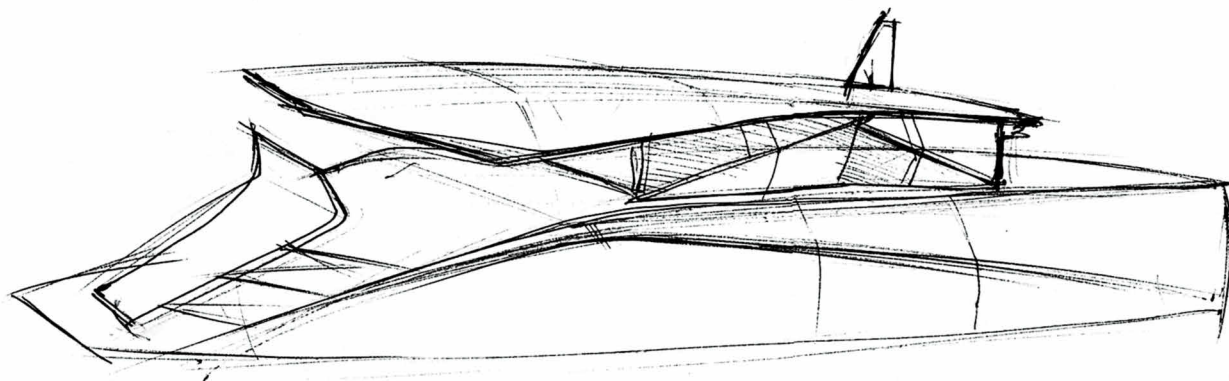
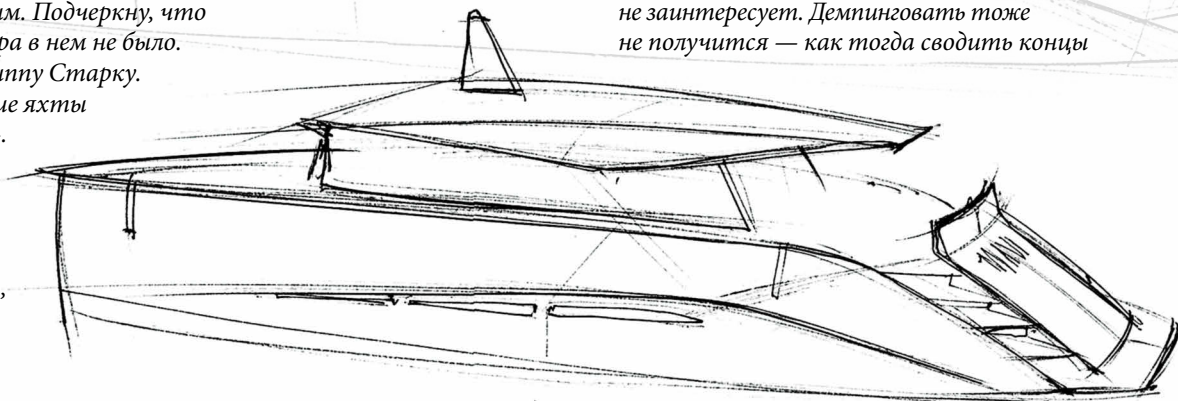
Для известных верфей важнее не имя дизайнера, а новизна собственно дизайна

С той поры прошло не так уж много времени. Теперь в твоем «багаже» 86-метровая яхта, спущенная в 2013 году, в постройке — два проекта длиной более 100 метров. Когда ты в Каннах получал приз за лучший яхтенный экстерьер, о тебе знали единицы...

Проекты яхт я начал рисовать в конце 2006 года, а студию открыл уже в январе следующего года. В 2007 году у меня было три заказа: судно длиной 120 метров и две яхты — 50 и 72 метра. Контракт на Oceanco Y708 (86 метров) подписали в 2008 году, тогда же мы разработали проект. То, что произошло в том году, все помнят. Многие контракты аннулировали, а нам повезло: Y708 остался единственным проектом, который Oceanco продолжала строить на свои средства. В 2013 году мы получили два приза: за лучший дизайн и за лучшую яхту. Мы знали, что умеем и чего стоим, еще в 2008-м. Так же, как сейчас знаем, что увидит свет через год.

Вернемся к Oceanco Y708. Полагаю, выбор проекта малоизвестного дизайнера для завода был довольно рискованным...

Если коротко, то мы просто нарисовали проект лучше, чем наши более знаменитые конкуренты. Конечно, начинающей студии сложно войти на рынок, где десятки лет работают признанные мастера. Если предложить проект на их уровне, на уровне любой лондонской студии, он никого не заинтересует. Демпинговать тоже не получится — как тогда сводить концы





с концами, если заказов у начинающих меньше, чем у мэтров? Единственный путь — быть лучше остальных.

Я прекрасно понимаю, почему многим заказчикам важен бренд, стаж на рынке. Клиент хочет, чтобы ему нарисовали и построили лодку в срок да еще поставили на ней известный логотип — это бывает важнее, чем качество дизайна.

Начинающие верфи Италии или Турции, выходя на рынок, также обращаются к известным студиям. Им нужен козырь в лице известного дизайнера. Для верфей с именем, таких как Oseapso, бренд дизайнера не так значим: они сами — бренд. Они сами могут выстроить процесс строительства, все сделают вовремя и безупречно. Вот им важен дизайн, его новизна.

Чаще всего заказчик, занятый своими бизнес-проектами, не в состоянии выделить много времени, чтобы просмотреть всех дизайнеров. В такой ситуации он разумно спросит: «Кто там большие всех яхт построил? По списку, сверху вниз...». Вот из этих трех-пяти фамилий и будут выбирать. Получается замкнутый круг: чтобы дизайнеру заказали яхту, он должен иметь в портфолио уже построенные яхты, а откуда их взять молодым?

Мне повезло работать с Oseapso. Но опять же, это не «просто повезло». Я шел к ним целенаправленно: видел их стиль, смелость. Верфей, готовых работать с начинающим дизайнером, не так уж много. Чтобы получить заказ на Y708, я показал владельцу и директорам верфи свои проекты White Night и Liza...

Успешный старт не гарантирует дальнейшего успеха. Как не затеряться среди именитых коллег, которые имеют безусловную фору?

Их форы — это опыт прожитых лет. С одной стороны, это преимущество, а с другой — их можно пожалеть: часто лучшие проекты уже позади. С моей стороны это не грубость: в большинстве случаев так и происходит, и это грустно. Обратите внимание, что многие старые студии (за небольшим исключением) — это успешные бизнесы, выпускающие пачками копии своих успешных дизайнов. От копии к копии происходит ухудшение стиля. Конечно, дизайн меняют, но настолько слабо, что назвать их работы красотой или тем более искусством язык не повернется. Это бизнес, с нормо-часами, профитом. В общем, скука: бизнес для бизнеса. А мы пока не потеряли вкус к новизне и свежести, хотим строить уникальные проекты. Конечно же, мы не отказываемся проектировать современные элегантные яхты: новую классику





На странице слева, сверху
вниз:

Концепт 133-метровой парусной яхты «Финикия».

Игорь Лобанов с супругой Юлией на яхтенной выставке в Монако.

Сверху вниз:

Проект 24-метровой моторной яхты для Санкт-Петербурга (салон и внешний вид). Особенности концепта — сдвигающаяся крыша, раскрывающиеся в кокпит двери и большая площадь остекления надстройки.

Вертолет перед посадкой на площадку «Финикии».

нужно тоже делать профессионально, чисто. Но мы продолжаем наслаждаться и тем, что нам нравится делать. А нам нравится мечтать. То есть, кроме находящихся в постройке проектов, мы периодически напоминаем о себе публике новыми концептами.

В интервью с Карло Нуволари его спросили, где он черпает вдохновение. Он ответил, что родился и живет в Венеции и его вдохновляет родной город. Ты работаешь в Москве и Турине, а родился в Уфе, где, как считают многие, кончается асфальт...

Уфа... Рыбинские мы! В Уфе было много людей, эвакуированных во время войны из Рыбинска вместе с авиационным моторостроительным заводом. Бабушка приплыла туда на барже. Вода, реки, море — видимо, это у нас в крови, хотя впервые я увидел море в 28 лет — родители не возили, и у меня не возникало желания. Фамилия моей мамы греческая: ее дед был самым настоящим рыбаком, родился на острове Мармарис в Мраморном море. А мой дед-грек родился уже в Балаклаве, но в результате двух

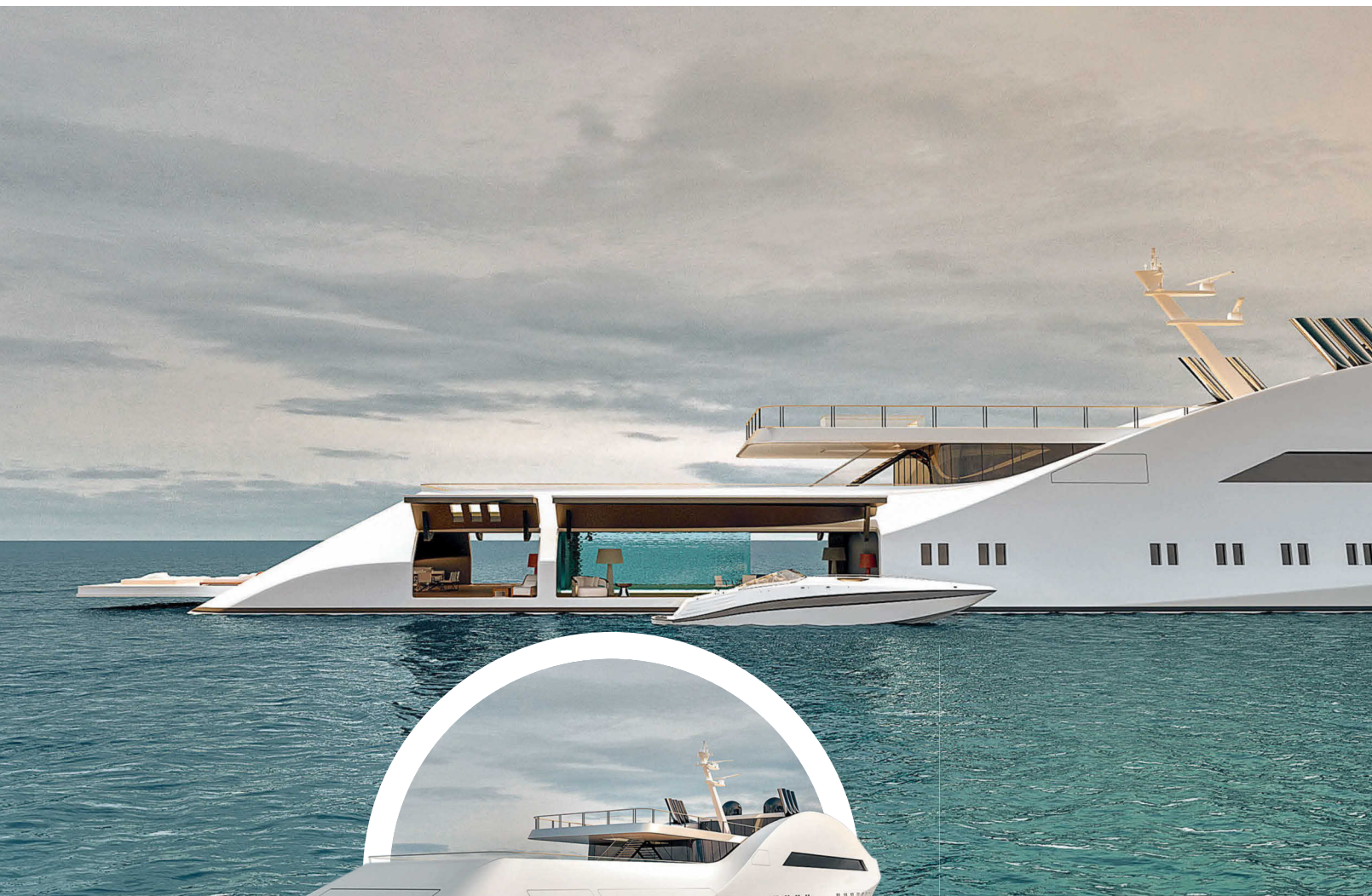
Хочется встретить заказчика, который будет с тобой на одной волне

войн по «турпутевке олл-инклюзив» для крымских греков был отправлен с семьей на Урал, в Уфу, где «кончается асфальт»...

Теперь я провожу на море несколько месяцев в году, много путешествую. Архитектура, автомобили, природа... Красивых городов много. Идеи мне приходят в Барселоне и Амстердаме, Париже и Гонконге — где угодно. Я также много смотрю и читаю о классической и современной архитектуре. Пластику поверхностей изучаю по автомобилям. А природа не только подает идеи в виде структур, форм или поверхностей, но также помогает освободить голову от рутины.

Художник может и должен быть одиночкой, а дизайнеру, особенно суперяхт, нужна команда. Кто в твоей команде и как вы работаете?

Такие же, как я, люди, болеющие яхтами, красотой. Люди, которым хочется реализовать себя, добиться успеха. Сегодня в моей команде только русские. Но в этом году мы запланировали расширение студии в Италии, а кто будет там, пока не знаю. Слишком много резюме со всего мира, и требуется время для анализа. Сейчас в команде пять человек. Все работают



над экстерьером яхт, потом мы отбираем лучшие идеи; но есть и специализация. Со мной в 2007 году начинали Юля и Семен. Юля по образованию художник и дизайнер интерьеров. На практике рисует и экстерьеры, и мебель, работает над планировками, чертежами, делает окончательную обработку компьютерных 3D-изображений и вдыхает жизнь в картинки. Семен — инженер-авиастроитель, разработчик 3D-моделей, дизайнер, чертежник. Он способен решить любую задачу. Почти все наши красивые 3D-картинки, включая ночные изображения Y708, выполнены им. Те самые, на которых строилась реклама Oseapco: в 2009–2010 годах их публиковали все яхтенные журналы. Работу над проектом мы начинаем с поиска концепции, ключевых идей, определяющих проект. По инженерным дисциплинам чаще всего сотрудничаем с верфями, когда они предоставляют нам данные по корпусам. При работе над собственными концептами обращаемся к BMT Nigel Gee, как, например, в случае со «Звездой», или к Dykstra по «Финикии». Иногда я оплачиваю эту работу, а бывает, мы договариваемся о бесплатном сотрудничестве с целью совместного продвижения проекта. Все

зависит от конкретной ситуации.

Продолжи: проснулся Игорь Лобанов в понедельник и...

Выпил вина? Я могу сделать все что угодно. Но, если серьезно, по понедельникам я обычно составляю план работы на неделю и даю указания своим коллегам.

В этом бизнесе ты не так давно. Наверное, ты самый молодой — если не по возрасту, то по стажу. Как меняется обстановка в дизайнерской среде?

Моей студии всего (или уже!) 7 лет. Для сравнения, другим молодым студиям, например, HOTLAB, 10 лет, Eidsgaard — 9. Новые студии растут, начинают получать больше заказов, и это обычный ход событий. Сейчас, возможно, процесс трудно видеть. Нам в 2008 году было очевидно, что мы нарисовали классную яхту, а приз пришел только спустя пять лет. По публикациям кажется, будто заказы получают исключительно «динозавры». Но у молодых уже есть строящиеся проекты, и через 2–3 года этот процесс станет гораздо заметнее.

Есть ли общение дизайнеров внутри «цеха»?

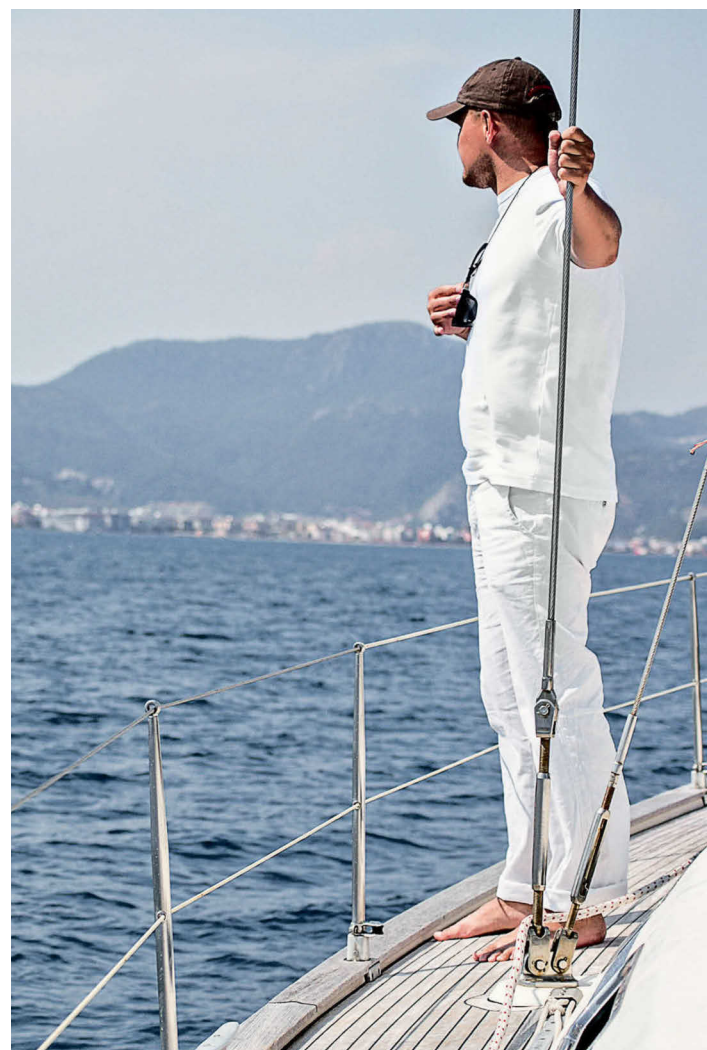
Конечно. Мы прекрасно общаемся с Петером Эйдсгаардом, с Эндрю Лангтоном, с Эспеном Ойно.

Концепт 95-метровой моторной яхты *White Night*.

На странице справа:

Концепт моторной яхты *Star* (разработан совместно с BMT Nigel Gee). В числе множества нестандартных проектных решений — движители типа Azipod, установленные в носу и корме. Проект вызвал настолько большой интерес, что изображения яхты появились едва ли не во всех яхтенных журналах.

Игорь Лобанов на борту парусной яхты на отдыхе в Эгейском море.



НАЙДЕТСЯ ЛИ ЗАКАЗЧИК НА ПАРУСНУЮ «ФИНИКИЮ»?

В настоящий момент «Финикия» — один из самых, а скорее даже самый красивый парусный проект в мире. Это очень амбициозный, технически сложный и в то же время очень романтичный проект. На сегодня достроенных парусных яхт таких размеров нет, а заказчики еще только созревают для парусников этого класса. Чтобы «Финикия» была построена, должны совпасть несколько факторов.

Как концепт превращается в рабочие чертежи, где заканчивается работа дизайнера и начинается инженерия?

Рабочие чертежи снимают с трехмерной модели — именно она является важнейшим этапом, с которого начинаются инженерные работы, тесты и прочее. На этом наша работа не заканчивается, а переходит в другую фазу. Точно разграничить ответственность между дизайнером и инженером получается далеко не всегда. Мы продолжаем корректировать детали, размещение оборудования, последние элементы отделки до самой сдачи судна заказчику.

Те твои концепты, которые в свободном доступе, отличаются явно выраженной экстремальностью. Это внутри тебя или больше маркетинг?

Это идет изнутри. Но никакой экстремальности здесь нет. Мы просто ищем решения в современной архитектуре, автомобилестроении, других областях дизайна, которые ушли дальше в будущее, чем дизайн яхт. Да, нам хочется видеть больше разных кораблей, больше смелых идей. В концептах мы показываем бескомпромиссные варианты. Как это могло бы быть, если бы у людей перед глазами не маячил теплоход

Работу над проектом мы начинаем с поиска концепции и ключевых идей

«Капитан Капуста» 1959 года постройки. Вот он тянет вкус людей назад, навязывая мысль, что яхты должны выглядеть именно так, как выглядели всегда.

Заказчика прежде всего «цепляет» экстерьер, но живет человек внутри лодки, и здесь на первый план выходит компоновка.

Как ты это совмещаешь?

Мы постоянно стараемся придумывать ключевые идеи интерьера одновременно с разработкой внешнего дизайна. Бывает, что интерьерные, планировочные решения подсказывают идеи для экстерьера, и наоборот. Все должно быть гармонично, нужна продуманная связь между экстерьером и интерьером. Интерьер должен быть хорошо спланирован, и мы придаем этому особенное значение. Планировки Y708, как и других наших проектов, мы делали сами.

Последний стандартный вопрос: каковы планы на будущее?

Хочется построить что-нибудь грандиозное. Чистый проект. Хочется встретить заказчика, который будет с тобой на одной волне. Для этого надо много и честно работать и делать каждый проект чуть лучше, чем делают другие. МВУ

Яхтинг за Великой стеной

Считается, будто китайцы совершенно иначе, нежели европейцы, представляют себе яхтинг, поскольку долгое время жили вне этого явления и не обладают необходимыми знаниями и опытом. Но время идет, и Китайская империя начинает приобщаться к водным видам спорта и отдыха.

Текст **Антон Черкасов**





ри всем нынешнем обилии информации о Китае многое происходящее там остается для нас загадкой. Мы попытались разобраться, чем живет яхтенная индустрия континентальной части страны, не затрагивая такие специфические темы, как Тайвань и Гонконг, которые заслуживают отдельного разговора.

КИТАЙСКИЕ СЮРПРИЗЫ

В КНР стремительно растет число очень богатых людей. В 2013 году Китай вышел на второе место в мире по количеству миллионеров — 2 378 000 человек; это на 82% (!) больше, чем годом ранее. Причем половина китайских миллионеров, согласно исследованиям Barclays и Ledbury Research, планирует в течение

ближайших пяти лет переехать в другие страны, а яхты покупают менее 1% этих людей. Причин относительно низкого спроса несколько: негативное отношение к приобретению яхты как следствие национальной культуры, высокие налоги (до 40% на импортные суда) и слабое яхтенное законодательство. Кроме того, далеко не везде яхта может доставлять удовольствие: побережья и крупные реки сильно загрязнены, забиты коммерческими и прочими судами, поэтому многие предпочитают держать лодки в Гонконге, где к тому же инфраструктура более развита.

За период с 2006 по 2010 год яхтенная индустрия КНР выросла практически с нуля до \$ 3,4 млрд (рост составил 732%). В стране стремительно прибывает численность среднего класса (15% работающего населения, ежегодный прирост 1%), и хотя многие из этих людей не могут позволить себе Rolls-

Яхты покупают менее 1% многочисленных китайских миллионеров



Роусе, они проявляют интерес к яхтам и стремятся приобрести в первую очередь сравнительно недорогие модели местного производства стоимостью \$ 80–160 тыс.

На выставках мне доводилось слышать от представителей европейских верфей и дизайнеров, что китайцы пользуются яхтами совершенно иначе, чем в Европе. Им чужды длительные круизы и проживание на борту; яхта служит прежде всего для развлечений с друзьями и клиентами по бизнесу. Салоны используют для караоке, танцев, настольных игр и в качестве кинотеатров, поэтому тамошние предпочтения относительно планировок и дизайна весьма своеобразны. Погуляли, повеселились — и домой: ночевать на борту яхты обитателям Поднебесной не надо.

Есть у КНР и такая проблема. Долгое время весь мир воспринимал страну как производителя дешевого ширпотреба, и далеко не все потенциальные покупатели готовы принять тот факт, что их роскошная яхта

Погуляли, покатались — и домой: ночевать на борту яхты не принято

сделана в Китае. Действительно, по европейским и американским меркам качество китайских лодок не всегда удовлетворительное, однако местные верфи неуклонно эволюционируют в этом отношении, в том числе прибегая к опыту иностранных специалистов. С другой стороны, есть люди, готовые пожертвовать, например, детализацией отделки интерьера, но получить за свои деньги яхту существенно большей длины, чем можно построить в Европе. При всем этом Китай уже вошел в десятку крупнейших стран-производителей яхт длиной более 24 м и активно создает новые бренды с собственным дизайном, быстро сокращая разрыв с Европой не только в качестве, но и в цене.

СОСТОЯНИЕ РЫНКА

Сегодня объединенный яхтенный рынок Европы и США составляет 95% мирового. Китай быстрее Старого и Нового Света оправился от экономического

Слева направо, сверху вниз: На главных китайских боат-шоу можно встретить все крупные европейские и американские бренды.

Многие китайские компании используют яхты исключительно в качестве площадок для деловых переговоров.

Высокая стоимость швартовых мест — один из факторов, сдерживающих рост в сегменте небольших яхт.





ИМПЕРИАЛ КЛАСС

РОСКОШНОЕ ПУТЕШЕСТВИЕ

*Пхукет, Нью-Йорк, Канкун, Пунта-Кана,
Дубай, Париж, Тель-Авив, Лондон, Хабаровск,
Владивосток, Астана, Алматы,
Сейшелы, Маврикий,
Мале, Майами*





кризиса 2008 года, и многие крупные производители посчитали, что масштабная экспансия в Азию поможет им пережить тяжелые времена. Но рост яхтенного рынка в КНР начался еще в 2005 году, а к 2020 году его оборот по самым скромным оценкам должен достичь \$ 10 млрд (около 100 000 яхт), а по наиболее смелым — даже \$ 30 млрд. Вопрос в том, готова ли к этому страна.

В Китае 2013 год был назван Годом морского туризма. В плане по развитию этого направления тогда особо фигурировало становление яхтинга и сопутствующей инфраструктуры. На тот момент в стране было зарегистрировано порядка 3000 яхт, то есть одно судно на 452 000 человек. Для справки: в Италии, к примеру, это соотношение 1:100. Однако нужно учитывать, что из-за несовершенного законодательства в КНР «проживает» значительное число незарегистрированных яхт.

За последние три года темпы роста ВВП Китая снижались и за 2014 год составили 7,4%, однако правительство расценивает эту в целом негативную тенденцию как возможность перевести дух. Помимо прочего, некоторое снижение темпов роста яхтенного рынка в КНР за последние годы продиктовано введением режима экономии в государственных компаниях и антикоррупционными программами. Интересно, что некоторые игроки рынка даже рады этому, поскольку считают, что у индустрии будет время на осмысление достигнутого, а у людей — на обучение яхтингу.

Вместе с тем, с каждым годом рынок все больше фрагментируется: теперь китайцам важнее не просто владеть яхтой (часто без особых причин, больше для демонстрации статуса), а приобрести судно по своим потребностям, будь то рыболовная, гоночная или прогулочная лодка. Они начинают понимать, что, например, экспедиционная яхта дает возможность совершить кругосветку, а на катамаране можно принимать больше гостей. На фоне «статусных» владельцев постепенно появляется все больше



Сверху вниз:
В Китае проходит несколько престижных парусных регат, включая China Cup International Regatta (CCIR).

Флайбриджный круизер Sunbird Phoenix 680.

Хайнаньская выставка собирает продавцов и покупателей крупных яхт.



РЕСТОРАН НА ВЫСОТЕ

СПБ, УЛ. ЛЬВА ТОЛСТОГО, 9
ГАЛЕРЕЯ «ТОЛСТОЙ СКВЕР», 10 ЭТАЖ

(812) 991-10-90

NAKRYSHE.PARUSA-SPB.RU





Cheou Lee — одна из немногих китайских верфей, строящих суперяхты.

тех, кто влюбляется в океан и приобретает лодку, чтобы оказаться ближе к природе.

ПРОИЗВОДСТВЕННЫЙ СЕКТОР

Яхтенным рынком Китая движет, в первую очередь, производство, которое многократно перекрывает пока еще слабый спрос. Всего 15 лет назад единственными «яхтами», которые строили в КНР, были речные стеклопластиковые суда для извоза туристов: никаких особенных интерьеров, мастер-кают и прочих «излишеств». Сегодня в стране, входящей в тройку лидеров мирового коммерческого судостроения, более 300 верфей, которые в основном строят недорогие лодки длиной до 9 м. Мелкие и средние компании, помимо прогулочных яхт и катеров, производят рыболовные траулеры и быстроходные лодки для рабочих целей. Отсутствие узкой яхтенной специализации позволяет им во время глобальных экономических потрясений быстро переключаться, например, на госзаказ, сохраняя персонал, производство и доход. По возможности они стараются наращивать длину своих судов, но львиную долю продаж все же составляют маломерки (7–15 м). А те верфи, которые строят исключительно яхты, принадлежат государству или иностранцам. На сегодня самый крупный кластер яхтенного судостроения расположен в городе Пингша: основанный в 2002 году Zhuhai Pingsha Yacht Industrial Park насчитывает уже порядка 60 верфей и производителей комплектующих.

Что касается иностранцев, то в Китае размещены заводы около 50 зарубежных брендов, ибо производственные затраты там на 20–30% ниже, чем в Европе или США. Многие производители подвесных моторов, включая Mercury Marine, Suzuki и Yamaha, давно открыли в Китае собственные мощности. В 2005 году туда пришла корпорация Brunswick, которая инвестировала \$ 12,6 млн в завод в Zhuhai, где началось производство катеров Sea Ray (при этом 90% материалов поставлялось из США).

Помимо верфей, в КНР как на дрожжах растут производители яхтенных комплектующих. Тем не менее ключевые узлы и агрегаты, например двигатели, по большей части импортируются, поскольку заказчики хотят видеть на своих лодках оборудование известных брендов с развитым сервисом.

ИМПОРТ И ЭКСПОРТ

Объем импорта и экспорта продуктов яхтенной индустрии в Китае ежегодно растет. Местные дилеры продвигают более сотни иностранных брендов, а лидирующими экспортерами прогулочных судов в КНР являются Италия, Великобритания и Франция. Европейские компании осознают потенциал китайского рынка: они понимают, что в краткосрочной перспективе он пока не способен принести им значительную прибыль, но очень важно «застолбить» место и максимально повысить узнаваемость своего бренда,



PONY EXPRESS

ЭКСПРЕСС-ПОЧТА | ДОСТАВКА ГРУЗОВ | ЛОГИСТИКА



Зелёный свет на вашем пути!





Экспорт китайских лодок в Россию составляет 5-6% общего объема

ГОСУДАРСТВО И ЯХТИНГ

Сверху вниз:
В эллинге компании Jet-Tern Marine, где строятся траулерные яхты Selene.

Большинство местных верфей производят преимущественно простые рабочие или рыбацкие катера длиной до 9 м.

чтобы к моменту, когда рост достигнет пика, быть во всеоружии. Некоторые компании идут дальше простого маркетинга. К примеру, совсем недавно итальянская Mondo Marine приобрела долю китайской верфи Sease Yacht Co. Ltd, расположенной в Сучжоу. В результате сделки Sease Yacht стала дилером Mondo Marine и будет принимать участие в строительстве трех стеклопластиковых яхт длиной 54–88 футов.

Не менее интенсивен и обратный процесс. Воспользовавшись кризисом 2008 года, мощные китайские корпорации начали активно скупать ликвидные активы в США и Европе. Эта тенденция в полной мере затронула и яхтенную индустрию. Первой крупной «добычей» стала Ferretti Group, 75% которой приобрела Shandong Heavy Industry Group — Weichai Group (общие вложения € 374 млн). За ней последовала Sunseeker Yachts — корпорация Dalian Wanda Group купила компанию за € 320 млн., и Sanlorenzo, 22,99% которой отошло к Sundiro Holding Group, инвестировавшей € 20 млн.

С каждым годом все больше китайских компаний участвуют в международных выставках, хотя участники европейского рынка порой все еще поглядывают на них с подозрением. В Китае же главным считается Китайское Международное боат-шоу (Шанхай), следом за которым идет выставка в Хайнане — основное событие на тему суперяхт в Азии; помимо них, есть еще около 40 региональных выставок.

Еще семь лет назад в КНР полностью отсутствовала единая законодательная база, регулирующая регистрацию и эксплуатацию прогулочных яхт, однако с тех пор государство сделало ряд важных шагов. Во-первых, в 2008 году Китайское классификационное общество приняло свод правил (Yacht Construction Rules), по которым проводится сертификация и классификация прогулочных судов для последующей регистрации. Пусть, как в России, они слабо соотносятся с международными стандартами, но все же лед тронулся. Во-вторых, во многих провинциях разрешили регистрировать яхты, владельцами которых выступают нерезиденты, а остров Хайнань превратился в одну из самых открытых и свободных акваторий страны.

В КНР достаточно остро стоит вопрос стандартизации обучения яхтенных профессионалов и общего повышения уровня безопасности мореплавания на прогулочных яхтах. К радости многих владельцев, в 2001 году были введены единые стандарты лицензирования судоводителей, поскольку прежде капитанские «корочки», выданные в одной провинции, не были действительны в другой. Кроме того, принята процедура признания иностранных «прав» (на территории страны они действуют всего семь дней) и получения на их основе национальной лицензии.



ГАСТРОНОМИКА

РЕСТОРАН НА КРЫШЕ



УЛ. МАРАТА, 5, ТРЦ «ОЛИМПИК ПЛАЗА»

6
ЭТАЖ

ЕДИНЫЙ ТЕЛЕФОН
GINZA PROJECT:

640-16-16



Заметны подвижки и в области профессионального образования. Острый дефицит яхтенных конструкторов и дизайнеров заставил китайских производителей собраться вместе и начать диалог с технологическими университетами на предмет ведения специальных курсов. На призыв откликнулись Шанхайский университет Джиа Тонг, Морской университет и университет Хуажонг, заинтересовавшиеся развитием специализированных обучающих программ.

ИНФРАСТРУКТУРА

В материковом Китае 90 000 озер, 6500 островов и 18 000 км береговой линии — возможностей для яхтинга более чем достаточно. В стране ежегодно увеличивается количество марин и растет вместимость существующих, а владельцы крупных яхт-клубов стремятся получить членство в престижных европейских организациях вроде Yacht Club Monaco. Как и в России, многие марины возводятся не из-за потребности яхтсменов в швартовных местах, а для удорожания прилегающей недвижимости. Однако даже при высокой стоимости членства они не приносят владельцам прямой прибыли.

Одним из самых привлекательных для состоятельных людей мест, где развита яхтенная инфраструктура и прекрасный климат, является остров Хайнань. Именно в престижных хайнаньских маринах стоит около 40% зарегистрированных в Китае яхт. Не менее ценится

и другая яхтенная «столица» материкового Китая — город Циндао в провинции Шаньдунь на побережье Восточно-Китайского моря. Десять лет назад здесь мало что знали о яхтах, а сегодня тут принимают этапы Volvo Ocean Race и Clipper Race. Компания Haier, крупный продавец потребительской электроники, чей головной офис находится в Циндао, держит здесь несколько корпоративных лодок, включая Sunseeker 88, которые используются исключительно для бизнес-приемов или в качестве мобильного офиса.

Яхтинг в среде бизнеса становится популярен и для тимбилдинг-программ, поскольку требует от участников демонстрации лидерских качеств, способности думать и действовать в сложных условиях, что характерно для этого спорта. Кстати, в КНР активно развивают парус, и с 2007 года проводится международная регата CCIR (China Cup International Regatta); в 2014 году в ней участвовали 103 команды из 30 стран мира, включая Россию.

Китайская мудрость гласит: время — лучший помощник в любых делах. Китайцы поспевают не торопясь, и сегодня мы являемся свидетелями новых процессов. Восток и Запад уже обменялись яхтенными посольствами, а теперь выдвинули свои авангарды и ждут момента, чтобы пустить в ход основные силы. Когда это произойдет, весь мир увидит расцвет китайского яхтинга. А пока в Поднебесной все только начинается. **MBY**

КНР
активно
создает новую
законодательную
базу для
яхтинга

Вверху:
Как и во многих активно развивающихся странах, новые марины в Китае строятся в первую очередь для удорожания прилегающих территорий и недвижимости.

КИТАЙ
Площадь 9 596 961 км²
Население 1,357 млрд
(оценка на 2013 г.)
Рост ВВП 7,4% (за 2014 г.)
Уровень безработицы 4,6%
Основные производители прогулочных судов
Cheoy Lee
PRYDE Yachts (CIMC Raffles Yachts)
Shanghai Double Happiness Yacht
Jet-Tern Marine
Wuxi Dong Fang High Speed Craft (DFC)
Guangdong Poly Marine & Engineering
Sunbird Yacht
Heysea Yacht Group

ВЫСТАВКА

ВЫСТАВКА

28-30
мая

28-30 мая 2015 года



VOLGA boat show

www.volga2015.ru

**ВЫСТАВКА
ЯХТ И КАТЕРОВ**

Подать заявку на участие
в выставке можно
по телефону: (495) 221-76-77
по e-mail: org@volga2014.ru



Выставка

Выставка

Выставка

ВЫСТАВКА

ВЫСТАВКА

ВЫСТАВКА

ВЫСТАВКА

ВЫСТАВКА



Новая ЖИЗНЬ

Рефит яхт Galaxy и Turquoise показывает, каких впечатляющих результатов можно добиться за несколько месяцев кропотливой работы. Обретя новый облик, Galaxy и Turquoise этим летом будут крайне востребованы на чартерном рынке.



Рефит, как говорит Виlena Павлова, директор российского офиса Burgess, — одно из основных направлений деятельности компании Burgess Technical Services. Большинство покупателей крупных яхт вкладываются в их переделку — неважно, приобретается ли яхта для сдачи в чартер или для личного пользования. Рефит — хорошая защита инвестиций в покупку крупной яхты: он позволяет построенному много лет назад судну сохранять и даже увеличивать свою рыночную стоимость.

В условиях ограниченного предложения по-настоящему первоклассных яхт рефит порой остается единственной возможностью получить в свое распоряжение судно точно того стиля и с теми качествами, что нужны именно вам. Посещая множество выставок и верфей, имея за плечами множество реализованных

проектов по строительству и рефиту яхт, мы знаем, что, приступая к рефиту, важно не только найти дизайнера и верфь, но и заручиться поддержкой профессиональных менеджеров, технических специалистов, которые гарантируют, что все работы будут проведены качественно, в срок и уложатся в запланированный бюджет.

По словам Вилены Павловой, на акваториях планеты регулярно появляются прошедшие рефит яхты, многие из них меняются практически до неузнаваемости — как внешне, так и изнутри. За этими метаморфозами занятно наблюдать, даже если вы пока не планируете приобретение своей яхты: это дает хорошее представление о состоянии рынка, актуальных трендах индустрии и возможностях верфей. А те, кто регулярно берет яхты в чартер, имеют все шансы побывать с одним и тем же экипажем на совершенно разных лодках — и это очень интересный опыт.



Окна

Огромные окна в каюте вызывают чувство единения с океаном, а при опущенных жалюзи появляется ощущение абсолютной приватности





GALAXY

Длина
56 м | 183,7 Футов

Построена
Benetti | Италия, 2005,
рефит 2014

Размещение
12 гостей в 6 каютах

Команда
15 человек

Стоимость аренды
От 238 000 евро в неделю

Часто, покупая яхту, заказчики сразу начинают ее рефит. Иногда все ограничивается «косметическими» изменениями — новой мебелью, отделочными материалами. Но бывает, что владелец увлекается идеей, и на свет появляется совершенно другая по характеру яхта. Так случилось с Galaxy, 56-метровой чартерной яхтой, построенной в 2005 году, на которой в 2013 году новый владелец провел глубокий рефит.

Осмывлив облик судна, он выбрал тех, кому предстояло воплотить идею в жизнь. Обычно рефитом руководит капитан, но в нашем случае координатором и представителем владельца на проекте стала главная стюардесса Ханна Хамфрис, что оправданно: больше всего времени в гостевых зонах яхты проводят именно стюардессы. Рестайлинг доверили Оливеру Стирлингу и его команде из Stirling & Co. На работу отвели всего 15 недель — владелец хотел, чтобы яхта была готова к Пасхе 2014 года.

Желание создать новое, удобное и заряжающее позитивом пространство с оригинальной и лаконичной эстетикой потребовало полной переделки интерьера, включая мебель, ковры, освещение, развлекательные системы, фурнитуру в ванных комнатах, постельное белье, диваны и кресла и даже обмундирование экипажа. Понадобилась обширная палитра новых материалов, которые в сочетании с имевшимися на борту белыми лаковыми поверхностями, древесиной клена, ореха и тика заставили бы интерьер Galaxy зазвучать по-новому. В результате были использованы нержавеющая сталь, стекло, декоративная штукатурка, имитирующая натуральный мрамор, и кожа цвета слоновой кости, которые гармонируют с белым ониксом, черным агатом и древесиной палисандра.

Изготовленная на заказ мебель обита дорогими текстурными тканями в монохромной гамме. Богатство отделки оттеняют светлые ковры из шелка. Яркие подушки и другие элементы декора оживляют интерьер цветовыми акцентами. В оформлении яхты не обошлось и без произведений современного искусства из коллекции владельца. Среди них — несколько вещей Баскии, Ла Шапеля и Энди Уорхола.

Трансформации продолжались и снаружи, где на открытых палубах появились столы с подсветкой, портативная аудиоси-

стема от JBL, современное освещение, а палуба и все поручни обработаны по технологии Semco, дающей матовую поверхность. Владелец не поспешил на замену водных игрушек Galaxy на новейшие модели (среди которых — кастомный тендер Whitmarsh длиной 7,1 м) и новые тренажеры в спортзале.

Рояль при входе в главный салон заменен на бар из белого оникса с подсветкой и двухметровой ванной для шампанского. Особым образом расставленная мебель образует уютные альковы по правому и левому бортам. В столовой появился обеденный стол из палисандра, нержавеющей стали и стекла, освещаемый роскошной люстрой и эффектным панно из черного агата на стене.

При входе в мастер-каюту в пол встроена подсвеченная стеклянная панель с логотипом яхты. Шикарные двухкомнатные апартаменты владельца с панорамным салоном и кабинетом были перепланированы для повышения уровня приватности. Изготовленные на заказ кожаные шезлонги в стиле Ле Корбюзье расставлены в альковках, из которых через большие окна открывается замечательный вид на море. В салоне появились комфортабельные кресла для релаксации и большой шезлонг на возвышении. Эта зона может превращаться в приватный кинотеатр благодаря выдвинутому экрану и высококлассной акустике.

Верхний салон выполняет аналогичную функцию. Мягкие объемные белые диваны и вращающиеся кожаные кресла в сочетании с баром и 84-дюймовой ТВ-панелью создают здесь броскую «фанковую» атмосферу. Полукруглые стеклянные двери в кормовой части ведут на просторную палубу с чудным видом на море и окружающие пейзажи.

Легко догадаться, что тщательному апгрейду были подвергнуты все служебные отсеки и технические системы. Заменены генераторы и гидравлика, стабилизаторы качки и система очистки сточных вод, навигационное оборудование и системы связи.

Всего за несколько месяцев интерьер яхты полностью изменился внешне и функционально, сделав ее одной из звезд чартерного флота для отдыха как на Карибах, так и в привычной акватории Средиземного моря.



На странице слева:
Интерьер апартаментов владельца.

Эффектный бар из белого оникса в главном салоне.

Сверху вниз:
Зона отдыха с джакузи на сандеке.

Интерьер салона верхней палубы (Skyounge).





Яхта, построенная в 2011 году на сравнительно молодой, но добившейся международного признания турецкой верфи Proteksan Turquoise, хорошо зарекомендовала себя на чартерном рынке. В ней было всё: элегантный интерьер с ярким декором, просторные открытые палубы, качественная техническая платформа. Тем не менее новые владельцы яхты, купившие ее в декабре 2013 года, сразу обратились в известное дизайн-бюро H2 Yacht Design, чтобы переделать судно под свой вкус. В прошлом они совершили несколько чартерных круизов на другой яхте Proteksan Turquoise, авторами интерьеров которой также были дизайнеры H2 YD, и остались под большим впечатлением. Ее интерьер и был взят за основу для рефита, который провела верфь Amico в Генуе.

Над воплощением нового интерьера работала компания MVS & Associates. В первую очередь были переделаны офис и спальня в мастер-каюте. Рабочий стол в кабинете отодвинули от окна назад. Чтобы добавить



Джакузи

Подобная ванна-бассейн на сандеке есть у многих суперяхт; все дело в ее размерах и организации пространства вокруг

естественного света и визуально расширить гардеробную в мастер-каюте, дизайнеры избавились от глухой перегородки между ней и изголовьем кровати.

Редизайну подвергся и главный салон, где появился бар и расширилось полезное пространство для хранения. Открытая терраса главной палубы превратилась в роскошный кинотеатр на воздухе. Модульная мебель позволяет изменять конфигурацию этого пространства как угодно.

Верхний салон, помимо прекрасного панорамного обзора, привлекает наличием рояля и кинотеатра с большим плазменным экраном.

Яхта располагает шестью каютами для 12 гостей. VIP и мастер-каюта находятся на главной палубе, а четыре гостевые каюты — на нижней. Две кровати в одной из нижних кают соединяются в одну двуспальную.

Перепланировка затронула и сандек. Занимавшая, по мнению новых владельцев, неприлично много места площадка для загорания была уменьшена, и освободившееся пространство заняли обеденная зона и стиль-

TURQUOISE

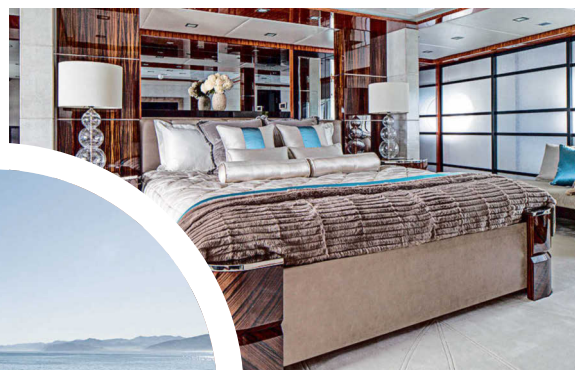
Длина
55,40 м | 181,90 ф

Построена
Proteksan | Турция, 2011,
рефит 2014

Размещение
12 гостей в 6 каютах

Команда
13 человек

Стоимость аренды
От 266 000 евро в неделю



Сверху вниз, слева направо:

Обеденная зона al fresco на сандеке (в кормовой части).

Интерьер апартаментов владельца на главной палубе.

Кинотеатр на главной палубе.

Чайная зона салона главной палубы.

Основная обеденная зона.

ный бар. Сюда же переместился гриль. Все это значительно расширило функционал сандека и превратило его в роскошное открытое пространство для отдыха на воздухе, где можно с комфортом провести весь день, не спускаясь на другие палубы, чтобы поесть или выпить коктейлей в баре.

Невзирая на существенный объем переделок, большинство удачных оригинальных решений и особенностей Turquoise были сохранены и подверглись в основном лишь косметическим изменениям, призванным привести яхту в соответствие со вкусами ее новых хозяев.

В целом интерьер яхты стал светлее и элегантнее; его освободили от избытка ярких цветовых акцентов и оформили в естественных средиземноморских тонах. Именно таким привыкли видеть идеальное пространство для отдыха гости чартеров, которым комфорт и безупречность стиля зачастую важнее навязчивых эффектных деталей вроде тех гигантских алых площа-

док для загорания или ярких полотен современных художников, которыми щеголяла прежняя Turquoise. Новый интерьер богат разнообразными текстурами — от гладкой кожи и замши до шагрени и перламутра. В отделке использованы также белый мрамор и полированный маказар, ковры ручной работы и шелковые занавески и шторы. Среди предметов декора — светильники Ralph Lauren и подушки Calvin Klein. Многие пространства разделены перегородками сёджи в японском стиле.

Turquoise оборудована развлекательными системами последнего поколения и несет обширный набор водных игрушек, включая два гидроцикла, скутеры Seabob, каяки, бассейн для купания в открытом море с трамплином и горкой, пэйдлборды, снаряжение для водных лыж и сноурклинга и многое другое.

Экипаж яхты возглавляет британский капитан Бен Крейт-Кэмерон, за плечами которого 20-летний опыт плаваний в Средиземном и Карибском морях. **IMBY**

Дизель- электроход

Все более высокие технические требования,
гибридные моторные установки, опциональная сауна
в корме — не в этом ли будущее траулерных яхт?

Текст Дэвид Марш, Петр Шестаков Фото Seaway





В наше время зеленый цвет выглядит привлекательным не только на уличных светофорах, газонах или в одежде. Шадящая природу «зеленая» (гибридная) техника находит все более широкое применение. Поэтому нет ничего удивительного, что на волне успеха Greenline 33 (с начала производства модели в 2010 году продана не одна сотня лодок) словенская компания Seaway решила запустить серию крупных судов с той же концепцией. Новая линейка получила название Greenline Ocean Class, а первой ее моделью стала моторная яхта Greenline Ocean Class 70.

При всех своих отличиях от младших моделей (Greenline 33, 40 и 48), обусловленных главным образом размерами, Greenline 70 также имеет гибридную версию с двумя дополнительными электродвигателями, обеспечивающими альтернативный по отношению к стандартным дизельным двигателям способ движения. Также есть дополнительные солнечные панели на крыше надстройки, призванные пополнять заряд литиевых баатарей.

Для Greenline Ocean Class 70 использована форма корпуса, которую Seaway называет Superdisplacement, реализованная на Greenline 33, 40 и 48. Утверждается, что такой корпус позволяет получить «лучшую управляемость и ход на волнении, более высокий уровень комфорта и существенную топливную экономичность». Наш тест на выставке в Каннах как раз и должен был показать, насколько эти заявления согласуются друг с другом и соответствуют действительности.

СТИЛЬ И СУТЬ

Обычно мы не касаемся аспектов стиля: как известно, на вкус и цвет товарищей нет. Только на сей раз удержаться было трудно: эта лодка просто источала гостеприимство, и на борту ощущался в чем-то особенный комфорт. Трудно сказать, кто здесь поучаствовал больше: владельцы яхты с их личным выбором или дизайнеры интерьеров из британской Rhoades Young. Но как бы там ни было, общий стиль и мягкие оттенки дуба и ореха в помещениях, безусловно, оказывали магическое



влияние. Эта неуловимая магия заставила нас быстро подняться на борт, запустить двигатели и тут же выйти в море, навстречу восходу.

Необычным на нашей тестовой лодке было отсутствие хозяйской каюты в районе миделя во всю ширину корпуса. Взамен таковой владельцы выбрали себе носовую каюту, а в средней части корпуса предложили Seaway организовать две гостевые. Наша Ocean Class 70 также щеголяла просторным хозяйственным помещением с прачечной, в которой находится дневной туалет (тоже спецзаказ). Но эти впечатляющие решения, демонстрирующие гибкость компоновки, меркнут на фоне... сауны на левом борту в кормовой части — там, где обычно видишь каюту экипажа. Это решительное доказательство готовности верфи идти навстречу пожеланиям заказчика, что свойственно далеко не каждому производителю серийных лодок.

Но такие «изыски» понадобятся не всем. А вот обилие объемов в рундуках и местах для хранения оборудования, вещей и припасов на борту востребовано всегда. Не сказать, что их много (хотя вполне достаточно), просто радует разнообразие. Все каюты, кроме небольшой двух-

местной с парой коек, имели столешницы, шкафы, полки для книг и обычные шкафчики с ящичками. Было ощущение, будто любая мелочь, которая может понадобиться в долгом плавании, найдет свое место и не будет храниться как попало.

Детализация внутри тоже превосходна. В каютах, например, бра в изголовье кровати зажигаются (и гасятся) как минимум еще и выключателем у двери, помимо прикроватного. Все столешницы имеют буртики-ограничители — даже на камбузе, где стало модным обходиться без таких «пустяков». Поручни внутри, выполненные из прочной нержавеющей стали, разумно обернуты кожей, по которой не скользит рука. Подгонка, отделка и качество мебели в целом отличные, хотя стандарты в этой сфере у лучших судостроителей нынче настолько высоки, что вряд ли об этом можно говорить как о достижении (не то что лет десять назад). Как и в любой лодке, здесь есть вещи, которые хотелось бы добавить, например, поручни на подволоке. А в целом на тестовой лодке не нашлось ничего, что было бы неудачно спроектировано и нуждалось в значительном улучшении.



Флайбридж

Такая удобная компоновка флайбриджа — всего лишь один вариант из списка возможных



ЕСЛИ ПРИГЛЯДЕТЬСЯ

ДЭВИД МАРШ

ФЛАЙБРИДЖ

Два столика (опция, £ 400) со вставкой между ними гораздо универсальнее, чем один большой стол. В таком варианте на флайбридже легче двигаться.



ВНУТРЕННИЙ ТРАП

Еще один трап (помимо наружного из кокпита), соединяющий рубку и флайбридж, упрощает перемещение между палубами и улучшает вентиляцию помещений.



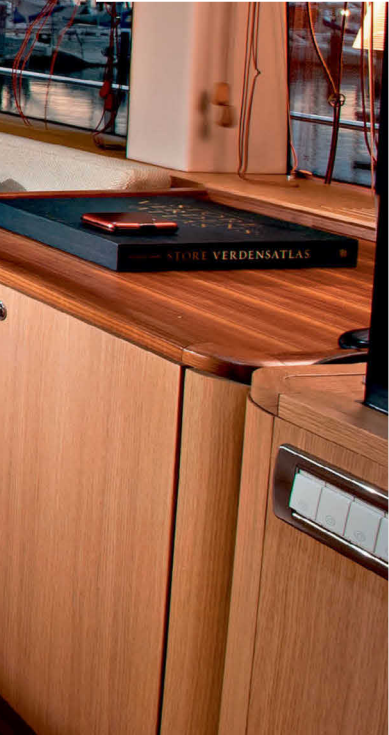
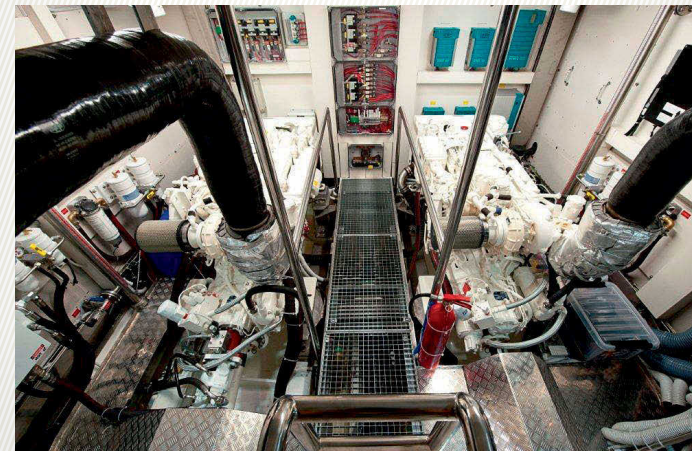
БОРТОВЫЕ ПРОХОДЫ

В проходах вдоль борта с высоким фальшбортом и тиком на палубе чувствуешь себя уверенно. Однако релинг в носовой части не помешал бы: так безопаснее и удобно крепить кранцы.



МОТОРНЫЙ ОТСЕК

В отсеке Ocean Class 70 отличная прокладка систем. Яхта довольно тихая, но Seaway может еще понизить уровень шума путем дополнительной звукоизоляции моторного отсека и установки эластичной муфты AquaDrive для снижения вибрации. Еще бы неплохо вместо рифленых алюминиевых пластин увидеть пайолы с нескользящим резиновым покрытием.



На странице слева, крупно:

Отлично сформированный интерьер салона с комфортными диванами, продуманными и прекрасно изготовленными элементами.

На столе в ходовой рубке можно не только развернуть навигационные карты, но и сервировать завтрак.

Сверху вниз:

Рабочие поверхности на камбузе снабжены ограничителями — весьма практично.

В каютах обнаруживаешь разнообразие мест хранения, а древесина дуба и ореха в интерьере ночью и днем выглядит очень привлекательно и не кричаще.

Шикарная туалетная комната с выгороженной душевой и массой полезных деталей, включая полотенцесушило.

ПОЛНЫМ ХОДОМ

И рады бы сообщить о чудесах, которые творит гибридная пропульсивная система на Ocean Class 70, но, увы. Владельцы тестовой яхты выбрали в качестве энергетической установки только стандартные дизели MAN по 800 л.с. и пренебрегли двумя электродвигателями по 60 кВт и солнечными (фотоэлектрическими) панелями на крыше на 1300 Вт, что сделало бы яхту гибридной. Они, конечно, изрядно сэкономили, но упустили возможность, как заявляют на верфи, пройти практически бесшумно и без вредных выбросов около 40 миль на чистой электроэнергии (с использованием литиевых батарей).

По данным Seaway, максимальная скорость Ocean Class 70, определенная по результатам испытаний в опытовом бассейне, составит около 22 узлов; на тесте с половинным запасом топлива и воды и всем предусмотренным проектом оборудованием мы смогли развить только 18,2 узла. Наверняка сколько-то узлов «съели» обрастание корпуса (лодку спустили не вчера), активные рули — стабилизаторы качки и волна, достигавшая метра в высоту. Так что 19 или 20 узлов без этих влияющих на скорость обременений выглядят вполне правдоподобными.

Удобные для захода на борт лацпорты оказались в числе опций

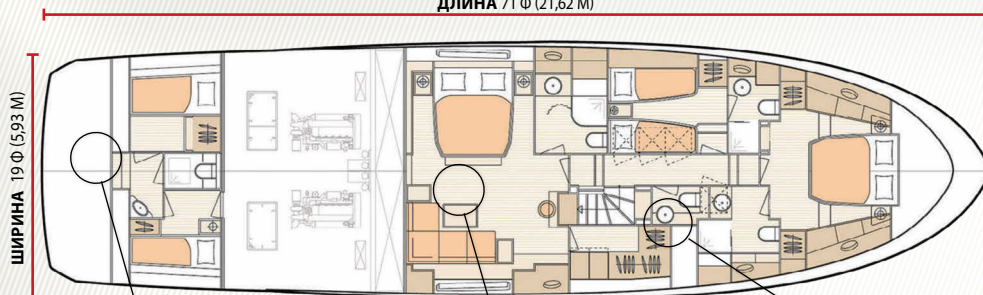


Отличное швартовное оборудование в корме включает ролики, позволяющие направлять швартовы под разными углами



ДОСЬЕ

ДЛИНА 71 Ф (21,62 М)



ШИРИНА 19 Ф (5,93 М)

Крупная опускающаяся кормовая платформа входит в состав опционального оборудования

Более всего кастомизация заметна на миделе: вместо мастер-каюты здесь можно устроить две гостевых

Дневной туалет на тестовой лодке находился в служебном помещении, где стояла стиральная машина

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 2 x MAN R6-800, 800 л.с. при 2300 об/мин, 6 цилиндров, 12,8 л, дизель

РЕЖИМЫ	ECO					FAST		MAX
Об/мин	1000	1200	1400	1600	1800	2000	2200	2350
Скорость	8,3	9,8	10,8	11,6	12,8	14,6	16,4	18,2
Расход	27	46	64	101	142	194	266	306
Миль/л	0,31	0,21	0,17	0,11	0,09	0,07	0,06	0,06
Запас хода	2441	1781	1063	724	568	474	388	375

УРОВЕНЬ ШУМА

салон	59	62	63	66	67	71	72	74
кокпит	65	66	69	73	76	77	79	83

Скорость в узлах, расстояние в милях, расход в л/ч с учетом 10% запаса, уровень шума в дБА. Измеренные характеристики основаны на показаниях бортовых приборов и могут отличаться от полученных вами данных. Загрузка: 55% топлива, 50% воды, 7 человек на борту. Температура воздуха +18 °С, скорость ветра 5 м/с, волна 2 балла.

ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ

GREENLINE OCEAN CLASS 70



На столь серьезной яхте зеркальное расположение приборов — не самое лучшее решение

На приборной панели достаточно места для двух крупных картплоттеров

Сауна показывает реакцию Seaway на особенные пожелания клиентов

Управление яхтой в незнакомой гавани удобнее при наличии трапа, ведущего из ходовой рубки на флайбридж

Рассчитывать на чудеса здесь не приходится: гидродинамическое сопротивление корпуса Superdisplacement (острая скула в носу, радиальные обводы после миделя, полутоннели под винты) и, соответственно, расход топлива подчиняются тем же физическим законам, что и у остальных двухрежимных корпусов. Если, например, сравнить Ocean Class 70 с известной яхтой-траулером Fleming 65, обладающей такой же моторной установкой, то динамические характеристики у нас получились даже выше при столь же приличной дальности плавания — более 1500 миль на скорости 10 узлов.

понимать, насколько оптимальна базовая комплектация лодки. И чем больше оборудования предлагается в качестве стандартного при той же цене за лодку, тем, естественно, лучше. У Greenline 70 стандартная комплектация весьма убедительна. В список входят генератор (16 кВт), инвертор (5000 Вт), электрическая носовая подрулька (20 л.с.), воздушное кондиционирование в каютах и салоне и пр.; навигационная электроника — опции. Можно допустить, что у каких-то моделей набор стандартного оборудования полнее, но Greenline 70 по этому показателю способен конкурировать со многими яхтами.

ЧТО ПОЧЕМ?

Касательно заявлений Seaway относительно «лучшей управляемости» можно констатировать, что с этим все в порядке. Лодка чувствительна к движению штурвала и рукояток газа; циркуляция на полных оборотах проходит практически без крена. А с мореходностью вопрос пока остается открытым: при столь хорошей погоде оценить ее возможность не было. Походив изрядно туда-сюда, можем предположить, что на волнении Greenline 70, скорее всего, будет вести себя так, как ожидаешь от большой лодки с острыми ваггерлиниями в носу и отвесным транцем. То есть яхта уверенно и безропотно пойдет по серьезным волнам против ветра без малейших признаков слеминга, а на попутной волне киль, защищающий валы, винты и рули, обеспечит устойчивость на курсе. В любом случае, на хорошей волне яхта будет заметно превосходить глиссирующие круизеры с их высокой скоростью (на тихой воде) и динамической остойчивостью. У нас не было времени протестировать лодку с выключенными стабилизаторами качки, но что касается необходимости в них, если бы это была лодка одного из нас, то мы бы потратили дополнительные £ 81 000, равно как и на другие опции, на которые хватило бы денег. В море ценность оборудования воспринимается иначе.

Полноценная кастомизация привлекательна, и Seaway активно ее предлагает. Спросите на любой (кроме скандинавских) верфи относительно сауны, и вас, скорее всего, пошлют в... спа-центр. Понятно, что за дополнительное оборудование надо платить, и тут важно

ВЕРДИКТ

Как приятно увидеть яхту, которая сильно отличается от большинства других! Учитывая ее скорость и само название линейки Ocean Class, конкурентами Greenline Ocean Class 70 можно считать траулеры Grand Banks и Fleming. При том, что у этой красивой лодки очевиден собственный стиль, с траулерами ее сравнивать можно, поскольку ей присущи многие характерные особенности: прочная конструкция, высокий фальшборт, объем топливных цистерн, рассчитанный на большую дальность плавания.

Но дадим сюда еще и возможность «гибридизации». Такие лодки уже не уникальны, но не все верфи их строят. Сомневающимся в практичности гибридных судов, считающим это причудой и модой, ответим так: просто походите по морю практически в полной тишине — и ваше мнение быстро изменится. И каковы бы ни были выбросы при генерировании электричества, в течение 40 миль хода на аккумуляторах их просто не будет (если, конечно, вас это заботит).

Еще одно реальное достижение на этой яхте — интерьер. Отлично сформированный, с прекрасно изготовленными элементами и продуманными деталями, с обилием места для хранения всего... Именно то, что нужно на лодке для длительных путешествий. Да и общая воздушная атмосфера в Ocean Class 70 позволяет чувствовать себя на борту прямо как дома. Фотографии не в полной мере отражают все сказанное, но теперь мы знаем, что мастера Seaway многое готовы поменять в соответствии с вашими предпочтениями. MBVY

ДЛИНА
71 Ф (21,62 М)
ШИРИНА
19 Ф (5,93 М)
ОСАДКА
5 Ф (1,42 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
ПОРОЖНЕМ 42 Т
ПОЛНОЕ 49 Т
ЗАПАС ТОПЛИВА
7000 Л
ЗАПАС ВОДЫ
1500 Л
КАТЕГОРИЯ RCD
«А» (16 ЧЕЛ.)
ДИЗАЙН
J&J DESIGN &
RHODES YOUNG
КАТЕГОРИЯ RCD
«А» (OCEAN)

По сторонам лежанки на носовой палубе (позади дивана) устроены два полезных рундука

После урагана

Как можно еще усилить чье-то величие?
Сделать акцент на сильных сторонах
и описать бесконечные возможности,
затмевающие прочее.

Текст **Джек Хейнс** Фото **Princess**





Ураган Гонсало бушевал за Атлантикой, за тысячи миль от того места около Плимута, где мы тестировали Princess 43, но сумел-таки испортить погоду и обеспечил нам возможность с ней побороться во время испытаний. Отголоски урагана проявлялись здесь, в заливе Саунд, в приличной, местами пятибалльной волне, когда высокие пенные гребни чередуются с глубокими ямами. Идеальная погода, чтобы испытать яхту с обещанными широкими возможностями «многоборца», но абсолютно бесперспективная для фотографирования (отсюда эти не вполне героические снимки на страницах журнала).

МОЩНОСТЬ — ЭТО ХОРОШО

Интерес вызвало решение Princess установить пару Cummins QSB 6.7 по 550 л.с. вместо стандартного предложения — двух Volvo Penta D6 по 435 л.с. Это дает солидную добавку не только мощности, но и крутящего момента: 1360 Н-м весьма ощутимы. На больших волнах, особенно на их подошвах, во время теста такой крутящий момент оказался очень полезным. За движением рукояток двигателей следовал

**На
тестовой
яхте стояли
двигатели
повышенной
мощности**

заметный толчок, и Princess 43 выстреливала снизу на задний склон волны и легко забиралась на гребень. Столь быстрая отзывчивость на переключку рукояток и приличная тяга винтов при таком утомительном волнении заметно облегчает жизнь.

Управление флайбриджными яхтами Princess проблемы не составляет, и Princess 43 здесь не исключение

В спокойных водах залива Коусэнд увеличенная мощность двигателей выводит на первый план другое преимущество: существенно повышается динамика. Разгон с места очень быстрый, как у настоящего спорткруизера, хотя максимальная скорость (30,3 узла) не намного превосходит таковую с двумя Volvo Penta D6-435 (28 узлов). То есть наибольшая выгода от мощных двигателей проявляется в диапазоне низких и средних оборотов — именно там, где, по правде говоря, это и нужно на круизере таких размеров, да еще с флайбриджем. Помимо того, радует, что, несмотря на увеличение мощности двигателей и крутящего момента, расход топлива такой же, как у менее мощных моделей Volvo Penta.

По заявлению представителей верфи Princess, популярность двигателей Cummins удивила даже их. Многие владельцы лодок, особенно те, кто держат их на Средиземном море, понимают, что с увеличенным весом от подъемной кормовой платформы, генератора повышенной мощности, системы кондиционирования и водометного тендера-RIB, а также обрастания корпуса, мощные двигатели с высокой тягой на малых оборотах более предпочтительны для работы с высокой нагрузкой.

Были испытания Princess 43 и с двумя Volvo Penta D6-435. При снижении мощности на 230 л.с. (21%) скорость ниже на 2 узла, но при одинаковой скорости 27 узлов расход топлива меньше на 14%.

ОПТИМИЗАЦИЯ КОРПУСА

Если двигатели успешно справлялись с волнами, то корпус впечатлял еще больше. Мы не лезли в пекло, не стремились специально подставить яхту под волны, нагнанные ураганом Гонсало, однако среди них попадались довольно большие «экземпляры». Но и в таких условиях нам удавалось уверенно поддерживать скорость 20 узлов и чувствовать себя совершенно комфортно. Конечно, при сильном ветре к нам прилетали положенные порции брызг, но не более того. И только тогда, когда я попробовал опустить транцевые плиты, палуба в носу стала принимать воду. Но это просто доказывает, что нужно следить за оптимальным положением плит: стоило плиты поднять, как начала работать скула, отбивая волну.

Прочный, удачно спроектированный корпус от Олесински преодолевал здоровенную зыбь,

легко прорубаясь через волну в стиле, как бы сказать, стаккато. Даже мой позвоночник не жаловался. Замечаешь сразу, когда корпус «молчит» — не гудит, не трещит, не грохочет в свежую погоду. Это повышает ощущение его прочности. Princess 43 воспринимается как хорошо построенная яхта — впрочем, как и любая другая Princess, на которых я бывал в море в последнее время, однажды даже вдвое большей длины. Здесь нет никаких упрощений или вредной экономии: хотя эта модель является самой младшей с флайбриджем, ее строили по тем же строгим стандартам, как и остальные яхты линейки вплоть до флагмана.

Обычно управление флайбриджными яхтами Princess проблемы не составляет, и Princess 43 здесь не исключение. Верфь обладает поистине волшебными возможностями производить яхты на валах с необыкновенно плавным обтеканием корпуса, мягким и отзывчивым рулевым управлением. Этой удивительно проворной яхтой управлять гораздо приятнее, чем многими флайбриджными моделями с IPS, которые я тестировал. Легкое рулевое управление и «сообразительный» корпус обеспечивают на Princess 43 удовольствие даже при ходе на попутной волне, и вы можете спокойно вести яхту, выбирая удобный курс, положение и почти любую скорость из возможных.

НА ПОСТУ И РЯДОМ

Ушли в прошлое времена, когда на таких яхтах нижний пост управления рассматривался как вспомогательный и поздней осенью, выходя в море, вам приходилось кутаться в одежду и терпеть на флайбридже массу неудобств от холода, ветра и брызг.

Пост управления в салоне Princess 43 отражает отношение верфи к дизайну яхты: все должно быть просто, практично, но непременно стильно и первого сорта. Приборная панель отделана небликующими темными материалами с кожаными вставками тут и там. Два кресла у рулевой консоли сдвигаются вперед или назад; наклон штурвала регулируется. С мультифункциональным дисплеем могут работать как шкипер, так и штурман, а наверху панели — вполне удобное место для навигационных карт под прозрачной крышкой. И никаких тебе слепых зон в направлении кормы, и тонкие стойки по краям ветрового стекла, и крупные бортовые окна дают отлич-





ЕСЛИ ПРИГЛЯДЕТЬСЯ

ДЖЕК ХЕЙНС

УПРАВЛЕНИЕ С ФЛАЙБРИДЖА

Эргономика поста управления отлично проработана, а очень удобный «перчаточный ящик» справа вмещает массу мелочей.



ШВАРТОВНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

На Princess 43 мощное швартовное устройство. Помимо утки и киповой планки, в корме есть еще утка внизу, у самой кормовой платформы.



МАСТЕР-КЛАСС

В каюте владельца полно интересных деталей и масса мест для хранения — от подвесных шкафчиков до глубокого ящика под кроватью.



МОТОРНЫЙ ОТСЕК

На этой яхте могут стоять двигатели большей мощности, и тесно им не будет. Наряду с отличным доступом в отсек надо отметить качество монтажа, в особенности звукоизоляции.



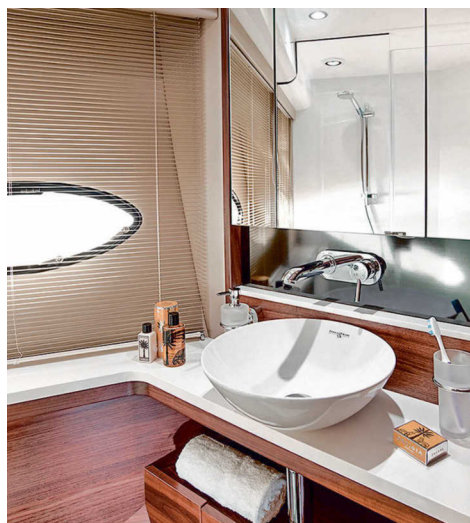
Вверху крупно: Заметное отличие Princess 43 от предыдущей модели — впечатляющее остекление салона.

На странице слева: Камбуз расположен внизу, но вписан в общий сценарий происходящего на борту.

Гостевая каюта со сдвигающимися койками выглядит очень современной.

Сверху вниз: Ступени по бокам высокой койки в мастер-каюте помогают туда взобраться.

Просторные, хорошо оборудованные и отделанные туалетные комнаты (справа — галлюн мастер-каюты).



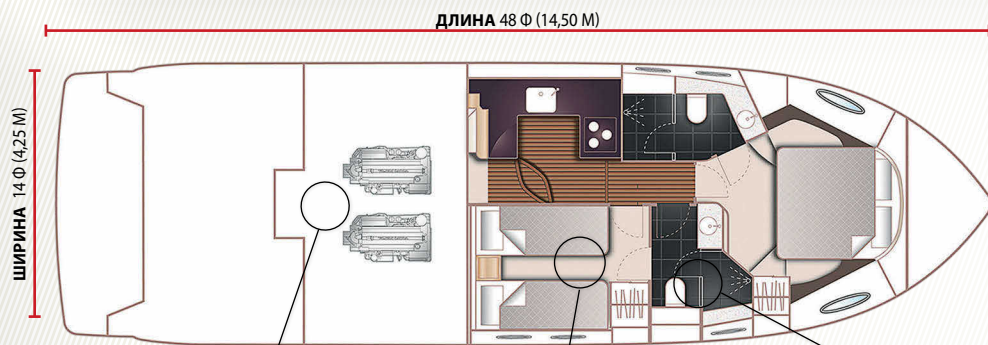


Практичности нижнему посту управления добавляют эргономичность и отличный обзор



Мягкая лежанка в носовой части — обязательный атрибут яхт такого класса

ДОСЬЕ



Прелесть яхты с валами заключается в том, что вы получаете полезную кладовую для крупных предметов

Сдвигающиеся койки в гостевой каюте (опция) легко образуют единое большое спальное место

К удовольствию обитателей гостевой каюты, ее туалет (он же — дневной) весьма просторный и удобный

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 2 × QSB 6.7, 550 л.с. при 3300 об/мин, 6 цилиндров, 6,7 л, дизель, валы

РЕЖИМЫ	ECO			FAST			MAX
Об/мин	1900	2300	2500	2700	2900	3100	3300
Скорость	10,5	15,4	18,0	21,5	23,5	27,0	30,3
Расход	66	95	113	137	148	180	212
Миль/л	0,16	0,16	0,16	0,16	0,16	0,15	0,14
Запас хода	196	198	196	196	196	184	172
УРОВЕНЬ ШУМА							
салон	70	74	73	78	77	79	80
кокапит	82	84	84	85	86	86	88

Скорость в узлах, расстояние в милях, расход в л/ч с учетом 10% запаса, уровень шума в дБА. Измеренные характеристики основаны на показаниях бортовых приборов и могут отличаться от полученных вами данных. Загрузка: 40% топлива, 100% воды, 5 человек на борту. Температура воздуха +15 °С, скорость ветра 7 м/с, волна до 3 баллов.



При помощи подушек U-образный диван рядом с рулевой консолью превращается в лежанку



ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ



Вчера и сегодня навигации: над картплоттером находится «планшет» для бумажных карт

Верфь изменила и значительно улучшила компоновку флайбриджа

ный, практически круговой обзор с места рулевого.

Крупные окна — только одно из достоинств в длинном перечне таковых у Princess 43 по сравнению с предшествующей моделью. Верфь полностью переработала — и значительно улучшила — флайбридж. Динетту рядом с верхним постом управления убрали, заменив ее U-образным диваном, который при помощи закладных подушек превращается в лежанку для загорания. Прелесть в том, что когда нет желания загорать, подушки убираются, и вы спокойно сидите, любуясь пейзажами. При этом кормовая часть флайбриджа отдана под широкую динетту и опциональный ветбар со всей необходимой «начинкой» типа холодильника, гриля и мойки.

ОСТАВАЯСЬ КЛАССИКОЙ

Обычно в компоновке помещений любой яхты находишь, что можно было бы изменить. Но здесь, при носовом расположении мастер-каюты и гостевой в средней части корпуса, предложить какие-либо улучшения трудно. Можно, конечно, отметить, что многие конкуренты Princess 43 нашли место для хозяйской каюты во всю ширину корпуса в районе миделя, да еще установили там крупное остекление в корпусе для пущего блеска. Они, думаю, считают камбуз на нижней палубе старомодным и находят более удобным его расположение в салоне, у дверей в кокпит.

Пусть так, только, на мой взгляд, предложенная компоновка Princess 43 настолько удачна, что проблемы тут нет. Камбуз находится всего-то на две ступени ниже салона, и тому, кто там окажется, ничто не мешает общаться с остальными. Плюс теперь, благодаря продленной линии остекления, камбуз «прозрел».

Обе каюты имеют приличные размеры, отлично оформлены и наделены такими прекрасными деталями, как электропривод, сдвигающий койки в гостевой каюте одним нажатием кнопки (хотя это опция). При том, что койки подвижны, образуя единое двухспальное ложе, остается место для прикроватного столика.

Гостевой (он же дневной) туалет между каютами — еще одно удачное решение. Это просторное, хорошо освещенное помещение (дневной свет и электричество), с большой душевой кабиной, скамейкой из тика и стильными (Perrin & Rowe) раковиной и смесителем.

Тестовая яхта, предназначавшаяся для Хорватии, была построена в традиционном стиле, с отделкой из древесины вишни, кожи кремового цвета и ковром. В салоне даже стоял привычный шкаф напротив динетты — взамен дивана. Все это выглядит весьма разумно, но для своей яхты я все же выбрал бы диван и более современные варианты дерева и цветовых решений. Тем не менее салон располагает к общению, а если задвинуть диванчик левого борта внутрь дивана напротив, получится большое двухспальное ложе.

ВЕРДИКТ

Учитывая, что Princess 43 — новая модель с фактической длиной более 47 футов, некоторые считают, что верфь могла бы быть смелее с компоновкой и внешней стилистикой. Мастер-каюта на миделе и крупное остекление в корпусе, безусловно, помогли бы потеснить таких соперников, как Monte Carlo 4 и Azimut 45.

Однако когда конечный результат столь хорош, как здесь, спорить с выбранной верфью концепцией чрезвычайно трудно. Качество постройки, внимание к деталям и их взаимная увязка, практичность и общая гармония на этой явно нерядовой яхте... Princess 43, как и другим моделям линейки, уготовано неплохое будущее — существовать вне времени.

Princess строит флайбриджные яхты близких размеров уже 40 лет. Более 300 корпусов предыдущей Princess 42 ушли к счастливым владельцам, а обретенные за десятилетия работы с ней в этом сегменте рынка знания и опыт успешно инвестированы в Princess 43. Так что этой яхте не страшны никакие рыночные катаклизмы, которые могут оказаться покруче последствий урагана Гонсало. **МВУ**

ДЛИНА
48 Ф (14,50 М)
ШИРИНА
14 Ф (4,25 М)
ОСАДКА
4 Ф (1,14 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
14,9 Т
ЗАПАС ТОПЛИВА
1363 Л
ЗАПАС ВОДЫ
455 Л
МОЩНОСТЬ
870–1100 Л.С.
КАТЕГОРИЯ RCD
«В» (15 ЧЕЛ.)
ДИЗАЙН
PRINCESS & OLESINSKI
DESIGN
СТОИМОСТЬ
ОТ £ 395 250 (БЕЗ НДС)

2015 MOTOR BOAT AWARDS

 PROUD
SPONSORS
PANTAENIUS
Sail & Motor Yacht Insurance

MOTORBOAT & YACHT

ПОБЕДИТЕЛИ!

Представляем вашему вниманию самые яркие модели, ставшие лучшими в своих категориях по мнению членов авторитетного жюри британского издания MBY. Некоторые из победителей хорошо известны нашим читателям, тогда как другие вовсе не представлены в России. Так или иначе, победа в престижном конкурсе ставит их в один ряд и привлекает всеобщее внимание. Знакомьтесь!



ПЕРВАЯ ЛОДКА

Bénéteau Flyer 6

Придумать идеальный 20-футовый катер не так-то просто — кому-то нужен боурайдер, другие требуют каюту, третьи настаивают на центральной консоли. При этом все три группы покупателей хотят получить как можно больше полезного места на борту и красивый эффективный корпус с отличным дизайном. Все

это можно найти у великолепного Bénéteau Flyer 6, в котором возможны три планировки палубы.

Вариант Sportdeck с открытым кокпитом и опциональной буксировочной аркой идеально подойдет для любителей активных развлечений на воде. Модификация Sundeck с двухместной носовой каютой адресована

путешествующим парам, тогда как Spacedeck с центральной консолью, носовым кокпитом и гальюном понравится тем, кто отдыхает на воде большой компанией.

Стеклопластиковый корпус Airstep 2 рассчитан на подвесные моторы мощностью до 200 л.с., с которыми Bénéteau Flyer 6 разгоняется до 40 узлов.



РЕКОМЕНДУЕМ
Interboat Neo 7

Идея превращения традиционной голландской шлюпки с валом в современную скоростную лодку выглядит странно, однако Interboat смогла ее реализовать. В итоге Neo 7 крепко скроена, безопасно управляется и обладает удобной палубой. Выбор мощности моторов очень широк — от 27 до 170 л.с.!



БЫСТРОХОДНЫЕ КАТЕРА

Finnmaster T8

Скандинавы обладают завидной способностью создавать катера, которые не только выглядят и ведут себя почти как настоящие гоночные лодки, но и весьма просты в эксплуатации.

Finnmaster T8 — один из таких примеров. Катер с подвесником в 300 л.с. легко бежит на скорости 40 узлов, причем пилоту

и пассажирам после этого не нужны сеансы у остеопата. Корпус «глубокое V» с килеватостью на транце 21° легко режет волну, а тихий 6-цилиндровый мотор Suzuki обеспечивает запас мощности.

В отличие от многих конкурентов Finnmaster T8 весьма практичен: каюту с двумя двуспальными койками и просторный кокпит можно назвать лучшими в этом

классе лодок. Помимо трех комфортных ориентированных по курсу пассажирских кресел, в кокпите оборудованы сиденья для пяти человек, столик и ветбар с холодильником.

Качество постройки катера не вызывает сомнений, а большое количество тика и нержавеющей стали демонстрирует признаки настоящей северной породы.



РЕКОМЕНДУЕМ
Draco 27 RS

Draco более всего походит на «голый» катер Windy, с тем же акцентом на эффективный скоростной корпус и высокое качество постройки. Для снижения стоимости на лодке используется подвесной двигатель, а компоновка кокпита достаточно простая. Тем не менее за небольшие деньги покупатели получают отличное мореходное судно.



КАТЕРА С РУБКОЙ

Interboat Intercruiser 29

Модель Intercruiser 29 — не просто очередной речной тихоход, а нечто более интересное. Судно имеет класс «В» (RCD) и может ходить в достаточно серьезных условиях. С мощным 330-сильным двигателем Volvo Penta D6 оно способно пересекать Ла-Манш на 25 узлах или скользить по Темзе

в четыре раза медленнее. Как бы вы ни решили использовать Intercruiser 29, его открытый кокпит с сиденьями по обоим бортам придется кстати. Люди предпочитают яхтинг под солнцем, а значит, просторная и безопасная палуба на судне всегда важнее кают.

Как большинство голландских

лодок, Intercruiser 29 ладно скроен, отличается надежной конструкцией и высоким уровнем детализации. На нижней палубе оборудована на удивление просторная каюта с двупальной кроватью, сиденьями и выгороженным галюном. Лодка вряд ли подойдет для молодежных вечеринок, а вот для семейных сборищ — более чем!



РЕКОМЕНДУЕМ

Dale Classic 35

Сделать так, чтобы построенная под индивидуального заказчика яхта нравилась всем, непросто, однако Classic 35 подошла к этому очень близко. На лодке приятно находиться и еще приятнее стоять за ее штурвалом, а по качеству изготовления и детализации она ничуть не уступает более крупным моделям Dale.



«ТРАУЛЕРЫ» И ЛОДКИ С КОРМОВОЙ КАЮТОЙ

Absolute Navetta 58

Хотя верфь Absolute далеко не первой вступила в борьбу на рынке «паркетных траулеров», ее концепция оказалась одной из самых удачных.

Итальянцы успешно совместили преимущества флайбриджной яхты с пространственными возможностями траулера и создали отличный компактный кораблик.

Две установки Volvo Penta IPS 800 обеспечивают судну наивысшую скорость в классе (29 узлов), тогда как довольно широкий корпус и опциональные гироскопические стабилизаторы качки дают возможность безопасно уютжить акватории на 9 узлах, пока пассажиры предаются отдыху в тишине четырех кают.

Крупное панорамное остекление создает в салоне атмосферу пляжного коттеджа и располагает к наслаждению морскими пейзажами. Открытый камбуз рядом с постом управления и динеттой позволяет не отделяться от коллектива тем, кому выпала роль кока. Короче говоря — это «лучшее из двух миров»!



РЕКОМЕНДУЕМ

FPB 64

В мире не так много 64-футовых моторных яхт, которые способны пересечь океан, не говоря уже о кругосветных путешествиях. Но FPB 64 это по силам.

Способности яхты хорошо продемонстрировал владелец Питер Уотсон, который решил самостоятельно перегнать судно из Новой Зеландии домой, в Англию, — подумаешь, всего каких-то 12 000 миль!





ПРИВИЛЕГИЯ



СПА КОМПЛЕКС



ПРИВИЛЕГИЯ
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

ЖИЛОЙ КОМПЛЕКС
КЛАССА
DELUXE

крестовский остров
вязовая
8

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



ПРИВИЛЕГИЯ
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

ЖИЛОЙ КОМПЛЕКС
КЛАССА
DELUXE

крестовский остров
вязовая
8

◆ **ЗДЕСЬ ЦАРИТ КОМФОРТ** ◆

**ПРИЧАЛ ДЛЯ ЯХТ И НАБЕРЕЖНАЯ
ТЕРРИТОРИЯ С ФОНТАНАМИ
СПА-КОМПЛЕКС
ФИТНЕС-ЦЕНТР С 23-МЕТРОВЫМ БАССЕЙНОМ
РЕСТОРАН И МУЗЫКАЛЬНЫЙ САЛОН
СУПЕРМАРКЕТ И АПТЕКА
ДЕТСКИЙ САД**

(812) 66 888 88 | Офис продаж:
www.privilege-spb.ru | Санкт-Петербург,
Вязовая улица, 10



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



СБЕРБАНК

Всегда рядом

ОАО «Сбербанк России»
Генеральная лицензия на осуществление
банковских операций №1481 от 08.08.2012



**ХАНТЫ-МАНСИЙСКИЙ
БАНК**

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



СПОРТКРУИЗЕРЫ ДО 45 ФУТОВ

Windy 39 Camira

Чтобы напомнить вам, сколько радости может доставить хороший спортивный круизер, нужна именно такая лодка, как Windy 39 Camira.

В гонке за место и комфорт на борту некоторые верфи уже начали забывать о том, зачем люди приходят в яхтинг. Проворная и маневренная открытая лодка

Windy 39 Camira гарантирует чистое удовольствие от управления ею. Дело не только в максимальной скорости свыше 40 узлов, которая выгоняет адреналин, но и в поведении корпуса, летящего по метровой волне. Эта 40-футовая яхта с двумя двухместными каютами и просторным кокпитом ведет себя на воде, будто катер-RIB

длинной 20 футов. При этом на борту даже нашлось место для гаража под тендер! И пусть у нее нет хардтопа и большого камбуза — ведь мы покупаем спортивный круизер не для трехразового ресторанного питания на борту под шум дождя! Camira — в первую очередь спортивная лодка, а потом уже круизер.



РЕКОМЕНДУЕМ
Sea Ray 450 Sundancer

Американским верфям не очень просто обратить внимание европейских яхтсменов на свои яхты. В случае Sea Ray 450 в ход пошла тяжелая артиллерия: трансформируемый кинотеатр с мягкими креслами и телевизионной панелью с диагональю 40". Да и сама по себе лодка хороша!



СПОРТКРУИЗЕРЫ СВЫШЕ 45 ФУТОВ

Princess V48 Open

В своей последней реинкарнации эта британская яхта получила новые, более эффективные транцевые плиты, которые сняли вопрос повышенного дифферента при движении против ветра, что наблюдалось у оригинальной модели. Обновленный дизайн настройки акцентирует спортивный вид судна,

и стоять за его штурвалом стало еще интереснее.

В итоге инженеры создали яхту в красивой «упаковке» с редкой комбинацией великолепно оформленных жилых помещений и всеми преимуществами солидного спортивного круизера.

V48 Open — единственная яхта в своем классе с каютой владельца

во всю ширину корпуса. Днищевые колонки IPS обеспечивают хороший баланс между ходовыми характеристиками, маневренностью, экономичностью и удобством эксплуатации.

Не важно, покупаете вы первую яхту или меняете уже десятую: Princess V48 Open подойдет и новичкам, и опытным мореходам.



РЕКОМЕНДУЕМ
Azimut Atlantis 50

После ряда фальстартов Azimut наконец-то сумела вывести формулу идеального 50-футового спорткруизера: отличный дизайн, запас мощности, обилие палубного пространства и высочайшее качество изготовления.

Возможность выбрать планировку нижней палубы с двумя или тремя каютами только добавляет плюсов этой интересной модели.



ЯХТЫ С ФЛАЙБРИДЖЕМ ДО 55 ФУТОВ

Sealine F380

От Sealine долго не было хороших новостей, поэтому появление модели F380 нас обрадовало. Это не просто хорошая семейная флайбриджная

яхта, но также интересное в плане управления судно.

Сочетание транцевых колонок с коротким и высоким флайбриджем могло окончиться

для конструкторов провалом, но хорошо «цепляющийся» за воду корпус и безопасный пост управления позволяют закладывать крутые повороты и быть уверенным, что команда будет скорее довольно ухмыляться, нежели сидеть с гримасой ужаса.

Две просторные каюты с туалетами и душевыми кабинами соседствуют со светлым уютным салоном и практичным камбузом.

На борту F380 немало интересных деталей вроде трансформируемых диванов на корме и подстаканников с автоматической подсветкой.

Пуск Sealine теперь строят в Германии, а не в Англии, но бренд сумел полностью сохранить свою харизму, и F380 это наглядно подтверждает.



ЯХТЫ С ФЛАЙБРИДЖЕМ СВЫШЕ 55 ФУТОВ

Princess S72

Когда на рынке стали появляться первые спортивные круизеры с миниатюрными флайбриджами, мы не сразу приняли эту концепцию, но Princess S72 окончательно нас убедила.

Это не просто яхта с верхним постом управления, но представитель нового класса прогулочных судов. S72 быстрее, красивее и проворнее своей флайбриджной «сестры»: она управляется, как спортивная лодка, сходства с которой добавляет и широкий люк над главным постом.

Поднимитесь по трапу, и вы увидите нормальный флайбридж с ветбаром, сиденьями для всех гостей и отличным капитанским местом.

Другой сюрприз состоит в том, что верфь создала интерьер S72 с нуля, а не скопировала его с V72, на корпусе которой яхта построена. Она выглядит и воспринимается совершенно по-новому: налицо баланс между жилыми зонами и свободным палубным пространством. Princess S72 действительно выводит породу «спортбриджей» на новый уровень!

РЕКОМЕНДУЕМ

Sunseeker 68 Sport Yacht

Sunseeker продолжает создавать яхты, возможности которых соответствуют их внешнему виду. 68 Sport Yacht построена на базе Predator, поэтому ведет себя на воде сходным образом, но отличается неожиданно большим флайбриджем и салоном. Яхту можно назвать одной из лучших реализаций концепции.



РЕКОМЕНДУЕМ

Dominator 640

Поклонников флайбриджных яхт тяжело отвлечь от наиболее известных итальянских и британских брендов, считающихся лидерами продаж. Однако Dominator 640 вполне способен это сделать.

Неповторимый интерьер лодки располагает к себе с первого взгляда, а прочный и эффективный на ходу корпус, выполненный по технологии вакуумной инфузии, отлично управляется и хорошо проявляет себя на волне.



ЯХТЫ СВЫШЕ 80 ФУТОВ

Delta 80

Какими бы критериями мы ни пользовались при оценке Delta 80, какие бы характеристики ни рассматривали, при сравнениях она неизменно

выходит победителем. Во время теста эта солидная по габаритам яхта развила максимальную скорость 38,2 узла, при том что суммарная мощность двух

ее двигателей составляет всего 2700 л.с.

Легкий карбоновый корпус судна настолько эффективен, что на 26 узлах оно может преодолевать около 500 миль на одной заправке (объем топливных баков составляет 6 тонн). Все это происходит настолько легко и спокойно, что порой даже не понимаешь, работают двигатели или нет.

Не стоит забывать и о внешнем дизайне Delta 80, на фоне которой любая другой 80-футовый круизер сразу выглядит устаревшим. Наряду с минималистским интерьером и множеством технических ухищрений это сильно отличает яхту от конкурентов. Быстрая, надежная и необычная, Delta 80 — подлинная яхта XXI века.



СПЕЦИАЛЬНАЯ СУДЕЙСКАЯ НАГРАДА

Стив и Линда Дэшью

Эта семейная пара — настоящий феномен среди яхтсменов. Они познакомились в 1960-х годах на гонках катамаранов и с тех пор уже 40 лет вместе ходят в море, оставив за кормой более 250 000 миль.

Стив и Линда провели несчетное количество времени, проектируя и строя новые

«дальнобойные» парусные яхты, а затем переключились на не менее интересные моторные суда.

Чета Дэшью не только начисто переписала учебники по океанским круизам, издав на эту тему восемь книг, но и запустила популярный веб-сайт для любителей морских путешествий, вдохновив многих на собственные приключения.

Каким-то чудесным образом они даже нашли время обогнуть земной шар на алюминиевой яхте *Windhorse* длиной 83 фута. Эта уникальная лодка послужила вдохновением и тестовым прототипом для всего модельного ряда верфи FPV.

Заслуги Стива и Линды не вызывают сомнения и отмечены специальной наградой МВУ.





СВЕТ И ТЕНЬ

В январе, в день открытия London Boat Show, при ярком свете софитов и вспышек множества фотокамер прошла мировая премьера спортивной яхты Fairline Targa 38 Shadow-S.

Текст **Алексей Максимов** Фото **Fairline**

Готовя статьи, иногда я делаю маленькие открытия. Нынче это коснулось бренда Fairline. Не затруднившись с переводом слова Shadow («тьень», «призрак» — англ.), я задумался: а что означает само слово Fairline? То ли выставочная линейка (верфи есть что показать), то ли шеренга красавиц (яхты бренда вполне заслуживают такого комплимента). Но все оказалось куда техничнее. Fair line — так в судостроении называют ходовую ватерлинию корпуса с оптимизированными в плане сопротивления обводами.

НА ВЫСТАВКЕ

В Лондоне было немало интересных экспонатов, и Fairline Targa 38 Shadow-S стала одним из шоу-стопперов, попросту обворожив публику. Модель можно рассматривать как удачную реализацию концепции limited edition в плане предложения рынку популярной яхты с улучшенными качествами, расширенным набором опций и ограниченной серийности. Разумный ход верфи: в нынешних условиях нестабильного спроса вместо разработки новой модели, что обычно требует немалых затрат, провести апгрейд известной лодки.

Ею стала Targa 38, впервые показанная здесь же в 2006 году, спустя год получившая премии European Powerboat of the Year. Потом последовала Targa 38 Gran Turismo и потеснившая ее Targa 38 Open. Менялись тип и архитектурные детали, обновлялись интерьеры, появились хардтоп и сдвижной тканевый фрагмент крыши, опускающаяся кормовая платформа. Теперь на свет подиума

вышла «тьень» — Targa 38 Shadow-S, известный и популярный круизер в новом облике и с новым содержанием.

СНАРУЖИ И ВНУТРИ

Внешне лодка выглядит очень непривычно. Над чернобелым корпусом доминирует серебристо-серый металл палубных конструкций с черными (графитовыми) дугами хардтопа. Усиливает эффект цветовой композиции яркая оранжевая обивка мебели в кокпите (кожа) и лежанки на носовой палубе, а также полированная нержавеющая релинг, якоря и прочих деталей. Круто!

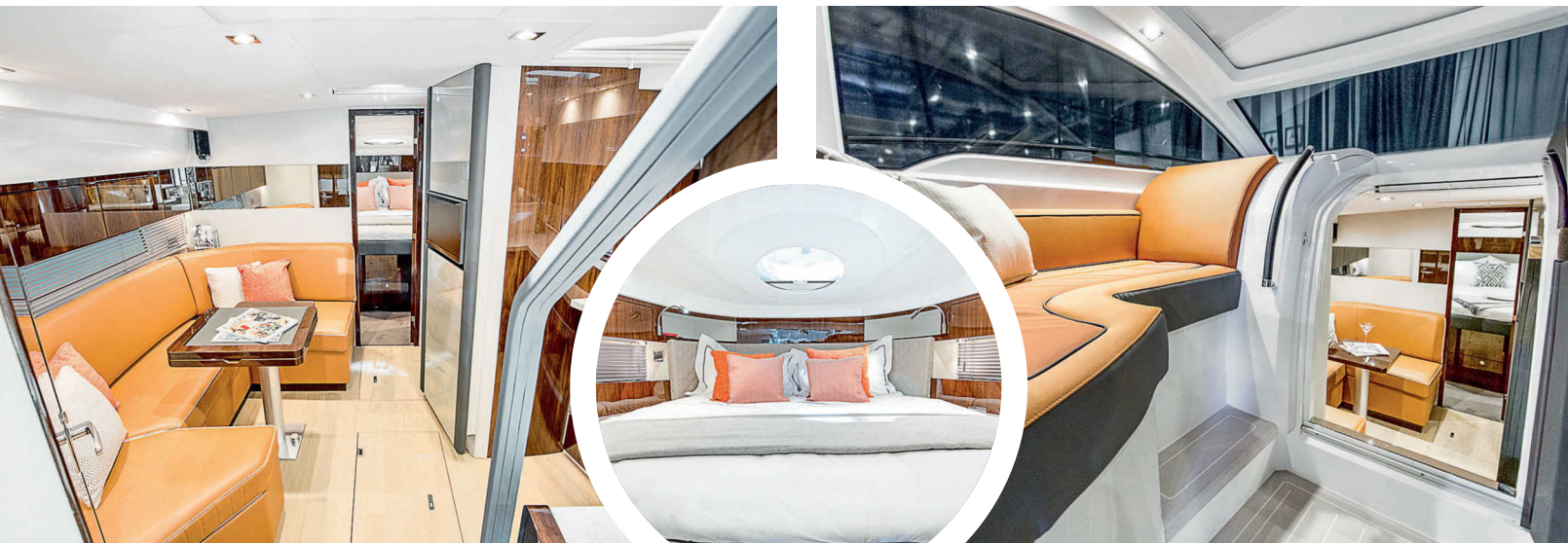
Планировочная идея знакомая. Наверху — кокпит под хардтопом с двумя креслами у рулевой консоли, диванчиком рядом на левом борту, большим U-образным диваном в корме, мягкой лежанкой на палубе в носу и транцевой платформой. Внизу — двухместная носовая мастер-каюта; каюта в корме, где к двум койкам поперек, из которых получается единое спальное место, добавлена койка вдоль левого борта (или диван); салон с динеттой и камбузом между ними и там же — галйон с цилиндрической душевой кабиной. Вот я и описал устройство лодки. А теперь разберемся детально.

Рулевая консоль стала более логичной и удобной.

Перед пультом (серый металл с графитом) теперь стоят два кресла; штурвал сместили к левому краю, картплоттер «уехал» направо, и под ним появился «бардачок». Рукоятки двигателей по центру, сверху — линия циферблатов приборов устройств и систем. И не надо тянуться к органам управления, разве что ресивер радиации закреплен на комингсе

сверху — линия циферблатов приборов устройств и систем. И не надо тянуться к органам управления, разве что ресивер радиации закреплен на комингсе

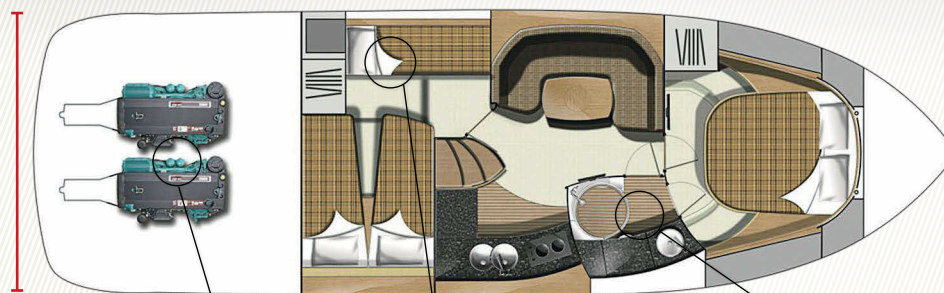




ДОСЬЕ

длина 40 Ф (12,13 М)

ШИРИНА
12 Ф (3,64 М)



В моторном отсеке не только можно работать — там найдется место и генератору.

Кормовая каюта больше и выше, чем ожидаешь. Здесь есть диван или еще одна койка (для ребенка).

Галейн на яхте один, довольно просторный и с душевой кабиной.

ДЛИНА
40 Ф (12,13 М)
ШИРИНА
12 Ф (3,64 М)
ОСАДКА
3 Ф (1,02 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ ПОРОЖНЕМ
7700 КГ
МОЩНОСТЬ
800 Л.С.
ЗАПАС ТОПЛИВА
636 Л
ЗАПАС ВОДЫ
296 Л
СПАЛЬНЫХ МЕСТ
5/7
КАТЕГОРИЯ RCD
«В» (7 ЧЕЛ.)



FAIRLINE TARGA 38 SHADOW-S

**Скорость
более 40 узлов
стала для Targa
38 Shadow-S
сильным
козырем**

**На странице слева,
сверху вниз:**

Стильный интерьер выигрывает от контрастной отделки и обивки, а также локальной подсветки.

Расширенное пространство камбуза дает больше возможностей для кулинарных затей.

Обеденная зона салона на нижней палубе. Поднять или опустить стол динетты занимает секунды.

Высокая носовая каюта освещается через иллюминаторы в бортах и палубный люк.

В носовой части кокпита, на левом борту, у двери, ведущей в нижний салон и каюты, есть уютный диванчик.

Вверху:

Фотография с теста Targa 38 GT позволяет увидеть, насколько кокпит Targa 38 Shadow-S выглядит по-новому. Сохранившая конструкция закрытия хартопа (оцените размеры люка!) должна выдержать тысячу циклов без поломок и течи.

правого борта — далеко ватно. Обзор от рулевой консоли превосходный: несмотря на bolster кресел, и привставать на ходу, скорее всего, не понадобится.

Серьезной модернизации подверглась и электронная начинка яхты, в том числе навигация. На палубе полно полезных устройств. В их числе электрическая якорная лебедка, удобный при купании телескопический трап на кормовой платформе, душ на корме (холодная и горячая вода). И довольно много рундуков, включая те, что под пайолами кокпита. Буква «S» в названии Targa 38 Shadow-S означает «спорт», и завершает спортивный имидж модели опциональный аквабайк Sea-Doo Spark, раскрашенный в той же гамме, что и лодка.

ВОЗМОЖНОСТИ

Вообще скорость — один из сильных козырей Targa 38 Shadow-S. Тест лодки не проводили, однако известны результаты испытаний близкой по водоизмещению и обводам Targa 38 GT с той же энергетической установкой — двумя Volvo Penta D6-400 EVC и транцевыми колонками DPH с винтами-тандем. Это позволяет экстраполировать характеристики Targa 38 GT на новую модель. С половинным запасом топлива и тремя пассажирами, на небольшой волне (1–2 балла) круизер уверенно развил впечатляющую скорость 42,6 узла, что сделало его самой быстроходной моделью бренда.

Во время тестов было отмечено, что Targa 38 быстро набирает скорость (особенно динамично с включенными транцевыми плитами) и легко управляется, четко совершая резкие повороты. Вряд ли это качество окажется востребованным постоянно, но знать, на что способна лодка, — важно. Она одинаково устойчиво идет на скорости 16 узлов с умеренным расходом топлива (до 40 л/ч), летит на 40 узлах и на любом парциальном режиме.

Лодка вообще довольно экономичная: с моторной установкой Volvo Penta D6-400 EVC на крейсерской скорости 25 узлов (2500 об/мин) запас хода составляет почти 200 миль; похоже, двигатели идеально соответствуют корпусу.

Высокие динамические характеристики Targa 38 во многом обусловлены конструкцией корпуса с килеватостью на транце 18°, тремя парами реданов и мощной скулой. Система набора — продольно-поперечная, формовка контактным способом с применением однонаправленных, биаксиальных и тканых армирующих стекломатериалов.

Конструкция палубы — сэндвич с заполнением пенополиуретаном, что дает прочность и термоизоляцию. Обводы и конструкцию разработал Бернард Олесински, корпуса которого считаются едва ли не самыми «крутыми» (и по форме, и по гидродинамическому качеству) в отрасли. Если допустить, что он еще «поколдовал» над корпусом Targa 38 Shadow-S и положением приводов, скорость, возможно, подрастет даже до 45 узлов.

БУДУЩЕЕ

Fairline Targa 38 Shadow-S — круизер категории «люкс» для прибрежных плаваний. Он предлагает высокую скорость, спортивный стиль управления и практичную организацию пространства на борту: красота, мощь, комфорт, поданные в эффектной «упаковке».

Targa 38 всегда была одной из самых продаваемых моделей Fairline. Похоже, у новой Targa 38 Shadow-S неплохие перспективы и она способна сохранить это рыночное качество: прямо на выставке было заключено несколько контрактов. Первым покупателем оказался американец, и сразу после London Boat Show его лодка с корпусом №1 отправилась на корабле на выставку в Майами. MBY

ИНТЕРВЬЮ МВУ

Мир парусов и моторных яхт: мнения и комментарии профессионалов



МИХАИЛ КЛОПУХ, директор верфи Velvette Marine: «К началу сезона в сегменте небольших катеров может возникнуть дефицит»

Текст Антон Черкасов

В декабре жизнь «вдарил колотушкой» по многим отраслям российской экономики: рубль рухнул, и вместе с ним пошатнулось положение бизнеса, в том числе яхтенного. Однако не все российские производители катеров пессимистично смотрят в будущее. Михаил Клопух, руководитель казанской верфи Velvette Marine, видит в сложившихся условиях уникальный шанс для развития компании.

Михаил, наблюдался ли в пиковые дни падения рубля, когда люди сметали дорогую технику и автомобили, повышенный спрос на ваши катера?

Да, это было очень заметно: за декабрь 2014 года мы продали в три раза больше катеров, чем за тот же период 2013 года. Наряду с дилерами мы осуществляем прямые продажи и могли своими глазами наблюдать,

как люди приходили за лодками, чтобы успеть пристроить «горящие» деньги. Покупатели в этот период были самые разные, но всех объединяло давно сформировавшееся желание приобрести катер. Кто-то уже выбрал Velvette и ждал сезона, другие еще не определились с брендом, но таких, кому просто нужно было срочно обменять обесценивающиеся деньги на любой товар, среди них не было.

Какова ваша дальнейшая ценовая политика? Насколько поднялись цены, ожидается ли их рост к началу сезона?

Осенью, еще до кризиса, мы подняли цены на 10% и до Нового года держали их без изменения. Многие лодки, проданные в декабре, были построены еще летом и ушли по старой цене, что очень порадовало покупателей. У нас



пока остается достаточно много комплектующих, которые закупили впрок на 2015 год, но ряд позиций, включая моторы, по-прежнему приходится приобретать за границей, поэтому с января пришлось еще раз поднять цены. Рост составил 15–17% для катеров с подвесными моторами и около 35% на модели со стационарными двигателями. Чем выше себестоимость установленного на лодке двигателя, тем больше растет конечная цена. Отсюда и разница.

Ожидается ли сокращение производства, персонала?

Наоборот, мы активно расширяемся: осенью Velvette Marine увеличила штат на 12 человек, и на этом набор персонала не заканчивается.

Есть планы по расширению, разработке новых моделей?

На протяжении нескольких лет мы придерживались ритма «одна новая модель в год». Сейчас, когда линейка верфи уже насчитывает девять моделей, пора немного приостановиться и сконцентрироваться на детальном совершенствовании нашего флота. Например, в этом году

мы значительно улучшили «японскую» Velvette 23 Active Sedan.

Каковы ваши ожидания от московского боат-шоу? Не опасаетесь оказаться в пустых павильонах, не говоря уже об окупаемости участия?

В этом году мы решили впервые привезти на московскую выставку все девять моделей верфи, чтобы мощно выступить с настоящим яхтенным «магазином». Я склонен думать, что из-за обвала рубля простых зевак в павильонах на этот раз будет мало, как и посетителей вообще. Но те, кто придут с конкретной целью купить катер, будут искать любую возможность сделать это прямо на стенде по хорошей выставочной цене. Не исключаю, что на MBS повторится ситуация 2009 года, когда на фоне кризиса даже сильные игроки рынка фигурировали с маленькими стендами, где стояли в основном брокерские лодки. Если такое произойдет, нам это только на руку.

Понятно, что спрос на катера падает. Предпринимаете ли вы какие-либо меры для проведения импортозамещения комплектующих?

Со спросом не все так очевидно. Вряд ли кто-то может сейчас сделать точные прогнозы по динамике рынка, но я полагаю, что он просядет на 25–50%. Однако к началу сезона может сложиться интересная ситуация. Представьте, что, ориентируясь на резкое снижение покупательской способности, импортеры завезут очень мало катеров, а реальных покупателей окажется не так уж

Мы не отказываемся от импортных деталей — их пока нечем заменить



АЛЕКСАНДР ФИЛИМОНОВ, руководитель группы по связям с рынком Yamaha Motor CIS

До конца 2014 года на фоне стремительного роста цен у более зависимых от курсовой разницы брендов-конкурентов мы сдерживали удорожание нашей продукции. Это повлекло за собой рекордное увеличение спроса — подвесные моторы и другая техника Yamaha для активного отдыха моментально стала самым выгодным предложением на рынке.

Продукция Yamaha не привязана напрямую к курсу евро и доллара. После Нового года мы вынуждены были поднять цены, в частности, на подвесные моторы, правда, всего на 10–13%. Вместе с тем мы приняли ряд мер, включая сокращение внутренних издержек, чтобы как можно дольше сохранить приемлемые цены. Это дало нам большое преимущество: сейчас даже китайские производители значительно опережают нас по некоторым ценовым позициям. Однако в ближайшем будущем предвидится очередное повышение. Сейчас рано говорить о конкретных цифрах, но стоимость продукции Yamaha будет расти. Планов по локализации производства в России на текущий момент у Yamaha Motor Corporation нет. Заводы Yamaha расположены по всему миру, хотя большую часть продукции по-прежнему производят в Японии.



**ВСЕВОЛОД
ГАВРИЛОВ,
директор
компании «Volvo
Penta Россия»**

С Нового года цена на двигатели Volvo Penta поднялась на 40%, тогда как запчасти подорожали на 20%.

Эти цифры не имеют ничего общего с котировками валют, иначе цены были бы еще выше. Мы понимаем реальную ситуацию на рынке, которая сложилась из-за снижения уровня платежеспособности клиентов. Судостроение — долгосрочный бизнес, поэтому мы стараемся удерживать стабильные цены и не метаться вслед за скачками курса валют, чтобы верфи могли осуществлять финансовое планирование и спокойно продолжать работу.

и мало, и возникнет определенный дефицит. Отчасти поэтому мы рассматриваем условия острого кризиса как благодатную почву для роста и развития. Наша цель на 2015 год — вырасти в продажах на 20%.

Что касается комплектующих, то пока планов по массовому отказу от импортных деталей нет, так как мы уже давно просчитали оптимальные варианты в отношении цены и качества. Сейчас складские запасы позволяют нам спокойно работать еще некоторое время, а стоимость отечественных изделий, например, корпусной мебели, выросла ориентировочно на 20%. В любом случае, если ситуация заставит нас искать замену, мы точно не будем это делать в ущерб качеству продукции.

Что, помимо экономических проблем, мешает вам сегодня работать?

Могу назвать по крайней мере две очень серьезные проблемы. Первая — неопределенность с процедурой сертификации маломерных судов. Если чиновники не разберутся с этим в обозримом будущем, то вся отечественная яхтенная индустрия встанет «колом». Решение второй проблемы — глобальной нехватки российских производителей комплектующих и двигателей — потребует гораздо больше сил и времени. Сейчас очень удобный момент, когда курсовая разница позволяет локализовать производство. Хорошим примером является Yamaha Motor, которой в Японии принадлежит около 70% рынка малых катеров. Йена всегда была дешевой относительно доллара, поэтому импортировать технику в страну было попросту невыгодно. Японцы наладили производство и дали домашнему рынку недорогие качественные лодки. Первый, кто начнет выпускать в России, например, подвесники хотя бы с использованием

30–40% деталей местного изготовления, имеет все шансы на успех. Для наших производителей настало золотое время — необходимо инвестировать в развитие и рассчитывать на выигрыш уже в среднесрочной перспективе. Ведь после любого, даже самого сильного шторма всегда наступает хорошая погода. МВУ

**Курсовая
разница
сейчас
позволяет
локализовать
производство
в России**

St. Petersburg International Boat Show

'15

Санкт-Петербург
Набережная Мартынова, 92
Яхт-клуб МОРСКОЙ

www.spibs.ru



3-5
СЕНТЯБРЯ

Яхт-клуб МОРСКОЙ
Санкт-Петербург



КОНТАКТЫ

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



Медленно, но верно

Примеры успешного сотрудничества европейских и российских верфей в сфере совместного производства можно пересчитать по пальцам, особенно если речь идет не о малых катерах, а о серьезных круизерах. Внимание — «Ушаковские верфи»!

Текст **Антон Черкасов** Фото **Super Lauwersmeer** и «Ушаковские верфи»

До недавнего времени имя весьма почитаемой голландской компании Super Lauwersmeer было известно в России лишь немногим профессионалам яхтенной индустрии. Основанная в 1969 году семейная верфь начинала со строительства небольших открытых лодок, а позже специализировалась на знаменитых классических катерах, которые принесли ей широкую известность в 1980-х годах. Сегодняшние владельцы Super Lauwersmeer братья Луис и Бастиан Йоусма пришли на верфь в местечке Нордбергум в качестве сотрудников и позже приобрели предприятие, которым управляют уже более 15 лет.

Смена владельцев не отразилась на богатых традициях верфи, но вместе с тем определила новый подход: в то время как многие голландские судостроители активно пользуются услугами субподрядчиков, на Super Lauwersmeer гордятся тем, что весь производственный процесс сосредоточен под одной крышей и работа осуществляется с минимальным привлечением сторонних специалистов. По мнению братьев Йоусма, предельное сокращение «дистанции» от заказчика до исполнителя позволяет не только лучше контролировать качество и процесс строительства, но также дает гораздо больше возможностей для гибкой адаптации проекта под требования клиента. Все строящиеся на стапелях Super Lauwersmeer классические голландские стальные яхты — штучный и хорошо продуманный продукт, который инженеры непрерывно оттачивают и улучшают, руководствуясь пожеланиями и отзывами владельцев.

ВЫХОД ИЗ КРИЗИСА

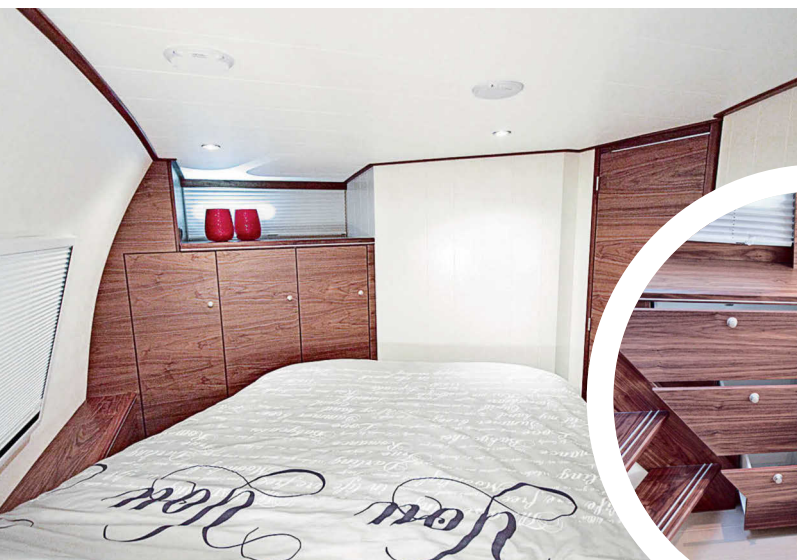
В 2008 году, когда продажи на домашнем рынке подорвал экономический кризис, Super Lauwersmeer начала искать новые пути развития, внимательно присматриваясь к российскому рынку. Однако приход компании в Россию произошел не по стандартной схеме регионального дилерства, а через кооперацию с «Ушаковскими верфями» — калининградским производителем стальных водоизмещающих яхт. В 2012 году голландцы выступили с инвестиционным предложением по совместному производству судов на российских мощностях. Со своей стороны они обеспечили дизайн-проект, материалы и технологии постройки, тогда как «Ушаковские верфи» (бренд Real Ships) предоставили квалифицированный персонал и современные производственные мощности, расположенные на территории Особой экономической зоны, что положительно сказалось на конечной стоимости яхт.

ДЕБЮТ

Недавно дебютировавшая в Европе 13-метровая стальная яхта Discovery 45 AK начала свой путь в России. В конце лета 2013 года на «Ушаковских верфях» был заложен первый корпус, а спустя год готовая лодка вышла в Калининградский залив на ходовые испытания.

«Это стало возможным во многом благодаря тесной и слаженной работе с голландскими партнерами, — рассказывает генеральный директор верфи Дмитрий Гадасюк. — Наш рабочий день начинался с обсуждения текущих вопросов по конференц-





ДОСЬЕ



ШИРИНА
14 Ф (4,36 М)

Кровать в кормовой каюте может стоять по диагонали или по центру

В одном из вариантов планировки верфь предлагает расположить камбуз в салоне

ДЛИНА
44 Ф (13,50 М)

ШИРИНА
14 Ф (4,36 М)

ОСАДКА
4 Ф (1,15 М)

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
17 Т

ЗАПАС ТОПЛИВА
790 Л

ЗАПАС ВОДЫ
500 Л

ДВИГАТЕЛЬ
FPT IVECO, 150 Л.С., ДИЗЕЛЬ,
6 ЦИЛИНДРОВ

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ
8,5 УЗЛА

КАТЕГОРИЯ СЕ
«В»



**Прямо
с момента
покупки яхта
становится
уютным
домом
на воде**

**На странице слева,
сверху вниз:**

В одном из вариантов планировки камбуз и обеденная зона выгорожены в отдельную зону в носовой части салона.

Для 13-метрового судна у Discovery 45 AK очень высокие потолки, а значительная часть полезного объема находится ниже ватерлинии.

Многочисленные ящики, шкафы и рундуки позволяют разместить массу полезных вещей.

Камбуз Discovery 45 AK рассчитан на длительную прожигание на борту.

Вверху:

Автоматический тент-бимини по типу кабриолета защищает пост управления от дождя и солнца.

связи, на каждом этапе строительства в Калининград приезжали специалисты Super Lauwersmeer. Многочисленные консультации, хорошо обученный персонал и постоянный контроль качества сборки позволили нам построить в России яхту, которая не отличается от голландского оригинала.

Более того, строительство Discovery 45 AK проходило под надзором сюрвейера из Dutch Marine Inspection; в итоге яхта полностью соответствует требованиям CE (категория «B») и ГИМС.

Калининградские инженеры немного доработали конструкцию под реалии российских акваторий: добавили иллюминатор в кормовой каюте, увеличили вместимость танков для топлива и воды, добавили подруливающие устройства, что повысило практичность судна. Впрочем, в практичности не откажешь и оригинальной Discovery 45 AK — просторная нижняя палуба с двумя комфортабельными каютами предполагает четыре настолько хорошо продуманных варианта планировки, что яхта с момента покупки может выступать в качестве уютного дома на воде.

Под пайолом, рядом с камбузом, оборудован настоящий «погреб» для хранения не требующей холодильника провизии, в кладовой достаточно места для чего-либо, а в санузле (правда, на судне он всего один) никто не почувствует стесненности. Эргономика в целом стала основным фактором, вокруг которого братья Йоусма создавали дизайн этой модели. В первую очередь это выражается в свободе передвижения по судну; например, при спуске по трапу в салон даже не приходится пригибаться — за пару дней к этому привыкаешь и забываешь, что может быть иначе.

Корпус и надстройка Discovery 45 AK целиком выполнены из стали (толщина 5 и 4 мм соответственно), а отню-

сительно небольшая шпация (400 мм) обеспечивает высокую прочность и надежность конструкции. Как и у многих голландских «тихоходов», на борту установлен один дизельный мотор малой мощности (150 л.с.), но с большим ресурсом. Шестицилиндровый агрегат Ivesco обеспечивает максимальную скорость 8,5 узла, тогда как в крейсерском режиме яхта идет на 7 узлах. Медленно? Быть может. Зато невероятно экономично и тихо: уровень шума в салоне составляет всего 71 дБА, а расход топлива — около 10 л/ч.

ГОВОРЯЩИЕ ЦИФРЫ

На фоне других круизеров Super Lauwersmeer эта модель отличается вполне приемлемой стоимостью за счет многоплановой оптимизации, которую верфь выполнила без ущерба качеству. Базовая стоимость построенной в Калининграде Discovery 45 AK составляет € 376 750, плюс на борту первого корпуса имеется дополнительное оборудование и материалы еще на € 40 000. В их числе кормовое ПУ и диван с подушками в кокпите, отделка интерьера древесиной ореха, роскошное капитанское кресло и фирменный автоматический тент в стиле кабриолета. Последний, кстати, является весьма полезной штукой и позволяет быстро накрыть половину кокпита — от высокого ветрового стекла до заваливаемой в корму радарной арки.

А теперь — простая арифметика: в Голландии эта яхта стоит ровно столько же, но импорт в Россию поднимает ее конечную стоимость почти на 40%, что при нынешнем курсе рубля весьма и весьма ощутимо. Пока Калининградская область остается Особой экономической зоной (до 2016 года, с вероятным продлением), яхты Super Lauwersmeer от «Ушаковских верфей» являются крайне выгодным приобретением. Вот вам и пример успешного международного симбиоза! **MBY**

Большая рыба

В России давно знают и любят финские «морские внедорожники» Targa верфи Botnia Marin. А что вы знаете о линейке Tarfish — специальной серии рыболовных лодок той же верфи?

Текст **Марина Бутусова** Фото **Botnia Marin**





Модельный ряд Tarfish появился в середине 1990-х годов. Идея пришла в голову французскому дилеру Botnia Targa — его клиенты для рыболовных соревнований нуждались в мощных катерах, «заточенных» под рыбалку в открытом море и без акцента на внутренние удобства и комфорт. Серия началась с моделей TF710 (на базе Targa 23) и TF770 (на базе Targa 25) — эти лодки сошли со стапеля в 1995 году. Два года спустя на базе Targa 27 была спроектирована Tarfish 820, а в 2004 году появилась первая модель TF1040 на базе Targa 31.

ОСОБЕННОСТИ

В лодках этой линейки бытового комфорта немного меньше, чем у знакомых Targa; вместо этого упор сделан на внешнее удобство, ориентированное на рыбалку. Специализированная Tarfish отличается от соразмерной модели Targa отсутствием флайбриджа, более просторным кокпитом, который сообщается с рубкой дверью (вспомним, что дверь из кокпита появилась в модели Targa 44 только летом 2014 года). Также в корме имеется мойка и садок для рыбы, а на крыше — тарга со стаканами для удильщ. Модель TF1040 оборудована вторым постом управления в кокпите, что способствует более эффективной рыбалке (особенно во время троллинга). Такой выносной пост может быть и на других моделях.

Самое специфическое дополнительное устройство — это, пожалуй, beaching legs — специальные стойки, удерживающие лодку в прямом положении при сильном отливе (особенно актуально для Франции).

Конечно, увеличение «рабочего пространства» для рыбалки сказалось на площади пространства жилого: в рубке и кормовых каютах знакомых нам Targa 25.1 и Targa 27.1 гораздо больше места, чем в Tarfish тех же размеров. К примеру, рыболовная модель лишилась кормового диванчика

в пользу небольшого умывальника и откидных банок при выходе в кокпит, что вполне оправданно: в процессе рыбной ловли прятаться от ветра в рубке нелепо, а вот укрыться в закутке кокпита, образованном продолжающимися бортами надстройки и козырьком сверху, — самое оно. А дополнительный умывальник в корме при таких стратегических задачах — вообще дело обязательное, иначе работа с рыбой быстро перестает приносить удовольствие.

Пожалуй, рассуждая о Tarfish, правильно говорить не об уменьшении площади зон комфорта на борту, а о некоем их перераспределении под иные потребности. Верфь, кстати, открыта к любым предложениям заказчика, но пожелания по дизайну рубки необходимо оговаривать заблаговременно, перед началом производства лодки, — в процессе работы изменения невозможны.

СПЕКТР ПРЕДЛОЖЕНИЙ

Линейка Tarfish пока представлена тремя моделями: TF770, TF820 и TF1040. Верфь уже подготовила, но еще не выпустила модель TF1080 на базе Targa 32.

Конечно, разные размеры предполагают разную оснащенность лодки. На модели TF770 палубное пространство немного ограничено, как и места для хранения оборудования и припасов. Более крупная лодка может вместить, к примеру, несколько аэраторов для живца или дополнительный холодильник. Выходит, на маленьких Tarfish и улов будет заведомо меньше, хотя команда до четырех человек даже на модели TF770 может разместиться вполне комфортно. Для большей команды рекомендуется лодка крупнее.

Стоит, однако, отметить, что выбор в пользу маленькой модели может быть связан не с экономией средств или любовью к уединению, а с ограничениями по длине лодок, которые существуют в некоторых гаванях (в Европе не редкость). Так что свои поклонники есть у каждой модели в линейке, и спрос на них примерно одинаковый.

*Верфь
готова
собрать Tarfish
для рыбалки
на базе любой
модели Targa*



ОБЪЕМ ПРОИЗВОДСТВА

Как это всегда бывает, специализированных лодок выпускается гораздо меньше, чем универсальных: с 2000 года верфь построила всего около 70 корпусов Tarfish. В среднем рыболовные модели занимают порядка 5% годового производства. При этом верфь не закидывается на утвержденных форматах и несколько раз собирала лодки со всеми характеристиками Tarfish, но под конкретные размеры — например, на базе Targa 30.

Заказчики стремятся к качественным путешествиям и приятному отдыху на воде, как и прочие клиенты Targa, только первые любят рыбалку больше остальных. Если хорошо знаешь свои увлечения и потребности, разумно приспособивать все сферы жизни под комфортную их реализацию, особенно если на рынке есть готовые предложения. Так что в Европе заядлые рыбаки уверенно приходят за Tarfish.

Другая категория клиентов — профессионалы: небольшие рыболовецкие артели, транспорт, аренда. Лодки Tarfish начинались как профессиональные и отлично прижились в этом статусе.

ГДЕ ВОДИТСЯ

Ареал распространения Tarfish за 20 лет существования линейки тоже не сильно изменился: около 90% всех лодок были проданы во Францию, на Средиземное море и в Бискайский залив. Похоже, французы действительно всерьез увлечены своими рыболовными соревнованиями! Оставшиеся 10% в основном ушли в Норвегию и Гренландию, и лишь незначительное количество — в другие страны.



Клевое место

Настоящие фанаты рыбалки знают, что порой к уловистым местам добраться непросто. Автономность Tarfish позволяет без проблем быстро оказаться там, где ходит большая рыба



На странице слева, сверху вниз:

Мореходные характеристики рыболовных моделей Tarfish ни в чем не уступают показателям аналогичных по размерам универсальных Targa.

Даже на маленьких моделях Tarfish запросто может разместиться команда до 4 человек; на самой крупной в линейке Tarfish 1040 вчетвером не просто комфортно, но даже просторно.

На Tarfish можно рыбачить как методом троллинга, так и по старинке: благодаря широкому проходу удобно не только с кормы, но и с борта.

Вверху:

Второй пост управления в кокпите повышает эффективность рыбалки и позволяет капитану оставаться с экипажем.

Хотя надстройка уступила немного кокпиту, в салоне по-прежнему достаточно свободно.

Вместительный кокпит Tarfish предлагает больше «места для маневра» рыбакам или больше места для хранения улова: здесь, например, можно поставить дополнительный холодильник.

В России лодки Tarfish пока известны мало: даже страстные поклонники рыбалки останавливают свой выбор на универсальных моделях Targa. Что совершенно не мешает им попросить верфь дополнить лодку «рыболовным фаршем». В итоге получается модель с флайбриджем и всеми «комфортными» опциями, усиленная таргой, холодильниками, рыболовными эхолотами и другими бесценными для активного любителя рыбалки изобретениями. Возможно, это связано со свойственным российской публике нежеланием отказываться от комфорта; возможно, просто с более суровым климатом, требующим больше пространства в помещениях лодки.

«СОБЕРИ САМ»

Впрочем, те, кто выбирают модель Tarfish, тоже не обязаны от чего-либо отказываться. По словам представителей верфи Botnia Marin, работа над каждой лодкой проходит с учетом требований конкретного клиента. Все построенные лодки Tarfish соответствовали пожеланиям и спецификации клиентов, все они очень кастомизированы. Больше холодильников, дополнительные садки для рыбы, увеличенный бак пресной воды, держатели спиннингов и тому подобное устанавливают чаще всего; единственное ограничение — размеры лодки. В целом «комфортные» опции обычных Targa доступны и для моделей Tarfish: например, галюн, камбуз, тик на палубе, световые люки. И, разумеется, навигационная электроника, просто необходимая на современной лодке для рыбалки.



Все лодки линейки Tarfish создают с учетом пожеланий клиента

Как и универсальные Targa, специализированная серия Tarfish отличается мореходностью и автономностью. Возможны разные варианты моторных установок (обычно те же, что и для Targa).

К примеру, для TF1040 верфь предлагает один или два двигателя, преимущественно Volvo Penta, общей мощностью от 330 до 740 л.с. Расход топлива при крейсерской скорости 31 узел составляет 2,3 л/милю, максимальная заявленная скорость — 42 узла. По сути, смещенные фокусы в сторону возможностей лодки для рыбалки на ходовых качествах не сказались совершенно: это та же быстроходная и уверенная в себе Targa 31.

Некоторые лодки старшей модели TF1040 получили увеличенный топливный бак: уловистые места могут находиться в 150 милях от берега, но 300–400 дополнительных литров топлива позволяют легко к ним добраться. А на случай рекордного улова встает вопрос полезного объема и грузоподъемности: Tarfish оснащаются холодильными и морозильными камерами в соответствии с пожеланиями будущего владельца; именно клиент заказывает эту «музыку» и, соответственно, за нее платит.

Пока анонсированная на ближайшее время TF1080 на базе Targa 32 — самая крупная лодка линейки, но для тех, кто намерен побить рекорд улова, верфь готова под особенности и задачи Tarfish кастомизировать Targa 35, Targa 37 и даже Targa 44 — это уже серьезная заявка на океанский трофей. Так что, если вы соберетесь поймать Большую рыбу своей мечты, будьте уверены: в линейке Tarfish/Targa найдется подходящая лодка. **МВУ**

Цель — драйв

Сначала слышны лишь «громовые раскаты» двигателя, а потом, когда катер появляется в поле зрения, едва успеваешь поймать в объектив быстро летящую красную молнию.

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



Это красное чудо называется Velvette 27 NGT — Neo Grand Turismo. Не станем фантазировать на тему, какой такой новый и грандиозный туризм подразумевается: сосредоточимся на том, что может этот катер. Собственно, для этого и проводят тесты.

СМОТРИМ

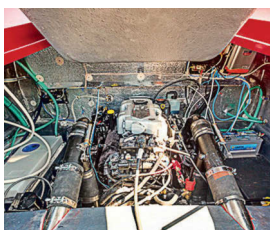
Модель, которая не так давно появилась в линейке казанской компании Velvette Marine, относится к категории спортивных лодок. Ее спортивность проявляется и в облике, и в деталях, и в технических характеристиках.

Силуэт с высоким на миделе надводным бортом, очерченный ниспадающим волной к корме хромированным привальником, выглядит весьма динамичным. На борт заходишь через кормовую платформу — металлическую раму

с настилом из массивной тиковой доски. В корме — наклонная мягкая лежанка для загорания; под ней рундук для кранцев и швартовов. Матрац поднимается вместе с рундуком и открывает доступ к мотору. В «ногах» матраца не помешал бы релинг, чтобы мокрым невзначай не соскользнуть в воду. Полезные устройства — рым для буксировки воднолыжника и зеркала заднего вида; носовые фары в корпусе; крючки для кранцев.

В кокпите главное — панель управления. Перед пилотом (он слева) и штурманом, сидящим в глубоких креслах с боковой поддержкой и bolsterами, расположен ряд дисплеев с индикацией параметров состояния бортовых систем. Центральное место отведено комбинированному картплоттеру. Поверх выстроена линейка циферблатов: скорость, обороты, давление масла, положение колонки, уровень топлива... Под правой рукой пилота — консоль, куда вынесены рукоятки реверса и газа (раздельные Zero Effort), включение фар, горна, джойстик управления мониторами (как у автомобилей бизнес-класса); он позволяет вывести на экраны текущую информацию в любой комби-





Двигатель

По проекту для Velvette 27 NGT предусмотрены три варианта бензиновых двигателей разной мощности с угловыми транцевыми колонками

нации и даже инструкцию по эксплуатации катера. Отдельная кнопка переключения выхлопа (об этом позже), кнопка старта и останова двигателя, спортивный руль небольшого диаметра с гидроусилителем...

Хотя у кресел есть регулировки, сидя на штурманском кресле, мне пришлось пристраивать ноги под торпеду. Тонированный ветроотбойник показался недостаточно высоким, однако на ходу он исправно работал.

Сзади стоят три кресла с разделительными валиками (подлокотниками) и — чтобы не «снесло» голову на высокой скорости — подголовниками (они же — воздухозаборники для вентиляции моторного отсека). Справа и слева — бортовые ниши, как в автомобиле.

Отсюда сдвижная дверь ведет в каюту; снаружи помещение кажется небольшим, но внутри вполне уютно. Интерьер оформлен с фантазией — поверхности обиты стеганым кожзамениателем. Под V-образным диваном, трансформируемым в спальное

место на двоих (или троих), предусмотрено место для багажа и компактного гальюна.

Сверху — три прозрачных вставки, вместе с иллюминаторами по бортам дающие дневной свет; электрический излучают локальные LED-светильники. На носовой переборке можно закрепить зеркало, чтобы зрительно увеличить объем (известный прием). Хотя здесь и так не тесно, поскольку уровень пайол опущен примерно на 0,5 м: по крайней мере, при входе сидишь выпрямившись.

В каюте находишь камбузный блок с мойкой, плиткой (спирт/газ) и холодильником, телевизор 22" и две морские акустические колонки (в дополнение к четырем в кокпите); есть система вентиляции и отопления. В общем, по обитаемости Velvette 27 NGT ни в чем не уступает иностранным моделям такого типа, например, американским Hustler.

**Верфь
Velvette Marine
на свои
корпуса дает
трехлетнюю
гарантию**



ДОСЬЕ



ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ MerCruiser MAG 8.2 HO DTS, 430 л.с. при 4600–5000 об/мин, 8 цилиндров, 8,2 л, бензиновый, транцевая колонка Bravo III

РЕЖИМЫ

	1000	1500	2000	ECO 2500	3000	3500	4000	FAST 4500	5000	MAX 5200
Об/мин	1000	1500	2000	2500	3000	3500	4000	4500	5000	5200
Скорость	4,2	6,3	7,6	10,8	22,4	28,9	38,6	42,3	50,8	52,2
Расход	9	16	26	31	41	54	75	92	119	128
Дифферент	4°	5°	7°	8°	4°	3°	2°	2°	2°	2°
Миль/ч	0,47	0,39	0,29	0,35	0,55	0,54	0,51	0,46	0,43	0,41
Дальность хода	176	146	108	131	205	202	190	172	161	153
Уровень шума	74	75	76	81	84	86	87	89	90	90

Скорость в узлах, расстояние в милях, расход в л/ч с учетом 10% запаса, уровень шума в дБА (кокапит). Величины, основанные на показаниях бортовых приборов, могут отличаться от полученных вами данных. **Расход топлива взят по стендовым характеристикам двигателя.** Загрузка: 60% топлива, 2 человека на борту. Температура воздуха +20 °С, скорость ветра 5 м/с, волна 1 балл.

ДЛИНА

27 ф (8,20 м)

ШИРИНА

8 ф (2,55 м)

ОСАДКА

3 ф (0,90 м)

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ

ПОРОЖНЕМ

2500 кг

МОЩНОСТЬ

430–525 л.с.

ЗАПАС ТОПЛИВА

435 л

ЗАПАС ВОДЫ

50 л

ВМЕСТИМОСТЬ

5 чел.

СПАЛЬНЫХ МЕСТ

3



Корма

Под мягкой лежанкой устроен рундук для кранцев и швартовов. Он может подниматься вместе с лежанкой (на снимке), открывая доступ к двигателю и системам



На странице слева, сверху вниз: Освещение в нетесной (на удивление) каюте дают прозрачные вставки в подволоке и бортовые иллюминаторы.

Стеганая обивка и обшивка придают интерьеру индивидуальность.

Взамен компактного гальюна в этом отсеке можно хранить вещи и снабжение (хотя отсек не единственный).

При своих скромных размерах камбузный модуль оказался весьма функциональным.

Вверху: Панель управления оборудована подсветкой приборов и тумблеров.

В кокпите — удобные мягкие сиденья и устланная ковролином палуба.

Производители 27 NGT выбрали весьма эффектную цветовую гамму. При красном корпусе кокпит и каюта оформлены в бежево-кремовых тонах, с деталями графита и хрома. Правда, мне показалась уместной яркая супер-графика на корпусе — для усиления внешней эстетики.

ЕДЕМ

Тот самый случай, когда вопрос «зачем такая скорость?» просто не возникает: здесь скорость ради самой скорости и драйва.

Варианты моторной установки Velvette 27 NGT включают только бензиновые двигатели: стоявший на тестовой лодке MerCruiser 8.2 MAG (430 л.с., угловая колонка Bravo III), Volvo Penta V8-430 (колонка DPS) и спортивный Mercury Racing HP 525 EFI. Нам удалось разогнать корпус с двумя продольными и поперечным стреловидным вентилируемым реданом (угол килеватости на транце 19°) до 52 узлов (97 км/ч). Двигатель не обкатанный, поэтому максимум давали кратковременно, и на абсолютно гладкой воде могли бы получить больше. Только надо ли? Но если надо, то с двигателем Mercury Racing скорость будет под 60 узлов (не менее 110 км/ч).

Маневренность у катера отменная: он легко и устойчиво проходит циркуляции, но скорость переключки штурвала следует определить опытным путем — для пущей безопасности. Помимо обычных прогонов, мы ходили по волне за фотолодкой — шли вдоль волны, проскакивали под углом... Это, конечно, не тест на мореходность, но все же... По спецификации ограничения по мореходности таковы: удаление от берега до 5000 м, высота волны до 1,5 м.

Главная особенность управления Velvette 27 NGT связана с транцевыми плитами. Как на любой глиссирующей лодке, они ускоряют преодоление горба сопротивления и выход на режим, компенсируют крен при ходе косым курсом к волне или боковом ветре. Но здесь их роль заметнее. Тяжелый MerCruiser 8.2 MAG создает

Velvette 27 NGT имеет три варианта комплектации: Base, Optima и Max

дифферент на корму 3–5°, что видно еще на стоянке. При разгоне дифферент достигал 8° (тест проходил с колонкой в нейтральном положении и при убранных транцевых плитах). Если не задействовать плиты, а сразу дать полный газ, то первые секунды лодка попытается изобразить «свечку». С плитами (у нас стояли

более мощные и спортивные транцевые плиты Mercury Racing) она глиссирует уже через три секунды, еще 10–12 секунд — и вы несетесь с полной прытью.

Дифферент можно уменьшить, если заменить MerCruiser на Volvo Penta: V8-430 с колонкой весит 506 кг, а силовой агрегат MerCruiser (без привода) — 526 кг. Но и тогда плиты будут полезны. Они помогают избавляться от легкого дельфинирования, которое появляется на 3500 об/мин при ходе на небольшой регулярной волне, и убрать крен от неравномерного распределения пассажиров: небольшие размеры и высокая килеватость делают лодку чувствительной к асимметричной загрузке. В крутой циркуляции может проскальзывать корма, и здесь тоже помогают транцевые плиты.

Вторая особенность — помимо обычного выхлопа двигателя в воду через ступицу винта, предусмотрен прямоточный в транец. Это добавляет двигателю около 100 об/мин, но повышает уровень шума на холостом ходу примерно на 10 дБА: звук — низкий рык, как у мощного мотоцикла. Важно помнить, что нагонная волна может залить двигатель: выхлоп расположен довольно низко над ватерлинией. Поэтому перед остановкой с полного хода следует прежде переключиться на выхлоп в ступицу.

КРАТКИЙ ИТОГ

Итак, что мы имеем с этого катера? Броскую внешность, приятный и функциональный интерьер, спортивный характер — неиссякаемый источник адреналина. А что еще нужно, чтобы получать удовольствие от высокой скорости на воде в приятной компании? Ведь дальше — только сугубо гоночные спартанские лодки. **МВУ**



И целого мира мало!

На январской выставке в Дюссельдорфе все модели Hallberg-Rassy были сгруппированы на одном стенде. Кроме одной: Hallberg-Rassy 64 стояла в линии с крупными круизерами других брендов, словно бы приглашая сравнить. Впрочем, я свои сравнения сделала давно, как только познакомилась с этими лодками.

Текст **Ольга Селезнева** Фото **Hallberg-Rassy**



Н а входящую в марину лодку Hallberg-Rassy с характерной синей полосой на борту всегда оборачиваются те, кто понимает. А что, собственно, понимать? Ну например, что на борту, скорее всего, не развеселая компания в чартере. И не суровые парни — участники крутой регаты. И не стесненные в средствах морские бродяги. Совершенно ясно, что ее владелец — человек, который в данный момент просто наслаждается комфортным и безопасным яхтингом. Главная особенность Hallberg-Rassy в том и состоит, что эти лодки позволяют ходить в море в любом возрасте, без привлечения профессионального экипажа или толпы друзей. Основатель верфи Кристоф Расси совершил кругосветное путешествие на Hallberg-Rassy 62 (HR 62) в возрасте 72 лет, доказав, что понятие «push button sailing» — не пустой звук: хорошая яхта действительно может управляться кнопками.

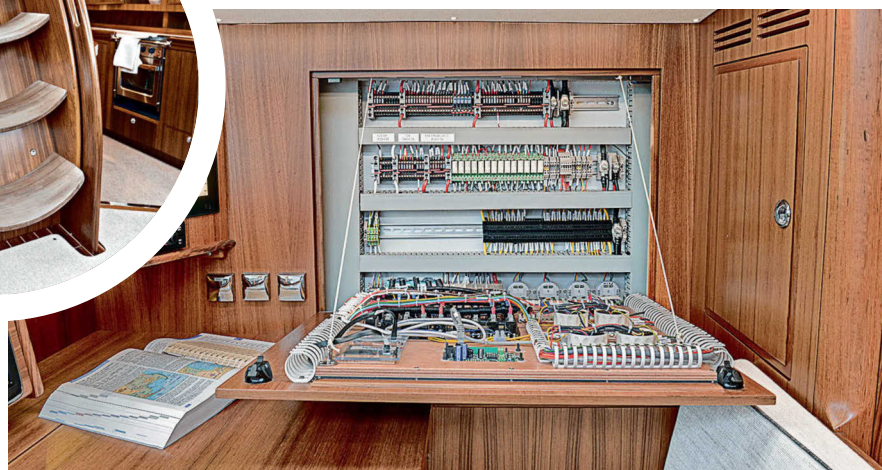
КОМПАНИЯ

Расположена верфь в городке Эллёс, в 80 км к северу от Гётеборга, на острове Оруст. Нынешний ее глава Магнус Расси, сын Кристофа, живет в Эллёсе по адресу Hallberg-Rassyvagen, 1 — на единственной в Швеции улице, носящей имя верфи.

Качество лодок Hallberg-Rassy объясняют в том числе и тем, что строят их только шведские мастера, причем не в первом поколении: они просто не умеют работать плохо. Проекты всех Hallberg-Rassy с 1988 года создал Джерман Фрерс — конструктор яхт Nautor's Swan и Wally.

Условия для тестов тут идеальные: в здешних шхерах даже при сильном ветре вода спокойная, а всего в паре миль — открытое море с короткой высокой волной, позволяющей оценить мореходность яхт. Приехать сюда ознакомиться с производством можно в любое время, кроме периода летнего коллективного отпуска. И, конечно, стоит побывать здесь в последние выходные лета, когда устраивают выход всех яхт на тесты в море.

*На
верфи все
этапы
производства
можно увидеть
своими
глазами*



ПАЛУБА, КОКПИТ, ТАКЕЛАЖ

Флагманская модель верфи — Hallberg-Rassy 64 — была представлена в 2011 году, но у всех корпусов разная планировка: в отличие от серийных младших моделей, HR 64 — яхта semi custom. Впрочем, «фамильные черты» одинаковы. Палубные люки сделаны заподлицо — и не споткнешься, и загорать удобно. С этой же целью вентиляционные «грибки» сделаны компактными. Под палубу спрятано все, что можно: проводка такелажа, якорная лебедка и т.д. Гика-шкот и гроташкот с гидроприводом внутри гика позволяют забыть о лишнии веревках в кокпите. Паруса марки Elvstrom серии EPEX обеспечивают яхте хорошие ходовые качества, отличаются износостойкостью, скручиваются гидроприводом и управляются кнопками. Внутренний штаг позволяет нести кливер или штормовой стаксель, а перед передним штагом установлен фитинг для скрутки геннакера или Code 0. Удивительно, но и этими парусами также можно управлять прямо из кокпита. Пьедестал для штурвала вмещает картплоттер, клавиши управления закрутками и подрулками: легко маневрировать и швартоваться в одиночку.

ИНТЕРЬЕР

Внутри обилие света: в корпусе и надстройке — 30 (!) иллюминаторов, из них 12 — в салоне. Еще один признак грамотного проектирования — единый уровень нижней палубы от носа до кормы, без травмоопасных порогов. Безопасность и комфорт — это и такие «мелочи», как дверные ручки без углов, поручни, расположенные именно там, где за них хочешь схватиться, нескользящие коврики на пайолах и пр.

Мастер-каюта от борта до борта располагается на корме; места достаточно, чтобы разместить здесь и стоящую в центре большую кровать, и пару диванчиков, и туалетный столик. Остальные каюты планируются в соответствии с пожеланиями заказчика. Салон с диванами и креслами позволяет устроить «кинозал» — здесь есть выдвигающийся экран 40", который может служить картплоттером или показывать изображения с видеокamer. Как дань хорошей морской практике, на борту есть специальный шкаф для бумажных навигационных карт (их можно хранить, не складывая). Линейный камбуз по левому борту позволяет установить несколько холодильников и посудомойку, а шкафчики вмещают огромное количество и посуды, и припасов.

Нередкий на новых лодках запах свежего пластика здесь отсутствует: пахнет только благородным деревом. Качество мебели — высочайшее, с подгонкой фактуры и множеством изогнутых элементов из тика или махагона: так уже редко где делают, особенно на «массовых» лодках.

ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

На такую лодку можно установить массу оборудования: радары, картплоттеры и AIS; спутниковая связь позволит получать прогноз погоды в любой точке планеты, а дизель-генератор и опреснитель существенно повысят автономность. Системы кондиционирования и обогрева дают комфорт в любых широтах, а диванисел в конструкциях работает и как хороший «термос» в жару и холод. Вентиляционные решетки и «окна» на шкафчиках и дверях кают избавляют от запотевания

Сверху вниз, слева направо:
Интерьер салона.

Кормовая мастер-каюта.

Отличная деревянная отделка стала одним из факторов, способствующих тому, что яхты Hallberg-Rassy практически не дешевеют со временем.

Штурманское место.

На странице справа, сверху:
Центрально расположенный кокпит HR 64 имеет в длину более 3 м. Для защиты от брызг, дождя и солнца предусмотрены спрейхуд и бимини-тент. На пьедестале штурвала вынесены картплоттер и все кнопки управления закрутками парусов и подруливающими устройствами.

В центре:
В корме HR 64 предусмотрен гараж (объем 8,6 м³), где можно хранить тендер или гидроцикл, оборудование для дайвинга, велосипеды и пр.



HR 64
управляется
легче, чем
ожидаешь от
яхты такой
длины



Хардтоп

Опционально Hallberg-Rassy 64 можно оборудовать жесткой крышей над кокпитом с боковым и передним остеклением

изнутри. Для сушки мокрой одежды предусмотрено специальное помещение. Ну а моторный отсек на HR 64 просто гигантский — он неизменно удивляет всех, кто привык к аскетизму чартерных лодок. Здесь можно стоять почти в полный рост, и, конечно, звуко- и виброизоляция на высоте.

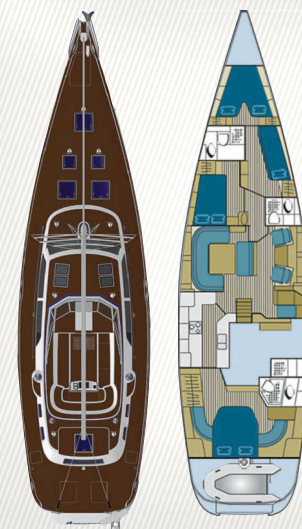
ХОДОВЫЕ КАЧЕСТВА

Водоизмещение HR 64 достигает 36 т, при этом масса свинцового килля 12,7 т, и кренится яхта куда меньше, чем более легкие модели этой длины. Осадка 2,50 м позволяет заходить практически в любую марину. При полном бакштаге 15 узлов судно уверенно выдает 11 узлов. Под мотором Volvo Penta мощностью 300 л.с. скорость достигает 10,5 узлов. При 1600 об/мин скорость составляет 8 узлов; расход топлива всего 8 л/ч (1 л на милю). Если есть задача поставить рекорд автономности, то на 4 узлах (расход 0,25 л на милю) лодка может пройти по спокойной воде 6500 миль! Другое дело, где найти столько спокойной воды в океане?

Мне доводилось слышать, будто Hallberg-Rassy — «северная» лодка для сурового скандинавского климата. Это верно лишь отчасти: HR 64 — лодка для любых морей. Никогда еще качество и мореходность не были избыточными: серьезную погоду можно встретить где угодно: бора на Адриатике или тропический шторм на Карибах не спрашивают, насколько ваша яхта соответствует идеям маркетологов, — тут важнее прочность и надежность. И главное, эти шведские лодки могут простить многие ошибки, от которых не застрахованы даже самые опытные яхтсмены. **IMBY**



HALLBERG-RASSY 64



ДЛИНА
65 Ф (19,85 М)
ШИРИНА
17 Ф (5,17 М)
ОСАДКА
8 Ф (2,50 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ ПОРОЖНЕМ
36 Т
МОЩНОСТЬ ДВИГАТЕЛЯ
300 Л.С.
ЗАПАС ТОПЛИВА
1650 Л
ЗАПАС ВОДЫ
1250 Л
ПЛОЩАДЬ ПАРУСНОСТИ
173 М²-248 М²

ЧУВСТВО МОРЯ

На российском рынке впервые официально появились парусные яхты Feeling французской Privilege Marine. Эксклюзивным дистрибьютором верфи в России и Черногории стала компания Yacht Voyage.

Текст **Ольга Селезнева** Фото **Privilege Marine**





Выбор парусных яхт на рынке огромен: однокорпусники и катамараны, «гонщики» и круизеры (а также их гибриды); разные по длине, дизайну, цене и т. д. Казалось бы, чего проще: определяйся с бюджетом, «программой» эксплуатации — и готово. Но поскольку решающим чаще становится первый фактор, попадание в тот или иной сегмент подразумевает определенный набор качеств лодки — ни больше ни меньше.

При одинаковой длине яхты из разных ниш могут различаться по стоимости в несколько раз. На одной чаше весов — качество постройки, на другой — доступность (что тоже неплохо, особенно если в море вы собираетесь не геройствовать, а отдыхать). Но что происходит в среднем сегменте, где качество постройки выше масс-маркета, а цена уже кусается? Тут самая сложная задача — объяснить покупателю, за что он платит. С другой стороны, в этом сегменте разворачивается самая острая конкуренция, и именно здесь можно найти самые нестандартные инженерные решения и подходы.

Пример — французские яхты Feeling.

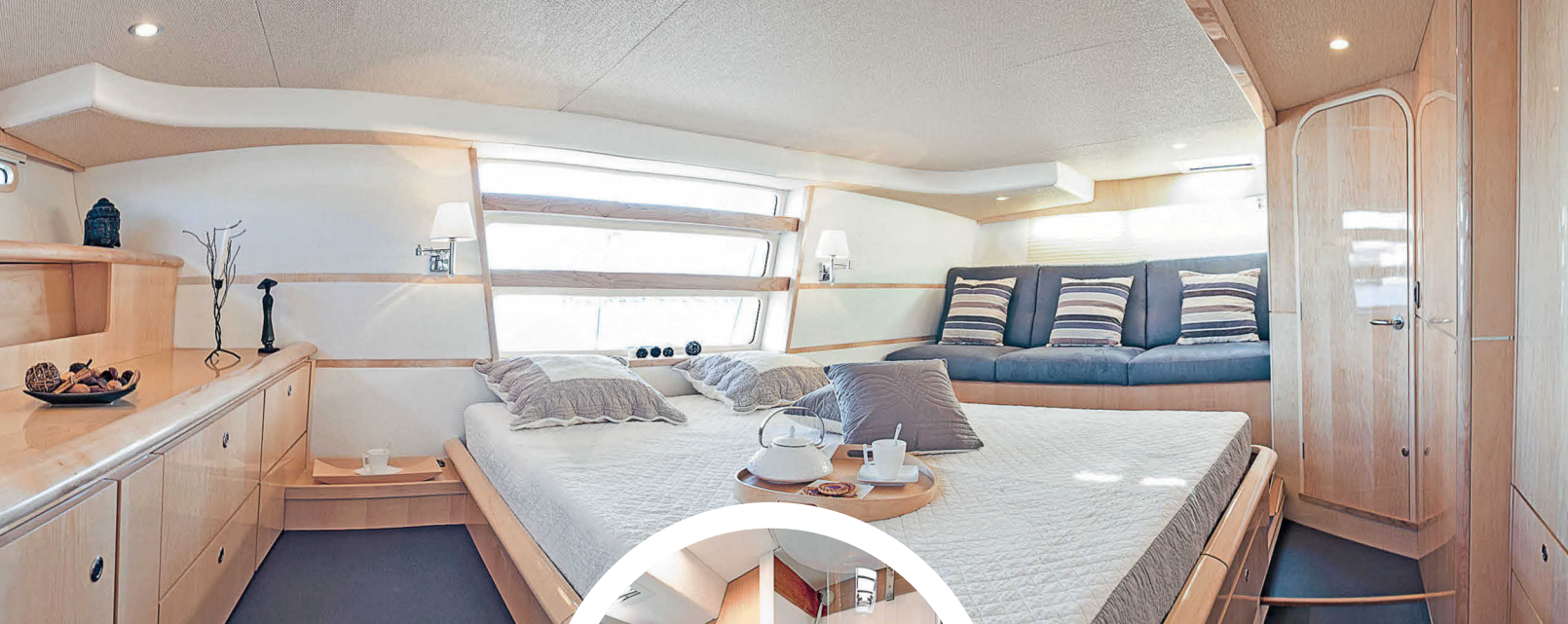
ПОДЪЕМНЫЙ КИЛЬ

Это ключевая «фишка» модельного ряда Feeling. И вовсе не опция. Конечно, вам могут сделать яхту и с фиксированным килем (она обойдется даже дешевле), но есть ли в этом смысл, когда Feeling специализируется именно на таком решении?

Верфь Privilege Marine основана еще в 1912 году в Сабль д'Олонне, на атлантическом побережье Франции, где приливы и отливы настолько ощутимы, что, к примеру, в порт можно зайти только при высокой воде, плюс всегда есть риск сесть на мель при ошибке в расчетах. Но даже если вы эксплуатируете яхту в непривливных водах, плюсы подъемного киля Feeling очевидны:

- можно использовать яхту в мелководных зонах;
- при посадке на мель подъем киля в большинстве случаев позволяет без проблем сойти с нее;
- при хранении на суше не нужны кильблоки.

Одно из главных преимуществ — возможность стоять на якоре в любом месте вблизи берега, когда можно купаться чуть ли не по пояс в воде рядом с яхтой. Именно поэтому на верфи такую концепцию называют «мономаран» — по аналогии с катамаранами, которые потому



и популярны в неглубоких акваториях и на островах (Сейшелы, Карибы и пр.), что позволяют практически выводить яхту на пляж, тогда как однокорпусники останутся на якоре в полумиле от берега.

Киль при подъеме уходит под стол и сиденья салона (на младших моделях) или в подпалубное пространство (на больших лодках), так что наличие килевого колодца не влияет на объем помещений. Подъем килля осуществляется вручную на Feeling 32 и 39 — тросы выведены на две лебедки в кокпите, а на моделях от 44 футов применяется электрогидравлическая система.

БЕЗОПАСНОСТЬ И КОМФОРТ

Конечно, на крупных моделях предусмотрен подъем килля и ручную. Даже при повреждении тросов или блокировке килля всегда можно добраться до него через люк в салоне. Вообще, в отношении безопасности на борту все продумано. Килевой колодец и носовая переборка полностью водонепроницаемы, а в случае повреждения корпуса в помощь помпам можно задействовать двигатель.

Кокпит очень эргономичен. Складной штурвал экономит место и облегчает передвижение (особенно актуально на младших моделях). Грот оборудован закруткой в гик; в отличие от закрутки в мачту, это позволяет нести парус со сквозными латами. Закрутка — всегда подспорье в ленивых походах с семьей, друзьями и особенно детьми — не нужны дополнительные руки при уборке паруса. К тому же это просто удобно, так как из-за объемной надстройки гик расположен довольно высоко.

Понятно, что такая архитектура в силу большего аэродинамического сопротивления — чисто круизная история, но верфь и не позиционирует Feeling как гоночные лодки. Хотя в правилах бывают исключения: в 1986 году яхта Feeling (13,50 м) выиграла Route du Rhum («Ромовую гонку» — одиночную трансатлантику из французского Сен-Мало в Пуэнт-а-Питр на острове Гваделупа). Зато внутри у высокой надстройки масса плюсов: высота помещений, большие иллюминаторы. Обилие света делает



еще более привлекательным современный, свежий интерьер. Для отделки верфь предлагает варианты лакированного и матового дерева и готова пойти навстречу клиенту в разработке индивидуальных решений.

ORIGINAL LINE

Эту линейку составляют три младшие модели — Feeling 32, 39 и 44. Для их разработки верфь привлекла к сотрудничеству Алессандро ди Бенедетто — яхтсмена и гонщика, известного участием в гонках Vendee Globe, безостановочных кругосветках в классе Mini 6.50, обладателя мировых рекордов скорости пересечения Атлантического и Тихого океанов на спортивных катамаранах. Его опыт позволил верфи внести ценные конструктивные и эргономические изменения, благодаря чему яхтами Feeling легко управлять вдвоем или даже одному.

CRUISING LINE

В линейку входят три более крупные и комфортабельные модели длиной 48, 52 и 55 футов, на которых возможностей индивидуализации планировки, интерьера и оснащения больше. По желанию заказчика на борту можно спланировать от двух до четырех кают. Верфь предлагает массу опций отделки и даже готова работать с дизайнером

Сверху вниз, слева направо: Мастер-каюта на Feeling 52 выполнена во всю ширину корпуса. Ее расположение на корме позволило сделать большой иллюминатор в транце.

Все санузлы — с выделенными душевыми кабинами.

Интерьер салона Feeling 52.

На странице справа, сверху: Салон флагманской модели Feeling 55. Благодаря высокой надстройке, огромным иллюминаторам по бортам и впереди можно видеть все происходящее вокруг, не выходя вперед, в кокпит.

В центре, слева направо: Очень удобный камбуз яхты Feeling 48. Поручень и стойка позволяют без проблем готовить на любом галсе даже при сильном крене.

Компактный, но эргономичный салон яхты Feeling 39.

FEELING 39

ДЛИНА 38 Ф (11,70 М) **ШИРИНА** 13 Ф (4,02 М) **ОСАДКА** 0,70–2,20 М
ДВИГАТЕЛЬ 40 Л.С. **ЗАПАС ТОПЛИВА** 150 Л **ЗАПАС ВОДЫ** 450 Л
ГРОТ 34 М² **ГЕНУЯ** 46 М²

На рынке это одна из немногих лодок в классе, которая может быть оснащена генератором, что позволяет устанавливать дополнительное энергопотребляющее оборудование. Модель выпускается в двух- и трехкаютном вариантах. Первый больше подходит для любителей длительных переходов: вместо одной из кормовых кают здесь подсобное помещение для хранения, плюс — мечта любого яхтсмена! — шкаф для сушики непромоканцев. Естественно, его можно предусмотреть и на более крупных моделях.



**Для
яхт Feeling
разработан
специальный
пакет
«океанских»
опций**

заказчика на предмет реализации нестандартных пожеланий. Кстати, многие решения по части комфорта здесь взяты из опыта постройки катамаранов Privilege — еще одно направление деятельности Privilege Marine.

Кокпит просторный и «социальный»: все «рабочие моменты» сконцентрированы в его передней части, а кормовая зона с сиденьями, складным столом, лежаком и купальной платформой — только для отдыха. Надстройка настолько высока, что иллюминаторы есть не только по бортам, но и впереди; это позволяет видеть все происходящее вокруг, даже не выходя из салона. Двухкаютные версии всех моделей наиболее комфортабельны, поскольку предлагают кормовую мастер-каюту шириной от борта до борта. На Feeling 48 и 52, наряду с бортовыми иллюминаторами, есть еще и «окно» в транце. На Feeling 55 его нет, но только потому, что в этой модели предусмотрен кормовой гараж для тендера.

ОБОРУДОВАНИЕ

Помимо конструктивных улучшений, Алессандро ди Бенедетто предложил для яхт Feeling пакет разнообразных опций для долгих переходов — то, что он лично применял

на своих лодках в кругосветках. Пакет включает элементы, призванные повысить уровень комфорта и безопасности, а также снизить энергопотребление на борту. Опции можно заказывать и вместе, и по отдельности: любое навигационное оборудование (радар, AIS, системы предупреждения столкновения), опреснитель, стиральная машина и т. д. В транс-океанских переходах ключевую роль начинает играть уже не столько комфорт, сколько базовая безопасность. На случай выхода из строя основного навигационного оборудования можно предусмотреть альтернативные источники питания в комплекте с аварийными средствами связи и навигации с низким потреблением электроэнергии. Все это выводит яхты Feeling уже в высшую лигу яхтинга, хотя они остаются в среднем сегменте как по цене, так и по размерам.

Сейчас многие верфи, выпускающие парусники категории «премиум», сознательно «режут» всю нижнюю модельную линейку, предпочитая работать с яхтами от 50–60 футов длиной, что более прибыльно. В этом плане Feeling — уникальное предложение, позволяющее получить компактную, но серьезную лодку для кругосветных путешествий и при этом не разориться. **MBY**



Подъемный киль

На всех моделях Feeling киль убирается в корпус полностью, позволяя подходить к самому берегу и не переживать по поводу уровня воды во время приливов и отливов

FEELING 55

ДЛИНА 55 Ф (16,80 М) **ШИРИНА** 17 Ф (5,20 М) **ОСАДКА** 1,30–3,60 М
ДВИГАТЕЛИ 2 × 55 Л.С. **ЗАПАС ТОПЛИВА** 1000 Л **ЗАПАС ВОДЫ** 600 Л **ГРОТ** 71 М² **ГЕНУЯ** 68 М² **СОЛЕНТ** 68 М²

На флагманской 55-футовой модели, в отличие от остальных яхт Feeling Cruising Line, кормового иллюминатора нет, но лишь потому, что там предусмотрен гараж для тендера: очень удобно, поскольку исчезает необходимость держать тендер на палубе. Кроме того, модели 55 и 52 оснащены уже не одним двигателем с приводом на вал, а парой, с колонками Sail Drive, что делает лодку более маневренной — меньше стресса для капитана при попытке втиснуться на единственное свободное место в переполненной марине.



На первый-второй рассчитайсь!

Плюсы и минусы той или иной техники хорошо выявляет живой тест, а лучше всего — тест сравнительный! Именно такой подход мы выбрали для знакомства с новым квадроциклом BRP Can-Am Outlander L.

Текст **Антон Черкасов** Фото **Павел Семяников**

Что главное в квадроцикле? Неважно, дорогой он или бюджетный, утилитарный или спортивный, — что имеет первоочередное значение для человека, севшего за руль? Ответу исходя из своего опыта. У мелкой моторной техники может быть два, три, четыре или даже шесть колес — главное, чтобы они всегда крутились туда, куда нужно пилоту, и происходить это должно без лишних усилий с его стороны. В противном случае — привет вам от тупых коньков и велосипеда с ржавой цепью, когда катание не только выматывает и не приносит удовольствия, но и таит в себе серьезную опасность: уставший за непослушным рулем водитель быстро теряет внимание и скорость реакции.

Согласны? Тогда предлагаю перейти к теме статьи. Мы уже рассказывали о том, что во время второго этапа квадросессии Can-Am Trophy 2014 прошла официальная презентация нового бюджетного квадроцикла BRP Can-Am Outlander L. Вот с ним нам и предстоит здесь разобраться. Осенью компания «Росан», официальный дистрибьютор техники BRP в России, собрала прессу для знакомства с «элькой», однако устроила в Подмосковье не простые покатушки, а честный сравнительный тест с «одноклассниками» — CF Moto X6 и Polaris Sportsman Touring 570.

ПОД КАПОТОМ

Прежде чем отправиться в поле, расскажу о главных технических особенностях Outlander L. В технике нижнего ценового сегмента конструкторам обычно не дают развернуться, но в случае «эльки» инженеры BRP свели количество компромиссов к минимуму.

Квадроцикл выпускается в двух модификациях в зависимости от установленного двигателя. Самая недорогая версия

Outlander L 450 оснащается одноцилиндровым мотором Rotax 450 (427 см³) мощностью 38 л.с., на старшую версию Outlander L 500 ставят уже двухцилиндровый Rotax 500 V-Twin (499 см³, 46 л.с.). Примечательно, что по мощности обе они превосходят большинство прямых конкурентов на 7–10 л.с. и обладают весьма вместительным топливным баком объемом 20,5 л.

Специально для новой модели разработчики адаптировали двухрычажную заднюю торсионную подвеску ТТТ для достижения максимального комфорта. Конструкция с ходом 22,4 см предотвращает поперечное смещение колес и не позволяет им наклоняться, из-за чего они движутся исключительно вверх или вниз. За счет относительно небольшой высоты опорных маятников уменьшается проседание подвески при разгоне. В итоге ТТТ обеспечивает лучшую передачу крутящего момента и сцепление с поверхностью, а райдер получает легкую в обслуживании конструкцию и стабильное контролируемое движение. Передняя подвеска Outlander L построена на сдвоенных А-образных рычагах, и дорожный просвет на стандартных 25-дюймовых шинах составляет без малого 27 см.

Младший представитель «Аутлендеров» рассчитан на те же виды активности, что и более мощные квадроциклы BRP: на «эльке» можно работать, путешествовать и охотиться; разве что для гонок она слабовата. Передняя и задняя грузовые площадки позволяют брать на борт в общей сложности 163 кг груза, плюс

там можно закрепить опциональные пластиковые кофры, которые защитят одежду и провизию от грязи. Для особо ценных вещей в «корме» находится водонепроницаемый багажный отсек объемом 10,9 л. Максимальный вес, который Outlander L может взять на буксир, составляет почти шесть центнеров — более чем достаточно для подавляющей массы задач.

BRP
порадовала
поклонников
бренда недорогой,
но способной
моделью



В СЕДЛЕ

После недели, проведенной за рулем гиперпроходимого Can-Am Outlander 6x6 на сопках и в болотах Кольского полуострова, у меня были некоторые опасения по поводу того, доставит ли Outlander L сходное удовольствие. Скажу сразу: доставит. Если не ограничиваться сравнением мощи, а комплексно оценивать эргономику и практические свойства квадроцикла, то быстро понимаешь, что «элька» унаследовала все фамильные черты семейства Can-Am.

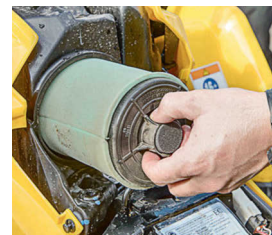
Еще до того как сесть за руль, обращаешь внимание на широкие подножки с хорошим рифлением и скулой, которые не дают ногам соскальзывать во время маневров. Спинка пассажирского сиденья из мягкого пластика в двухместной версии Outlander L доходит до лопаток и хорошо поддерживает корпус — поверьте, ваш спутник быстро оценит ее преимущество и безопасность при езде по ухабам. Пассажирские ручки также представляют собой не простые цилиндры, а эргономичные, расположенные в удобном

Главное достоинство Outlander L состоит в поведении на ходу

месте четырехгранные рукоятки с естественным хватом и обогревом.

Но главное достоинство Outlander L заключается именно в поведении на ходу. Подвеска квадроцикла работает так же, как у хорошего автомобиля: при динамичном ускорении аппарат не пытается встать на дыбы, а наоборот, прижимается к земле, что повышает эффективность и безопасность движения. Кроме того, за счет строго вертикального хода задних колес при езде по неровностям отсутствует паразитный скребковый эффект.

Для теста нам предоставили модификации квадроциклов Outlander L, оснащенные системой DPS (Dynamic Power Steering). Фактически это опциональный трехрежимный усилитель руля, на котором я очень рекомендую не экономить. DPS облегчает управление настолько, что даже во время движения на скорости по узким лесным дорогам райдер может позволить себе думать о чем-то другом, кроме трассы, и это дорогого стоит.



Фильтр

Воздушный фильтр двигателя Outlander L удобно расположен и легко доступен для чистки и замены на трассе



На странице слева:

Эффективное рулевое управление вкпе с усилителем DPS позволяет легко выводить квадроцикл из глубокой колеи.

Благодаря высоко расположенным отверстиям шноркелей «элька» справляется с относительно глубокими водоемами.

Влетая на Outlander в грязевую жижу на полном ходу, не боишься потерять управление.

Сверху вниз, слева направо: Герметичный багажник в «корме» сохранит ценные вещи от воды.

В отличие от старших моделей, этот квадроцикл оснащен спереди только парой головных фонарей, и они прекрасно переносят тяжелые условия работы.

Outlander L подходит и для путешествий, и для работы.



КОНКУРЕНТЫ

Наверное, главными аргументами в пользу квадроцикла CF Moto X6 являются его низкая стоимость, а также наличие указателя поворота в базовой комплектации. К сожалению, эта модель сразу стала «изгоем» на тесте из-за своей неповоротливости, граничившей с неуправляемостью, и «деревянной» подвески. Если устаревший дизайн и не самую лучшую динамику X6 еще можно простить, то широкий, затрудняющий управление бензобак и узкие скользкие подножки являются гораздо большей проблемой. На прямых ровных прогонах CF Moto X6 как-то удавалось не отставать от конкурентов, но в лесу и на пересеченной местности он всегда оставался позади вне зависимости от того, кто сидел за рулем. Polaris Sportsman Touring 570 оказался более сильным соперником: аппарат показал хорошую приемистость и управляемость, однако, на мой взгляд, уступает Outlander L по эргономичности и комфорту. Этот квадроцикл в большей степени подходит для рабочего

применения благодаря высокому дорожному просвету и жесткой подвеске МакФерсона, но менее удобен для длинных путешествий.

ВЫБОР

Сейчас стоимость базовой модели Outlander L составляет 569 000 рублей, а версия с DPS обойдется на 200 000 дороже. Кроме усилителя, она оборудована более мощным магнето, алюминиевыми колесными дисками и системой автоматической блокировки дифференциала Visco-Lok QE. Конечно, по мощности и возможностям «элька» уступает старшим моделям, но абсолютно не создает ощущения дешевого аппарата. По общему мнению участников теста, Outlander L оказался оптимальной из трех моделей, прекрасно показав себя в поле, в лесу и в воде. Какой квадроцикл выбрать, каждый решает сам, а я могу лишь посоветовать: порулите несколькими моделями в различных условиях, прежде чем нести в кассу свои честно заработанные и временами быстро обесценивающиеся деньги. **МВУ**

Покорение Поднебесной

Давно очаровавший Европу и Америку итальянский бренд Panerai продолжает завоевывать Азию.

Текст **Тимур Бараев**

С недавних пор женеvский Международный салон высокого часового искусства проходит в году дважды: в начале года в Женеве, а перед новогодними праздниками — в Гонконге. И хотя называется азиатское шоу Watch & Wonders, по сути это тот же SIHH с теми же участниками.

РЫНОК №1

Китай, способный легко поглотить несколько годовых объемов производства всех элитных часовых домов вместе взятых, вот уже несколько лет является рынком №1 в мире. Но большинство китайских клиентов в феврале настроены встречать Новый год (по лунному календарю), а потому пропускают Женеву. Поэтому швейцарские бренды готовятся к Гонконгу особым образом и привозят на Watch & Wonders не опытные образцы будущих моделей (как это часто случается на SIHH), а только завершенные и лучшие модели. По сути выставка в Гонконге представляет собой годовой отчет домов о проделанной работе.

КОЛЛЕКЦИЯ PANERAI

Расхожее мнение, будто у столь любимых европейцами и американцами часов Panerai мало шансов на успех в Китае по причине тонких азиатских запястий, — ошибочно. Именно клиенты из Поднебесной, как ни странно, неизменно предпочитают самые крупные модели Panerai. Развивая этот успех, именитый итальянский



дом представил в Гонконге превосходную экспозицию. Коллекция объединила легендарный истинно итальянский дизайн с последними техническими достижениями в виде безупречных мануфактурных механизмов и корпусов из уникальных материалов и сплавов.

Всего было показано семь новинок. Половина из них имеют корпуса из сваренного итальянцами по секретному рецепту запатентованного красного золота, остальные сделаны из особо прочной, устойчивой к коррозии и царапинам стали AISI 316L.

Китайцев в первую очередь, конечно же, заинтересовало золото. Кстати, оно популярно в Поднебесной отнюдь не потому, что там все погрязло в роскоши. Просто в жарком и влажном климате обычные металлы быстро корродируют и разрушаются, поэтому купола храмов и даже дверные ручки во дворцах принято делать золотыми, иначе их придется часто менять. Что касается фирменного итальянского золота, то оно имеет ярко-красный цвет из-за повышенного содержания меди. А чтобы медь не образовывала патину, в сплав добавили платину. Так что панераевское красное золото стоит дороже обычного.

RADIOMIR 3 DAYS GMT ORO ROSSO

Особенно впечатляюще смотрится это золото в огромном — даже по европейским меркам — 47-миллиметровом корпусе модели Radiomir 3 Days GMT Oro Rosso. Модель интересна тем, что ее корпус представляет собой ремейк первого прототипа часов, созданных Panerai в 1936 году для подводных спецназовцев из элитного



На странице слева:

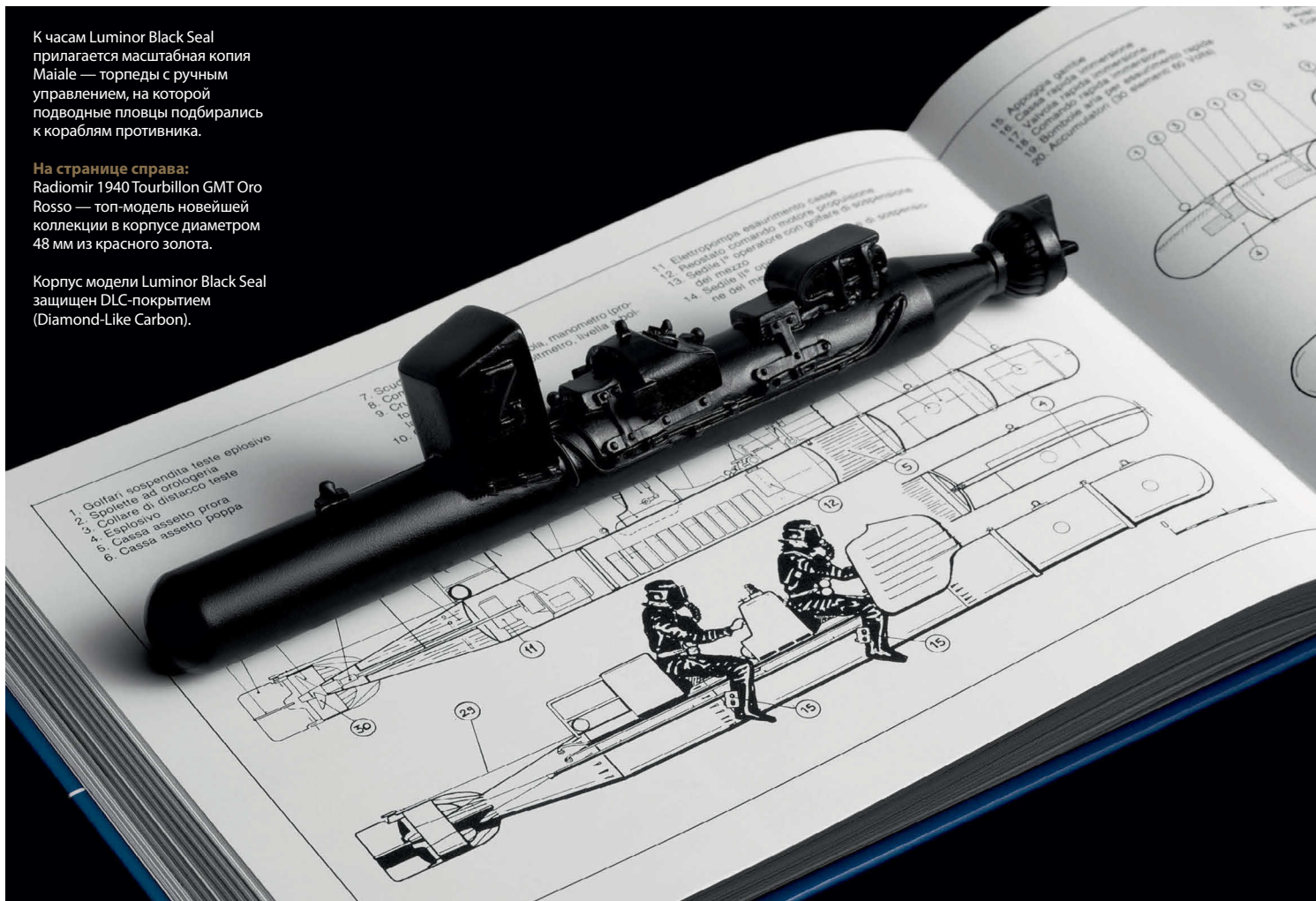
Модель Radiomir 3 Days GMT Oro Rosso с корпусом-ремешком часов, выпущенных Panerai в 1936 году для спецназа Gamma Force.

Часы из коллекционного набора Panerai Luminor Daylight, с которых в 1996 году началась современная история марки. Корпус 44 мм из стали. Механизм P.5000 имеет ручной завод и 8-дневный запас хода. В сет входят два сменных ремешка и отвертка.

К часам Luminor Black Seal прилагается масштабная копия Maiale — торпеды с ручным управлением, на которой подводные пловцы подбирались к кораблям противника.

На странице справа: Radiomir 1940 Tourbillon GMT Oro Rosso — топ-модель новейшей коллекции в корпусе диаметром 48 мм из красного золота.

Корпус модели Luminor Black Seal защищен DLC-покрытием (Diamond-Like Carbon).



подразделения Gamma Force. Часы еще не имели знаменитого фирменного устройства защиты заводной головки; оно не только защищает головку, но и надежно утапливает ее в корпус, чтобы закрыть доступ воде. Особый интерес для панеристи (так называют себя фанаты бренда) представляет сатинированный синий циферблат. Необычный цвет встречается второй раз в истории марки: прежде модель с таким окрасом вышла в прошлом году ограниченной серией в честь открытия первого российского бутика. Механизм P.3001/10 с ручным заводом имеет календарь, индикатор времени во втором часовом поясе, пару заводных барабанов и трехсуточный запас хода. Тираж модели ограничен 200 экземплярами.

RADIOMIR 1940

Часы для подводных спецназовцев так понравились всему Marina Militare (ВМС Италии), что руководство заказало Panerai коллекцию и для остальных подразделений флота. Заказ был выполнен в 1940 году. Часы не имели усиленной герметизации, поэтому заводная головка у них была самая обычная. Но для современных Panerai такая головка — новинка, и появилась она в коллекции Radiomir 1940. В ней вышли сразу три модели: Radiomir 1940 3 Days Automatic в корпусе диаметром 45 мм из стали и красного золота, турбийон Radiomir 1940 Tourbillon GMT Oro Rosso и винтажная модель — почти точная копия оригинала Radiomir 1940 Marina Militare 3 Days Acciaio. Причем для первой модели был специально создан новейший мануфактурный механизм P.4000.

Это первый в современной истории марки автоматический механизм с эксцентричным врезанным в платину ротором автоподзавода. Его даже можно отнести



СЮРПРИЗ

Коллекционный сет выйдет серийно в 500 экземпляров в шкатулке из грушевого дерева

к классу ультратонких, так как высота составляет всего 3,95 мм. Ротор весьма небольших размеров, поэтому для наибольшей эффективности его делают или из вольфрама (металла очень высокой прочности), или (для золотых моделей) из 22-каратного золота.

Новый калибр с диаметром 31 мм оснащен необычно большим мостом анкерного колеса. Это не дизайнерское решение, но весьма важная конструктивная находка. Внушительные опоры моста крепятся к платине двумя винтами, которые играют еще и роль регуляторов и позволяют точно устанавливать и юстировать ось баланса, не трогая балансовую спираль, что очень удобно. P.4000 имеет частоту 28 800 пк/ч, два заводных барабана и трехсуточный запас хода. Есть у него также и функция остановки хода, позволяющая выставить часы с максимальной точностью или синхронизировать показания нескольких моделей. Эта версия отличается не только золотым ротором, но и более тщательным декором с филигранной гравировкой Clous de Paris Hobnail.

Дизайн Radiomir 1940 необычен. Он простой, функциональный и одновременно очень стильный. Обратите внимание, сколь тонки и практически невидимы боковые стороны обычно такого мощного массивного корпуса у отметок «3 часа» и «9 часов». От оригинальной модели современная отличается только наличием секундной стрелки. Зато она отсутствует у винтажных Radiomir 1940 Marina Militare 3 Days Acciaio в корпусе диаметром 47 мм из легированной стали.

Разметка фирменного многослойного циферблата-сэндвича никогда не выцветет. Нижний слой, покрытый люминесцентным составом, надежно защищен верхней пластиной с вырезанными в ней арабскими цифрами



и линейными маркерами разметки. Для максимального сходства с прототипом у этой модели даже куполообразное стекло сделано не из сапфира, а из плексигласа. На всякий случай к модели прилагается запасное стекло. Кроме того, ремейк имеет механизм с ручным заводом и трехсуточным запасом хода P.3000. Вот только водонепроницаемость этих часов значительно выше оригинальной и составляет 100 м.

Топ-моделью новой коллекции является Radiomir 1940 Tourbillon GMT Oro Rosso в корпусе из красного золота диаметром 48 мм. Это, пожалуй, самые скромные часы с турбийоном. Красивейшее из усложнений здесь можно рассмотреть только с обратной стороны корпуса. А все потому, что фирменный циферблат-сэндвич для Panerai священен и неприкасаем. Сам модуль турбийона интересен тем, что имеет двухосную каретку. Одна ось обычная, а вторая позволяет каретке вращаться со скоростью 1 оборот за 30 секунд еще и под углом 90° относительно платины механизма (как антенна радиолокатора).

Инновация запатентована так надежно, что неоднократные попытки конкурентов создать похожие модули терпели неудачу. Без согласия Panerai этого сделать нельзя, а итальянцы пока не позволяют никому воспользоваться своей замечательной идеей. Кроме необычного турбийона, калибр с ручным заводом P.2005 снабжен индикатором времени во втором часовом поясе Panerai, указателем «день/ночь» и запаса хода. Он составляет целых 6 дней за счет трех последовательно соединенных друг с другом заводных барабанов. Полюбоваться вра-

Именитый итальянский часовой дом Panerai показал в Гонконге превосходную экспозицию

щением необычного турбийона можно через прозрачное сапфировое стекло на обороте корпуса. Турбийон из коллекции Radiomir 1940 выйдет ограниченной серией 30 экземпляров.

ДВЕ МОДЕЛИ СЕТА LUMINOR

Позаботились панераевцы и о многочисленных коллекционерах, выпустив сет из двух моделей Luminor Black Seal и Luminor Daylight: с них в 1996 году началась современная история марки. Кстати, они были выпущены по заказу актера Сильвестра Сталлоне, большого поклонника и ценителя бренда, который в тот момент снимался в боевике «Дневной свет». Корпуса обеих моделей диаметром 44 мм сделаны из стали в форме и с пропорциями, предложенными Panerai в 1993 году для модели, созданной на базе исторического корпуса Luminor 1950 года. Механизм P.5000, полностью разработанный на мануфактуре Panerai в Нёшателе, имеет ручной завод и восьмидневный запас хода. Корпус Luminor Black Seal защищен DLC-покрытием (Diamond-Like Carbon, твердый, как алмаз, углепластик). Сет выйдет в 500 экземплярах в шкапулке из грушевого дерева. К часам прилагается масштабная копия Maiale — торпеды с ручным управлением, на которой подводные спецназовцы подплывали к кораблям противника. Водонепроницаемость часов профессиональная — 300 м. В сет входят два сменных ремешка, идентичных основному, и отвертка. **MBY**



Большое искусство

Для ресторана высокой кухни смена шеф-повара — событие всегда неординарное. Предлагаем взглянуть на это не с точки зрения посетителей, а изнутри.



Почему ресторан «Большой» так назвали, догадаться несложно: Большой театр — буквально через стену. Но есть и другой подтекст: это один из немногих московских ресторанов, живущих вне времени и быстро меняющейся моды. Масса столичных заведений проживает недолгую жизнь: сначала проблема забронировать столик, но проходит несколько лет — и ресторан закрывается, чтобы уступить место новому. В этом смысле Москва — полная противоположность Европе, где ресторан может существовать десятилетиями, а то и веками.

«Большой» — заметная точка на гастрономической карте столицы. Открытый более пяти лет назад, он и задумывался как классика жанра с учетом национальной специфики. В меню — современная французская кухня и традиционные русские блюда. Интерьер соответствует: колонны, роскошная мебель Ральфа Лорана,

Люди приходят в ресторан, чтобы удивляться, и их надо удивлять

коллекция произведений искусства, фортепианная музыка. Можно ли этим удивить много чего повидавшую московскую публику? И да, и нет. Вокруг ресторана должно быть то, что именуют атмосферой. Здесь атмосферу диктует само место: сотрудничество с Большим театром привлекает сюда театральную элиту. Здесь отмечают премьеры, открытие и закрытие сезона — к ним приурочивают обновления в меню; есть и специальные сет-ы для театралов — до и после спектаклей.

Но главное в «ресторанном долгожительстве» — это то, что классика, в отличие от ретро, потому и вечна, что всегда безукоризненно соответствует моменту и меняется со временем. Недавно в «Большом» появился новый шеф-повар — голландец Петер Бускенс. Посмотрим, как выглядит классика в его интерпретации.



Вверху:
Интерьер ресторана «Большой» — классический и роскошный, в полной мере отражает концепцию кухни.

В центре:
Белый зал ресторана «Большой».

На странице справа, внизу:
Филе говядины «Россини» с соусом на основе мадеры.



Какие перемены ждут «Большой»?

Многим владельцам ресторанов в Москве интересен европейский шеф, особенно если хочется что-то поменять. Только делать это надо шаг за шагом. Суть не в том, чтобы всё переделать и построить заново. «Большой» — известный и дорогой ресторан; есть постоянные гости с высокими запросами, и я должен это принять. Поэтому задача скорее в поддержании уже существующей популярности.

У Москвы свои особенности?

Большинство европейских ресторанов имеют определенную концепцию кухни. Туда идут попробовать то, что не станешь готовить дома. Москва в этом смысле уникальный город: здесь в одном месте можно найти все — суши, пиццу, борщи. Все сразу и ничего нового. Сюда приходят... просто поесть и часто — поесть как дома.

Кажется, вы не поклонник русской кухни...

Она сложна для моего понимания, но ее новая интерпретация мне интересна. В Москве же иной подход... Заказывает кто-то, скажем, голубцы, а потом говорит: «Моя бабушка делает не так!» Но ведь это не бабушка, это ресторан! Хотя отказываться от русской кухни я считаю неразумным: у нас бывает много европейцев, за этим они сюда и ходят — стерлядь заказывают каждый день. Так что мы держим меню «50 на 50»: русская кухня и европейская — в моей интерпретации.

А в чем «соль» интерпретации?

Например, я не приемлю замороженные продукты: в морозильнике должно быть только мороженое и кубики льда! Не понимаю практику многих ресторанов: порезать мясо на порции, упаковать в вакуум и заморозить, чтобы завтра разморозить! В этом смысле я очень старомодный шеф.

При запрете импорта многих продуктов это, наверное, непросто? У вас в меню фуа-гра...

Варианты есть. Используем российские продукты, что-то идет из Белоруссии. Кстати, во Франции много

фуа-гра из Венгрии, это один из крупнейших поставщиков. Знаете, у всех уток есть печень, хотя не такая большая, как хотелось бы. Так что надо быть гибкими.

А какова обратная связь?

Нужно смотреть, как новые блюда принимает публика. Недавно я предложил лосося в сочетании с говяжьим языком — мне нравится концепция *surf 'n' turf*, люблю комбинировать рыбу и мясо. Но люди не поняли... Тогда я стал готовить лосося с шафраном и зелеными овощами, и его охотно заказывают. Теперь собираюсь предложить говядину с камчатским крабом.

У вас большая команда?

Около 25 человек. Здесь непросто подобрать персонал. Даже официантов... Часто люди не понимают, что это отдельная профессия. Многим кажется, что и повар не профессия: хоть как-то готовить умеют все. Тестирую кандидатов, я прошу приготовить простые вещи: куриное филе, соус олландез и зеленую фасоль. И, как правило, получаю одинаковую консистенцию соуса (не будем называть его голландским), жесткую курицу и обязательно помидорку черри в качестве украшения. Вот поэтому в большинстве ресторанов мы видим одно и то же. В Европе же многие шефы — сами владельцы и «делают место» в прямом смысле.

Вы строгий босс?

На кухне надо быть строгим.

Как режиссеру в театре?

Да все это здание — один огромный театр! В Москве немало отличных ресторанов, только ни одного — мишленовского уровня. Почему-то знаменитые шефы открывают свои рестораны по всему миру, но только не в Москве. Я как-то сказал на кухне: «Парни, это место — одно из лучших в городе.

Почему бы не сделать его самым лучшим?». Я все время говорю: думайте, думайте и экспериментируйте. Нам нужен постоянный прогресс. В Москве непросто работать, но это держит в тонусе. Ты каждый день должен быть на высочайшем уровне. МВУ



ПЕТЕР БУСКЕНС

Родился и вырос в Голландии. Работал у таких шефов, как Кас Стайкерс и Кейс Гельдер, трижды получивших звезды Michelin, а также шеф-поваром голландского бизнесмена Эрика Альбада Йельгерса. В 2013 г. переехал в Москву, где ставил кухню в нескольких ресторанах. В 2014 г., после знакомства с Аркадием Новиковым, стал шеф-поваром ресторана «Большой».

Элегантная сдержанность

Италия может быть очень разной. Иногда
ею достаточно только любоваться,
а порой хочется примерить итальянское
настроение на себя. Например, если речь
идет о весенне-летнем настроении
от Castello d'Oro.



Итальянская мода многолика. Это небритый вальяжный пиджак в скандально-синей рубашке на кричаще-желтой спортивной машине. Это неприлично низкое декольте алого платья Моника Беллуччи. Это пестрые наряды юрких глазастых детей на пыльной площади, кланчащих денежку у леопардовой матроны в золотых туфлях от Dolce & Gabbana.

Страна словно проклята четвертый век подряд — со времен волоокого кудрявого барокко обречена на бесстыдное разноцветное изобилие. Ей оно, конечно, к лицу. Вы видели этих итальянцев? Каждая вторая парочка в толпе — если не Марчелло Матростроне с Джинной Лоллобриджидой, то уж точно Алессандро Дель Пьеро и Мара Карфанья. Тем, кто путается в именах, напомним, что первые двое — звезды мирового кинематографа прошлого века; Дель Пьеро — это такой футболист, а Карфанья так и вовсе до недавнего времени служила министром, вот только выглядят оба на пороге сорокалетия так, что иконы модельного бизнеса рыдают от зависти и грызут себе ногти. С такими лицами, с таким темпераментом можно все (сообразно полу): сочетать основные цвета в дневном наряде, вплетать розы в волосы или вдевать их в петлицы, увлекаться сумасбродными золотыми завитушками и краситься в булочную, как на званый ужин.

Италии это к лицу, но такую Италию хочется бесконечно смотреть в кино и никогда — примерять на себя. Взрывная смесь красок и фактур тяжеловата для любого, кто вырос за пределами Апеннинского полуострова. Остальная Европа, а тем более северная Россия, ищет другой стиль — более сдержанный, более элегантный, но не уступающий киношно-итальянскому в... скажем... заметности.

Castello d'Oro — как раз отличный пример не кричаще-навязчивого, а молчаливо-заметного итальянского стиля: ничего лишнего, эксцентричного и нарочитого, только благородная, проверенная временем и одобренная любими-

*Стиль
Castello d'Oro:
благородная
классика чистого
цвета и мягких
полутонов*

Поклонников свободного стиля в новой коллекции весна-лето впечатлят куртки и жилеты из кожи аллигатора. Классические элегантные брюки в сочетании с ними придадут образу более строгий силуэт, а изысканный деним, наоборот, добавит дерзости.





мыми клиентами классика в чистых цветах или приглушенных полутонах. Дамам полагаются изящные, но лишенные всякой вычурности платья, кавалерам — безупречно сидящие костюмы. И чудесным образом в исполнении портных Castello d'Oro классические силуэты всегда выглядят ультрасовременно.

Возможно, секрет успеха марки — в безукоризненном соблюдении высоких стандартов. Ведь непременное условие причисления к классике — стабильно прекрасное качество каждого сантиметра волокна, каждого исполненного вручную стежка. В модном доме Castello d'Oro одинаково внимательно относятся к соблюдению вековых традиций портняжного искусства и постоянному обновлению технологий — разумный баланс между первым и вторым позволяет марке совершенствовать мастерство и развивать ассортимент, сохраняя неустаревающую, узнаваемую уникальность изделий.

Вероятно также, что верность качеству обусловлена верностью географической: все изделия марки, от фурнитуры до верхней одежды и обуви, на 100% сделаны в Италии. Во времена, когда немало модных домов поддались искушению поиграть на разнице в цене при заказе материалов у более дешевых поставщиков, такая линия Castello d'Oro достойна отдельной похвалы и нашего внимания.

Во многом успех готового изделия зависит от правильно выбранной основы, а здесь с этим все отлично. Если костюм, то тончайшей новозеландской и австралийской ткани из овечьей шерсти, раскроенной вручную, сшитый без единого машинного стежка и без использования клея, с внутренней фурнитурой из верблюжьей шерсти и конского волоса, с пуговицами из натуральной кости, перламутра и ореха. Если трикотаж, то из шелка Cariataggi высочайшего качества или особенно ценных видов кашемира гуанако и викуньи, редких пугливых обитателей перуанских высокогорий. Аксессуары и обувь в Castello d'Oro создаются из цельных полос кожи крокодила, акулы, ската, страуса; склеивание в целях экономии не допускается — кожа всегдашивается вручную.

В коллекции весна-лето — 2015 преобладают приглушенные благородные оттенки самых разных цветов, от серого до кораллового. Тренд сезона — мужские костюмы-тройки глубокого синего цвета. Сегодня синий на пике, и не обратиться к нему в гардеробе будет преступлением. Поклонников свободного стиля впечатлят куртки и жилеты из кожи аллигатора. Классические элегантные брюки в сочетании с ними придадут образу более строгий силуэт, а изысканный деним, наоборот, добавит дерзости.

Кардиганы, майки, романтичные и современные платья — лидеры женской линии под маркой Cd'O. Однотонные, пастельные, с необычным неброским узором или же яркие, с цветочным принтом — подходящий декор найдется для каждой леди. Свитеры, жакеты и блузки с отделкой из жемчуга добавят спокойному повседневному образу элегантности. И, конечно, нельзя устоять перед потрясающими аксессуарами и обувью новой коллекции: наряду с изысканными лодочками на высоком каблуке для женщин и классическими мужскими туфлями темных тонов представлены лоферы более светлых оттенков с пряжками из крокодиловой кожи.

Новая Италия, символы которой — роскошное качество, сдержанность и шик, приглашает в бутики Castello d'Oro. К счастью, марка представлена в России, так что освоить элегантность по-итальянски можно, не уезжая из дома. MBY

Все
изделия
Castello d'Oro
на 100% сделаны
в солнечной
Италии



Тренд сезона — мужские костюмы-тройки глубокого синего цвета. Сегодня синий на пике, и не обратиться к нему в гардеробе будет преступлением.

Дамам полагаются изящные, но лишенные всякой вычурности платья, кавалерам — безупречно сидящие костюмы.



Школа ВДОХНОВЕНИЯ

Хороших ресторанов в Петербурге много. Однако «Дегустация» — это больше чем ресторан, и поэтому побывать здесь совершенно необходимо.

Бытует мнение, что каждый житель Петербурга навскидку может назвать не менее трех достойных кафе или ресторанов в пяти минутах ходьбы от своего дома. Прекрасная иллюстрация и спросу, и предложению: петербуржцы любят гастрономические эксперименты, а заведения Северной столицы стараются угодить вкусу любого клиента.

Однако даже самых искушенных посетителей ресторанов впечатлит новый проект «Дегустация» на Петроградской стороне. Его уникальность в том, что он объединяет винно-гастрономический бутик, дегустационный зал и ресторан Fancy Food Bar.

Первым делом мы застываем в изумлении перед громадными стеллажами, заставленными всевозможными баночками, коробочками, пакетиками, бутылочками и бутылками... Перед нами — тот самый гурмэ-бутик: здесь можно выбрать вина и портвейны, элитные сорта чая и кофе, вариации на тему песто и соусов для пасты — с трюфелем, белыми грибами или сушеными томатами, а также прекрасное оливковое масло Extra Virgin. Рядом — калейдоскоп макаронных изделий всевозможных форм и фактур, рис для приготовления



*Этот
бутик —
прекрасное
место для
расширения
кулинарного
кругозора*

Вверху:
Здесь по-настоящему уютно, а еще очень волнительно: обилие всевозможных бутылей и коробочек на стеллажах вдоль стен поражает воображение и вдохновляет на кулинарные подвиги.

Справа, сверху вниз:
Самое важное в ресторанном бизнесе — это команда. В «Дегустации» собрались достойные кулинарные мастера.

Итальянские маринованные помидоры из провинции Мулизе с оливковым маслом, отжатым одновременно с бергамотом.

Богатая коллекция вин удивит даже знатоков. Вино можно попробовать на месте или взять бутылку для домашнего вечера.

ризотто, мед и заморские джемы. Просто вселенная ингредиентов для кухонной магии: присмотришься — и вдруг обнаруживаешь в себе страсть к поварскому мастерству, даже если до сей поры соорудить яичницу казалось целым приключением, и уже мечтаешь сочинить для домашних что-то особенное.

Но убежать с кульком волшебных баночек домой еще рано; для закрепления вдохновения стоит пройти во второй зал — дегустационный. За столом на 15 персон регулярно проходят тематические дегустационные вечера, в программе которых — селекция вин определенных регионов и кулинарные эксперименты из продуктов премиум-класса. Эта комната — рай для тех, кто ищет новые горизонты в кулинарном и винном искусстве.

За дегустационным залом расположился ресторан-бар: ярко-красная штукатурка и белые стеллажи от пола до потолка с «манерной» посудой уживаются с предметами современного искусства на стенах. Здесь по-настоящему уютно, и уже только за интерьер

«Дегустация» достойна войти в лист тех самых «трех ресторанов в пяти минутах».

Но главный fun этого Fancy Food заведения — открытая кухня. Наблюдать за процессом приготовления невероятно увлекательно, тем более что в меню — не какие-нибудь классические котлеты по-киевски, а, например, гибралтарский осьминог с картофельным пюре или тартар из молодой телятины с каперсами. Я пробовала эти блюда — волшебно! Повара работают так ловко, что подсмотреть секреты мастерства удастся вряд ли, но вот набраться кулинарного вдохновения, того вкуса к жизни и к творчеству, которого в северных широтах нам часто недостает, — получится непременно.

И сюда, в «Дегустацию», захочется возвращаться: чтобы пополнить запас волшебных приправ, а также за новым кулинарным опытом и за новой порцией творческого настроения. Это заведение достойно войти в тройку любимых, даже если оно окажется дальше, чем в пяти минутах ходьбы от вашего дома. **МВУ**

Пожалуйста на регистрацию!

Многим ситуация с регистрацией яхт в России кажется весьма туманной. Что полезно знать тем, кто собирается приобрести яхту?

Текст Ирина Липовецкая

Владеть солидной яхтой — хоть для путешествий, хоть исключительно для имиджа — дело хорошее. Если вы планируете столь дорогое приобретение, нелишне знать о некоторых сложностях, которые подстерегают будущего судовладельца. И если верно латинское высказывание «Praemonitus praemunitus» («Предупрежден — значит вооружен»), проблемы эти неожиданными не окажутся.

ЗАЧЕМ НУЖНА РЕГИСТРАЦИЯ?

Начнем с того, что международное морское право не содержит норм, прямо требующих регистрации судна. Тем не менее по конвенциям любому судну лучше иметь флаг какого-либо государства, для чего следует пройти процедуру регистрации согласно законодательству этой страны. Тогда государство флага должно осуществлять контроль над судном, гарантировать его соответствие

техническим и юридическим нормам и даже защищать.

Вопрос: а можно ли как-то избежать всех этих сложностей и владеть яхтой в свое удовольствие, без регистрации?

Можно, если судно намертво пришвартовано либо вы собираетесь остаток жизни провести в открытом море и вам не важны права собственности. Государственная регистрация не только удостоверяет право плавания под тем или иным флагом, но и закрепляет за владельцем право собственности на судно. Во всех остальных случаях ответ «нет». Хотя в некоторых странах регистрация яхт не требуется, а их государственную принадлежность определяет гражданство владельца (пример — Швеция). Такие суда, не внесенные ни в один судовой реестр, в юридическом плане выглядят как отщепенцы. Отсутствие государственного флага делает судно и его владельца беззащитными перед

многими обстоятельствами.

При обнаружении такой яхты в территориальных водах некоторых стран владельца могут оштрафовать, а судно даже арестовать.

РАЗДЕЛЕНИЕ СФЕР

В этой публикации затронуты в основном вопросы регистрации моторных яхт.

В связи со вступлением в силу Федерального закона № 36-ФЗ от 23.04.2012 г. «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части определения понятия маломерного судна» в Кодекс торгового мореплавания РФ (КТМ РФ) и в Кодекс внутреннего водного транспорта РФ (КВВТ РФ) внесены поправки, относящиеся к процедурам регистрации судов и прав на них (включая маломерные суда), а также классификации и освидетельствования судов.

Согласно ч. 1 ст. 33 КТМ РФ и ч. 1 ст. 16 КВВТ РФ не подлежат государственной регистрации, классификации и освидетельствованию:

- шлюпки и иные плавсредства, которые являются принадлежностями отдельного судна;
- плавсредства массой до 200 кг и мощностью двигателя до 8 кВт (10 л.с.);
- спортивные парусные суда без двигателей длиной до 9 м, не оборудованные местами для отдыха (спальные места).

РЕЕСТРЫ РЕГИСТРАЦИИ СУДОВ

1. Маломерные суда (суда длиной не более 20 м с количеством людей на борту не более 12), не занятые коммерческой деятельностью, подлежат классификации, освидетельствованию и государственной регистрации в Реестре маломерных судов с выдачей судового билета. Процедуры осуществляет ГИМС МЧС России.

2. Маломерные суда, занятые коммерческой деятельностью, подлежат классификации, освидетельствованию и государственной регистрации в Государственном судовом реестре с выдачей судового билета. Классификацию и освидетельствование проводят Российский Морской регистр судоходства (РМРС) или Российский Речной регистр (РРР); государственную регистрацию проводят капитан морского порта либо ГБУВПиС (Государственное бассейновое управление водных путей и судоходства).

3. Прогулочные суда длиной более 20 м или с количеством людей от 12 до 18, не занятые коммерческой деятельностью, подлежат классификации и освидетельствованию РМРС или РРР с выдачей соответствующих актов. Государственную регистрацию и выдачу судового билета осуществляют капитан морского порта либо ГБУВПиС.

4. Любое судно, не относящееся к категории маломерных

(за исключением упомянутых выше), вне зависимости от деятельности (коммерческая или нет), подлежит классификации и освидетельствованию РМРС или РРР, а для судов, регистрируемых в Российском международном реестре судов, — также Германским Ллойдом или Бюро Веритас с выдачей классификационного свидетельства и свидетельства, предусмотренных КТМ или КВВТ соответственно и международными конвенциями. Государственную регистрацию осуществляет капитан морского порта либо ГБУВПиС; выдаются свидетельства о собственности и о праве плавания под государственным флагом Российской Федерации; при этом суда смешанного (река–море) плавания регистрируются капитанами морских портов (как и суда п. 2, п. 3).

То есть маломерные суда, занятые коммерческой деятельностью, подлежат регистрации в Государственном судовом реестре, а не занятые таковой — в Реестре маломерных судов. При этом на ГИМС возложена регистрация маломерных судов, не занятых коммерческой

деятельностью, на капитана морского порта или ГБУВПиС — судов, которые в таковую вовлечены (ст. 35 КТМ РФ, ст. 17 КВВТ РФ).

Согласно письму № ОВ-28/1947 от 25.02.2013 г. заместителя министра транспорта РФ, разделение ответственности при классификации и освидетельствовании маломерных судов коммерческого использования между РМРС или РРР определяется в зависимости от районов плавания судов:

- внутренние водные пути — РРР;
- морские районы с удалением от мест убежища или берега до 12 миль включительно — РМРС или РРР (по выбору судовладельца);
- морские районы с удалением от мест убежища или берега свыше 12 миль — РМРС.

ГДЕ БУДЕМ ДЕЛАТЬ ТАЛИЮ?

В очередной раз приходится признать, что размер имеет значение. От длины яхты будут зависеть многие вопросы, связанные с ее регистрацией. Но сначала заметим, что само понятие «яхта»

в официальных документах отсутствует. Применительно к прогулочным судам законодворцы давно утвердили в определенной степени уничижительный термин «маломерное судно» (маломерка — вещь неполной меры, неполноценная). Ну да бог с ними, с терминами — суть не в них.

Согласно ст. 7 КТМ РФ и ст. 3 КВВТ РФ маломерным считается судно длиной не более 20 м... Но почему 20? По числу пальцев на руках и ногах или по каким-то более весомым основаниям?

Согласно международным нормам, к категории малых (точнее, прогулочных — pleasure) относятся суда длиной до 24 м. Следовательно, яхта длиной 23,60 м, приобретенная за границей, построенная и оборудованная по стандартам для прогулочных судов, попав в Россию, формально причисляется к судам крупным со всеми техническими требованиями к таковым. Даже если судно не предназначено для

коммерческой деятельности, оно поднадзорно структурам Минтранса (классификация в регистрах, регистрация

**Без флага
и регистрации
яхта лишается
защиты
государства**





Регистрация яхты дает ее владельцу немало выгод, включая душевное спокойствие

Предложений по регистрации яхт немало — важно сделать правильный выбор

у капитана порта или в ГБУВПиС), и тут могут возникнуть сложности, поскольку для малых и крупных судов действуют разные требования — к конструкции, оборудованию и пр.

Ситуация осложняется еще и тем, что, согласно директиве Евросоюза RCD EU 2013/53/EU (Recreational Craft Directive, европейские нормы проектирования прогулочных судов), длина судна измеряется между крайними точками собственно корпуса, без внешних конструкций. А в российской практике под длиной понимается габаритная длина судна — расстояние между крайними точками носовой и кормовой оконечностей корпуса с учетом выступающих частей. Так что даже если в спецификации на вашу яхту, построенную, скажем, в Голландии, указано LH 20 m (Hull Length, длина корпуса), приниматься во внимание будет LOA 21 m (Length Over All, длина габаритная). Остается уповать на милость инспекторов регистров и, если повезет, на попутное согласование верфью проекта с одним из зарубежных классификационных обществ (такое иногда случается).

ДОКУМЕНТЫ, МЕСТО И ВРЕМЯ

Перечни документов для регистрации судна в Государственном судовом реестре или Реестре маломерных судов опубликованы в различных источниках, поэтому в статье

мы отметим только наиболее важные моменты.

В перечнях указаны правоустанавливающие документы (договор купли-продажи, договор на постройку судна, справка-счет и пр.), подтверждающие происхождение судна, свидетельство о годности к плаванию, классификационное свидетельство, документ об исключении судна из других реестров (если судно прежде имело регистрацию).

Документы на государственную регистрацию новой яхты гражданину РФ необходимо подать в течение 30 дней со дня ее приобретения. Документы должны быть на русском языке, иностранные документы следует перевести и заверить должным образом.

Если яхту регистрируют на юридическое лицо, дополнительно необходимо предоставить подлинники

и копии документов о государственной регистрации компании, справку об учете яхты на балансе, копию приказа руководителя о назначении лица, ответственного за эксплуатацию яхты, доверенность на представителя компании.

Решение о государственной регистрации судна или отказе в регистрации должно быть принято в течение месяца с момента подачи соответствующего заявления. Срок регистрации судна может быть продлен не более чем на месяц для проверки подлинности представленных документов.

Регистрация маломерного судна должна быть проведена в течение трех рабочих дней с момента предоставления пакета документов на регистрацию.

При государственной регистрации яхты выдается судовой билет.

В КТМ РФ (п. 2, ст. 27) и КВБТ РФ

(п. 10, ст. 14) указано, что судовой билет удостоверяет право плавания под государственным флагом РФ, право собственности на судно и годность судна к плаванию и принимается в любой стране мира любыми уполномоченными структурами, включая страховые компании. При этом судовой билет не удостоверяет соответствие судна правилам классификации и постройки, не является подтверждением наличия у судна класса и годности к плаванию.

Регистрация осуществляется в территориальных отделениях соответствующих органов, под юрисдикцию которых подпадает адрес регистрации владельца или место базирования судна.

РЕГИСТРАЦИЯ ЯХТ В ОФШОРАХ

	Сент-Винсент	Брит. Вирг. о-ва	Гернси	Каймановы о-ва
Срок регистрации	1 день	2 дня	1–2 дня	1 день
Документы	копии*/оригиналы**	оригиналы	оригиналы	копии/оригиналы
Рег. компании	да	да	да	да
Представитель	нет	да	да	да
Репутация регистра	grey list	–	white list	white list



*Копии (отсканированные) предоставляются для временной регистрации

**Оригиналы необходимы для постоянной регистрации

**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».

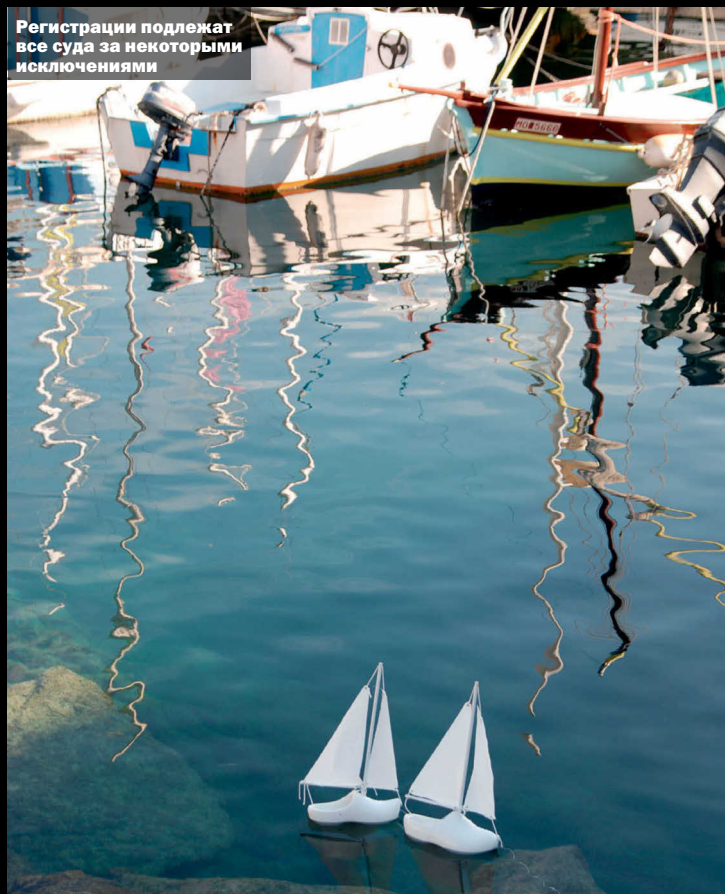
+7 (812) 955-49-54

+7 (812) 407-74-45

Каймановы острова. Здешний регистр имеет отличную репутацию: в нем прописано более 10% мирового флота суперяхт



Регистрации подлежат все суда за некоторыми исключениями



Регистрация яхты юридически закрепляет право собственности на нее



В интернете «гуляет» информация, будто яхту, которую приобрели за рубежом и ввозить в Россию не планируют, зарегистрировать здесь не удастся: российские органы регистрации требуют наличия судна на территории страны со всеми документами в установленном порядке. Но РМРС признает результаты осмотра грузового судна в любом порту, проведенного либо собственным инспектором, либо лицензированным сюрвейером. Точно так же известны факты осмотра представителями РМРС судов длиной более 20 м в Финляндии и Турции.

ПОД ЧУЖИМ ФЛАГОМ

Яхту можно регистрировать как в России, так и за ее пределами. Простая процедура регистрации, льготное налогообложение, нежелание показывать свое приобретение соотечественникам и прочие факторы побуждают владельцев яхт идти под «удобные» флаги. В Англии, к примеру, резиденты королевства регистрацию яхты могут осуществить по интернету (£ 30, оригиналы документов высылают почтой). В России процедура регистрации сложнее, а стоимость существенно выше. Выбор государства, где владелец яхты решит проводить регистрацию, и флага, под которым яхта будет ходить, зависит от многих

обстоятельств. Помимо юридических, экономических и организационных, следует учесть и то, воды какого государства яхте предстоит по большей части бороздить.

Предложений по регистрации яхт в крупных странах и офшорах много, цены, сроки и требования указывают самые разные. В таблице приведены особенности регистрации яхт в некоторых часто рекомендуемых странах (регистрах). В их числе — Каймановы и Британские Виргинские острова (заморские территории Великобритании в Карибском море), Сент-Винсент (Сент-Винсент и Гренадины — независимое государство в Карибском море, входит в Содружество наций), Гернси (остров в проливе Ла-Манш в составе Нормандских островов).

Есть ряд обстоятельств, которые следует учитывать при постановке яхты под тот или иной флаг, в том числе объем полномочий местного представителя в государстве флага и особенности регистрации компании.

При регистрации яхты за рубежом также потребуются следующие документы: договор купли-продажи (Bill of Sale), отмена прежней регистрации (если таковая имела), выписка о регистрации компании, сертификат производителя (Builder's Certificate) для новой яхты, технические характеристики и название яхты, акт

освидетельствования (Survey Report), список спасательного и радиооборудования в соответствии с районом плавания. Отметим и то, что указанные выше регистры не требуют раскрытия бенефициара компании.

Регистрация яхты в офшорах производится преимущественно на компанию (ее можно купить или зарегистрировать), но есть и предложения по регистрации на физическое лицо — нерезидента. Такое возможно, к примеру, в штате Делавэр (для этого не требуется лететь в США), но следует знать, что регистрация касается только яхт, находящихся в юрисдикции штата, и прекращается при отсутствии их более полугода.

Не стоит полагать, что регистрация яхты под чужим флагом совсем уж дешевая. При покупке новой лодки в Испании можно получить временную регистрацию на год (с правом продления) и без уплаты НДС. Стоимость регистрации — около € 1500, продление — € 1000.

НДС

Покупая яхту на территории ЕС, гражданин России может не платить НДС, что многих привлекает. При этом в течение 30 суток (требования в разных странах могут различаться) он обязан вывезти яхту за пределы ЕС (оформить экспортную декларацию).

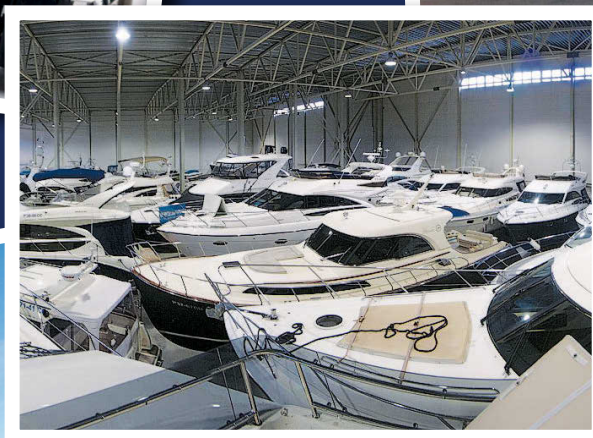
Далее, поставив яхту под какой-нибудь флаг (зарегистрировав), он имеет право войти в зону ЕС сроком на 18 месяцев по режиму временного импорта (Temporal Importation) без уплаты НДС. Если яхту везти на машине или на борту грузового судна, срок сокращается до 6 месяцев.

По истечении этого срока (18/6 месяцев) яхта должна покинуть территорию ЕС: требуется оформить выход и закрыть режим временного импорта. После этого яхта может снова вернуться в зону ЕС на срок 18 месяцев. Интервал между выходом из зоны ЕС и возвращением законом не регламентируется, а для подтверждения пребывания яхты за пределами ЕС обычно достаточно какого-либо платежного документа (чека), прямо относящегося к яхте. Нарушение этих правил преследуется по закону вплоть до ареста лодки.

Если, прочтя эти заметки, вы не передумали покупать яхту, прекрасно. Понятно, что владелец крупной яхты не станет сам заниматься рутинными процедурами, а поручит все хлопоты капитану, другому доверенному лицу или какой-либо организации. Но в любом случае он должен знать, что его ждет. Тогда не придется удивляться тому, что все происходит не так быстро и просто, как хотелось бы. Предупрежден — значит вооружен. **МВУ**

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
Ваму мечту*

НАШИ ЯХТЫ

Делимся опытом

История одной лодки

Мы продолжаем рубрику «Наши лодки»: публикации в ней позволяют узнать об особенностях моделей, взглянув на них глазами потребителя. На этот раз о флагмане верфи Trident — Solo 900 — рассказывает владелец и капитан Никита Невенчаный.





Это было летом, а уже в самом начале следующего сезона Никита получил свой Solo 900.

СОТВОРЕНИЕ

«Собственно, в Trident я пришел за конкретной моделью, а не благодаря известности бренда, но вскоре убедился, что выбрал правильную команду».

Никита оказался в особенном положении: его Solo 900 был только вторым корпусом серии. На этой лодке отработывали многие конструкторские и дизайнерские решения, которые в дальнейшем прекрасно прижились, и в этом заслуга не только готовых пойти навстречу разработчиков, но и инициативного клиента. Всю зиму конструкторы и заказчик активно работали, обсуждали изменения и дополнения в оборудовании лодки.

«Я затребовал у них все имеющиеся фотографии — их было сотни полторы, видео, и на основе этого сел составлять техзадание».

Большая часть пожеланий касалась обустройства мест хранения в салоне и под палубой. Хорошо представляя себе объем необходимого багажа, Никита старался задействовать каждый свободный кубический дециметр. К примеру, капитанское кресло было установлено на тумбу, что позволило устроить под ним дополнительный ящик. Появлялись пенал для хранения обуви и «бардачок» для мелочей; в итоге общими усилиями каждый свободный объем нашел себе применение. Многие из этих разработок остались в серии.

«Хвастаться, что я доработал вот это, вот то и то, не буду — у ребят отличная машина, отличный корпус, но приятно осознавать, что в этом есть и мое участие. Мастерам из Trident нравится делать хорошие вещи; собственно, у нас с ними одна цель, вот поэтому мы и вместе».

Многое делалось не для улучшения серийной модели, а под персональные нужды заказчика. Например, наш капитан отказался от гальюна в пользу бойлера для горячего душа.

«Я и до берега дойду, а возить с собой гальюн не хочется... Webasto в базовой комплектации уже был, но я хотел нормальный душ».

Наш нынешний герой — опытный мореход. Его увлечение лодками началось еще в отрочестве на Дальнем Востоке, на отцовском «Днепре» с мотором «Вихрь-30». Позже, уже в Петербурге, Никита при первой возможности обзавелся лодкой. Сначала была пара, как он говорит, «надувастиков», потом — только алюминий.

«Я отчетливо представляю себе, что такое пластик, — рассказывает Никита. — Понимаю все его преимущества, но трястись из-за того, что днище будет постоянно биться о камни на Ладоге... Ну его!»

До Solo 900 он поменял четыре алюминиевых лодки, каждая новая была крупнее предыдущей. Последняя модель, Silver Condor 730, была выбрана за транспортные габариты: ее ширина не превышала 2,50 м. Лодка исправно служила три сезона, но все-таки была тесновата, а хотелось судно, на котором можно не просто совершать прогулки, но делать это с комфортом.

ЗНАКОМСТВО

Никита рассказывает, что на Solo 900 он наткнулся случайно, через баннер в сети: алюминиевый, как и хотелось, корпус, вполне подходящие размеры и весьма впечатляющий обратный наклон рубки.

«Аллергия на пологое лобовое стекло у меня осталась еще со студенческих времен: тогда как раз выпустили ВАЗ-2109, и это было страшно модно. В катерах с подобным дизайном у меня создается ощущение, что сидишь в том самом “жигуленке”. К тому же я уже побывал на финских лодочных выставках и знал преимущества стекла с обратным наклоном. Эстетически, может быть, на любителя, но на практике очень удобно: меньше брызг на стекле, солнце не утомляет, на крыше рубки больше места — там, например, можно держать надувной тендер».

Лодку, определенно, стоило рассмотреть внимательнее, на тот момент существовал первый (и единственный) корпус серии, с которым наш герой успел познакомиться перед его отправкой заказчику.

«Когда они показали мне Solo 900 внутри, я понял: это мое. Подпалубное пространство оказалось очень просторным, а место для хранения для меня имеет громадное значение: я неделями живу на Ладоге, строю там; с собой у меня всегда бензопила, генератор, два набора инструментов и много других нужных вещей...»

Команда Trident легко пошла навстречу всем пожеланиям заказчика





Карелия — отличное место для летнего отдыха, а с Solo 900 в город можно не возвращаться по нескольким неделям

Были установлены дополнительный картплоттер, гидроусилитель руля, авторулевой, радар, впередсмотрящий эхолот и даже солнечные батареи на крыше — все для того, чтобы чувствовать себя на карельских озерах так же комфортно, как дома. Отказался Никита и от стационарного двигателя, оставив два подвесных Suzuki по 300 л.с., что позволило получить дополнительное пространство под палубой в корме.

ДОМ НА ВОДЕ

«Я четко знал, чего хочу. Мне нужна была быстроходная плавдача, — рассказывает Никита. — Чтобы можно было подолгу оставаться на природе и не ставить палатку, но при этом отвезти друзей или родителей с ветерком на прогулку — на Валаам, к шхерам, в Приозерск. С этими задачами Solo 900 справляется безупречно».

В первый сезон наш герой примерно два месяца провел на Ладоге.

На долгих стоянках строил причал, обустроив место для отдыха на берегу, но спать оставался в лодке: всем качествам маленького дома на воде Solo 900 отлично соответствует.

Днем на катере свободно размещаются шесть человек, на ночь можно устроить четверых, для постоянного нетесного проживания лодка идеальна двоим. Горячая вода, как уже упоминалось, в достатке, толковая система отопления спасает от карельской ночной прохлады, а приготовить горячую пищу на камбузе, укомплектованном керосиновой плиткой, не проблема (Никита газ на борту держать не захотел).

«Пожарить картошечку на троих — идеально. На долгих стоянках предпочитаю готовить на берегу: гостей обычно много, и за просторным столом значительно удобнее. Но при необходимости на лодке за столом четверо уместиться могут».

Важна — и об этом наш герой говорит отдельно — остойчивость лодки.

Тримаранные обводы обеспечивают Solo 900 «неколебимость» у причала: при

перемещении с борта на борт катер стоит как влитой. У лодки отличная управляемость...

«Уже не первое лето я провожу в Приозерске. Там в яхт-клубе стоит моя машина: вернулся из шхер, съездил в город — и обратно, на катер... Бывает, так по два раза в день. Помню серьезный контраст при управлении лодкой и автомобилем: изумление, будто с дикой лошади пересаживаешься на обездвиженную. На Solo 900 такого нет: катер управляется так же спокойно, как машина. Нет рысканья на курсе, нет сбоев на малом ходу, и швартовать 9-метровое судно мне даже проще, чем лодку меньших размеров».

НА ХОДУ

Самое длинное путешествие, которое проделал Никита за два сезона на своем Solo 900, — перегон из Питера в Приозерск, почти шесть часов хода.

«Приключением это назвать трудно: тут, как это говорят об автомобилях, кирпич на педаль газа положил, встал в колею и пошел», — он рассмеялся.

Но вообще запаса хода в 400 км (при баке вместимостью 600 л и расходе в 150 литров на сотню) достаточно для дневных прогулок по Ладожскому озеру. Походы на несколько дней наш герой не предпринимал, а вот идти в сумерках случалось не раз — в августе темнеет рано.

«Светим фонарем, чтобы не дай бог не наскочить на кого-нибудь, спящего в надувухе. В остальном ночные прогулки мало чем отличаются от дневных».

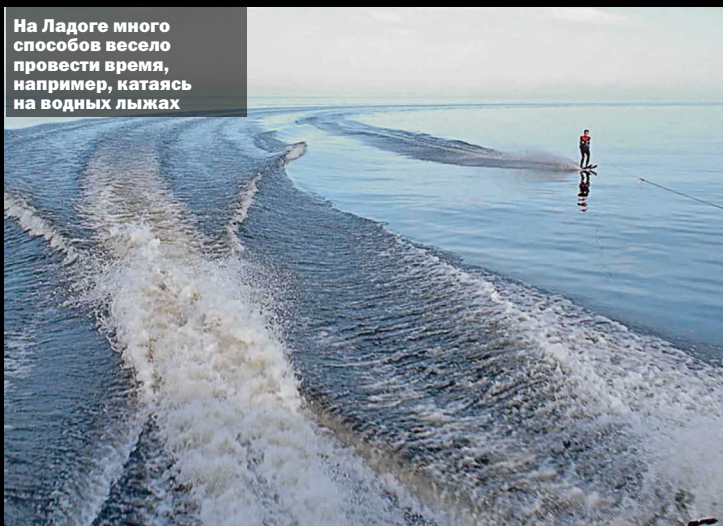
Самая неприятная из условно аварийных ситуаций приключилась, когда не рассчитали запасы топлива и недотянули до заправки. Тут уж пришлось на последних «чихах» мотора выбрасываться на берег и доставлять бензин посуху. С тех пор Никита всегда держит на борту канистру. И хотя на Ладоге бывают штормы, наш герой разумно избегал их оба сезона.



На долгих стоянках Никита строит причал и ставит шатер на берегу, но спать все равно предпочитает на лодке



Полным ходом идет работа над обустройством стоянки



На Ладоге много способов весело провести время, например, катаясь на водных лыжах

«Как-то в ноябре я попробовал выйти на Solo 900 в непогоду, при высокой волне. Отошел от яхт-клуба буквально на несколько сотен метров — и сразу повернул назад. Лодка вела себя нормально, но мне самому не очень понравилось».

Нашему герою катер нужен не для экстрима, не для рыбалки и не для кругосветок — для летнего удовольствия. Обитаемый, управляемый, надежный — этим требованиям Solo 900 соответствует идеально.

«На борту комфортно — во всяком случае, комфортнее мне не было ни на одной прежней лодке. Кроме того, с Solo 900 я могу справиться без помощников, и, по моим ощущениям, это максимальная длина лодки для управления одному. Так что другого судна я пока не хочу. Наверное, есть и более быстрые, и более обитаемые модели, но эта отлично мне подошла, и на ней все устроено так, как я хотел». МВУ



В лодке достаточно места, чтобы взять с собой тендер

Я искал быстроходную плавдачу, и Solo 900 — лучший вариант

Запас хода — 400 км; этого достаточно для дневных прогулок, например, на Валаам или к шхерам





Эксперт MBY
Грег Копп
E-mail: editor@mby.ru

Двойная мощь

Мы полагали, что первое поколение двухтактных подвесников Evinrude E-TEC технически сложно превзойти. До тех пор, пока не познакомились со вторым. Производители четырехтактников, остерегайтесь: Evinrude G2 может попортить вам кровь!

Когда прошлым летом BRP представила второе поколение (G2) подвесных моторов Evinrude E-TEC, мы ожидали увидеть обычное обновление успешного модельного ряда. Однако после полноценного теста стало очевидно, что это совершенно новые двухтактные модели мощностью 200–300 л.с. с прямым впрыском.

В их основе — такой же диаметр цилиндров и ход поршней, что и у предшественников, однако камера сгорания, геометрия поршней и регулировка момента открытия продувочных окон совершенно иные. По заверениям BRP, это позволило сделать двигатели более экологичными, приемистыми и недорогими: сравнительные тесты показывают 20% прироста крутящего момента, 15% экономии топлива и снижение на 75% вредных выбросов по сравнению с ближайшими конкурентами.

Прежде чем пустить нас за штурвал

лодки на озере Маджоре (Италия), команда Evinrude детально объяснила особенности новой технологии. Разработке с нуля подверглись три процедуры: впрыск топлива, сгорание топливной смеси и отведение газов. Для максимальной эффективности в цилиндр впрыскивается обедненная смесь воздух–топливо в соотношении 14:1, причем чтобы достичь полного сгорания, ее движение в камере сгорания происходит определенным образом. Эта технология, получившая название PurePower, сводит к минимуму попадание несгоревшего топлива в выпускной коллектор, обеспечивая тем самым высокую экологичность. BRP разработала эту технологию совместно с Университетом штата Висконсин

и считает основным достижением G2.

Еще более эффективным весь процесс делает так называемая технология Starboard-Starboard, при которой выпускные коллекторы расположены сбоку 6-цилиндрового блока, а не на привычном месте между рядами цилиндров. Это обеспечивает более быстрое и прямое прохождение выхлопных газов.

НА ПОЛНОЙ ГАШЕТКЕ

Наш тест проходил на катере RIB Zodiac Milpro (7,50 м) с алюминиевым корпусом и двумя моторами E-TEC G2 по 200 л.с., предназначенном для военных целей. На холостом ходу по звуку моторы не отличались от двигателей первого поколения, но это до тех пор, пока не положишь

ручки газа: тогда тональность выхлопа становится более глубокой — дает о себе знать боковое положение коллекторов.

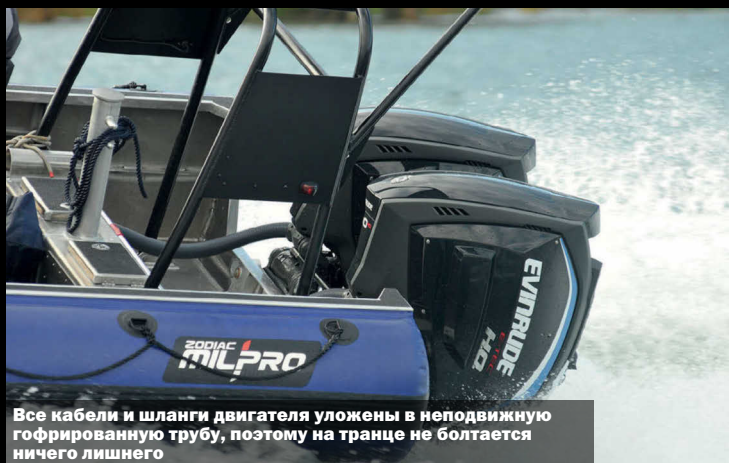
С экипажем из трех человек широкий катер сорвался с места, как гоночная лодка, не оставив у нас сомнений в крутящем моменте G2. Моторы обеспечивают равномерную подачу мощности в очень широком диапазоне от 2000 до 6000 об/мин, после чего происходит отсечка.

В отличие от супертихий 4-тактных двигателей, звук G2 под максимальной нагрузкой отчетливо выражен; но стоит вернуться в спокойный крейсерский режим, как их «голоса» стихают.

Для облегчения жизни умная система i-Trim автоматически регулирует угол наклона «ноги» в зависимости от скорости судна. При желании систему можно отключить и управлять мотором вручную. Это нужно, например, на волне, когда приходится специально задрать нос, чтобы лодка не зарывалась в волну.

МНЕНИЕ: Я скептически воспринял заявление, что E-TEC G2 совершат революцию на рынке подвесников, но результаты испытаний подкупают. Интересно провести сравнительный тест с 4-тактными моторами. **Хьюго Андреа**





Все кабели и шланги двигателя уложены в неподвижную гофрированную трубу, поэтому на транце не болтается ничего лишнего

Другая «фишка», под названием Power Steering Assist, позволяет изменять усилие, которое необходимо прикладывать к штурвалу при его перекладке. Из трех режимов («Отключено», «Малое усилие», «Большое усилие») тестового Zodiac более всего подошел второй, хотя легкие одномоторные лодки, возможно, потребуют полного усиления штурвала, особенно на высоких скоростях. Переключение режимов идет через сенсорный дисплей на приборной консоли, тогда как контролируемая электроникой гидравлическая система находится в центральной части двигателя, прямо за креплением к транцу.

Она состоит из вертикального цилиндра с поршнем и зубчатой передачей. При движении поршня вверх или вниз в зависимости от давления жидкости зубчатая передача поворачивает колонку в ту или иную сторону. Простая конструкция системы обеспечивает постоянное положение поворотной оси независимо от наклона мотора, плюс, в отличие от отдельной помпы, не занимает места на транце. Это обеспечивает одинаковую чувствительность к перекладке штурвала при любых скоростях и углах откидки мотора.

ПРИЯТНЫЕ ШТУЧКИ

Наиболее заметная особенность новых Evinrude при взгляде из кокпита — система Dual Axis Rigging (DARS). Суть ее в том, что все выходящие из двигателя кабели и шланги убраны в одну

гофрированную трубу, которая неподвижна при движении мотора. Это достигается за счет того, что труба входит в мотор через статичное транцевое крепление, а не в верхней или нижней части, которые меняют положение при поворотах. Для G2 можно применять более короткие кабели и освободить транец от горизонтальной управляющей тяги, что избавляет от необходимости иметь «колодец» (подмоторную нишу).

Для снижения сопротивления новый редуктор SLX наделили удлиненной антикавитационной плитой, а также фронтальным и боковыми водозаборниками. Выбор передачи в редукторе осуществляют электронные сервоприводы, а не механические селекторы, поэтому переключение происходит быстро и без характерного тупого удара.



Выпускной коллектор расположен не между блоками цилиндров, а снаружи, что обеспечивает свободное движение выхлопных газов

Для наиболее эффективной передачи энергии BRP также разработала новый четырехлопастной винт RX4, который оптимизирован для максимальной тяги в поворотах и турбулентных потоках и, помимо высокой динамики разгона, помогает экономить топливо. Легкие композитные боковые кожухи двигателя удобно снимать при сервисных процедурах, плюс производитель предлагает большое количество цветовых решений для придания катеру индивидуальности.

Для предотвращения коррозии алюминиевые поверхности G2 покрыты оксидом титана и дополнительно защищены анодами. Кстати, гарантийный срок на G2 в отношении коррозии составляет пять лет.

Необходимо заметить, что за все эти нововведения моторам G2 пришлось заплатить весом:

в среднем модели серии на 18 кг тяжелее подвесников E-TEC первого поколения той же мощности. Почти половину этого прироста составляют интегрированные масляный бак (8 л) и рулевая гидравлика, которые в противном случае пришлось бы монтировать отдельно.

Evinrude E-TEC G2 доступны с валами длиной 20 или 25 дюймов, и в качестве опции для двухмоторных катеров BRP предлагает систему управления джойстиком.

Гарантия на механические части двигателей, так же как и на отсутствие коррозии, составляет пять лет, а стандартное сервисное обслуживание проводится каждые 500 часов. Канадцы более чем уверены в прекрасных эксплуатационных характеристиках E-TEC G2, и после проведенного теста нам остается только согласиться с ними. **МВУ**



Двухтактные моторы Evinrude E-TEC G2 сочетают высокую приемистость с экономичностью и экологичностью



Мягкая посадка

Моторный катамаран с надстройкой на подвеске ставит точку в вопросе слеминга

С того самого исторического момента, когда был создан глиссирующий корпус, инженеры не оставляют попыток снизить ударные нагрузки, возникающие при движении на высокой скорости по волнам. Полвека назад Ренато Леви создал корпус с высокой килеватостью («глубокое V»), позволивший значительно снизить пики перегрузки, однако с тех пор мало что изменилось, разве что появились кресла с амортизаторами да различные системы активного управления дифферентом.

Однако недавно австралийская компания Nauti-Craft радикально подошла к проблеме слеминга и сконструировала восьмиметровый катамаран под названием 2Play. Вместо того чтобы создать корпус, который будет пробивать себе путь сквозь волны, конструкторы решили использовать их энергию и разработали систему контроля

положения палубы под названием DACS (Deck Attitude Control System). Она представляет собой взаимосвязанную гидравлическую подвеску корпусов, которая фактически изолирует корпус от надстройки. По сути катамаран движется на двух корпусах особой формы, воспринимающих удар о волну, словно автомобильные

покрышки, а DACS гасит остаточную энергию и не дает ей воздействовать на надстройку. Изящество решения состоит еще и в том, что система работает как пассивно, так и активно.

Обязательно посмотрите видео по ссылке выше: на нем хорошо видно, что 2Play движется по воде, словно полноприводный внедорожник по пересеченной местности; неудивительно, ведь многие конструкторские решения пришли на катера из мира автотралли. На съемке легко заметить, что корпуса наезжают на волны подобно колесам, а палуба при этом остается

МНЕНИЕ: Посмотрите видео, и вы поймете все ключевые отличия этого судна от обычного моторного катамарана. Самый большой вопрос пока состоит в том, насколько DACS применима на прогулочных судах. **Хьюго Андреа**



ВСЕ ПРОЗРАЧНО!



Новая система стеклянной кабины абсолютно меняет дизайн, окружающий водителя судна.

Эта интегрированная система управления и контроля аккумулирует информацию

о функционировании всех систем судна на одном или нескольких высокотехнологичных дисплеях.

НОВИНКИ ШВЕДСКОГО КОНЦЕРНА НА ВЫСТАВКЕ «МОСКОВСКОЕ БОУТ ШОУ 2015»

10-15 МАРТА 2014 В «КРОКУС ЭКСПО», МОСКВА. ЗАЛ N 14.



С НАМИ ЛЕГКО

на неизменном уровне. Летом нам посчастливилось увидеть катамаран живую, поскольку Nauti-Craft привезла его из Австралии в Саутгемптон, на выставку рабочих судов Seaworks.

Каждый корпус судна оборудован парой пневмогидравлических амортизаторов, к которым подключены два контура гидравлики. Пневматическая часть подвески представлена четырьмя сферическими баллонами (вспомните старые Citroen!), которые заполнены гелием под давлением 60 бар. Гидравлические контуры, соединяющие все амортизаторы, также используют находящиеся под давлением баллоны, но в этом случае оно составляет 30 бар.

Оба контура подвески могут функционировать раздельно или совместно в широком диапазоне. В беспокойном море кормовой и носовой контуры работают пассивно, без использования внешнего источника энергии. При встрече с волной носовые части обоих корпусов поднимаются, сжимая передние амортизаторы и заставляя жидкость гидравлической системы перетекать по шлангам из нижней части носовых амортизаторов в нижнюю часть



Четыре корпуса 4Play с независимой подвеской работают почти так же, как колеса полноприводных раллийных болидов

При весе 2,3 тонны 4Play способен разогнаться до скорости 40 узлов

кормовых. В это же время жидкость из верхних камер кормовых амортизаторов устремляется в верхние камеры носовых. В итоге поднятие корпусов в носовой части приводит к их опусканию в корме, что позволяет палубе оставаться на относительно неизменном уровне. Затем, по мере движения волны, этот эффект «тяги-толкая» срабатывает в обратном порядке.

Движение жидкости в шлангах гидравлической системы контролируют специальные клапаны, степень раскрытия которых зависит от давления в системе. В спокойном море зазоры невелики и обеспечивают мягкую равномерную реакцию подвески, не допуская «пробивания» амортизаторов. Nauti-Craft провела в Саутгемптоне тест с резкой остановкой катамарана со скорости 30 узлов. Как только мы сбросили газ, нос начал погружаться, но подвеска частично поглотила и частично передала энергию в корму, поэтому палуба оставалась параллельной воде.

В отличие от обычных катамаранов, где палуба соединяет корпуса, у 2Play они действуют независимо. При волне с траверза подвеска работает на том же принципе «тяги-толкая», только в поперечной плоскости. Например, волна приходит в левый корпус и поднимает его, сжимая оба амортизатора. В это время амортизаторы на правом корпусе синхронно распрямляются; надстройка остается на прежнем уровне, а процесс повторяется в обратном порядке по мере

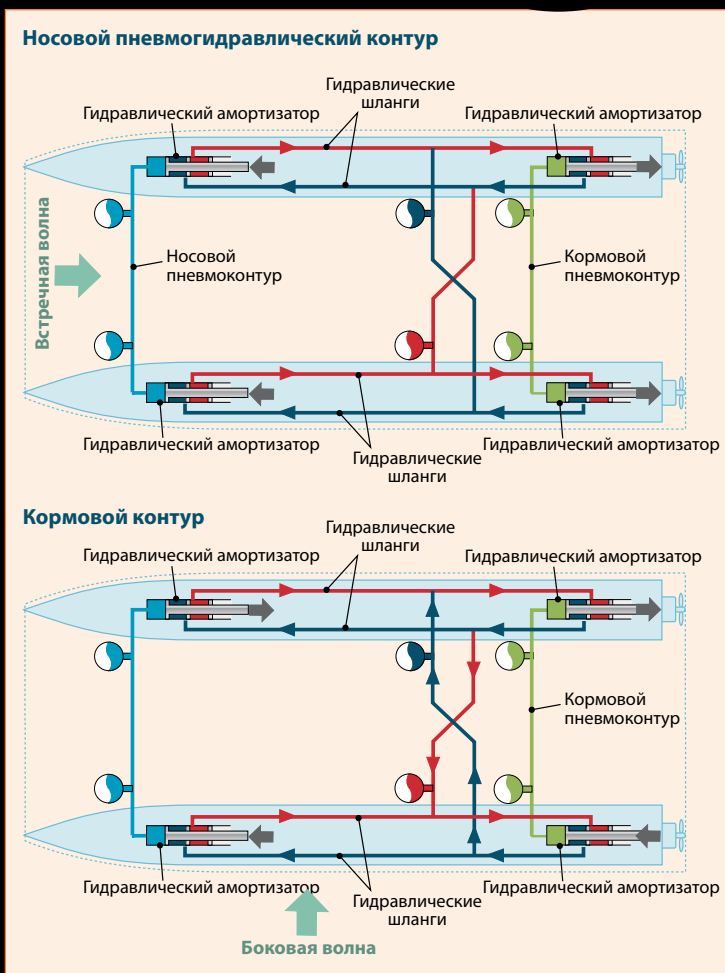
прохождения волны. В случае высокой волны система должна реагировать очень быстро, так как расстояние между корпусами меньше, чем от носа до кормы, и тогда в дело вступает гидравлический насос, который питается от бортового генератора. Специальная панель управления позволяет капитану точно настроить время реакции в зависимости от параметров волн.

Как показал наш опыт, нажатием кнопки можно также вызвать сильный крен или дифферент.

Сейчас Nauti-Craft продвигает свою технологию для использования на судах, которые обслуживают европейские ветряные электростанции.

Для этих целей компания представила еще более радикальный прототип — четырехкорпусное судно с водометами под названием 4Play. Каждый корпус обладает независимой подвеской, как колеса автомобиля. При весе 2,3 тонны 4Play способен разогнаться до 40 узлов и показывает даже лучшую мореходность, чем 2Play. Тем не менее катерная индустрия пока остановила выбор на более надежной традиционной конструкции катамарана.

Коммерческая «реинкарнация» 2Play длиной 24 метра будет работать там, где жизненно необходимо минимизировать качку; ходят слухи, что в разработке находится 14-метровое прогулочное судно с DACS. **MBV**





МОРСКОЙ ЯХТ-КЛУБ

Санкт-Петербургский Императорский яхт-клуб был основан в 1846 году

Расположен на Крестовском острове – самой престижной части города

•
Длина причальной линии – 275 м

•
Максимальный размер судов – до 35 м, осадка – до 2,5 м

•
Охраняемая круглосуточная парковка

•
Сервис для яхт

•
Зимнее хранение

•
Ресторан

•
Бизнес-центр класса «А»

•
Детская спортивная парусная школа

197110, Санкт-Петербург, набережная Мартынова, 92
Администрация яхт-клуба: тел.: (921) 996-16-50 , (812) 322-65-41;
факс: (812) 322-65-40 ; e-mail: info@mycspb.ru
Бизнес-центр: тел.: (812) 331-73-04 ; e-mail: bc@mycspb.ru

НАВИГАЦИЯ

Техника, советы, мнения



Эксперт МВУ
Тим Бартлетт
E-mail: editor@mby.ru

«Левиафан-17»

Мощный и компактный морской компьютер

Компания MarineNav разработала новую модель бортового компьютера Leviathan 17i. У этого мощного системного блока отсутствуют движущиеся части, которые являются самым слабым местом обычных компьютеров, что обеспечивает в среднем более 104 тыс. часов работы — почти 12 лет непрерывного функционирования! Производитель также заявляет, что аппарат на 60% быстрее сходных моделей без вентиляторов

Неприметный «черный ящик» обладает серьезным вычислительным потенциалом

охлаждения.

У «Левиафана» достаточно много возможностей для расширения, а процессорной мощности и оперативной памяти более чем достаточно для обработки информации с радара, систем IBS

(Integrated Bridge System) и ECDIS (Electronic Chart Display & Information Systems).

Впечатляющая спецификация включает твердотельный накопитель объемом 120 Гб,

винчестер

на 500 Гб и 4 Гб

оперативной памяти.

Коммуникационные разъемы насчитывают 8 USB, два LAN и 4 COM-порта, а также выходы PS2 и аудио. Встроенная видеокарта Intel HD 4000 с цифровыми выходами HDMI и DVI обеспечивает вывод информации на все современные мониторы.



Компьютер

поддерживает режим Dual Video, и в него можно установить отдельную графическую карту. Стоимость устройства £ 2975.

ИНТЕРНЕТ: www.marinenav.ca

Новые штучки от Garmin

Свежая линейка МФД наделена высокотехнологичными функциями

Новая линейка многофункциональных дисплеев Garmin 7400 отличается наличием сенсорных мультитач-дисплеев высокого разрешения и обилием функций. Младшая семидюймовая модель имеет разрешение 800 × 480 точек, тогда как 12-дюймовый дисплей — уже 1280 × 800 точек.

Помимо основных функций картплоттера, работающих за счет встроенного приемника GPS и GLONASS, все модели 7400 обладают возможностью наложения на карту данных радара и погоды, вывода картинки с тепловизора, а также имеют цифровое управление бортовой электрикой. Модификации с эхолотом с частотной модуляцией позволяют отображать информацию DownVu и SideVu в высоком разрешении.

Некоторые функции, вроде построения лей-линий и розы ветров, вряд ли заинтересуют серьезных капитанов, а вот график приливов и возможность предсказания течений будут весьма

полезны. Цена МФД начинается от £ 1330 за 7-дюймовую модель без эхолота и достигает £ 3500 за дисплей 12 дюймов.

ИНТЕРНЕТ: www.garmin.com



Интерфейс позволяет накладывать на карту данные радара и прогноз погоды

BOATLOGGER



Это приложение или веб-сайт? Бортовой журнал или блог? На самом

деле, это комбинация всех четырех вещей плюс еще кое-что! Данная программа для смартфонов собирает информацию о вашем местоположении наряду с фотографиями и загружает их на специальную страницу, которой можно делиться с друзьями.

Будучи яхтенным блоггом, веб-страница также позволяет хранить, например, руководства пользователя и при необходимости синхронизировать их со смартфоном. Кроме того, приложение умеет составлять полные аварийные последовательности Mayday с информацией о местоположении судна, чтобы в случае аварии вы могли просто прочитать их в УКВ-эфир.

Бесплатное приложение совместимо с iOS и Android.

Тройное столкновение

Отчет МАИВ указывает: навигация исключительно по AIS опасна

Комитет по расследованию аварий на море при Министерстве транспорта Великобритании (МАИВ) опубликовал отчет по тройному столкновению судов, которое произошло год назад в Ла-Манше, около Дангенесса.

Инцидент случился в два часа ночи, когда небольшой старый буксир *Kingston* шел на юго-запад через Дуврский пролив и тащил на за собой понтонный кран *Walcon Wizard* без экипажа. Скорость буксира не превышала пяти узлов; капитан понимал, что сцепка движется гораздо медленнее других судов, и поэтому взял к северу, чтобы у остальных было достаточно места для обгона. В это время крупный сухогруз *Rickmers Dubai* двигался через пролив в том же направлении и на своих 15 узлах быстро нагонял буксир с краном.

По данным с бортового самописца *Rickmers Dubai* следователи МАИВ узнали, что *Kingston* и *Walcon Wizard* обозначились на большом радаре судна в виде двух хорошо видимых целей, когда находились еще на расстоянии 10 миль (в час ночи). Спустя 45 минут расстояние сократилось до 1,6 мили; тогда вахтенный буксира увидел нагоняющий сцепку сухогруз и рассудил, что тот пройдет близко к их правому борту. Вскоре после этого его коллега на *Rickmers Dubai* заметил бортовые огни *Kingston* рядом по левому борту. В 01.54 он взял курс левее, чтобы обойти буксир с левого борта. Через несколько секунд сухогруз

столкнулся с краном и зацепил 250 м буксирного троса. После панического радиосообщения с *Kingston* вахтенный сухогруза попытался сбросить ход, но было поздно — мгновения спустя *Rickmers* нагнал *Kingston*. Трос все еще цеплялся за нос сухогруза, и вскоре буксир уже тащило кормой вперед на скорости 14 узлов. Кокпит судна ушел под воду, а из лебедки шел дым, но, к счастью, трос быстро оторвался от барабана.

Согласно показаниям вахтенного *Rickmers Dubai*, на *Kingston* не было обозначающих буксировку огней, понтон с краном вообще не имел ходовых огней и оба судна не транслировали сигнал AIS.

Последнее — несомненно, правда. На борту *Kingston* был AIS-приемник, но по закону ни буксир, ни баржа не обязаны иметь AIS-передатчиков в силу своих небольших размеров. Следователи допустили, что сигнальные огни *Kingston* могли быть не видны из-за света мощного прожектора. Однако заявление о том, что на барже отсутствовали огни, полностью опроверг экипаж спасательного судна из Дангенесса.

В итоге МАИВ заключило, что столкновение произошло по вине вахтенного *Rickmers Dubai*: он не справился со своими обязанностями и поздно заметил буксир. Кроме того, он не понял, что осуществляется буксировка, и вообще не видел баржу. В его распоряжении имелись радар и система АРРА, которыми он, по-видимому, не пользовался, слишком полагаясь на информацию AIS.



Я ЖЕ ВАМ ГОВОРИЛ!..

ТИМ БАРТЛЕТ: Давайте не будем ездить ночью на велосипеде без фар и катафотов.

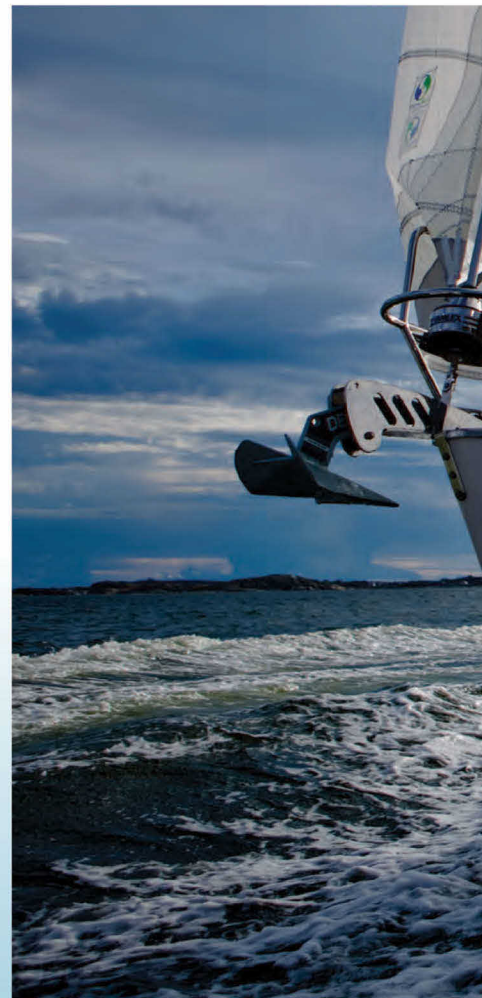
Фраза «Я же вам говорил!» мне не нравится, но ведь... Я же вам говорил! Столкновение судов в Дуврском проливе еще раз демонстрирует простую истину: полагаться только на приемники AIS — то же самое, что ночью ездить на велосипеде без фары и катафотов. Хорошо, когда вы знаете, где находятся другие суда, однако не менее полезно дать им возможность узнать, где находитесь и что делаете вы.

Конечно, новые технологии всегда вызывают подозрение. В 1492 году Колумб не доверял новомодному магнитному компасу: он постоянно сверялся по светилам и вез с собой набор запасных стрелок. Спустя 500 лет радары обвиняли в огромном количестве столкновений, большая часть которых произошла по вине людей, не умевших с ними обращаться или неправильно толковавших полученную информацию. Однако AIS давно уже нельзя назвать новой технологией: ей более четверти века, а последние десять лет все уходящие за границу суда обязаны иметь AIS-передатчики. Матерые мореманы могут сколько угодно вздыхать о былых временах, когда вахтенные надевали бобриковые пальто и несли свои вахты на открытом мостике, вооруженные в лучшем случае биноклем. Те дни канули в Лету, и сейчас в океане полно судов, на которых помощники никогда не бывали в рубке без AIS. Не думаю, что кто-то из них уже дослужился до капитана, но в ближайшие пять лет у некоторых это получится. Разумеется, эти верхолаты ничем себя не запятнали, читают все глубокомысленные (и не очень) советы ИМО и МСА и уж точно не станут клевать носом в комфортном кресле теплой рубки с полуночи до четырех часов утра. Но простые смертные могут... Возможно, вахтенный *Rickmers Dubai* и не спал, но он находился в «расслабленном» состоянии. Полагаться исключительно на AIS непростительно, но это постоянно случается, несмотря на умные учебники. *Kingston* не нуждался в передатчике AIS — как и основная масса прогулочных яхт, буксир был слишком маленьким для обязательного наличия такого оборудования. И, как большинство яхтсменов, его капитан решил установить только AIS-приемник. Но если мы хотим «выйти во двор, чтобы поиграть с большими мальчишками», нам нужен именно транспондер, иначе мы становимся похожи на тех, кто ночью катается на велосипеде без фары и катафотов.



Отправляйтесь в путь
и наслаждайтесь
каждым моментом!

 **Dometic**
GROUP



Мы заботимся о том, чтобы Вы чувствовали себя на судне как дома.

Dometic GROUP станет вашим партнером на борту. Более 50 лет мы занимаемся разработкой инновационных решений для комфортного отдыха, которые применяют верфи на судах. Весь ассортимент нашей продукции отличает высочайший уровень качества.

Ознакомьтесь с самым широким и разнообразным в мире ассортиментом решений для профессиональной постройки и переоборудования яхт и катеров!



**Палубное и камбузное
охлаждение**



**Судовые
кондиционеры**



**Бортовые
энергосистемы**





Dometic GROUP в Интернете
www.dometic.ru
info@dometic.ru

Телефон
8-800-100-16-17



Решения для
комфортного отдыха



Камбузные плиты и
аксессуары



Бортовые санитарные
системы



ШКОЛА МВУ

Что нужно знать будущему капитану яхты



Инструктор
Джон Мендес
E-mail: editor@mby.ru



В западне

Сети, веревки, ловушки для лобстеров и пластиковые пакеты — известные любому яхтсмену помехи. Как быть, если вы намотали что-то на винт?

Текст Джон Мендес Фото Лестер МакКарти

Сети или веревки, намотавшиеся на винты, часто обходятся дорого: можно потерять время, деньги или и то и другое. За годы, проведенные в море, я сам не раз попадал в подобные ловушки, поэтому делюсь личным опытом: когда один или сразу оба двигателя глохнут, ситуация неприятная. Многие сочтут это неизбежным злом, от которого нет страховки. Однако многое зависит от того, насколько вы внимательны за штурвалом.

Первое и самое важное в море — наблюдение за обстановкой. Если переход долгий, внимание притупляется, поэтому следует меняться за штурвалом. Передавая вахту, я обычно располагаюсь у борта: часто под другим углом зрения проще заметить буйки, отмечающие сети, лобстерные ловушки или просто плавающие предметы. Также стоит избегать скопления водорослей: в них могут находиться запутавшиеся обрывки сетей или веревок. Особенную осторожность следует проявлять в районе мысов и в зонах с сильным течением: именно такие места рыбаки часто выбирают для установки сетей и ловушек, а сильное течение запросто может утащить буйки-маркеры под воду. Ночью стараюсь держаться судового хода — там, где постоянное движение крупных судов, рыбу не ловят и риск наткнуться на сеть или ловушку невелик.

РЕЗАКИ НА ВИНТАХ

Многие владельцы яхт уповают на режущие устройства на винтах; их можно разделить на «диски» и «ножницы». Первые — с одним ножом, который вращается вместе с винтом, вторые — с парой ножей, стационарным и подвижным. Однако у меня к ним двоякое отношение.

Нашу тренировочную лодку мы эксплуатируем уже шесть лет, из них три — с «ножницами» и три — без. С «ножницами» мы дважды наматывали на винт и оба раза оказывались беспомощными: веревка была слишком толстой, а сеть — слишком большой, чтобы «ножницы» могли справиться. Сейчас уже невозможно установить, спасали ли нас эти «ножницы» от менее существенных

ЯХТА С УГЛОВЫМИ КОЛОНКАМИ



Максимально поднимите колонки, чтобы упростить решение проблемы



Проверьте, не мешают ли веревки работе транцевых плит



Найдите острый зазубренный нож. Если нет специального, сойдет и обычный хлебный



Наденьте спасательный жилет, страховочную обвязку и, наклонившись с кормовой платформы, срежьте то, что наматалось на винт

проблем, но с тех пор как мы их убрали (на одном винте устройство просто сломалось), попадали в подобную ситуацию лишь однажды: тонкая сеть обмоталась вокруг винтов при ходе против сильного течения. В результате один двигатель заглох, хотя другой еще пытался работать. Пришлось становиться на буй и дожидаться водолаза — самим избавиться от сети не получилось. Поскольку большую часть времени наша школьная лодка эксплуатируется на невысоких скоростях и недалеко от марины, я решил отказаться от «ножниц»: они к тому же увеличивают потребление топлива.

ВЫ ПОПАЛИСЬ?

Первый признак — падение оборотов или остановка двигателя. Могут быть и другие симптомы: судно начинает уходить с курса

или температура двигателя растет. У меня однажды перегрелся двигатель, прежде чем я обнаружил, что кусок веревки наматался на винт.

ЧТО БУДЕМ ДЕЛАТЬ?

Если вы обнаружили, что винт не свободен, вариантов действий несколько. Выбор в первую очередь зависит от того, сколько двигателей на вашей лодке. Если два, а пути на одном винте, возможно, стоит медленно идти на свободном двигателе в ближайшую гавань, а не

освобождать в море второй винт.

При остановке обоих двигателей первое, о чем следует подумать, — это безопасность. Сносит ли лодку и куда?

В зависимости от того, где все произошло, возможно, стоит отдать якорь, пока

вы освобождаете винты. Но даже если вы дрейфуете в море, важно наблюдать за обстановкой, поскольку быстрее в опасное место вас может быстрее, чем кажется. Кстати, мало кто помнит, как правильно подать сигнал, что лодка неуправляема. Имейте в виду: находящиеся вблизи суда могут не подозревать о ваших проблемах и рассчитывать, что вы, например, уступите дорогу в соответствии с правилами расхождения судов.

КАК ОСВОБОДИТЬ КОЛОНКИ?

В выборе правильной тактики важны тип лодки и трансмиссии. При угловых колонках все проще, поскольку добраться до винтов легче, чем на лодке с валами. Обычно колонки можно поднять, лечь на кормовую платформу и срезать узлы, не ныряя в воду. Если двигатель один, то на винте будет один «клубок», если двигателей два — это дополнительная проблема. Поскольку винты вращаются в разные стороны, сеть или веревка

Будьте внимательны около мысов и в зонах с сильным течением, где рыбаки часто ставят сети и ловушки

затягиваются сильно, и потребуется немало времени и острый нож. В самых тяжелых случаях синтетическая веревка, леска или сеть от трения могут даже расплавиться, превратившись в монолитный кусок пластика, и тогда придется поработать ножовкой.

С колонками нужно обращать внимание еще на один момент. Конечно, работать с ними удобнее, но следует учитывать, что частички волокна могут попасть в сальники и повредить их. В таком случае сальники придется заменить.

«СУХОЙ» СПОСОБ ОСВОБОДИТЬ ГРЕБНОЙ ВАЛ

Если на лодке валы или вы попросту не можете поднять колонки, а освободить винты очень нужно, лезть в воду не всегда обязательно.

Попробуйте запустить заглушенный двигатель на холостых оборотах, а затем дайте небольшой ход. Я сначала сдаю немного назад — буквально секунду, а затем возвращаюсь на холостые обороты, если двигатель не глохнет. Потом попробуйте чуть подать вперед. Если повезет, то, что наматалось на винт, может сойти или, если лодка оборудована «ножницами», они могут разрезать пути.

Если двигатель снова заглох, сделайте еще попытку. Хороший признак, когда каждый раз двигатель работает чуть дольше: есть надежда, что вы освободитесь или, по крайней мере, сможете двигаться малым ходом. Но если улучшений нет и двигатель продолжает глохнуть сразу же, как только вы даете ход, проблема серьезнее. Поэтому лучше вызвать помощь или, при наличии инструмента, попробовать срезать пути.

ГОТОВИМСЯ К ХУДШЕМУ?

Если ваша лодка оборудована валами, то процесс освобождения винтов будет сильно зависеть от удачи. Просто потому, что из-за расположения винтов проблема лежит в прямом смысле глубже. В этой ситуации желательно представлять,

ЯХТА С ГРЕБНЫМИ ВАЛАМИ



Примотайте острый нож к ручке от швабры или багра



Закрепите нож изолентой, чтобы он не смещался



Сделайте на багре отметку, чтобы знать, куда направлено лезвие ножа



Держа багор как можно горизонтальнее и глядя на метку, сориентируйте нож правильной стороной и старайтесь срезать сеть или веревку, совершая движения сверху вниз (так легче), а не наоборот

где находятся винты. Если не знаете — почитайте инструкцию верфи: как минимум, это позволит понять, где конкретно проводить «освободительную операцию».

«ПОЛУСУХОЙ» МЕТОД

- Наденьте спасжилет: даже если вывалитесь за борт, останетесь на плаву.
- Поскольку лодка обездвижена, к вам не смогут подойти, поэтому используйте страховочную обвязку.
- Убедитесь, что ключи вынуты из замка зажигания и никто случайно не запустит двигатель, пока вы освобождаете винты.
- Поручите кому-нибудь следить за обстановкой.
- Приготовьте аптечку: почти всегда в таких случаях дело заканчивается порезами.

«ПИЛИТЕ, ШУРА, ПИЛИТЕ!»

Вооружитесь багром или шваброй, закрепите на них шнуром острый нож и обмотайте изолентой, чтобы нож не сместился. При помощи багра определите положение рулей — винты будут перед ними. Дальше надо лечь на платформу и попробовать срезать то, что наматалось на винт. Важно понять, как ориентировано лезвие ножа; для этого я делаю метку на конце ручки. Расположив ручку как можно горизонтальнее, просуньте лезвие так, чтобы оно оказалось над веревкой или сетью, а не под ней (резать сверху вниз удобнее). А дальше — упорно пилите, стараясь срезать как можно больше и не забывая вытаскивать ошметки из воды. Срезав сколько можно, попробуйте еще раз «сухой» метод, чтобы понять, сможет ли лодка двигаться.

ИСПОЛЬЗУЕМ ТЕНДЕР

Можно спустить на воду тендер и расположить его вдоль борта: это даст лучший «угол атаки». Метод хорош для судов без кормовой платформы, однако годится он только в спокойную погоду, иначе сложно держать тендер в нужном положении. Однажды я рискнул действовать так на волнении, когда яхта с наматывшимися на винты большим куском сети была пришвартована к бую. Результат — пробитый тендер и синяки: вылезая из тендера, я поскользнулся. А сеть так и осталась на винтах.

ИСКУПАЕМСЯ?

Крайняя мера — освобождать винты под водой, но только если вы уверены в своих силах. Внимание: на лодках с кормовой платформой при всплытии о нее легко удариться. С ластами и маской задача облегчается, но я советую иметь гидрокостюм — не только из-за холодной воды, но из-за риска порезаться. У самых запасливых иногда находится баллон с воздухом, и тогда оставаться под днищем можно дольше. Хотя я предпочитаю нырять на задержке дыхания: меньше риск запутаться.

Если вы наматили что-то на винты, помните: главное — безопасность людей, судна и взвешенный подход к решению проблемы. **МВУ**

ЯХТЫ В СИЛКАХ



Джим Гибсон поймал сеть на переходе из Шербура в Онфлёр



Sealine S42 Ричарда Хэвилла получила «бороду» рядом с Гернси



Дереку Юстасу пришлось вызывать водолаза в Сент-Питер-Порт



МЕТАЛСЕРВИС

www.metalservis.ru

Заправочные станции для яхт и катеров



ЗАО "МеталСервис", Россия, 630126, г. Новосибирск, ул. Ключ-Камышенское плато, 28
тел./факс: +7 (383) 344-98-49, metalservis@mail.ru, www.metalservis.ru



VII МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА КАТЕРОВ И ЯХТ



VLADIVOSTOK
BOAT SHOW
2015

+ ЯРМАРКА-РАСПРОДАЖА ВОДНО-МОТОРНОЙ ТЕХНИКИ

22-24 мая

яхт-клуб "Семь футов", Владивосток

+7 (423) 257 88 88 • vladivostokboatshow@gmail.com • www.expo.sfyc.ru

ПРОВЕРЕНО МВУ

Тестируем яхтенное оборудование и снаряжение



Лодка в новом серебряном наряде выглядит классно, но насколько стоек винил к износу?

За сезон на виниловой пленке появилась пара царапин

Из обрезков пленки можно выкроить заплатки

Виниловый наряд

Перед началом сезона Хьюго Андреа, главный редактор МВУ UK, обклеил корпус своей яхты виниловой пленкой и теперь оценивает результат.

Когда в июне 2014 года компания Grapefruit Graphics профессионально нанесла на корпус моей Kärnic 2250 виниловую пленку, я пообещал по окончании сезона опубликовать отчет. Что ж, извольте! Яхта до сих пор выглядит, словно конфетка в серебристой обертке, однако насколько хорошо винил

противостоял царапинам

и задирам, которыми

жизнь на воде

награждает

любую лодку?

Так или

иначе, корпус выглядит намного лучше, чем прежде, хотя на нем и появились неизбежные боевые шрамы. Обычно лодка стоит на швартовном бую, а не у обвешанного кранцами причала, и вместе с тремя моими братьями я постоянно использую ее для катания на водных лыжах, рыбалки и прочих удовольствий. До сих пор мне не удалось научить братьев всегда пользоваться кранцами, поэтому когда я поднял катер из воды, на бортах сразу обнаружилось царапины и другие следы от твердых предметов. Тот факт, что я не замечал повреждений, покуда яхта оставалась на воде, говорит об их

незначительных размерах. Но будет честным сказать, что винил царапается гораздо легче, чем цветной гелькоут или краска. С другой стороны, винил много проще обновить — достаточно просто наложить заплатку на поврежденное место, словно пластырь на рану. Начал я с того, что вырезал несколько заплаток, используя рабочий нож и небольшую банку из-под краски в качестве шаблона. Затем я срезал задравшиеся края винила вокруг царапин, насколько смог, и наложил на «раны» заплатки. Не скажу, что получилось идеально, поскольку царапины все

равно «читались» из-за небольших неровностей на пленке.

Потом я нашел правильный способ ремонта таких повреждений. Сначала острым ножом необходимо вырезать узкий прямоугольник винила вокруг царапины, чтобы у пленки были ровные края. Затем следует заполнить его гелькоутной шпатлевкой заподлицо и создать идеально гладкую поверхность. Сама заплатка должна иметь такую же форму прямоугольника, но с перекрытием по краям около 5 мм. Поскольку обычно заплатки вырезают из остатков оригинальной пленки, проблем с попаданием в цвет быть не должно, тем не менее в жестком свете натриевых ламп оттенки могут не совпадать. В Grapefruit Graphics меня заверили, что это всего лишь оптический обман из-за специфического освещения.

Весной я попытаюсь заклеить таким способом все царапины. Знаю, что полностью незаметными их сделать не удастся, но подозреваю, что обращать на них внимание буду только я. В любом случае, под пленкой яхта выглядит куда презентабельнее, чем без нее, а спустя пять лет, когда заплаток на виниле станет больше, чем на джинсах моего сына, я просто сниму пленку и вернусь к белому гелькоуту. С краской так не получится! МВУ

Виниловая пленка «серебряный металл» смотрится солидно, и покрытие 22-футовой лодки на заказ стоит около £ 1500

Без шпатлевания на заплатке проступают складки и неровности



КОНСУЛЬТАНТ
ПО ПОКУПКЕ
И АРЕНДЕ ЯХТЫ
ЭТОЙ ВЕСНОЙ

FEADSHIP • MONDO MARINE • **BENETTI** • HEESEN • **PRINCESS**
FERRETTI • **SOLARIS** • AZIMUT • **AMELS** • APREAMARE
SUNSEEKER • RIVA • **BAVARIA** • CODECASA • **BANDIDO**
HYDROLIFT • **SEALINE** • ELLING • **BERING** • GALEON
MAJESTY • AQUADOR • **LEGEND** • SARGO • **FASERIND** • LARSON

МЕНЕДЖМЕНТ ЯХТ
УПРАВЛЕНИЕ
СТРОИТЕЛЬСТВОМ
КУПЛЯ-ПРОДАЖА

ЧАРТЕР

EVENT

ЦЕНА ПО ЗАПРОСУ

ДЛИНА 60.65 м
ВЕРФЬ Amels
ГОД 2014
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
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 6
ГОСТИ 12
КОМАНДА 7

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АГЕНТ

FOR
RENT



HEESEN

10 000 000 ЕВРО

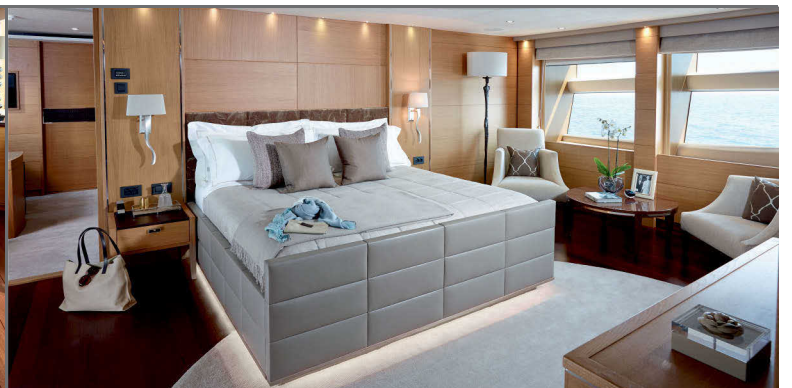
ДЛИНА 31.85 м
ВЕРФЬ Heesen
ГОД 2010
СКОРОСТЬ 28 узлов
КАЮТЫ 5
ГОСТИ 10
КОМАНДА 5

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

Heessen (ref. 010), 2010**9.900.000 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**1.000.000 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. Находится в Средиземноморье 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.

AZIMUT 50 (ref. 005), 2005**350.000 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

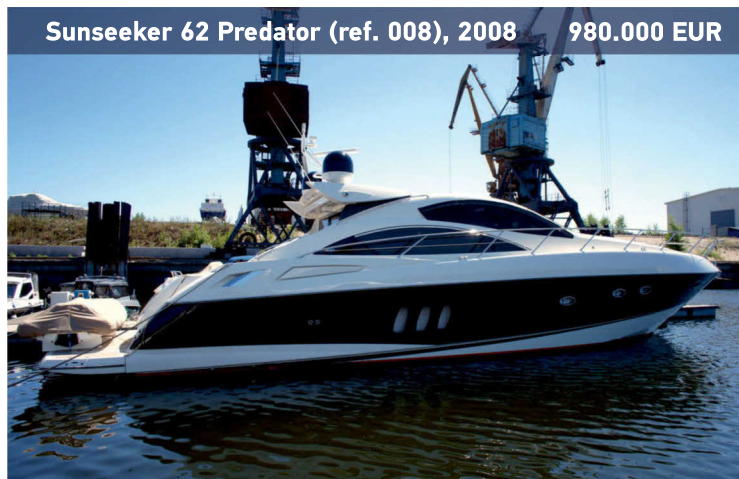
ПРОДАЖА | TRADE IN



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. Находится в Санкт-Петербурге под флагом Британии.



Princess 58 (ref. 048), 2008 ПО ЗАПРОСУ

Длина	17.83 м	Двигатель	Volvo D12 (2 x 800 л.с.)
Ширина	4.83 м	Наработка	1050 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.

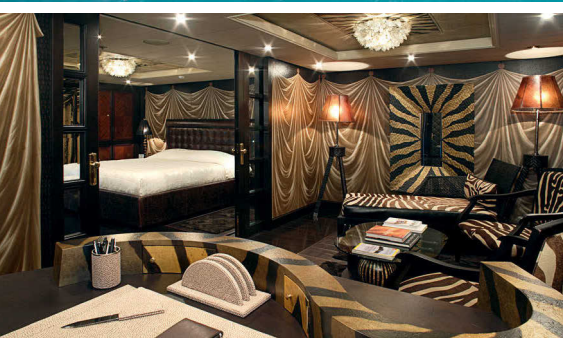
ЭКСКЛЮЗИВНОЕ
ПРЕДЛОЖЕНИЕ
НА БАЛКАРАХ

Seanna



65 м | Benetti | 2011
Стоимость аренды в неделю от 434 000 евро

Размещение: 12 гостей в 7 каютах
Команда: 17 человек



Deniki



52,3 м | Amels | 2007 (рефит 2012)
Стоимость аренды в неделю от 165 000 евро

Размещение: 10 гостей в 5 каютах
Команда: 11 человек

BURGESS

СТРОИТЕЛЬСТВО | ПРОДАЖА | АРЕНДА | УПРАВЛЕНИЕ

Для получения дополнительной информации об этих и других яхтах из флота BURGESS, доступных для продажи и аренды, Вы можете связаться с нашим офисом в Москве.

Majestic



61,2 м | Feadship | 2007
Стоимость аренды в неделю от 378 000 евро

Размещение: 12 гостей в 7 каютах
Команда: 17 человек



Сян



48,7 м | Codecasa | 1997 (рефит 2008)
Стоимость аренды в неделю от 161 000 евро

Размещение 12 гостей в 6 каютах
Команда 11 человек

Москва

Ермолаевский переулок, дом 5, стр. 1

Тел.: +7 495 220 2402

www.burgessyachts.ru

moscow@burgessyachts.com

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; +7 (812) 702 47 70



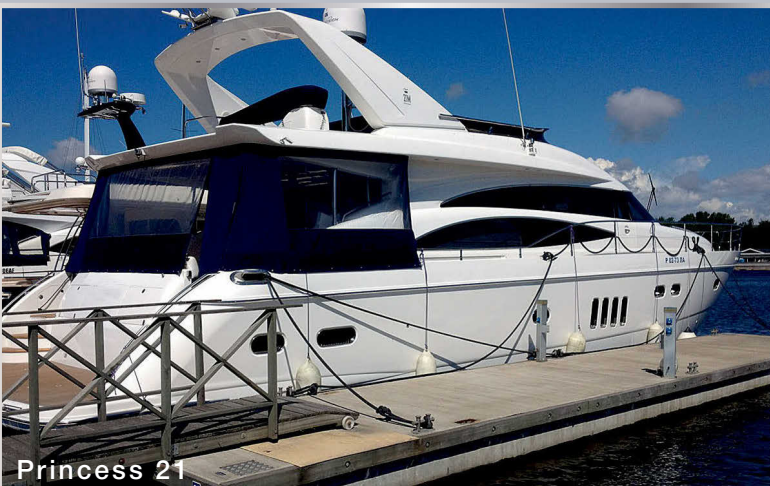
MINOR/SARGO 34 Fly

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 € 300 000



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 € 890 000



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!

Elegance 90

Год постройки 2007 **Длина** 27,43 **Ширина** 6,40
Двигатели MTU-Diesel 2 x 2000 HP
Место стоянки Испания
Цена € 1 995 000

197022, Россия, Санкт-Петербург,
 Песочная наб., 18, литер А, пом. 5Н,
 +7 (812) 702 47 70
info@jonacor-marine.ru
www.jonacor-marine.ru

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.
Нароботка.....1000 мото/час
Находится в Москве, я/к «Столица Яхт»

Princess 21M, 2007 г. 999 000 €



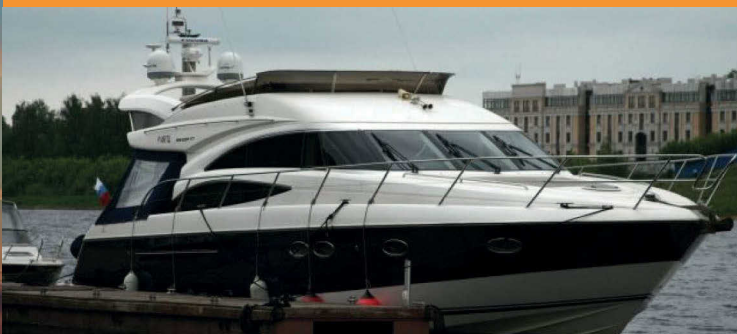
Длина.....21,56 м Осадка.....1,57 м
Ширина.....5,55 м Скорость.....35 узлов
Двигатель.....2 x MTU 8V M93, дизель по 1200 л.с.
Нароботка.....2180 мото/час
Находится в Италии, Сан-Ремо

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.
Нароботка.....1280 мото/час
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
Нароботка.....1790 мото/час
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.
Нароботка.....950 мото/час
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.
Нароботка.....1200 мото/час
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

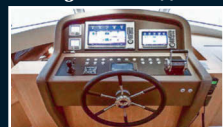
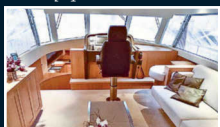
Цены являются действительными по состоянию на 09.12.14 и могут быть изменены.



БРОКЕРАЖНЫЕ ЯХТЫ ИЗ ГОЛЛАНДИИ ОТ КОМПАНИИ «ADVENTOR YACHTS»



Верфь **Holterman Yachting**, Голландия



ХОЛТЕРМАН – 53

2011 г.в. Цена: €950 000

Прирожденный мореход. Стальной корпус, круглоскулые обводы, исключительно надежные коммерческие дизельные двигатели John Deere, активные стабилизаторы качки, солидная автономность, центральная система отопления, генератор 12 кВт, максимальная скорость до 12 узлов; все это вселяет уверенность и гарантирует комфорт и безопасность даже в кругосветном плавании. Полный комплект навигационного оборудования Raymarine, включая радар, автопилот, картплоттер и т.д.

Евро категория мореходности СЕ: **А-Океан, неограниченный район плавания**

Размерения:	16,20 x 4,90 x 1,30 м	Водоизмещение:	32 т
Корпус и настройки:	Сталь	Палуба:	Тик/Сталь
Каюты/ Спальные места:	2/4	Туалеты/ Душевые:	2/1
Топливный бак:	3 100 л	Бак пресной воды:	2 000 л
Двигатели:	2x John Deere по 200 л.с.	Черные воды бак:	700 л

РАСИФИК PRESTIGE 180

2008 г.в. Цена: €845 000

Океанская стальная яхта известной голландской верфи в идеальном состоянии в топовой комплектации по цене ок. 60% от новой. 2 просторных салона. Климат контроль, Центральная система отопления. Генератор 12 кВт. Скорость ок. 10 узлов. Очень богатая отделка всех помещений натуральным деревом и дизайнерскими элементами роскоши. Тиковая палуба. Полный комплект навигационного оборудования Raymarine.

Верфь: **Pacific Shipyards**

Евро категория мореходности СЕ: **А-Океан, неограниченный район плавания**

Размерения:	18,80 x 5,35 x 1,40 м	Водоизмещение:	46 т
Корпус и настройки:	Сталь	Палуба:	Тик
Каюты/ Спальные места:	3/6	Туалеты/ Душевые:	2/2
Топливный бак:	4 000 л	Бак пресной воды:	1 500 л
Двигатели:	2 x Volvo Penta по 245 л.с.	Черные воды бак:	400 л



АКУАНАУТ GLOBAL VOYAGER 1500

2010 г.в. Цена: €665 000

Местонахождение: Нидерланды, Производитель: Aquanaut Yachting BV, Нидерланды. Два экономичных двигателя обеспечивают высокую надежность и хорошую управляемость. Два поста управления. Просторный верхний салон, флайбридж, панорамное остекление, отличная теплоизоляция корпуса, — все это делает нахождение на борту весьма комфортным. Яхта подходит для длительного проживания.

Комплект навигационного оборудования Raymarine, включая: GPS картплоттер, радар, автопилот, радиостанцию, эхолот и т.д.

Евро категория мореходности СЕ: **В**

Размерения:	14,98 x 4,80 x 1,40 м	Водоизмещение:	ок. 36 т
Корпус и настройки:	сталь	Палуба:	сталь /искусственный тик
Каюты/ Спальные места:	4/8	Туалеты/ Душевые:	2/2
Топливный бак:	1 200 л	Бак пресной воды:	800 л
Двигатели:	2 x Perkins по 148 л.с.	Черные воды бак:	200 л



ЕУРОТРАУЛЕР 1700

2007 г.в. Цена: €395 000

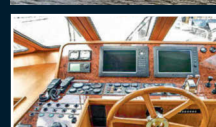
Отличная возможность приобрести малую океанскую стальную яхту в прекрасном состоянии за очень лояльную цену. Огромный запас хода — до 3000 морских миль (возможность совершать трансконтинентальные путешествия). Генератор 7 кВт, Скорость 9 узлов. Просторный светлый салон, три каюты (6 спальных мест + салон), тик — палуба и интерьер.

Полный комплект навигации Simrad, включая: картплоттер, радар, автопилот и т.д.

Верфь: **Jachtwerf de Toekomst, Vripack**, Голландия

Евро категория мореходности СЕ: **А-Океан, неограниченный район плавания**

Размерения:	17,50 x 5,20 x 1,30 м	Водоизмещение:	45 т
Корпус и настройки:	Сталь	Палуба:	Тик
Каюты: 3+ возможность сделать 4-ю из кладовой		Туалеты/ Душевые:	2/2
Топливный бак:	6 000 л	Бак пресной воды:	2 000 л
Двигатели:	2x Iveco по 150 л.с.	Черные воды бак:	450 л



Подробнее об этих и других интересных предложениях со вторичного рынка Голландии читайте на нашем сайте:

Компания «Адвентор Яхтс»
тел.: +7 (495) 998-38-34,
+7 (906) 039-77-34



www.elling-yachting.ru
(раздел «Брокераж из NL»)
e-mail: elling345@mail.ru
elling-info@yandex.ru

ELLING the pure spirit of adventure



Малая океанская яхта



Легендарный голландский бренд ELLING — это:

- SE категория A (OCEAN) — неограниченный район плавания (проверено в безостановочных трансатлантических переходах);
- Остойчивость спасательного судна — возвращается на ровный киль при любом накрениении до 180 градусов (проверено многочисленными испытаниями);
- Запас хода 1400 - 2400 морских миль, скорость до 18 узлов;
- 1 главный, 1-2 вспомогательных ходовых дизеля, корпус армирован кевларом;
- 45, 49 футов, 3 каюты, 2 салона, 2 с/у с душевыми.

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

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* р. 5 395 000



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* р. 1 350 000



Legend 18 Xtreme

Длина 5,33 м.
Ширина 2,29 м.
Сухой вес 533 кг.
Запас топлива 114 л.
Максимальная мощность мотора 150 л/с

Цена* р. 1 490 500

* – 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 265

Длина 7,77 м.
 Ширина 2,59 м.
 Сухой вес 2654 кг.
 Запас топлива 287 л.
 Максимальная мощность мотора 320 л/с

Цена* \$ 151 900



Тип судна:	Моторная яхта
Название:	«ARSI»
Место строительства:	ООО «Черноморская яхтенная верфь» г. Николаев, Украина
Дата спуска на воду:	«10» марта 2012 г.
Длина наибольшая:	23,9 м
Ширина наибольшая:	6,65 м
Осадка наибольшая:	1,8 м
Главный двигатель:	2 x Volvo Penta D9 MH 425 л.с.
Вместимость:	12 человек в 5 каютах
Водоизмещение полное:	120 тонн
Водоизмещение порожнем:	98 тонн

ПРОДАЖА 2 800 000 EURO

+7 985 769 55 88
email: are-igor@yandex.ru

ДОСТУПНО В НАВИГАЦИЮ 2015 ГОДА!

DISCOVERY 45 AK

€ 387 000



флаг РФ
АКЦИЯ! 100% ГОТОВНОСТЬ



ООО «УШАКОВСКИЕ ВЕРФИ»

Tel: +7 (963) 350-7528

+7 (906) 219-5000

info@real-ships.ru

www.real-ships.ru

расширенный модельный ряд на сайте

Длина.....	13,50	Водоизмещение.....	17 т	Каюты.....	3
Ширина.....	4,36	Запас топлива.....	790	Двигатель.....	Iveco NEF
Осадка.....	1,20	Запас воды.....	500		150 л.с.

RESPECT 1500 FLY

€ 483 750



флаг РФ
КОРПУС ГОТОВ

Длина.....	14,65	Запас воды.....	800
Ширина.....	4,75	Каюты.....	2/3
Осадка.....	1,25	Двигатель.....	Vetus
Запас топлива.....	1 000		170 л.с.

BONITO 40 OK

€ 249 000

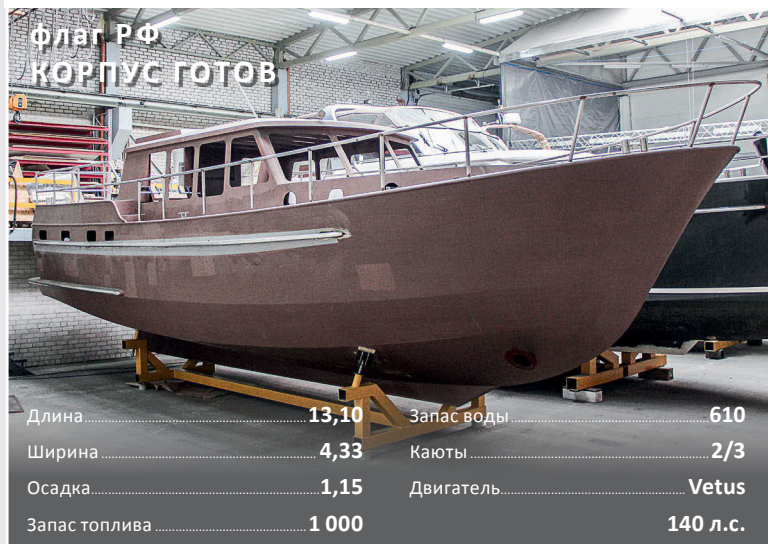


флаг РФ
КОРПУС ГОТОВ

Длина.....	11,95	Запас воды.....	500
Ширина.....	3,90	Каюты.....	2
Осадка.....	1,05	Двигатель.....	Vetus
Запас топлива.....	750		140 л.с.

VRIPACK 1310 AK

€ 326 000

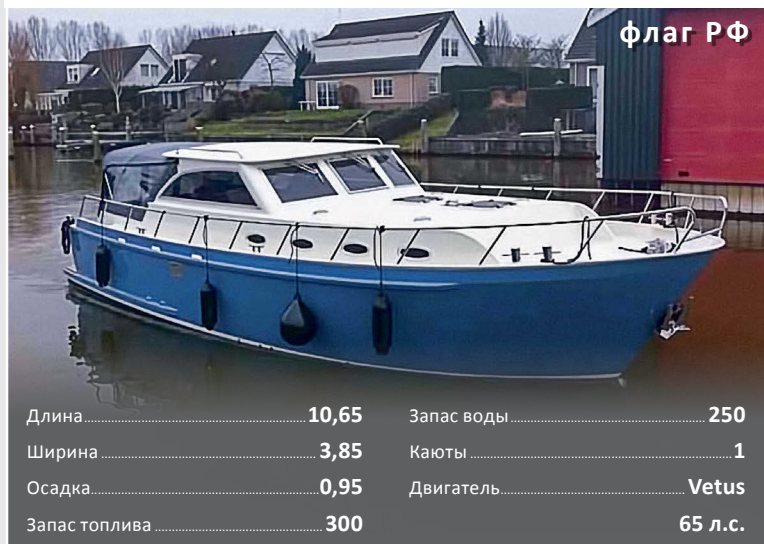


флаг РФ
КОРПУС ГОТОВ

Длина.....	13,10	Запас воды.....	610
Ширина.....	4,33	Каюты.....	2/3
Осадка.....	1,15	Двигатель.....	Vetus
Запас топлива.....	1 000		140 л.с.

COURAGE 35

€ 179 000



флаг РФ

Длина.....	10,65	Запас воды.....	250
Ширина.....	3,85	Каюты.....	1
Осадка.....	0,95	Двигатель.....	Vetus
Запас топлива.....	300		65 л.с.

ЛУЧШЕЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ К НАВИГАЦИИ 2015 ГОДА!

Продается б/у GALEON 390 FLY

с Гарантией продавца до конца 2015 г.



**ТРЕХПАЛУБНАЯ 12-МЕТРОВАЯ МОТОРНАЯ ЯХТА С ФЛАЙБРИДЖЕМ
В ЛЮКСОВОМ ИСПОЛНЕНИИ И МАКСИМАЛЬНОЙ КОМПЛЕКТАЦИИ**

ВАШИ НЕОСПОРИМЫЕ ПРЕИМУЩЕСТВА:

На яхте три уютных каюты с домашней обстановкой и большой салон с кожаными диванами.

Три зоны для купания, загорания и отдыха на воздухе. Натуральный тик на всех палубах, трапах и в проходах.

Внутренняя отделка из натурального дерева и мебель теплых тонов под итальянским лаком.

Два поста управления яхтой с полным набором навигационной электроники; окна с электроприводом в салоне.

Большая зона кухни/столовой с плитой на 4 конфорки, холодильником, шкафами и винным баром. Холодное и горячее водоснабжение.

Туалетная комната с отдельной душевой кабиной и иллюминаторами; дополнительный горячий душ на палубе.

Дизель-генератор 5,5 кВт, инвертор 12/220 В, спутниковое ТВ, 5 каналов звука, сабвуфер, 12 динамиков во всех зонах яхты.

Низкие эксплуатационные расходы в период навигации и зимнего хранения.

ЦЕНА — 23.850.0 руб.



Дизайн яхты — Италия

Постройка — верфь GALEON Sp., Гданьск, Польша

Длина 11,76 м, ширина 3,73 м, осадка 0,8 м, вес 9780 кг, спальных мест 6, вместимость 10 чел.,

грузоподъемность 2000 кг, категория CE — «B» (offshore).

Силовая установка — два турбо-дизельных двигателя Volvo Penta D6-370 (740 л.с.) с откидными транцевыми колонками DPH.

Наработка двигателей 260 моточасов. Моторный отсек с шумоизоляцией.

Топливная система — два цистерны по 500 л. **Запас воды 500 л.**

Обогрев помещений — два автономных дизельных отопителя Webasto

Максимальная скорость — 62 км/ч, крейсерская — 55 км/ч (расход топлива 70 л/ч), экономичный (водоизмещающий) режим — 13 км/ч (12-15 л/ч).

Последнее обслуживание двигателей — октябрь 2014 г.

Состояние яхты — практически новая; теплый закрытый эллинг, г. Долгопрудный; осмотр яхты в любой день.

Тел.: 8-926-737-13-45.

Сергей, Москва

**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: 45 000 000 руб

+7 911 929 6192



**SMITS JACHTMAKELAARDIJ**
FULL-SERVICE YACHTING
Smits Jachtmakelaardij
Donjon 5
2652 HH Berkel en Rodemijns
+31 10 511 800 0
+31 6 222 392 07
info@smitsjachtmakelaardij.nl
www.smitsjachtmakelaardij.nl

MAJESTY 66'

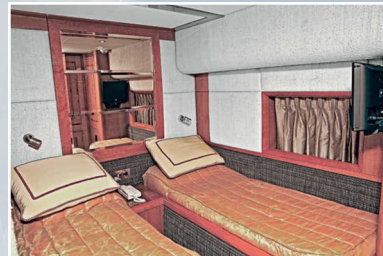


Продается яхта. Цена € 699 000.

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

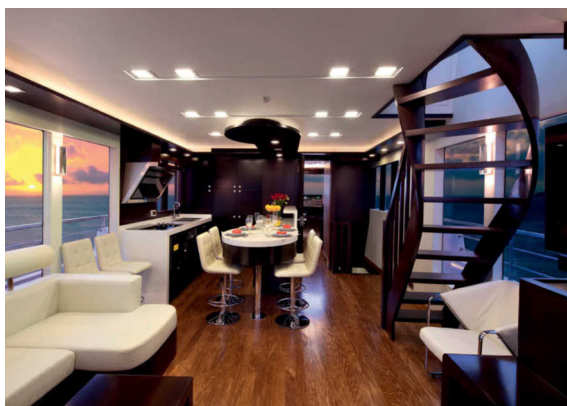
Количество камбузов: 3

Тел.: +7 (985) 299-00-33, e-mail: yachtmanager1@gmail.com, <http://www.motoryachtneга.com>



В ПРОДАЖЕ
цена по запросу

+7 (926) 611-56-86
Александр



BERING 60 DZAM, 2013 г.в.

Местонахождение — Анталия (Турция)

Категория плавания СЕ «А».
Материал корпуса и надстройки — морская сталь А-36 (корпус 8 мм, борта 6 мм, надстройка 5 мм).

Основные характеристики

Длина 18,10 м, ширина 5,70 м, осадка 1,60 м, вес 82 тонны, объем топливного бака 10 620 л., объем бака для воды 3800 л, крейсерская скорость 8 узлов, максимальная скорость 9,8 узлов, дальность хода 3000+ морских миль, 3 каюты, 6–8 спальных мест.

Двигатели

Cummins QSB5.9 (2 x 225 л.с),
наработка 600 моточасов.

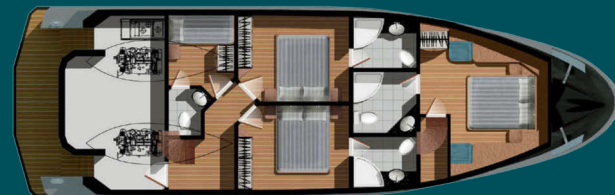
Носовое подруливающее устройство, роторные стабилизаторы качки Seakeeper, система пожаротушения с тепловыми датчиками, два четырехцилиндровых генератора Onan, две электрические лебедки, телескопический трап Armstrong, тиковая палуба.

Интерьер

Деревянный пол с подогревом, кондиционер, ТВ + домашний кинотеатр, холодильник, две морозильные камеры, электрическая плита и духовой шкаф, посудомоечная машина, стиральная машина.

Навигация и электроника

Furuno MFDBB с двумя дисплеями Dell 21", 6 кВт радар-антенна, дальность 48 мили. Датчики GPS, камера ночного видения в машинном отделении, на мачте и корме, AIS-система класса «В», автопилот, две УКВ-радиостанции с кнопкой подачи сигнала тревоги, метеостанция.



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





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



До последней капли

ПИРС ДЮ ПРЕ: *Посещение французского корабля-музея напомнило мне о спасении пилота над Атлантикой.*

Однажды, придя из Гернси в Ла-Рошель на нашей яхте Fleming 55, мы с женой заметили пришвартованный в центре корабль-музей.

Во время осмотра мы обнаружили на его корме мемориальную табличку с надписью: «*France 1* был метеорологическим фрегатом, работавшим на точке в Атлантике в 1970-х годах».

Оказывается, *France 1* был судном OSV (Ocean Station Vessel, плавучая станция контроля погоды) — я регулярно поддерживал радиосвязь с такими кораблями, когда летал над Атлантикой на Boeing 707 одной британской авиакомпании. Поскольку OSV были привязаны к определенным районам, они засекали самолеты с помощью радаров и сообщали пилотам их точное местоположение. В те времена, когда не было GPS, это было необходимым дополнением к навигации по светилам и LORAN.

Работая пилотом, я лишь однажды столкнулся с сигналом бедствия Mayday, и это был пугающий опыт. Произошла эта история ночью где-то над океаном как раз в тот момент, когда я вышел на связь с метеосудном. «OSV Lima, вызывает Speedbird 201, прием», — произнес я в микрофон. Внезапно в разговор вмешался полный паники голос с криками «Mayday! Mayday! Mayday!». Небольшой одномоторный самолет Piper Cherokee Arrow, летевший с Ньюфаундленда в Ирландию, оказался в тяжелой ситуации. Напуганный пилот рассказал, что в пути у него самопроизвольно выпустилось шасси; это увеличило сопротивление и вызвало повышенный расход топлива. Скорость самолета упала, теперь ему не хватало горючего, чтобы дотянуть до Ирландии. Пилоту требовалась помощь радара, чтобы выйти на ближайшее судно OSV, посадить самолет на воду и ждать помощи от экипажа.

Ответ с ближайшего метеорологического судна заставил меня похолодеть



Списанный фрегат метеослужбы *France 1* теперь функционирует в качестве музея в Ла-Рошели

Установив со мной контакт и получив шанс на спасение, пилот немного успокоился. Я тут же связался с ближайшим метеосудном и объяснил ситуацию, однако, услышав ответ, похолодел. Условия на воде оказались чудовищными. Ветер свирепствовал, высокие волны учинили форменную свистопляску под закрытым облаками небом. Пилот Cherokee просто не увидел бы ни зги в этой темноте, и его шансы выжить практически сводились к нулю. Справившись с комом в горле, я передал ему информацию с корабля. Он понял, что это значило, и временно отключился. «Роджер, спасибо», — произнес он дрожащим от страха голосом, когда связь снова установилась. Никто из нас не знал, что сказать еще, поскольку было ясно, что он, скорее всего, утонет.

Затем тишину эфира прорезал новый голос: «Speedbird, вызывает Ascot, прием». Я знал, что позывным Ascot пользуются самолеты королевских ВВС (RAF) и со мной на связь вышло воздушное судно патрулирования и обследования акваторий Nimrod.

«Speedbird, мы изменили курс, чтобы перехватить Cherokee, скоро будем достаточно

близко для прямой связи. Можете узнать у пилота остаток горючего и скорость расхода топлива?» Некоторое время я оставался связующим звеном между военными и пилотом Piper, пока они не сблизились для прямого контакта. «Cherokee, вызывает Ascot. Если хотите, можем направить вас самым коротким курсом к аэропорту Шаннон. Мы будем следовать за вами, и если вам придется оставить самолет, сбросим спасательный плот и предупредим службы спасения. Это может быть безопаснее, чем садиться рядом с OSV», — предложили военные.

Тут я увидел проблеск надежды, но так и не услышал ответ пилота, поскольку покинул зону прямой радиосвязи. Эта ночь выдалась для меня очень длинной, и мне невероятно хотелось узнать, смог ли Cherokee дотянуть до Шаннона. Следующим утром я пролистал The Daily Telegraph в поисках новостей. Где-то на страницах газеты была закопана небольшая колонка, в которой говорилось, что вчера военный самолет Nimrod препроводил оказавшийся в чрезвычайной ситуации Piper Cherokee в Шаннон, где тот приземлился на последних каплях горючего. Ему удалось!

Осматривая радиорубку музейного фрегата, я подумал, что именно с этим кораблем я мог держать связь в ту самую ночь... **МВУ**

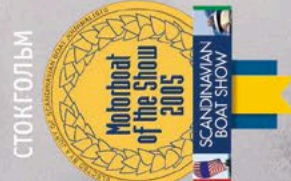
Targa®

The 4x4 of the sea

Уверенность в превосходстве



Престижные международные премии



СТОКГОЛЬМ

СТОКГОЛЬМ

ЛОНДОН

ЛОНДОН

ЛОНДОН

СТОКГОЛЬМ

HARDTOP MARINE
St. Petersburg Russia 1998

Официальный дистрибьютор в России и странах СНГ.
Санкт-Петербург, тел. (901) 315-4578, (911) 743-4181,
тел./факс (812) 603-2460
Киев, тел./факс: +38-044-581 2713, +38 050 416 8631
www.htmarine.ru www.targa.fi.htmarine@mail.ru

Модельный ряд

23'

25'

27'

32'

35'

37'

44'

can-am



на правах рекламы



Maverick X ds TURBO*

Первый в индустрии side-by-side** с турбированным 121-сильным двигателем в заводской комплектации.
Мы убрали границы. Теперь Ваш ход.

* турбо

** сайд-бай-сайд

www.rosan.com