

# МОТОРВОАТ & YACHTING

## ДОМ У ПРИЧАЛА

ЖИЗНЬ С ВИДОМ НА МОРЕ

### ТЕМЫ НОМЕРА

#### ПО ТУ СТОРОНУ КАНАЛА

ЯХТЕННАЯ ИНДУСТРИЯ  
ВЕЛИКОБРИТАНИИ

#### 11 000 МИЛЬ ПО ВОДЕ

ТРАУЛЕРНАЯ SELENE 49  
В ОКЕАНСКОМ ПЛАВАНИИ

### ОБЗОРЫ И ТЕСТЫ

#### PRINCESS 68

FAIRLINE SQUADRON 65

#### NORDKAPP 790

#### NOBLESSE

LAGOON 380/450

#### BOTNIA TARGA 27 GT

ZAR RIB



Реклама

[www.audi.ru](http://www.audi.ru)

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

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

# Новый Audi Q7

## Превзойти себя. Снова

Он пришел, чтобы установить новый предел совершенства. Мощный и решительный облик подчеркнут выразительной решеткой радиатора и фарами Matrix LED. Изысканный и ультратехнологичный салон рассчитан на 7 полноценных мест. Виртуальная, интуитивно понятная приборная панель Audi virtual cockpit делает управление всеми системами максимально простым, а 3D-аудиосистема Bang & Olufsen буквально переносит в настоящий концертный зал. Новый Audi Q7. Превзойти себя — превзойти всех.



Audi  
Vorsprung durch Technik



# ИННОВАЦИЯ КАК ВЫСШАЯ ФОРМА ИЗЫСКАНОСТИ



# ALIDA

Яхта с линиями, поразительными и все же обольстительно простыми, обратит на себя взоры повсюду, где бы она ни появилась. Но ее красота не только на поверхности. Ведь слияние внешней красоты и эффективной конструкции в сочетании с уникальными обводами корпуса (Fast Displacement Hull Form) делают эту 55-метровую суперяхту еще более технически совершенной и экономичной.

И действительно, она способна развивать максимальную скорость в 16 узлов, а на крейсерской скорости обеспечить автономность плавания в 4500 морских миль. Являясь одной из самых прогрессивных яхт в своем классе, Alida наделена надстройкой из алюминиевого сплава с минимальным количеством опорных конструкций, что позволяет в полной мере наслаждаться панорамными видами. Просторные каюты для гостей, окна от пола до потолка и обширные открытые пространства делают эту суперяхту еще более уникальной.

Alida доступна для покупки с последующей поставкой в 2017 г. Расширяйте свои горизонты с яхтами Heesen.



[heesenyachts.com](http://heesenyachts.com)

# PRINCESS 56



**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\**



1965  2015  
**PRINCESS**

PRINCESS YACHTS RUSSIA

[www.princess.ru](http://www.princess.ru)

\*Устанавливая высокие стандарты



# CORUM

LA CHAUX-DE-FONDS · SUISSE



[www.corum.ch](http://www.corum.ch)

• **Москва** CONQUEST WATCHES (495) 650 76 37, 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-АВЕНЮ (495) 937 62 05, (495) 225 73 54, 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, RICH TIME (495) 419 90 60 • **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



# GOLDEN BRIDGE

GOLDEN BRIDGE,  
ОДИН ЕДИНСТВЕННЫЙ ЛИНЕЙНЫЙ БАГЕТНЫЙ МЕХАНИЗМ

• 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



2015 —  
год больших  
и сильных  
компаний!

# СМОЛЬНЫЙ ПАРК

КВАРТАЛ, УТОПАЮЩИЙ В ЗЕЛЕНИ



# ЖИЗНЬ В ДОСТОЙНОЙ ОПРАВЕ



СМОЛЬНЫЙ ПАРК  
КВАРТАЛ, УТОПАЮЩИЙ В ЗЕЛЕНИ

Смольная набережная,  
улица Смольного, 4

**3 готовых дома**  
**3 дома —**  
**срок сдачи в 2015**

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

Жилой комплекс «Смольный парк» расположен на левом берегу Невы, там, где река делает крутой поворот и образует Смольную набережную. «Смольный парк» займет площадь более 8 гектаров, здесь появятся новые жилые дома, пешеходные зоны и уютные дворики. Это настоящий зеленый оазис в центре Петербурга.

В проекте комплекса воплощено всё, что можно ожидать от жилья премиум-класса — респектабельная локация и выразительные виды из окон.

ПРОДАЖА КВАРТИР И ОФИСОВ  
В ЦЕНТРЕ ПЕТЕРБУРГА

(812) 688 88 88

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

[www.6888888.ru](http://www.6888888.ru)



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



Дюссельдорф  
2014

**Monte Carlo:** благородные манеры, уникальный стиль, безупречный дизайн. Избранные при рождении, **MC 4, MC 5 и MC 6** напрямую унаследовали выигранные качества: неповторимое качество исполнения, выраженное в более крупных моделях **Monte Carlo Yachts**. Их классический дизайн обладает сильным характером в сочетании с драгоценными материалами и не виданными ранее решениями в этой категории. **Благородное происхождение Monte Carlo** сразу узнаваемо в выборе названия и логотипа, стиле, технологиях и возможностях. Это семейство яхт, предлагаемое в флайбриджных версиях и версиях Hard-Top, является естественным продолжением **философии и престижа Monte Carlo Yachts** для моделей до 60 футов в длину. Ожидайте только самое лучшее.

**Monte Carlo Yachts – Совершенство стиля.**



# Monte Carlo. Ожидайте только самое лучшее

**MC 5**

[www.dream-yachts.eu](http://www.dream-yachts.eu)

ПРЕМЬЕРА MC 5

В МОСКВЕ

**Moscow Yachts Festival**

**4-7**

ИЮНЯ

**ПРИГЛАШАЕМ!**



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!

Работа в яхтенном журнале обязывает знать новинки техники, но чем больше я узнаю, тем сильнее изумляют темпы технического прогресса. Не только в бытовом плане, когда нынешние ноутбуки мощнее тех ЭВМ, что прежде обслуживали ЦУП, а сотовые телефоны звонят, показывают дорогу, кино и даже считают пульс. Помню, как я был счастлив, завладев флешкой на 64 МБ; а кого теперь удивят 32 ГБ?! Но яхтенная техника впечатляет не меньше.

Радикальным образом изменилась ситуация с двигателями. Еще 30 лет назад передовым считался танковый/тракторный дизель 3Д20 мощностью 235 л.с. и весом 800 кг. Сегодня ту же мощность можно получить при весе 560 кг, а обилие моделей избавляет проектанта от мучений с подбором энергетической установки и гребного винта. Пусть двигатели импортные, но они есть!

Набирают популярность новые приводы, в частности днищевые колонки. Полным ходом идет капиталистическое соревнование между двухтактными и четырехтактными подвесниками — за мощность, вес, экологичность. Еще более поразительные изменения происходят в сфере навигационной электроники; появляются новинки в кластере конструкционных материалов (в основном композитных) и технологий. И даже в такой, казалось, освоенной теме, как чистое проектирование, время от времени ярко вспыхивают новации...

Про все это мы пишем на страницах МВУ. Но что будет завтра? Прогресс ускорится, рано или поздно в нашу жизнь ворвется телепортация, и транспорт в его привычных формах уйдет в историю. Транспорт, но не яхты: ведь это не столько средство передвижения, сколько возможность приятно отдохнуть, принять участие в соревнованиях, а для кого-то — настоящая страсть. И, конечно, еще долго никуда не денутся яхтенные журналы — надо же где-то обо всем этом рассказывать!

До встречи!

Главный редактор  
Зарий Черняк



**Быстротечность  
технического  
прогресса временами  
просто ошеломляет:  
что же будет  
завтра!**

## НАВИГАЦИЯ ПО НОМЕРУ

Тесты и обзоры  
новых моделей яхт:  
флайбриджная  
Princess 68  
с. 98



Новая техника:  
пути эволюции  
яхтенных тендеров  
с. 110

Яхтенные  
индустрии разных  
стран: знакомимся  
с Великобританией  
с. 78



Безопасность в море:  
что нужно знать  
и уметь экипажу  
яхты  
с. 200



# СМОЛЬНЫЙ ПРОСПЕКТ

ИЗБРАННОЕ ОКРУЖЕНИЕ

# Квартира 8,4 млн. руб.

Архитектор Рикардо Бофилл  
Неоклассический стиль  
Набережная Невы перед домом  
Просторный собственный двор  
Ландшафтный дизайн  
Подземный паркинг — 2 места на квартиру  
Финские технологии и контроль качества  
Интегрированные системы безопасности

ДОМА, ПРОДУМАННЫЕ СЕРДЦЕМ



703-44-44



[yitdom.ru](http://yitdom.ru)



САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

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

Цена на ограниченный ассортимент квартир при 100% оплате. Условия и наличие квартир уточняйте в отделе продаж по тел. 703-44-44  
Застройщик ЗАО «ЮИТ Санкт-Петербург». Проектная декларация и подробная информация на сайте [yitdom.ru](http://yitdom.ru). Реклама.

# СОДЕРЖАНИЕ

Май-июнь 2015



22

## 22 СУПЕРЯХТЫ

Amels *Madame Kate*, Heesen *Sibelle*,  
Custom Line *Navetta 37*,  
Mondo Marine *SF60*, Vripack *FLOW*



68

## 30 СОСТАПЕЛЯ

Sanlorenzo *SL76* и *SL86*, NorthSilver Pro 1440, Wim van der Valk *Continental Trawler 2395 Flybridge*, Mulder 94 *Voyager*, Trident *720 CT Indigo*, Linssen Grand *Sturdy 52.9*, *Sirius 24*, Frauscher 747 *Mirage AirOpen*

## 40 НОВОСТИ

Интересные сюжеты и факты из жизни  
на море и на суше

## 68 ИНТЕРВЬЮ МВУ

Президент Yamaha Motors CIS Тошия Кавано развеивает  
слухи «кризисной поры» и делится планами развития  
компании



62



30



# НОВАЯ МОДЕЛЬ FERRETTI YACHTS 650: 20 МЕТРОВ АБСОЛЮТНОГО КОМФОРТА.



Агрессивный внешний силуэт определен благодаря аэродинамичному флайбриджу и беспрецедентному дизайну остекления нижней палубы, за счет которого во все гостевые каюты проникает невероятное количество дневного света. Являясь второй моделью гаммы яхт Ferretti по длине, она предлагает инновационные решения, которые позволяют еще больше увеличить полезное пространство на борту, выходя за пределы 20 метров. Абсолютное новшество представлено в зоне кормы. Она оснащается лифтом, позволяющим перемещать 3-х метровый тендер без помощи подъемника, предлагая в то же время просторный гараж и площадку для удобного спуска в море. Универсальность этой модели заключается в возможности выбора альтернативного решения как на открытой палубе - модель, оснащенная хард-топом - так и во внутренних помещениях, подтверждая призвание в создании комфорта, не имеющего аналогов.

550 650 690 750 800 Altura 840 870 960

[ferretti-yachts.com](http://ferretti-yachts.com)

INTELLIGENZA NAUTICA ITALIANA

  
**FERRETTI**  
YACHTS  
a Ferretti Group brand

Ferretti S.p.A. - Via Ansaldo, 7 - 47122 Forlì - Italy - Tel. +39 0543 787511 - Fax +39 0543 473069





116

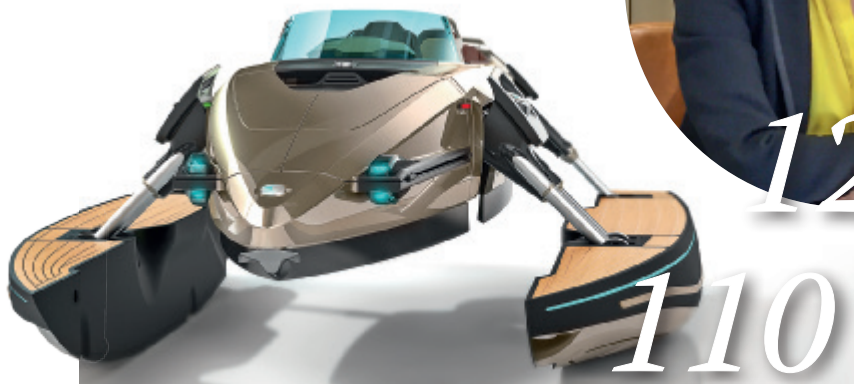
МОТОРНЫЕ  
ЯХТЫ



122

70  
**ПЛАВАЛИ, ЗНАЕМ**

Назидательные истории  
и веские мнения от наших российских  
и зарубежных экспертов



110

78  
**ПО ТУ СТОРОНУ КАНАЛА**  
Яхтенная индустрия Великобритании

98  
**PRINCESS 68**

В сегменте флайбриджных круизеров длиной  
60–70 футов трудно создать что-либо по-настоящему  
оригинальное, но Princess Yachts это удалось



90

104  
**РЕФИТЫ ОТ BURGESS**

Рефит продлевает яхтам молодость, и для чартерных  
суперяхт это особенно актуально

122  
**ИНТЕРВЬЮ МВУ**

Разговор о возможностях и преимуществах нового офиса  
Princess Yachts в Монако



104



*Cadillac*

# КРАСОТА – МОЩНАЯ СИЛА



РЕКЛАМА.



РОСКОШНЫЙ САЛОН И МУЛЬТИМЕДИЙНАЯ СИСТЕМА CUE



V6 3,0 л 249 л.с. или 3,6 л 318 л.с.

МОЩНОСТЬ И ДРАЙВ? КРАСОТА И КОМФОРТ?  
ЗАЧЕМ ИДТИ НА КОМПРОМИССЫ, ЕСЛИ ВСЕ  
ЭТО ЕСТЬ В ОДНОМ АВТОМОБИЛЕ.

CADILLAC SRX. ОТ 2 149 000 РУБ.

ГОРЯЧАЯ ЛИНИЯ CADILLAC: +7 800 100 1011 | [WWW.CADILLAC.RU](http://WWW.CADILLAC.RU)



ПАРУСНЫЕ  
РЕГАТЫ

150

78



154



126

**ПУТЕШЕСТВИЕ**

Как траулерная яхта Selene 49 покоряет океаны

134

**NOBLESSE 790**

Флагман норвежской верфи Nordkapp, к созданию которого приложил руку индустриальный дизайнер Бард Экер

138

**ВЫБОР**

Если верфь не дает выбирать двигатели для яхты, то и думать не надо! Но как быть, когда есть возможность установить стационарные моторы или подвесники?

146

**RIB ZAR**

Эти необычные с виду, но весьма надежные и функциональные катера-RIB покорили немало стран за счет выдающихся эксплуатационных качеств

154

**«ШЕСТИЛАПЫЙ»**

Тестируем шестиколесный мотовездеход от BRP



126



142

# 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.



158



LIFE STYLE

166

162  
**В НЕДРАХ  
ДИЗАЙНА**

Художник по интерьерам Марина Путиловская рассказывает о «мужском» и «женском» подходе к дизайну

170  
**ЯХТЫ НА КИПРЕ**

Яркий, веселый и многоликий Кипр расположен на морском пути, соединяющем три континента. Так почему бы не поставить свою яхту в самом сердце кипрского Лимасола!

178  
**СЕВЕРНЫЙ ШИК**

Как подобрать идеальный гардероб, не отказываясь от комфорта и сохраняя индивидуальность? Приглашает бутик Borrelli!

184  
**ВКУС К ЖИЗНИ**

Шесть веков назад мирные люди опасались селиться в районе Элаунды из-за пиратов, а сегодня тут функционирует роскошный отель Elounda SA & Resorts

188  
**МЕХАНИКА**

Наш эксперт Дэвид Марш тестирует катер с корпусом Ranfar OK, который спроектировали исландские инженеры, руководствуясь идеями изобретателя позапрошлого века

192  
**НАВИГАЦИЯ**

Бренд Garmin известен каждому, кто когда-либо сталкивался с навигационной электроникой. Какой путь прошла компания за четверть века и что позволило ей выбиться в лидеры?

196  
**ШКОЛА МВУ**

Что делать в случае посадки на мель? Следуя нашим рекомендациям, можно избежать серьезных неприятностей

200  
**ТРЕНИНГ**

Репортаж: первая российская группа яхтсменов прошла в Финляндии курс отработки навыков безопасности в море

174



180



РЕКЛАМА



W  
ARTIOLI  
HAND MADE IN ITALY

# MOTOR BOAT & YACHTING

№3 (33) Май–июнь 2015

Published since 1904

**МВУ Россия**

Motor Boat &amp; 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](http://www.mby.ru)**Twitter** [mby\\_russia](https://twitter.com/mby_russia)**Электронная версия** [www.zinio.com](http://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**Цветокорректор** Дмитрий Вульфсон**Корректор** Виктория Голуб**Над номером работали****Авторы**Хьюго Андреа, Тим Бартлет, Боб Гринвуд, Яна Гусева, Анастасия Зайцева,  
Том Коллинз, Алексей Максимов, Дэвид Марш, Джон Мендес, Андрей Петров,  
Сергей Сулов, Денис Хамзатов, Джек Хейнс, Карен Хилл**Колумнисты**

Ирина Липовецкая, Михаил Кондратьев, Дэвид Марш

**Фотографы и иллюстраторы**Дмитрий Гальчун, Владимир Дроздин, Кевин Катзке, Борис Лашков,  
Лестер МакКарти, Владимир Спышно, Даниэль Форстер, Алексей Ченсан**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, e-mail: yan@mby.ru

**Партнеры по распространению**

«Сейлс» Москва, 2-й Хорошевский проезд, д. 7

«ПрессХаус» Москва, Цветной б-р, д. 30, стр. 1

«Пресс-Логистик» Москва, Вятская ул., д. 49, стр. 2

«РитейлМедиагрупп» Москва, ул. 1905 года, д. 7, стр. 1

«АПП-МК-Подписка» Москва, ул. 1905 года, д. 7, стр. 1

«Прессинфо» Москва, Ленинградский пр., д. 39, к. 9

«Нева-Пресс», Санкт-Петербург, ул. Белы Куна, д. 32, к. 2

«Роспечать» Архангельск, ул. Попова, д. 18

«Владпресса» Владивосток, ул. Адмирала Юмашева, д. 20 Б

«Апрель-Логистик» Екатеринбург, ул. Кислородная, д. 8 А

«Сегодня-Пресс-Байкал» Иркутск, ул. Декабрьских событий, д. 119 А

«Газеты в магазины - Плюс» Калининград, ул. Емельянова, д. 230 Б

«Мир Прессы» Казань, ул. Короленко, д. 58 Б

«Юг-Медиа-Пресс» Краснодар, ул. Товарная ул., д. 7

«Шанс-Пресс» Нижний Новгород, ул. Ошарская, д. 95

«АРПИ «Сибирь» Новосибирск, ул. Немировича-Данченко, д. 104

«Периодика-сервис» Пермь, ул. 1905 года, д. 35

«Пресса Поволжья» Саратов, пр. Строителей, д. 1, литер Г

«Прессмарк» Чебоксары, ул. Пристанционная, д. 7

«Азбука» Челябинск, ул. Худякова, д. 10

**Подписка**

Стоимость годовой подписки (6 номеров) — 1800 руб.

Подписка осуществляется через редакцию или веб-сайт

+7 (812) 617-01-11, [www.mby.ru](http://www.mby.ru)**Тираж 35 000 экз. Обложка Dubai Marina 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.

Time Inc.

Журнал опубликован и вышел в свет 05.05.2015

Отпечатано в Эстонии. Типография Printall AS.

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

[printall@printall.ee](mailto:printall@printall.ee)

PRINTALL

PALMARINA  
BODRUM



*It's all about  
perspective*

[www.palmarina.com.tr](http://www.palmarina.com.tr)

   /palmarinabodrum



MEMBER OF  
**PALMALI**  
GROUP OF COMPANIES

# СУПЕРЯХТЫ

Новости о моторных яхтах длиной более 100 футов



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



## Amels *Madame Kate*

В начале весны голландская верфь Amels спустила на воду очередную суперяхту из semi-custom-линейки Limited Edition 199, однако *Madame Kate* оказалась весьма необычной «дамой». По дизайну экстерьерера она практически не отличается от той же *Event*, но спутать ее с другими яхтами будет непросто.

Причина тому — разработанная в Amels краска для покрытия корпуса и надстройки, придающая поверхностям эффект жемчуга. Заказчик *Madame Kate* увлекается эксклюзивными автомобилями и захотел, чтобы его новая суперяхта дизайном выделялась в марине или на рейде не менее

ярко. Опалесцирующая краска жемчужного цвета создает эффект, подобный призме Ньютона, и спектр отражения солнечного света содержит целую гамму разных цветов.

Сложность нанесения жемчужной краски состоит в том, что технология требует непрерывной обработки всего корпуса от форштевня до транца, и любая ошибка, включая появление пыли, на этой стадии вынуждает повторять процесс заново.

Жемчужная краска ярко играет днем, но как обозначить любимую яхту с наступлением сумерек? Для этого заказчик решил установить уникальную систему наружной подсветки, чтобы в темноте

*Madame Kate* светилась, как суперзвезда. Разноцветные огни по периметру ватерлинии и надстройки потребовали от инженеров существенно изменить базовую схему иллюминации, и результат превзошел ожидания.

Наконец, третье существенное отличие новой 60-метровой яхты заключается в том, что одно из центральных мест в интерьерах работы Лоры Сессы занимает камбуз, который «переехал» с нижней палубы на главную. Заказчик и его супруга являются гурманами, и поэтому решили перенести «алтарь» высокой кухни ближе к основным зонам отдыха. А почему бы и нет?!





BUILT BY  
**oceAnco**

[www.builtbyOCEANCO.com](http://www.builtbyOCEANCO.com)

# Heesen Sibelle



«Сложная простота» — точное определение для этой яхты с непривычным корпусом

Ходовые испытания успешно пройдены, зарегистрирована превышающая проектную максимальную скорость, уровень шума меньше ожидаемого — такой вердикт получила новая 50-метровая суперяхта *Sibelle*, прежде чем отправиться с верфи из голландского городка Осс к своему счастливому владельцу.

«Это первая яхта в своем роде, — рассказывает конструктор Перри ван Оссанен. — Водоизмещающий корпус (FDHF) с непривычными обводами и вертикальным форштевнем расширяет существующие границы яхтенного дизайна. После пяти лет упорного труда все сотрудники Van Ossen

Naval Architects испытывают огромную радость, глядя на этот заверченный уникальный проект».

Дизайн экстерьера *Sibelle* создавала студия Omega Architects (Нидерланды) во главе с Франком Лаупманом, однако в этот раз им помогли Михаил Лабазов и Андрей Савин из Architectural Bureau A-B Studio. Лучшим образом получившийся продукт описывает оксюморон «сложная простота», которая проявляется в комплексных визуальных эффектах. Например, горизонтальные элементы, тянущиеся вдоль корпуса, производят впечатление параллельных

линий, но на самом деле таковыми не являются.

«Мы очень довольны поведением *Sibelle* в море, — говорит капитан яхты. — Нам даже не пришлось задействовать стабилизаторы качки Quantum XT при движении лагом к метровой волне. Судно показало высокую остойчивость и маневренность. Но более всего поразила экономичность: на крейсерских 15 узлах моторы мощностью 1341 л.с. суммарно потребляют лишь 220 литров топлива в час!»

Для пересечения Атлантики *Sibelle* потребуется всего 45 тонн солиarki, и в танках еще останется приличный запас.

ДНК ЯХТИНГА



LÜRSEN

Lürssen Yachts · phone: +49 421 6604 166 · email: [yachts@lurssen.com](mailto:yachts@lurssen.com) · [www.lurssen.com](http://www.lurssen.com)



*В  
интерьерах  
Navetta 37  
концепция custom  
реализована  
максимально  
полно*

## Custom Line Navetta 37

В феврале на прошедшем в Майами Yacht & Brokerage Show концерн Ferretti Group объявил о создании нового флагмана в линейке Custom Line, которая объединяет суперяхты с корпусами переходного типа.

Интерьер и внешний вид Navetta 37 разрабатывал давний партнер Ferretti Group — дизайнерская студия Zuccon International Project. В качестве основного подхода была использована идея добавления новых элементов к успешной классической модели. В итоге планировка всех трех палуб яхты осталась вполне традиционной, однако

распределение пространства на борту вышло на новый уровень. Например, на Navetta 37 удалось полностью разделить маршруты движения гостей и команды — важная для яхт такой длины особенность, реализуемая не на каждой модели.

Что касается внутреннего оформления, то Бернардо Зуккон постарался наиболее полно реализовать концепцию custom наряду с продуктивной стандартизацией, которая позволяет верфи значительно сокращать цикл строительства. Navetta 37 стала первой яхтой Custom Line, на которой каюта владельца занимает всю ширину корпуса

в носовой части главной палубы. Всего яхта может принимать на борт до 11 гостей, обеспечением отдыха которых займется команда из шести человек.

Итальянцы обещают построить первый корпус Navetta 37 к лету 2016 года и пока не разглашают большинство технических подробностей вроде расчетной максимальной скорости. Стеклопластиковое судно будет оборудовано двумя моторами MTU 8V 2000 M94 мощностью по 1250 л.с. и, вероятнее всего, сможет развить не менее 13–15 узлов, обеспечивая при этом высокую экономичность.



# REMADE IN ITALY

HIGH-END REFIT & REPAIR SOLUTIONS



**AMICO** &CO

[amicoshipyard.com](http://amicoshipyard.com)

# Mondo Marine SF60



**Н**а яхтенной выставке в Дубае верфь Mondo Marine представила проект 60-метровой суперяхты. В его разработке приняли участие итальянский дизайнер Лука Валлебона и компания SF Yachts из Арабских Эмиратов, определившие внешний вид судна и оформление интерьеров. Наибольший визуальный акцент в экстерьере сделан на массивной носовой части с вертикальным форштевнем и характерных диагональных элементах в корме, которые замыкают на себе строгие прямые линии палуб.

На носовой палубе SF60 оборудована приподнятая вертолетная площадка touch-and-go, а на сандеке гостей ждет одна из многочисленных зон отдыха с бассейном и местами для загора.

Шесть просторных гостевых кают SF распределены необычным образом. Две из них, абсолютно одинаковые, расположены на нижней палубе, три каюты с различным оформлением в стиле бутик-отеля находятся на главной палубе, тогда как шикарные апартаменты владельца с отдельным трапом занимают большую часть верхней палубы. Последние наделены двумя балконами

и раздвижными «крыльями», в которых дизайнеры разместили гардероб и ванную комнату.

Корпус и надстройка SF60 будут выполнены из легкого сплава, и водоизмещение суперяхты составит около 900 тонн. В базовом варианте на борту предусмотрены два дизеля MTU 16V 2000 M84 (2186 л.с.), с которыми судно должно развивать 20 узлов. В качестве опции верфь предлагает более мощные двигатели по 3460 л.с. Постройка яхты, заказчиком которой выступил клиент с Ближнего Востока, будет проходить в Италии под надзором Регистра Ллойда.

# Vripack FLOW

**К**реативные дизайнеры известного голландского бюро не прекращают поиск своего «философского камня» — нового подхода к проектированию и строительству прогулочных судов, способного вывести всю яхтенную индустрию на качественно новый уровень.

«На примере проекта FLOW мы хотели показать суперяхту, которая моментально приковывает взгляд, — поясняют Марникс Хоэкстра и Барт Баухаус, ведущие дизайнеры Vripack. — В ее продуманных формах заключена функциональность и самая современная конструкция».

Среди особенностей FLOW — необычный застекленный пляжный клуб, «сокровищница» с оригинальными иллюминаторами, «крылья» надстройки с панорамным обзором и незаурядный спортзал с джакузи на сандеке. Vripack ждет первых заказчиков, которые откроют на FLOW свой водный мир.



# Wim van der Valk

CONTINENTAL YACHTS



Алюминиевые и стальные суперяхты ручной работы  
Сделано в Голландии



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



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



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



#### ОСОБЕННОСТИ

- Планировки для разных рынков
- Высокий уровень кастомизации

#### ТОЛЬКО ФАКТЫ

**Длина** 86 ф (26,45 м) **Ширина** 21 ф (6,35 м)  
**Двигатели** 2 × MTU (1622/1822/1947 л.с.)  
**Максимальная скорость** 31 узел  
**Стоимость в Европе** от € 5 100 000

## Sanlorenzo SL76 и SL86

Недавно верфь Sanlorenzo провела рестайлинг крупных моделей своей глиссирующей линейки, выпустив SL96, SL106 и флагман SL118. Настало время переработать яхты меньшей длины. Задача была поручена студии Officina Italiana Design под руководством Мауро Микели и Серджио Беретта, которые взяли выпускавшиеся уже около 20 лет модели-бестселлеры SL72 и SL82 и превратили их в новые SL76 и SL86.

Обе яхты получили многочисленные новшества. Например, иллюминаторы корпуса и остекление надстройки стали значительно крупнее, а купальные платформы оборудовали гидравликой. Более того, на модели SL86 платформа может быть разных размеров. Ее стандартная длина 1,20 м, при которой в гараж помещается

тендер длиной 3,85 м. Опциональный вариант — 1,60 м, когда в гараже можно держать аквабайк и водные игрушки, а на платформе — тендер длиной до 4,45 м.

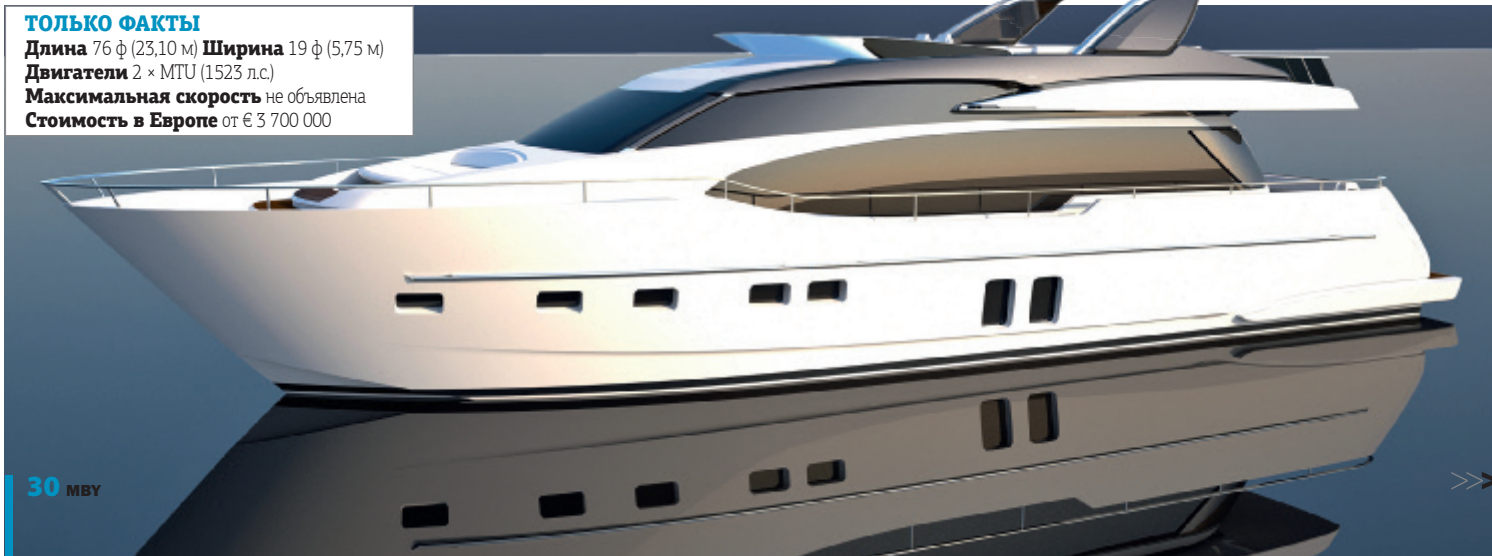
Стилистически яхты похожи друг на друга строгими линиями, характерным вырезом фальшборта в районе салона (чтобы сделать его более светлым), носовой открытой зоной отдыха и просторным флайбриджем. У SL86 его площадь составляет 41 кв. м, что является одним из самых высоких показателей в классе. Обустроить флайбридж заказчик может по своему вкусу и, естественно, опционально добавить джакузи.

Обе яхты рассчитаны на размещение восьми пассажиров, но для SL86 уже в стандарте верфь разработала две альтернативные планировки. Для

европейского рынка — с камбузом на нижней палубе, рядом с помещениями экипажа, что позволяет высвободить пространство на главной палубе и устроить в носовой ее части VIP-каюту. «Американский» вариант предусматривает камбуз наверху с расположенным по центру «островом» с рабочей поверхностью и ящиками для хранения посуды и припасов. Впрочем, верфь и без того предлагает массу возможностей, чтобы индивидуализировать яхту в соответствии с собственными вкусами и потребностями. Единственное, что остается неизменным, — высокие стандарты, характерные скорее для суперяхт: главная палуба в едином уровне, каюты с огромными кроватями и чрезвычайно просторные санузлы.

#### ТОЛЬКО ФАКТЫ

**Длина** 76 ф (23,10 м) **Ширина** 19 ф (5,75 м)  
**Двигатели** 2 × MTU (1523 л.с.)  
**Максимальная скорость** не объявлена  
**Стоимость в Европе** от € 3 700 000



# Преданность делу ведет к успеху

Немецкие круизные и экспедиционные яхты  
Новая эра яхтостроения



DRETTMANN YACHTS

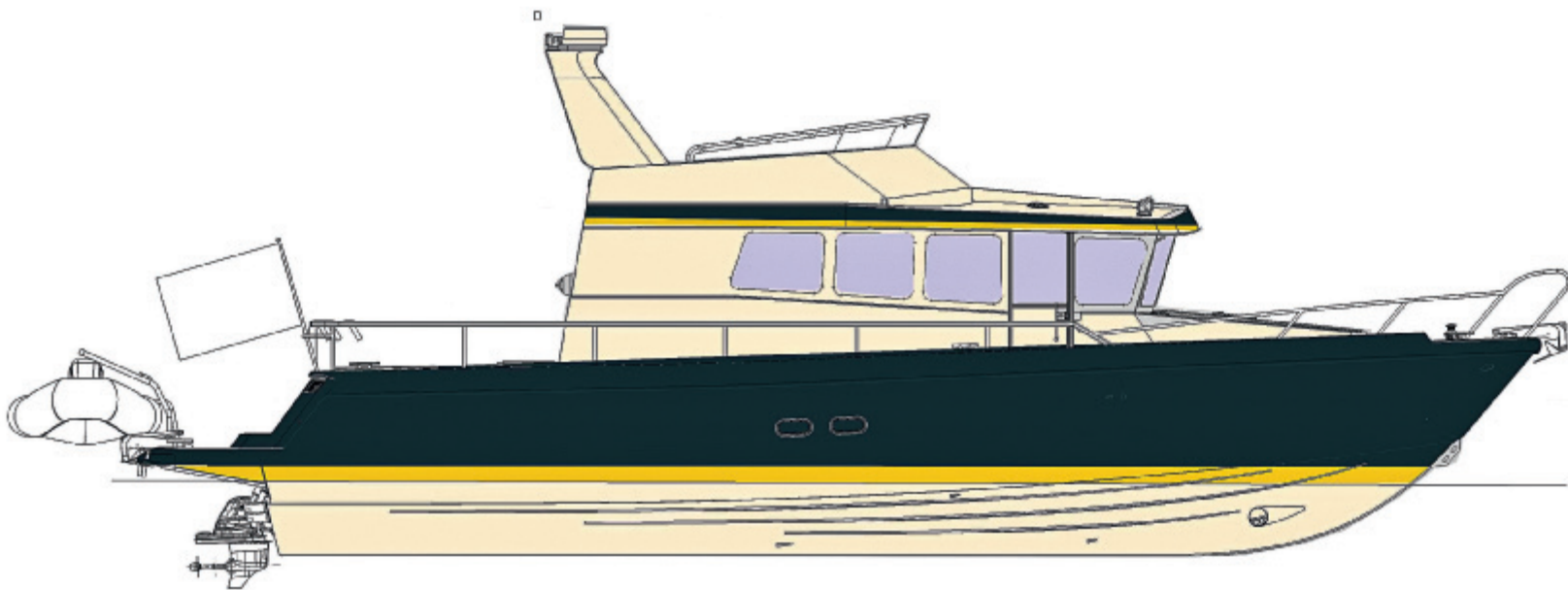
BREMEN · GERMANY · SINCE 1970

Представительство Дреттманн Яхтс в России, Украине и странах СНГ

РОССИЯ, 197022  
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ  
ПЕСОЧНАЯ НАБ., 18А, 5Н

+7 (921) 909 56 55  
+7 (921) 961 98 24  
+7 (812) 702 47 70

[o.gusev@drettmann-yachts.com](mailto:o.gusev@drettmann-yachts.com)  
[o.rehbein@drettmann-yachts.com](mailto:o.rehbein@drettmann-yachts.com)  
[www.drettmann-yachts.com](http://www.drettmann-yachts.com)



## NorthSilver Pro 1440

До сих пор в сегменте «морских внедорожников» правили бал исключительно финские верфи, но теперь достойный «ответ Чемберлену» появился в России. Недавно лидер отечественного рынка катеров — петербургская верфь Silver — сделала неожиданный и весьма значимый шаг: спроектировала и запустила в серийное производство 14-метровую лодку из легкого сплава, которая станет серьезным конкурентом флагманам «большой тройки» — Targa/Nord Star/Sargo.

Универсальная многофункциональная всепогодная яхта полностью сделана из морского алюминия и уже в базовой комплектации оснащена богатым пакетом оборудования, включая навигационный комплекс, носовое подруливающее устройство, кондиционер и пр. На борту предусмотрены две двухместные каюты и флайбридж с открытым постом управления. Принимая во внимание прочный, практически вечный корпус и достаточно высокую автономность (запас топлива 1800 л), верфь позиционирует NorthSilver Pro 1440 как экспедиционную яхту, которая будет крайне востребована во многих регионах России.

Быть может, на первых порах новая модель в плане интерьеров и отделки будет уступать финским катерам, однако это вряд ли станет камнем преткновения для поклонников алюминиевых катеров, которых не счесть не только в нашей стране, но и по всему миру.

Цена NorthSilver Pro 1440 ориентировочно составит € 750 000: финские флагманы стоят столько же, но чтобы заполучить их в Россию, придется выложить еще до 40% стоимости, да и суда из алюминиевого сплава изначально дороже стеклопластиковых.

На момент выхода журнала в производстве находились четыре корпуса NorthSilver Pro 1440; все лодки оборудуются двигателями Volvo Penta D6 с транцевыми колонками, у двух из них будет дверь из рубки в кокпит. Пятый корпус планируют заложить в ближайшее время — он станет на метр длиннее, поскольку в качестве приводов запланированы водометы Alamarin, работающие от дизелей Volvo Penta D9.

Первый корпус NorthSilver Pro 1440 пройдет ходовые испытания в конце мая, после чего яхта отправится «гастролировать» по грядущим выставкам, включая осеннюю SPIBS.

*NorthSilver Pro 1440 уже вышла в серию и производится в различных модификациях*



### ТОЛЬКО ФАКТЫ

**Длина** 47 ф (14,40 м) **Ширина** 13 ф (3,96 м)  
**Двигатели** 2 × Volvo Penta D6 (370 л.с.)  
**Водоизмещение порожнем** 10,8 т  
**Стоимость** от 30 000 000 рублей



### ОСОБЕННОСТИ

- Корпус из легкого сплава
- Колонки или водометы

**ОСОБЕННОСТИ**

- Выбор двигателей и приводов
- Гибкая планировка
- Экономичность и автономность



## Wim van der Valk Continental Trawler 2395 Flybridge

Голландская верфь Wim van der Valk строит свою первую траулерную модель — Continental Trawler 2395 Flybridge. Яхта длиной 24 метра, выполненная из алюминиевого сплава, откроет целую серию яхт траулерного типа, которые будут строить по принципу semi-custom.

Круглоскулый корпус переходного режима движения обеспечит судну максимальную топливную эффективность, а большой топливный танк объемом 15 000 л, по предварительным расчетам, позволит покрыть без дозаправки 3750 миль на круизной скорости 10 узлов. Максимальная расчетная скорость с двумя двигателями MAN V8 по 1200 л.с. составит 18 узлов.

В дальнейшем верфь готова работать и с двигателями других марок — в зависимости от предпочтений заказчиков по части скорости, автономности и типа привода. Моторный отсек спланирован очень просторным, что дает возможность для экспериментов и позволяет разместить там массу дополнительного оборудования.

Первый «траулер» от Wim van der Valk рассчитан на восемь пассажиров и экипаж из четырех человек. Что же касается открытых пространств, то, помимо просторного флайбриджа, на борту есть еще одна открытая зона отдыха в носовой части главной палубы.

Готовое судно передадут заказчику весной 2016 года.

*Это  
первая  
модель  
траулерной  
яхты от верфи  
Wim van der  
Valk*

**ТОЛЬКО ФАКТЫ**

**Длина** 79 ф (23,95 м) **Ширина** 22 ф (6,80 м)  
**Двигатели** 2 × MAN V8 (1200 л.с.)  
**Максимальная скорость** 18 узлов  
**Стоимость в Европе** не объявлена

# Mulder 94 Voyager



## ОСОБЕННОСТИ

- Трансатлантическая автономность
- Индивидуальная планировка
- Отсек для дайв-оборудования

## ТОЛЬКО ФАКТЫ

**Длина** 94 ф (28,65 м) **Ширина** 23 ф (6,90 м)  
**Двигатели** 2 × Caterpillar C18 (1150 л.с.)  
**Максимальная скорость** 18 узлов  
**Стоимость в Европе** € 6 950 000

**Н**а голландской верфи Mulder только что спущена на воду новая модель 94 Voyager. Ее дизайном и архитектурой занимались корифеи индустрии Omega Architects и Vripack, а сертифицирована яхта по стандартам безопасности Lloyd's.

Корпус переходного типа и надстройка 94 Voyager выполнены из алюминия. Инженеры верфи приняли во внимание относительно большую высоту яхты и распределили вес таким образом, чтобы сохранить остойчивость без использования дополнительного балласта даже при сильном волнении.

Форштевень яхты усилен металлической пластиной, а его форма (угол наклона) обеспечивает яхте максимально мягкий вход в волну. Плавниковый фальшкиль

выполняет функцию стабилизатора бортовой качки и одновременно защищает гребные винты от повреждения в случае выхода на мелководье.

В моторном отсеке 94 Voyager расположены два дизельных Caterpillar C18 по 1150 л.с. каждый, способные разогнать яхту до 18 узлов. На экономичной скорости 8 узлов запаса топливных баков (17 000 л) хватит на переход 4200 миль. При этом яхта обладает высокой автономностью не только по топливу: водяные танки вмещают 2500 л, опреснитель может производить дополнительно до 166 л/ч, а камбуз оборудован четырьмя холодильными камерами. Так что даже в длительном трансатлантическом переходе не придется экономить на комфорте.

Внутреннее пространство яхты также объемно: длина главного салона составляет 8,15 м (как на яхтах от 100 футов). Высота помещений 2,15 м, что тоже беспрецедентно для «одноклассников» 94 Voyager. В отделке интерьера использованы беленый дуб, черный американский орех, кожа и полированный металл. Не обошлись и без эффектного арт-объекта: фронтальная стена салона отделана агатом с фоновой подсветкой. На нижней палубе четыре каюты, при этом мастер-каюта расположена на миделе и имеет площадь 30 м<sup>2</sup>. Жилая зона экипажа из четырех человек размещена в корме. Впрочем, планировка и отделка жилых пространств следующих яхт серии 94 Voyager остается на усмотрение заказчика.

# Trident 720 CT Indigo

**Н**а Moscow Boat Show 2015 верфь Trident Aluminium Boats (Санкт-Петербург) представила две модели: 7-метровый катер с рубкой Trident 720 CT Indigo и каютный 9-метровый Trident Solo 900. Обе модели показаны в новой версии — со стационарными двигателями. Но если Solo 900 выпускается в такой версии уже год, то для Indigo это был дебют.

У модели функциональная конструкция: «траулерная» рубка со сквозным проходом, спальное место, кресло для капитана с амортизацией, место под камбузный уголок, где можно установить раковину с подключением к баку пресной воды и плиту. Лодка оснащена жидкостным отопителем с круговым обдувом остекления кабины. Модель входит в транспортные габариты и обладает отличными ходовыми качествами.

Новая версия Indigo со стационарным двигателем позволила серьезно увеличить

## ТОЛЬКО ФАКТЫ

**Длина** 24 ф (7,25 м) **Ширина** 8 ф (2,40 м)  
**Двигатель** Volvo Penta D4-225 (225 л.с.)  
**Объем топливного бака** 250/300 л  
**Вместимость** 7 человек



## ОСОБЕННОСТИ

- Алюминиевый корпус
- Закрытая рубка
- Спальное место на двоих

автономность. Объем топливного бака 250 л, опционально его можно увеличить до 300 л. С дизельным двигателем Volvo Penta D4-225 и колонкой DPH расход топлива не превышает 23 л/ч при средних оборотах, а автономность достигает почти 11 часов против 6–7 часов с подвесником. На палубе достаточно места для посиделок в компании и установки

дополнительного оборудования — рабочего или рыболовного, в зависимости от назначения катера: его часто используют для рыбалки или отдыха на воде. Однако 720 CT Indigo заинтересовал и госструктуры, выбирающие модели российских верфей для патрулирования и проведения спасательных операций.

# Ничто не ново под луной, хотя...

*Selene 92 дарит иной взгляд на мир*



SELENE 92  
OCEAN EXPLORER

Guido de Groot design



**NORD STAR**  
TRAWLER



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

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

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

E-mail: [galko@nord-star.com](mailto:galko@nord-star.com)

[www.selenetrawlers.com](http://www.selenetrawlers.com) | [www.trawler.pro](http://www.trawler.pro)



YOUR DREAM  OUR COMMITMENT

# Linssen Grand Sturdy 52.9



## ТОЛЬКО ФАКТЫ

**Длина** 53 ф (16,30 м) **Ширина** 16 ф (5,13 м)  
**Двигатели** 2 × Volvo Penta D4 (180 л.с.)  
**Максимальная скорость** 10 узлов  
**Стоимость в Европе** от € 1 290 000

## ОСОБЕННОСТИ

- Три палубы
- Категория RCD «А»
- Объемные помещения

Яхты Linssen, как и некоторые другие, имеют свойство казаться внутри куда просторнее, чем выглядят снаружи. А у этой 53-футовой лодки еще и необычная планировка: каюты находятся на трех разных уровнях. Добиться большого объема помещений удалось и благодаря достаточно компактному моторному отсеку, который находится под пайолом главного салона. Но одна из самых привлекательных деталей этой лодки — закрытая ходовая рубка наверху. Кроме поста управления, здесь

обустроены обеденная зона и бар, а открытая кормовая часть служит своеобразной террасой. В хорошую погоду раздвижная «крыша» делает это место отличным дневным салоном.

Основной салон расположен уровнем ниже; из него вниз ведут два трапа: один в кормовую каюту и камбуз, другой — в носовую часть, где располагаются еще две каюты. Увидеть столь просторную VIP-каюту на такой лодке никак не ожидаешь. Подогреваемые полы (уже в базовой

комплектации!), двойное остекление надстройки и внушительные слои тепло- и звукоизоляции дают понять, что перед нами тихая и комфортабельная яхта для всепогодной эксплуатации. Grand Sturdy строят из стали, поэтому высоких скоростей ожидать не приходится, зато судно классифицировано по категории «А», что позволяет ему ходить в открытом море. А при невысоком расходе топлива и солидном его запасе (2300 л) подобные переходы могут быть достаточно продолжительными.

# Sirius 24

Российская компания «Эволюшн Моторс», базирующаяся в подмосковном Жуковском, провела на Moscow Boat Show премьерный показ своей первой модели — Sirius 24.

Это скоростной, но в то же время экономичный и функциональный каютный катер из композитных материалов с возможностью его транспортировки на трейлере по дорогам общего назначения без специального разрешения. Корпус изготовлен методом вакуумной инфузии с использованием триаксиальной стеклоткани, карбоновой ткани и эпоксидных смол.

Обводы корпуса позволяют установить моторную установку как с угловой колонкой (Yanmar ZT370), так и с водометом (KaMeWa Rolls-Royce), а поперечный редан обратной стреловидности обеспечивает снижение сопротивления на скоростях более 70 км/ч. Тестирование и доработка обводов проводились в научном центре им. акад. А. Н. Крылова, а натурные испытания

## ТОЛЬКО ФАКТЫ

**Длина** 25 ф (7,50 м) **Ширина** 8 ф (2,55 м)  
**Двигатель** Yanmar (260/320/370 л.с.)  
**Максимальная скорость** 80 км/ч  
**Стоимость в России** от 5 500 000 рублей



## ОСОБЕННОСТИ

- Водомет или угловая колонка
- Высокая скорость
- Богатая базовая комплектация

показали отличную управляемость катера и скорость 80 км/ч (с водометом).

Sirius 24 весьма щедро оснащен уже в базовой комплектации. В частности, установлены электрическая якорная лебедка, сиденья с подогревом, горячий душ, буксировочный рым для воднолыжников,

а обеденная зона может трансформироваться в дополнительные спальные места, так что заночевать на борту могут четверо. По желанию заказчика можно добавить холодильник, аэрируемый садок для рыбы, отопитель кокпита и каюты, бензогенератор и многое другое.



FAIRLINE

The new Targa 38 Shadow-S.  
Впечатляющая мощь.



ОГРАНИЧЕННАЯ СЕРИЯ ОТ ЛЕГЕНДАРНОЙ АНГЛИЙСКОЙ ВЕРФИ  
ИМЕННАЯ ИДЕНТИФИКАЦИЯ  
ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ ДИЗАЙН ЭКСТЕРЬЕРА И ИНТЕРЬЕРА  
УЛУЧШЕННАЯ ПЛАНИРОВКА ПОМЕЩЕНИЙ  
ДВИГАТЕЛИ VOLVO PENTA ОБЩЕЙ МОЩНОСТЬЮ 800 Л.С.  
СКОРОСТЬ ДО 42 УЗЛОВ



WEST NAUTICAL

Fairline Russia. Ленинградское шоссе 39 стр.7.  
Royal Yacht Club. Tel: +7 (495) 25 88 700

# Frauscher 747

## Mirage AirOpen



Среди достоинств этой модели — быстрая и легкая трансформация кокпита

### ОСОБЕННОСТИ

- Углепластиковый корпус
- Высокая скорость
- Трансформируемый кокпит

Австрийская верфь Frauscher выпускает новую версию модели 747 Mirage, представленной на boat-шоу минувшей осенью. В отличие от предшественницы, 747 Mirage Air — лодка с центральной консолью и альтернативной трансформируемой планировкой кокпита. В зависимости от того, что нужно в данный момент, можно организовать на борту «пляж» или затененную обеденную зону — и все это за считанные секунды.

От 747 Mirage новая модель унаследовала большую купальную платформу, возможность попасть в кокпит, не перелезая через сиденья (по правому борту предусмотрен проход),

а также обширный лежак на корме, который можно еще увеличить, откинув спинку кормового дивана. В середине кокпита стоит напоминающая о дизайне суперкаров центральная консоль с двумя креслами (для рулевого и навигатора). А в носовой части расположены два больших лежачка-шезлонга с поднимающимися спинками.

Несомненный плюс лодки — быстро устанавливаемый бимини-тент в комплекте со спрейхутом, который пригодится для защиты от брызг в плохую погоду; в сложенном состоянии вся конструкция спрятана в нише на носу лодки. Под всеми лежачками и сиденьями — объемные рундуки

для вещей и снаряжения. Опционально в один из них можно встроить холодильник.

Mirage 747 Air оснащается на выбор бензиновым (три варианта от MerCruiser) или дизельным двигателем Volvo Penta. Самый мощный из них (430 л.с.) разгоняет лодку до 56 узлов. Мировая премьера Mirage 747 Air состоялась в начале марта на Austrian Boat Show, а первые заказчики получают свои лодки уже к лету.

### ТОЛЬКО ФАКТЫ

**Длина** 25 ф (7,47 м) **Ширина** 8 ф (2,50 м)  
**Двигатель** MerCruiser/Volvo Penta (220–430 л.с.)  
**Максимальная скорость** 56 узлов  
**Стоимость в Европе** от € 129 920





Greenline 48



## Greenline SeaClass

Greenline 33



Greenline 40



Greenline 48



## Greenline OceanClass

OceanClass 57



OceanClass 70



OceanClass 88



[www.greenlinehybrid.ru](http://www.greenlinehybrid.ru)

СЛОВЕНИЯ, ПОРТОРОЖ  
+38 651 297 510  
[europa@greenlinehybrid.ru](mailto:europa@greenlinehybrid.ru)

РОССИЯ, МОСКВА  
+7 495 767 96 54  
[moscow@greenlinehybrid.ru](mailto:moscow@greenlinehybrid.ru)

РОССИЯ, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ  
+7 911 999 87 01  
[german@nord-star.com](mailto:german@nord-star.com)

РОССИЯ, САМАРА  
+7 902 290 99 21  
[samara@greenlinehybrid.ru](mailto:samara@greenlinehybrid.ru)

# НОВОСТИ МВУ

Мир яхт: факты, люди, события



## Весна по-итальянски

**В** этом сезоне флот предлагаемых на продажу компанией Burgess яхт пополнился изящной и вместительной 55-метровой Venetti Cakewalk.

После глубокого рефита яхта пользуется на чартерном рынке огромным успехом, что не удивительно: на борту появилось еще

больше просторных открытых сандеков для загорания, а также несколько обеденных зон и великолепное джакузи. Шесть кают, включающих двухуровневый мастер-сьют с обзорным салоном, кабинетом и двумя ванными, рассчитаны на 13 гостей.

Яхта понравится и тем, кто ленивый отдых любит сочетать с активными

тренировками, — для них оборудован закрытый спортзал.

Обновленная Venetti Cakewalk не только хороша для путешествий и веселых вечеринок, но может стать и отличным вложением капитала.

*Astra —  
финалист  
10-й премии  
World Superyacht  
Awards 2015*

## Звезда морей

**С**пущенная на воду весной 2014 года на верфи Amels 55-метровая моторная яхта *Astra* стала финалистом 10-й ежегодной премии World Superyacht Awards 2015. Дизайн интерьера «звездной» яхты разработала Лаура Сесса, дизайн экстерьера создал непревзойденный Тим Хейвуд.

*Astra* может вместить 10 гостей в пяти каютах. На борту есть все, что можно только пожелать для счастливой жизни на воде: просторные мастер-апартаменты с личным кабинетом и откидным балконом, на верхней палубе — джакузи и бар. К услугам любителей активного отдыха — большой выбор новейшего оборудования для водных видов спорта и развлечений.

Яхта была построена под руководством компании Imperial Yachts и находится в управлении компании Imperial. Сейчас *Astra* базируется на юге Франции и доступна для чартера летом 2015 года на Средиземном море.



## Время весенних сюрпризов

**В** честь открытия сезона и празднования полувекового юбилея верфи Princess Yachts официальный дилер Princess, компания Nordmarine, проводит в мае серию мероприятий, направленных на знакомство москвичей и гостей города с яхтингом, в том числе организует водные прогулки по Москве.

Это действительно уникальная для столицы возможность

опробовать на ходу моторные яхты и катера самых разных производителей.

Также для покупателей новых яхт Princess компания Nordmarine совместно с верфью разработала специальную программу финансирования, включающую стабилизированный курс валют. Кроме того, всем клиентам компании предоставляется услуга трейд-ин (прием в зачет старой лодки при покупке новой). Похоже, дилер

Princess настроен решительно: без подарков и приятных бонусов не останется никто.

Напомним, что история Princess начиналась с маленького производства, открытого Дэвидом Кингом с товарищами в 1965 году. Сегодня на верфи работают около 2500 сотрудников, а модельный ряд насчитывает 23 моторные яхты, которые пользуются высоким спросом в 65 странах. И, конечно, впереди Princess ждут новые достижения.



## Терминальное открытие

**Н**есмотря на то, что технически новый «Ауди Центр Выборгский» функционирует с конца ноября прошлого года, официальное открытие построенного по концепции «Терминал» современного автоцентра состоялось этой весной.

Мероприятие прошло в несколько этапов: традиционная пресс-конференция с представителями концерна Audi и эффектное Public Talk с приглашенными звездами. Ксения Собчак, Иван Ургант, Александр Кержаков и Андрей Малахов поделились впечатлениями об автомобилях Audi через рассказы о любимых местах в Петербурге, украшенные воспоминаниями из детства и юности. Трогательные откровения звезд нечасто услышишь публично, так что гости остались под большим впечатлением от этой встречи. Как, впрочем, и от ярко-алого Audi TT на сцене под прицелами камер — главного героя мероприятия. День получился особенным, под стать бренду Audi.



## В открытом море

Н е часто возможности даже самых современных яхт используются в полной мере, и потому так приятно наблюдать, когда в силу обстоятельств или по желанию владельца можно увидеть, на что же способна лодка при полном включении ресурсов. Princess 40M Solaris справилась с задачей на пять с плюсом: флагманская яхта линейки

Princess провела в океане целых полгода без захода в порт. Верфь сообщает, что за все это время ни разу не выключались генераторы и кондиционеры, постоянно работали система стабилизации и навигационное оборудование. Дозаправка и доставка продуктов происходили с воды, вопрос питьевой воды решали два мощных опреснителя. Это весомое доказательство инженерных возможностей и на сегодняшний день — рекорд по автономности для Princess 40M.

Яхта 40M Solaris — совместное детище верфи Princess Yachts и дизайн-бюро Марка Берримана. По желанию заказчика было спроектировано две мастер-каюты, и у одной появился выход на отдельную частную палубу, для чего

потребовалось существенное изменение компоновки. Также по просьбе клиента на борту был оборудован спортивный зал с тренажерами Technogym и гараж, где разместили два гидроцикла, тендер длиной 6,25 м, несколько буксировщиков Seabob и немало профессионального оборудования для дайвинга.

Тщательная продуманность планировки, интерьеры из тонированного массива дуба и превосходные мореходные качества — отличный повод не покидать яхту по несколько месяцев, что и было успешно реализовано.



## Старт продаж

В прошлом месяце компания «Крайслер РУС», официальный дистрибьютор Jeep в России, объявила о старте продаж Jeep Cherokee с дизельным двигателем: автомобиль уже представлен в шоу-румах официальных дилерских центров.

Новый вариант Jeep Cherokee оснащен двухлитровым турбодизельным двигателем Multijet II (170 л.с. и 350 Н·м) в сочетании с 9-ступенчатой автоматической коробкой передач с функцией принудительного переключения Autostick. Система постоянного полного привода Jeep Active Drive I позволяет буксировать прицеп массой до 2475 кг. В базовую комплектацию автомобиля входит камера заднего вида, круиз-контроль, датчик света/дождя,

двухзонный климат-контроль, система Start & Stop и медицентр Uconnect 8.4.

Расход топлива дизельной Jeep Cherokee составляет 5,8 л на 100 км пути в смешанном цикле движения — на 26% меньше, нежели у предыдущей модели. Благодаря этому уровень CO2 составляет 154 г на километр пути, что делает Jeep Cherokee пятого поколения одним

из самых экологичных автомобилей в своем сегменте. Кстати, владельцам новой дизельной версии Jeep Cherokee будет доступна уникальная программа помощи на дорогах Jeep “Privilege Service”. Jeep Cherokee Diesel предлагается для тест-драйва на Jeep Territory прямо сейчас.





RASCHINI

PIRELLA

## О море и яхтах

Вышел в свет первый выпуск парусного журнала UST LUGA CUP MAGAZINE. Он носит такое же название, что и международная регата Ust-Luga Cup — в этом году она пройдет уже в четвертый раз — но является не только ее информационным вестником.

Издатели задались целью выпустить журнал, адресованный всем, кто увлечен парусным спортом, следит за его развитием, любит путешествовать, участвует в гонках или пока только думает об этом. Страницы издания наполнены статьями о современных яхтах и яхтах-легендах, об истории нашей

страны и морских традициях, о том, что необходимо для победы в гонке, и другими интересными материалами. Получилось здорово!

Как заявляют издатели, периодичность UST LUGA CUP MAGAZINE будет зависеть от интереса читателей к новому изданию. Читатели также смогут влиять и на тематику публикаций, сообщая редакции об интересующих их вопросах.

Появление нового специализированного журнала в столь непростой для издательского дела период можно только приветствовать.

Удачи вам, коллеги!



## Первый юбилей

Пять лет для яхтенной компании — стаж не великий, но не в этом случае: «Яхт Вояж» отмечает заслуженный успех. На сегодня в распоряжении компании более 40 круизных парусных катамаранов — это крупнейший флот подобных яхт в Средиземном море и на Адриатике. Три яхтенные базы: Marina Solila (Черногория), Palma de Mallorca (Испания, Балеарские острова), а также Marina di Olbia (Италия, остров Сардиния) — ждут гостей круглый год.

За пять лет для клиентов были организованы четыре перехода через Атлантический океан в Доминикану и обратно; компания предлагает множество маршрутов по самым интересным местам Средиземноморья и Адриатики; в режиме однодневного чартера курсирует 100-местный парусный катамаран; на базе флота компании «Яхт Вояж» ежегодно проходят парусные регаты Yacht Voyage Catamaran Cup.

И это только самые заметные достижения команды «Яхт Вояж». Журнал МВУ сердечно поздравляет компанию и персонал с первым, но таким ярким юбилеем!

## Новое имя

После длительного и продуктивного периода обновления, который ознаменовался солидными инвестициями в развитие компании, Amico & Co представила новый логотип. В компании считают, что обновленная символика, ставшая более четкой и геометричной, как нельзя лучше отражает надежную и последовательную актуальную программу развития Amico. Слоган же Remade in Italy («Перестроено в Италии») не только сразу заявляет о рефите как об основном направлении, но также отсылает к истинно итальянскому качеству работы и итальянским же вековым традициям судостроения.

Компания Amico & Co входит в тройку мировых лидеров в области рефита яхт. Один из секретов ее успеха в том, что на протяжении последних 20 лет Amico регулярно вкладывается в обновление оборудования и совершенствование технологий. К примеру, недавно компания построила сверхсовременный новый сухой док длиной более 100 м, который уже активно используется по назначению.

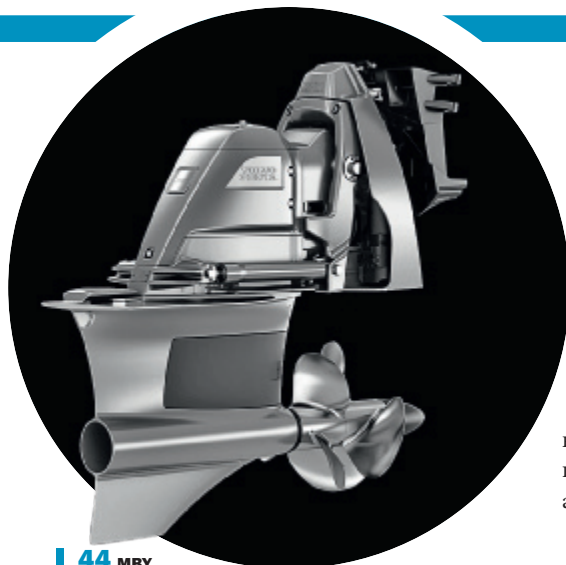
## Вперед с Volvo Penta

Известный шведский производитель морских двигателей и приводов к ним снова отличился. На рынке появился новый привод к бензиновым и дизельным двигателям, именуемый Forward Drive.

Оригинальная система отличается от известных транцевых колонок тем, что нижний редуктор угловой колонки развернут в горизонтальной плоскости на 180°, и соосные гребные винты оказываются не толкающими, а тянущими. Таким образом, новый привод,

конструктивно (по монтажу в корпусе) аналогичный транцевым колонкам, имеет некоторое сходство с днищевыми колонками IPS, столь хорошо принятыми рынком.

По мнению инженеров Volvo Penta, привод Forward Drive обеспечит лодкам дополнительную динамику разгона, экономию топлива и желательную для любителей вейкбординга волну за кормой. В числе первых моделей, где будет применена система Volvo Penta Forward Drive, — Regal 2100 Surf, Regal 22 Fasdeck FSX и Four Winns TS222.





# Полис для морского вояжа

*В преддверии яхтенного сезона владельцы маломерных судов, яхт и катеров обдумывают маршруты будущих путешествий и решают, что взять с собой. Если планируется плавание в Европу, то однозначно нельзя обойтись без страхового полиса. Почему он необходим, рассказывает начальник отдела страхования речных судов и яхт компании «Ингосстрах» Елена Федотова.*

## Полная защита

Наличие полиса страхования гражданской ответственности судовладельца с определенным лимитом покрытия — обязательное условие при заходе во многие европейские марины. Но для максимально надежной защиты от непредвиденных ситуаций опытные яхтсмены приобретают еще и каско судна. Страхование ответственности судовладельца защитит, если будет нанесен вред жизни, здоровью и имуществу третьих лиц. Попросту говоря, если в результате аварии будет поврежден чужой катер, яхта, причал, произойдет разлив топлива с яхты или пострадают люди, то ответственность за этот ущерб будет покрыта полисом страхования ответственности судовладельца. А полис каско позволит компенсировать убытки, связанные с повреждением, гибелью или угоном судна самого страхователя.

Судя по опыту «Ингосстраха», владельцы небольших объектов, как правило, предпочитают один полис, включающий риски и каско, и гражданской ответственности. Собственники крупных судов чаще покупают полисы каско и ответственности по отдельности, что обусловлено необходимостью иметь

более высокие лимиты, покрывать большой объем рисков в части ответственности перед третьими лицами, а также получать Бункерный сертификат (для яхт водоизмещением свыше 1000 т).

## Дело в нюансах

Собираясь в морское путешествие за границу, судовладельцу следует помнить, что требования к страхованию в разных странах варьируются. Возьмем для примера Грецию и Италию, где для всех яхт независимо от их размеров действуют определенные законодательные требования.

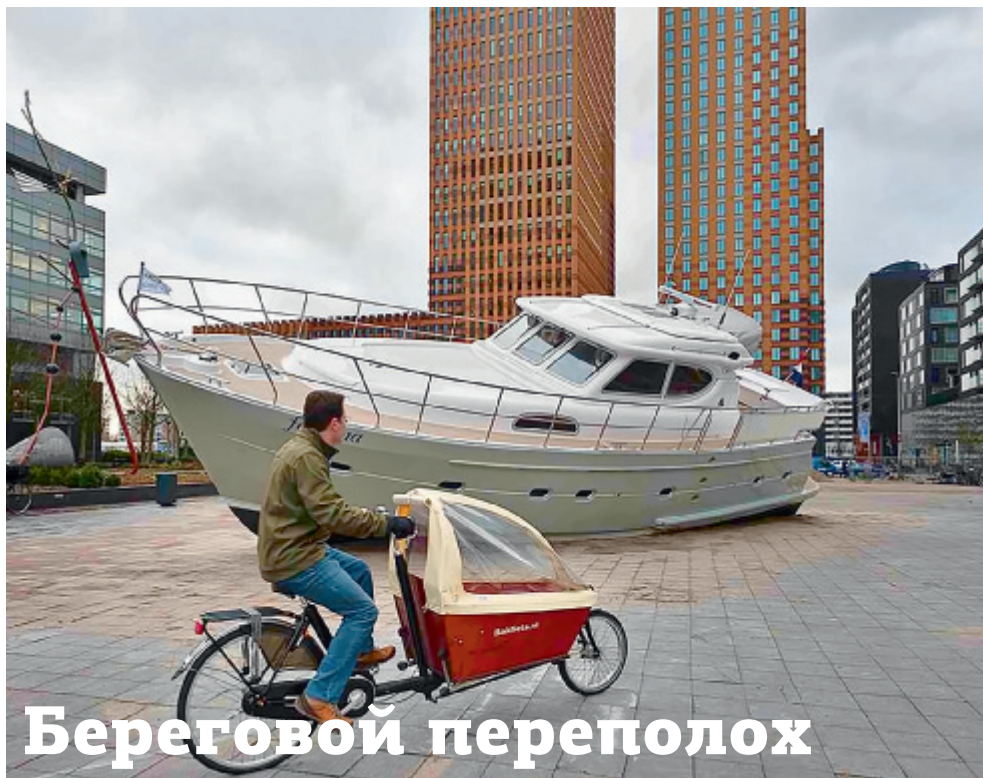
При заходе в марину Греции, согласно местному закону 4256/2014, необходимо иметь на борту оригинал полиса страхования гражданской ответственности судовладельца перед третьими лицами с несколькими лимитами:

- причинение вреда/смерти в результате несчастного случая — 500 000 евро по каждому случаю;
- причинение ущерба имуществу — 150 000 евро по каждому случаю;
- загрязнение окружающей среды — 150 000 евро по каждому случаю.

По Гражданскому кодексу Италии на всех владельцев яхт и иных моторных объектов для отдыха (pleasure craft), включая суда с небольшими подвесными моторами, зарегистрированных не в ЕС, должен быть полис страхования ответственности судовладельца перед третьими лицами итальянской страховой компании. Причем именно оригинал документа. Сертификат страховщика другой страны допустим лишь тогда, когда он одобрен итальянской стороной.

Так что, если вы грезите о дальних морях, позвоните в страховую компанию и выясните, какой полис нужен в стране вашей мечты. А чтобы страховщик смог выбрать для вас оптимальный вариант страхового покрытия как по объему рисков, так и по финансовым затратам, как можно подробнее изложите ему информацию о своей яхте, особенностях ее эксплуатации и, конечно же, выбранном маршруте. Вам выдадут страховой полис, соответствующий вашим требованиям, и тогда никакие неожиданности не испортят отдых на воде!

**ИНГОССТРАХ**  
*Ingosstrakh*



## Береговой переполюх

**В**ы можете представить себе яхту, терпящую бедствие на... городской площади? А теперь представьте себе реакцию жителей и гостей Амстердама, которые этой весной наблюдали моторную яхту Elling, лежащую на боку посреди площади Густава Малера! На секунду можно подумать, что лихая волна забросила лодку далеко на берег, но всё, конечно, хитрее: Elling стал частью проекта «Фортуна» голландского художника Леонарда Ван Мюнстера.

Автор стремился выразить настроение социума в нестабильный, лихорадочный период: мощный корпус яхты вне привычной морской среды не утратил своей красоты, однако выглядит абсолютно беспомощным. Но Леонард Ван Мюнстер подчеркивает, что фортуна переменчива и любые трудности преодолимы.

«Лежащая на боку яхта символизирует не только плачевность ситуации, в которой судно не может продолжать плавание, но также возможность перемен — судно можно поставить в нормальное положение, и оно продолжит свое путешествие к новым горизонтам», — комментирует художник.

Антон ван ден Бос, совладелец и директор верфи Neptune Marine, выпускающей лодки Elling, считает участие в арт-проекте большой честью. Он находит, что проект художника идеально иллюстрирует кредо яхт Elling: надежность в любых обстоятельствах.

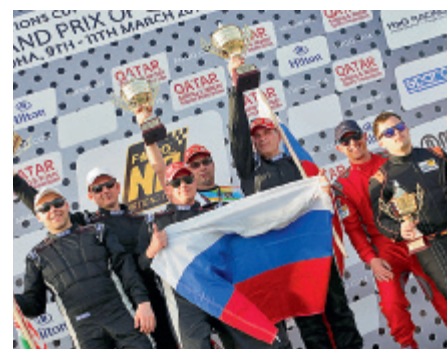
«Наши лодки готовы к подобным передрягам. Если вы сели на мель, и яхта оказалась лежащей на борту, — проблем нет. Просто дождитесь прилива и продолжайте путь: мощный киль надежно защитит винторулевой комплекс судна», — комментирует ван ден Бос.

## Стартовая победа

**К**оманда New Star Racing Team стала лауреатом премии «Спорт и Россия – 2015» в номинации «Лучший клубный проект в области профессионального спорта».

Ежегодная премия в области спорта и здорового образа жизни «Спорт и Россия» проходит в Сочи во второй раз. Программа инициирована фондом «Социальные проекты и программы» при поддержке Министерства спорта Российской Федерации и направлена на поощрение предприятий и организаций, занятых развитием и продвижением спорта. Перспективность проекта прекрасно иллюстрируется сегодняшним к нему интересом лучших спортсменов страны: концентрация легенд советского и российского спорта на один квадратный метр зала, где проходило награждение, превысила все ожидаемые показатели.

Для пока молодой New Star Racing Team признание сочинского жюри стало хорошим стартом: в этом сезоне команда планирует принять участие в нескольких соревнованиях, в том числе в гонках на выносливость в рамках чемпионата мира по водно-моторному спорту U.I.M.



## Десятилетний рубеж

**В**апреле компания «Озерная верфь» отметила 10 лет работы на судостроительном рынке. Празднование первого солидного юбилея прошло масштабно: гости, партнеры и творческие команды собрались на территории предприятия, чтобы поздравить руководство и коллектив.

В 2005 году Laky Verf начинала с проектирования и постройки яхт класса «люкс» по индивидуальному заказу. Сегодня главная специализация компании — производство многоцелевых скоростных катеров с металлическим корпусом.

Так, с 2011 года «Озерная верфь» готовит патрульные катера для Ространснадзора и Госморречнадзора. Присутствовавший на праздновании юбилея представитель заказчика Дмитрий Атлашкин похвалил качество судов и выразил благодарность за продуктивное сотрудничество. Глава администрации Шлиссельбурга Николай Хоменко, в свою очередь, подчеркнул значимость предприятия для города. В этот день прозвучало много заслуженно теплых слов в адрес «Озерной верфи».

Редакция МВУ с удовольствием присоединяется к поздравлениям.

## 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.



## Все для счастья

**С**троительство яхты — дело обстоятельное и порой многолетнее. Тем, кто особенно дорожит временем, имеет смысл присмотреться к уже имеющимся новинкам.

Semi-custom яхта Soraya 46 будет готова к сдаче уже летом 2015 года. Яхту строила компания Gentech, за экстерьер отвечала Unielle Yacht Design, а эксклюзивные

права на продажу принадлежат Burgess. Судно отличается гидродинамически эффективным корпусом с бульбом, что способствует экономному расходу топлива. На палубах, кажется, есть всё — от пляжного клуба и просторного сандека с джакузи до вертолетной площадки. В мастер-каюте, двух VIP-сьютах и двух гостевых каютах свободно можно разместить 10 человек

На сегодня Burgess входит в пятерку самых успешных брокерских компаний в мире и по праву пользуется славой агентства, умеющего выбрать наиболее привлекательные яхты для своих клиентов. И если Soraya 46 по каким-то причинам вам не подходит, но процесс выбора яхты все еще не завершен, — обращайтесь к команде Burgess и изучите другие лакомые варианты.

## Новая классика

**К**омпания LSR, один из топовых застройщиков Петербурга, анонсирует проект «Русский дом». Жилой комплекс премиум-класса расположен на пересечении Баскова переулка и улицы Короленко, в пешеходной доступности от Невского проспекта, Литейного проспекта и улицы Маяковского. Михайловский сад, Марсово поле, Летний сад, а также станции метро «Чернышевская» и «Маяковская» находятся в 10–15 минутах ходу от дома.

В разновысотном (5–9 этажей) объекте запроектировано 395 квартир площадью 52,7–265,7 кв. м. В комплексе будут квартиры с террасами, предусмотрен подземный паркинг на 519 автомобилей, более 7000 кв. м отводится под коммерческие помещения. Запланированы благоустроенная прогулочная зона и детские площадки во внутреннем дворе.

Архитекторы позаботились о поддержании стилистического единства нового комплекса с тихими старинными улочками центра Северной столицы: в оформлении фасадов используются композиционные приемы неорусского стиля раннего модерна, отсылающего к опыту народного искусства и древнерусского зодчества.

Ввод объекта в эксплуатацию намечен на декабрь 2017 года.



# 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](mailto:office@nordstarpatrol.ru)  
[www.nordstarpatrol.ru](http://www.nordstarpatrol.ru)

**NORD STAR**  
**PATROL BOATS**  
БЛТВОГ BOV12



## Планы на лето

**Р**есторан Bolshoi радует в любое время года, но летом здесь особенно хорошо. Тем более что с первым теплом создатели открыли летнюю террасу: увитая живыми цветами живописная площадка органично дополнила архитектурный ансамбль Кузнецкого моста.

Мебель из ротанга, уютные глубокие кресла и мягкие диваны, стильные аксессуары и, конечно, традиционные легкое меню и специальная винная карта с демократичными ценами — все это позволяет спрятаться от столичной суеты в самом центре старинной Москвы.

Отличное настроение после обеда, ужина или встречи за коктейлем в ресторане Bolshoi обеспечено надолго.

## Сила звучания

**С**тудия Bang & Olufsen представила BeoSound Moment — интеллектуальную аудиосистему нового поколения.

Казалось бы, сегодня в мире цифрового звучания все уже открыто, но нет: команда Bang & Olufsen разработала проект, способный впечатлить даже основательно подкованных меломанов. BeoSound Moment анонсирована как первая в мире интеллектуальная и интуитивная беспроводная аудиосистема с сенсорным интерфейсом на панели из дерева. Система позволяет всей семье с легкостью создавать музыкальные коллекции, узнавать о новой музыке и делиться любимыми треками.

Съемная двухсторонняя панель

управления обеспечивает два различных режима воспроизведения. Элегантная алюминиевая панель с сенсорным экраном на одной стороне позволяет пролистывать огромный каталог онлайн-музыки, составлять списки любимых композиций и делиться своей музыкальной коллекцией, а выполненная из дуба панель на другой стороне включает любимую музыку всего лишь одним прикосновением к сенсорному диску.

Достоинством упоминания и передовая функция PatternPlay, которая автоматически запоминает музыкальные предпочтения владельца и обеспечивает воспроизведение как уже знакомых треков, так и ранее никогда не слышанных.

Со временем BeoSound Moment изучает ваши вкусы и — бесценное свойство! — удивительно точно подбирает новые альбомы, которые вам понравятся.

Похоже, BeoSound Moment можно считать не только дизайнерской, но и идейной новинкой в мире звука.



## Выбор капитанов

**Ч**асовой дом Corum покорила, кажется, всех яхтсменов коллекцией «морских» часов Admiral's Cup. Этой весной сердца мореходов обещает завоевать новая роскошная модель линейки — Admiral's Cup AC-One 45 Bois.

Запуском этой линии Corum вписал новую главу в историю культовой коллекции, впервые увидевшей свет в 1960 году.

Безель часов сохранил оригинальную 12-угольную форму, но архитектура корпуса диаметром 45 мм, сочетающего полированную и матовую отделку, стала более плавной и округлой.

Конструкция состоит из слоев с титановыми вставками, которые чередуются, сменяя друг друга, в двух направлениях: от задней крышки и от безеля — к центру корпуса, создавая тем самым продуманную игру объемов.

Выполненный из стали современный корпус снабжен автоматическим калибром CO116 с хронографом и функцией даты. Сапфировое стекло

открывает оригинальный ротор со стальным покрытием, который занимает все пространство под поверхностью задней крышки. Циферблат оживляют стрелки-скелетоны с факетами и накладные часовые метки с люминесцентным покрытием черного цвета. Кожаный ремешок с тиснением снабжен тройной раскладной застежкой.

Но, разумеется, акцент на дизайне несколько не повлиял на функциональность этих удивительных часов. Капитаны по-прежнему выбирают их за водонепроницаемость (анонсирована сохранность часов на глубине до 300 метров) и безупречную точность хода.

Но самый, наверное, впечатляющий дизайнерский элемент новой модели — циферблат из тика. Тепло натурального дерева контрастирует со стальным

корпусом, пробуждая ассоциации с изменчивой морской стихией.

И, конечно, на внутреннем безеле модели Admiral's Cup AC-One 45 Bois красуются знаменитые морские сигнальные флажки — символ серии Admiral's Cup.

*Новая модель сохранила узнаваемые черты коллекции Admiral's Cup*

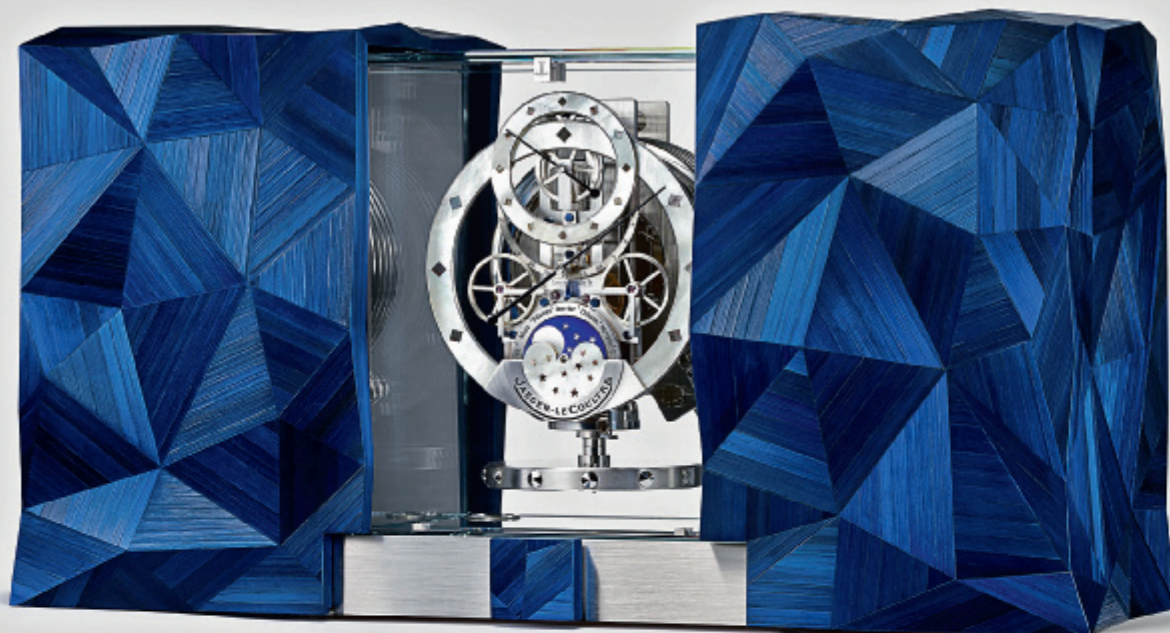




FRETTE



БУТИК ИТАЛЬЯНСКОГО ПОСТЕЛЬНОГО БЕЛЬЯ И ДОМАШНЕЙ ОДЕЖДЫ  
Санкт-Петербург, Суворовский пр., д.61, +7 812 321-60-80, [www.frettespb.ru](http://www.frettespb.ru)



## Небо — в подарок

**К**огда всех сокровищ земли мало, чтобы выразить чувства, достойным подарком может стать только небесный свод. Видимо, именно такими соображениями руководствовались дизайнеры часового дома Jaeger-LeCoultre при создании новой модели настольных часов Atmos Marqueterie Paille.

Корпус кристаллической формы насыщенного синего цвета и перламутровый циферблат, отображающий фазы Луны, наводят на размышления о непознанности космических глубин Вселенной, главное свойство которой — точный ход времени.

Эта модель часов не требует ни ручного завода, ни элементов питания, ни дополнительных регулировок, но сохранит безупречную точность среди кажущегося хаоса. Как такое возможно? Часы получают энергию от колебаний температуры: смесь газов, заключенная в герметичную капсулу, расширяется при повышении температуры и сжимается при ее понижении. Образно говоря, эта капсула работает как механические легкие: при изменении температуры она «дышит», осуществляя тем самым завод часов. Изменения температуры на 1 °C

достаточно, чтобы обеспечить запас хода на двое суток.

Согласитесь, это впечатляет. Но команда проектировщиков Jaeger-LeCoultre удивляет не только новациями в механике часов, но и методами оформления: при создании новой модели использовалась техника маркетри — ювелирно тонкая деревянная инкрустация, известная еще с XVII века. Собранные из мельчайших элементов, грани которых раскрываются постепенно, Atmos Marqueterie Paille завораживают, как настоящее звездное небо.



## Роскошь на воде

**В** Лондоне состоялось одно из самых престижных событий сезона — выставка предметов роскоши The London Yacht, Jet & Prestige Car Show 2015.

Мероприятие прошло в районе Old Billingsgate и в марине St. Katharine Docks. На воде красовался небольшой флот от Princess (Princess 98, Princess 88 и спортивная Princess V72), а также парусные яхты Hallberg-Rassy 64, Gunfleet 58, океанская круизная яхта Discovery 55 Mk II, интригующая Oyster 825 с поднятым уровнем салона, королевская прогулочная Gloriana и немало других.

Но не только яхты стали участниками праздника: специальную программу Luxury without limits составили несколько избранных фэшн-дизайнеров. В этом году впервые свою коллекцию представила русский дизайнер Васса — автор коллекций VASSA & Co и подиумной линии VASSA. За три дня смотра состоялось несколько

выступлений.

Удачным решением стало соединение платьев от VASSA с коллекцией шляпок от британского дизайнера Jane Taylor — официальной сегодняшней шляпницы Королевской семьи.

Но особенно сильное впечатление на публику произвела весенне-летняя коллекция VASSA & Co на палубе яхты Princess на финальном показе: шоу убедительно продемонстрировало, что стиль бренда идеально подходит для яхтенных прогулок.

Презентацию коллекции организовала компания UFFR, специализирующаяся на продвижении известных дизайнерских брендов на международном рынке.





**ST REGIS**

MOSCOW NIKOLSKAYA

## ПОЗВОЛЬТЕ НАМ

Персональный дворецкий  
к услугам каждого гостя  
в отеле St. Regis  
Москва Никольская.

Служба дворецких St. Regis.  
*Позвольте мне.*

УЛ. НИКОЛЬСКАЯ, 12  
МОСКВА РОССИЯ 109012  
STREGISMOSCOW.COM  
+7.495.967.7776



spg\*  
Starwood  
Preferred  
Guest

\*Программа лояльности сети отелей Starwood Marriott Rewards

НАСЛЕДИЕ РОСКОШИ  
В ИЗЫСКАННЫХ ОТЕЛЯХ  
И КУОРТАХ ПО ВСЕМУ МИРУ.

[STREGIS.COM](http://STREGIS.COM)



## Изменяться, оставаясь лучшей

**П**олным ходом идет подготовка к серии Can-Am Trophy Russia — открытому внедорожному соревнованию на квадроциклах. За шесть лет успешного проведения Can-Am Trophy Russia выросла в гонку общероссийского масштаба, и вот сотни участников от Санкт-Петербурга до Владивостока готовят технику, с нетерпением ожидая начала нового спортивного сезона.

В этом году были изменены технические требования: приоритетным стал критерий безопасности участников на трассе. Так, в группе SSV (зачетные классы SSV Sport, SSV Standard) обязательным условием является наличие каркаса безопасности, доработанного в соответствии с Техническими требованиями квадросерии или омологированного Российской автомобильной федерацией (РАФ).

Компания Rosan, официальный дистрибьютор техники BRP в России, шестой год выступает генеральным партнером квадросерии. Также несколько лет поддержку соревнованиям оказывает завод легких конструкций Dekor, технические партнеры проекта — компании Gurtam и XPS. Общий призовой фонд гонки в этом году составит около 5 000 000 руб.



## Место встречи

**Х**орошая новость для поклонников стильной немецкой автомобильной марки: на пересечении МКАД и Рублево-Успенского шоссе открылся «Порше Центр Рублевский», крупнейший на сегодня дилерский центр Porsche в Европе. Его масштабы действительно впечатляют:

общая площадь центра составляет 11 755 м<sup>2</sup>, из которых 2215 м<sup>2</sup> занимает выставочный зал, способный вместить до 52 автомобилей. Просторная сервисная зона площадью 2020 м<sup>2</sup>, оснащенная семью рабочими постами, может обслуживать до 35 автомобилей. Офисная зона, ресторан

и бар, магазин аксессуаров Porsche Driver's Selection и захватывающий панорамный вид — все это создает уникальную атмосферу для клиентов и гостей центра. Кроме того, «Порше Центр Рублевский» обещает стать идеальной площадкой для проведения мероприятий в стиле Porsche.



# MED FUEL s.r.l.

## Bunkering

*Med Fuel обеспечивает полный спектр топливных услуг. Как итальянская компания, мы гарантируем, что наш клиент получит отличный сервис куда бы он ни путешествовал по нашей прекрасной стране. Наш постоянный мониторинг таможенных правил позволяет нашим клиентам пользоваться безошибочным топливом без риска каких-либо санкций. Наше*

*знание плюс наши прочные отношения с местными поставщиками, позволяют нам предоставлять конкурентоспособные цены на топливо, нефтепродукты и материально-техническую поддержку в Италии и многих других важных портах вокруг Средиземного моря.*



РЕКЛАМА

Viale Europa, 58 / Is. 68 - 98123 Messina - Sicily - Italy

Ph: +39 090 2921584 - Fax: +39 090 9582059

info@medfuel.it - www.medfuel.it



## Льняная нежность

**Н**ынешней весной Дом текстиля Togas представляет комплект постельного белья «Органик» из натурального льна. Самый благородный из природных материалов требует редкого мастерства при выделке: чтобы льняное полотно было идеально гладким, необходимо невероятно внимательно относиться к каждому этапу

обработки. Но труды того стоят: изумительно приятные и почти теплые на ощупь, пропитанные матовым сиянием изделия из льна тончайшей выделки достойны королевского ложа. И, разумеется, спокойный, полный неги сон хозяев — это начало уюта и процветания в доме. Так что современный дом немалозначим без правильного текстиля. А последний невозможно представить без Дома текстиля Togas — одного из главных сегодня текстильных экспертов.



## Смелая нота

**В** этом сезоне самой яркой новинкой в бутиках Raschini Uomo стала невероятно элегантная и по-мужски сдержанная куртка, выполненная из дорогостоящего материала Logo Piana. Эта нежнейшая на ощупь ткань на 50% состоит из шелка, на 50% — из кашемира, и отличается как непростой технологией производства, так и блестящим качеством. Внимания достойны и детали отделки куртки: использование для акцентов мягчайшей замши, контрастная отстрочка и, конечно, драгоценные аксессуары.



## Лучшее за городом

**Ф**инская компания HONKA объявила о новом направлении: открытое этой весной подразделение HONKA Realty занимается реализацией объектов загородной недвижимости на первичном и вторичном рынках. В приоритете — работа в наиболее престижных районах Подмосковья, Ленинградской и Тверской областей.

Разумеется, список объектов на продажу возглавят дома, построенные самой компанией HONKA, ведь за 20 лет работы в России эксклюзивного дистрибьютора концерна, компании «РОССА РАКЕННЕ СПб», возведены более 2000 деревянных коттеджей премиум-класса. На счету компании как индивидуальные проекты, так и целые коттеджные поселки, например, в Московской области — Гольф-клуб Moscow Country Club, загородные комплексы «Истринская Ривьера» и «Дачи HONKA».

Кроме того, HONKA Realty будет заниматься коттеджными и дачными объектами от других застройщиков, уникальными по архитектуре или расположению. Иными словами, компания всерьез начала полное освоение первичного и вторичного рынка элитной деревянной загородной недвижимости: теперь все действительно интересные варианты в этом сегменте легко найти через HONKA Realty.

# GANT

МОСКВА: СМОЛЕНСКАЯ-СЕННАЯ ПЛ. 27-29    САНКТ-ПЕТЕРБУРГ: П.С. БОЛЬШОЙ ПР-Т 89  
АРХАНГЕЛЬСК    ВЛАДИВОСТОК    ВОРОНЕЖ    ЕКАТЕРИНБУРГ    ИРКУТСК    КАЗАНЬ    КЕМЕРОВО    КРАСНОДАР    КРАСНОЯРСК    МАГНИТОГОРСК    НОВЫЙ УРЕНГОЙ    ПЕРМЬ  
РЯЗАНЬ    САМАРА    СОЧИ    СУРГУТ    ТОМСК    ТЮМЕНЬ    УЛЬЯНОВСК    УФА    ЧЕЛЯБИНСК    ЯКУТСК    ЯЛТА    УКРАИНА: КИЕВ    ЛЬВОВ    ОДЕССА    ХАРЬКОВ    БЕЛАРУСЬ: МИНСК

WWW.GANT.RU | WWW.GANT.COM



## Ее история

Лето — эпоха смелых решений, эпоха окрыляющей дерзости. Самое время забросить каблуки и строгую юбку-карандаш вместе с офисными хлопотами, чтобы, помолодев на пять лет, бегать по пляжу в смешных шортах, чтобы тонкая лямка яркой трикотажной майки падала с плеча и никакие заботы не мешали наслаждаться каждой теплой минутой этих волшебных недель. Майки, юбки и шорты летней линейки GANT RUGGER Staycationland выглядят так, как будто их прекрасная обладательница только что вернулась из путешествия. Новая коллекция GANT словно приглашает разрешить себе быть свободнее, чтобы лето стало незабываемой историей.



## Модное лето с Foxland

Едва ли кто-то из читателей нашего журнала обойдется в новой летней коллекции одежды без морских мотивов. К счастью, выбор джемперов, брюк или пляжных нарядов с морскими элементами в этом сезоне весьма богат.

К примеру, английский бренд Musto предлагает летние мужские свитеры из хлопка оригинальной вязки, имитирующей корабельные канаты, к которым отлично подойдут удобные брюки чинос или шорты из поплина. В том же стиле выполнены эффектные женские джемперы кораллового, синего или белого цветов. Эти почти классические модели ненавязчиво и элегантно обыгрывают тренды нынешнего сезона — они

подойдут тем, кто уважает моду, но больше ценит верность собственному стилю.

Дизайнеры Emporio Armani EA7 к этому лету создали линейку чуть более дерзкую: идеальное для морского отдыха длинное, чувственно обволакивающее платье «Канны», удобные худи и шорты «фризби» ярких расцветок, идеальные для пляжного веселья, сделают ваш образ неповторимым на воде и на суше. А любители стиля авиа-милитари оценят коллекцию футболок и поло Aeronautica Militare.

Эти и другие новинки сезона традиционно доступны в магазинах Foxland («Лисья Нора», ТРК «Павлово Подворье» и ТВЦ «Спортхит». [www.mustofox.ru](http://www.mustofox.ru)).



## Солнечная беспечность

Призыв марки Uomo Collezioni отказаться от излишней строгости в мужских образах в сезоне весна-лето — 2015 звучит как никогда убедительно. Идеальные костюмы и блейзеры нового сезона отличаются свободным кроем, плавными линиями, мягкими тканями, а главное, удобством в носке. Новинка сезона — костюмы без подкладки

из сверхлегкой, почти немнущейся ткани. Костюмы представлены в основных базовых цветах: синем, голубом, сером и с рисунком в полоску. Casual-вариант коллекции — легкие стильные куртки и джинсовая классика — не только отлично защитят от ветра на лодке, но и вполне подойдут для барбекю с друзьями или вечерней прогулки с дамой сердца.



RIB ZAR

# Его Величество - ZAR



Эксклюзивный представитель в России

ООО "ТД АКВАМАРИН", СПб, Богатырский пр., 18, корпус 3.

тел.: 8 (812) 305-38-94, 8-800-333-99-85

[winboat.fabric@yandex.ru](mailto:winboat.fabric@yandex.ru)

[shop.winboat.ru](http://shop.winboat.ru)



## Французский шарм

Весна — пора обновления меню. Тем, кто больше любого ресторана ценит домашнюю кухню, самое время присмотреться к новой серии плит La Cornue. Автором коллекции плит La Cornue W впервые за историю компании стал приглашенный дизайнер — француз Жан-Мишель Вильмонт. Дизайн, выдержанный в провансальском духе, впечатляет: плита

с конусообразными ножками больше похожа на французский туалетный столик, а духовой шкаф практически неотличим от буфета.

Но игривый внешний вид не повлиял на высокотехнологичную начинку. Так, конфорки на индукционной варочной поверхности расположены в форме радуги, а в центре плиты остается свободное место для кастрюль и сковородок. Разогрев

пищи начинается с +45 °С (в отличие от стандартных +150 °С). Электронный сенсорный датчик оповещает об изменении температуры на каждые 5 °С — для точности соблюдения рецептов. И, конечно, в электрической плите узнаваема визитная карточка бренда — знаменитая сводчатая духовка, изобретенная основателем компании инженером Альбертом Дюною.

## Назад в будущее

Серия Luminor ведет свою историю еще с 1940-х годов, когда Officine Panerai разработала эти часы специально для командос Королевских ВМС Италии.

В 2010 году часовой дом представил модель Luminor Submersible в корпусе из бронзы. Этот материал издавна связан с мореходством, а его способность со временем менять цвет придает ему особую индивидуальность, поэтому не удивительно, что часы имели громадный успех.

Однако мастера Officine Panerai продолжают непрерывно обновлять технологии, что позволяет в новых произведениях удачно сочетать уже полюбившиеся элементы со сверхсовременным техническим воплощением. В этом смысле новые часы Luminor Submersible 1950 Carbotech — особенно эффектная работа: дизайнерское решение уже классической модели воплотилось в новом материале. Корпус изготовлен из карботека — композитного материала на основе углеродного волокна,

который прежде не применялся в часовом деле. Его потрясающе прочная матово-черная поверхность меняется в зависимости от направления резки, что делает каждый экземпляр часов неповторимым.

Корпус Luminor 1950 диаметром 47 мм оснащен вращающимся безелем с метками в виде маленьких заклепок — по образу модели, созданной Panerai для

ВМС Египта в 1956 году. Безель вращается только по часовой стрелке, позволяя рассчитать время погружения. Это весьма полезная функция в часах с водонепроницаемостью до 300 метров (30 бар), которые, несомненно, оценят дайверы-профессионалы.





TOGAS

HOUSE OF TEXTILES  
EST. 1926

COUTURE INTERIORS

togas.com

■ 8 800 555 87 88 ■

togasinterior.com



# ШОУ ВРЕМЕНИ КРИЗИСА

В марте в выставочном центре «Крокус Экспо» традиционно прошла яхтенная выставка Moscow Boat Show. Кого-то она расстроила, кого-то удивила или даже порадовала, но однозначно не осталась незамеченной.

Нынешнее, восьмое по счету Moscow Boat Show еще до своего открытия вызывало массу вопросов. Все предыдущие годы крупнейшая яхтенная выставка страны позиционировалась как объединяющее мероприятие для российского рынка после периода «раздробленности», когда только в столице проводили по несколько боат-шоу в год. Действительно, на протяжении последних лет выставка собирала практически всех. Однако на этот раз сценарий оказался иным. Задолго до события стало известно, что в боат-шоу не примут участие «якорные игроки» — крупнейшие российские компании, представляющие бренды мирового уровня: Nordmarine (Princess), Azimut Yachts Russia (Azimut/Benetti), Premium Yachts (Sanlorenzo), West Nautical (Fairline), Burevestnik Group (Sunseeker) и др. Естественно, остальные участники рынка занервничали, в воздухе буквально висел вопрос: «А состоится ли вообще Moscow Boat Show 2015?». Оно состоялось, хотя и серьезно изменилось.

## ЛОДКИ ВМЕСТО ЯХТ

Отсутствие крупных судов в павильонах «Крокус Экспо» выглядело непривычно: получилось в прямом смысле boat show — в основном выставляли именно лодки, а не яхты, моторные или парусные (как и прежде, небольших парусных были единицы). Вместо привычных трех залов экспозиция развернулась в двух, однако особенного пессимизма не наблюдалось. В этом смысле выставка чутко среагировала на текущий тренд российского рынка: «глянцевый яхтинг» для избранных потеснился, уступив место массовости и практичности. Отдых на воде уже давно стал привычной частью жизни для многих, а иметь для этого большую яхту совершенно не обязательно — компактные круизеры, многофункциональные лодки и катера-буксировщики хоть и не осо-



# Velvette 41 EVOLUTION



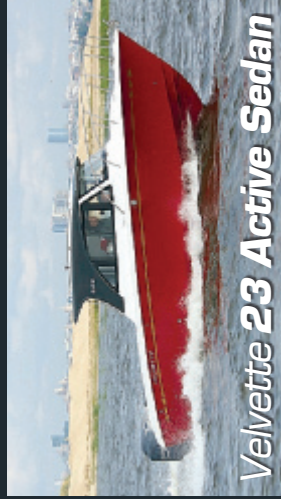
Гарантия  
3 года



Velvette 20 Image



Velvette 22 Image



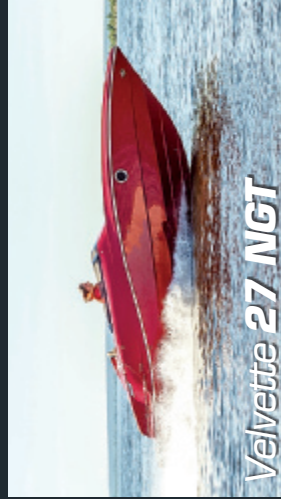
Velvette 23 Active Sedan



Velvette 24 Euphoria



Velvette 25 Euphoria



Velvette 27 NGT



Velvette 29 Envy



Velvette 33 Intelligent

[www.velvette.ru](http://www.velvette.ru)

+7 927 436-66-84

[sale@velvette.ru](mailto:sale@velvette.ru)

Velvette Marine



[velvettemarine](https://www.instagram.com/velvettemarine)



Основным спросом на MBS 2015 пользовались катера длиной до 10 м



**Сверху вниз, слева направо:** Super Marine — новое имя на нашем яхтенном рынке. Компания, занимающаяся американскими и канадскими катерами для рыбалки и отдыха, осталась вполне довольна продажами на MBS 2015.

Две модели польской верфи Galeon оказались крупнейшими яхтами на выставке (если не брать в расчет хаусботы).

Seabob — индивидуальные водные «буксировщики» — популярное развлекательное оборудование как на борту яхты, так и в автономном режиме. И если продажи яхт сейчас идут не очень активно, то водные игрушки пользуются устойчивым спросом.

Неплохо чувствует себя в условиях кризиса и сегмент катеров-буксировщиков благодаря высокой популярности вейкбординга и вейксерфинга.

бенно гламурны, но приносят не меньше удовольствия и заметно усиливают свои позиции на сегодняшнем российском рынке. На выставке эта тема проявилась ярче, нежели в прежние годы.

Несмотря на отсутствие ключевых компаний, экспонатов (в том числе премьер) на Moscow Boat Show было немало. Prestige Yachts, дистрибьютор брендов Jeanneau, Prestige, Four Winns, Glastron, Linssen, доставила в «Крокус Экспо» 17 корпусов. Все — новинки из линеек 2015 года. Компания Smart Yachts, также представляющая целый портфель брендов (Galeon, Formula, Cutwater, Cobalt, Crownline, Marquis и др.) привезла на боат-шоу популярные модели польской верфи Galeon: 390 HTS и 445 HTS. В дни работы выставки представители компании признавались, что работа идет продуктивно, не только активно продаются стокковые лодки по фиксированным ценам, но также подписываются контракты на постройку. Говорили даже об иностранцах, приехавших в Москву, чтобы найти лодку по выгодной цене! Звучит удивительно, но в продажи, случившиеся в первые же дни, можно поверить.

На стенде компании Grand Marine новинок не было, однако модель Finnmaster Pilot 8.0 (2014 г.) привлекла

внимание посетителей. По словам представителей компании, крупные яхты интересовали визитеров меньше, чем прежде: большинство серьезных клиентов присматривались к катерам длиной до 10 метров. Немало было и «новичков», которые только еще задумались о собственной лодке.

Хотя кризис, несомненно, сказался на покупательской способности: многие не торопятся с приобретением и ждут более привлекательного курса валют.

Один из самых крупных стендов на MBS (25 корпусов!) был у нового участника рынка — компании New Star Marine с лодками Marex, Chaparral, Kingfisher, Baja и G3. Еще одно новое имя на выставке — Super Marine; компания представляет канадские и американские бренды Champion, Legend Boats, Larson и Thunder Jet.

Contest Yachts Russia заметно расширила портфель брендов и презентовала на MBS свое новое имя. Теперь компания фигурирует как агентство Larus Yachts и продвигает на российском рынке не только лодки Contest, но и другие голландские яхты, парусные и моторные.

Один из крупных стендов, где всегда было многолюдно, принадлежал компании Yacht Voyage. Она специализируется на чартере круизных катамаранов и располага-



**Вверху:** Массу внимания привлекла одна из самых интригующих новинок выставки — яхта с носовым подводным крылом Looker 440S.

Продукция Gibbs передвигается и по воде, и по суше. Компания производит высокоскоростные гибриды квадроцикла и аквабайка.

**На следующей странице:** Хаусботы Thoroughbred Houseboats уже давно не ввозят в Россию из США, а собирают на заводе в Саратове. При этом владеющая правами на марку в России компания «Лодка Хаус» уже разрабатывает и собственные модели хаусботов, а сам тип судов с каждым годом становится на российских реках все популярнее.

Алюминиевые катера Princecraft.

ет собственным флотом на Средиземном море. Кроме того, компания занимается продажей на российском рынке катамаранов Privilege и парусных яхт Feeling.

Международный статус выставки, помимо импортных лодок, удостоверяли стенды нескольких компаний: Wim Van der Valk (Голландия, стальные и алюминиевые моторные яхты), O-Yachts (Латвия, парусные и моторные катамараны из стеклопластика) и др.

На стенде российского представительства Volvo Penta на сей раз двигателей не было, но большая команда специалистов активно работала с посетителями, отвечая на многочисленные вопросы.

## РОССИЙСКИЕ ЛОДКИ

Нынешняя выставка побудила серьезно пересмотреть отношение к отечественным производителям яхт и катеров. Они и раньше выступали заметными участниками MBS, но в этом году их было как-то особенно много, и стенды российских компаний пользовались неизменным вниманием. Помимо простых, практичных и относительно недорогих катеров из алюминия и стеклопластика, которые даже в кризис способны найти покупателя, среди отечественных экспонатов встречались весьма необычные и даже амбициозные проекты.

Казанская верфь Velvette Marine привезла на выставку в «Крокус Экспо» практически все модели своей линейки — от спортивной каютной Velvette 20 Image до солидного круизера Velvette 41 Evolution. Достоверно известно



о нескольких контрактах верфи, заключенных во время выставки, так что можно только порадоваться за российских производителей катеров.

Повышенное внимание привлекла 44-футовая лодка Looker 440S на подводном крыле от ярославской компании Paritet Boat, впервые показанная на выставке. Нам довелось протестировать эту лодку осенью (см. МВУ №1 (31), 2015).

Большие экспозиции развернули хорошо известные петербургские компании: Trident, «Адмиралтейские верфи» (алюминиевые катера Master) и другие.

Дебютант Moscow Boat Show — компания Evolution Motors, базирующаяся в подмосковном Жуковском, представила свою первую модель — скоростную Sirius 25. Оснащенная на выбор колонкой или водометом, лодка может разогнаться до 120 км/ч, практически не создавая за собой волны. Модель прошла комплексные испытания в бассейне ЦНИИ им. академика А. Н. Крылова, а на MBS была отмечена как лучший катер производства 2015 года.

Как всегда (и не только по причине габаритов), невозможно было не заметить хаусботы компании «Лодка Хаус», которые строят в Саратове по лицензии компании Thoroughbred Houseboats (США).

Рядом с этими крупнейшими экспонатами выставки выстроилась линейка самых разнообразных по типу и назначению катеров, которые компания также продвигает на рынке — как новинки, так и уже известные модели. Судя по скоплению публики, интерес вызывали рыболовные Smokercraft и лодки для семейного отдыха Rinker.

**МBS 2015 показало, что у российских производителей дела идут неплохо**



## ТЕНДЕНЦИИ

Несмотря на то, что российский яхтенный рынок переживает не лучшие времена, интерес к нему европейских компаний сохраняется. В MBS 2015 участвовали не только многие зарубежные верфи, но и поставщики оборудования и услуг. В привлечении россиян по-прежнему заинтересованы средиземноморские марины, где уже держат яхты наши соотечественники: хорватская Marina Fraga, турецкая Marti Marina, итальянская Assomarinas — ассоциация, объединяющая яхтенные порты страны. В выставке также участвовала итальянская компания MedFuel, занимающаяся бункровкой, таможенным оформлением и бронированием мест в маринах по всему Средиземноморью. И, конечно, были важнейшие поставщики оборудования: Volvo Penta, Mercury, Navionics, Webasto, Raymarine и др.

## ДЕЛОВАЯ ПРОГРАММА

Второй год подряд выставка отличается интересной и отнюдь не формальной деловой программой, доступной всем желающим. Мероприятий было много, однако самыми популярными стали два «круглых стола», посвященных состоянию российского яхтенного рынка и ситуации с принятием нового Технического регламента «О безопасности маломерных судов». Поскольку состав участников обеих конференций был примерно одинаковым, они слились в одну с обсуждением традиционного вопроса: что делать в условиях экономического кризиса и «запланированного» на 31 июля коллапса яхтенной индустрии, когда утратят силу продленные сертификаты на новые суда?

Что касается состояния рынка, то многие из присутствовавших на конференции российских производителей катеров были полны оптимизма. Констатируя стабильный спрос (по словам представителей компаний, некоторые просто завалены заказами, а кто-то даже активно работает на внешнем рынке), практически все упомянули о сложностях в связи с резким ростом цен на импортные комплектующие (особенно — на двигатели, адекватной замены которым в России нет и вряд ли будет).

Другая проблема — невозможность разработки и запуска новых моделей: над рынком по-прежнему дамокловым мечом висит вступивший в силу и абсолютно неисполнимый Технический регламент. Он составлен так, что сегодня сертифицировать новое судно (российское или построенное за рубежом) невозможно не только практически,

но даже теоретически (см. МВУ №3 (27), 2014). Год назад на Moscow Boat Show эта проблема и пути ее решения уже обсуждались, но за истекшее время значимых изменений не произошло. Правда, была создана рабочая группа из числа сотрудников ГИМС, депутатов Госдумы и представителей заинтересованных компаний российского яхтенного рынка. Осталось дождаться результатов.

## ГЛАС НАРОДА

Почти все участники выставки были солидарны во мнении, что Moscow Boat Show 2015 — это выставка, на которой много клиентов. Процент «туристов», приходящих просто поглазеть на лодки, оказался заметно ниже, чем в прежние годы. Что же касается посетителей, тут разброс мнений получился шире: от «Выставка не удалась — в прошлом году было веселее; парусников мало, новинок тоже» до «По насыщенности выставка не хуже, чем в прошлом году; понравилось всё — недавно получили права, думаем о покупке, нашли интересные модели».

Согласно опросам МВУ и организаторов выставки, основными моментами, волнующими посетителей,

стали нехватка новинок и рост цен. Впрочем, те, кто пришли с определенной целью, будь то лодка или оборудование, нашли то, что искали. Похоже, нынешнее Moscow Boat Show хоть и не поразило масштабом, но сохранило всё необходимое, что требуется рынку на текущий момент. Когда рынок развернется, выставка снова обретет былые масштабы. Дайте время! МВУ

**Текущий тренд рынка — повышение спроса на небольшие практические катера**



# NORTH SILVER PRO



*194362 г. Санкт-Петербург, п. Парголово, Выборгское шоссе, дом 362.*

*Телефоны: (812) 244-35-50; 244-35-52; 244-35-65*

*Факс: (812) 244-35-51*

*[www.silverboats.ru](http://www.silverboats.ru), [www.silverboats.info](http://www.silverboats.info)*

*[info@silverboats.ru](mailto:info@silverboats.ru)*

# ИНТЕРВЬЮ МВУ

Мир парусов и моторных яхт: мнения и комментарии профессионалов



**ТОШИЯ КАВАНО,**  
президент «Ямаха Мотор  
Си-Ай-Эс»: «Участие в Олимпийских  
играх повысило узнаваемость бренда»

**Н**а презентации нового снегохода Yamaha RS Viking Professional II в Сургуте мы задали господину Тошия Кавано, президенту «Ямаха Мотор Си-Ай-Эс», несколько вопросов о том, как повлияла экономическая ситуация в России на работу компании и каковы ее ближайшие планы.

После декабрьских событий в российской экономике пошли слухи о возможном закрытии представительства Yamaha Motor в СНГ. Вы можете это прокомментировать?

*Это не более чем слухи, порождаемые, вероятно, нашими конкурентами. (Смеется.) Мы активно работаем и планируем работать еще очень долго!*



**Вверху:**  
Новый утилитарный снегоход Yamaha RS Viking Professional II разработан под требования российского рынка.

**На странице слева:**  
Тошия Кавано вручает сертификат дилеру из Челябинска на ежегодной дилерской встрече.

Приборная консоль катера, оборудованного подвесными моторами и ЖК-дисплеями Yamaha.

**Изменилась ли ситуация с продажей моторной техники Yamaha после того, как рубль потерял значительную часть своей стоимости?**

*В России мы работаем по пяти направлениям, однако традиционно «ногами» нашего бизнеса здесь являются снегоходы и подвесные моторы — именно они приносят наибольшую прибыль. Соотношение продаж по всем направлениям на момент кризиса практически не изменилось, а вот объемы, конечно, упали.*

**Какова стратегия работы компании на ближайшие два года в свете текущей ситуации?**

*После 2008 года многие работающие в России компании, включая нашу, получили важный опыт поведения в условиях кризиса, поэтому мы четко представляем, что сейчас делать. За падением рынка всегда следует стабилизация ситуации, которую сменяет подъем. Пока этот момент не настал, мы сконцентрируемся на работе с дилерами, будем прилагать большие усилия, чтобы удержать наших клиентов, а также сделаем упор на сервис и продвижение аксессуаров.*

**Yamaha Motor выступала партнером зимних Олимпийских игр в Сочи. Как это сказалось на продажах?**

*Сейчас сложно оценить, насколько Олимпиада способствовала росту продаж в России, так как фактически сразу после окончания Игр возникла сложная политическая и экономическая ситуация, спутавшая все карты. Одно могу сказать наверняка: участие в Олимпийских играх на правах партнера очень*

*сильно повысило узнаваемость и без того известного бренда Yamaha.*

**В 2014 году Yamaha Motor CIS стала продвигать яхты собственного производства наряду с успешным в Европе брендом Yamagin, однако их продажи в России по-прежнему невысоки. Может, продавать лодки в мотосалонах — не самая лучшая стратегия?**

*Да, вы правы. Многие наши дилеры выставляют мототехнику, автомобили и катера в одних и тех же торговых павильонах, где большая часть посетителей далека от яхтинга. Проанализировав ситуацию, мы приняли решение сотрудничать с яхтенными дилерами, которые будут продавать лодки по принятым в этой индустрии правилам. Первым нашим партнером стала компания Super Marine.*

**Готовит ли Yamaha Motor ответ новому поколению подвесных моторов Evinrude G2?**

*Мы всегда держим руку на пульсе и ведем новые разработки для улучшения характеристик наших двигателей. Если говорить о России, то появление крупных моделей G2 нас не сильно взволновало, поскольку львиную долю продаж на этом рынке составляют подвесники мощностью до 10 л.с., а в этом сегменте у нас очень прочные позиции.*

**Есть ли у Yamaha Motor планы по организации производства или сборки техники в России?**

*Не так давно мы начали размышлять в этом направлении, однако пока дальше общих оценок перспектив дело не пошло. МВУ*

“ Во всем мире яхтинг признан оригинальным и эффективным инструментом формирования команд ”



## КОМАНДА МЕЧТЫ

**МИХАИЛ КОНДРАТЬЕВ**, генеральный директор школы PROyachting, МСМК по парусному спорту: *Яхтинг развивает навыки и учит применять их во взаимодействии с другими.*

**З**ачем нужен тимбилдинг? Ответ очевиден. Сплоченная команда профессионалов зачастую может сделать намного больше, чем несколько пусть даже гениев поодиночке. Конечно, адекватные и грамотно подобранные люди со временем так или иначе найдут общий язык, сработаются и даже начнут получать от работы удовольствие. Однако с вероятностью, приближающейся к 100%, времени на это уйдет прилично. Поэтому главная задача тимбилдинга — максимально ускорить процесс формирования коллектива.

Концепция командных методов работы начала активно внедряться в практику менеджмента в 1960–1970-е годы. А сама идея изначально позаимствована из командных же видов спорта. И вот в этом смысле яхтинг — занятие уникальное. Едва ли кому-то станет интересно играть в футбол самому с собой, а ходить под парусом можно как в одиночку, так и в составе экипажа. В первом случае вы развиваете собственные навыки, во втором — учитесь применять их во взаимодействии с другими. Идеальный вариант для любого бизнеса, не так ли?

Неудивительно, что во всем мире яхтинг признан оригинальным и эффективным инструментом командообразования. Именно поэтому мы и проводим яхтенные программы по тимбилдингу в нашей школе PROyachting в московском Royal Yacht Club.

Во-первых, управление парусной яхтой сочетает физическую выносливость, ловкость и интеллектуальные навыки. Членам экипажа приходится решать много различных задач: распределять роли, совместно осваивать незнакомые действия, слаженно работать и преодолевать трудности, которые возникают именно в тот момент, когда их меньше всего ждешь. И главное, в любой команде, что на воде, что на берегу, весьма ценятся люди, способные находить нестандартные решения в стандартных ситуациях, готовые делиться своим опытом с коллегами, учитывать сильные и слабые стороны других.

Как справедливо говорят, хочешь помочь голодному — не давай ему рыбу, дай удочку. Однажды поняв, как строится процесс взаимодействия в команде,



Корпоративные регаты — отличный вариант эффективного тимбилдинга

и научившись добиваться результатов, можно легко применить эти знания практически в любой ситуации.

Во-вторых, любой специалист по тимбилдингу подтвердит: тренинги куда эффективнее проходят на свежем воздухе, нежели в четырех стенах. На природе гораздо быстрее происходит психологическая разгрузка. А погружая привычный коллектив в максимально непривычные для него условия, проще выявить неформальных лидеров, скрытые конфликты или, наоборот, взаимные симпатии.

В-третьих, парусный спорт — занятие не только в известной степени аристократическое, но и весьма захватывающее. Мне неоднократно доводилось наблюдать ситуации, когда людей, «в мирное время» абсолютно равнодушных к любым соревнованиям, на дистанции гонки буквально раздирало от азарта. В наше время всеобщей «матрицы», когда слишком многие чувствуют себя «винтиком» в системе, сильные и положительные эмоции — на вес золота. А регата — событие масштабное, запоминающееся, и если разделить его на всех, эмоций станет не меньше, а больше. Вспомните, с кем вы чаще всего становились друзьями и единомышленниками. Конечно, с теми, с кем совместно пережили Приключение. Именно такое, с большой буквы. МВУ

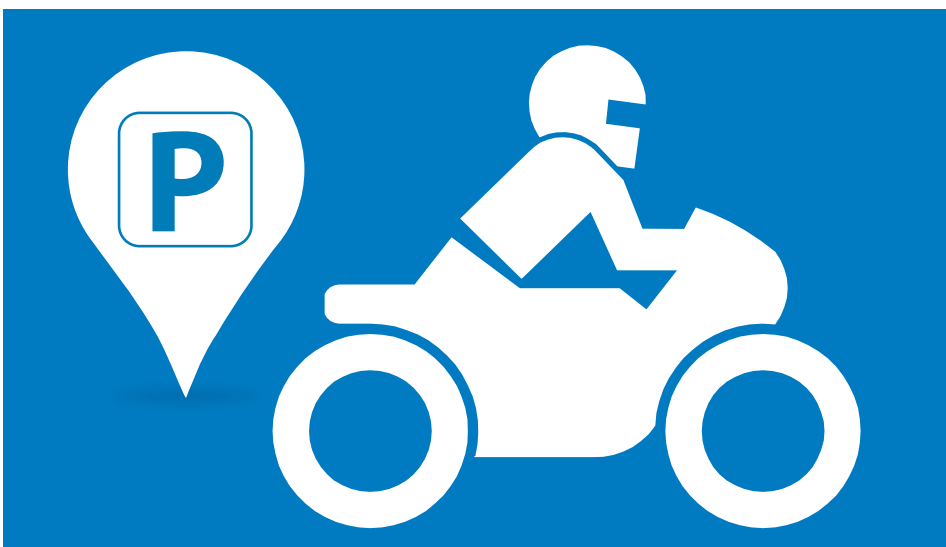


КВАРТИРЫ ПО-ШВЕДСКИ  
В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ



# 43

места для скутеров,  
мотоциклов, гидроциклов



Найдите *время*  
для увлечений.  
*Место* мы подготовим.

**Skandi Klubb**  
*клуб хороших соседей*

\*Сканди Клубб Застройщик ООО «ЭнСиСи Вилладж»  
Проектная декларация на сайте:

[www.nccr.ru](http://www.nccr.ru)

(812) 389 52 18

реклама

Капитан никогда не узнает,  
почему авторулевой внезапно  
изменил курс и судно пошло  
прямоком на скалы



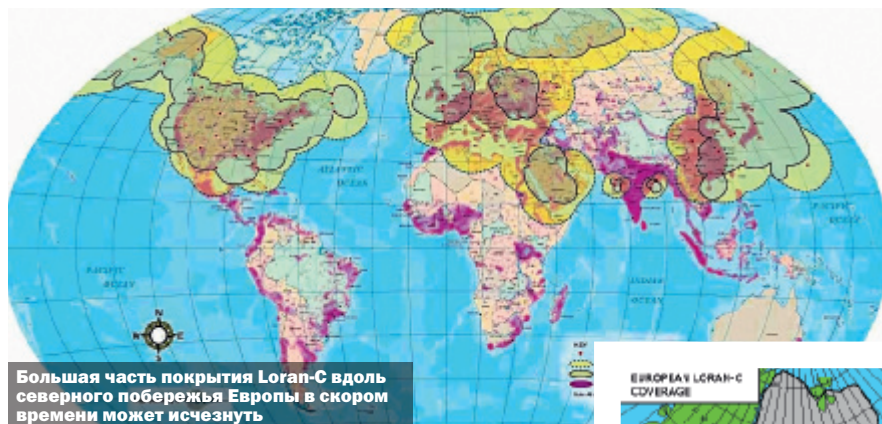
## КАЗНИТЬ ИЛИ ПОМИЛОВАТЬ?

**АНТОН ЧЕРКАСОВ:** *Спутниковые навигационные системы давно проросли корнями в повседневную жизнь, но как обезопасить судоходство на случай их отказа?*

**С** PS, ГЛОНАСС, Galileo, Beidou, IRNSS, QZSS... Подавляющее большинство пользователей глобальных спутниковых навигационных систем (GNSS) понятия не имеют, в чем состоят отличия одних от других. Конечному потребителю абсолютно все равно, принимает его смартфон или навигатор сигналы американских, российских или китайских спутников, — главное, чтобы точность и скорость позиционирования были высокими, а остальное — нюансы для гиков. Открытый доступ к технологиям глобальной спутниковой навигации поднял человечество на новую ступень — сегодня мы стоим на грани массового внедрения беспилотных автомобилей, кораблей и самолетов. Однако за кулисами видимого благополучия GNSS гремят серьезные баталии.

Самая важная проблема спутниковых навигационных систем — их уязвимость. Слабые сигналы подвержены влиянию естественных и, что важнее, искусственных помех, которые могут сильно исказить результаты расчета координат или вообще делать его невозможным. Представьте, что на яхте оказался пассажир с небольшим генератором помех (достаточно мощности меньше 1 мВт). Капитан никогда не узнает, почему авторулевой внезапно изменил курс и судно пошло прямоком на скалы. Помните сюжет, описанный в романе Жюль Верна «Пятнадцатилетний капитан»? Судовой кок заложил под нактоуз куска железа; под его воздействием показания компаса изменились — вместо направления на магнитный полюс стрелка стала указывать на северо-восток... Так начались приключения «Пилигрима» и его команды. Это не страшилки, а реальность, с которой пытаются бороться инженеры, работающие над созданием устойчивой к внешним воздействиям системы GNSS.

Однако политики руководствуются собственной логикой. В США, к примеру, хорошо понимают последствия вывода из строя GPS и активно модифицируют инфраструктуру устаревшей радионавигационной системы наземного базирования Loran-C. Ее новая реинкарнация — eLoran — использует цифровое оборудование, позволяет более точно определять координаты и устойчива к помехам. Россия тоже не кладет все

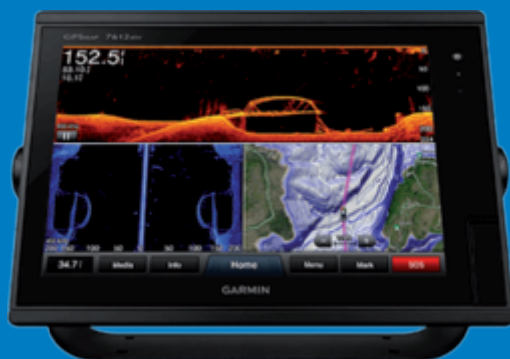


яйца в одну корзину: отечественная длинноволновая «Чайка» (аналог Loran-C) хотя и порядком устарела, но вполне способна обеспечивать дублирование ГЛОНАСС. Более того, современные технологии позволяют интегрировать различные радио- и спутниковые навигационные системы с применением объединенных приемоиндикаторов GPS/GLONASS/Loran-C/«Чайка».

А вот воодушевленные скорым запуском Galileo европейские политики убеждены, что проблема раздута. По их мнению, европейская и американская GNSS будут эффективно дублировать друг друга, а большего и не требуется. Вместо того чтобы работать в направлении Galileo Earth (GNSS + eLoran), в апреле они приняли решение отключить и демонтировать шесть из девяти опорных станций Loran-C в Западной Европе. Это произойдет в течение восьми месяцев, и до тех пор, пока не будет создана и реализована защищенная от помех GNSS, огромная, крайне значимая территория останется без наземной радионавигационной поддержки. Противники этого решения уже активно призывают подписывать электронную петицию против уничтожения Loran-C во Франции и Норвегии. По их мнению, экономия от такого сокращения не превысит годовой гонорар одного футболиста Лиги чемпионов, тогда как последствия выхода из строя GNSS приведут к несоизмеримо большему ущербу. Посмотрим, чья возьмет, а пока... почему бы не повторить приемы навигации по небесным светилам?! **МВУ**



# GPSMAP® XSV SERIES



**GARMIN®**

[www.garmin.ru](http://www.garmin.ru)

+7 (495) 786-65-06

РЕКЛАМА



GPSMAP Garmin серия красивых, широких сенсорных картплоттеров, которые имеют встроенный 10 Hz GPS/GLONASS приёмник и включает лучшие в своем классе возможности встроенного 1 кВт сонара с продвинутыми технологиями DownVü, SideVü и CHIRP. Новая серия GPSMAP XSV\* предназначена для серьезных рыбаков и владельцев моторных яхт, которые требуют высокой производительности, простоты в эксплуатации и полную интеграцию в сети. Доступно в моделях 7, 8, 10, 12 и 16 дюйма.

\* Поддерживает вперёдсмотрящие 3D технологии с **Garmin Panoptix™ PS31**.

“Могу ли я на яхте под иностранным флагом прийти на лето из Европы в Россию? Что для этого требуется?”

Из письма в редакцию



## ВРЕМЕННЫЙ ВВОЗ ЯХТЫ

**ИРИНА ЛИПОВЕЦКАЯ, адвокат:** Если понимать специфику ввоза яхт в Россию, можно сэкономить деньги, время и нервы.

**В**не всякого сомнения, любая яхта может прийти в Россию на определенный срок. Важно только правильно понимать специфику таможенных процедур. Прежде всего надо знать, на кого зарегистрировано судно. Если официальным владельцем является иностранный подданный, или он взял яхту в чартер, или яхта принадлежит иностранной компании (пусть даже компанией владеет гражданин России), яхта ввозится в РФ с помещением под таможенный режим «временный ввоз». При этом на борту должен находиться сам владелец или арендатор яхты.

Для ввоза яхты на территорию Таможенного союза требуются:

- заполненная таможенная декларация (декларированию подлежат любые яхты, которые ввозят на территорию Таможенного союза);
- документ, удостоверяющий личность владельца или арендатора;
- документы, позволяющие идентифицировать яхту;
- документы, подтверждающие право владения, пользования или распоряжения яхтой.

При временном ввозе таможенная пошлина не уплачивается. Если яхту ввозит гражданин России, таможенные органы могут потребовать обеспечения уплаты пошлин и НДС в виде денежных средств (банковский депозит) или банковской гарантии. После того как яхта в установленные сроки покинет Россию, режим временного ввоза прекращает свое действие, а внесенная сумма возвращается.

Таможенные платежи исчисляются как процент от стоимости яхты из расчета: парусные яхты — 15%; моторные яхты — 16,7%. Для юрлиц на территории РФ платежи исчисляются как пошлина плюс НДС 18%. Размер обеспечения для физлиц равен совокупному таможенному платежу, который рассчитывается по такой же формуле, как для юрлица. Базовая



Ежегодно в российские воды заходят до 300 яхт, при этом большая их часть приходится на Северо-Западный регион

стоимость определяется либо по каталогу, либо, если такой яхты в каталоге нет, по результатам документальной экспертизы стоимости.

Процедура временного ввоза применима только для яхт, ввозимых для личных целей: спорта, туризма или просто отдыха в российских водах. Для яхт, ввозимых в коммерческих целях (перевозка пассажиров или грузов), требуется полное таможенное оформление с осуществлением всех платежей.

Если яхту ввозит иностранец, по процедуре временного ввоза она может зайти в Россию на срок до одного года (как правило, срок соответствует продолжительности действия визы). Если яхту ввозит гражданин России (по договору аренды с иностранной компанией), срок пребывания судна ограничивается шестью месяцами. По истечении указанных периодов судно должно покинуть пределы РФ. Если этого не произошло, таможенный орган забирает денежное обеспечение, а в случае банковской гарантии выставляет требование банку об уплате пошлин, налогов и сборов. Кроме того, просрочка выезда — это еще и административное правонарушение (ст. 16. п. 18 КОАП РФ), по которому предусмотрено наказание (от штрафа до конфискации яхты). Яхта будет

помещена в зону таможенного контроля для оформления изменения таможенного режима с временного на постоянный.

Желающим провести в России больше времени во избежание юридических последствий придется покинуть ее территориальные воды через любой пункт пропуска, закрыть режим временного ввоза с выходом в зону Евросоюза хотя бы на сутки, после чего можно будет оформить временный ввоз яхты заново.

Передача управления ввезенной в Россию иностранной яхтой по доверенности не разрешена; за это нарушение (исключая случаи стоянки, обслуживания и ремонта) ст. 16 п. 23 КОАП РФ предусматривает штрафы (для юридических лиц — до 50 000 руб.).

Если яхтой владеет российская компания или судно принадлежит частному лицу — резиденту стран Таможенного союза, таможенные платежи и налоги предстоит оплатить полностью.

Решением подобных вопросов владелец яхты может заниматься сам или обратиться к таможенному брокеру, и тогда ему остается только выбрать надежную компанию. **IMBY**

# St. Petersburg International Boat Show

# '15

Санкт-Петербург  
Набережная Мартынова, 92  
Яхт-клуб МОРСКОЙ

[www.spibs.ru](http://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](mailto:info@spibs.ru)

“ Похоже, современные тенденции свидетельствуют о всеобщем «замедлении» яхтинга ”



## ВРЕМЯ И СКОРОСТЬ

**ДЭВИД МАРШ:** *Могут ли радикальные инновации изменить позицию судостроителей и заставить их отказаться от привычных глиссирующих корпусов?*

**Т**ест катера с совершенно новыми обводами корпуса навел меня на мысль о том, что, возможно, пора уже выйти за рамки привычных конструкций и создать нечто принципиально иное. Все, что для этого нужно, — техническое вдохновение, увлечение на грани одержимости и достаточно средств для достижения цели.

Оссур Кристинссон, создатель корпусов типа ОК, которые я тестировал в Рейкьявике (см. с. 188), обладает всеми тремя составляющими успеха. Несколько лет назад он продал свой прибыльный бизнес, поэтому не испытывает проблем с деньгами. Парадоксально, но энтузиазм Оссура берет начало в стремлении к легкой жизни. «Самое важное — это комфорт, — сказал он мне. — Я побывал на уйме лодок — и везде испытывал неудобства». Еще более удивительно, что техническое вдохновение пришло к нему от водоизмещающих парусников XIX века, сконструированных поставщиком паровых котлов!

Корпуса Оссура ведут себя так, как и задумано, однако на данный момент первые модели потребляют достаточно много топлива. Возникают вопросы: есть ли за такими обводами будущее и должны ли крупные судостроители пересмотреть текущее положение дел? Напомню, что все современные спортивные круизеры построены на основе той или иной реализации глиссирующего корпуса типа «глубокое V», который быстро завоевал популярность, после того как 30-футовая лодка *Morrie*, сконструированная Реем Хантом, выиграла гонку Майами – Нассау в 1960 году.

Полвека — большой срок для того, чтобы неизменно придерживаться одной и той же концепции. Конечно, за это время произошли кое-какие изменения. Когда я конструировал лодки в 1980-х годах, туннели для винтов почти не применяли. Днищевые



Корпуса Rafnar ОК открывают новое направление в проектировании обводов

колонки заставили инженеров модифицировать корпуса, однако степень различия новых и старых не превышает обычную разницу между яхтами, которая в любом случае существует. Если не ошибаюсь, из всех существующих сегодня серийных быстроходных лодок только Delta 52 и Delta 80 действительно отличаются своими корпусами от прочих.

Вопрос становится еще более актуальным, если вспомнить, что современные тенденции свидетельствуют о всеобщем «замедлении» яхтинга. Это тотальное торможение — безусловно, одна из причин того, почему на глиссирующих корпусах все чаще появляются стабилизаторы. А если говорить о развивающемся китайском рынке, то скорость тамошних яхт падает до минимума: большинство владельцев просто не поймут, если вы предложите им выйти в море.

Итак, какие у нас есть варианты? Подводные крылья уже десятки лет используют на пассажирских судах в России и Греции, однако вряд ли эти хитроумные приспособления начнут ставить на свои яхты Princess и Pershing, какими бы эффективными они ни оказались. Суда на воздушной подушке слишком шумные. Катамараны с частично-

погруженными корпусами (SWATH, Small Waterplane Area Twin Hull) обладают отличной мореходностью, но выглядят просто ужасно. Экстремально легкие и экономичные композитные катера слишком дороги для массового производства. Развитием рынка круизеров сегодня движет увеличение до максимума объема жилых помещений, а по этому признаку лидируют катамараны, которым вообще не нужна дополнительная стабилизация. Они могут обеспечить комфорт и экономичность на любой скорости в водоизмещающем режиме — именно это нужно современным «неторопливым» яхтсменам.

Очевидно, что самый большой минус катамаранов состоит в большой ширине, что возвращает нас к корпусам Оссура. Эксперименты в опытовом бассейне включали испытания двухкорпусных моделей с максимально сближенными поплавками, которые показывали меньшее сопротивление. Следующий катамаран будет иметь два близко расположенных поплавка без привычной палубы-моста между ними, и по ширине судно почти не будет отличаться от однокорпусного аналога. Советую не спускать глаз с этого изобретателя! **МВУ**

# PRINCESS

BROKERAGE

ПРЕДЛОЖЕНИЯ ДОСТОЙНЫЕ ВНИМАНИЯ.



# По ту сторону Канала

Со времен колониальной эпохи, когда «неприступными стенами Британии были деревянные борты ее кораблей», минуло много лет, но тесная связь этого островного государства с морем не прерывается. Про английскую яхтенную индустрию, ее верфи и выставки написаны сотни статей, в том числе и в нашем журнале, посему в этом небольшом обзоре мы коснемся лишь самых свежих тенденций.

Текст **Антон Черкасов**, *Motor Boat & Yachting UK, International Boating Industry*



Несколько лет назад кривая развития британского яхтенного рынка вышла на плато и пока не стремится вверх. Из-за усиления евро дорогие брокерские лодки ушли на другую сторону Ла-Манша, в континентальную Европу, а многие яхтсмены стали пересаживаться на яхты меньшей длины и выставили свои суда на продажу по заведомо низкой цене, чтобы избавиться от расходов на их содержание. Да и вообще в стране заметно уменьшилось число тех, кто готов тратить большие деньги на яхты. Это ударило по производителям: одни верфи обанкротились, другие были перекуплены, третьи приостановили работу до лучших времен.

Тем временем выжившие игроки извлекли из сложившейся ситуации полезный урок и сделали упор на предложения semi-custom: теперь почти любую британскую моторную яхту можно по крайней мере меблировать по своему вкусу без больших дополнительных затрат.

Тяжелые времена заставили производителей изменить подход: если раньше верфь при создании лодок полагалась прежде всего на собственное видение того, что нужно людям, теперь пришло время чутко прислушиваться к пожеланиям этих самых людей. Даже мелкие верфи идут навстречу заказчикам и предлагают разные цвета гелькоута и отделочных материалов, не требуя за это дополнительные деньги.

Пауза в заказах заставила многие компании пересмотреть производственный процесс и повысить эффективность труда. Обновлению парка станков и инвестициям в новые модели способствовали рекордно низкие проценты по кредитам. Сегодня позиции «большой тройки» — Princess, Sunseeker и Fairline — выглядят достаточно прочными, поскольку эти известные бренды пользуются мировой популярностью и получают основную прибыль от продаж крупных моделей за рубежом.





**Низкие ставки по кредитам позволили производителям взять таймаут**

После успешного входа в сектор супер-яхт Princess Yachts продолжает целенаправленно инвестировать немалые средства в M-Class, параллельно с яхтами длиной 30–40 метров выпуская 19 моделей от 39 до 98 футов. Компания, принадлежащая французской группе LVMH и отмечающая в этом году свое 50-летие, заняла 107-е место среди 250 самых успешных частных компаний Великобритании в своем кластере. Princess Yachts активно осваивает внешние рынки и прошлым летом заключила партнерские отношения с Pacific Leisure Boat Ltd, чтобы еще повысить уровень продаж в Китае и других азиатских странах. Хотя у Princess и так достаточно большой процент возвращающихся клиентов (до 70%), верфь последовательно продолжает выстраивать тесные отношения с покупателями, заботясь о том, чтобы те имели доступ к высококачественному сервису в любой точке мира.

Гораздо лучше по сравнению с полным радикальных перемен 2013 годом пошли дела у Fairline: в 2015 году верфь надеется вернуть себе прежние позиции на рынке

моторных яхт и показать прибыль. В прошлом году частная компания Better Capital выкупила миноритарную долю акций у RBS (Королевский Банк Шотландии) и стала единственным владельцем Fairline. Это позволило ей перевести £ 48,8 млн кредитов верфи в акции с нефиксированным доходом общей стоимостью £ 6,4 млн. К концу года Fairline смогла распродать складские запасы, связывавшие ее по рукам и ногам, и сконцентрировалась на создании восьми новых моделей, которые выйдут в течение трех лет. Сейчас книга заказов верфи расписана на полгода вперед на яхты длиной до 50 футов и на девять месяцев — для крупных круизеров.

Неплохо чувствуют себя и производители небольших судов вроде Williams Performance Tenders. Молодая семейная компания недавно отпраздновала свой 10-летний юбилей и не испытывает проблем с заказами. За рекордно короткий срок она сумела добиться того, что люди ассоциируют слово «тендер» именно

**Сверху вниз:**  
Британские яхтсмены любят и ценят деревянные яхты всех типов и мастей.

Princess Yachts уделяет много внимания поддержанию долгосрочных отношений с клиентами.



# ЛЕТЯЩАЯ ПО ВОЛНАМ



Яхта на подводных крыльях **Looker 440S**



# LOOKER 440S



**Сверху вниз:**

В Соединенном Королевстве около полутысячи марин, и проблем с «парковкой» не наблюдается.

Подобно «Ксероксу» и «Джипу», бренд водометных катеров Williams может стать именем нарицательным для понятия «яхтенный тендер».

Историческое прошлое крепко связывает британцев с морем не только в отношении военного флота: «моторным» яхтингом заняты более 700 000 британцев, которые ежегодно тратят на свое увлечение £ 440 млн.



с водометными RIB'ами Williams, а крупные верфи изначально проектируют гаражи моторных и парусных яхт под модели этого бренда. Отчасти это произошло из-за того, что Williams предлагает кастомизацию даже самых маленьких катеров, которая включает подбор соответствующей цветовой схемы, установку подводного освещения и аудиосистем.

**ЭКОСИСТЕМА СУПЕРЯХТ**

По оценке Superyacht UK, общий оборот в этом секторе за 2013–14 гг. составил £ 492 млн, показав рост на 7,1% по сравнению с предыдущим периодом. Почти половина компаний отчиталась об увеличении доходов, треть расширила штат; в итоге занятость выросла на 4,1%, достигнув отметки 3700 сотрудников.

Это определенный успех, однако полагать, что английские верфи забиты строящимися суперяхтами, а книги заказов расписаны на годы вперед, не совсем правильно. Конечно, Princess, Sunseeker и, например, Pendennis выпускают крупные яхты, но спрос на них не так высок, как на «голландцев», которые наряду с «итальянцами» и «турками» лидируют в этой области. По объему сегмента суперяхт Англия занимает шестое место в мире, причем строительство новых лодок составляет лишь 20% бизнеса, а остальное приходится на сервис, производство оборудования и сопутствующие услуги. В ближайшем будущем положение дел вряд ли изменится — стоимость входа в производственный сектор крайне высока и сопровождается серьезными рисками, да и мало кто из обеспеченных людей заказывает дорогие лодки неизвестных молодых брендов. Тратить деньги в таких делах нужно осмотрительно, поэтому выбор клиента почти всегда падает на существующие компании с богатой историей и солидной репутацией.



# Русская баня

## залог красоты и здоровья



*Каждый русский человек знает, что настоящая русская баня — это не просто приятный отдых и прекрасно проведенное время с семьей или друзьями, но и большая польза для здоровья. Пожалуй, нет лучшего средства, чтобы сохранить красоту и молодость, чем баня. Банные процедуры помогают расслабиться, снять напряжение и стресс.*

Когда мы задумываемся о посещении бани, в голове часто возникают образы деревни или загородного дома, но ощутить всю прелесть настоящей русской бани можно, не выезжая за пределы Москвы. Если вы хотите сходить в настоящую русскую баню, то для вас всегда открыты двери одного из лучших банных комплексов «Банний двор». Здесь вас ждут 11 замечательных натуральных двухэтажных срубов, каждый из которых выполнен в уникальном стиле по индивидуальному дизайн-проекту. «Подворье», «Цыганский табор», «Хата», «Тихая гавань» — это лишь часть из всего многообразия домиков, каждый из которых обязательно придется вам по душе и настроению.

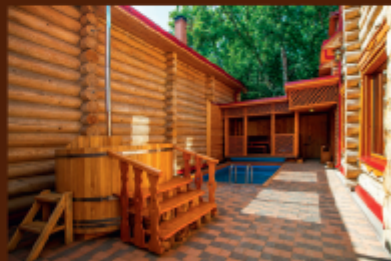
Помимо этого, частью каждого дома является уютный двор с бассейном, подогреваемой дубовой бочкой и резной беседкой.

Помимо комфортных и настраивающих на спокойный лад помещений и традиционных видов русской бани «по-черному» и «по-белому», удовольствие гостям доставит множество дополнительных процедур и гастрономических услуг. Здесь вам предложат как уже обыденные процедуры, так и чисто традиционные русские — такие как купели: пивная, молочная, травяная, эвкалиптовая и другие. Кроме этого, вы всегда можете пригласить в сруб повара и официантов из входящего в комплекс ресторана «Купец», чтобы в полной мере насладиться

не только традициями русской бани, но и традициями русской кухни.

Русская баня — это понятие знакомо каждому жителю нашей страны с самых малых лет и широко известно во всем мире, но далеко не каждый гость нашей необъятной Родины знает, какая она — та самая баня. Поэтому смело приводите сюда своих иностранных друзей, пусть они оценят и познают всю щедрость русской души, познакомятся с лучшими традициями настоящей русской бани.

Банний комплекс «Банний двор» — это настоящий рай для человека: обыватели оценят всё великолепие русских традиций, а знатоки бани будут приятно удивлены.



**«Банний двор на Лобненской»**

Москва, ул. Лобненская, д. 11

+7 (925) 315-11-11, +7 (495) 636-27-75

**Банний  
двор**

[www.banniy-dvor.ru](http://www.banniy-dvor.ru)

**«Банний двор в Очаково»**

Москва, Очаковское шоссе, д. 40

+7 (495) 44-111-00, +7 (985) 767-52-53



**В  
Англии  
работают  
порядка 1300  
тренеров по  
парусному  
спорту**

Англия занимает шестое место на планете по выпуску суперяхт, но «островные» инженеры и дизайнеры, бесспорно, входят в число мировых лидеров.

Однако британские дизайнеры и конструкторы пользуются огромным уважением: их идеи, проекты и знания широко применяются на мировом уровне, и, пожалуй, сложно найти суперяхту, построенную без участия «островитян». Мощный кадровый потенциал уже сам по себе обеспечивает Британии высокие шансы на рост сегмента суперяхт и вместе с развитой экосистемой и умением продавать лодки способен однажды перевести чашу весов на сторону англичан.

Кстати, крупные английские яхты всегда пользовались большой популярностью в России, и британские верфи об этом знали. Однако, по словам основателя Sunseeker Yachts Роберта Брайтуайта, введение экономических санкций против ряда российских компаний, чиновников и бизнесменов негативно сказалось на яхтенной индустрии Соединенного Королевства.

**ПАРУСНЫЙ СЕКТОР**

По статистике BMF (British Marine Federation), из 2,8 млн британцев, увлекающихся яхтингом, 329 000 человек путешествуют на парусных яхтах средней длины; еще 106 000 занимаются яхтенным спортом, и это без учета тех, кто ходит на динги (388 000 человек!). Прибыль от продажи новых парусных яхт в Англии составляет всего 3,4% от общей прибыли индустрии (менее £ 100 млн), и на верфях заняты чуть более тысячи человек. Интересно, что британские производители парусников в основном фокусируются на дорогих яхтах класса «люкс» и расставляют сети на клиентов, которые уже выросли из массовых серийных европейских моделей и ищут лодки под стать их виллам и автомобилям. Кроме того, некоторые верфи стали строить еще и моторные яхты, чтобы сохранить клиентов — поклонников бренда, чей возраст предполагает более комфортные прогулки по ровной палубе.

В Англии большой популярностью пользуются деревянные парусники, и число людей и компаний, занимающихся рефитами, восстановлением и строительством классических яхт, постоянно растет. Примечательно, что сейчас дерево снова входит в моду не только в качестве отделочного, но и конструкционного материала. Современные станки позволяют изготавливать клинкерную обшивку и элементы набора с большой точностью, а качественные смолы и краски повышают практические свойства деревянных корпусов, которые теперь не требуют сложного ухода.

Одна из самых известных британских парусных верфей — Oyster — почти закончила трехлетнюю реорганизацию, после того как в 2012 году ее приобрела голландская НТР Investments. Трехэтапный процесс включал перенос головного офиса и расширение производственных мощностей двух заводов, на которых строятся парусники длиной от 47 до 115 футов. Благодаря вступлению в игру инвесторов из Нидерландов Oyster избавилась от долгов, обновила модельный ряд и обеспечила себя заказами на ближайшее время.

**ОБОРУДОВАНИЕ  
И СОПУТСТВУЮЩИЕ ТОВАРЫ**

В прошлом году рынок яхтенного оборудования в Британии начал понемногу набирать обороты, главным образом благодаря росту экспорта в США. Европейские OEM-производители постепенно возвращаются на «острова», хотя их британские поставщики и мелкие компании до сих пор ощущают определенную нестабильность.

Чтобы сохранить положение, ряд компаний начал движение в не связанные с яхтингом области, однако



# ПАНОРАМНЫЙ РЕСТОРАН В ЯХТ-КЛУБЕ

ПЕТРОВСКАЯ КОСА, 9 929-928-3 PARUSA-SPB.RU



**В этом году производители оборудования планируют вырасти на 15–30%**

**Сверху вниз, слева направо:**

Многие европейские производители почитают британские яхты за эталон.

Формовка корпуса суперяхты методом вакуумной инфузии на заводе Princess Yachts.

Единственный надежный кадровый ресурс для яхтенной индустрии — обученная на своих верфях молодежь.

почти все участники рынка единогласно признают: залог будущего успеха состоит в разработке новых продуктов. Бизнес хорошо понимает, что стоит только снизить исследовательскую и маркетинговую активность, идя на поводу пессимистических настроений, как узнаваемость бренда упадет и к началу роста продаж конкуренты неминуемо вырвутся вперед. Результат налицо: более четверти наград на прошлом конкурсе Design Award METS, который проводится в рамках крупнейшей европейской выставки морского оборудования, достались компаниям из Соединенного Королевства. Среди победителей DAME оказались компании Exposure Marine (автоматический фонарь для поиска человека за бортом) и Seabung (устройство для замены кингстонов на воде), а молодой бренд Bluefin LED, который вышел на рынок всего год назад и производит комплекты «умной» подводной подсветки корпуса, получил награду «Продукт года» от Британской ассоциации морской электрики и электроники (ВМЕЕА).

В целом производители оборудования переносят глобальные экономические потрясения чуть легче, чем верфи, поскольку, отказываясь от приобретения новых яхт, люди продолжают вкладывать деньги в рефиты и апгрейд. Внутренние прогнозы многих британских компаний на 2015 год предусматривают рост на 15–30%, двигателем которого должны стать новые уникальные и качественные продукты.

**ЯХТЕННЫЕ ПТУ**

Многие британские политики в своих предвыборных кампаниях щедро раздают обещания увеличить количество рабочих мест для молодежи, твердят о необходимости развивать профессионально-техническое образование для выпускников школ. В этом плане у английской яхтенной индустрии есть чем гордиться: в 2014 году на базе BMF начали обучение 218 человек. Правительство высоко оценило этот вклад, и представители индустрии работают напрямую с Департаментом образования по оптимизации стандартов образовательных программ продолжительностью до четырех лет. Их основной смысл — дать ученикам возможность устроиться на работу: более 90% молодых мастеров получают рабочие места, тогда как среди выпускников университетов таких всего 70%.

Возможностей пройти профессионально-техническое обучение в сфере судостроения в Англии немало — более 15 колледжей по всей стране предлагают закончившим школу подросткам свои программы. Учащиеся проводят в классах всего один день в неделю, тогда как остальное время практикуются на верфях вроде Princess, Broom, Williams, Pendennis, Berthon и в RNLI (Royal National Lifeboat Institution). По статистике 62% компаний — членов BMF ежегодно принимают на работу минимум одного молодого специалиста, тогда как в среднем по стране это значение достигает всего 20%.

# АРЕНДА И ПРОДАЖА ХАУСБОТОВ В ФИНЛЯНДИИ

# DOMVODA.COM

**БРОНИРУЙТЕ  
ПРЯМО СЕЙЧАС!**

Специальное предложение  
для читателей журнала!\*

- **НОВЫЙ СЕЗОН!**
- **НОВЫЕ ХАУСБОТЫ!**
- **НОВЫЕ МАРШРУТЫ!**

\*скидки и подарки при обращении до 30.05.2015



## ПРЕДСТАВЛЯЕМ НОВЫЙ ХАУСБОТ «NORDIC SEASON» NS 42 DELUXE

еще больше комфорта  
и возможностей...



**СТАНЬ КАПИТАНОМ!  
ДЛЯ УПРАВЛЕНИЯ  
НАШИМ ХАУСБОТОМ  
В ФИНЛЯНДИИ  
ЛИЦЕНЗИЯ  
НЕ ТРЕБУЕТСЯ!**



**ПРОСТОРНАЯ  
САУНА НА  
ДРОВАХ!**



**СКОРО!!!  
ХАУСБОТ  
СПА!**  
на подробности  
domvoda.com



## БОЛЬШОЙ ВЫБОР ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО ОБОРУДОВАНИЯ

для рыбалки, охоты, отдыха...  
...каяки, лодки, велосипеды...



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



## ПУТЕШЕСТВИЕ ВМЕСТЕ С ДОМОМ

Ювяскюля • Турку • Сайма



Важно и то, что в колледжах платят в период обучения: минимальная часовая ставка — £ 2,73, к четвертому году она доходит до £ 8,50. По мере карьерного роста годовой доход рабочего третьего высшего уровня на £ 77 000 превышает таковой у молодых людей, не продолживших обучение после школы. Конечно, по английским меркам это не бог весть какие деньги, однако лучше их зарабатывать во время обучения, нежели взять кредит £ 27 000 для оплаты учебы в университете.

Стереотип восприятия, согласно которому подмастерье выполняет только грязную работу для своего наставника, безнадежно устарел. В XXI веке практически всему необходимому для конструирования, постройки и эксплуатации судна можно выучиться в тех самых «ПТУ», к которым с таким презрением относятся многие в нашей стране. Молодые плотники осваивают работу с тиком в Cockwells, специалисты по стеклопластику практикуются на Princess, а самый активный работодатель, пожалуй, Berthon. Эта верфь из Лимингтона, недавно отмеченная в государственной программе Business is Great, производит и реставрирует различные суда — от классических деревянных парусников до спасательных шлюпок RNLI. Сейчас там заняты 28 учеников, среди которых электрики, механики, маляры, инженеры. Все они получают работу с вероятностью 90%,

**Более четверти наград DAME 2014 досталось компаниям из Англии**

а каждый второй менеджер Berthon тоже начинал свой профессиональный путь рабочим.

«За последние 10–15 лет наша индустрия сдала позиции по привлечению молодых кадров, — говорит Кейт Лонгман, ответственный за работу с подмастерьями в Berthon. — Нам приходилось буквально упрашивать другие компании снова вводить обучающие программы, и теперь там видят их пользу. В любом случае, полученные за четыре года обучения навыки незаменимы. Вы просто не найдете выпускников вузов с таким же практическим опытом».

## ИТОГИ

Британские компании, сумевшие пережить кризис 2008 года и вовремя скорректировавшие стратегию, стали работать эффективнее и чувствуют себя уверенно. Пока яхтенная индустрия Королевства демонстрирует признаки стабильности, оставаясь на одном уровне, однако бизнес с настороженностью ждет результатов парламентских выборов в начале мая. Именно из-за них в конце 2014 года немного активизировались покупатели крупных яхт: возможные перемены во внутренней политике могут сулить рост налогов для состоятельной части общества. Так или иначе, половина игроков рынка сохраняет оптимизм и делает ставки на развитие. А каждый второй — это уже сила! **IMBY**

### Вверху:

За 2014 год индустрия прогулочных яхт в Британии выросла на 1%: общая прибыль составила £ 2,93 млрд, причем 68% этой суммы поступили с домашнего рынка.

**ВЕЛИКОБРИТАНИЯ**  
 Площадь 229 848 км<sup>2</sup>  
 Население 64,1 млн (данные 2013 г.)  
 Рост ВВП 2,5–2,7% (прогноз на конец 2015 г.)  
 Уровень безработицы 5,7%  
**Основные государственные и общественные организации, работающие в сфере регулирования и популяризации отдыха на воде:**  
 British Marine Federation (BMF), RYA (Royal Yachting Association), Maritime and Coastguard Agency (MCA), Royal National Lifeboat Institution (RNLI), British Canoeing (BC) and Marine Management Organisation (MMO)



# PONY EXPRESS

ЭКСПРЕСС-ПОЧТА | ДОСТАВКА ГРУЗОВ | ЛОГИСТИКА



***Зелёный свет на вашем пути!***



# ДОМ С ПРИЧАЛОМ ДЛЯ ЯХТЫ

Когда яхтинг становится стилем жизни, пора задуматься о доме, рядом с которым удобно и не стыдно швартовать любимую яхту. На рынке недвижимости немало предложений. Мы выбрали несколько самых привлекательных, на наш вкус, вариантов в разных частях света. Если вы не найдете среди них дом мечты, пусть эта подборка хотя бы вдохновит вас на поиски идеала.

Текст **Марина Бутусова**

## Объединенные Арабские Эмираты

Если Монако — это современная столица яхтинга, то Дубай, по всем признакам, — яхтенная столица будущего. Созданные не природой, а человеком острова с небоскребами-великанами производят поистине ошеломляющее впечатление. Головокружение усиливается, когда понимаешь: это только начало, город продолжает наступать на море 400-метровыми башнями.

Dubai Marina, один из самых перспективных на сегодня комплексов, обещает вместить 120 000 жителей. Искусственная пристань позволила увеличить береговую линию Дубая на несколько километров. Из верхних окон комплекса видна другая жемчужина Эмиратов — спроектированный в форме пальмовых листьев район Пальма Джумейра, тоже полностью насыпной.

В Dubai Marina можно найти апартаменты любой площади, от компактных с двумя спальнями до запредельно роскошных.

Здесь селятся люди, в жизни состоявшиеся, например, те, кто работает в разместившихся неподалеку Dubai Media City и Dubai Internet City. Кроме того, вокруг Dubai Marina расположены несколько знаменитых на весь мир многозвездочных отелей и обязательные при таком соседстве кварталы отдыха с ресторанами, барами, магазинами и курортными зонами. Сейчас в районе две станции метро — Dubai Marina и Jumeirah Lake Towers.

Окна комплекса выходят на море и на искусственный канал. Конечно, с 35-го, скажем, этажа добраться до любимой яхты за минуту не получится, но зато его можно любоваться за утренним кофе.





Создатель, несомненно, придумал Флориду от большой любви к яхтсменам: Этот удивительный в климатическом и территориальном отношении регион словно создан для морского образа жизни. Архитекторы тоже потрудились на славу — здесь как нигде много жилых комплексов или особняков, оборудованных причалами. Мы расскажем об одном из новых — Marina Palms в Аventura.

Относительно молодой город Аventura уже успел снискать славу одного из лучших центров развлечений на побережье. Это делает его весьма привлекательным для вложений в недвижимость, особенно теперь, когда активно идет строительство многоквартирных комплексов класса «люкс», таких как Marina Palms. Комплекс рассчитан на тех, кто на борту любимой

яхты проводит не меньше времени, чем на суше, и не готов расставаться с лодкой даже на день. Почти километровая набережная с первоклассно оборудованной маринной на 112 мест для яхт длиной до 27 м впечатляет: резидентам предоставляется полный спектр услуг — от заправки и охраны до Wi-Fi, ТВ и консьерж-помощи, хоть вообще на берег не сходи.

Впрочем, на суше тоже хорошо: в Marina Palms 468 роскошных апартаментов, конференц-зал, зал для бильярда, всегда свежие газеты и всегда горячий кофе, а также обязательные магазины и рестораны. Строительство комплекса еще не завершено, но уже сейчас к проекту проявляют интерес яхтсмены со всего мира.

## США

Таиланд — воплощение мечты о безмятежной жизни для тех, кто другие мечты уже реализовал. Изумительной красоты природа, ласковое море, экзотические обычаи дружелюбного населения сделали этот регион популярным у русских. Но, как во всех самобытных странах, здесь непросто подыскать дом — по-азиатски нарядный и по-европейски современный. А уж резиденций с причалами совсем мало.

Одна из них, вилла в Royal Phuket Marina, выставлена на продажу. Этот дом — блестящее слияние двух культур, где вполне европейская, отделанная деревом столовая сочетается с изысканной восточной беседкой у бассейна, украшенной искусственным водопадом. Остекление в полу не нарушает приватности: вилла находится на охраняемой территории. Но главное достоинство — причал прямо у дома, готовый принять яхты длиной до 25 м. Без яхты никак не обойтись: манящие заливы и нетронутые цивилизацией острова исследовать можно годами. Разумеется, Royal Phuket Marina предлагает также полный комплекс услуг по обслуживанию яхт.



## Азия



# MOSCOW YACHTS FESTIVAL 2015



LIFESTYLE EXHIBITION

4-7 июня  
Royal Yacht Club

Москва, Ленинградское шоссе, д. 39



ROYAL YACHT CLUB

MOSCOW

*Fashion*  
EVENTS

AGENCY

+7 (495) 980-77-00 (по вопросам участия)  
+7 (495) 220-80-85 (по вопросам аккредитации)

Реклама





## Россия

К радости всех российских яхтсменов, наши столицы не отстают от мировых стандартов. На слуху московские жилые комплексы с причалами: «Алые паруса» или «Город яхт». А с недавних пор и Петербург может предложить достойную альтернативу: заканчивается возведение жилого комплекса «Привилегия» на Крестовском острове.

Крестовский остров — один из самых престижных районов Северной столицы. А еще это один из самых зеленых районов и чуть ли не единственное место, где береговая линия не занята проезжей частью. Вместо шумной дороги вдоль Малой Невки протянулась частная пешеходная набережная для резидентов «Привилегии». Здесь же расположился причал, рассчитанный на 33 прогулочных судна.

Инфраструктура комплекса соответствует уровню пятизвездочного отеля: зона ресепшн с круглосуточной службой портье, горничный сервис, бытовые службы, спа-центр с фитнес-клубом, бассейн, детский сад, банк, салон красоты — все повседневные вопросы можно решить, не выходя из дома.

До любых достопримечательностей города можно добраться за 15 минут на машине или на яхте, до отличных ресторанов и лучших парков города — прогулка неспешным шагом. С учетом плотности застройки Петербурга это предложение — не только первое в своем роде, но и действительно уникальное для России.

## Африка

Разумеется, самым популярным местом отдыха для российских туристов в этом регионе остается Хургада. Если вы влюблены в Красное море и устали от отелей, уместно подумать о хорошем доме в этом самом «русском» уголке Египта.

Успехом пользуется Hurghada New Marina: современный причал вместимостью на 200 яхт длиной до 80 м и 130 апартаментов и пентхаусов на 1–2–3 спальни площадью от 60 до 195 м<sup>2</sup>. До аэропорта Хургады отсюда 15 минут на машине, а до топовых отелей курорта курсируют собственные автобусы.

Впрочем, все необходимое есть и на территории комплекса: в километровой прогулочной зоне около 6000 м<sup>2</sup> коммерческих площадей и сотня ресторанчиков на любой вкус.

Но, конечно, главная здешняя достопримечательность — волшебное Красное море, идеальное не только для круглогодичного яхтинга, но и для дайверов: подводный мир в этих краях поистине уникален.

Комплекс был сдан в 2008 году, и большинство квартир выкуплены, но интересные варианты остались.





# ВЫБИРАЙТЕ ЛУЧШЕЕ!

## КОФЕ SELECTION



Реклама



ЭКЗОТИЧЕСКИЕ СОРТА КОФЕ В СЕТИ  
СУПЕРМАРКЕТОВ «АЗБУКА ВКУСА»!

НЕЗАБЫВАЕМОЕ СОЧЕТАНИЕ БАРХАТНЫХ  
ОТТЕНКОВ ВКУСА И АРОМАТА.

Товары под брендом Selection представлены эксклюзивно в сети супермаркетов «Азбука Вкуса».



## Монако

В крохотном, всего чуть более 2 км<sup>2</sup> площадью княжестве Монако трудно найти дом в удалении от марины: страна раскинулась вдоль побережья, сплошь украшенного яхтами. Именно здесь расположена одна из самых известных яхтенных гаваней — Порт Эркуль. Однако обосноваться в Монако непросто: застройка почти не ведется именно потому, что строить больше негде. Так что недвижимость с видом на собственную яхту придется поискать на вторичном рынке.

К счастью, найти можно предложения более чем достойные. К примеру, некоторое время назад на продажу выставили апартаменты площадью более 500 м<sup>2</sup> в Palazzo Leonardo — резиденции класса «люкс». Построенный в 1990-е годы комплекс с круглосуточной охраной и собственным бассейном расположен

на первой линии моря, в сердце престижной Marina de Fontvieille.

Помимо шести спален с отдельными ванными комнатами, здесь есть просторная гостиная, кухня, помещения для прислуги, винный погреб и даже турецкая баня. Дизайн апартаментов в спокойных и теплых пастельных тонах подчеркивает буйство красок за окнами.

С громадной панорамной террасы (220 м<sup>2</sup>) открывается вид не только на знаменитый Порт Эркуль, что бесценно для поклонников Monaco Yacht Show, но также на более спокойную живописную гавань Кап д'Ай, предназначенную для яхт длиной до 20 м; из апартаментов сюда можно спуститься на персональном лифте.



## Австралия

Роскошь принято выставлять напоказ, но только не в этом случае. Остается лишь догадываться, как архитекторам удалось «спрятать» столь солидные по площади апартаменты (317 м<sup>2</sup>, если считать с балконом) неподалеку от Лирического театра Сиднея и казино «Звезда». Но продавец обещает будущим хозяевам этой квартиры абсолютное уединение. Оно совершенно необходимо, если учесть, что три стены из четырех полностью стеклянные: из всех комнат открывается превосходный вид на округу и, конечно, на частный причал для яхты длиной до 17 м.

Внутри вас ждут три выполненные в разных стилях спальни с мраморными ванными, громадная гостиная с камином, деревянные полы с инкрустацией, собственный тренажерный зал с бассейном и отделанная камнем роскошная кухня (оборудование Miele), способная пробудить в ком угодно страсть к кулинарии.

*Уединение  
в центре  
столицы —  
редкая роскошь  
для такого  
мегаполиса*





## Карибский регион

**Н**а Карибах отыскать стоянку для яхты не проблема, как и найти жилье. Правда, чаще всего речь идет о небольшом бунгало с деревянным причалом, а вот комфортабельные статусные апартаменты в этих краях скорее редкость.

Но кто ищет, тот всегда найдет: на восточном побережье Доминиканы, в непосредственной близости от всемирно известного курорта Пунта-Кана, расположен район Кап Кана, способный заинтриговать избалованных роскошью европейских яхтсменов не только дивными пейзажами, но и уровнем комфорта.

Курорт-марина Кап Кана — это целая страна, сулящая морские приключения: от прогулок

по островам и рыболовных турниров мирового уровня до ресторанов карибской кухни и умопомрачительных пляжных вечеринок.

Кап Кана предлагает достойное разнообразие вилл и апартаментов на продажу. К просторным домам или квартирам европейского качества прилагается возможность наслаждаться всеми преимуществами курорта, включая членство в гольф-клубе (поверьте, местные гольф-поля вам понравятся), а также охраняемый причал. В марине 130 причальных мест, в том числе и для суперяхт.



**З**десь уместно было бы написать про самые популярные марины Греции или Кипра, но так сложилось, что в этом выпуске мы еще поговорим об интересных вариантах Средиземноморья в отдельных статьях. В этом материале мы решили рассказать про солнечную и прекрасную, а также впечатляюще недорогую Болгарию.

Социалистическое прошлое хорошо послужило этой стране: здесь по-прежнему можно и просто отдохнуть, и всерьез обосноваться при сравнительно умеренном бюджете. То же касается и люкс-сегмента, к которому относятся дома с причалами. К примеру, в Балчике, городке на черноморском побережье, гостей ждет Marina City Complex.

Здесь все как в лучших маринах Европы: добротный причал, магазины, рестораны и фитнес-центр, открытый бассейн с видом на море. Местечко находится в 40 км от аэропорта Варны, в 10 минутах езды от курорта Албена и в 25 минутах — от шумного курорта Золотые Пески. Зато в самом Балчике уютно и тихо: самый большой в Болгарии ботанический сад, дворец румынской королевы и бесконечные изумительной красоты пляжи — вот такие достопримечательности.

Неудивительно, что апартаменты Marina City Complex рассчитаны скорее на сезонное проживание: большинство квартир имеют одну или две спальни и полностью меблированы.



## Балканы

# Яхта СО ВКУСОМ

Кому-то эта яхта покажется похожей на любую близкую по размерам Princess. Но стоит только зайти на борт, а еще лучше — выйти на ней в море, как тут же оказываешься в плену у красоты и энергии.

Текст **Джек Хейнс** Фото **Лестер МакКарти** и **Princess Yachts**



**В** семье флайбрижных яхт длиной 70 футов дизайнерам сложно создать что-либо по-настоящему оригинальное, выделяющееся на фоне остальных судов. В этом сегменте за внимание (и кошельки) клиентов соперничает немало европейских брендов, так что масштабность задачи, стоявшей перед Princess, когда на верфи взяли за проект 68-футовой яхты, впечатляла.

### **CITIUS, ALTIUS, FORTIUS!**

Зная традиции Princess, можно было не сомневаться: при создании яхты там не станут использовать дешевые приемчики наподобие

вычурной архитектуры надстройки, кровати с механизмом поворота или швартовных уток со стразами. И тем не менее все, что сходит с чертежной доски (как говаривали прежде) дизайнеров Princess, непременно должно быть чуть тоньше и выразительнее, чем у конкурентов. Формально все вроде бы соответствует стилистической концепции Princess, однако крупное остекление салона и узнаваемые (я мог бы сказать «огромные») безрамные окна в корпусе просто бросаются в глаза. Хардтоп аккуратно вписан в общую архитектуру; на тестовой яхте он имел люк (опция ценой примерно £ 13 000), но если все это выходит за рамки бюджета, можно взамен получить радарную арку. Арка непременно



## Крупное остекление по обоим бортам и отдельный вход в помещение — дополнительные преимущества мастер-каюты

порадует традиционалистов, однако, как нам сказали на верфи, пока еще ни один заказчик Princess 68 от хардтопа не отказался. Также в качестве опций предлагаются великолепный фирменный темно-синий или более современный стальной цвет корпуса (еще дополнительно около £ 17 000 к стандартному белому).

### ЛЮКС-ИНЪЕКЦИЯ

Едва переступив порог салона Princess 68, я замер в удивлении — настолько он эффектен! Конечно, яхта сама по себе немаленькая, но объемность пространства, площадь остекления и обилие света поражают, создавая при этом уютную и комфортную среду на борту.

Компоновка тоже вышла превосходной. Камбузный блок в корме с динеттой (обеденный уголок) напротив позволяет свободно обслуживать как салон, так и кокпит; при этом центральная часть салона остается свободной для зоны отдыха. Вот где классно зависнуть! Как славно утонуть в глубоких, запредельно уютных диванах в компании друзей и с бокалом чего-нибудь послеобеденного! Там хватит места и всем домочадцам с чадами, коих есть шанс на минутку утомить перед телеэкраном. Эти две зрительно объединенные зоны разделяет невысокая ступенька перед диванами. А в обеденной зоне лучше обойтись без ковра: на него, случается, что-то роняют или проливают, или после купания босиком идут к холодильнику...

Диванчик на левом борту, прямо перед лобовым стеклом, — идеальный уголок, чтобы сидеть и наслаждаться скоростью, глядя по курсу. Меня неудержимо тянуло туда: я провел на нем немало времени, обозревая горизонт и общаясь с сидящими у штурвала. Но вот что в широком и просторном салоне я бы хотел увидеть еще, так это поручни, чтобы держаться на ходу. У Princess 68, показанной на выставке в Лондоне, были дополнительные поручни у столешницы камбуза, и я бы не отказался от них на подволоке.

Отделанный роскошной кожей нижний (главный) пост управления — просто сказка: он шикарно выглядит и предельно функционален. Картплоттеры видишь хорошо, и хотя из кресла к ним надо тянуться и капитану, и его соседу, в этом нет ничего страшного. Это была первая из протестированных мной яхт Princess с умным цифровым приборным

интерфейсом: я говорю о панели-экране чуть выше штурвала, на котором четко отображается вся жизненно важная информация по двигателям, уровню топлива в танках и пр. Благодаря этому устройству число разнообразных циферблатов и дисплеев на приборной панели сведено к минимуму.

Перед рулевой консолью стоят два одинаковых кресла с хорошей поддержкой и регулировками вперед-назад, так что их легко настроить по длине руки. Управляя 70-футовой яхтой водоизмещением 37 тонн, которая разгоняется до 20 узлов за 11 секунд, еще через 10 секунд идет уже на скорости 30 узлов, а на полных оборотах показывает 35,3 узла, я предпочитаю не тянуться к штурвалу и рукояткам управления двигателями. Но к динамике Princess 68 мы еще вернемся...

### ПРОШУ В ОПОЧИВАЛЬНИ!

Трап в диаметральной плоскости ведет от поста управления к VIP-каюте в самом носу и двум двухместным на левом и правом борту. Просторная VIP-каюта с собственным санузлом (левый борт), шкафом для вещей и т. п. просто залита светом благодаря широкому остеклению. В практически одинаковых и тоже отлично оформленных гостевых каютах по бортам койки сдвигаются при нажатии кнопки (опция), но своя туалетная комната есть только у каюты на правом борту. Каюту экипажа на двоих (также опция за £ 11 000) можно использовать как объемную кладовую.

А вот по поводу мастер-каюты... Именно ее я имел в виду, когда сказал, что у яхт Princess все «чутьочку утонченнее и выразительнее, чем у конкурентов». В каюту ведет отдельный трап из диванной зоны салона (на левом борту). Абсолютная изоляция каюты от других помещений (и людей) дает владельцу яхты уникальное ощущение приватности, защищенности и покоя. Спускаясь в каюту по трапу, вы проходите мимо окна в корпусе и попадаете в тамбур, откуда двери ведут в саму каюту и туалетную комнату. Такой отдельный вход в санузел, согласитесь, более привычен в доме, нежели на яхте. Сама каюта просто великолепна: высокий подволоок, пайолы в одном уровне, чудные детали из нержавеющей стали и кожи, радующие глаз. Полезная вещь — туалетный столик на правом борту подле окна, у другого борта — уютный диван, с которого можно смотреть

Огромные окна обеспечивают прекрасный вид, даже если смотреть с дивана





## ЕСЛИ ПРИГЛЯДЕТЬСЯ

ДЖЕК ХЕЙНС

### НОСОВАЯ ПАЛУБА

Такую компоновку видишь все чаще даже на небольших яхтах, и она превращает палубу в еще одну совершенно самостоятельную зону отдыха.



### ВЕРХНИЙ ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ

Все приборы и органы управления расположены удобно, но, как и внизу, экраны плоттера удалены от глаз сидящего за штурвалом.



### РУНДУКИ

Крупным яхтам требуются большие кранцы и толстые швартовы, для которых необходимы вместительные рундуки (подобно этому, устроенным с каждого борта).



### МОТОРНЫЙ ОТСЕК

Нетрудно разглядеть щедрое применение звукоизоляционного материала — главную причину того, почему яхта Princess 68 столь малозумна. И остальное в отсеке выполнено на отлично.



**Сверху вниз, слева направо:**  
Ощущение пространства в салоне Princess 68 удивляет, даже несмотря на размеры яхты.

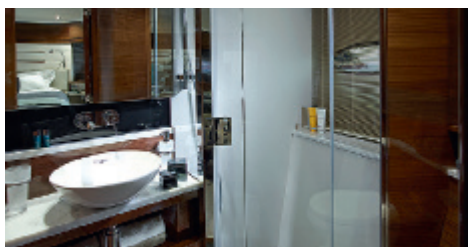
Окно у камбуза поднимается, что упрощает обслуживание обитателей кокпита.

Высота подволока в мастер-каюте и пайолы в одном уровне дают ощущение объемности.

Удлиненные иллюминаторы VIP-каюты пропускают потоки дневного света.

Привод образует из отдельных коек большое двуспальное ложе.

Туалетные комнаты с душевыми кабинами отделаны по высокому стандарту и радуют обилием места для аксессуаров.



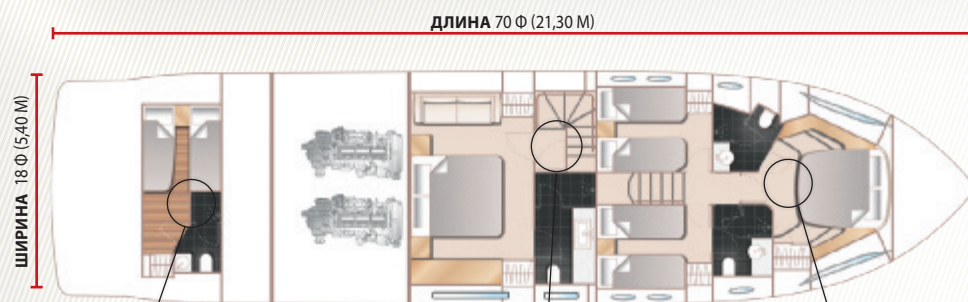


Флайбридж довольно свободный: в его кормовой части можно установить кран, лежанку для загорания или оставить место свободным



Полоса остекления дает естественный свет в каюту в корме; неплохо, когда там обитает экипаж, гости или детишки

## ДОСЬЕ



Каюта экипажа (опция, £ 12 000) вполне подойдет и для размещения гостей

Отдельный доступ в мастер-каюту дает владельцам собственный холл-прихожую

Перед кроватью в VIP-каюте свободное пространство, а по ступеням сбоку на нее удобно забираться

## ХАРАКТЕРИСТИКИ

**ДВИГАТЕЛИ** 2 × MAN V12-1400, 1400 л.с. при 2400 об/мин, 12 цилиндров, 24,2 л, дизель

РЕЖИМЫ	ECO				FAST			MAX
Об/мин	800	1200	1400	1600	1800	2000	2200	2400
Скорость	9,4	12,2	15,1	19,0	23,6	28,1	32,5	35,3
Расход	35	113	170	223	295	375	507	505
Миль/л	0,27	0,11	0,09	0,08	0,08	0,07	0,06	0,07
Запас хода	991	398	328	314	295	276	236	258

## УРОВЕНЬ ШУМА

пост управления	60	62	64	68	71	73	77	78
кокпит	75	78	78	82	84	85	87	86

Скорость в узлах, расход в л/ч, расстояние в милях с учетом 10% запаса, уровень шума в дБА. Указанные характеристики основаны на показаниях бортовых приборов и могут отличаться от полученных вами данных. Загрузка: 70% топлива, 50% воды, 7 человек на борту, запасов минимум. Температура воздуха +5 °С, скорость ветра 4 балла, волнение умеренное.



Новая цифровая панель-интерфейс Princess выглядит эффектно и уменьшает приборный хаос на панели управления

## ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ



Классная «фишка»: при перекладке штурвала сердечник, как у Rolls-Royce, не меняет своего положения

*Едва переступив порог салона, ты в удивлении замираешь*

телевизор или, попивая кофе, обозреть через огромное окно утренний горизонт...

## НА ВОЗДУХЕ

Что касается компоновки флайбриджа, могу только сказать, что там все разумно устроено и хорошо функционирует. Рулевая консоль смещена на левый борт, между двумя креслами перед ней достаточный зазор, чтобы штурман мог отлучиться, не беспокоя капитана. Такую лежанку в корме и диван мы видели на недавних моделях Princess, так что и здесь вы вольны выбирать себе «место под солнцем» в зависимости от того, стоит яхта на якоре или глотает милю за милей. Напротив дивана с большим тиковым столом устроен отличный ветбар, есть кран для спуска на воду водных игрушек... Надо сказать и про опускающуюся кормовую платформу для купания, хранения тендера или аквабайка (хотя им место на флайбридже).

Подобным образом оформленная зона отдыха в носу уже стала обязательной даже для яхт меньшей длины, однако это не умаляет достоинства Princess 68 в плане организации пространства. Здесь достаточно места, чтобы собрать гостей на борту для вечеринки, а проход по палубе между диваном и лежанкой исключительно удобен всем (и экипажу тоже).

## ДАВИМ НА ГАШЕТКУ

Для нашей Princess 68 были «запряжены» 2800 «лошадей» (два MAN V12-1400), которые — так уж вышло — представляли собой самый мощный из вариантов моторной установки. Эти вызывающие душевный трепет дизели выдают крутящий момент более 4600 Н·м каждый (сравните с дизелем V8 от Audi объемом 4,2 л, у которого момент всего 800 Н·м) и запросто выносят Princess 68 на режим глиссирования. Помимо прочих достоинств, яхта на пять тонн легче большинства конкурентов, что также работает на скорость. А снижение веса достигнуто благодаря технологии вакуумной инфузии, затраты на которую скорость определенно окупает.

Если скорость не является критерием, можно выбрать менее мощные двигатели по 1150 или 1200 л.с.; но и с ними яхта пойдет быстрее 30 узлов.

Большие MAN не просто впечатляют цифрами — они двигают 37-тонную яхту безо всякого напряжения, мягко и плавно. На скорости 23 узла (1800 об/мин) уровень шума у штурвала составил всего 71 дБА — меньше, чем у водоизмещающих траулерных яхт длиной 60–70 футов на полном ходу 10–12 узлов. Оно не само так получилось: звукоизолирующие материалы слой за слоем наносили на поверхности моторного отсека, закладывали во все щели и углы. Помимо того, монтаж двигателей выполнен отлично, со свободным доступом к агрегатам, маркировкой трубопроводов, арматуры, электропроводки... Все это означает, что при необходимости диагностика возможной проблемы затруднений не вызовет.

Если я скажу, что во время теста ничего не звучало, вы все равно не поверите. Скрипели две деревянные панели, но на любой головной яхте подобное случается почти всегда. Для того и проводят тесты, чтобы это выявить. Мы быстро вычислили «певцов», и уже по возвращении в марину, уверен, их уговорят.

## ВЕРДИКТ

Princess 68 создавали по испытанному рецепту: нестандартный дизайн, приправленный достойными техническими характеристиками и качеством постройки. Трудно не поддаваться очарованию яхты, на борту которой мы провели всего несколько дней. Отдельный вход в мастер-каюту встречается и у других брендов, но Princess, подхватив идею, реализовала ее по-своему. Оформление этого помещения впечатляет, а крупное остекление корпуса и отдельный трап придают ему дополнительное преимущество.

Однако если кто-то все же решит, что внешне яхта (без хардтопа) проигрывает конкурентам, пусть взглянет на результаты теста еще раз. Понятно, что счета за топливо при мощных дизелях MAN вряд ли обрадуют, но широкий диапазон круизной скорости от 10 до 32 узлов позволяет выбрать оптимальный режим согласно погоде и настроению. Эти и другие достоинства яхты, составляющие длинный список, и обеспечивают ей преимущество в честной конкуренции. **MBV**

Безрамные окна смотрятся отлично, а вентиляцию помещения обеспечивают открывающиеся иллюминаторы в стекле

**ДЛИНА**  
70 Ф (21,30 М)  
**ШИРИНА**  
18 Ф (5,40 М)  
**ОСАДКА**  
5 Ф (1,58 М)  
**ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ**  
36,9 Т (50% ЗАГРУЗКИ)  
**ЗАПАС ТОПЛИВА**  
4100 Л  
**ЗАПАС ВОДЫ**  
836 Л  
**МОЩНОСТЬ**  
2300–2800 Л.С.  
**КАТЕГОРИЯ**  
RCD «B» (20 ЧЕЛ.)  
**ДИЗАЙН**  
OLESIŃSKI DESIGN  
& PRINCESS YACHTS  
**СТОИМОСТЬ В ЕВРОПЕ**  
£ 1 687 000



# Залюг успеха

Как обеспечить успех яхты на чартерном рынке?  
Предложить ее гостям как можно больше идей  
для разнообразного отдыха на борту.



Трамотный проект-менеджер, профессиональный экипаж и опытный владелец — залог успеха любого рефита, будь то обновление интерьера или полная переделка конструкции. Концепция максимально разнообразного отдыха на борту легла в основу проектов по рефиту двух весьма популярных чартерных яхт — *My Seanna* (верфь Delta Marine, 2001 г.) и *Aquavita* (верфь Westport, 2009 г.).

По мнению экспертов компании Burgess, входящей в пятерку самых успешных брокерских агентств мира, они займут место среди самых привлекательных и востребованных суперяхт в этом сезоне. Оба судна демонстрируют американский подход к яхтенному дизайну, основанный на том, что главное на яхте — это простор для всего, что бы вы ни делали. После рефита *My Seanna* и *Aquavita* обзавелись более просторными палубами и обещают своим гостям массу новых впечатлений.

*Aquavita* и *My Seanna* — хорошие примеры продуманного подхода к рефиту, и если вы планируете отдохнуть на одной из этих заново родившихся суперяхт, советуем позаботиться о бронировании заранее: желающих оценить результат в этом году немало.



# My Seanna

**Длина**  
185 футов (56,30 м)

**ПОСТРОЕНА**  
Delta Marine, США, 2001 г.  
(рефит 2014 г.)

**РАЗМЕЩЕНИЕ**  
12 гостей в 6 каютах

**КОМАНДА**  
12 человек

**СТОИМОСТЬ АРЕНДЫ**  
от \$ 350 000 в неделю

На прошлой выставке Fort Lauderdale International Boat Show 56-метровая моторная яхта *My Seanna*, прошедшая 18-месячный рефит на известной верфи Rybovich, стала одной из самых посещаемых.

Владелец и команда судна отнеслись к рефиту очень серьезно и целый год потратили только на подготовку к обновлению. За это время менеджер проекта активно собирал информацию и прислушивался к советам чартерных брокеров, чтобы учесть любые возможные потребности будущих гостей. Ключевым преобразованием стало удлинение корпуса на 8 метров! Это позволило оборудовать яхту пляжным клубом — одним из наиболее важных для чартера элементов, комфортабельной зоной отдыха у самой воды, рядом с которой расположен бар, диваны, санузел и парк водных «игрушек». С удлиненной платформой для купания стало еще удобнее пользоваться аквабайками, каяками, паддлбордами и другим развлекательным инвентарем.

Также на верфи удлиннили верхнюю палубу и снабдили ее посадочной площадкой для вертолета. На сандеке появилась джакузи с двумя барными стойками по бокам, а в кормовой части палубы — роскошный кинотеатр под открытым небом с экраном диагональю 132". Помимо фильмов, с помощью камеры на яхте можно любоваться подводными пейзажами — изображение

выводится на любой телевизор на борту. После рефита к существующим пяти палубам *My Seanna* добавилось так называемое «воронье гнездо». С этой обзорной площадки у основания радарной мачты открывается потрясающая панорама: здесь можно загорать или пить шампанское в приватной обстановке. Пока взрослые катаются на тендерах и аквабайках, их дети, оставшиеся под присмотром внимательного и профессионального экипажа, с восторгом примутся осваивать высокую надувную горку.

В ходе рефита яхта приобрела новый аристократический интерьер, где щедро использован белый мрамор и в меру — сусальное золото. Освещение и музыка теперь управляются посредством единой системы с интуитивным интерфейсом. Несколько просторных обеденных зон снаружи и внутри яхты позволяют в различной обстановке наслаждаться кулинарными шедеврами шеф-повара.

Несмотря на увеличение габаритов, яхта сохранила сравнительно небольшую осадку, что актуально для круизов в архипелаге Багамских островов. А там, где яхте все же не удастся подойти достаточно близко к берегу, всегда наготове роскошный быстроходный тендер Van Dutch. Опытный капитан и молодая энергичная команда сделают все возможное, чтобы время на борту этой яхты прошло для гостей как можно приятнее и интереснее.



## Джакузи

Две барные стойки с высокими стульями по бокам джакузи делают эту зону релаксации более функциональной в плане разнообразия использования

## Внизу:

Такая конструкция трапа-аппарели идеально удобна для посадки в тендер; на ходу она полностью убирается в кормовую платформу яхты.

Обеденная зона на главной палубе; ее интерьер оформлен в классическом стиле, который подчеркивают формы мебели.



**B**  
**BRILLIANT  
HOUSE**  
КЛУБНЫЙ ДОМ

923 92 92

[www.brilliant-house.ru](http://www.brilliant-house.ru)

**FG**  
**FORTGROUP**



ОСТАЛОСЬ ВСЕГО 9 КВАРТИР  
ОФОРМЛЕНА СОБСТВЕННОСТЬ



**КЛУБНЫЙ ДОМ С ИДЕАЛЬНЫМИ ПАРАМЕТРАМИ**

КЛУБНАЯ УЕДИНЕННОСТЬ И РЕСПЕКТАБЕЛЬНОСТЬ

ПЕРЕДОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ КОМФОРТА И БЕЗОПАСНОСТИ

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



**Длина**  
164 ф (49,90 м)

**ПОСТРОЕНА**  
Westport, США, 2009 г.  
(рефит 2014 г.)

**РАЗМЕЩЕНИЕ**  
12 гостей в 6 каютах

**КОМАНДА**  
11 человек

**СТОИМОСТЬ АРЕНДЫ**  
от \$ 295 000 в неделю

# Aquavita

У европейцев и американцев несколько разный подход к дизайну и строительству яхт. Старый Свет с богатыми культурными традициями и классическим наследием всегда уделял повышенное внимание индивидуальным дизайнерским интерьерам и эффектным, изящным внешним формам. На этом фоне творения американских верфей часто кажутся довольно сдержанными, если не сказать скучными: в Новом Свете яхту рассматривают скорее как площадку для отдыха и развлечений, нежели предмет искусства или способ самовыражения. Однако 50-метровая *Aquavita*, одна из самых успешных яхт карибско-багамской чартерной флотилии, столь же практична, сколь и красива, и ее лучшие качества получили дальнейшее развитие после недавнего рефита.

Сейчас это единственная доступная для чартера яхта проекта Westport 164. Ее владелец, прежде не имевший собственного судна, задумался о приобретении после нескольких чартерных круизов. В 2009 году он вложил несколько миллионов долларов в постройку яхты, а затем выставил ее на чартерный рынок. Позже, дабы увеличить потенциал яхты, он инвестировал средства в глубокий рефит.

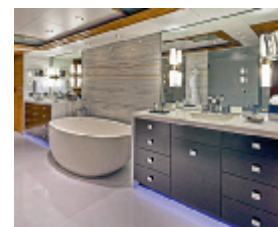
В ходе перестройки яхты удлинили верхнюю палубу, переделали

сандек, добавив джакузи на 10 персон, и полностью изменили интерьер. На яхте заменили всю мебель, освещение и детали отделки. При этом владелец решил обойтись без профессионального проектного менеджера, доверив организацию и контроль над работами команде.

На что же могут теперь рассчитывать гости *Aquavita*? Все палубы (кроме сандека) соединены лифтом. Мебель изготовлена на заказ, в отделке использованы черное дерево, перламутр, оникс, мрамор, тик. На яхте четыре обеденные зоны, три из которых — на открытом воздухе. Основная обеденная зона украшена стеклянной люстрой ручной работы от Эммануэля Мореза.

Апартаменты владельца во всю ширину главной палубы включают личный кабинет с изготовленным на заказ стеклянным столом. Двухспальная кровать увеличенных размеров обеспечивает комфортный сон даже высоким людям. На удлиненной верхней палубе расположились не менее роскошная VIP-каюта с приватным балконом, скайлаунж и многофункциональные зоны отдыха. Переделанный в ходе рефита сандек теперь стал по-настоящему универсальным.

Гости смогут проводить там целый день на воздухе, любуясь морскими видами, не вылезая из джакузи и дегустируя изысканные коктейли с закусками от шеф-повара. **MBY**



## Ванная комната

Примыкающее к апартаментам владельца на главной палубе помещение привлекает, помимо размеров, современным интерьером

**Внизу:**  
Обеденная зона и зона отдыха с диванами на удлиненной верхней палубе.

Джакузи на переделанном в ходе рефита санадеке.

Интерьер просторного и светлого главного салона с кожаными диванами и эффектным «плафоном» на потолке.





# ИМПЕРИАЛ КЛАСС

## РОСКОШНОЕ ПУТЕШЕСТВИЕ

*Нью-Йорк, Пунта-Кана, Париж, Лондон,  
Тель-Авив, Хабаровск, Владивосток,  
Астана, Алматы, Майами, Сочи,  
Анталия, Ларнака, Пафос,  
Лос-Анджелес*



# Восходящая спираль ЭВОЛЮЦИИ

Как насекомые совершенствовались вместе с растениями, так вслед за прогрессирующими суперяхтами тянутся и супертендеры. За последние годы появилось много интересных экземпляров, и некоторые из них заслуживают особого внимания.

Текст **Антон Черкасов**





## Kormaran

Эта диковинная штука скорее напоминает робота-водомерку из боевого флота какой-нибудь чужой цивилизации, нежели лодку наших дней с планеты Земля. Однако спешу сообщить: Kormaran вполне реален и представляет собой хитроумный гибрид монокорпуса, катамарана и тримарана, над которым с 2007 года работают австрийские изобретатели супруги Джутта и Оливер Корманн. В стремлении соединить преимущества одно- и многокорпусных судов они создали настоящий трансформер, способный менять конфигурацию прямо на ходу!

Начиная движение, как обычный катер, 23-футовый Kormaran может с помощью гидравлических поршней немного выдвинуть «ноги» в стороны и превратиться в тримаран, значительно увеличив остойчивость. Стоит развести «лапы» шире, как центральная часть отрывается от воды — и судно становится катамараном. Но от быстрых «хищников» в такой форме не слишком-то легко скрыться, и на этот случай у Kormaran есть еще кое-что. При необходимости «водомерка» втягивает «лапы» и выпускает из днища два подводных

крыла, которые снижают сопротивление на 80%, превращая катер в пулю. Три мощных водомета обеспечивают впечатляющую динамику, даже когда лодка

скользит на крыльях на высоте 1,5 м над волнами.

Когда опасность миновала, Kormaran может подойти по мелководью к пустынному пляжу, выбраться на берег и просушить «надкрылья» — носовая часть судна раскрывается двумя секциями и формирует платформу для купания и загораения. Корпуса и кабина Kormaran в виде монокока

выполнены из карбона с использованием самых современных технологий из мира

авиации и Formula 1, которые обеспечивают высокую безопасность пассажиров. Дополнительный шарм катеру придают подъемные бортовые секции в стиле автомобиля из фильма «Назад в будущее», а также необычная подсветка, поэтому пройти мимо

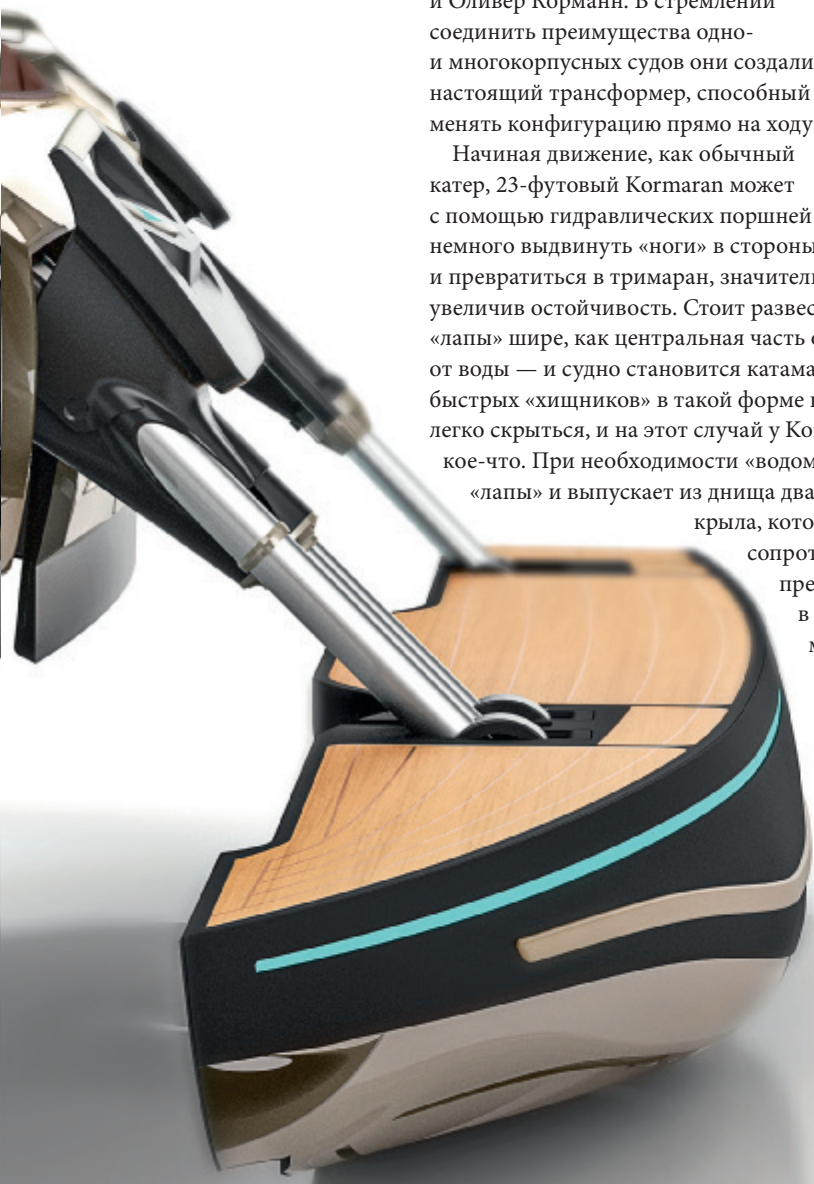
Kormaran, не оглянувшись, вряд ли получится. Разумеется, супруги Корманн

создали эту штуковину не в одиночку: в проекте принимают участие лидирующие в своих областях компании KLK, IDEENION Automobil, Mubea Carbo Tech, Neuson Hydrotech, Linz Center of Mechatronics, Yachtlite и многие другие. Но самое интересное, что наряду с австрийским правительством проект курирует и Даниэль Порше, правнук основателя бренда Porsche. С 2010 года в проект уже было вложено более € 10 млн, и финансирование не прекращается.

Презентация прототипа Kormaran вызвала большой ажиотаж, а в 2016 году начнется серийное производство (10–20 корпусов в первой партии). Тому, кто захочет обладать этим совершенным синтезом технологий, придется выложить — ни много ни мало — миллион евро.

**ИНТЕРНЕТ:** [www.kormaran.com](http://www.kormaran.com)

*Катер-трансформер меняет конфигурацию прямо на ходу*







## Strand Craft V8 Wet Rod

Когда я впервые увидел трехмерные изображения Strand Craft V8 Wet Rod, в памяти всплыли картинки из учебников по палеонтологии с изображениями выползающих на песчаный пляж диких реликтов-мечехвостов. Легкий пятиметровый корпус Wet Rod способен развить скорость до 65 узлов благодаря чрезвычайно легкой конструкции и мощному турбодизельному мотору Volkswagen Marine (4,2 л, 370 л.с.), который сопряжен с водометным двигателем. Адресован этот аквабайк «на стероидах» в первую очередь тем, кто с легкостью готов расстаться с чемоданом денег ради возможности эпатировать пляжную публику и зевак в маринах.

Массивная носовая часть аппарата по сути представляет собой вместительный водонепроницаемый багажник с отделениями для вещей и дайверского оборудования, а под трехместным сиденьем расположен холодильник для напитков. По предварительным расчетам, сухой вес гидроцикла составит около 680 кг, максимальная грузоподъемность вместе с пассажирами — 270 кг, а вместимость топливного бака — 115 л.

Курст Стрэнд, основатель Strand Craft Yachts, уже заключил партнерское соглашение с верфью Dutch Ship (Нидерланды), которая выступит эксклюзивным производителем V8 Wet Rod, а конструкторские расчеты выполнят также голландцы из Mulder Design. Базовая стоимость V8 Wet Rod с 330-сильным бензиновым мотором начинается от € 45 000 и может

возрасти вдвое, если заказчик пожелает снабдить его передовой электроникой, эксклюзивными материалами отделки или покрасить в соответствии с цветовой схемой яхты-носителя.

Пока не очень понятно, насколько безопасным окажется этот удивительный аквабайк на больших скоростях, учитывая высокую посадку пассажиров, но держать его в гараже суперяхты стоит уже хотя бы ради дизайна.

Более того, творением калифорнийского дизайнера, известного своими нестандартными тендерами для суперяхт, уже заинтересовался Голливуд. В мае 2016 года гости Каннского кинофестиваля первыми увидят Strand Craft V8 Wet Rod на большом экране.

**ИНТЕРНЕТ:** [www.strand-craft.com](http://www.strand-craft.com)

*Легкий корпус развивает максимальную скорость до 65 узлов*





# Sea Warriors Hurricane RS

Этот необычный, весьма футуристический болид, напоминающий по форме каплю воды, сконструирован и построен в Триесте (Италия) группой амбициозных дизайнеров и предпринимателей из молодой компании Sea Warriors. Hurricane RS представляет собой компактный трехместный аппарат с закрытым кокпитом и при длине корпуса 3,95 м весит 550 кг. Производители предлагают на выбор два варианта турбированных двигателей Weber MPE мощностью 120 или 150 л.с. Оба мотора построены на базе рядного двухцилиндрового блока объемом 850 см<sup>3</sup>, который сопрягается с водометом по типу того, что используется на RIB-тендерах Williams. В стандартном варианте MPE 120 раскручивается до 4000 об/мин, а MPE 150 за счет дополнительного турбонаддува развивает 5500 об/мин.

*Короткие крылья на бортах заметно ускоряют разгон «капсулы»*

Несмотря на странный внешний вид выше ватерлинии, геометрия корпуса Hurricane RS во многом напоминает таковую у спортивных яхт. Короткие крылья по бокам помогают судну быстрее выскакивать на глиссирование и обеспечивают поперечную остойчивость на высоких скоростях. Hurricane RS способен развивать 44 узла — возможно, на бумаге это выглядит не так эффектно, но, уверяю, за штурвалом этого болида недостатка в адреналине не возникает. Для защиты пилота и пассажиров кокпит гидроцикла выполнен по принципу монокока, стеклопластиковая конструкция которого усилена вставками из карбона и снабжена массивным релингом.

Sea Warriors Hurricane RS можно использовать в качестве самостоятельного развездного катера на внутренних водоемах, однако создатели позиционируют его в первую очередь как необычный скоростной тендер для суперяхты, который позволит разнообразить привычные развлечения на воде. Что сказать? Вполне достойная игрушка стоимостью £ 34 000!

**ИНТЕРНЕТ:** [www.seawarriors.it](http://www.seawarriors.it)





# Тест с оценкой wow!

Случается, что во время теста тебя что-то удивит. Но иногда повод удивиться находишь буквально на каждом шагу.

Текст **Том Коллинз** Фото **Лестер Маккарти & Fairline**



**К**аждый, кто пишет о яхтах, знает: бывают ситуации, когда нужно срочно мчаться тестировать лодку, иначе она уйдет — и привет! Именно так вышло в прошлом сентябре, когда мне позвонили и предложили подъехать в Ипсвич, чтобы протестировать Fairline Squadron 65. Владелец яхты собирался прогуляться на ней по Темзе, после этого она должна была уйти в Саутгемптон на погрузку и оттуда на пароме в Измир. Так что яхту мне давали буквально на полдня.

Эта модель появилась не вчера: ее уже тестировали некоторые журналы, так что у нее я был не первый. Первой была она у меня: прежде я видел эту версию Fairline Squadron 65 только на выставках. Интерес мой подогревал и тот факт, что лодку заказал клиент из России, и меня распирало от любопытства: как эти русские «фаршируют» свои яхты поверх базового предложения (слухов на эту тему ходит много)? Не раздумывая, я поехал.

### АРХИТЕКТУРА

С появлением нового оборудования и технологий, новых материалов и технических решений лодки большинства верфей становятся все интереснее.

Эту яхту наделили вполне современным обликом: пропорциональная надстройка, стройный

корпус с модным остеклением в зоне кают, свободный кокпит, где стоит только диван вдоль транца, длинный флайбридж с мачтой в корме. Флайбридж накрывает кокпит, и там, помимо поста управления, есть динетта со столом на шестерых и три зоны отдыха с лежаками для загорания (у пюльга и в корме, в добавление к лежанке на фордеке).

### САЛОН

Планировка пространства — одна из сильных сторон Fairline. У Squadron 65 палуба салона в одном уровне, что упрощает перемещение даже на приличном волнении от зоны отдыха с диваном в кормовой части через столовую с отлично оборудованным камбузом (есть все, вплоть до приборов, фарфора и питейного стекла) к посту управления на подиуме.

Некоторые дизайнеры до предела увеличивают площадь остекления надстроек, дабы салоны стали светлее. Остекление Squadron 65 не поражает размерами, но в салоне светло, нет иллюзии нахождения в «аквариуме», а домашний уют в помещении обеспечивает его интерьер. Панели и мебель отличного

качества из темного матового ореха формируют легкий интерьер с доминантой прямых линий и углов: такова мода, это прежде были популярны пышные формы и вычурные буфеты. Можно было бы использовать беленый дуб, но, как мне сказали

*Яхты Fairline в числе прочего выделяются дорогими деталями*

## Иногда побуждающим импульсом для покупки лодки служит какая-нибудь «деталь». Такой особенностью у Fairline Squadron 65 является «конкуренция» двух главных кают

представители верфи, русские любят заказывать темное дерево. Салон ощущается теплым и уютным, что не менее важно, нежели панорама океанских просторов.

На нижнем посту — он выглядел вполне функциональным — мне понравилось, что кресла перед пультом стоят не вплоты друг к другу: я предпочитаю личное пространство (если, конечно, рядом не жена). Побочный эффект конструкции надстройки и формы остекления — несколько ограниченный обзор по левому борту. Однако на яхтах длиной более 60 футов это небольшая проблема (да и помощники всегда найдутся), а про обзор в корму при такой длине надстройки вообще говорить нечего. И потом, ведь можно управлять яхтой с флайбриджа.

### КАЮТЫ НА ВЫБОР

Собираясь купить 65-футовую флайбриджную яхту, вы обобщаете ее от киля до клотика, и помещением, куда любой сунет нос сразу после салона, будет мастер-каюта. Как и на многих современных лодках этого типа, здесь она расположена на миделе во всю ширину. Но прежде чем начать ею восхищаться, загляните в носовую VIP-каюту.

Ее привлекательность обусловлена прежде всего световыми люками, тянущимися вдоль подволока. Она выглядит такой просторной и светлой даже без солнца, здесь себя чувствуешь так, что... слов не хватает! Понятно, что Fairline не запатентовала эту конструкцию: мы видели похожие решения на других яхтах. Только здесь стекла явно больше, и выглядит оно по-особенному.

Свет — не единственное достоинство каюты. Она просторная для двоих, а туалетная комната разделена на зоны: душевая кабина, собственно туалет и открытая зона умывания. В помещении достаточно шкафчиков, в которых полки (важная деталь!) снабжены ограничителями, зеркала «раздвигают» пространство, нет дефицита мест для хранения одежды и багажа... Потрясает высота — 2,12 м, как рост у самого высокого игрока сборной США по баскетболу Мэйсона Пламли. Не знаю, кто владелец этой яхты, но я слышал, что баскетболисты в России тоже неплохо зарабатывают.

Мастер-каюта, конечно, выигрывает по площади, но в целом ее интерьер выполнен

в том же ключе. Здесь также эффект расширения пространства достигнут за счет зеркал, окон и нижней подсветки кровати, как бы отрывающей ее от палубы. Поначалу удивила стеклянная переборка ванной комнаты. Потом я заметил поднятые жалюзи и подумал: почему бы не сделать переборку зеркальной?

Какую каюту предпочтет владелец? Если стоять на яхте в живописной бухте, то из каюты на миделе будет приятно любоваться через окно пейзажами. Если вы в марине, борт о борт с другими яхтами, то вид из окна на чужой корпус вряд ли порадует: приятнее встречать утреннее солнце, льющееся на кровать прямо через прозрачный люк в подволоке носовой каюты. В общем, возможны варианты.

К двухместной гостевой каюте на правом борту (с гальюном) можно заказать каюту-пульман на левом, только в туалет придется ходить через коридор. Или на ее месте устроить дневной гальюн, где хватит места и стиральной машине с сушкой.

Отдельная тема — каюта экипажа в корме с окном вдоль транца. Долой клаустрофобию! Нет больше людей второго сорта и кают второго класса! Каюта имеет все основания считаться также гостевой, а вовсе не «резервацией для прислуги». Не спору, она не так богато обставлена, как прочие каюты, но все же отделана неплохо и имеет свой санузел.

### ДЕТАЛИ КАРТИНЫ

Для того чтобы выделиться из толпы, у многих верфей есть собственные стратегии, тактики и приемы. Что касается приемов, то лодки верфи Fairline в числе прочего выделяются дорогими деталями, и на Fairline Squadron 65 дизайнеры не изменили традиции.

Ну кто мог предположить, что душ на транце вызовет такой восторг! Не довольствуясь архаичными неудобными устройствами, которые надо откуда-то вынимать и держать в руке, Fairline изобрела свое. Теперь, находясь на купальной платформе, поднимаешь панель в транце (она фиксируется на газовых амортизаторах, а наверху сопрягается с поручнем дивана в кокпите) и встаешь под струи душа (температуру контролирует терморегулятор).





Линейная компоновка салона с выгороженным полупереборками кухонным блоком выдержана в современном тренде



**Сверху вниз, слева направо:**

Остекление, крупные двери в кокпит и светлые тона отделки делают салон уютным.

К оборудованию кухонного блока нечего добавить: есть всё.

В мастер-каюте нашлось место и диванчику, и макияжному столику.

Обустройство и свет в этой VIP-каюте позволяют ей конкурировать с хозяйской на миделе.

Двухместная каюта правого борта.

Такое помещение для экипажа в корме вполне можно использовать как гостевую каюту.

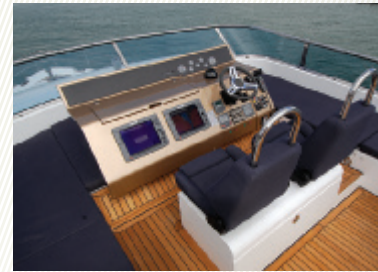


## ЕСЛИ ПРИГЛЯДЕТЬСЯ

ЗАРИЙ ЧЕРНЯК

### ФЛАЙБРИДЖ

Хорошо оборудованный открытый пост управления на флайбридже с откидывающейся панелью расположен в диаметральной плоскости яхты.



### КОКПИТ

Надежное швартовное устройство в корме, включающее двойные кнехты и швартовную лебедку, вполне подошло бы и для более крупной яхты.



### ГАЛЬЮН

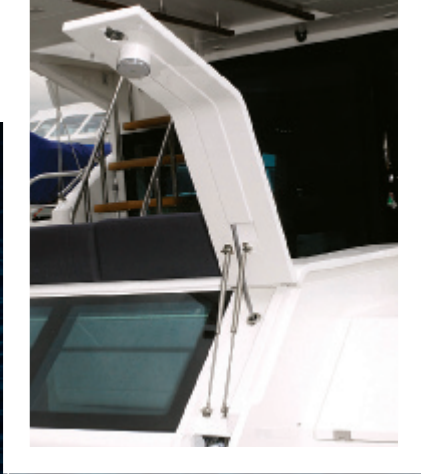
Стильная керамика, дизайнерская арматура и эффектная отделка в помещениях такого типа на современных яхтах давно стали элементами «обязательной программы».



### МОТОРНЫЙ ОТСЕК

Крупные двигатели V10 занимают немало пространства в отсеке, но доступ к их обслуживанию и другим агрегатам никаких нареканий не вызывает. А сам отсек выглядит чистым и опрятным.





Такое устройство душа на транце существенно упрощает водные процедуры

Широкое окно в транце дает свет в кормовую каюту, что повышает ее обитаемость



## ДОСЬЕ

ДЛИНА 67 Ф (20,41 М)

ШИРИНА 17 Ф (5,24 М)



При габаритных двигателях в моторном отсеке хватает места для их обслуживания

Мастер-каюта в полную ширину корпуса; туалет, умывальники и душ разделены по зонам

На месте этой двухместной каюты-пультана можно устроить дневной туалет или хозяйственное помещение

## ХАРАКТЕРИСТИКИ

**ДВИГАТЕЛИ** 2 × Caterpillar C18 ACERT, 1150 л.с. при 2300 об/мин, 6 цилиндров, 18 л, дизель

РЕЖИМЫ	ECO				FAST		MAX	
Об/мин	1000	1200	1400	1600	1800	2000	2200	2320
Скорость	9,8	11,5	13,4	15,8	19,7	24,6	29,8	32,8
Расход	5,8	9,6	14,5	21,2	27,8	35,6	42,8	44,2
Миль/л	0,17	0,12	0,09	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07
Запас хода	538	382	294	238	226	220	222	236

## УРОВЕНЬ ШУМА

Пост управления	63	65	67	68	69	71	73	74
Кокпит	71	76	79	82	83	85	86	87

Скорость в узлах, расход в л/ч, расстояние в милях с учетом 10% запаса, уровень шума в дБА. Измеренные характеристики основаны на показаниях бортовых приборов и могут отличаться от полученных вами данных. Загрузка: 90% топлива, 50% воды, 5 человек на борту, запасов минимум. Температура воздуха +12 °С, скорость ветра 3 балла, легкое волнение.



Панель с индикацией состояния главных агрегатов, систем и устройств яхты находится прямо у рулевой консоли



Расстояние между креслами облегчает «маневры» у рулевой консоли

Переоценить удобство двери для выхода на палубу невозможно

### Внимание к деталям на верфи Fairline практически возведено в ранг культа

Еще одно проявление особого внимания к деталям обнаруживаешь в моторном отсеке. Не так уж много верфей используют для облицовки поверхностей отформованные панели. И зря: затраты невелики, а помимо аккуратного вида и возможности без труда поддерживать чистоту в отсеке, можно заранее сформировать удобные места-шхеры для инструментов и т. п.

Складной стол в салоне — не просто стол, а целое инженерное сооружение. С фиксаторами (чтобы «крылья» не складывались самопроизвольно), с резиновыми прокладками (чтобы в сложенном состоянии крылья не громыхали), с захватами для пальцев (чтобы стол было удобнее раскрывать/закрывать) и лотками для хранения важных мелочей (например, пультов от ТВ и пр.). Или регулируемые подголовники лежанок для загорания на флайбридже. Пустяк, но настолько удобный, что, повалившись там, я поднялся с большой неохотой и только потому, что надо было измерять скорость...

Пресловутое «внимание к деталям», которое декларирует каждая верфь, у Fairline возведено в ранг культа. Не фокус, когда поручень или еще что-то стоит в нужном месте, чтобы рука сама туда тянулась; фокус, когда обнаруживаешь что-то совершенно неожиданное. Так было неоднократно во время теста Squadron 65, и я вовсе не уверен, что раскрыл все секреты этой лодки.

А в целом яхта оказалась укомплектованной до предела: вакуумная система, тик по всей палубе, стабилизатор качки Seakeeper, опреснитель, навигационная электроника в избытке... В конце концов, любое полезное устройство будет лишним, если средства позволяют.

### СКОРОСТЬ: ЦИФРЫ И ЭМОЦИИ

Яхта стояла в марине на мысе Шотли Гейт, в месте слияния рек Стур и Оруэлл. Мы прошли мимо городка Харидж и скоро оказались в Канале, где и принялись гонять Fairline Squadron 65 «в хвост и в гриву»...

Верфь Fairline после спуска головной лодки обычно проводит настройку всех систем и устройств — управление двигателями, транцевые плиты, положение рулей, углы установки и перекладки рулей и штурвалов и пр. Все это занимает немало времени, так что лодка нам досталась «доведенная до ума».

Если в устье реки вода была более или менее спокойной, то в Канале ветер временами дул до 5 баллов, разгоняя короткую и неприятную волну. Против моих ожиданий, крупная яхта проявила себя вполне быстрой и отзывчивой на перекладку штурвала. Довольно приличной оказалась и скорость полного хода, и динамика разгона; радиусы циркуляции не пугали, так что управлять яхтой было приятно.

С двигателями Caterpillar C18-1150 (по 1150 л.с. каждый) мы легко превысили скорость 32 узла. Как показали предыдущие тесты, с двумя Caterpillar C18-1015 по 1015 л.с. яхта идет медленнее всего на 1–1,5 узла. На самой неприятной волне проявились плавность хода и управляемость — семейная черта Fairline, свойственная и другим близким по размерам яхтам с корпусами от Бернарда Олесински, которыми мне доводилось управлять, — соответственно условиям, конечно.

Много внимания верфь уделила и вопросам шума, реализовав комплексный подход, а не только спрятав выходы воздушных каналов кондиционеров. И если снаружи с шумами всё как и на других яхтах (на полном ходу в кокпите 87 дБА), то внутри полный покой: на посту управления прибор зафиксировал всего 74 дБА.

По возвращении загнать Squadron 65 в «стойло» у причала марины оказалось несложно: во-первых, лодка управляется и на малом ходу, вдобавок есть носовая (база) и кормовая (опция) подрульки. Ты можешь, на секунду оставив штурвал, быстро подскочить к борту, оценивая расстояние до понтона, перекинуться парой слов с людьми на нем или экипажем на палубе, свободно контролировать транец при швартовке кормой... Собственно, в этом и есть разница между работой в удовольствие и сплошным напрягом.

### ВЕРДИКТ

Тестировать лодки интересно, особенно приятно испытывать достойные, практичные суда, чьи спокойные формы соответствуют функциональному назначению, а интерьеры располагают к комфорту. Яхта Fairline Squadron 65 относится именно к таковым. Не зря в свое время ее удостоили премии Motor Boat of the Year: придирчивые эксперты из жюри кому ни попадая награду не дают! **MBU**

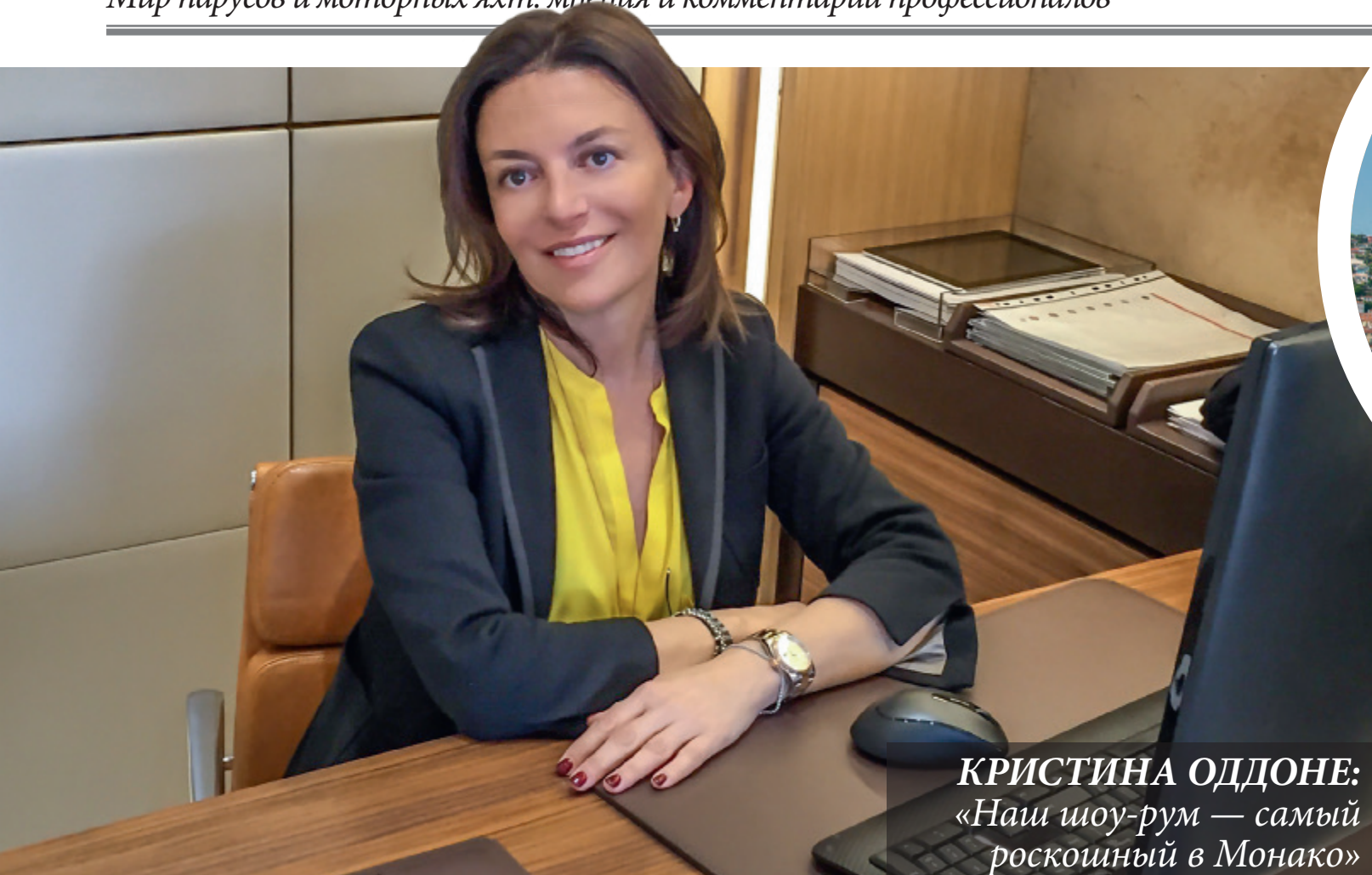


Мягкая лежанка на фордеке из двух частей-сегментов не перекрывает световые люки носовой каюты

**ДЛИНА**  
67 Ф (20,41 М)  
**ШИРИНА**  
17 Ф (5,24 М)  
**ОСАДКА**  
5 Ф (1,37 М)  
**ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ**  
34 Т  
**ЗАПАС ТОПЛИВА**  
3542 Л  
**ЗАПАС ВОДЫ**  
1140 Л  
**МОЩНОСТЬ**  
2030/2300 Л.С.  
**КАТЕГОРИЯ**  
RCD «В» (18 ЧЕЛ.)  
**ДИЗАЙН**  
OLESINSKI DESIGN  
& FAIRLINE  
**СТОИМОСТЬ В ЕВРОПЕ**  
€ 1 725 000

# ИНТЕРВЬЮ МВУ

Мир парусов и моторных яхт: мнения и комментарии профессионалов



**КРИСТИНА ОДДОНЕ:**  
«Наш шоу-рум — самый роскошный в Монако»

**В** Монако открылось представительство компании Princess Yachts. Для чего оно появилось и какие преимущества получают клиенты британской верфи, рассказывают Кристина Оддоне, директор по продажам Princess Yachts Monaco, и Денис Новиков, директор по продажам компании Nordmarine — представителя Princess Yachts в России.

**Монако — одна из ключевых точек яхтинга на Средиземном море. Долгое время там не было офиса Princess Yachts. Почему?**

*Д. Н.* Офис Princess Yachts в Монако был, им занимались французские дилеры. Но в ситуации, сложившейся на европейском рынке, они начали испытывать трудности. Тогда мы в Nordmarine решили, что это направление нам интересно и стратегически важно. Мы посчитали, что для наших клиентов будет удобно, если появится офис на Средиземном море, где многие из них эксплуатируют свои яхты. Сейчас Nordmarine и Princess Yachts Monaco — партнерские компании.

*К. О.* Монако — это действительно яхтенный «хаб», и для столь крупной верфи было бы странно не иметь здесь представительства.

*Новый офис Princess Yachts расположен напротив Порта Эркюль, около нового яхт-клуба Монако. Стратегически это лучшее место, какое только можно здесь найти, наиболее подходящее для презентации бренда Princess. Наш шоу-рум — самый роскошный в Монако. Чтобы все это сделать, потребовалось время, но результат оправдал ожидания. Офис открылся официально в сентябре 2014 года, но полноценно функционирует уже примерно год.*

**Дает ли офис в Монако какие-то новые преимущества самой Princess Yachts, ее российскому представителю — компании Nordmarine и клиентам?**

*Д. Н.* Во-первых, отсюда мы можем оперативнее оказывать все виды поддержки клиентам из России, которые держат яхты на Средиземном море. То, что у нас есть представитель в Монако, который решает любые вопросы на месте, для них важный психологический фактор. От Москвы добираться сюда все-таки не близко, и локальный офис реагирует быстрее и эффективнее. Во-вторых, мир сегодня



становится все более открытым, люди путешествуют, переезжают...

Человеку проще купить лодку там, где он живет. Так что офис в Монако удобнее тем нашим соотечественникам, кто постоянно проживает за границей. Отдельное преимущество Princess Yachts Monaco состоит в том, что, в отличие от региональных дилеров, этот офис имеет право работать с клиентами из любого государства; исключением является лишь Франция.

**В чем причины невероятной популярности Лазурного Берега среди владельцев яхт — и россиян особенно?**

**К. О.** Русские исторически любят эти места, но я бы хотела заметить, что не только они. Причины вполне понятны: мягкий климат, красивейшие пейзажи, элегантные отели и рестораны. Здесь особая атмосфера, плюс роскошные бутики, масса возможностей для отдыха и спорта, отличный сервис и множество других вещей, хорошо знакомых тем, кто хоть раз здесь был. Лазурный Берег — это мечта, до которой к тому же легко добраться.

**Д. Н.** Наши клиенты рассредоточены по всему Средиземноморью. Это не только Франция, но также Италия, Испания, Хорватия,

Черногория. Монако — это в определенном смысле Мекка яхтинга, центральная точка с очень выгодным географическим положением по отношению к другим привлекательным для яхтинга местам — отсюда легко добраться в любую точку Средиземноморья. Плюс здесь сконцентрирована вся яхтенная индустрия: все крупные компании, работающие на мировом яхтенном рынке (верфи, дизайнеры, поставщики оборудования), имеют офисы в Монако или, как минимум, стремятся принять участие в Monaco Yacht Show. Все, что касается яхтинга, так или иначе сконцентрировано здесь.

**Лазурный Берег на протяжении многих лет был не только весьма притягательным, но и очень дорогим местом для яхтинга.**

**Сохраняется ли эта ситуация сегодня?**

**К. О.** Я бы не сказала, что здесь так уж дорого, особенно если учесть, какой уровень сервиса вы получаете за эти деньги, находясь в одном из красивейших мест Европы и даже мира. Но да, это тоже часть легенды, которая влияет на престиж этого места.

**На Лазурном Берегу всегда было непросто найти место для временной стоянки яхты, особенно крупной. Так ли это сейчас?**

**К. О.** Место найти действительно непросто, но мы всегда готовы помочь нашим клиентам. И не только в этом вопросе.



**ДЕНИС НОВИКОВ:**  
«Офис в Монако позволяет нам оперативно реагировать на запросы наших клиентов»



**Вверху:**

Интерьеры офиса отличаются точно подобранными цветом и тоном отделочных материалов, интерьерный парфюм; эффектно выглядят редкие породы дерева. Комната переговоров своей стилистикой напоминает салон шикарной суперяхты.

**На странице справа:**

Уже снаружи видно, что офис Princess Yachts Monaco — дорогой и бесспорно яхтенный: это подчеркивает модель яхты за витринным стеклом. Удачное расположение офиса особенно хорошо заметно в дни Monaco Yacht Show и гонок Formula 1, когда улица становится совсем многолюдной.

*Д. Н. Я бы добавил, что не имеет значения, где наш клиент собирается держать и эксплуатировать свою яхту, — мы всегда готовы найти стоянку, подобрать экипаж, решить все вопросы там, где это необходимо. Наши возможности в этом смысле огромны — главное, чтобы клиент остался доволен. Если вы покупаете яхту в Монако, это совершенно не означает, что вы к Монако привязаны. Хотя, конечно, это «точка притяжения».*

**Какие места и марины на Лазурном Берегу вы бы посоветовали для постоянной стоянки российским судовладельцам?**

*К. О. Все зависит от предпочтений клиента. Хотя иногда они не имеют четкого представления, какое место им хотелось бы видеть в качестве «домашней марины». В этом случае мы стараемся выяснить ключевые требования, факторы, регионы, где планируется эксплуатация яхты. И уже исходя из этого предлагаем варианты.*

*Д. Н. Иногда это может быть и очень сильно удаленная от Монако точка, например, Майорка. Кстати, во многих странах местные дилеры*

*верфей иногда пытаются «убедить» клиента, что, покупая яхту в другом месте, он не сможет ее поставить в желаемой марине. У нас всё не так: мы располагаем достаточными возможностями, чтобы обеспечить клиенту стоянку там, где он хочет.*

**Помогая с подбором экипажа, вы чаще предлагаете российским клиентам русскоязычную команду?**

*Д. Н. Мы ориентируемся на предпочтения клиента. Те, кто совсем не говорят по-английски, конечно, нуждаются в русскоговорящем капитане или стюардессе, которая сможет обеспечить коммуникацию. Но если человек более или менее владеет языком, проблем обычно не возникает. Многие российские судовладельцы легко общаются с англичанами, австралийцами, новозеландцами.*

**Если российский клиент решил купить яхту в Монако, что его ждет в смысле сервиса и чем вы готовы ему помочь?**

*Д. Н. Одна из приоритетных задач нашей компании — постоянно быть на связи с клиентом и оперативно решать все возникающие вопросы, связанные*

**НОВЫЙ ОФИС  
Princess Yachts**

(Castellara, 9 Avenue Président JF Kennedy, Monaco) располагается напротив порта и рядом с новым яхт-клубом Монако. Здесь, по сравнению с другими представителями верфи, клиентам предлагаются еще более широкие возможности для создания абсолютно индивидуального интерьера своей яхты. Являясь частью LVMH Group, Princess Yachts предлагает для отделки материалы самых известных модных домов, таких как Fendi Casa, Armani Casa, Missoni и т. д. Однако, помимо этого, клиенты Princess Yachts Monaco имеют возможность посетить и другие шоу-румы Монако, чтобы еще больше персонализировать яхту. Персонал офиса готов привлечь к работе над интерьером дизайнеров с мировым именем, таких как Лаура Сесса или Марк Берриман, который и занимался дизайном нового офиса Princess Yachts Monaco.



Прикладываем массу усилий для дальнейшего продвижения бренда Princess Yachts. Инвестировали огромные средства в новый офис — пожалуй, самый дорогой и роскошный из всех существующих в мире офисов Princess Yachts; занимаемся продажами, маркетингом и рекламой, чтобы даже в не самой стабильной ситуации на рынке постоянно добиваться высоких результатов. Я абсолютно уверена, что Princess Yachts, которая является частью группы LVMH Moët Hennessy — Louis Vuitton, — компания мощная, и мы всегда сумеем обеспечить наших клиентов лучшими яхтами и лучшим сервисом.

**Как вы видите нынешнюю ситуацию на яхтенных рынках Европы и России?**

**Д. Н.** На российском рынке сохраняется активность, хотя и не такая высокая, как в лучшие годы. Более всего она заметна в регионе Черного моря, на Средней Волге, а также традиционно в Москве и Санкт-Петербурге. Так что в будущем мы смотрим с обоснованным оптимизмом.

**К. О.** Это непростой вопрос, и, возможно, его лучше задавать политикам и экономистам. Но я привыкла мыслить позитивно и считаю, что нынешняя не особенно стабильная ситуация скоро выправится, и рынок продолжит расти. У жизни больше фантазии, чем у всех нас, а люди хотят мечтать и верить в исполнение желаний. Яхтинг — это страсть и образ жизни. Покупка яхты — это всегда сильные эмоции, и именно они помогают человеку оставаться живым. **МВУ**

с эксплуатацией судна. Клиент всегда должен оставаться довольным. Технической поддержкой наших российских покупателей на Средиземном море уже давно занимается партнерская компания Imperial Yachts, но для нее наибольший интерес представляют яхты длиной свыше 40 метров — она специализируется именно на этом сегменте. А вот Princess Yachts Monaco прицельно ориентирована на работу с яхтами длиной от 40 футов до 40 метров.

**К. О.** Мы готовы обеспечить всестороннюю поддержку, причем на самых лучших условиях, и это касается не только технического обслуживания яхт. У нас опытная команда — люди говорят на четырех языках, и мы способны решать любые вопросы.



# Великий путь маленьких открытий

Каждый, кто покупает яхту, преследует свои цели. Супруги Кевин и Лаура Катзке из Голландии, владельцы траулерной яхты *Selene 49*, говорят так: «Мы хотим посетить столько экзотических мест, сколько возможно».

Текст **Марина Бугусова** Фото **Кевин Катзке**



**И**звестно: как вы лодку назовете, так она и поплывет. Яхта семьи Катзке именуется *Hakuna Matata*, что в переводе с суахили значит «Жизнь без забот», и приключения яхты и ее владельцев — прекрасная тому иллюстрация.

## ПО МОРЮ ИЛИ ПОСУХУ?

Сухопутный путешественник стремится «освоить» как можно больше территории. Проще всего с помощью туроператора следовать накатанными маршрутами, но как быть, если хочется посетить какую-либо страну, геологически и культурно уникальную, к тому же труднодоступную для иностранца? Эти крохотные отметины на карте малоизвестны европейцам и удивительно самобытны. Да и что там долго делать? Здесь лучше всего подходит яхта.

Впервые на борт своей *Selene 49* наши герои поднялись в июле 2013 года в нидерландском Леувардене — отсюда

и началось их великое путешествие. С тех пор *Hakuna Matata* прошла более 11 000 миль, побывала в нескольких морях и портах десятка стран, не раз переживала серьезные штормы и знойные штили, покорила Атлантику и, главное, стала надежным и любимым домом для своих хозяев. Свои зачетные 10 000 миль яхта преодолела недалеко от побережья Венесуэлы в январе этого года, и если обстоятельно рассказывать, какими путями *Hakuna Matata* там оказалась, пожалуй, не хватит целого журнала. Поэтому мы не стали подробно описывать маршрут неугомонной команды и решили сфокусироваться лишь на нескольких историях о приключениях Кевина и Лауры — приключениях, которым без этой яхты не суждено было бы состояться.

## АФРИКА

Тот, кто путешествует самолетами, знает этот континент прежде всего по Марокко и Египту — самым популярным в плане туризма странам. Владельцы яхт,



обитающих там или, к примеру, в Тунисе (увы, их не так много), неплохо знакомы также с северным побережьем континента. Команда *Hakuna Matata* открыла для себя другую Африку.

Selene 49 прошла от Голландии через архипелаг Гельголанд, Ла-Манш, Бискайский залив, затем — вдоль западного побережья Европы мимо Испании и Португалии к Марокко и Канарским островам. Потом Катзке неспешно спустились до Сенегала и Гамбии — уже совсем не туристических африканских стран. Дальше маршрут стал еще интереснее: *Hakuna Matata* взяла курс на Кабо-Верде, к островам в 620 км от африканского побережья. Многим эта земля известна под названием Острова Зеленого Мыса, но еще большему числу людей неизвестна вовсе: маленькое независимое островное государство — не самый популярный туристический объект. И зря: здесь мягкий тропический климат, комфортная средняя температура в пределах +25 °С, живописная скалистая береговая линия, лунные



### Экватор

Для каждого мореплавателя первое пересечение экватора — знаковое событие. Кевин и Лаура отметили этот момент шампанским и молитвой морским богам

пейзажи нагорий с потухшими и действующими вулканами, редкое видовое разнообразие растений и птиц и сердечный, музыкальный народ. Ритмы Кабо-Верде впитали в себя лучшее из европейских, латиноамериканских и африканских мотивов; мы знакомы с музыкой архипелага благодаря «босоногой» Сезарии Эвора. Кстати, она с 1990-х годов полностью финансировала начальное образование в своей родной стране и частично — среднюю ступень.

Путь из Африки к островам семье Катзке прочили нелегкий. «Христофор Колумб обозвал бы нас идиотами, — смеется Кевин. — Зачем переть против ветра, почему не зайти в эти края на обратном пути? Но нам нужно было пополнить запасы топлива и воды, набить холодильник перед выходом в Атлантику, а еще починить генератор. Так что, Колумб, извини!»

Впрочем, морские боги нашим героям благоволили: 569 миль до архипелага яхта преодолела за 4 дня — и без приключений, хотя постоянные пассаты с ветрами



в 20 узлов и полутораметровая волна сделали дорогу «ухабистой». Но *Selene 49* — яхта океанского класса и не страшится открытого моря.

Экипаж признается, что на этом отрезке пути они много спали, ели и смотрели по телевизору любимые сериалы. Опасения вызывали только ночные переходы: в этом регионе они не рекомендованы, особенно в новолуние, когда наши герои и взяли курс на архипелаг. Выручал тепловизор *Flig* на носу яхты: благодаря ему видимость была достаточной. А вот в порт Минделу, самую большую гавань архипелага на Сан-Висенте, втором по величине острове архипелага, *Hakuna Matata* в темноте войти не решилась: изрезанная береговая линия и обилие затонувших судов — повод для осторожности. Кроме того, на подходе к гавани «полетел» гидросилитель штурвала, и пришлось довериться авторулевому, что было весьма рискованно. Но боги и здесь были благосклонны: авторулевой отлично справился, а утечку жидкости на стоянке устранили.

После дикой Гамбии Кабо-Верде команде *Hakuna Matata* показался почти курортным местечком.

«Это совсем другая Африка! — рассказывает Кевин. — Чистая, уютная, цивилизованная страна. Минделу — марина мирового класса, город сияет мостовыми, службы работают без суеты. А стаи летучих рыб, нахально выпрыгивающих прямо на палубу яхты, — прекрасный показатель экологической стабильности».

У этой земли сложная история. Когда-то Минделу был убежищем пиратов. Они покинули остров только в 1781 году, а вскоре здесь появились переселенцы. Засуха, чума и желтая лихорадка следующих ста лет не сломили дух обитателей архипелага, и к концу



### Закаты

Что может быть прекраснее заката! Особенно если любоваться им с борта собственной яхты и если все это происходит в Карибском регионе

XIX века Минделу переживает небывалый расцвет: в городе провели телеграф, что сделало его важным информационным узлом, а выгодное расположение способствовало развитию промышленности и торговли. К тому же периоду относится постановление, предписывающее жителям посадить по одному дереву на каждые 3 кв. м земли, и благодаря стараниям островитян эта местность стала зеленой и плодородной.

Потом начался период упадка — забастовки и массовый алкоголизм среди жителей. На преодоление кризиса ушло не одно десятилетие, однако трудные времена в прошлом: сейчас в этой крохотной стране (население около 500 000 человек), со своей правовой системой, валютой и даже университетом, все хорошо. Основная статья доходов — туризм, и наши путешественники — доказательство тому, что регион набирает популярность у европейцев. Конечно, самый приятный способ сюда добраться — морем на яхте, но есть и аэропорты.

А Кевина, Лауру и их яхту ждал новый этап — покорение Атлантики.

### РЕКОРДЫ

Есть люди, для которых рекорды — момент принципиальный: они долго тренируются, терпят лишения и в итоге добиваются цели и заслуженной славы. Семья Катзке к рекордам никогда не стремилась: принцип «жизнь без забот» предполагает наслаждение процессом, а не результатом. Тем не менее, пройдя на траулерной яхте через Атлантический океан, они установили свой личный рекорд безостановочного плавания.

Путь *Hakuna Matata* от Кабо-Верде до архипелага Фернанду-ди-Норонья, раскинувшегося недалеко от побережья Бразилии, занял 8 дней.



За  
полтора  
года яхта  
прошла более  
11 000 миль  
по морям  
и океанам

**Вверху:**  
Selene 49 — яхта довольно вместительная: на такой нет проблем ни с обитаемостью, ни с местом для личных вещей или, например, тендера.

**Справа:**  
На переход через Атлантику 9-литровому дизельному Cummins мощностью 330 л.с. потребовалось менее 4 тонн топлива при среднем расходе 2 л/милю.

«Все получилось довольно легко благодаря надежному двигателю Selene 49 и прочному корпусу с удачными обводами — тому, что делает *Nakuna Matata* настоящей океанской яхтой. Мы уже успели убедиться в ее качествах и, выходя в Атлантику, совершенно не волновались», — рассказывает Кевин.

Первая ночь, правда, «побаловала» путешественников ветром в 20 узлов, который немного ослаб под утро, и полотораметровой волной. К счастью, дальше океан был благосклоннее: ветер в среднем 11 узлов и приятная волна, которая не мешала барбекю на палубе.

Значимым событием для Кевина и Лауры стало пересечение экватора. Планируя «крещение в моряки», Лаура изготовила из фольги корону Нептуна, и в торжественный момент семья путешественников вознесла молитву четырем ветрам и подняла бокалы с шампанским.

В следующий раз океан показал свою силу на пятый день пути: ветер в 25 узлов раздул короткую двухметровую волну.

«Пришлось немного потерпеть качку, — смеется Кевин, — но море дурачилось только 150 миль, и приуныть мы не успели».

Такая прогулка через Атлантику могла бы стать отличной практикой по метеорологии: солнечное синее небо, проливные дожди, звездный небосвод и грозная облачность, легкая попутная волна и упрямая встречная. Но, похоже, наших героев ничем не испугать, а морские боги любят отважных: к берегам Южной Америки *Nakuna Matata* добралась без повреждений, «скормив» за переход 9-литровому дизельному Cummins в 330 л.с. менее 4 тонн топлива при среднем расходе 2 л/милю.





*Есть страны, куда добираться на яхте гораздо удобнее, чем посуху*

## КАРИБЫ

От Фернанду-ди-Норонья *Hakuna Matata* неспешно двинулась вдоль побережья на север. Латинская Америка, мечта смелых духом и открытых сердцем! До оторопи пестрое изобилие природы и такое же потрясающее разнообразие человеческих характеров и занятий... Здесь хватит впечатлений на несколько лет, но не до каждого впечатления легко добраться. И как рассказать обо всем этом в короткой статье?

Например, необоснованно обделенный туристами Суринам. На океанской яхте прийти в крошечную страну Латинской Америки с населением чуть более полумиллиона человек оказалось легче, чем с туркомпанией, и наши герои посвятили этой местности несколько чудных недель.

Исторически Суринам — голландская колония, и официальный язык страны — голландский, так что Катзке могли говорить на родном языке. Однако более 400 000 суринамцев родным считают язык сранантонго — один из креольских, а в ходу еще 19 (!) языков креольского или индийского происхождения. Также здесь бытуют английский, корейский, португальский языки и северо-levantийский диалект арабского. Согласитесь, путешествие по Суринаму может стать не только географическим, но и лингвистическим приключением.

Ну и кто эти полмиллиона полиглотов? Этническое разнообразие жителей Суринама впечатляет. Кроме обычной смеси в разных пропорциях из индейской, негритянской и европейской (англичане, испанцы

и голландцы) кровей, тут можно встретить индусов, яванцев, китайцев, евреев и арабов. Отдельного внимания достойны мароны, также известные как «лесные негры» — потомки беглых рабов, обосновавшихся вдали от цивилизации. Они составляют около 10% населения, и это самая большая общность «лесных негров» в мире. Современные мароны ведут почти первобытный образ жизни и с прогрессом не дружат: если мечтаете познакомиться с полудикими обитателями лесов — вам сюда.

С годами мароны смешались с индейцами, поселения которых также процветают вдоль труднопроходимых рек Суринама и соседней Гайаны. Конечно, наши герои не упустили шанс познакомиться с этими людьми поближе. Путешествие по извилистым рекам на небольшой весельной лодке, встреча с пираньями (безопасная), знакомство с бытом лесных охотников, экзотическая еда с костра и героическое спасение заблудившейся собаки (Лауре пришлось устроить сцену, чтобы пса взяли в лодку, но в итоге идеалы гуманизма победили логику джунглей) — вот краткий список впечатлений от погружения вглубь материка.

Любой вдумчивый путешественник интересуется бытом аборигенов и способами добывать пропитание. Здесь они своеобразны: к примеру, популярны фермы по выведению бабочек — в Амазонии обитают более 28 000 видов этих изумительной красоты насекомых. Путешественники с *Hakuna Matata* побывали на такой ферме, где собранных на природе бабочек помещают в огромные сетчатые отсеки для размножения. На стадии появления куколок 90% потомства отправ-

**Сверху вниз, слева направо:** Собственная яхта — это еще и возможность всегда быть там, где лето.

Отдых на борту не менее приятен, чем праздное времяпрепровождение на берегу.

Для Selene 49 не нужна большая команда: вахту у штурвала Кевин и Лаура несут по очереди, а швартоваться можно даже в одиночку.

В таких местах, как спокойный солнечный Тобаго, в полной мере ощущаешь прелесть «жизни без забот».

**На следующей странице:** Мароны, также известные как «лесные негры», до сих пор сохраняют почти первобытный образ жизни.

Остров Сан-Висенте, второй по величине в архипелаге Кабо-Верде, встречает по-европейски чистыми улицами и африканской сердечностью.

Карнавал в Тринидаде по размаху сравним со знаменитым бразильским карнавалом.

# ПОРТ ДУБРОВКА

Концептуальное, более элитное,  
светлое, теплое, просторное  
общезитие для катеров и яхт



[www.PortDubrovka.ru](http://www.PortDubrovka.ru) • [info@portdubrovka.ru](mailto:info@portdubrovka.ru)  
187340, РОССИЯ, ЛЕНИНГРАДСКАЯ ОБЛ. КИРОВСК,  
НАБЕРЕЖНАЯ УЛ., 20 Б  
+7 (812) 96-390-96,  
+7 (812) 318-14-50,  
+7 (812) 430-25-02



*Мы сохраняем  
Вашу мечту*

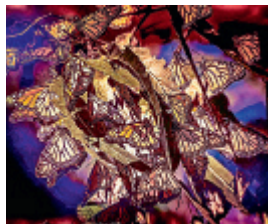


ляются в различные Парки природы Европы и Америки, а остальных готовят к новому репродуктивному циклу. Катзке признаются, что не помнят зрелище такой же красоты, как тысячи тропических бабочек, собранных вместе. Только ради этого стоило ехать в здешние края.

## КАРНАВАЛ

Покинуть Суринам было непросто, но наших героев ждали Тринидад и Тобаго, островная республика в Карибском море к северу от Венесуэлы, еще одно место, куда европеец может попасть только двумя путями: чудом или на борту судна. Переход в 482 мили при средней скорости в 8,6 узла занял 54 часа. Кевин и Лаура тщательно изучали погодные сводки, чтобы воспользоваться спокойным в этих широтах «окном». Правда, период опять выпал на новолуние, но темные карибские ночи наших героев не страшат, и возможность полюбоваться звездным небом они оценили по достоинству.

Острова Тринидад и Тобаго оказались разными, как злой и добрый близнецы. Известный своим уникальным морским заповедником Тобаго стал для Катзке местом спокойного отдыха и бесконечно прекрасных закатов, а более крупный Тринидад встретил голланд-



### Бабочки

Это не только расписные крылья, но и стабильный доход для некоторых жителей Суринама: редкой красоты насекомых аборигены разводят на специальных фермах для экспорта

цев грохотом карнавала. По пестроте и размаху его процессия в состоянии потягаться с бразильским праздником, но если в Рио можно остаться только наблюдателем, на Тринидаде трудно не стать частью великой феерии. «Это были сумасшедшие дни, — рассказывает Лаура, — мы ни разу не вернулись на борт раньше часу ночи; мы танцевали, как безумные, перезнакомились с кучей совершенно чудных людей! И, да, мы абсолютно вымотаны и бесконечно счастливы».

Один из символов карнавала в Тринидаде — танец *winding*. Со стороны он напоминает... ну, скажем, занятия любовью: мужчина и женщина двигаются в страстном порыве, имитируя соитие. Это могло бы показаться непристойным, если бы не выглядело столь красочно и весело. И здесь, как нигде, понятным становится происхождение темпераментных латиноамериканских танцев. Увидеть такой праздник жизнелюбия и плодородия необходимо хотя бы раз.

## ПЛАВАНИЕ ПРОДОЛЖАЕТСЯ

Впрочем, праздник жизнелюбия для наших героев — это не только карнавал; это каждый день последних полутора лет на борту *Hakuna Matata*. Вполне комфортабельная яхта стала Кевину и Лауре домом, где сбываются мечты, подарила им самую веселую и увлекательную «жизнь без забот», какую только можно представить. Они прошли на яхте вместе более 11 000 миль, и приключениям нет конца: впереди множество открытий! МВУ

**В планах семьи Катзке — посетить на яхте как можно больше интересных мест**

# РОСКОШЬ ЯХТЫ

## НА БОРТУ АВТОМОБИЛЯ

*Отделка шкотовым тиком салона авто*



Комплект ковриков  
в салон и багажник  
из гибкого тика  
Flexiteek  
для Bentley  
Continental GT



Коврик в багажник  
из гибкого тика  
Flexiteek  
для Porsche Cayenne  
с лазерной  
гравировкой

Отделка интерьера автомобиля тиком все больше набирает популярность у любителей морской тематики. Ощутить себя на борту любимой яхты помогут автомобильные аксессуары из современного палубного покрытия Flexiteek.

[WWW.BBC-CARS.COM](http://WWW.BBC-CARS.COM)

(812) 322-91-18

(812) 568-16-78



ООО «Балтик Боатс Компани»  
г. Санкт-Петербург, ул. Ольги Берггольц, д. 35 Б.  
mail@bbc-cars.com



# Генная ИНЖЕНЕРИЯ

В марте в Норвегии, на яхтенной выставке Sea for All в Лиллестрёме впервые была показана модель Noblesse 790 — флагман «аристократической» линейки бренда Nordkapp.

Текст **Алексей Максимов** Фото **Nordkapp**



**Я** назвал линейку Noblesse норвежского бренда Nordkapp аристократической по двум причинам. Первая — с английского noblesse переводится как «благородство», «аристократичность». Вторая — аристократы гордятся своим происхождением и «рафинированными» генами; примерно то же можно сказать и в отношении Noblesse 790. Лодки Nordkapp хорошо известны не только в Скандинавии: в 2014 году Nordkapp 605 Enduro получила приз European Powerboat of the Year в категории лодок до 25 футов. Дизайн многих моделей Nordkapp, в том числе и Noblesse 760, несколько лет занимавшей на рынке лидирующие позиции, разработал известный проектировщик Эспен Торуп. Автор проекта Noblesse 790, которая заменит популярную Noblesse 760, — Бард Экер. Вот такая ситуация.

Бард Экер — норвежский промышленный дизайнер (Eker Design AS), владелец верфи Hydrolift (быстроходные катера) и совладелец завода суперкаров

Koenigsegg, чемпион мира 2005 года по гонкам офшорных катеров Class 1. Решив придать бизнесу новый импульс, добавить «перца в кровь», руководители Nordkapp пригласили в проект нового флагмана команду проектировщиков Барда Экера.

Проектируя лодки, Экер опирается на три критерия: функциональный дизайн, скорость (эффективные обводы корпуса, оптимальные двигатели и безопасность) и качество постройки. Радикальную переработку концепции Noblesse 760 он затеял «на генном уровне».

Увеличив длину, что предполагает повышение вместимости, дизайнеры принялись за компоновку, стремясь с пользой реализовать дополнительные сантиметры пространства, чтобы новая модель стала еще более комфортабельной, но не утратила спортивного стиля. В просторном кокпите среди обилия деталей отмечу столик, который раскладывается вдвое (для всей семьи) или «работает на полставки», рундуки и удобную конфи-

**Критерии  
Барда Экера:  
дизайн,  
скорость  
и качество  
постройки**

**Крупно:**

Nordkapp 790 Noblesse на ходу во время первых заводских испытаний.

Крепление подвесного Evinrude E-Tec G2 на транце лодки. Обратите внимание на аккуратную подводу шлангов и кабелей к мотору.



### Рундуки

На Noblesse 790 достаточно места для хранения багажа и припасов. На снимке показан один из рундуков, устроенный под сиденьем левого борта

## ДОСЬЕ

**ДЛИНА** 26 Ф (7,99 М)

**ШИРИНА** 8 Ф (2,50 М)

**ОСАДКА** 3 Ф (0,90 М)

**ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ** 1950 КГ

**ЗАПАС ТОПЛИВА** 300 Л

**МОЩНОСТЬ** 200–400 Л.С.

**ВМЕСТИМОСТЬ** 8 ЧЕЛ.

**КАТЕГОРИЯ RCD** «С»

Двигатели Evinrude G2 нового поколения, помимо мощности, обеспечивают неплохую экономичность

Сиденья кокпита могут трансформироваться — раскладываться в лежанку



**На  
тестах  
с Evinrude E-Tec  
G2 (300 л.с.)  
скорость  
достигла  
52,5 узла**

**Слева направо, сверху вниз:**  
Сиденья и стол в кокпите  
(в сложенном положении).

Тонированная сдвижная дверь  
в каюту; слева от рулевой  
консоли — отформованные  
ступени для прохода в нос.

Довольно светлая и просторная  
носовая каюта на двоих.  
В центре — выдвигающийся  
из отсека за дверкой  
компактный туалет.

гурацию сидений. Из них образуется широкая лежанка, которая непременно понравится желающим «подключиться» к Солнцу и питаться его энергией. Крупная кормовая платформа, помимо купания, гарантирует возможность занятий спортом на воде и даже рыбалкой.

Приборная панель построена с учетом возможностей новых технологий. Хороший набор и расположение индикаторов двигателя, картплоттеры и гидроусилитель штурвала, несомненно, упростят и привыкание к лодке, и управление ею. А вот и приятные излишества: обшитый кожей поручень вдоль стального обрамления ветрового стекла, покрытие пайола и обивка диванов, бортовая аудиосистема, которая управляется с iPad...

Лодку можно не покидать и на ночь: в носу есть каюта на двоих. Там довольно высоко, имеются иллюминаторы, динетта раскладывается в широкую лежанку, а компактный туалет выдвигается из ниши за дверкой.

Внешне лодка тоже получилась интересной: по первому впечатлению, с носа Noblesse 790 выглядит как типичный Nordkapp, а с кормы немного напоминает Hydrolift.

Скорость для Экера — главный критерий. По его словам, все, что он делает: водит машину или катер, работает и даже ходит — он делает быстро. Поэтому на корпусах Hydrolift он использует поперечные реданы. Но у Noblesse 790 на выставке были видны только три пары продольных реданов. Для скорости нужна мощность, и Noblesse 790 проектировали специально под недавно появившиеся двухтактные подвесные моторы Evinrude E-Tec G2.

Измененный дизайн двигателей — далеко не главное отличие E-Tec G2. Полностью переработанная конструкция и предельная насыщенность электроникой дают 20% увеличения мощности против Evinrude E-Tec первого поколения, лучшую в классе экономичность

(прирост 15%), меньший объем вредных выбросов и комфорт для пассажиров.

На пробных тестах с одним Evinrude E-Tec G2 мощностью 300 л.с. скорость достигла 52,5 узла. Было отмечено удачное сочетание корпуса (вес, обводы, центровка) и мощности, мягкий устойчивый ход и приличная маневренность. Функциональность лодки проявлена и в широком спектре мощностей — от одного мотора в 200 л.с. до двух таковых; по оценкам, с ними можно ожидать 58–60 узлов, что говорит об изрядном потенциале.

Все это не означает, что на Noblesse 790 нельзя устанавливать четырехтактные моторы или двигатели других брендов: форма корпуса в корме и стандартная конструкция «транцевой доски» позволяют покупателю сделать свой выбор.

Качество, помимо ручных работ, обеспечено применением современных 3D-технологий, болваны и матрицы изготовлены при помощи управляемого компьютером фрезера, что минимизирует допуски и позволяет оптимизировать производство.

Согласно планам верфи, крузер Noblesse 790 должен укрепить ее позиции как поставщика спортивных семейных лодок. Но вот вопрос: насколько практична открытая лодка для северных регионов? По словам Барда Экера, вопрос практичности здесь не первостепенный: тогда и мотоциклы в северных странах следует считать неуместными. Такие лодки — это обращение скорее к эмоциям, нежели к практичности. При этом дизайн, характеристики, инжиниринг и качество должны быть на высоте, как здесь.

Первые отклики дилеров и клиентов оказались положительными: на выставке лодка вызвала хор восторженных отзывов, а кроме того, готовые к началу шоу еще несколько корпусов уже отправились к своим владельцам. А вот подходит ли эта лодка вам, решайте сами. **МВУ**

# Решение задачи

При выборе между одной и той же лодкой с подвесными или стационарными двигателями важно учитывать всю совокупность факторов в их взаимосвязи.

Текст **Алексей Максимов** Фото **Snip Yachting, Botnia Marin**



Targa 27 GT с двумя Suzuki DF300 на тесте во Франции.

**Внизу:**

Targa 27 GT с Mercury 300 Verado. Угол откидки подвесного мотора, при котором лодка сохраняет нормальный ход, ограничен только положением водозаборного отверстия системы охлаждения относительно воды и превышает таковой у транцевых колонок (до 9°).



**К**ак шутил мой школьный учитель математики, решая ту или иную задачу, полезно ознакомиться с ее условием. А наша задача такова. Дано: многофункциональная лодка Targa 27.1 финской верфи Botnia Marin. Спрашивается: с какими двигателями ее лучше использовать? Вот и давайте с этим разбираться, только начнем собственно с лодки.

### АРХИТЕКТУРА И КОМПОНОВКА

Targa 27.1 стоит почти в середине линейки одноклассовых «морских внедорожников», выделяющихся как своей архитектурой, так и мореходными качествами. Все они обладают высоким бортом, пропорционально крупной надстройкой с крупным остеклением и боковыми дверями, свободными кокпитом в корме и носу и флайбриджем. В рубке Targa 27.1, помимо рулевой консоли, стоит диван, есть камбузный модуль. В двухместную каюту в корме попадаешь, подняв фрагмент сиденья дивана, а в носовой части устроен галюн.

Для Targa 27.1 предлагается один или два дизеля (в основном Volvo Penta) мощностью от 260 до 440 л.с. Но, оказывается, есть и версия Targa 27 GT (Grand Turismo) с подвесниками, которая вызвала заметный интерес во Франции и Норвегии.

### ПЕРВАЯ «ЛАСТОЧКА»

Targa 27 GT появилась благодаря инициативе компании Snip Yachting, французского дилера Botnia Marin. Там прислушались к пожеланиям клиентов (хорошая традиция, особенно в нынешние времена) и совместно с инженерами верфи Botnia Marin «сочинили» версию

популярной лодки с подвесными моторами. В ее основу положен корпус Targa 27.1 с новой кормовой платформой Armstrong, на которой стоят подвесники. Первая лодка имела на транце два Suzuki DF300 APX, вторая — Mercury Verado также по 300 л.с. Что же дает принципиально иная пропульсивная система хорошо известной лодке?

### PRO & CONTRA

Стационарные двигатели из-за большей массы и расположения с пониженным по сравнению с подвесными моторами центром тяжести обеспечивают лодке большую остойчивость и комфортную качку. Но и у подвесников есть свои преимущества; скажу здесь о некоторых.

И подвесник, и колонка поворачиваются вместе с гребным винтом. Но угол поворота колонки не превышает 30°, а подвесника — 55°, поэтому маневренность лодки с подвесниками на любой скорости выше. Для мощных подвесных моторов уже появились управляющие джойстики, как на двигателях с днищевыми и транцевыми колонками. Подвесные моторы не требуют устройства отсека и его звукоизоляции; их можно целиком поднять из воды, что повышает долговечность и удобство перевозки на трейлере. Помимо того что при равной мощности подвесной мотор дешевле стационарного с колонкой, есть экономия и на стоимости монтажа. Верфи часто предлагают спектр двигателей конкретного бренда, а подвесники обычно устанавливают любой марки. Помимо прочего, открытый «всем ветрам» подвесной мотор легче обслуживать, нежели иной стационарный

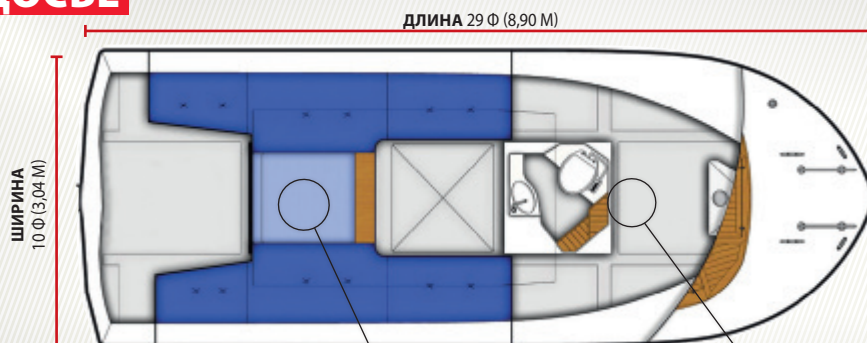
**Targa  
27 GT  
с подвесными  
моторами —  
ответ  
на запросы  
рынка**



### Платформа

В отличие от серийной Targa 27.1, для модели с подвесными моторами разработана специальная платформа с бракетой для их крепления. Объемная конструкция компенсирует дополнительный дифферент на корму

### ДОСЬЕ



В кормовой каюте устроены две продольные лежанки; вход в нее — из рубки, для чего следует поднять фрагмент дивана

Вход в помещение с галюном может быть из рубки или через люк в носовом кокпите

- ДЛИНА**  
29 Ф (8,90 М)
- ШИРИНА**  
10 Ф (3,04 М)
- ОСАДКА**  
3 Ф (1,05 М)
- ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ**  
3900 КГ
- ЗАПАС ТОПЛИВА**  
520 Л
- МОЩНОСТЬ ДВИГАТЕЛЕЙ**  
**СТАЦИОНАРНЫЕ**  
260–370 Л.С. (1); 440 (2)
- ПОДВЕСНЫЕ**  
ДО 600 Л.С.
- КАТЕГОРИЯ RCD**  
«В» (6 ЧЕЛ.)



**В  
пустом  
моторном  
отсеке можно  
уложить немало  
полезных  
вещей**

**На странице слева, слева направо, сверху вниз:** Версия с флайбриджем для Targa 27 GT остается доступной.

При установке подвесных моторов копит по-прежнему просторный, а из моторного отсека получается вместительная «кладовая» (на снимке рядом — отсек с двигателями).

В рубке, где могут устроиться на ночлег двое, как и на многих моделях Targa, столик закреплен на пиллерсе и по-походному фиксируется у подволока.

Компактный камбузный модуль смонтирован в носовой части рубки на левом борту (рядом с трапом в гальюн).

Помещение гальюна в носовой каюте.

Интерьер носовой каюты; организация пространства и отделка вполне располагают к отдыху даже в круизе на несколько дней.

**Вверху:** При кажущемся различии рулевая консоль модели с подвесными моторами (слева) практически такая же, как и у версии со стационарными двигателями. Фирменная «фишка» Targa — поворотный модуль со штурвалом и рукоятками управления двигателями.

в тесном моторном отсеке, где не повернуться. А если подвесник убрать на зиму в помещение, он не требует консервации.

### ЛЕТИ, «ЛАСТОЧКА»

И как это реализовано у Targa 27 GT? Признаю: сопоставлять бензиновые и дизельные двигатели, да еще разной мощности — не вполне корректно. Только нас интересуют не сами моторы, но возможности лодки, поэтому, решая поставленную задачу, при оценке предпочтений буду сравнивать пропульсивные установки с двумя Volvo Penta D3-220/DPS и двумя Suzuki DF300 APX. Два дизеля с колонками взяты как наиболее мощный вариант и дабы исключить рассуждения в отношении надежности.

Сразу результат: при столь высокой удельной мощности (150 л.с./т) Targa 27 GT выдала 47 узлов против 42 узлов с парой D3-220 в аналогичных условиях. Некоторые сомнения — не будет ли избыточным дифферент при тяжелых моторах на самом транце, что могло негативно отразиться на ходкости корпуса, спроектированного для «стационара» с колонкой, — быстро рассеялись. Простой расчет показал, что более легкие подвесники (536 кг против 725 кг) при увеличенном плече создают момент около 500 кгм — как если бы на кормовую платформу серийной Targa 27.1 встали, к примеру, двое. Кроме того, чтобы оптимизировать центровку, были сдвинуты в нос водяные цистерны.

Волну высотой до метра Targa 27 GT преодолевала без напряжения; исправно рассекала волны, иногда подлетала на гребнях, но тут же восстанавливала контакт с водой, демонстрируя отличную динамическую остойчивость. По динамике это настоящая Targa: идет мягко, сильного забрызгивания нет. Управляемость на переднем и заднем ходу нареканий не вызывала, даже на малых оборотах при швартовке.

Теперь о расходах. Suzuki DF300 заметно дешевле Volvo Penta D3-220 с колонкой (1,1 млн руб. против 2 млн руб.), но расход топлива, например, на крейсерской скорости 30 узлов у Targa 27 GT с подвесниками составит около 94 л/ч, тогда как дизели потребляют не более 80 л/ч.

Не совсем понятно с уровнем шума. Известно, что современные 4-тактные подвесники на холостом ходу работают почти бесшумно и шумнее «стационаров» на высоких оборотах. Однако на тестах во Франции люди отмечали, что уровень шума в рубке с DF300 и D3-220 практически одинаковый (76 дБА).

В общем, быстрая, хорошо сбалансированная, маневренная лодка. «Багажник» в моторном отсеке — просто фантастика: хоть для дополнительного оборудования, хоть для вещей и припасов или садков с рыбой. Правда, мощность в 600 л.с. для такой лодки кажется избыточной: можно предположить, что с подвесниками по 250 л.с. скорость будет около 42–44 узлов, а при 200 л.с. — не менее 40 узлов, что тоже неплохо.

### ИТОГО

В Европе с интересом восприняли новую модель. Опытные мореманы, ходившие на разных Targa, поначалу настороженно рассматривали два мощных подвесника на транце, потом тщетно старались найти у Targa 27 GT изъяны и немало удивлялись динамике лодки и тихой работе двигателей. В итоге модель, которая в прочих аспектах остается хорошо знакомой Targa 27.1 со всеми ее достоинствами, сочли отличной лодкой для морской рыбалки. В будущем с подвесными моторами ожидаются модели Targa 23 (минимальная мощность 150 л.с.) и Targa 25, к которым есть интерес в Норвегии.

Но почему в России не запрашивают Targa 27 GT с подвесниками? Спросите себя: а вы знали, что такие бывают? **IMBY**

# Катамараны, вперед!

Как получить первый опыт в парусных регатах? Отправиться на любительскую гонку! Благо это много проще, чем кажется.

Текст **Ольга Селезнева** Фото **Yacht Voyage**

**В** сравнении с другими видами спорта яхтинг хорош тем, что здесь начать участвовать в серьезных соревнованиях никогда не поздно. Если карьера футболиста или пловца формируется в детстве (и быстро заканчивается), то парусный спорт дает возможность, начав в любой момент с нуля, при желании продвинуться до уровня, когда конкурировать вы будете уже с профессионалами. История российского паруса знает примеры, когда люди, совершив первый круиз на charterной лодке, в итоге оказывались на дистанции «Сидней – Хобарт» и даже Volvo Ocean Race. Другой вопрос, что начинать все же лучше с любительских регат. Таковых сейчас множество, и абсолютное их большинство проводится на однокорпусных судах, хотя на больших регатах есть и катамаранные классы.

А вот чисто катамаранных регат в мире немного (Кубок «Америки» и Extreme Sailing Series оставим до лучших времен), поэтому если душа лежит именно к таким лодкам, есть смысл обратить внимание на регаты Yacht Voyage Catamaran Cup, которые проводит в Черногории и Италии российская компания Yacht Voyage. К тому же именно на парусном катамаране, с его большим, по сравнению с однокорпусной яхтой, обитаемым пространством гораздо легче удастся совместить спорт и отдых.



КОРСИКА

Бонифачо

ТИРЕНСКОЕ  
МОРЕ

Порто Массимо

Кала Гаветта

Порто-Черво

Портиско

Порто-Ротондо

Гольфо Аранчи

САРДИНИЯ

**ЧЕРНОГОРИЯ**





## ЧЕРНОГОРИЯ

Yacht Voyage Catamaran Cup Montenegro — пожалуй, лучший выбор для тех, кто впервые собирается попробовать себя в регате. Защищенные прибрежные воды, короткие дистанции и мягкие погодные условия позволяют и получить гоночный опыт, и отдохнуть в бархатный сезон. В 2015 году Yacht Voyage Catamaran Cup Montenegro (10–17 октября) пройдет уже в третий раз. В это время температура воды и воздуха остается комфортной, в акватории уже не таклюдно, как в пик летнего сезона, а приходящие, хотя и не слишком сильные ветра дают хорошие возможности для гонок под парусом.

Регата, проходящая на катамаранах Lagoon 380, стартует в «домашней» для Yacht Voyage марине Солила, где базируется собственный обширный флот катамаранов компании. Половина гоночных этапов проходит в красивейшем Которском заливе. Это крупнейшая бухта на Адриатике, которую часто называют самым южным в мире фьордом, хотя на самом деле это погрузившийся в море огромный извилистый речной каньон.

По берегам залива — живописные горы и средневековые города, в частности Котор и Херцег-Нови, где запланированы стоянки. Еще три этапа пройдут за пределами залива: регата посетит Будву, Бигову и Рибарско село. Финиш гонки и церемония награждения состоятся в Porto Montenegro — самой современной и роскошной марине региона.

*Такие регаты — это опыт, азарт и масса приятных впечатлений*

## ИТАЛИЯ

Yacht Voyage Catamaran Cup Italy (31 октября — 7 ноября) состоится в этом году впервые. Ее проводят на островах Сардиния и Корсика, как и множество самых престижных регат мирового класса. Разделяющий острова пролив Бонифачо яхтсмены всего мира ценят за стабильный ветер в любое время года — отличная возможность с самого начала получить «правильный» опыт. К середине осени здесь как раз спадает сильная жара, что делает работу в гонке более комфортной.

Главными точками стоянок станут лучшие яхт-клубы Сардинии — Порто-Черво и Порто-Ротондо, а более сложные этапы с архипелага Ла-Маддалена в Бонифачо (Корсика) и обратно обещают массу адреналина. В отличие от Черногории, ветра здесь сильнее, поэтому Yacht Voyage Catamaran Cup Italy будет проведен на более крупных катамаранах Lagoon 450.

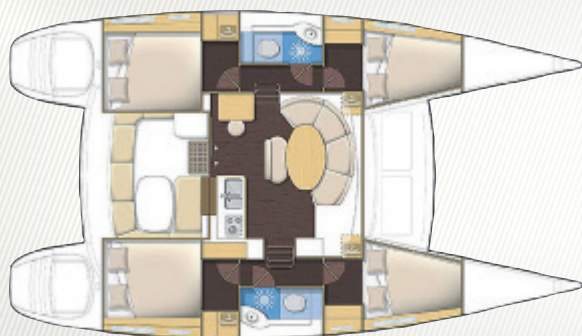
Обе регаты Yacht Voyage Catamaran Cup открыты как для начинающих шкиперов, так и для людей без опыта управления яхтой. В первом случае можно арендовать катамаран для самостоятельного управления, во втором — компания обеспечит профессионального шкипера. К участию в регате также приглашаются яхтсмены на собственных лодках. В любом случае гоночный опыт, азарт и масса впечатлений гарантированы. **МВУ**

### Вверху и справа:

Катамараны обладают целым рядом достоинств по сравнению с однокорпусными яхтами, как на отдыхе, так и в гонках. Двухкорпусная конструкция и высокая надстройка обеспечивают больший объем внутреннего пространства: например, на 38-футовом катамаране спокойно размещаются четыре каюты и большой салон. А в гонках, за счет оптимальной интерференции волновых систем корпусов и небольшой осадки (уменьшение смоченной поверхности), даже круизные катамараны демонстрируют более высокую скорость.

## ДОСЬЕ

### LAGOON 380



**ДЛИНА**  
38 Ф (11,55 М) • 46 Ф (13,96 М)

**ШИРИНА**  
22 Ф (6,53 М) • 26 Ф (7,84 М)

**ОСАДКА**  
4 Ф (1,15 М) • 4 Ф (1,30 М)

**ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ**  
7,27 Т • 15,5 Т

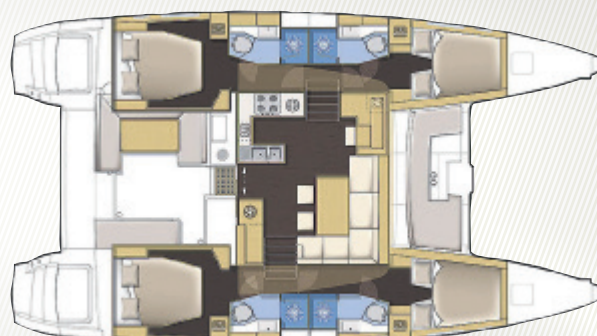
**ЗАПАС ВОДЫ/ТОПЛИВА**  
300 Л/200 Л • 350 Л/ 1000 Л

**МОЩНОСТЬ**  
40-60 Л.С. • 80-110 Л.С.

**ГРОТ + ГЕНУА**  
77 М² • 134 М²

**СПАЛЬНЫЕ МЕСТА**  
8-10 • 8-10

### LAGOON 450





## ГОНКА МОНОТИПОВ

Большинство любительских регат — гандикапные, поскольку собирают весьма разномастный флот. У Yacht Voyage большой флот собственных одноклассных катамаранов, что позволяет гоняться без пересчета времени на прохождение дистанции. Это добавляет азарта: раз уж вы пересекли финишную черту первым, можно не опасаться, что вас «посчитают» и отнимут победу. Итоги каждого этапа подводятся по вечерам на торжественном ужине, где происходит награждение победителей дня.

Катамараны Lagoon 380 и 450 готовы принять на борт команду численностью до 10 человек. В гонках можно участвовать полным собственным экипажем или войти в состав сборной команды.

# Не такой, как все



Лодки с жестким корпусом и надувным бортом выпускает не одна сотня компаний, раскиданных по разным континентам. Только одни RIB'ы обретают мировую известность, а другие прозябают на домашних рынках. К числу брендов, покоривших немало стран, относится итальянский ZAR Formenti.

Текст **Алексей Максимов** Фото **Formenti**



Основанная в 1979 году верфь Formenti выпускает лодки-RIB, пользующиеся спросом на главных европейских рынках, в Америке и Австралии. Основа этого успеха — результат четкой стратегии, ориентированной на качество, а не количество, инвестиций в исследования и разработки, использования лучших материалов и передовых технологий.

## КОНСТРУКЦИЯ

Модельный ряд лодок ZAR включает три линейки — ZAR (длина 4,3–9,7 м), Мако (5,8/6,8 м) и ZF Tender (3,4–4,5 м), а в основе их конструкции лежит ряд изобретений.

Если традиционная лодка-RIB являет собой симбиоз надувной и жесткой конструкций, то лодки ZAR — это весьма любопытная ветвь развития типа. На крупных моделях ZAR надувными являются только относительно низко расположенные бортовые элементы, локально сопряженные с корпусом в носовой части; при этом весь корпус, включая баллоны, опоясывает прочный эластичный привальник. У моделей линейки Мако баллоны доходят до самого носа, где их разделяет жесткий элемент в форме площадки. Бортовые надувные элементы повышают статическую и динамическую остойчивость судна, а килеватый корпус острыми ватерлиниями в носу и своего рода бортовыми туннелями, дающими динамическую разгрузку, обеспечивает мягкий устойчивый ход по волне.

## ПРОИЗВОДСТВО

Верфь использует современные компьютерные технологии, пятикоординатный фрезер для производства матриц

(болванов) и масштабных моделей. При формовке стеклопластика применяют прогрессивную вакуумную инфузию. Каждая модель проходит серию тестов в различных условиях. На верфи Formenti внедрена система качества по ISO 9002, сертифицированная итальянским Mercantile Registry.

## МАТЕРИАЛЫ

Надувные элементы изготавливают из материала ORCA — высокопрочной полиэстеровой ткани с покрытием из хайпалона (CSM) и неопрена (CR). Материал отличают устойчивость к ультрафиолету и углеводородам, огнестойкость, сопротивление истиранию, ремонтпригодность. Помимо прогулочных лодок, ORCA применяется для профессиональных судов и отвечает самым высоким требованиям к безопасности в экстремальных условиях.

## ПОТРЕБИТЕЛЬСКИЕ КАЧЕСТВА

Помимо скорости и мореходности, у лодок ZAR надо отметить вместимость (солидный внутренний объем, емкие рундуки в разных частях корпуса), безопасность (стойчивость, высокий борт, поручни), надежность (непроницаемые и усиленные швы баллонов, фиксация резьбовых соединений, изоляция между металлическими частями). Совокупность этих качеств и обеспечивает лодкам ZAR желаемую популярность.

**Четкая стратегия Formenti направлена на высокое качество**



**Крупно:**  
Модель ZAR 97 SKY DECK  
с подвесными Suzuki DF 300  
на ходу.

**Вверху:**  
Модель ZF 1 линейки  
ZAR Tender.

**Внизу:**  
Модель ZAR Мако 68.



## ZF 3

Средняя модель новой линейки тендеров ZF. Ей присущи все специфические черты, характеризующие качественные тендеры-RIB: привлекательный дизайн, функциональность, надежность и мореходность. Знаковыми элементами являются корпус с обводами «глубокое V», обеспечивающий комфорт при ходе на волне, широкая площадка в носу, повышающая вместимость кокпита, и достаточный объем рундуков.

### ДОСЬЕ

**Длина** 13 ф (3,95 м)  
**Ширина** 7 ф (2,06 м)  
**Диаметр баллона** 0,46 м  
**Мощность** до 70 л.с.  
**Вместимость** 7 чел.

## ZAR 53

Модель выделяют 8 удобных сидений, двухместная лежанка в носовой каюте и самоотливной трансформируемый кокпит. Безопасность обеспечивает деление надувных баллонов на секции (по три с каждого борта). Категория мореходности RCD — «В». Автономность обеспечена запасом топлива 130 л.

### ДОСЬЕ

**Длина** 18 ф (5,35 м)  
**Ширина** 8 ф (2,39 м)  
**Диаметр баллона** 0,52 м  
**Мощность** до 140 л.с.  
**Вместимость** 7 чел.



## ZAR 73

Довольно просторная каюта с ложем на троих, выделенный галльон с душем. Как и на других старших моделях линейки, сиденья самоотливного кокпита (имеется камбуз) можно трансформировать под разные цели. Баллоны также разделены на секции. Модель поставляется с подвесной или стационарной моторной установкой.

### ДОСЬЕ

**Длина** 24 ф (7,30 м)  
**Ширина** 8 ф (2,54 м)  
**Диаметр баллона** 0,53 м  
**Мощность** до 250 л.с.  
**Вместимость** 10 чел.



Конструкция сидений в кокпите обеспечивает несколько вариантов трансформации



Под сиденьем пилота у рулевой консоли скрыт компактный камбузный блок



## ZAR 97 SKY DECK

Флагман линейки, каютная модель, демонстрирующая все преимущества стиля, конструкции и качества лодок бренда. Необычный, продиктованный конструкцией дизайн сопровождается высоким надводным бортом.

Сиденья в кокпите могут иметь разную конфигурацию:

- прогулочный вариант — два ряда диванов по ходу движения;
- динетта — перекидывается спинка переднего дивана, и все усаживаются за стол лицом друг к другу;
- солярий — спинка опускается, а стол накрывается мягкой вставкой.

Высокое сиденье у рулевой консоли не имеет спинки и служит скорее опорой пояснице (чтобы не расслабляться); зато в него встроен холодильник и компактный камбуз. Консоль именно такая, как ожидаешь: лаконичная и предельно функциональная. Проходы по бортам достаточно широкие, а в носовом кокпите можно не только сидеть, но развернуть еще один мягкий лежак, полезный на якорной стоянке. В самом носу устроен якорный ящик с брашпилем для якоря.

На ажурной трубчатой мачте в корме закреплен тент. В одном из крыльев кринолина вокруг подвесных моторов скрыт складной трап-сходня, а рундук на транце вместит швартовы, буксирный канат и вейкборд.

Внизу обустроена неплохая каюта — достаточно высокая, с хорошим освещением и вентиляцией. Из дивана в носовой части и стола, за которым можно пообедать, формируется спальное место (внизу есть вместительные рундуки). Еще одна лежанка на двоих находится под палубой кокпита. В каюте есть шкаф, буфет, ТВ-экран откидывается из подволока.

Туалет с душем устроены в изолированном помещении за дверью. В привлекательном декоре использованы различные сорта древесины и обивочные материалы, а объем помещению добавляет зеркало на двери гальюна.

Тест с двумя подвесными Suzuki по 300 л.с. показал, что моторы отлично подходят лодке, и такую мощность можно считать максимальной. При волнении около метра, несмотря на приличное водоизмещение, лодка с корпусом типа «глубокое V» смогла разогнаться практически до 50 узлов; поэтому в идеальных условиях заявленные верфью 52 узла выглядят вполне реально. Лодка двигалась без чрезмерного дифферента, повороты проходила плавно, рассекая волну без особых усилий. Комфортная крейсерская скорость, на которой можно свободно пользоваться авторулевым, находится в диапазоне 27–35 узлов.

Модель вполне можно рассматривать как быстроходный семейный круизер. **MBV**

**На тесте ZAR 97 с двумя Suzuki DF300 показал скорость 50 узлов**

**Сверху вниз, слева направо:**  
Модель ZAR 97 SKY DECK с двумя подвесными Suzuki DF300.

Салон-каюта с разложенными для сна подушками.

Поднятый к подволоку экран ТВ не занимает места.

Второе спальное место на двоих находится под палубой кокпита.

**ДОСЬЕ**  
Длина 32 ф (9,70 м)  
Ширина 11 ф (3,25 м)  
Диаметр баллона 0,60 м  
Мощность до 600 л.с.  
Вместимость 14/16 чел.

# Юбилейная ГОНКА



Известная офшорная гонка Rolex Sydney Hobart Yacht Race отметила свое 70-летие.

Текст Анастасия Зайцева Фото Rolex / Daniel Forster

**В**от уже 70 лет 26 декабря, наутро после Рождества (в «День подарков»), в гавани Сиднея выходят на старт более сотни яхт. Несмотря на огромный опыт яхтсменов, для многих основная цель — даже не победить, а просто дойти до финиша.

## НЕМНОГО ИСТОРИИ

Sydney Hobart Yacht Race — не просто парусная регата, а традиция Сиднея и одна из его главных достопримечательностей. Интересно, что начало регаты в далеком 1945 году нельзя назвать выдающимся. Вдохновение ее идеологи черпали в ставшей на тот момент уже культовой регате Fastnet Race, проходящей и поныне в Великобритании: им хотелось сделать аналог Fastnet Race в Южном полушарии. По легенде, сначала планировался просто длительный переход на остров Тасмания. Но когда известный моряк, капитан Джон

Иллингворф, получил приглашение, то согласился участвовать в этой затее, только если из нее сделают гонку.

Маршрут был разработан той же протяженности, что и Fastnet Race, — около 600 миль вдоль южного побережья Австралии, славящегося своей непростой навигацией. Победа в первой регате досталась именно Иллингворфу, выступавшему на 35-футовой британской яхте *Rani*. Надо отметить, что время было совсем другое: в послевоенные годы хороших материалов не хватало, меры безопасности минимальные, из навигационных приборов — секстан и компас; многие экипажи не имели радио и обходились без сводок погоды и предупреждений.

В общем, полный экстрим, учитывая маршрут гонки.

Когда *Rani* прибыла в Хобарт, экипаж не имел ни малейшего представления о своей позиции относительно остальных яхт. Иллингворф был крайне изумлен, узнав, что *Rani*, одна из двух самых маленьких яхт флота, оказалась не только первой на финише, но и самой

*Регата  
Sydney  
Hobart Yacht  
Race — одна  
из ярких  
традиций  
Сиднея*



## Comanche

Эта новая яхта (спущена на воду в 2014 году) считалась фаворитом гонки и главным соперником Wild Oats XI. Однако вырвать победу у австралийцев американцы так и не смогли. Впрочем, *Comanche* все же удалось установить новый рекорд скорости в гонке Rolex Sydney Hobart: оставив позади весь флот, яхта прошла участок от старта до первого знака всего за 4 минуты 35 секунд



быстрой по откорректированному времени. Так появился первый обладатель престижного Tattersall's Cup, ставшего впоследствии одним из самых желанных трофеев в парусном спорте.

Сегодня сотни тысяч зрителей наблюдают за происходящим с берега, с воды, в прямой телевизионной или интернет-трансляции. В этом году флот из 119 яхт (почти 2000 участников) вышел из Сиднея и через Бассов пролив направился к острову Тасмания.

В юбилейной гонке главные призы завоевали две яхты, связанные прочными узлами. *Wild Oats XI* Боба Отли, движимого соперничеством с самым сильным за последние годы оппонентом, вошла в историю, одержав восьмую победу line honours (первая яхта на финише). 29 лет назад другая лодка Отли дошла до Хобарта, по скорректированному времени одержала победу в общем зачете и завоевала Tattersall's Cup. Эта самая лодка — 43-футовая *Wild Rose*, теперь принадлежащая Роджеру Хикману, другу Боба Отли (Хикман сам и стоял за штурвалом), спустя 21 год одержала свою вторую победу в гонке.

## МАХИМАЛЬНАЯ ИНТРИГА

В юбилейной Rolex Sydney Hobart Yacht Race приняли участие пять 100-футовых макси-яхт, что обеспечило, пожалуй, самую драматичную за последние несколько лет борьбу за титул line honours. Повреждение корпуса в первую ночь на *Perpetual Loyal* Энтони Белла заставило команду сойти с дистанции. Условия оказались неподходящими для американского участника *RIO 100* и даже для австралийцев на *Ragamuffin 100* под управлением Сида Фичера, который в 87 лет стал старейшим из яхтсменов, когда-либо принимавших участие в гонке «Сидней – Хобарт».

Главная дуэль, как и ожидалось, развернулась между *Wild Oats XI* (шкипер Марк Ричардс) и новым участником — яхтой *Comanche*, спущенной на воду в 2014 году и принадлежащей американцу Джиму Кларку и его жене, австралийке Кристи Хинзе-Кларк.

Сразу после старта *Comanche* вырвалась вперед, оставив за кормой большую часть флота и установив

**Вверху:**  
Юбилейная, 70-я по счету гонка «Сидней – Хобарт» стала самой большой за последнее десятилетие: на старт в Сиднее вышло 119 яхт.

**В круге:**  
По скорректированному времени выиграла Rolex Sydney Hobart Yacht Race небольшая 43-футовая *Wild Rose*. Это уже вторая победа в гонке для этой яхты, хотя первая состоялась очень давно — 29 лет назад.



новый рекорд скорости по прохождению первого поворотного знака — невероятные 4 минуты 35 секунд! Телевизионная трансляция ухватила фразу шкипера Ричардса: «Вы только посмотрите, как идет эта штука!»

Комментарий как нельзя лучше охарактеризовал настроение на борту *Wild Oats XI* при виде реального посягательства на «корону». Две «макси» шли друг за другом вдоль побережья Нового Южного Уэльса. *Comanche* лидировала на протяжении первых суток, затем ветер стал стихать, и *Wild Oats XI* наверстала упущенное, сумев при слабеющем ветре добиться большей скорости.

«Это был ключевой момент», — подтвердил испанский навигатор команды Хуан Вила.

Добравшись до Хобарта во второй половине дня в воскресенье, после 50 часов, проведенных в море, *Wild Oats XI* сорвала полагающиеся ей аплодисменты. *Comanche* прибыла 49 минут спустя.

«Наша команда работала замечательно, — сказал шкипер Кен Рид. — С одной стороны, мы расстроены, с другой — горды тем, что удалось сделать. Обе лодки прошли необыкновенную гонку, но у нас были 12 часов впереди *Wild Oats*...»

Для Ричардса, добывшего *Wild Oats XI* все победы, эта гонка оказалась самой интересной.

«О такой можно только мечтать. Гонка была тяжелая. *Comanche* — лодка куда более современная, построенная по последним технологиям. Мы все время считали, что *Comanche* будет быстрее, поэтому стара-

лись минимизировать потери, продумывая атаки и работая на пределе своих возможностей».

## НАСЛЕДСТВО

Хикман приобрел *Wild Rose* (раньше яхта носила имя *Wild Oats*) у Боба Отли, владельца упомянутой 100-футовой «макси» *Wild Oats XI*.

«Я прошел три «Хобарта» с Бобом на этой лодке. В 1991 году я купил яхту, но Боб мне ее почти подарил, — поясняет Хикман. — Для меня, в то время молодого офицера, было честью гонять с ним и другими. Когда я решил купить лодку, то располагал лишь половиной суммы. Я спросил Боба, может ли он подождать, а он ответил: «Роджер, ты был единственным, кто в баре покупал мне выпить, так что не волнуйся об остатке!»»

В команде *Wild Rose* было 14 яхтсменов, включая шестерых женщин. Сестра Хикмана Лиза и его брат Эндрю впервые принимали участие в гонке. Страстный любитель соревнований, Хикман, по его собственному признанию, — упорный и жесткий борец. Он проходил «Сидней – Хобарт» 38 раз, и победа в юбилейной гонке для него бесценна!

«Самая невероятная вещь в парусном спорте заключается в том, что тебя все время испытывают — и психологически, и интеллектуально. Ты постоянно зависишь от погоды, от моря... Но именно так формируется команда. Спорт — это не то, что происходит во время гонки, а то, что вы делаете с этим», — объясняет Дженифер Велс, навигатор *Wild Rose*. **IMBY**

**Это была  
тяжелая  
гонка,  
но о такой  
можно только  
мечтать**

**Вверху:**

100-футовая макси-яхта *Wild Oats XI* австралийца Боба Отли оказалась первой на финише в Хобарте уже в восьмой раз.

**На странице справа:**

Впервые за всю историю гонки Rolex Sydney Hobart Yacht Race победу в своей группе (First PHS Division 1) завоевала российская команда «Московской яхтенной школы» на яхте *Art Equity*.



## РУССКИЙ СЛЕД

Надо сказать, что россияне — нечастые участники Rolex Sydney Hobart Yacht Race. Но в этом году команде «Московской яхтенной школы» удалось не просто дойти до финиша, но и завоевать приз в дивизионе, чего раньше не удавалось никому из наших соотечественников. Рассказывает идейный вдохновитель экипажа Александр Водоватов:

Наша команда любительская, но для многих участников парусный спорт является «профессиональным хобби». Нас было 11 россиян и новозеландец (владелец лодки). Кандидаты на гонку подбирались в соответствии с гоночной инструкцией Rolex Sydney Hobart Yacht Race: минимум половина экипажа должна иметь опыт участия в гонке Category 1 или эквивалентном переходе. Далее, минимум половина команды должна пройти курс выживания в море (Sea Survival Course). Двое обязаны иметь сертификат по оказанию первой медицинской помощи (Senior First Aid Certificate), еще двое — сертификат радиоператора (Restricted Operators Certificate of Proficiency in Radio Telephony). Чтобы все это соот-

ветствовало, пришлось потратить примерно полгода и приложить немало усилий. Хотя к требованиям я бы добавил обязательные тренировки в течение недели до старта — для сплоченности команды.

С Антоном Титоренко и Владимиром Чирковым мы гонялись на Rolex Fastnet Race, Rolex Middle Sea, Rolex Giraglia Cup и других регатах. С Владимиром мне также доводилось выступать на чемпионате Москвы, «Банковском Кубке», где мы заняли первое место. Остальных помогла собрать «Московская яхтенная школа»; ее директор Валерий Романов проводил собеседование с каждым потенциальным участником.

При формировании команды выяснилось, что не хватает четырех сертификатов Sea Survival. Пришлось пригласить в Москву инструктора из Европы; по окончании курса сертификаты отправили в Австралийский яхт-клуб (CYCA), и все они были подтверждены. Также сложно оказалось найти яхтсмена-врача с действующей лицензией. К счастью, и это удалось.

Одним из самых сложных и долгих этапов стал поиск лод-

ки. Цена чартера на гонку доходит до 100 000 AUD плюс страховой депозит от 20 000 AUD. Можно понять: пригласить на гонку любителей — огромный риск для владельца яхты.

Несколько месяцев я безрезультатно рассылал письма чартерным компаниям Австралии и Новой Зеландии. В 2011 году мы с супругой Марией путешествовали по Австралии и присутствовали на старте Rolex Sydney Hobart Yacht Race. Там я общался с владельцами яхт, чтобы найти лодку для участия в следующем году, но потерпел неудачу: цены были слишком высоки. В конце концов в Австралийском яхт-клубе я познакомился с работающим там соотечественником, тот свел меня с нужными людьми, и понеслось...

Шкипером выступил хозяин яхты Мюррей Оуэн, профессиональный парусный инструктор в своей школе. Большинство организационных вопросов он взял на себя. Потом язык: почти все наши ребята из команды владеют английским, но австралийский или новозеландский — другое дело! К примеру, я долго не мог понять, что оз-

начает «иливен» в произношении Мюррея. Оказалось, что это просто «одиннадцать»... Чтобы облегчить взаимопонимание, Дженни, супруга Мюррея, расклеила внутри яхты слова с русским переводом, и это очень помогло. Для участия в гонке с новозеландским капитаном знание команд на английском языке просто обязательно.

Для меня эта гонка стала знаменательным событием. Она даже превзошла все мои ожидания — я получил сумасшедший драйв. Понравилась традиция в гавани Тасмании: при заходе финиширующих лодок зрители аплодируют морякам. Также хочу отметить высочайший уровень организации регаты со стороны компании Rolex и яхт-клубов Австралии и Тасмании.

Наше участие в регате показало, что не стоит обращать внимание на чьи-то регалии и сомневаться в своих силах. Помимо первого места в дивизионе (First PHS Division 1), чего не добивалась ни одна российская команда, мы завоевали еще два трофея: RANSA Trophy и CYCA Trophy. Так что в победу нужно верить всем сердцем.



# Оседлать шестилапого

— Ой, шестилапый! — в страхе воскликнула Элли, отступая. Самым странным в наружности шестилапого были его огромные круглые белые глаза, в которых отражался багровый свет факелов... Он стоял на своих массивных лапах и принюхивался, расширяя большие круглые ноздри...

— Пропустите меня! — рявкнул Лев. — Я ему пооборву лишние лапы! Он прыгнул вперед и со страшной силой ударил шестилапого грудью в бок... Но зверь на своих шести низких толстых лапах стоял непоколебимо, как скала.

*Александр Волков, «Урфин Джюс и его деревянные солдаты»*

Текст **Антон Черкасов** Фото **Дмитрий Гальчун** и **Владимир Спышнов**

**Д**а-да, именно сказочный зверь из детской сказки приходит на ум, когда видишь новое творение BRP — вездеход на шести колесах. Впервые его показали журналистам в Турции одновременно с презентацией Sea-Doo Spark, но близкое знакомство с «шестилапым» состоялось лишь полгода спустя.

Инициатива создания утилитарного шестиколесника исходила от сотрудников завода BRP в Рованиеми, где производят снегоходы для Европы, а вовсе не из Канады. Изначально руководство BRP не проявило интереса к «шестилапому»; финны своими силами собрали прототип на базе одноместного Outlander G2, а когда генеральный директор компании Жозе Божоли приехал на завод, предложили ему провести тест-драйв неизвестного мотовездехода.

«Не могу сказать, что хорошо управляю квадроциклами, но на шестиколесник я сел и без труда поехал, — рассказывает Жозе. — Поразительно, но это событие полностью отразило философию нашей компании: одна поездка решает всё. Мы тут же направили прототип Can-Am Outlander 6×6 1000 XT на доработку и без проволок запустили в серию».

## НУТРО «ШЕСТИЛАПОГО»

Если присмотреться к мотовездеходу, то все его черты выдают известного родителя — Outlander 1000 XT. Такой же литровый четырехтактный двухцилиндровый двигатель Rotax мощностью 82 л.с., закрепленный на подвеске G2, обеспечивает внушительное тяговое усилие 590 кг и высокую максимальную скорость. Третья пара колес Outlander 6×6 потребовала удлинения платформы на 111 см, а задний мост обзавелся дополнительным выходом для второго карданного вала. Инженеры применили надежную независимую заднюю подвеску TTI (Torsional Trailing arm Independent)

с продольным маятником и малым количеством подвижных частей. За счет того, что все задние колеса поднимаются строго вертикально, вездеход лишен так называемого скребкового эффекта. Последний негативно сказывается на управляемости и возникает, когда при наезде на препятствия колеса перемещаются по дуге.

Кроме того, подвеска Outlander 6×6 позволяет райдеру быстро отключить задний стабилизатор (достаточно вытащить металлический «палец» по правому борту); после этого вездеход превращается в настоящую многоножку, способную буквально обтекать высокие препятствия. Длинный «хвост» аппарата обуславливает сравнительно большой диаметр разворота (9 м). Уводить такую технику в циркуляцию при полной загрузке непросто, но в случае Outlander 6×6 пилот не ощущает избыточной нагрузки на руки благодаря электрическому усилителю руля. Он функционирует в трех режимах, которые можно переключать прямо на ходу, и если приходится «перекачываться» на пониженной передаче по камням, то максимальная помощь в рулении оказывается очень кстати.

## НА ПРОСТОРАХ ТУНДРЫ

Возможности протестировать Outlander 6×6 я ждал с большим нетерпением: вспоминались экспедиции в Заполярье, где раньше о таких машинах можно было только мечтать. Условия для теста компания Rosan, официальный дистрибьютор техники BRP в России, выбрала почти идеальные. Полуостров Рыбачий — покрытое тундрой, расположенное за полярным кругом на границе с Норвегией плато — давно любимо джиперами и прочим «бездорожным» людом, поскольку изобилует труднодоступными, но живописными местами. Есть тут зеленые болота и каменные броды через быстрые ручьи, топкая илистая литораль и километровые песчаные пляжи... Словом, Рыбачий

**Доверху  
навьюченный  
«шестилапый»  
доставит  
странника в  
любую точку**



можно считать наилучшим полигоном для подобной техники.

Наше путешествие проходило по разнообразным ландшафтам, и везде — подчеркиваю, везде! — Outlander 6x6 спокойно преодолевал преграды, обеспечивая райдеру безопасность и комфорт. Попав на заболоченный луг, мы ради эксперимента выбрали самые топкие участки и засаживали «шестилапых» в зелено-коричневую жижу по самые «уши», чтобы потом играючи выдергивать друг друга своими же лебедками. Большого мастерства требовало преодоление ручьев и рек, в руслах которых достаточно много крупных валунов: здесь в игру вступали мощный мотор и обеспечивающая «тракторный ход» коробка передач, а также невероятная устойчивость вездехода с отключенным стабилизатором подвески.

По сравнению с квадроциклом Outlander 1000 XT, у шестиколесника низковатая «морда» (клиренс 305 мм) и он чаще рискует получить тычок в нос на ухабах, но зато вырывается вперед на изрытых глубокими

на мой взгляд, заключается третья важнейшее преимущество Outlander 6x6.

Навьючив «животное» экспедиционным снаряжением и канистрами с бензином, на нем можно ежедневно преодолевать большие расстояния без усталости рук и боли в спине. По расходу топлива он, на удивление, не сильно опережает литровые квадроциклы: на одном баке мы проходили сотню километров, не пропуская по пути любую возможность помесить грязь.

ямами дорогах. Там, где обычные квадроциклы вынуждены снижать скорость, подпрыгивая на каждом колесе, «шестилапый» несется, как БТР, а райдер при этом успевает любоваться пролетающими по сторонам пейзажами. В этом, помимо высокой проходимости и выдающихся утилитарных качеств,

**Сверху вниз, слева направо:**

При движении по воде на райдера почти не попадают брызги.

Благодаря подвеске ТП вездеход буквально «обтекает» неровности грунта.

Мощный мотор и отключаемый стабилизатор дают возможность прокладывать путь по крупным камням.

**На странице справа:**

Если «шестилапого» все же удалось обездвижить в трясине, на помощь придет встроенная лебедка.

BRP Outlander 6x6 — надежный «извозчик» для путешествий в труднопроходимых районах.



### Багажник

Под грузовой платформой между задними колесами у Outlander 6x6 предусмотрен вместительный багажный короб

В воде Outlander 6x6 также чувствует себя комфортно: пока не залиты воздухозаборники, вездеход упорно гребет колесами, хорошо выдерживая траекторию движения на течении благодаря весу. Снабдив его шноркелем, можно форсировать более глубокие водные преграды... Но учтите: утопив «шестилапого», вытащить его будет непросто. Кстати, передние крылья прекрасно отводят брызги от ног водителя, а в корме между задними колесами у вездехода предусмотрен вместительный багажный короб объемом 70 л.

Полазив по заливным лугам, мы столкнулись с небольшой проблемой: наматываясь на полуоси, длинная жесткая трава стремилась сдернуть гофрированные сильфоны, защищающие подвижные соединения, и порой ей это удавалось. Завалив «шестилапого» на бок, сильфоны можно быстро вернуть на место с помощью отвертки. Для экспедиционных целей в условиях Кольского полуострова Outlander 6x6 лучше обувать в более твердую резину с болотным протектором типа Swamp Witch, поскольку штатные шины достаточно легко получают боковые порезы от острых камней и легче срываются на пробуксовку в грязи.

### СРЕДСТВО ДЛЯ ЦЕЛЕЙ

BRP предлагает пять заводских модификаций Outlander 6x6: «Лесник», «Фермер», «Грузовик», «Универсал» и зимний вариант «Грузовика» с ветровым стеклом и подогревом ручек руля. Для каждой модификации разработан ряд высококачественных аксессуаров, включая крепления для бензопил и ружей, кузов-самосвал и разнообразные кофры. Если в Европе и США фермеры, подобно подземным рудокопам из сказки Волкова, скорее всего, будут использовать «шестилапого» в качестве тягловой силы, то на российских просторах ему, очевидно, светит экспедиционное будущее, поскольку экономические реалии еще долго не позволят сельским жителям приобретать вездеходы, равные по стоимости трем новым «буханкам» УАЗ. А пока мне сложно представить более подходящую технику для туристического освоения гигантских необжитых территорий нашей страны, поскольку при грамотном планировании «шестилапый» способен доставить путешественников к любой цели. Интересно, кто первый осмелится поселить его в гараже экспедиционной яхты? **МВУ**



# Cadillac. Реинкарнация

В нынешних условиях не каждый рискнет обновлять свой автопарк. Если, конечно, речь не о модели такого качества и статуса, что никакие катаклизмы не в силах ее обесценить. Новый внедорожник Cadillac Escalade — как раз такой случай.

Текст Сергей Суслов

**Б**олее века Cadillac символизирует статус владельца. Принадлежность к классу «люкс» здесь видна с первого взгляда на любую из моделей: LaSalle 30-х или Eldorado 50-х годов прошлого века, как и внедорожник Escalade начала века нынешнего, — все они отличаются монументальной элегантностью. Cadillac дышит силой и динамикой, но главное свойство любого автомобиля — надежность, спокойная уверенность в завтрашнем дне и предстоящем пути. Именно она привлекает тех, кто обрел свою Великую американскую мечту — не в виде абстрактной концепции, а воплощенную в металле и коже с эмблемой Cadillac.

## ТЕМА

Первый Cadillac Escalade вышел в 1999 году; с тех пор люксовый внедорожник пережил четыре «реинкарнации». Модель 2015 года вызвала споры знатоков: одни считают ее лишь улучшенной версией третьего поколения — не более; другие замечают, что сохранение проверенной успешной базы в основе новой концепции не есть повтор.

Избежим сравнительных споров: они отвлекают от собственно темы — красавца Cadillac Escalade 2015, который достоин того, чтобы появиться не на фоне прежних шедевров GM, но просто в центре внимания.

## ЭКСТЕРЬЕР

Перед нами настоящий гигант. Внедорожники — машины крупные, любые модели Cadillac тоже всегда отличались солидностью облика и особенно просторным салоном. Escalade — это двойная солидность, достойный и уверенный в себе «глава прайда». Длина кузова новой модели составляет 5179 мм, длина колесной базы 2946 мм, ширина 2044 мм, а высота автомобиля 1889 мм.

Внешний облик Escalade 2015 соответствует размерам: более плавные, чем в предыдущей версии, но также узнаваемо брутальные линии кузова скрывают усиленный каркас из прочных алюминиевых сплавов. Массивная декоративная радиаторная решетка в хrome прячет активные аэродинамические заслонки: они закрываются, когда не требуется дополнительное охлаждение двигателя, повышая аэродинамические свойства автомобиля

На странице слева: Долгожданный Cadillac Escalade 2015 сохранил лучшие качества предыдущей модели, но также приобрел много нового.

На этой странице: Cadillac Escalade не только позаботится о комфорте водителя и пассажиров на любой дороге, но и эффектно будет выглядеть у ворот президентского дворца.





и топливную экономичность. Решетка отлично сочетается с хромированными линиями порогов, визуально соединяющих мощные колесные арки. Изменен дизайн вертикальных фар, на этот раз — полностью светодиодных. Задние фонари, тоже светодиодные, сделаны в форме световых мечей; светодиоды не только экономичнее ламп накаливания, но и активируются на 200 мс (миллисекунд) быстрее, что на дороге может иметь решающее значение.

Как часто бывает с солидными статусными моделями, цветовых решений у Escalade 2015 не много: три темных цвета — черный, темно-серый, фиолетовый; три светлых — серебристый, серебристо-платиновый, белый; и неперенный глубокий и дерзкий красный. Возможны двухслойное покрытие с прозрачным тонированием или трехслойное, создающее оттенки-переливы цвета.

## ИНТЕРЬЕР

Любое цветовое решение кузова отлично сочетается с дизайном салона, который в автомобилях Cadillac сам по себе произведение искусства. Дорогая кожа черного, коричневого или светло-серого оттенков, пластик безупречного качества, элементы из палисандра или черного ореха — в такой салон не стыдно пригласить премьер-министра цивилизованной державы или кинозвезду (премьеры банановых республик и потухшие звездочки могут довольствоваться автомобилями попроще).

В стандартной комплектации Cadillac Escalade 2015 рассчитан на 7 пассажиров по схеме «2 + 2 + 3», однако возможна замена кресел второго ряда на трехместный диван — тогда в автомобиле поместятся 8 человек. Более того, анонсирована удлиненная версия модели — Cadillac Escalade ESV: в этом варианте длина кузова вырастет на 518 мм, а колесная база — на 356 мм. Супервместительный ESV появится и на российском рынке.

В зависимости от погоды система подогрева и охлаждения сидений поможет расслабиться и настроиться на нужный лад, а система активного подавления шума — справиться с мыслями. А если хочется отдохнуть душой после трудного дня по дороге к дому, акустическая система Bose Center Point с 16 динамиками и развлекательная система для пассажиров задних сидений — отличные в том помощники. Складывающиеся в пол при помощи электропривода сиденья третьего ряда позволяют разместить солидный багаж.

## ДВИГАТЕЛЬ

Escalade 2015 достался мотор нового поколения — V-образный EcoTec3 с 8 цилиндрами (объем 6,2 л) и адаптивной системой управления подачей топлива, которая при малых нагрузках отключает 4 цилиндра. Мощность двигателя 409 л.с., крутящий момент увеличен с 565 Н·м (в третьей версии) до 623 Н·м — все это обещает высокую скорость и маневренность на любой дороге. Этому также



## ДИСКИ

В базовой комплектации предлагаются 22-дюймовые 7-спицевые стальные колесные диски с ультраяркой машинной полировкой.

Опционально доступны хромированные легкосплавные диски



*Cadillac  
остается  
символом мощи,  
надежности и  
успеха в любые  
времена*

**На странице слева:**  
В отделке Cadillac Escalade 2015 использованы поистине роскошная кожа, ценные породы дерева и пластик безупречного качества.

**На этой странице, сверху вниз:**  
Мультимедийная система для пассажиров второго ряда с большим 9-дюймовым экраном (два экрана в комплектации ESV) и современным Blu-ray проигрывателем доступна в виде опции.

Центральная консоль с нишей, где удобно хранить не только мелкие вещи, но даже планшет или ноутбук, оснащена несколькими USB-разъемами и выходом питания 220 В.

способствуют система контроля давления в шинах, антипробуксовочная система TRC (Traction Control) и электронная система динамической стабилизации курсовой устойчивости StabiliTrak. В России доступна полноприводная версия автомобиля, в Штатах — также заднеприводная.

## ЗА РУЛЕМ

Большее удовольствие, чем пассажиры, испытывает только водитель Cadillac Escalade 2015. Обшитый кожей руль, проекционный цветной дисплей, выводящий всю информацию на лобовое стекло на уровне глаз, реконфигурируемая приборная панель, где отображаются не только стандартные данные, но 3D-модель машины и множество дополнительных параметров, — ко всему этому непросто привыкнуть сразу: кажется, что ты за рулем не автомобиля, а космолета как минимум. Но уже через несколько минут сложно представить себе возвращение в другое авто, без всего этого электронного счастья.

Управлять этим автомобилем приятно и легко. Кресло водителя имеет функцию предупреждения об опасности: при ее возникновении система посылает виброимпульсы к разным частям кресла в зависимости от направления потенциальной угрозы. Или, например, ориентированная вперед видеочка подключена к системе предупреждения

о возможном наезде на препятствие, а специальные датчики контролируют дорогу и предупреждают о выезде из полосы движения без оповещающих сигналов. Кроме сенсорного экрана CUE (Cadillac User Experience) и Bluetooth, отметим еще навигационную систему на русском языке с голосовым управлением (тоже CUE).

Это только некоторые опции нового Cadillac Escalade, направленные на защиту от внешней угрозы или невнимательности водителя. Конечно, он всегда должен быть максимально сконцентрирован на управлении. Но приятно, когда умные инженерные системы помогают сконцентрироваться и страхуют в непредвиденных случаях.

## В ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Все, что мы тут успели рассказать, — лишь малая часть особенностей Cadillac Escalade 2015, и заметьте: мы даже не заикались о подробных тестах нового внедорожника «в полевых условиях». Это всего-то первый взгляд на модель, но, пожалуй, его достаточно, чтобы к ней возник интерес: оставляющий впечатление надежного, «умного» и достойного самых солидных пассажиров автомобиля, Cadillac Escalade четвертого поколения вполне может возглавить список авто, не только уместных, но даже рекомендованных к покупке в период нестабильности. Впрочем, как и в любые времена. **IMBY**

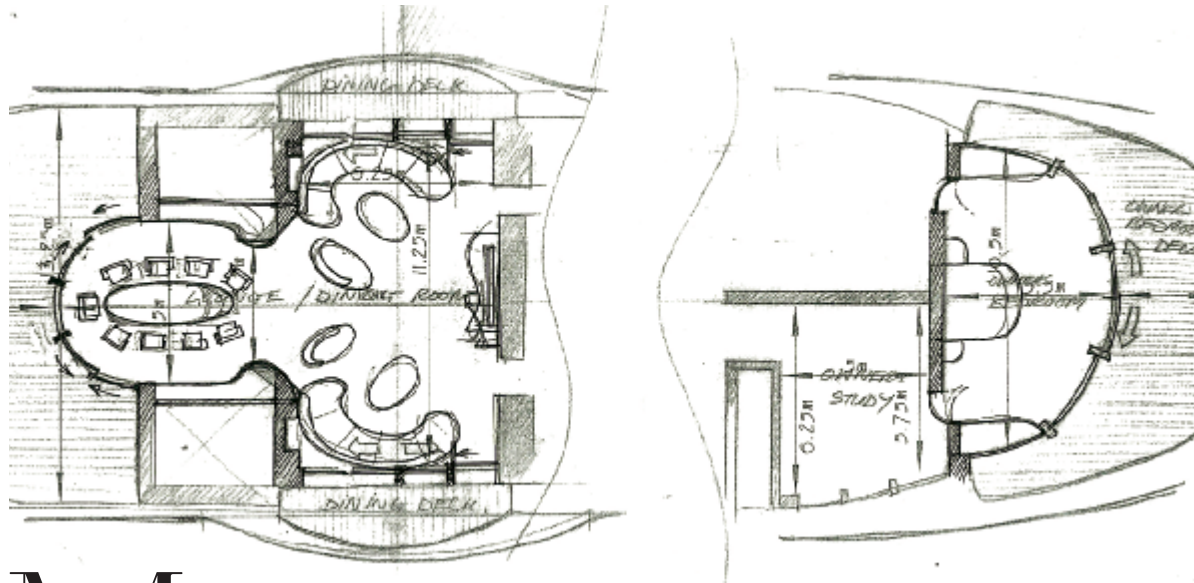


**МАРИНА ПУТИЛОВСКАЯ:**  
*«Лодки, как и машины, — это мужской мир, мужские игрушки»*



Вверху:  
Проект интерьера главной палубы яхты длиной около 100 метров (в сотрудничестве с компанией Silver Lining).

Справа:  
Барная стойка в частной квартире. В интерьере органично звучат серебро и зеркала в сочетании с контрастным мрамором.



**М**арина Путиловская называет себя не дизайнером, а художником по интерьерам. Ее уникальные работы всегда наполнены авторскими предметами. А еще у нее свой взгляд на то, что можно считать «мужским», а что — «женским» интерьером. В том числе и на борту яхты.

#### Марина, среди ваших работ много классических, скорее даже дворцовых интерьеров. С чем это связано?

Просто так «идет» рука. Да, я строю классику и нечасто улюбляюсь в другие стили. Мне это интересно, и я сама рисую не только общие планы, но и множество деталей: мебель, светильники, вышивку для тканей. Классика сегодня очень многолика — от «махровой», а-ля Лувр или Эрмитаж, до вполне современных интерьеров. При этом существует путаница в понятиях, и зачастую это происходит благодаря архитектурным премиям, которые порой вручаются в номинации «классика» за то, что в народе именуется «дикий хай-тек». И еще: мне неинтересно делать простой интерьер — я хочу делать красивый интерьер, а он не может быть простым. Это справедливо и в отношении яхт. Простота хороша на картинке. За кажущейся «легкостью бытия» стоит колоссальная работа над каждым узлом, каждой деталью. Самое сложное — оформить маленькую квартиру, где нужно оптимально использовать каждый сантиметр. С яхтой примерно так же: один неудачный угол, на который все натываются, может погубить целый проект.

#### Какие технологии сейчас используют в классическом интерьере?

Старые технологии не утрачены, но благодаря новым сегодня мы можем позволить себе то, чего не могли наши предки. Взгляните на этот прекрасный образец: это

не резьба по дереву, а горячая прессовка. Можно использовать бук, дуб, породы мягкой древесины. Погонный метр ручной резьбы стоит астрономических денег. А еще надо найти мастера и год ждать, пока он будет резать 20 метров карниза. С новой технологией можно уже через неделю получить хоть километр карниза, и это по-прежнему будет дерево. Широко используют синтетический шпон, который не отличить от натурального. Он идеален для помещений с высокой влажностью, и его часто применяют на яхтах, в том числе для снижения их веса. Искусственный камень... Здесь есть возможность получить цвета и фактуры, которые не встретишь в природе. Существует технология сборки потолочных плафонов из лепнины — 20–40 кв. м всего за 2–3 часа. Раньше на это ушли бы месяцы.

#### Что касается «чувства прекрасного», вы с заказчиком всегда на одной волне?

Заказчик приходит с тем, чего просит душа. А вот понять, как это реализовать, — задача дизайнера. Количество позолоты — это уже вопрос моего профессионализма. Бывает, клиента приходится уговаривать на какие-то нестандартные цвета, и все нужно показывать. Постепенно человек начинает понимать: то, что он хочет, — лишь малая часть того, что можно получить за имеющиеся деньги.

#### Чем интерьеры домов в морском стиле отличаются от яхтенных?

Интерьер в морском стиле — очень индивидуальная история. Часто нечто подобное встречаешь в детских комнатах: где-то штурвал висит, полоски, обои с лодочками... На деле же все намного серьезнее. Для меня морской стиль ближе именно к интерьеру яхты. Образцом морской классики, к примеру, можно считать Sea Cloud, известный парусник 1930 года постройки.



## Есть ли различия между работой над интерьером яхты и дома?

И там и там нельзя выходить за определенные рамки. Что в доме, что на яхте нужно учитывать ограничения — по высоте, ширине, площади, весу... Однажды нам предложили сделать необычный дизайн интерьера яхты длиной около 100 метров, и мы трудились над этим проектом параллельно с инженерами.

## А что было необычного?

На яхтах меня смущает отсутствие крупных окон. Да, в корме большие раздвижные стеклянные двери, лобовое стекло тоже огромное — капитану ведь нужен хороший обзор, а вот остекление надстройки и иллюминаторы корпуса, как правило, невелики. Нас тогда попросили создать интерьер светлый, «закрученный», пластичный. Мы предложили большие овальные иллюминаторы; столовую сделали сильно выступающей в кокпит, со скругленными дверями. Много стекла, зеркал... Мне было бы интересно и дальше работать над яхтенным дизайном. У нас с мужем уже больше 10 лет свои лодки; все они были разные, так что тему я знаю изнутри, причем подхожу к ней как женщина. В яхтенном дизайне очень мало женщин, и это заметно: большинство интерьеров довольно жесткие.

## И где это проявляется?

Не только в дизайне, но и в эргономике, в деталях. Например, шкафы, которые открываются и закрываются утопленной кнопкой. Они не рассчитаны на палец с длинным ногтем. Что, каждый раз звать мужчину? И таких мест немало. Я видела единственный женский проект яхты, и он мне очень понравился. Во всех остальных заметна «холодная» мужская рука.

У женщины всегда есть понимание своего интерьера, особенно если она умеет слушать себя

## А что вы можете предложить на яхте как женщина-дизайнер?

Я не касаюсь вопросов мореходности, ходкости, устойчивости, но могу говорить о позициях, которые меня не устраивают как пользователя, — на основе собственного яхтенного опыта. Первое — отсутствие масштабного остекления, которое можно было бы сделать. Второе — высота помещений: на большинстве яхт она невелика — и в каютах, и в общественных зонах. Да, я понимаю: чем выше надстройка, тем больше проблем с устойчивостью. Именно поэтому меня привлекают катамараны — для отдыха им нет равных. Помните проект Oхуген Yachts (Air 77. — Прим. МВУ) с поднимающейся секцией лобового стекла? Ну почему не строят такие лодки?!

## Какой вы видите яхту своей мечты?

Главное, чтобы не было прямых линий. Она должна быть похожа на морскую волну, с ее брызгами, пеной, изгибами и прозрачностью... С игрой света, поворотами, энергетикой

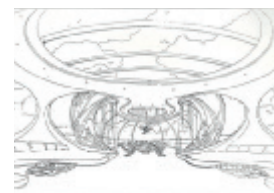


подъема. Она должна быть светлой, с отражающими эффектами и скругленными формами. Я люблю большие полукруглые диваны — сидеть на них гораздо удобнее, чем на прямых.

И, конечно, хочу большую каюту с просторным санузелом — мне на яхтах в туалетных комнатах всегда тесно, хотя я отлично понимаю, что на счету каждый сантиметр.

## А мужчины-дизайнеры понимают это иначе?

У них все интерьеры прямолинейные, тогда как яхта — вещь очень пластичная. Большинство интерьеров, которые я видела, формируются с использованием довольно темных материалов. Я уверена, что в море темно-серый и коричневый цвета вообще неприемлемы. Но основные покупатели — мужчины, у них это считается солидным. Когда женщина видит интерьер, то сразу может сказать: «О да!» или «О нет!». Потому что мы чувствуем. А мужчине прежде надо услышать мнение окружающих, ему важен его статус в обществе. Поэтому мужчине легко навязать любой интерьер, единственное, что требуется, — умение профессионально убеждать.



## Интерьеры яхт

«Яхта моей мечты должна быть похожа на морскую волну с ее изгибами, прозрачностью и энергетикой подъема»



**На странице слева, сверху вниз:** Благодаря ступеням из стекла и особой подсветке винтовая лестница «парит в воздухе», невзирая на свою массивность.

Пентхаус с панорамным остеклением сочетает в своем интерьере элементы классики и современного дизайна.

**Вверху:** Интерьер этого загородного дома изначально не планировался в морском стиле, однако добавление яхтенных элементов придало дому новое «звучание».

**В центре, слева направо:** Яркая современная кухня в стиле ар-деко.

Экостиль подразумевает минимализм в сочетании с обилием элементов из дерева и натурального камня.

Лестницы часто становятся центральным элементом интерьера дома. А на борту яхты это и вовсе ключевая точка, вокруг которой выстраивается остальное.

### То есть с мужчиной-клиентом работать проще?

*Доказать мужчине, что сюда подходит именно эта кровать, проще простого. Еще мужчины почти не различают цвета: разговор про оттенки для них — сущая какофония. Они не только не поймут, что им сказали, но даже не представляют, как на это реагировать. Им скучно часами обсуждать со мной отделку штор...*

*А у женщины всегда есть понимание ее «внутреннего интерьера», особенно если она умеет слушать себя. Ее не убедишь, что ей понравится то, что не нравится. Да, она может «временно согласиться» и решить для себя: «хорошо, я поменяю это потом». И вот это «потом» — кошмар для дизайнера: потом никогда ничего не происходит. У нас строят раз и навсегда, и это выливается в головную боль и семейные скандалы. Поэтому большей частью мы и работаем с женщинами. Эта история про любые интерьеры. Кроме яхтенных.*

### Почему?

*Тут мужчина приезжает на согласование интерьера сам: ну, яхта — это же мужское дело! А мужчины-дизайнеры и инженеры обычно*

*уверены, будто все, ими предлагаемое, правильно. Заказчику показывают типовые, устроившие кого-то позиции — и они кажутся ему идеальными.*

*Мужчины так устроены: им нужно сравнить одно с другим, повесить ярлычок, поставить на определенную полочку. И мы часто видим однотипные интерьеры яхт, а лодка в итоге может быть напичкана стольким, что всем этим просто не успеть воспользоваться.*

### И что же делать?

*Чтобы мужчина понял, что ему надо, наверное, следует уделять этому время. Как женщине — начать слушать себя, свои ощущения. Тогда бы он не просто смотрел на предлагаемые эскизы и кивал, а чувствовал. Когда я училась в Строгановке, женщин в моей специальности почти не было. Это сейчас дизайнерские курсы пачками выпускают девочек, обучив их чему-нибудь за пару месяцев. А тогда считалось, что дизайн интерьера — исключительно мужская работа. Лодки, как и машины, — это мужской мир, мужские игрушки. Но если бы больше женщин занималось дизайном яхт, мужской дизайн тоже изменился бы. Вот такая история. MBY*



# В колыбели цивилизации

Удивительный солнечный край, где много веков назад зародилась европейская культура, теперь стал лучшим местом для вдохновляющего и романтического отдыха, в том числе и на яхте.

**Ч**его только не было в Греции! Гневливый и любвеобильный Зевс плодил героев, герои восставали против олимпийских богов, те устраивали бури и войны. Люди

не отставали: суровая Спарта сражалась с помпезными Афинами, Рим — с Ахейским союзом, Крит — с Родосом.

Но и в отдыхе греки были величественны, как в битвах: на века остались в литературе шумные празднества с великими мудрецами во главе стола, полные споров пиры, на которых рождалась сократовская истина, и прекрасные поэмы о земле, где самое синее на планете море и самый белый берег. Именно там, на белом берегу синего моря, началась сегодняшняя цивилизация.

Современная Греция — как степенная мать семейства, с улыбкой вспоминая бурную молодость: в награду за все, что дал миру этот регион, он украшен теперь таким умиротворяющим спокойствием, словно на Земле больше не осталось тревог.

Миконос, один из островов Кикладского архипелага, на заре греческой истории оставался вдалеке от волнений, зато теперь это самое модное и стильное место на побережье. Старинный город узких улочек и крохотных домашних часовен спускается к сияющей полоске пляжей, украшенной гирляндой бутиков, изысканных ресторанов и веселых клубов на любой вкус, яхты отдыхают у причалов, слышен шум танцполов — Греции, как всем темпераментным странам, свойственна любовь к горячим ночным танцам.



*От  
острова  
Микonos  
рукой подать  
до лучших  
греческих  
марин*

Экстравагантный курорт Mykonos Blu Grecotel Exclusive Resort возвышается над изумительным по своей красоте пляжем Псару, который признан лучшим пляжем острова. Здесь можно поселиться в уютном бунгало, просторном сюите или на роскошной вилле. Любой из вариантов поражает, во-первых, продуманным оформлением: просто сочетать утонченную роскошь и по-гречески живописную естественность в архитектурных решениях и интерьерах, но создателям Mykonos Blu это удалось. Во-вторых, комплекс посреди этой почти первобытной близости к природе впечатляет уровнем комфорта: тут, на соленом греческом берегу, доступны все удовольствия отелей мирового уровня.

Разумеется, здесь круглосуточный сервис, роскошные салоны отдыха, разнообразие ресторанов, спа-центр и фитнес-галерея. Кроме того, многие апартаменты имеют собственные бассейны и частные сады, а также большой открытый бассейн с видом на море.

На пляже всегда кипит жизнь, и занятие найдется для каждого гостя: стильные вечеринки для любителей повеселиться, романтический ужин для пар или просто ленивый отдых в шезлонге с книгой (тут есть даже библиотека, ведь Греция — колыбель культуры). Персонал говорит на нескольких языках и всегда готов помочь гостям в любых вопросах.

Конечно, немало удовольствий вас ждет за пределами комплекса и даже за пределами острова, и для гостей Mykonos Blu они легко доступны: у отеля есть собственный великолепный причал для яхт и вертолетная площадка.

Яхта или вертолет предоставляются в аренду, но можно приехать на остров и на своей лодке. Вы удивитесь качеству яхтенного сервиса в этом тихом греческом уголке: команда Mykonos Blu поможет с обслуживанием яхты, с выбором маршрутов (отсюда — всего 4 мили до Делоса, родного острова Аполлона и Артемиды, 70 — до Афин и 85 — до Санторини), с организацией вечеринок на яхте или с доставкой спа-услуг прямо на борт.

Греция — край, воспитавший отважного Одиссея, неутомимых аргонавтов и героических мореходов-феакийцев. И в Mykonos Blu можно не только насладиться традиционным отдыхом у моря, но также почувствовать себя настоящим мореплавателем, одним из тех смелых путешественников, которые строили новую цивилизацию. Так что, если вы поклонник яхтинга, греческие острова станут идеальным местом для отдыха, а Mykonos Blu, готовый принять в том числе и мегаяхты, — идеальным «портом приписки», откуда начнутся приключения и куда так приятно возвращаться. Подробности здесь: [www.mykonosblu.com](http://www.mykonosblu.com). MBV

**Слева направо, сверху вниз:** Сливающийся с уровнем моря подогреваемый бассейн с морской водой на знаменитом пляже Псару при отеле может понравиться вам больше, чем само море.

Утопающие в садовой зелени белые бунгало традиционных для архитектуры Киклад кубических форм контрастно выделяются на фоне вечно лазурного неба.

Стильные рестораны и бары, яркая ночная жизнь, а также симпатии к курорту самых блистательных тусовщиков Европы — залог того, что отдых на Миконосе также сулит незабываемые вечеринки и веселые знакомства.

Миконос удивительно живописен: ветряные мельницы, множество церквей, солнечная гавань с разноцветными рыбацкими судами и роскошными яхтами. Но в основном острове значит экзотическими пляжами и бурной ночной жизнью: сюда съезжаются богемная публика со всего мира.

Романтические виллы с частными бассейнами отеля Mykonos Blu — любимое место отдыха представителей мировой элиты.



# Рецепт идеального дома

Жилое пространство становится домом лишь тогда, когда оно созвучно внутреннему миру хозяина, когда сама атмосфера способствует достижению заветных целей. И если речь идет о человеке, страстно чем-то увлеченном, покой и домашний уют он найдет только в условиях, где ничто не препятствует занятию любимым делом.

Текст Яна Гусева

**Л**юбители яхтинга всегда мечтают жить у моря. Если на борт пришвартованной яхты можно подняться прямо в халате, с утренней газетой и чашкой кофе, — жизнь уже удалась. Казалось бы, чего еще надо? И все-таки территориальная близость дома к причалу — условие хотя и принципиальное, но не единственное. При выборе жилища мечты среди множества вариантов на рынке стоит подумать и о других аспектах.

Важно, например, само место. Суровые скандинавские рыбаки ищут жилье в тех же широтах, где родились и где поймали свою первую Большую рыбу, — в краю холодных ветров и не всегда ласкового моря. Светские жители европейских ли, российских ли столиц ни за что не согласятся покинуть мегаполис и будут искать апар-

таменты недалеко от яхт-клуба в черте города. Очарованные средиземноморским темпераментом люди мечтают о теплом бризе, несущем запах виноградников, в старинном городке где-нибудь на юге Франции или на острове Кипр.

Вот для последних идеальным решением может стать Limassol Marina — жилой комплекс премиум-класса в самом сердце кипрского Лимасола.

## ОСТРОВ

Яркий, веселый, многоликий Кипр расположен на морском пути, соединяющем три континента. По яхтенным меркам отсюда рукой подать до Греции и живописных ее островов; отсюда ведет дорога к Ливану, Израилю, Египту и Турции, а через Суэцкий канал открыт доступ в Красное море. При этом Кипр — одна из самых безо-

Просторные уютные апартаменты с панорамными окнами хорошо защищены от шума и жары.

Бассейн рядом с домом — отличное место для детских игр или приятного вечера в кругу семьи. Впрочем, до морского пляжа отсюда тоже рукой подать.







*Limassol Marina — место для тех, кто не представляет себе жизни без моря*

пасных стран Евросоюза и чуть ли не самая комфортная: низкая стоимость проживания на острове удачно дополняется выгодным режимом налогообложения и юридической системой, основанной на английском праве. Здесь мягкий и стабильный климат, вкусная еда, а 90% обитателей свободно говорят по-английски. По родной речи, впрочем, заскучать россиянину тут тоже не придется: на острове постоянно проживает почти 40 тысяч русских.

## ДОМ

Курорт Limassol Marina, ставший процветающим центром яхтинга, жизни и отдыха на южном побережье Кипра, предлагает 162 роскошных квартиры и 74 эксклюзивные виллы с частными причалами или прямым выходом на пляж. Качество особняков и апартаментов соответствует самым высоким европейским стандартам комфортной жизни: к неременному уюту помещений прилагаются просторные террасы и веранды, бассейны, паркинги, круглосуточная служба безопасности, включающая CCTV-камеры, консьерж-служба и сниженные тарифы на причальные места. Неудивительно, что солидная часть вилл здесь уже продана.

Панорамный вид на море прекрасен сам по себе, но сердце опытного капитана он заставит зайтись

от мальчишеского восторга: 650 швартовных мест для яхт длиной до 110 м — это уже не просто хорошая яхтенная стоянка, а полноценный роскошный порт с самым высоким качеством обслуживания лодок. Тем, кто без яхты себя не представляет, легко захотеть обосноваться здесь навсегда, что, кстати, не слишком хлопотно: процедура лизинга или покупки недвижимости на Кипре понятна и безопасна, а команда юристов Limassol Marina всегда готова помочь в решении любых вопросов.

## ГАВАНЬ

Действительно, 650 причалов — это много, особенно если учесть, что в марине имеются все условия для швартовки суперяхт. На каждом пирсе есть раздаточная колонка с водой, электричество, интернет, телефон, организована утилизация отходов. Помимо этого, в гавани есть средства для подъема судов и техническое оборудование на берегу, станция заправки топливом, вертолетная площадка и лодочная мастерская для небольшого ремонта и сервиса яхт. Бесперебойную работу всех служб гавани сопровождает круглосуточная охрана, консьерж-сотрудники и, разумеется, команда профессионалов морского дела. Лодки здесь в таком же комфорте и безопасности, что и резиденты Limassol Marina.

### Вверху:

Истинные фанаты яхтинга знают, насколько важно держать лодку под присмотром. Здесь яхты не только под круглосуточной охраной — они остаются в шаговой доступности для владельца.

### На странице справа, сверху вниз:

Limassol Marina — очень красивое место. Природа Кипра впечатляет сама по себе; эффектные архитектурные решения в обрамлении гор и морской полосы только подчеркивают живописность этого края.

Кроме прочего, приятно знать, что твои соседи увлечены тем же, что и ты. Этот в полном смысле морской жилой комплекс выбирают люди, страстно влюбленные в яхтинг. Так что с соседями у вас всегда найдутся общие темы для разговора.



### Яхта у порога

Позавтракать на борту своей любимой яхты или на просторной террасе с видом на любимую яхту — в Limassol Marina доступны оба удовольствия. Согласитесь, очень удобно жить в месте, где собраться на морскую прогулку так же легко, как, скажем, на велосипедную

## ИНФРАСТРУКТУРА

Идеальный дом в идеальной изоляции — это миф. Хорошо жить только там, где с одинаковым удовольствием можно остаться дома или выйти из него. В этом смысле Limassol Marina, пожалуй, выигрывает у многих других жилых комплексов в этих широтах: впечатляющее разнообразие ресторанов и культурно-развлекательных заведений на территории, торгово-коммерческая зона, офисы яхтенных брокеров, медицинские услуги, развивающие и образовательные программы для детей — все предусмотрено и отлично организовано.

## ОТДЫХ И РАЗВИТИЕ

До исторического центра города 5 минут пешком, до знаменитого Лимасольского замка — 2 минуты. Гулять по городу не надоедает: причудливое переплетение нескольких культур, немыслимое в других частях света, поражает на каждом шагу. Странникам активного образа жизни тоже есть чем заняться: для жителей и гостей предусмотрены спа-зона и спорт-клуб на территории комплекса и превосходный выбор спортивных занятий в регионе. Любители гольфа ценят здешние поля мирового класса, протянувшаяся вдоль побережья 17-километровая прогулочная аллея одинаково нравится и мамам с малышами,

и велосипедистам, а любители дикой природы с удовольствием осваивают пешеходные маршруты в горном массиве Троодос.

Разумеется, большой популярностью здесь пользуются водные лыжи, виндсерфинг, парусный спорт и рыбалка. Нельзя не упомянуть и о дайвинге: на доступной глубине (16–42 м) недалеко от порта Ларнака лежит остов потерпевшего кораблекрушение в 1980 году парома *Zenobia*, ставший популярным объектом для погружений с аквалангом.

## НАЙДЕТЕ ЛИ ВЫ ЗДЕСЬ ИДЕАЛЬНЫЙ ДОМ ДЛЯ СЕБЯ?

Limassol Marina — это не рай на земле. Рай хорош для людей неспешных и праздных, чье счастье — валяться в шезлонге, потягивая через трубочку мохито или сок кокосового ореха и прислушиваясь к шепоту океана.

В Лимасоле все иначе: здесь живут те, для кого море стало вечной страстью и верным другом. Превосходные жилые пространства, отличные условия для яхтинга, все необходимое для отдыха в любой его ипостаси и главное — ежесекундная возможность не просто любоваться морем, но общаться с ним... Вот рецепт идеального дома от Limassol Marina. Если это совпадает с вашими мечтами и целями, то вам сюда. **IMBY**

# Хочу, чтобы...

Путешествия всегда меняют нас в лучшую сторону, позволяя узнать больше не только о мире, но и о себе. И есть места, где это удается особенно хорошо.

Текст Ольга Селезнева Фото Marti Hemithea





**У** кого хочет на отдыхе уставший обитатель мегаполиса? Тишины, девственной природы, комфорта, роскошных ресторанов, теплого моря, интересных занятий, приятных эмоций... Скорее всего, получится длинный список, где многие пункты противоречат друг другу. Красивых, но при этом уединенных мест на нашей измученной цивилизацией планете не так уж много. Еще меньше таких, где к природным красотам прилагается комфорт. И уж, казалось бы, совсем нереально — найти все это, не улетаая в другое полушарие. Но главное — все остальные туристы хотят ровно того же самого. Где же найти этот «потерянный рай» — и только для себя любимого?

## МЕСТО

Едва ли придет в голову, что подобный «клад» можно обнаружить не так уж далеко от столицы — в Турции. Уже не первое десятилетие эта страна принимает огромный поток российских туристов, и даже в очень хороших отелях не избавиться от главной проблемы — многолюдности. Впрочем, главное — знать правильные места. Одно из них — залив Хисароню, а если точнее — деревня Орхание на его побережье.

Расположенная в некотором отдалении от протоптанных туристических троп (100 км от аэропорта Даламан и 20 км от популярного Мармариса), деревня являет собой один из редких оазисов, нетронутых массовым туризмом. Пустынные песчаные пляжи, чистейшая вода, множество маленьких бухт и островов, поросшее соснами побережье и главное — тишина. Отелей здесь совсем немного, и, бесспорно, лучший из них — недавно построенный Marti Hemithea. Он назван в честь Гемифеи — древнегреческой богини, чьим «домом» по легенде и является это место.

## ОТЕЛЬ

Marti Hemithea — это обширная территория и всего тридцать с небольшим номеров. Причем даже самый компактный из них (категория Superior) занимает площадь 43 кв. м! Номера класса Superior Suite и вовсе двухэтажные, с двумя ванными комнатами и отдельной гардеробной. А есть еще «башня», стоящая отдельно

**Крупно:**  
Во многих номерах отеля Marti Hemithea есть просторная терраса с собственным бассейном.

**Вверху:**  
Вход в отель Marti Hemithea.



*Редко  
где можно  
найти такой  
комфорт  
в сочетании  
с красотой  
природы*

от основного здания отеля, где располагается «президентский» сьют и роскошные апартаменты для молодоженов. Номера различаются дизайном, но вне зависимости от класса — везде настоящая, не кричащая роскошь: мрамор, мозаика, изысканные детали. В большинстве номеров есть джакузи или собственный бассейн и абсолютно во всех — открытая терраса с видом на море.

Хороший отдых немислим без гастрономических удовольствий. За этим стоит заглянуть в Club Mistral — ресторан и бар на территории отеля. Расположенный возле большого бассейна в окружении сосен, он отлично подойдет и для полуденного послепляжного ланча, и для романтического ужина. Кухня — средиземноморская, интернациональная и тайская, при этом даже самые простые и знакомые блюда — произведения искусства. Креативность шефа — особая гордость Marti Hemitheia. Кстати, Club Mistral — не единственное место для трапезы на территории отеля. Стоит прогуляться в яхт-клуб, где также есть бар, кафе и кондитерская.

## МАРИНА

Задолго до появления отеля Marti Hemitheia здесь началось строительство гавани Marti Marina — залив Хисароню давно притягивал яхтсменов. При слове «марина» воображение сразу начинает рисовать огромную территорию с водой, пропахшую дизелем и забитую лодками всех мастей. На деле Marti Marina — компактное и уютное пространство «для своих»: здесь 370 швартовных мест. Поэтому в отель Marti Hemitheia можно не только прилететь или приехать, но и прийти на яхте. Если своей лодки нет, а исследовать живописные окрестности с воды хочется, яхту — моторную или парусную — с командой можно арендовать на месте. Более того, в марине действует парусная школа, где можно научиться азам яхтинга и не только...

## ЧЕМ ЗАНЯТЬСЯ?

Выбирая для отдыха тихое место, вы рискуете заскучать, но только не в Marti Hemitheia. Помимо занятий в парусной школе, здесь можно брать уроки дайвинга

### Вверху:

Интерьер номера класса Grand Deluxe. А на террасе площадью 30 кв. м есть мраморное джакузи.

### На странице справа:

В центральной части территории отеля Marti Hemitheia — большой бассейн в окружении сосен.

Открытая терраса ресторана Club Mistral.

В Marti Hemitheia есть все возможности для организации свадеб и других ярких событий на самом высоком уровне.



### НА ЯХТЕ ПО ЗАЛИВУ

Залив Хисароню, на побережье которого располагается отель Marti Hemithea, изобилует островами с сосновыми лесами и уединенными пляжами с чистой водой. Не упустите возможность исследовать этот заповедный уголок на яхте, которую можно арендовать в Marti Marina Orhaniye

или арендовать необходимое оборудование, если инструктор вам не требуется. Ветровая обстановка в заливе Хисароню также идеальна для виндсерфинга. На суше занятий не меньше — можно поучиться верховой езде, взять напрокат велосипед или скутер. Персонал Marti Hemithea организует вам индивидуальную экскурсию, благо в окрестностях залива и на полуострове Датча масса интересного. Стоит посетить храм Гемифеи, средневековые крепости, античные города; здесь множество прекрасных пляжей и бухт, в том числе уникальное место Кыз Куму — 600-метровая песчаная отмель, где даже вдалеке от берега «ходят по воде». Можно отправиться в «экспедицию» по окрестным деревушкам, исследуя местный колорит, или даже на соседний греческий остров Сими.

Ну а после активного дня самое время отдохнуть в спа. В самом деле, не может же отель, названный в честь богини красоты и здоровья, обойтись без «храма» исцеления тела и души! Массажи, косметические процедуры, ароматерапия, хаммам... И, конечно, йога — для нее выстроен открытый павильон в тени деревьев на склоне горы. Занятия на воздухе, в слиянии с природой — совсем не то же самое, что в городских йога-центрах.

### ОСОБЫЕ СОБЫТИЯ

Marti Hemithea — не просто один из множества роскошных отелей. Место это действительно уникальное и как нельзя более подходящее для событий, которые должны занять свое место в копилке драгоценных воспоминаний. Например, свадьба, медовый месяц или просто восхитительные выходные на двоих. И если с романтическим уикендом все просто, то свадьба — дело куда более ответственное. Marti Hemithea для этого предлагает две «площадки» — упомянутый выше Club Mistral или романтический сад с ночной подсветкой. Обе способны принять от 100 до 190 гостей в зависимости от формата: ужин, коктейль, вечеринка и т.д.

Что бы вы ни задумали, персонал Marti Hemithea готов пойти вам навстречу. Причем возможности простираются куда дальше, нежели обычная во многих отелях формула «лимузин – цветы – шампанское». VIP-трансфер на вертолете или гидроплане... К вашим услугам новая восьмиместная амфибия Cessna Caravan... Выездной пикник в уединенной бухте... Круиз на яхте... Marti Hemithea — это место, где желания исполняются. **MBV**



# Северный шик

Как подобрать идеальный гардероб, не отказываясь от комфорта и сохраняя индивидуальность?

Стиль в одежде определяют два фактора: вкус и климат. С первым все просто: понимание правил создания гармоничных линий силуэта, тонкое чувство цвета и фактуры и, главное, приверженность безупречному качеству помогают оставаться элегантным в любой ситуации. И уже много десятилетий за эталоны стиля в мужской моде отвечают итальянские модные дома.

Одно из преимуществ итальянского производства для жителей Петербурга — чуткость и профессионализм дизайнеров не только в вопросах цвета или кроя, но также в вопросах климатических. Лучшие итальянские марки умеют сочетать красоту с комфортом: их изделия безупречно защищают, скажем, от ветра и влажности и безупречно же смотрятся в ветреную и влажную погоду. Те, кто выбирают Италию, знают:



Новый  
фирменный  
магазин Borrelli  
приглашает  
за весенне-летней  
коллекцией  
2015 года

**Крупно:**  
Первый в России официальный партнер бренда Borrelli ждет гостей в галерее бутиков Grand Palace на Невском проспекте.

**Вверху:**  
Здесь можно полностью обновить гардероб, от сорочек до аксессуаров. Кстати, скоро в бутике можно будет заказать наряд от итальянских портных дома Borrelli и по своей мерке.

роскошные наряды с солнечного полуострова уместны и в петербургское межсезонье. Теперь, к большому удовольствию петербургских франтов, этой весной в Северной столице открылся первый в России фирменный магазин Borrelli.

Если вы хоть раз примеряли костюм этой марки, то уже знаете: неперемное свойство каждой коллекции модного дома — сочетание того, что принято называть добротностью, с настоящей, тонкой элегантностью. Это именно те сорочки, брюки и пиджаки, которые подойдут как средиземноморским щеголям, так и харизматичным и успешным людям нашего севера.

История модного дома Borrelli началась век назад с маленькой мастерской искусной портнихи Анны Боррелли. Умная и талантливая неаполитанка выбрала

правильный тон: она работала для узкого круга ценителей, которые за безупречное качество нарядов платили ей нехарактерным для итальянцев постоянством. Эту линию поддерживали и развили несколько поколений семьи Боррелли, и теперь верность стандартам ремесла, а также правильный и весьма тонкий подход к переработке классических идей, придающий костюму индивидуальность, остаются главными принципами модного дома.

Костюмы от Borrelli едва уловимо, на полшага отходят от классических стандартов в пользу удобства, но сколько шарма в этом отступлении, сколько мужественной и стильной небрежности! Именно это импонирует в марке российскому клиенту: для него, закаленного севером, важны и статус, и комфорт, и индивидуальность, а с Borrelli получает все вместе. **MBY**

# Новое направление

Bentley Motors на пороге новой эры.  
Изменится всё — от автомобилей  
до дилерских центров. Что ждет  
легендарную марку и ее поклонников?

Текст Ольга Селезнева Фото Алексей Ченсан





**Н**овым официальным дилером автомобилей Bentley в России стал «Авилон» — холдинг, имеющий богатый опыт работы с премиальными брендами: Rolls-Royce, Mercedes, BMW. Временный шоу-рум компании в Москве появился еще в конце 2014 года, а 16 мая состоится торжественное открытие дилерского центра на Волгоградском проспекте. Это первый в мире салон, который выполнен в новых архитектурных стандартах марки. А они, в свою очередь, отражают серьезные перемены в философии самой Bentley Motors.

## BENTLEY МЕНЯЕТ ЛИЦО

«Марка выбрала новое направление и начала выпускать новые модели, — говорит директор «Bentley-Авилон» Сергей Мелюх. — Мы намерены охватить более молодую аудиторию и вернуть позиции в автоспорте: на счету Bentley немало побед на трассе в Ле-Мане, да и вообще история марки начиналась с гонок».

Обновление намечено по всем направлениям, начиная от разработки нетипичных для Bentley моделей и заканчивая появлением новых материалов и цветов. Конечно, поменяется и лицо марки — ее салоны. Дилерский центр «Bentley-Авилон» в столице стал первым таким примером; скоро аналогичным образом переоборудуют все представительства Bentley в мире. Московский шоу-рум — самый крупный в Европе (площадь более 1700 м<sup>2</sup>), а его оформление выглядит достаточно непривычно по сравнению с прежним консервативно-аристократичным обликом салонов Bentley: минималистский современный дизайн, много света и ярких оттенков.

По словам Сергея Мелюха, изменения палитры коснулись не только салонов; множество новых цветов доступно и для самих автомобилей: Monaco Yellow, Continental Yellow, Apple Green... Раньше цветовая гамма была более классической — насыщенные, но темные тона.

## CONTINENTAL GT3-R

Самая экстремальная из моделей Bentley. Автомобиль класса Grand Touring с динамикой спорткара разгоняется до 100 км/ч за 3,8 с: мощность 580 л.с., «короткие» передачи и облегченная на 100 кг по сравнению с Continental GT конструкция. Как и другие модели, GT3-R собирают вручную на заводе в городе Крю, а доводкой занимается подразделение Bentley Motorsport. Автомобиль выпускается ограниченной серией в 300 экземпляров.



BENTLEY

МОСКВА-ВОЛГОГРАДСКИЙ

ВАШ НОВЫЙ ДИЛЕР

8 495 232 41 41



BENTLEY



### BENTAYGA

Так называется скала в центре острова Гран-Канария. Имя нового внедорожника Bentley соединяет в себе слово «тайга» (английское taiga звучит так же) и начало фамилии основателя бренда Вальтера Оуэна Бентли. У Bentayga есть все шансы изменить привычное представление о SUV'ах: она объединяет качества внедорожника с высочайшим уровнем отделки и комфорта других моделей Bentley. По предварительным данным, Bentayga получит двигатель W12 6.0 Twin Turbo с отдачей не ниже 635 л.с. и 820 Н·м. Модель выйдет на рынок в 2016 году, но предзаказы на нее уже принимаются.

«Хотя в России марка всегда была достаточно “молодой”, в Европе, да и во всем мире она, как многие другие люксовые бренды, позиционировалась для старшего поколения. На нашем рынке Bentley покупают все возрастные категории, хотя основная часть клиентов и у нас старше сорока. Но, при всех изменениях, богатое наследие марки останется неизменным: роскошь, ручная работа, технологическое совершенство и спортивный характер».

### АВТОМОБИЛЬ ДЛЯ ВОДИТЕЛЯ

Несмотря на свой очевидный аристократический статус, Bentley — автомобиль скорее не для пассажира, а для водителя.

«Даже наш флагман, самый большой и роскошный Mulsanne, предназначен для самостоятельного вождения, — комментирует Сергей Мелюх. — Бренд появился в 20-х годах прошлого столетия и практически до 2000 года шел бок о бок с маркой Rolls-Royce. Внешне это были очень похожие автомобили, да и собирались они на одном и том же заводе.

Однако “птичка” Bentley ставилась на капоте более “драйверских” машин, с жесткой подвеской и более мощными двигателями. В отличие от Rolls-Royce с его плавным ходом и ориентацией на комфорт пассажира, Bentley прежде всего должен приносить удовольствие от вождения».

### НОВЫЕ МОДЕЛИ — НОВЫЕ СКОРОСТИ

После перехода Bentley в состав Volkswagen Group, в 2003 году вышла переломная модель — Continental GT, а чуть позже — Flying Spur. Эти абсолютно новые для марки автомобили изменили бренд и увеличили продажи. Сейчас Bentley опять на пороге новой эры: вскоре у марки появится первый кроссовер класса «люкс» Bentayga, сделанный в полном соответствии с традициями Bentley: только ручная сборка и лучшие материалы. Первый автомобиль, полностью готовый к серийному выпуску, можно увидеть на заводе в Англии, и дилеры уже принимают заказы. Официальная премьера состоится в сентябре на франкфуртском автосалоне, при этом компания обещает, что Bentayga станет самым быстрым внедорожником в мире и буквально перевернет рынок.

Вспомним, что до начала века Bentley не публиковала мощность двигателей, ограничиваясь сообщением «достаточная». Видимо, концепция поменялась. Во всяком случае, для еще одной новинки эта характеристика известна — 580 л.с. Таким мотором оснащен Continental GT3-R, который уже сейчас можно увидеть в Москве, в дилерском центре «Bentley-Авилон». Эта модель будет выпущена ограниченной серией в 300 экземпляров на весь мир, и, кстати, мощность вышеуказанного двигателя для GT3-R не предельная — можно и больше. Это автомобиль не только для городского использования, но и для трека.

**На предыдущем развороте:**  
По образцу нового московского салона «Bentley-Авилон» скоро будут переделаны все остальные представительства Bentley в мире.

**Справа:**  
Bentley Continental GTV8S  
Concours Series.

**Внизу:**  
Зона конфигурации в салоне, где клиенты выбирают цвета и отделочные материалы.



*«Каждому клиенту стоит побывать на заводе Bentley, чтобы понять дух марки»*

**BENTLEY EXP 10 SPEED 6**

Двухместное спортивное купе — принципиально новая модель для Bentley, но серийные перспективы у этого спорткара вполне серьезные. Решетка радиатора и фары получили новые формы, сохранив при этом стиль марки. Кузов имеет спортивный силуэт благодаря длинному капоту и расширенной задней части с удлиненными стойками. Окрас — насыщенный оттенок знаменитого British Racing Green. Из характеристик известно только о гибридной силовой установке и коробке передач с двойным сцеплением.

Наконец, на недавно проходившем автосалоне в Женеве был показан концепт спорт-купе Bentley EXP 10 Speed 6, но в серию эта модель выйдет не раньше 2018 года.

**ЛЮБОЙ КАПРИЗ**

Bentley можно купить в базовой комплектации, и это будет весьма щедро оборудованный автомобиль. Впрочем, как и в случае с яхтами, абсолютное большинство клиентов желают индивидуализировать свое дорогостоящее приобретение. Помимо обширного списка заводских опций, можно воспользоваться услугами подразделения Mulliner, которое задолго до появления Bentley занималось каретами, мебелью и предметами интерьера. А когда была основана марка, ателье начало персонализировать автомобили Bentley в соответствии с индивидуальными пожеланиями клиентов, расширяя рамки возможностей завода. Бытует даже легенда, как однажды для клиентки подбирали специальный цвет кузова, в точности совпадающий с тоном ее лака для ногтей. Сейчас в палитре Bentley насчитывается более 120 цветов (все образцы есть в салоне «Bentley-Авилон»), но даже если ни один из них не устраивает вас полностью, всегда можно создать новый.

То же касается и материалов отделки салона; обычно завод использует в интерьере два цвета — основной

и дополнительный, но с помощью Mulliner можно подобрать три и более, и при необходимости ателье сделает предварительный макет салона. Что касается опций, то среди них немало интересных, которых у других марок не найти. Например, холодильник в модели

Mulsanne, вмещающий две бутылки шампанского и три бокала. Его даже язык не поворачивается назвать холодильником — это произведение искусства. Или графика на кузове: линии наносят вручную кистью.

«Безусловно, каждому клиенту стоит побывать на заводе, чтобы почувствовать дух марки, — говорит Сергей Мелюх. — Многие сотрудники работают там уже в третьем поколении, занимаясь кропотливым ручным трудом и используя уникальные инструменты, которым уже лет по восемьдесят.

Автомобили Bentley престижно не только водить, но и создавать. Мы регулярно возим на завод клиентов, и, думаю, число их будет только расти. А еще ежегодно реализуется программа Power on Ice; для европейских клиентов мероприятие проводят в Финляндии, где можно кататься по замерзшим озерам и заметно укрепить водительские навыки под руководством гонщиков мирового класса. И, конечно, «Авилон» будет участвовать во всех российских и мировых мероприятиях Bentley». MBY



# Вкус к жизни

Спрос на комфортные и стильные дома с видом на прибой растет год от года. Даже некоторые всемирно известные курортные комплексы откликаются на него, корректируя свой подход к отдыху. Удачный пример на Средиземноморье — Elounda SA & Resorts, который с недавних пор предлагает гостям домашний уют на одной из роскошных уединенных вилл с частным пляжем.



**К**огда-то, шесть веков тому назад, мирные люди опасались селиться в районе Элаунды, потому что этот критский берег облюбовали пираты. У морских разбойников хороший вкус — они всегда умели выбрать самый богатый корабль, самую красивую женщину и самую уютную бухту.

Хороший вкус и у семьи Кокотос, основателей и владельцев Elounda SA & Resorts, которые в 1982 году затеяли в этом месте гостиничный бизнес. Тогда Elounda Mare Hotel стал первым отелем на Средиземном море, где у каждого из многочисленных бунгало был отдельный бассейн. Вскоре такая концепция частного отдыха стала своего рода нормой для курортов категории deluxe, но супруги Кокотос впервые реализовали ее здесь. Неудивительно, что Elounda Mare первым из греческих

отелей вошел в престижную ассоциацию Relais & Chateaux еще 1987 году.

Семья Кокотос на достигнутом не остановилась. Супруги Спирос и Элиана непрерывно работали над расширением и улучшением курорта, покупали близлежащие участки, и с каждым годом новых объектов становилось все больше. В то же время они всегда старались следить, чтобы старая часть отеля оставалась современной и отвечала ожиданиям требовательных клиентов, приезжающих сюда из самых дальних уголков света. Сейчас отель Elounda Mare включает 92 номера высокой категории: узнаваемый яркий стиль в оформлении, гармоничное присутствие технологических достижений, «природный» дизайн и, конечно, почти семейное дружелюбие персонала способствуют возвращению гостей в Elounda по несколько раз в год.



*Гости  
отеля  
Elounda  
возвращаются  
в любимую  
бухту снова  
и снова*

Но даже часто бывая здесь, можно оказаться в новых декорациях: выбрать, к примеру, в очередной приезд отдых в Elounda Peninsula All Suite Hotel — отдельном крыле роскошных апартаментов на первой линии моря.

Elounda Peninsula All Suite Hotel был открыт как самостоятельное отельное пространство в 2002 году и вскоре попал в top list самых популярных греческих отелей. Секрет успеха не так уж сложен: полностью оригинальная сьют-планировка каждого номера, невероятной красоты морские виды из окон и с террас и впечатляющая инфраструктура.

Возьмем хотя бы спа-комплекс. Понятно, что без зоны отдыха и ухода за телом ни один современный отель не обходится, но Six Senses Spa — что-то особенное. В названии заложена идея пробуждения всех чувств: зрения, слуха, осязания, вкуса и обоняния. Шестое же из обещанных чувств — это невероятное блаженство, которое испытывает посетитель

комплекса. На территории в 2200 м<sup>2</sup> расположены 23 процедурных кабинета, за дверями которых происходят разные чудеса — от стандартного очищения кожи до массажа со стимуляцией энергетических точек с помощью драгоценных камней и кристаллов. Наверняка в одной из этих часовен здоровья вы найдете свой способ раскрыть шестое чувство.

Кстати, ходит слух, что все это очень помогает в спорте. Можете проверить сами — в гольфе (частное поле на 9 лунок впечатлит даже профессионалов, а новичкам предлагается курс обучения в «Академии гольфа»), на теннисном корте или на одной из многочисленных спортивных площадок. Кроме того, в отеле есть школа дайвинга, детская футбольная школа английского ФК «Арсенал» и возможность научиться танцевать у Фокаса Евангелиноса, хореографа с мировым именем.

Поработать над танцевальным «домашним заданием» можно и на территории комплекса: рестораны

**Вверху:**  
Конечно, превалирующее достоинство апартаментов комплекса Elounda — изумительной красоты виды из окна.

**На странице справа:**  
Стильные рестораны на любой вкус находятся в паре минут ходьбы от номеров: найдется вариант и для шумного веселья, и для романтического ужина.

В Elounda почти нет стандартных номеров, только стильные сьюты. У многих апартаментов есть собственные частные бассейны.

В Elounda особое внимание уделяют детям: есть даже детская футбольная школа.

Разумеется, в комплексе есть все для спорта и релаксации: многочисленные корты, спортивные площадки и тренажерные залы, а также знаменитое роскошное профессиональное поле для гольфа.



## СПА-КОМПЛЕКС

Уникальная спа-программа Six Seasons Spa помогает раскрыть все пять чувств восприятия, а еще — найти шестое: чувство невероятного блаженства

и бары здесь предлагают не только потрясающе вкусную еду и лучшие греческие вина, но и развлекательную программу.

Разумеется, все это доступно и для гостей Elounda Peninsula Diamond Residences — самого нового проекта семьи Кокотос. На создание небольшого городка из отдельных вилл и коттеджей с бассейнами и даже небольшими собственными пляжами владельцев Elounda вдохновила преданность постоянных клиентов: многие из них просто не хотели покидать отель. Однако долгосрочное пребывание — это уже иной формат организации жизни, требующий нового подхода. Уединенные виллы, конечно, роскошнее апартаментов в отеле, но не это главное: важнее уникальное оформление каждой виллы, теплый уют и ненавязчивое первоклассное обслуживание, позволяющее гостям чувствовать себя в Elounda Peninsula Diamond Residences как дома.

Говорят, жить надо со вкусом. Владельцы Elounda SA & Resorts действительно знают в этом толк и готовы делиться с гостями: здесь найдется «вкусное» предложение для поклонников любого стиля отдыха. **MBV**





Эксперт МВУ  
Дэвид Марш  
E-mail: editor@mby.ru



12-метровый прототип Thorbjorg похож на RIB из-за массивного привального бруса

## Дуга окружности

Компания Rafnar создала уникальный корпус, используя идеи изобретателя позапрошлого века

### ДЕЙСТВИЕ ПЕРВОЕ: ЗАЛ СОВЕЩАНИЙ В RAFNAR

Сидя в офисе Rafnar в промозглом Рейкьявике, я рассматривал модели катеров с радикально новыми корпусами, разработанными в этой исландской компании. Кто бы мог подумать, что вдохновением для инженеров послужила инновационная парусная лодка шведского изобретателя Фредрика Лjungстрема, чьи работы я изучал в колледже 37 лет назад! Я не оговорился: две скоростные лодки, способные разогнаться до 40 узлов, которые мне предстояло тестировать совместно с береговой

охраной Исландии, частично унаследовали геометрию корпуса водоизмещающего парусника.

Оссур Кристенссон, главный идеолог нового корпуса под названием ОК, — весьма интересный джентльмен, сменивший в своем увлечении яхтингом множество лодок — от канадского каноэ до 40-метровой моторной яхты. И хотя геометрия корпуса Оссура значительно отличается от базовой идеи XIX века, исландский конструктор подчеркивает, что на его создание повлияли именно идеи Лjungстрема.

Фредрик Лjungстром придумывал совершенно разные вещи, но корпус с названием «дуга окружности» относится к числу наименее известных его работ. Основываясь исключительно на логике, он предположил, что если заставить обтекающую корпус воду менять направление максимально плавно, то возмущение потока будет минимальным. Согласно той же логике, кроме прямой линии, наименьшее возмущение потока будет иметь место вдоль дуги окружности. Но не подумайте, что это относится лишь к форме шпангоутов, — батоксы

также представляют собой изогнутые линии.

Именно этот принцип лежит в основе запатентованного корпуса Rafnar ОК. Сперва даже не думаешь, что, помимо форштевня необычной формы, «словом» борта и «хитрых» реданов-брызгоотбойников (см. фото справа), у этого 10-метрового катера RIB столь сложная геометрия днища. Но если внимательно посмотреть внутрь матрицы корпуса, все становится понятным.

Rafnar не утверждает, что такой корпус отличается низким сопротивлением и обеспечивает

На ходу Leiftur создает много брызг, но брызгоотбойники эффективно отводят их в стороны



При выходе на глиссирование корпус Rafnar практически не имеет горба сопротивления



экономии топлива. Основное преимущество корпусов «дуговой» геометрии в том, что у них более комфортное по сравнению с корпусами «глубокое V» движение по волне. Они не теряют контакта с водой, не прыгают по гребням, более устойчивы на ходу. Короче говоря, в условиях волнения такое судно отличается лучшей мореходностью. Чтобы доказать это, компания отдала катер на тест (3000 миль!) исландской береговой охране и пригласила нас.

#### ДЕЙСТВИЕ ВТОРОЕ: РАЗДЕВАЛКА В RAFNAR

Перед поездкой в Исландию я купил классную куртку Musto Arctic Pro, однако желание надеть ее на тест быстро пропало, когда в Рейкьявике разыгралась январская пурга. Нас обязали натянуть «дугие» спаскостюмы и надеть прочные шлемы. Похожий на желтого хоббита, я направился к причалу, чтобы сесть на борт прототипа RIB Leiftur, чей корпус поблескивал ледяной коркой.

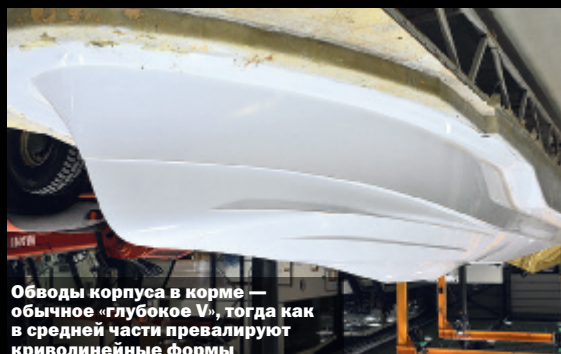
Первое, что тут же замечаешь, — при выходе на глиссирование отсутствует горб сопротивления. Для прогулочных судов, нынче сплошь оборудованных умными системами автоматического управления дифферентом, это не столь критично: их владельцы обычно выбирают максимальные хода. Однако для рабочих лодок отсутствие горба крайне важно. Возможность двигаться на заданной скорости, например, позволяет спасателям четко подойти

к движущемуся судну без опасения внезапно потерять скорость и в самый неподходящий момент сойти с глиссирования. Согласитесь, и для обычных яхтсменов такие качества судна были бы нелишними.

В сравнении, скажем, с 10-метровым RIB'ом Scorpion катер Leiftur намного плотнее контактирует с водой, но мне до сих пор непонятно, чем это объясняется: геометрией корпуса, весом или тем и другим. В снаряженном состоянии Leiftur весит четыре тонны против трех у заправленного Scorpion с парой таких же подвесных моторов Yamaha. Лично я считаю, что вес тут играет гораздо меньшую роль, чем форма корпуса, и расчет инженеров оказался верным.

На воде лодка ведет себя абсолютно предсказуемо: даже при полной перекладке штурвала на 40 узлов с последующей крутой циркуляцией ход катера остается абсолютно ровным. Прыжки на кильватерной волне, виражи на гребнях волн лодка выполняла столь же невозмутимо — форма корпуса действительно обеспечивает несравнимо высокий комфорт пассажирам.

Я также испытал 12-метровую Thorbjorg, которая похожа на RIB, однако по факту является обычной лодкой с мощным привальным брусом. Она вела себя по большей части так же, как и Leiftur. Thorbjorg выходит на глиссирование с минимальным изменением дифферента и оставляет



Обводы корпуса в корме — обычное «глубокое V», тогда как в средней части преобладают криволинейные формы



за собой непривычно невысокую волну. Интересно, что обе лодки создают больше брызг, чем обычный RIB, однако вода, как правило, не попадает на борт даже в ветреную погоду.

Прототип Thorbjorg был спроектирован и построен не столь идеально, поскольку при производстве многочисленных тестовых моделей Rafnar старается экономить время и деньги, используя технологию формовки методом напыления смеси смолы и рубленого стекловолокна. Недостаток этого метода — меньшая прочность конструкции при той же толщине, поэтому при контакте с высокими волнами корпус ощутимо вибрировал.

Если гребные винты подвесников Yamaha (250 л.с.) идеально подходили для Leiftur, винты массивных транцевых колонок Konrad не всегда хорошо справлялись с передачей мощности от двух стационарных моторов по 500 л.с. Ситуацию усугубляла нечетко работающая система регулировки угла откидки колонок; здесь могли бы помочь транцевые плиты или интерцепторы, однако, к нашему удивлению, ни одна из лодок не была оборудована чем-либо подобным. Хотя эти устройства нам не понадобились, было бы полезно изучить порой непредсказуемую реакцию судна со столь неординарными обводами на сочетание формы корпуса, загрузки, бокового ветра, транцевых плит и угла наклона приводов.

15-метровый спортивный круизер Jokla с днищевыми колонками Zeus



### ДЕЙСТВИЕ ТРЕТЬЕ: ГЛАВНЫЙ ОФИС БЕРЕГОВОЙ ОХРАНЫ

Вернувшись в теплый офис береговой охраны в Рейкьявике, мы услышали впечатления его сотрудников от проведенного ими длительного тестирования, проходившего в открытых всем ветрам прибрежных водах Исландии.

Если коротко, то Leiftur показал настолько выдающиеся способности, что они заказали первый серийный корпус катера, который во многом схож с испытанным прототипом. Изменения в серии коснулись положения топливного бака (его сместили в корму), увеличения высоты надводного борта (в носовой части) и применения технологии вакуумной инфузии при формовке стеклопластика. Уверен, все это значительно улучшит катер.

Что будет дальше, пока неясно. Береговая охрана уже обсуждает

заказ лодок большей длины, а в Rafnar твердо уверены, что такая геометрия корпуса подойдет прогулочным и коммерческим судам любого типа и размеров. Более того, исландцы уже построили 15-метровую яхту с днищевыми колонками Zeus под названием Jokla и показали наброски модельного ряда прогулочных судов длиной до 35 м!

Однако у 35-метровой моторной яхты с максимальной скоростью, скажем, 25 узлов и развивающего 40 узлов 10-метрового RIB'a совершенно разные величины относительной скорости (числа Фруда. — Прим. МВУ). Время покажет, будет ли корпус Rafnar ОК работать столь же эффективно на таких крупных судах. А пока Rafnar создал нечто действительно уникальное — в современном мире это большое достижение! МВУ

## МИНУТА НА РАЗМЫШЛЕНИЕ

ФРЕДРИК ЛЮНГСТРОМ

Удивительно, что идея создания корпуса Rafnar родилась благодаря работам скандинавского изобретателя, известного своими паровыми котлами высокого давления.

Фредрик Люнгстром родился в Стокгольме в 1875 году и был всесторонне эрудированным талантливым конструктором, инженером и промышленником. Люнгстром также придумал чрезвычайно простое популярное парусное вооружение (фото внизу), которое носит его имя. Оно без штагов и гика; рифы берут, закручивая парус на вращающуюся мачту, а увеличение скорости в бакштаг дают два полотна (слоя) паруса.

Другое изобретение Люнгстрема — корпус «дуга окружности» — известно гораздо меньше.

Руководствуясь практическими соображениями, он использовал деревянные шпангоуты с одинаковым радиусом дуги окружности, прочные и несложные в производстве. Еще одним важным фактором было направление потока воды: Люнгстром считал, что резкое изменение вектора создает дополнительное сопротивление, а значит требуется поверхность с постоянной кривизной. Rafnar использовала эту идею, радикально изменив большую часть площади днища своих катеров.

**МНЕНИЕ:** Я понимаю, почему Rafnar выбрала в качестве тестовой платформы 10-метровый RIB, хотя большинство крупных катеров с надувным бортом хорошо ведут себя на воде. Настоящим достижением будет создание солидного глиссирующего круизера, который сможет легко справляться с волной. **Хьюго Андреа**



Обе лодки в крутой циркуляции вели себя предельно устойчиво (на фото — Thorbjorg)



При движении по ветру треугольный парус Люнгстрема работает всей площадью





# С НАМИ ЛЕГКО!



ЕСЛИ ВЫ ВЛАДЕЕТЕ КАТЕРОМ С ДВИГАТЕЛЕМ  
VOLVO PENTA ДЛЯ ЛИЧНЫХ ЦЕЛЕЙ,  
ВЫ ИМЕЕТЕ ПРАВО НА 2 ГОДА ГАРАНТИИ НА ДВИГАТЕЛЬ.  
ПО ОКОНЧАНИИ ВТОРОГО ГОДА У ВАС ЕСТЬ ВОЗМОЖНОСТЬ ПОЛУЧИТЬ  
ДОПОЛНИТЕЛЬНО ЕЩЕ ТРИ ГОДА ГАРАНТИИ НА ОСНОВНЫЕ КОМПОНЕНТЫ.  
УТОЧНИТЕ УСЛОВИЯ У ВАШЕГО ДИЛЕРА VOLVO PENTA.



## VOLVO PENTA

[www.volvopenta.ru](http://www.volvopenta.ru)

# НАВИГАЦИЯ

Техника, советы, мнения



Эксперт МВУ  
Тим Бартлетт  
E-mail: editor@mby.ru



## Фокус бизнеса — отдых

*Американский производитель навигационного оборудования компания Garmin стремится стать лидером во всех направлениях своей деятельности. После 25 лет роста в морском секторе она вплотную приблизилась к этой цели.*

Текст Боб Гринвуд (International Boating Industry)

И одна другая область яхтинга не развивается с такой головокружительной скоростью, как электронные навигационные системы. Всего четверть века назад мы пользовались простыми бортовыми приборами, которые функционировали на базе вычислительного модуля, связывавшего воедино элементарные данные о расстоянии, скорости судна и ветра, чтобы потом вывести их на ЖК-дисплей и передать авторулевому.

Эхолоты в то время были отдельными инструментами, как, кстати, и радары (суда оборудовали ими еще со времен Второй мировой войны, однако лишь недавно их стоимость и габариты снизились настолько, что приборы эти стали доступны яхтсменам). Электронная

навигация прошлого поколения ограничивалась системами радиомаяков Decca и Logan, которые транслировали направляющие сигналы.

Резкую смену правил игры вызвало изобретение GPS — возможности Глобальной системы позиционирования, использующей сигналы спутников, произвели ажиотаж среди яхтсменов, однако новая технология оставалась недоступной вплоть до конца 1980-х годов. Именно тогда небольшая американская компания Magellan потрясла яхтенный мир, выпустив первый в мире массовый портативный судовой GPS-приемник с чрезвычайно низкой для того времени стоимостью... менее \$ 3000.

### GPS: НОВЫЕ ПРАВИЛА

Разумеется, потенциал GPS разглядели и другие производители потребительской электроники. Среди них была Garmin. Созданная в 1989 году в Канзасе компания вскоре повторила успех Magellan на яхтенном рынке, представив портативный приемник стоимостью \$ 2500. Это положило начало большой конкурентной борьбе между

производителями, которая набирала силу по мере падения цен и роста возможностей GPS-навигаторов.

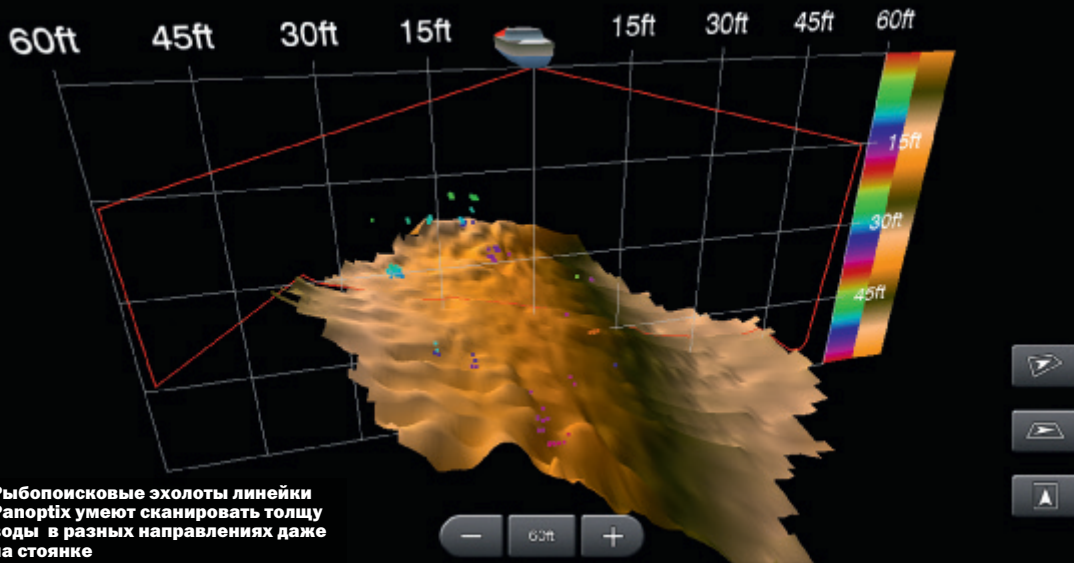
Первым прибором Garmin стал GPS100. «Это была хорошая начальная точка, и очень скоро мы осознали, что пора расширять функциональность за пределы простого определения координат, — рассказал вице-президент Garmin по потребительским технологиям Майк Вигерс. — Мы добавили



ПРЕЗИДЕНТ И СЕО



Клифтон Пембл, один из первых сотрудников Garmin. Начинал в качестве программиста, в 2013 г. сменил Мина Као на посту генерального директора компании



Рыболовские эхолоты линейки Raportix умеют сканировать толщу воды в разных направлениях даже на стоянке

картографию и решили охватить весь яхтенный рынок, чтобы вывести навигационные системы из узкой ниши на уровень массового продукта».

Результатом стал вышедший в 1991 году GPSMAP200. Этот прибор вывел использование GPS на новый уровень, однако у него имелся существенный недостаток. «Этим аппаратом было легко пользоваться, но он нуждался в жестком диске, — поясняет Вигерс. — В морских условиях это не лучшее решение, поэтому требовалось найти другую память, чтобы отказаться от использования PC».

Набор функций GPS-приемников стремительно увеличивался, а карты памяти не успевали параллельно наращивать объем, поэтому необходимо было привлекать облачные технологии.

Десять лет назад компания начала задействовать облачные вычислительные мощности с использованием удаленных серверов Garmin Connect, позволяющих централизованно хранить и обрабатывать

информацию. Позже эта система превратилась в Garmin IQ — виртуальную платформу



Рыболовские передсмотрящие транзюсеры Raportix PS30 и PS31

с возможностью создания приложений. По словам представителей Garmin, это первая открытая платформа, которая дает сторонним разработчикам писать программы для Garmin и даже предоставляет им соответствующие инструменты.

**ПО ПУТИ ИННОВАЦИЙ**

«С самого начала мы ставили инженерные разработки на первое место», — говорит Шон Биддлкомб, управляющий директор Garmin по региону EMEA. Он также подчеркивает, что нынешний генеральный директор группы Клифтон Пембл, протееже основателей Garmin Гари Буррела и Мина Као, сам инженер по образованию. Именно этот подход обуславливает высокий темп появления технических инноваций и постоянное развитие всего штата Garmin, насчитывающего около десяти тысяч сотрудников.

Практически все продукты компания разрабатывает самостоятельно и более 10% дохода тратит на научно-исследовательскую деятельность. Учитывая, что общая прибыль Garmin за 2014 год оценивается в \$ 2,7 млрд (ежегодно продается порядка 15 млн устройств), вложения в развитие получают существенные. Причем уровень R&D инвестиций в компании остается неизменным на протяжении четверти века, и за это время было выпущено более 130 млн приборов.

«Только в прошлом году мы представили более сотни новых

продуктов, — поясняет Биддлкомб, — и 35 из них адресованы морской индустрии».

Морской сектор является одним из пяти направлений работы Garmin наряду с авиационным, автомобильным, туристическим и спортивным. Интересно, что компания, чей головной офис расположен рядом с географическим центром США (город Олате, Канзас), изначально сделала морскую и авиационную тематику приоритетными в своем бизнесе.

**ДИВЕРСИФИКАЦИЯ РЫНКА**

Сегодня автомобильный сектор бизнеса приносит Garmin почти половину прибыли, хотя рынок автонавигаторов в течение последних шести лет сокращается из-за усиления конкуренции со стороны смартфонов, оснащенных GPS-приемниками и разнообразной картографией.

Морской сектор, напротив, является самым маленьким и не превышает 10% оборота Garmin (продажи в 2013 году составили \$ 223 млн), однако компания по-прежнему считает его очень важным. Одна из причин в том, что многофункциональные дисплеи работают с большим количеством сопутствующей электроники, среди которой приемники AIS с технологией MOB, мобильная связь 3G и 4G, радары, эхолоты, GPS, а также картография и прочий специализированный софт, связывающий воедино разные функции. Возможность развивать такие сложные системы — хлеб и вода для Garmin.

Сердце компании составляют инженеры и разработчики программного обеспечения, которые концентрируются на создании новых

продуктов с самыми современными технологиями.

«Наше программное обеспечение в морских приборах получило много преимуществ из других областей, — говорит региональный менеджер по Великобритании Дон Рэмси. — “Перекрестное опыление” идеями открывает большие возможности».

Типичным примером выступает картография, где Garmin рано заняла лидирующую позицию в автомобильном секторе, а потом эффективно применила наработки в морской сфере. В компании работают 400 картографов, которые обеспечивают быстрое внесение изменений в карты на разных языках.

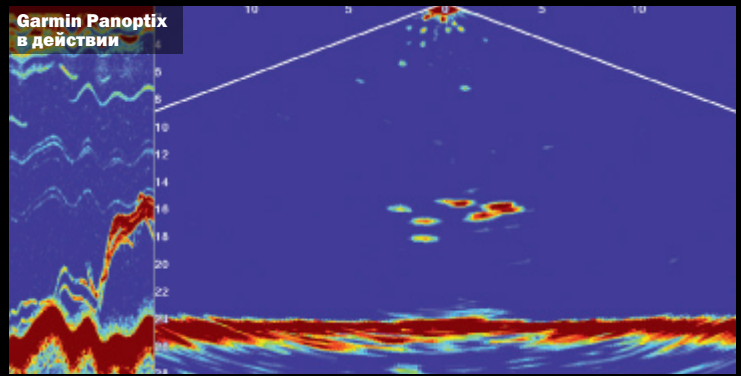
Garmin отличается в первую очередь собственными подходом к разработке, производству и маркетингу продуктов: все это происходит внутри компании; если какие-то компоненты изготавливаются в других местах, то, как правило, Garmin владеет этими производителями.

«Мы покупаем маленькие компании и продаем продукцию только собственного производства», — говорит Рэмси. Примеры — новозеландский разработчик развлекательных систем Fusion, которого Garmin приобрела в прошлом году, и производитель электронных яхтенных инструментов из Швеции под названием Nexus. Единственным исключением из этого правила, по словам Рэмси, являются телекоммуникации.

Те же принципы работы действуют в продажах и маркетинге: кроме некоторых регионов вроде Ближнего Востока, где существуют независимые дистрибьюторы, Garmin напрямую контролирует распространение своей продукции.



Основатели Garmin  
Гари Буррел и Мин Као



Garmin Panoptix  
в действии

Новое поколение «всевидящих» эхолотов линейки Panoptix позволяет сканировать толщу воды в любом направлении не только на ходу, но и на якорной стоянке. Прежде такими возможностями обладали только приборы для коммерческих судов, а теперь,

благодаря технологиям

LiveVu и RealVu 3D даже

владельцы

небольших

рыбачьих катеров

могут

«осматривать»

различные

области в режиме

реального времени.

Они позволяют

выводить на дисплей

динамическое изображение,

на котором легко различается

распределение рыбы в толще воды.

Мощные высокочувствительные

трансдюсеры Panoptix PS30 и PS31

«видят» даже самую мелкую

рыбешку и, что важно, оснащены

датчиками AHRS, компенсирующими

случайные колебания судна на ходу

или на стоянке. Кроме того, PS30

умеет сводить «историю»

сканирования в одно изображение,

на котором легко локализовать

добычу и наживку. Garmin уже

сотрудничает с такими крупными

компаниями, как Fairline, Bella Boats, Bavaria, Gulf Craft и Fiskars, занимает лидирующие позиции среди производителей навигационных систем для тендеров и катеров-RIB, а также является поставщиком компонентов для приборных консолей Volvo Penta Glass Bridge.

По словам Рэмси, впереди у компании еще длинный путь, поскольку пока она не является №1 на рынке, но обладает огромным потенциалом для роста.

Одна из основных целей Garmin — лидерство на всех рынках. В морском секторе этого пока не произошло, но конкурентам лучше не расслабляться. Большую долю рынка все еще занимает Navico с брендами Lowrance, Simrad и B&G, однако это обусловлено применением ее оборудования не только на прогулочных, но и на коммерческих судах.

### ТОЛЬКО ОТДЫХ

Во всех направлениях деятельности Garmin ориентирована исключительно на рекреационный рынок. Если принять во внимание этот факт и не учитывать коммерческое судостроительство, то расстановка лидеров выглядит совсем по-иному.

«Дизайн инструментов Garmin предусматривает интуитивное использование, что очень важно для конечного потребителя, — поясняет Рэмси. — Многие приходящие в яхтинг люди молоды и смотрят на вещи иначе, чем предыдущее поколение. Им хорошо знакомы облачные технологии и 4G-сети, поэтому им легко понять наши продукты».

С момента основания Garmin ежегодный рост продаж в морском секторе выражается в двузначных числах, но в компании уверены, что делать бизнес и приносить пользу — это две разные стратегии развития. Garmin выбирает вторую и всегда в этом преуспевает. MBV

Мобильные приложения подталкивают яхтсменов делать новые шаги с Garmin

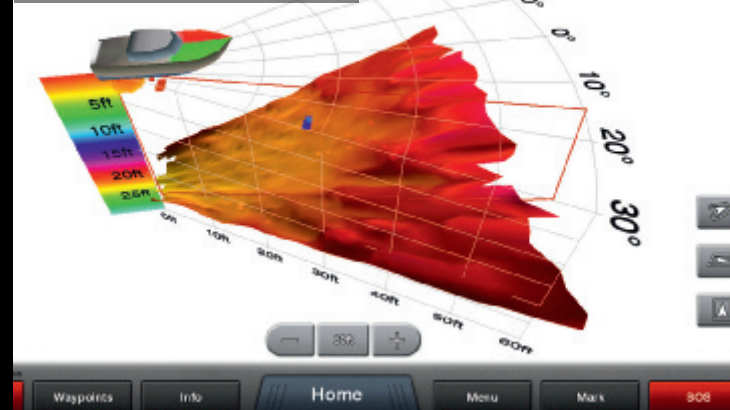
### «ПЕРЕКРЕСТНОЕ ОПЫЛЕНИЕ»: ИДЕИ И ТЕХНОЛОГИИ

Garmin производит активный перекрестный обмен технологиями между различными направлениями своей работы, и ярким примером этого выступает спортивный сектор. Персональные носимые микрокомпьютеры с функцией мониторинга, которые общаются с внешним миром через Wi-Fi и мобильные сети последнего поколения, постепенно проникают в яхтенный мир в виде наручных приборов серии Quatix.

«Мы стали внедрять мобильные приложения, которые подталкивают

яхтсменов делать новые шаги с Garmin, — поясняет Дон Рэмси. — В сегменте моторных судов наша компания прошла за короткое время большой путь, но с нашими эхолотами и технологией CHIRP (сжатый импульс высокой интенсивности) мы могли бы достичь большего в части оснащения парусных яхт и рыбацких лодок. Люди, которые увлекаются яхтингом, нередко любят горные лыжи или гольф, и мы можем рассказать лыжникам и гольфистам о яхтинге, и наоборот. Наши технологии объединяют все это!»

Технологии Garmin LiveVu и RealVu 3D позволяют «осматривать» области по курсу и под лодкой и очень точно локализовать даже мелкую рыбу



### ТОЛЬКО ФАКТЫ

- Компания Garmin Ltd.
- Место регистрации Шафхаузен, Швейцария
- Статус Открытая акционерная компания, акции на NASDAQ
- Головной офис, исследовательский центр и производство Олате, Канзас, США
- Производство Тайвань (три завода)
- Штат сотрудников 9200 человек

**МЫ УСТАНОВЛИВАЕМ  
СТАНДАРТЫ**



[www.grizzly-marine.ru](http://www.grizzly-marine.ru)

Санкт-Петербург, пр. Энгельса, 33,  
ТМ «Светлановский»

Москва, ТЦ Dexter, 78-й км МКАД

+7 (812) 955-49-54

# ШКОЛА МВУ

Что нужно знать будущему капитану яхты



Инструктор  
Джон Мендес  
E-mail: editor@mby.ru

## Приехали!

Что делать в случае посадки на мель? Следуя этим рекомендациям, можно избежать серьезных неприятностей.

Текст Джон Мендес Фото Лестер МакКарти

В отличие от парусных яхт, где огромный киль защищает корпус, моторные яхты не имеют такой защиты при контакте с дном. Поэтому посадка на мель может дорого обойтись и даже обернуться катастрофой. Парусник способен вообще пережить посадку на мель без особых проблем. А вот на моторной лодке, даже если у нее поднимающиеся колонки (или один вал с килем), стоит проявлять куда большую осторожность. Многие удивляются, насколько жестким при столкновении может оказаться даже песок, не говоря уже о камнях. Так что самое главное, что нужно знать о посадке на мель, — там лучше не оказываться вовсе.

Используйте все, что есть в вашем распоряжении: бумажные карты, GPS, картплоттер и, конечно, эхолот, особенно в незнакомых водах.

Не держите слишком высокую скорость: не стоит идти быстрее, чем вы можете осмыслить навигационную информацию, которую получаете. В любой момент вы должны точно понимать, где находитесь, пользуясь навигационным оборудованием и, конечно, глазами.

### НАВИГАЦИЯ В МЕЛКОВОДНЫХ АКВАТОРИЯХ

Маневрируя в ограниченном пространстве (в узкостях или канале при заходе в порт), старайтесь держаться наветренной стороны, потому что если вы снизите скорость или остановитесь, вас начнет сносить. На наветренной стороне всегда больше времени для оценки ситуации и возможных действий. Двигаясь в канале, всегда имейте наготове лодию и держитесь одной стороны канала. Это похоже на метод дайверов,

которые при погружении в пещеры используют ходовой конец, или «ходовик» (handrailing), чтобы знать направление движения (Рис. 1). Выберите безопасную глубину и держитесь одной стороны канала; используя такой метод, вы всегда будете понимать, куда повернуть, чтобы выйти на глубокую воду. Если же вы болтаетесь посередине канала, а глубина начала резко падать, вы не сразу поймете, куда следует двигаться.

### КАК ИЗБЕЖАТЬ МЕЛИ?

На мелководье нужно постоянно следить за тем, что вас окружает. Следите за участками с короткой, быстро ломающейся волной, а также за цветом воды: это четкий индикатор уменьшения глубины. Если вам нужно пройти мелководный участок и избежать этого нельзя (например,

при заходе в гавань), старайтесь делать это во время прилива: даже если случится худшее, ждать освобождения, скорее всего, придется недолго. В зонах с сильными приливными течениями и песчаным или глинистым дном глубины и, соответственно, пути захода в безопасный канал могут меняться. Поэтому не поленитесь заглянуть в лодию, на веб-сайт порта или в извещения мореплавателям; наконец, позвоните капитану порта, чтобы получить актуальную информацию.

В приливных зонах с большими перепадами уровня воды нужно проявлять особую осторожность, поскольку, сев на мель во время отлива, вы застрянете там надолго, если не сумеете мгновенно сориентироваться в ситуации и дать задний ход. К примеру, в Бристольском заливе перепад воды



Рис. 1. Этот способ помогает сохранять понимание того, как меняются глубины



ВИДЕО

mby.com/runa



Хуже всего — умудриться сесть на мель во время сизигийного прилива в период новолуния или полнолуния. Ждать высокого уровня воды придется долго



**Шаг 1. Подготовьте якорь к ручной отдаче**



**Шаг 2. Держите якорь в одной руке, цепь в другой**



**Шаг 3. Раскрутив, бросайте их вместе как можно дальше на глубину**

во время прилива и отлива составляет 12 метров. На третий-четвертый час отлива глубина падает на 3 метра в час (5 сантиметров в минуту). И эта самая минута может очень вам пригодиться для оценки ситуации и возможных действий. Если вы застряли, бесценным инструментом для поиска глубокой воды станет ручной лот, который можно сделать из веревки, отмаркированной в метрах или футах, с прикрепленным к ней грузом. Использование тендера и лота — простейший способ спланировать путь выхода на глубокую воду.

#### ДЕЙСТВИЯ ПРИ ПОСАДКЕ НА МЕЛЬ

Многое зависит от структуры дна под вами. Если оно каменистое, лучше всего остаться там, где вы есть. Пытаясь любой ценой сдернуть лодку с мели, вы можете нанести ей еще больший вред и даже затопить в случае повреждения корпуса. Тип привода тоже важен. Если лодка оборудована транцевыми колонками, возможно, вам удастся их поднять и, уменьшив осадку, попробовать улизнуть. А вот с валами (одним или двумя), если только между ними нет скега, при попытке сойти с мели есть реальная опасность повредить винты.

Если же дно не каменистое, первое, что стоит сделать, — попробовать сменить направление движения. Обычно самый безопасный метод — сдать назад, чтобы выйти тем же путем, каким зашли. Впрочем, если препятствие, на которое вы наткнулись, невелико, вам может удастся перескочить через него, если на другой стороне глубина достаточная. Правда, пока вы продираетесь на большую (будем надеяться!) глубину, придется вытерпеть серию толчков, ударов и звуков, от которых сердце уходит

**Шаг 4. Медленно выбирайте канат, чтобы якорь зацепился; когда это произойдет, попробуйте стянуть лодку с мели**



**Важно отдать якорь как можно дальше от лодки, чтобы он надежно забрал и не полз при натяжении цепи**

в пятки. Какой бы способ вы ни выбрали, помните: при любом движении лодка будет «вскапывать» дно, поэтому проверяйте фильтры забортной воды. Если судно остается неподвижным и вы, судя по всему, плотно застряли, первым делом попросите всех на борту надеть спасжилеты. В суете и попытках как-то сдвинуть лодку есть шанс вывалиться за борт. Конечно, там, где лодка сидит на мели, едва ли можно утонуть, но человека легко может снести течением на глубину.

#### ЗАСТРЯЛИ?

Перво-наперво проверьте трюм и моторный отсек на предмет поступления забортной воды. Если все в порядке, отметьте ваше местоположение на карте или картплоттере: эта информация понадобится, если вы решите вызвать на помощь береговые службы. Но еще важнее то, что она позволит вам точнее

определить рельеф дна и возможности поиска более глубокой воды. Также нужно понять, какова приливно-отливная ситуация. Во время прилива, скорее всего, нужно

всего лишь подождать минут двадцать — и вы сможете сойти с мели. А вот если вода убывает — приготовьтесь к долгому ожиданию. Молитесь, чтобы никогда не налететь на мель во время сизигийного прилива (самого высокого и мощного, который происходит в период новолуния или полнолуния). В этом случае есть вероятность, что вам придется ждать несколько недель, прежде чем уровень воды достигнет той же отметки!

#### СНЯТИЕ С МЕЛИ

Если вы налетели на мель, помните: время — ключевой фактор. Вот несколько простых методов, которые в прошлом помогли мне.

#### Смещаем вес

Наши парусные «коллеги» обычно имеют возможность наклонить лодку, что позволяет уменьшить осадку и сойти с мели. Моторные лодки и яхты в силу особенностей корпуса обычно сидят в воде более ровно, так что даже если рельеф дна имеет крутой уклон, мы застреваем кормой и винтами. На относительно небольших (до 35 футов) лодках можно попробовать переместить максимум вещей на нос, чтобы разгрузить корму и позволить винтам приподняться над дном.

#### Используем якорь

Многие яхтсмены успешно используют якорь при снятии с мели. Фокус в том, чтобы он оказался как можно дальше от лодки и хорошо забрал; тогда при последующем натяжении якорной цепи его не вырвет. Однако якорь приличного веса тяжело завести далеко. В любом случае, прежде чем задействовать якорь, стоит промерить глубины вокруг при помощи веревки с грузом, чтобы выяснить, куда двигаться.



**Бросаем линь на судно, готовое прийти на помощь и снять вас с мели**

Если в непосредственной близости обнаружить нужную глубину не удалось, а на борту у вас есть тендер, спустите его на воду и промерьте глубины на большем расстоянии от лодки. Еще лучше, если вы с помощью тендера сумеете вывести якорь подальше от лодки, — тогда можно будет просто стащить лодку с мели якорной лебедкой.

#### Буксировка

Осмотрите вокруг — нет ли поблизости других судов, способных прийти на помощь? Идеально было бы привлечь кого-нибудь покрупнее и помощнее, но так или иначе помочь способно любое судно. Главная сложность в том, чтобы оно могло подойти достаточно близко для передачи буксирного конца и не сесть на мель рядом. Хороший способ передать буксирный конец — если ваши спасатели бросят линь с привязанным к нему поплавком. Как только вы его выловите, прикрепите к нему имеющийся самый прочный и подходящий буксирный конец, чтобы с другого судна смогли выбрать его. Заведите буксирный конец на надежное устройство на борту, чтобы вас могли стянуть с мели.

Чаще всего буксиру при снятии с мели удобнее подойти к вам носом (его винты при этом будут на глубокой воде); также это правильно в том смысле, что в качестве места крепления буксирного троса можно

использовать носовую якорную лебедку спасателей. Если вы слишком далеко, чтобы добросить линь, используйте ветер и/или течение. Если буксир находится с наветренной стороны от вас (или выше по течению), оттуда могут сбросить в воду легкий плавучий трос, прикрепив его к крацу.

Если у ваших спасателей есть тендер, они могут спустить его на воду, подойти к вам и забрать ваш якорь вместе с цепью, чтобы закрепить его на своей лодке при помощи веревки. Использовать якорную цепь для буксировки очень удобно, поскольку она уже закреплена у вас на борту и готова к использованию.

#### Завозим якорь на тендере

Если другая лодка не может стянуть вас с мели, по крайней мере они могут попробовать завезти ваш якорь на достаточную глубину, и, когда с приливом вода станет прибывать, вы сможете сами стянуть себя на глубину. Если для этой цели вы используете основной якорь, просто подведите тендер к носу своей лодки и аккуратно опустите в него якорь и цепь.

Не забывайте и про запасной якорь. Неплохо иметь в качестве дополнительного легкий алюминиевый якорь: он достаточно эффективен при небольшом весе. Поскольку он легче обычного якоря, с ним проще работать в подобных ситуациях, когда все приходится делать вручную. Запасной

якорь обычно снабжается небольшим (метров пять) куском цепи, остальное (около 30 метров) — легкий, удобный в обращении трос.

#### На мели с наветра

При посадке на мель в любом месте часто приходится отдать основной или запасной якорь или даже оба вместе, чтобы остановить ухудшение ситуации (Рис. 2). Это особенно актуально, если ветер продолжает сносить вас в сторону берега. В таком случае прилив только усугубит ситуацию: поднимающаяся вода «поможет» ветру затащить ваше судно все дальше на мель. Совет отдать якорь в этой ситуации звучит просто, но приготовьтесь к тяжелой работе. Когда основной якорь отдан, натяните цепь и проделайте то же самое с запасным якорем. Если ваша якорная лебедка включается только при работающем двигателе, на мели, как вы понимаете, это может стать проблемой.

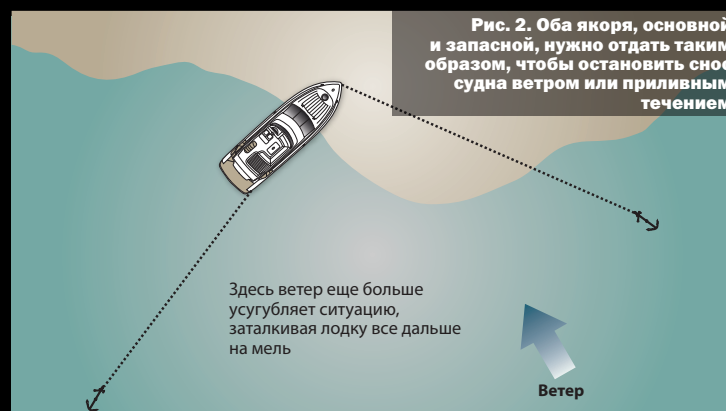
#### КАКИЕ СИГНАЛЫ ПОДАВАТЬ?

Если никакие меры не помогли, остается вывесить сигнал о посадке на мель: три черных шара по вертикали в самой высокой точке судна (в дневное время). Для этой цели сгодятся три томбюя (поплавки, указывающие местоположение якоря); они стоят £ 4 за штуку, так что вы не разоритесь. Ночью нужно выставить два красных круговых огня по вертикали (это означает, что судно

лишено возможности управляться) и стояночный белый круговой огонь. Также обязательно организуйте вахты для наблюдения за обстановкой. Кильватерная волна от проходящих судов может усугубить повреждения вашей лодки при ударах о дно. Сообщите о происшествии на 16-м канале или, если вы находитесь в зоне оживленного коммерческого судоходства, — на 13-м.

#### КАК МИНИМИЗИРОВАТЬ УЩЕРБ?

В идеале, естественно, хочется защитить корпус от возможных повреждений. Поэтому если вода продолжает спадать, попробуйте проложить что-нибудь между корпусом и дном или препятствием, на которое вы наткнулись. Это, конечно, проще сказать, чем сделать. Для этой цели, например, могут пригодиться подушки из кокпита и салона. Затолкать их в нужные места не очень легко, в том числе из-за изрядной плавучести. В качестве альтернативы можно использовать пайолы или крышки люков. Важный момент после снятия с мели — тщательно проверить трюмное пространство и все технологические отверстия корпуса на предмет течи. В зависимости от того, насколько сильным был удар о дно или препятствие, возможно, впоследствии потребуются даже поднять лодку из воды, чтобы оценить повреждения корпуса, приводов и рулей. МВУ



**Рис. 2. Оба якоря, основной и запасной, нужно отдать таким образом, чтобы остановить снос судна ветром или приливным течением**

Здесь ветер еще больше усугубляет ситуацию, затащив лодку все дальше на мель

Ветер



**Мы погрузили якорь с канатом в надувной тендер, чтобы член экипажа смог отвезти его на глубину. По мере повышения уровня воды в прилив мы сможем использовать его, чтобы освободить лодку**

# НОВЫЙ КАТАЛОГ 2015

8 800 100 16 17



Палубное и  
камбузное  
охлаждение



Судовые  
кондиционеры



Бортовые  
энергосистемы



Решения для  
комфортного отдыха



Камбузные плиты  
и аксессуары



Бортовые  
санитарные  
системы

**ШИРОКИЙ АССОРТИМЕНТ РЕШЕНИЙ ДЛЯ КОМФОРТНОГО  
ОТДЫХА ДЛЯ КАТЕРОВ И ЯХТ**



# Учись спасаться и спасать

*Жизнь дается человеку один раз, и хорошо бы научиться ее беречь.*

Текст **Андрей Петров, Денис Хамзатов** Фото **Борис Лашков**

**Б**олее 20 лет назад, в сентябре 1994 году в Балтийском море затонул паром «Эстония». Погибли свыше 850 человек. После этой трагедии спасательные службы ряда морских стран Европы стали повышать степень своей готовности и развивать систему подготовки экипажей судов.

## **ТРЕНАЖЕРНЫЙ ЦЕНТР**

Действующий в Финляндии Морской спасательный учебный центр Meriturva построен на средства федерального бюджета. Загрузка в Центре постоянная — группы курсантов морских учебных заведений, спасателей, экипажи коммерческих и пассажирских судов приезжают сюда, в городок Лохья (60 км к западу от Хельсинки), с завидной регулярностью.

Наша группа — 12 человек, капитаны и владельцы яхт, преимущественно моторных — была первой учебной группой из России. Каждый из нас имел понятие о безопасности на воде и борьбе за живучесть, но по большей части

теоретическое. Нам, к счастью, никогда не доводилось пользоваться спасательным плотом, и «утопающего» поднимали на борт лишь для тренировки и в хорошую погоду. Так что приехали мы сюда за практическими навыками.

## **БАССЕЙН**

Он впечатляет с первого взгляда: несколько спасательных плотов в воде, корпус вертолета под потолком на кран-балке, 18-футовая парусная яхта, мощные вентиляторы... А еще — волна, и когда на вентиляторы подадут воду, ты оказываешься в ситуации, максимально приближенной к реальной.

Вода в бассейне +21 °С — вполне комфортная температура для занятий. Но после пары часов упражнений отчетливо понимаешь, что начинаешь замерзать и что забраться из воды на спасательный плот — не такая простая задача.

## **ДЕНЬ ПЕРВЫЙ**

Каждое утро для нас начиналось с теории. Интересно: инструктор



**Упражнение по перевороту спасательного плота в нормальное положение при его раскрытии «вверх дном»**

## СПАСАТЕЛЬНЫЙ ЖИЛЕТ

У человеческого тела отрицательная плавучесть: действующая на него архимедова сила в среднем на 40 Н меньше, чем вес. Для дополнительной плавучести и применяется спасжилет (на каждом жилете есть маркировка, указывающая величину дополнительной плавучести).

Для жилетов, используемых спортсменами (аквабайк, виндсерфинг), стандартом является плавучесть в 50 Н, однако конвенционные спасжилеты имеют плавучесть не менее 150 Н: этого достаточно, чтобы поддержать на плаву троих!

Даже если человек в воде находится без сознания, правильно надетый спасательный жилет заставит его принять положение «на спине» и будет поддерживать голову на высоте 40 см над водой.

Важно, чтобы все лямки жилета были застегнуты, в особенности нижняя, под пах. Как правило, о ней забывают, но именно она не позволяет жилету «соскочить» с тела при падении в воду.

Человеку, использующему надувной жилет впервые, необходим инструктаж: большинство людей, не связанных с морем, не могут надеть его без посторонней помощи.

Спасательные жилеты бывают надувные (с баллоном) и классические (с наполнителем). Надувные не занимают много места и не сковывают движения тела.

Их недостаток — более сложное, нежели у классического жилета, устройство, а также необходимость регулярного ухода и проверки исправности. В ходе проверки надувного жилета нужно

удостовериться, что автоматический механизм надувания взведен (зеленый индикатор), и проверить герметичность баллона со сжатым газом (предварительно выкрутить).

Обязательно храните на борту запасные баллоны для жилетов: они имеют свойство срабатывать от брызг или под сильным дождем.

Полезно также снабдить все спасжилеты сигнальным фонарем на батарее; такой фонарь автоматически загорается при падении в воду и может светить на протяжении суток. Стоимость устройства чуть больше 20 евро, но оно повышает шансы найти человека, упавшего за борт ночью.



Участники тренинга во время теоретического занятия



Занятие по сердечно-легочной реанимации



Инструктаж перед занятием по борьбе с огнем

**МНЕНИЕ:**

Подобные тренинги, дающие большой объем информации и полезных навыков, — абсолютный must have для людей, которые так или иначе связаны с морем и морской техникой. **Андрей Крылов, владелец яхты**



задает вопрос, обычно у кого-то из группы есть ответ, но стройный хор голосов не звучал ни разу. Вывод: даже теоретическая подготовка у нашей группы хромает.

Начали мы со спасательных жилетов, изучения их многочисленных модификаций и свойств. В Meriturva в жилетах разбираются: здесь регулярно проводят тесты спасательного оборудования. Не вдаваясь в детали, скажем только, что у надуваемого спасательного жилета должны быть лямки под пах и очень желательно — страховочное кольцо для эвакуации из воды. И не стоит надевать такие жилеты на не умеющих плавать и на детей.

Еще важно помнить, что большинство трагедий на воде происходит из-за паники. Значит нужно иметь представление о том, как что работает, что с тобой и вокруг тебя происходит. И тут мы снова отправляемся в бассейн...

Дует «штормовой» ветер с горизонтальными брызгами. Наша задача — поднять на борт яхты обессилевшего в воде человека. Далее — втроем забраться на метровый борт из воды. Затем

Людам,  
связанным  
с морем, важно  
помнить: причина  
большинства  
трагедий на воде —  
паника

вскрабаться по штормтрапу на борт сухогруза, а после — спрыгнуть в спасжилете с пятиметровой высоты. Потом снова вскрабаться и спуститься по вертикальному спасательному желобу с 10-метрового борта в плот. А еще — упражнение по возвращению в нормальное положение опрокинутого спасательного плота. Или отработка тактики держаться в воде всем вместе в ожидании помощи. После

**МНЕНИЕ:** Такой курс полезен и опытным морякам, дабы они не теряли имеющийся опыт. Регулярный тренинг следует проходить команде и владельцу совместно: в экстремальной ситуации слаженность действий всех и отсутствие паники — залог спасения.

**Алексей Колобанов, капитан моторной яхты**



**Непростое дело — управлять  
пожарным брандспойтом**

**Чтобы быстро сбить пламя, нужно  
уметь обращаться с кошкой**
**ПОЛЕЗНЫЙ СОВЕТ**

На яхте, выходящей в открытое море, крайне желательно иметь спасательный буй EPIRB, который в случае активации (или при попадании в воду на глубину более 1 м) начинает транслировать сигнал SOS, принимаемый спутниками над любой точкой земного шара.

этого — заплыв в полной темноте и под завывание ветра туда, где «завис вертолет», откуда можно ждать помощи...

**ДЕНЬ ВТОРОЙ**

На следующий день тренировок в бассейне мы осваивали целый арсенал способов подъема человека из воды на борт судна. Мы тренировались делать это вручную с помощью веревки с беседочным узлом, фала и палубной лебедки, а также с помощью специальной полужесткой «колыбели», являющейся одновременно и штормтрапом.

Вывод: чем проще, тем лучше. Как бы ни был на первый взгляд хорош способ подцепить человека за карабин на спасилете к фалу (предварительно спустив грот) и аккуратно поднять его лебедкой из воды, на практике все это обернулось потерей времени, суетой, а «утопающий», зависнув на полпути из воды, успел побиться о борт качающейся яхты.

**Отработка подъема человека  
из воды на спасательный плот**


*Не забывайте  
регулярно  
проверять  
исправность  
огнетушителей  
на яхте!*

Самым быстрым и безопасным способом оказался обычный подъем «пострадавшего» двумя людьми с помощью швартова, проведенного через подмышки, с петлей за спиной.

**ДЕНЬ ТРЕТИЙ**

Следующее теоретическое занятие было посвящено переохлаждению. Человек может выжить, даже проведя несколько часов в очень холодной воде. И жизнь пострадавшего будет зависеть от грамотных действий тех, кто поднял его из воды (или откопал из-под снежной лавины). Главное — никакого физического разогрева или — тем более — внутреннего! Только естественное постепенное повышение температуры!

Для закрепления материала нам было предложено несколько минут провести в бассейне с температурой воды всего +6 °С...

Отдельное занятие, теоретическое и практическое, было посвящено борьбе с огнем на судне. Несколько главных мыслей, каждая из которых не нова, но в подобной ситуации должна мотивировать действие:

1. Если за первую минуту вы не смогли победить огонь, у вас есть еще четыре, чтобы эвакуироваться (не забыв закрыть за собой двери).
2. Ни в коем случае не открывайте доступ к источнику возгорания — приток кислорода усложнит вашу борьбу с огнем.
3. Не забывайте регулярно проверять исправность огнетушителей на яхте!

**ДОМОЙ**

На обратном пути мы обменивались впечатлениями о проведенных в Финляндии трех днях интенсивного тренинга. Кратко итоги можно сформулировать так.

Тренинг прошел отлично: в центре Meriturva работают настоящие профессионалы — стоит особенно отметить хорошую организацию учебных процессов. У каждого из нас сложилась четкая картина, как комплектовать яхту спасательным оборудованием, как его использовать, как спасти и спастись. Новым опытом стала имитация подъема из воды с помощью вертолета. Несколько часов, проведенных в воде в спасательном жилете, приучили нас к правильному положению тела, что должно исключить возникновение паники. И еще: любое тонущее судно безопаснее спасательного плота. Поэтому переходить на плот нужно в «предпоследний» момент. А такие тренинги стоит проводить на регулярной основе. **МВУ**

**МНЕНИЕ:** Тренинг особенно полезен тем, кто имеет высокую степень мотивации. Он помогает отрабатывать навыки в различных ситуациях и условиях. При всех положительных отзывах участников тренинга мы продолжим развивать учебную программу в соответствии с их пожеланиями. **Марко Аальто, инструктор Meriturva**





## 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



## Нетонущая носимая УКВ радиостанция для речного флота

Цена за комплект (радиостанция, зарядное устройство)  
**от 20 000 руб.**

## NAVCOM CPC-303A



Радиостанция проходит сертификацию по программе Российского Речного Регистра

УКВ радиостанция NavCom CPC-303 предназначена для радиосвязи между судами внутреннего и смешанного плавания и организации диспетчерской радиосвязи.

- Нетонущая радиостанция (IP67)
- Светоиндикация при падении
- Клипса с вращением на 360°
- Выбор подсветки дисплея
- Сканирование по трём каналам
- Коды CTCSS/DCS\*
- Функция VOX



**НЕ  
ТОПИТЕ  
СВОИ  
ДЕНЬГИ**

Произведено компанией "НавМарин"



Подробная информация на сайте  
[www.navcom.ru](http://www.navcom.ru)  
 e-mail: info@navcom.ru

125599, Москва, 78 км МКАД, д. 14, корп. 1, ТЦ «ДЕКСТЕР», (495) 981-27-90, 984-22-96  
 Представитель в Нижнем Новгороде и Нижегородской области ООО «РНК»: 603032, Нижний Новгород, ул. Каширская, д. 65, (831) 415-75-44  
 Представитель в Северо-западном регионе ЗАО «Илада»: 190000, Санкт-Петербург, Наб. реки Мойки, д. 90, офис 308, (812) 740-17-07

# НАШИ ЯХТЫ

*Делимся опытом*

---



## Красота казанская

*Волга — самая длинная и полноводная река в России, и закономерно, что в приволжских городах много увлеченных яхтингом людей. А вот знаем мы про них почему-то мало. Сегодня мы решили это упущение исправить.*

**Т**ак сложилось, что в рубрике «Наши лодки» последние несколько выпусков МВУ мы делились историями столичных владельцев яхт. Но Москвой-рекой, подмосковными акваториями или Финским заливом Россия не заканчивается: в стране немало других мест, где яхтинг популярен. Здесь мы расскажем об опыте казанского капитана Семена Николаева, в прошлом сезоне ставшего владельцем круизера Velvette 41 Evolution.

### ВЫБОР

Свой катер Семен забрал с верфи Velvette Marine в конце мая прошлого года. Покупка не была спонтанной: сезоном ранее у него получилось сходить в два похода на однотипных лодках. Речь о моделях Faserind той же длины (несколько лет назад казанская верфь Faserind Boats стала частью компании Velvette Marine.— Прим. ред.). Путешествие с друзьями сначала из Казани в Самару, а потом в Москву позволило на практике понять особенности этого типа лодок и убедиться в достоинствах модели 41 Evolution.

«Я остался доволен лодкой, и когда мне осенью подвернулась возможность заказать себе такую модель, решение принял быстро. И не пожалел: с руководством и сотрудниками верфи Velvette Marine мы нашли общий язык, экспериментировали вместе и в итоге даже усовершенствовали базовую модель», — рассказывает Семен.

### ДОРАБОТКА

До Velvette 41 Evolution наш капитан в течение пяти лет управлял стеклопластиковым круизером длиной 7 метров, так что к моменту заказа новой лодки четко представлял, что важно в обустройстве судна для комфорта на ходу и у причала. Основные изменения коснулись внутреннего устройства лодки: Семен вместе

с командой Velvette Marine поменял расположение диванов и столов «под себя». Также ему захотелось больше естественного освещения — и заказанная лодка, по сравнению с базовым проектом, получила больше иллюминаторов. Кроме того, был увеличен кормовой кокпит. Прежде каюты и салон на этом 12-метровом катере занимали куда больше объема, тесня открытые пространства. Семен счел это недостатком, и мастера из Velvette пошли навстречу — площади перераспределили.

«Теперь в кокпите можно свободно жарить шашлыки — мангал и прочие приспособления хранятся в специальном рундуке на транце. На борту мы регулярно занимаемся этим», — откровенничает капитан. А салон внизу служит укрытием в плохую погоду и для посиделок прохладными вечерами.

На лодку установили систему отопления — немаловажное дополнение для российских акваторий даже в Волжском регионе.

«Отопление здорово выручало меня в холодном июне», — рассказывает Семен. — Ночи, которые я провел дома в летние месяцы, можно пересчитать по пальцам. Супруге своей я сказал: «Извини, лето у нас короткое, жить буду на лодке». Благо офис рядом, в центре Казани. По выходным на катер приезжает семья, и мы отдыхаем вместе. В будние дни живу на борту один».

Система, к слову, устроена хитро: чтобы избавиться не только от холода, но и от естественной влажности, Семен провел несколько дополнительных воздуховодов в разные зоны, в том числе и в кокпит. Можно регулировать режим отопления, подключая одни зоны и выключая другие. Это позволяет создать на лодке идеальный климат.



А вот от кондиционера Семен отказался: по опыту прошлых лет он сделал вывод, что при таком остеклении лодка не сильно нагревается под солнцем в этих широтах.

Разумеется, Velvette 41 Evolution украсили все устройства, необходимые для безопасной эксплуатации судна и постоянного комфортного обитания на нем: навигационные и прочие системы, ТВ, кофемашинка...

### ОБСЛУЖИВАНИЕ

Семен подчеркивает, что одним из важнейших факторов при покупке оказалось то, что производитель находится здесь же, в Казани. Будучи капитаном вполне опытным, наш герой знает, что лодка — сложное техническое сооружение, которое требует серьезного участия производителя, в особенности на этапе «подгонки» под запросы клиента. Возможность оперативно пригласить мастера с верфи экономит и время, и силы, и средства.

«Один знакомый приобретал яхту в Европе. К вопросам качества постройки и комплектации подошел ответственно: сам ездил на верфь, и перечень замечаний-дополнений включал 300 позиций. Но даже после того как список был проработан и лодку пригнали сюда, инженеры некоторое время с борта почти не сходили. Когда все наладили, он получил идеальную лодку, но все это за дальностью верфи заняло куда больше сил и времени, чем если бы верфь находилась поблизости».

**Капитан  
остановил  
выбор на Velvette  
41 Evolution после  
«проверки  
морем»**



*Когда  
в непогоду  
все стремятся  
к берегу, наш  
герой выводит  
лодку  
на волну*

**Хотя отдыхать в кокпите приятно, в салоне тоже достаточно места для семейного обеда или дружеских посиделок**

С Velvette 41 Evolution все было иначе: капитан и верфь оставались в постоянном контакте, что позволило и улучшить, и ускорить ввод судна в эксплуатацию.

### **СКОРОСТИ, РАССТОЯНИЯ, НАПРАВЛЕНИЯ**

«Два Volvo Penta 5.7 GXI/DPS мощностью по 320 л.с. отлично справляются, у них один минус — двигатели бензиновые. Мне хотелось более тяговитые дизельные моторы, но почему-то европейские производители сильно завышают цены на дизельные установки», — сетует Семен.

Капитан признается: ему всегда казалось, что он далеко не самый активный яхтсмен, однако подсчеты показали обратное. За два месяца с момента спуска лодки на воду наш герой «накатал» 80 моточасов. Для сравнения: в среднем в Европе за сезон лодку эксплуатируют около 50–80 часов.

«Поговорил с другом; оказалось, что за 5 лет владения лодкой его двигатель отработал всего 150 часов. Тогда пришло понимание, что я не самый

ленивый из капитанов».

Первое техническое обслуживание судна по итогам двух месяцев, кстати, не выявило никаких неполадок, так что Семен оказался не только не самым ленивым, но и довольно аккуратным капитаном. Хотя лодку, по его словам, он использует по полной программе: прогулки с семьей и друзьями, походы на дачу (50 км вниз по Волге) и к родственникам (столько же вверх по течению). По волжским просторам на скорости 30–35 узлов Velvette 41 Evolution мчится легко и изящно.

«Такую красавицу не стыдно называть яхтой!» — признается капитан. Расход топлива около 130 л/ч Семена не смущает; достаточно сбросить ход до 25 узлов — и расход падает до 90 л/ч.

На якорной стоянке тоже есть чем заняться: наш герой купил надувную лодку-тендер, на которой удобно выбираться на понравившийся участок берега во время путешествий. Хранится тендер на кормовой платформе, и гостям на борту (они,

кстати, выстраиваются в очередь, чтобы покататься на Velvette 41 Evolution) не мешает. Тендер очень полюбил младший девятилетний сын владельца и не упускает возможности поупражняться в гребле. Недавно мальчик сообщил, что хочет покататься на «таблетке», а отец Семена задумал освоить водные лыжи. Так что возможности отдыха на Velvette 41 Evolution еще не исчерпаны, эксперименты впереди.

### **НА ВОЛНЕ**

«Серьезную непогоду на воде пока переживать не доводилось, однако на высокую волну попадаю регулярно: на маршруте от дачи к дому, в марину, полтораметровая встречная волна не редкость. Лодка идет ровно, уверенно и без ударов, мягко встречает и рассекает волну. Если волна и захлестывает палубу, мягко встречает и рассекает волну. Если волна и захлестывает палубу или тент, внутрь не заливает».

Наш капитан признается, что такие условия ему нравятся больше, чем спокойная вода.

«Когда Волга волнуется, когда остальные лодки остаются у причала или стараются найти убежище, его любовь к волне едва ли можно назвать безрассудством. Когда он забирал свой 41 Evolution, то решил сам перегнать лодку в яхт-клуб.

«Конечно, я волновался, но думал, что тихим ходом справлюсь. Однако лодка слушалась великолепно, и опомнился я только тогда, когда уже пришвартовался. Я впервые встал к ее штурвалу, за время перехода не возникло ни одного трудного момента — все прошло идеально. Это показатель!»

Наш капитан с улыбкой говорит, что швартовка ему кажется чуть ли не самым приятным моментом в управлении лодкой: спокойно идти по курсу может любой, а вот аккуратно провести судно к причалу — работа профессионала. Velvette 41 Evolution слушается штурвала безупречно, подруливающее устройство справляется на пять с плюсом.



Velvette 41 слушается штурвала идеально, так что быть ее капитаном — одно удовольствие



Лодка оборудована плазменным ТВ-экраном, кофемашиной и всем прочим, что нужно для комфорта на борту



На кормовой платформе Velvette 41 Evolution легко помещается надувной тендер



### ОБИТАЕМОСТЬ, НАВИГАЦИЯ

«Как уже говорилось, на лодке я регулярно ночую — это отличный показатель обитаемости. Когда приезжает семья, мы вчетвером также прекрасно помещаемся. Младший сын оккупировал кормовую каюту: у него там свой, особый мир. Есть видеоигры и все, что нужно современному ребенку. Когда на борту появляется старший сын, студент, он делит каюту с братом, и, похоже, им там совсем не тесно».

Семен с супругой расположились в носовой каюте. Еще одно преимущество 41 Evolution — в достаточном количестве мест хранения: в каюте не только хватает пространства для отдыха, но и без проблем удастся разместить вещи, что немаловажно, когда живешь на борту почти всю навигацию.

Наш герой признается, что больше любит лодки с хардтопом — на таких период навигации можно продлить. Но полный ходовой тент и усовершенствованная система отопления позволили превратить Velvette 41 Evolution в полноценную лодку для длинной навигации в этих

широтах. Так что яхтенный сезон Семен закрывает в начале ноября.

«Мне интересно ходить на лодке и в холодные месяцы. Когда на улице зябко, а ты сидишь с чашкой чая вечером, и кругом осенние пейзажи... В этом есть своя романтика, и мне она по душе. Кое-кто из моих друзей вытаскивает лодки в конце сентября и после, в солнечные октябрьские дни, очень жалеет об этом. Я же не намерен отказываться от осенних радостей на борту».

Семен отходил на Velvette 41 Evolution пока всего один сезон. В этом году навигация будет дольше: лодку планируют спустить на воду в начале мая. И, похоже, она будет еще интереснее: наш капитан действительно увлечен своей яхтой и не устает придумывать маршруты и варианты отдыха на борту. Но самое главное — лодка отлично ему подходит.



Чтобы капитан не скучал за штурвалом, рядом с постом управления оборудовано место для пассажиров

# ПРОВЕРЕНО МВУ

Тестируем яхтенное оборудование и снаряжение



MOTORBOAT РЕЙТИНГ



## Потри — и заблестит!

Полировальные системы Sea-Line

Представьте себе ситуацию, когда дорогая сверкающая яхта швартуется в живописной марине, и внезапный порыв ветра резко бросает ее нос в сторону причала. Капитан не успевает отреагировать, и борт ударяется о понтон. Кранцы сжимаются до предела, пытаются защитить корпус от повреждения, но острые домики рачков-балюсунов все же успевают оставить на блестящем гелькоуте глубокие царапины...

Печально, но такое случается. Как случаются непредвиденные удары якоря, потертости от швартовов и прочие повреждения. Задиры и царапины на корпусе выше ватерлинии хоть и не влияют на скорость, но смотрятся неэстетично и становятся местом скопления грязи и роста микроскопических водорослей.



Как и в случае с автомобилями, при поверхностных повреждениях на помощь приходит полировка с использованием всевозможных абразивных средств.

Польская компания Troton Corogation работает в химической индустрии уже больше 30 лет и выпускает широкий спектр яхтенных продуктов под брендом Sea-Line. Помимо шпатлевок, праймеров и антифоулинговых покрытий, в ассортимент Sea-Line входят различные полировальные пасты марки Brayt. Все они изготовлены на полимерной основе без использования силикона и предназначены для нанесения «прямо из банки», то есть не требуют разведения или другой подготовки.

Brayt S0, S1 и S2 — профессиональные полировальные пасты с различной зернистостью абразива для использования с электрическими машинками и щадящими полировальными

кругами из овчины. Паста S0 Marine Professional белого цвета поставляется в килограммовых банках и предназначена в первую очередь для обработки поверхностей после полировки, например, твердого гелькоута, но также вполне подходит для ремонта серьезных повреждений поверхности корпуса.

Средство Brayt S1 Marine содержит высококачественные минералы и эффективно удаляет осыпание с покрытий, обесцвеченные слои гелькоута и полиуретановых красок, создавая практически идеальную поверхность. Паста светло-зеленого цвета поставляется в полукилограммовых бутылках и легко смывается водой.

Наконец, светло-голубая Brayt S2 Marine является наиболее универсальным средством для яхтенной «аптечки»: ее можно использовать для любых поверхностей, причем проводить полировку не только с помощью машинки, но и вручную.

Производитель рекомендует использовать S1 для корпусов темного цвета вместе с кругами из овечьей шерсти или губки.

Есть у Sea-Line и специальный спрей S3 для обработки всех типов красок, пластика, синтетических тканей, хромированных элементов, резины и стекла, который удаляет все следы абразивов и обладает антистатическими свойствами. Специалисты рекомендуют использовать его после полировальных паст, чтобы придать обработанному участку наилучший внешний вид. Благодаря легкости применения однокомпонентных средств Sea-Line для устранения небольших дефектов поверхности корпуса вовсе не обязательно отдавать яхту в ремонт. С полировкой справится капитан или сам владелец: достаточно лишь обзавестись машинкой с рекомендованными насадками и прочитать инструкцию к пастам. Несколько часов работы — и лодка снова блестит на солнце! Эксклюзивным дистрибьютором Sea-Line в России выступает компания Baltic Boats Company. **МВУ**

# marineproof™

## Система подвески тендера **SNAP DAVITS™**



- Обеспечивает легкое и надежное крепление тендера
- Экономит место на транцевой платформе
- Не портит эстетику внешнего вида яхты
  - Изготовлена в США полностью из высокопрочной нержавеющей стали



## **DINGHY DAVITS™** **NEW!**


Новые шлюпбалки производства США позволяют транспортировать тендер вместе с подвесным мотором и моментально демонтируются за счет быстросъемных опор.



## ГАРАНТИЯ ПОЖИЗНЕННАЯ!

Официальный дистрибьютор в России Компания Marineproof  
[WWW.MARINEPROOF.COM](http://WWW.MARINEPROOF.COM)

**4-7**  
**ИЮНЯ**

Россия, Самарская область  
г. Тольятти 

# VOLGA

## boat show



## ВЫСТАВКА ЯХТ И КАТЕРОВ

[www.volga2015.ru](http://www.volga2015.ru)



# БЕЗОПАСНОСТЬ

Что полезно знать об устройстве лодки для ее безопасной эксплуатации

## Внимание, газ!

Недавно британская Marine Accident Investigation Branch (MAIB) опубликовала отчет о гибели двух человек на борту катера *Arniston* (Bayliner 285) в городе Уиндермир. Днем 1 апреля 2013 года 36-летняя Келли Вебстер со своей 10-летней дочкой Лорен Торнтон во сне отравились угарным газом в каюте. По выводам MAIB, к накоплению опасного газа привела работа в моторном отсеке переносного генератора, который не предназначался для эксплуатации в закрытых помещениях.

Мэтью Этесон, владелец судна и приятель Келли, в тот день тоже едва не погиб. По профессии водопроводчик, он самостоятельно установил временную выхлопную систему для отвода отработанных газов из моторного отсека. Отчет показал, что когда выхлоп генератора достиг температуры +260 °С, припой, соединявший глушитель с отводящими трубками и фитингом в корпусе, расплавился. Газы начали наполнять моторный отсек и постепенно проникать через переборки в каюту.

Американский катер, по требованиям законов США, был оснащен двумя датчиками угарного газа, однако в какой-то момент их отключили от питания. По словам специалистов, датчики известили бы пассажиров об опасном уровне CO уже через три минуты, тогда как для достижения смертельной концентрации угарного газа в каюте потребовалось около двух часов.

### КАК ОПРЕДЕЛИТЬ УТЕЧКУ CO?

Угарный газ не имеет цвета и запаха, поэтому его трудно почувствовать. Без специальных датчиков остается



**Arniston у причала на озере Уиндермир. Датчики CO на лодке были отключены**

полагаться только на первые симптомы отравления: тошноту, головную боль и затрудненное дыхание.

После обнародования отчета MAIB менеджер Boat Safety Scheme (BSS) Грэм Уотс еще раз предупредил о рисках: «CO забирает жизни яхтсменов даже при умеренной концентрации. Если газ начинает поступать в каюты, то члены экипажа задыхаются еще до того, как узнают о возникновении проблемы. Боюсь, в нашей индустрии к этому не очень серьезно относятся, и после таких примеров пора задуматься о безопасности в этом плане. Мы обязаны еще активнее доносить это до людей».

### НАСКОЛЬКО ВЕЛИК РИСК?

На камбузах моторных яхт все чаще используют электрические, а не газовые плиты, поэтому

вероятность смертельной концентрации угарного газа снижается. Тем не менее проблема остается: по данным MAIB в Англии за последние 20 лет от отравления CO погибли 30 яхтсменов, причем десять из них пользовались переносными генераторами. По итогам расследования в Уиндермире MAIB заключила: «Необходимо удвоить усилия по оповещению яхтсменов об опасности отравления угарным газом и добиваться того, чтобы все новые суда оснащались датчиками CO».

### ЧТО ГЛАСИТ ЗАКОН?

В США установка датчиков CO на новых моделях лодок обязательна с 2001 года, тогда как Англия приняла такой закон только десять лет спустя. Интересно, что стандарты Евросоюза (RCD) до сих пор не требуют от британских верфей их обязательного использования. Новая редакция этих правил начнет действовать с января 2016 года, и в ней уже будут присутствовать требования защитить пассажиров от токсичных газов и обеспечить вентиляцию помещений, куда может попасть угарный газ. Однако

### МНЕНИЕ МВУ

Если на вашем катере существует вероятность накопления угарного газа, проще всего установить в помещениях (каюта, рубка, моторный отсек) простые и недорогие бытовые датчики CO, которые питаются от батареек и крепятся на любую поверхность. При своевременной замене элементов питания такие датчики безотказно проработают в течение нескольких лет и могут спасти жизнь.

прямое указание устанавливать датчики CO в документах отсутствует.

Глава технического департамента BVMF (Федерации строителей яхт Великобритании) Удо Клейниц пояснил, что после инцидента с Bayliner было поздно вносить изменения в подготовленную редакцию RCD (Recreational Craft Directive, требования ЕС), однако дискуссия еще далека от завершения.

«Сейчас мы обсуждаем законодательную базу по защите от CO, — добавил Клейниц, — но так как в Англии нет обязательной сертификации лодок, повторить американскую схему невозможно: это вызовет конфликт с RCD».

В России также отсутствуют требования иметь на борту прогулочных судов датчики CO, однако немногочисленные крупные производители катеров знают об этой опасности и оснащают ими свои суда. Например, казанская верфь Velvette в обязательном порядке ставит датчики угарного газа на все модели со стационарными моторами (Velvette 29, 33 и 41), а верфь Trident предлагает их установку по запросу клиента на стадии постройки судна. **MVU**

ЗА ✓

- Датчики предупреждают о поступлении газа, спасая людям жизни
- Судовые датчики недорого стоят и легко устанавливаются
- В США они обязательны уже 14 лет

ПРОТИВ ✗

- Ложные срабатывания раздражают
- Принятие новых законов требует времени
- Легче обучать яхтсменов, чем менять законы

# КОНСУЛЬТАНТ ПО ПОКУПКЕ И АРЕНДЕ ЯХТЫ



---

**AMELS • MONDO MARINE • PRINCESS • HEESEN • APREAMARE**  
**SUNSEEKER • AZIMUT • PROTEKSAN TURQUOISE • ISA • CBI NAVI**  
**OCEANFAST • BANDIDO • FAIRLINE • RIVA • FERRETTI**  
**ELLING • VAN DER HEIJDEN**

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](http://www.imperial-yachts.com) · [charter@imperial-yachts.com](mailto:charter@imperial-yachts.com)

МОНАКО +377 97 98 38 80  
МОСКВА +7 985 997 73 00

РЕКЛАМА

**Heesen (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 85MY (ref. 025), 2010****2 700 000 EUR**

Длина	25.93 м	Двигатель	MTU 12V2000 M93 (2 x 1800 л.с.)
Ширина	6.3 м	Наработка	1200 м/ч
Осадка	1.65 м	Каюты	6

Яхта в отличном состоянии. Не растаможена. Находится на юге Испании.

**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. 040), 2013****1 000 000 EUR**

Длина	18.61 м	Двигатель	Caterpillar C18A (2 x 900 л.с.)
Ширина	4.83 м	Наработка	350 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****400 000 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.

РЕКЛАМА



ООО «Яхт-трейд»  
 Москва, Ленинградское шоссе, 39  
 тел.: + 7 (495) 727 11 00, + 7 (985) 201 01 01  
[www.nordmarine.ru](http://www.nordmarine.ru), [brokerage@nordmarine.ru](mailto:brokerage@nordmarine.ru)

**ПРОДАЖА | TRADE IN**

Указанная в макете информация не является коммерческим предложением. Точную стоимость и комплектацию яхт уточняйте у представителей компании.

**Princess 21M (ref. 089), 2008****1 480 000 GBP**

Длина	21.56 м	Двигатель	MAN V12 1360 CRM (2 x 1360 л.с.)
Ширина	5.55 м	Наработка	1800 м/ч
Осадка	1.57 м	Каюты	5

Яхта в отличном техническом состоянии. ГИМС. Растаможена. Находится в Москве.

**APREAMARE MAESTRO 65 (ref. 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.

**Princess 60 (ref. 032), 2012****1 000 000 EUR**

Длина	18.61 м	Двигатель	Volvo 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.

**Van Der Heijden 1700 Dynamic (ref. 007), 2007****600 000 EUR****СПЕЦПРЕДЛОЖЕНИЕ**

Длина	18.50 м	Двигатель	Volvo Penta D6 (1 x 335 л.с.)
Ширина	4.98 м	Наработка	370 м/ч
Осадка	1.30 м	Каюты	3

Яхта в отличном состоянии. Растаможена. ГИМС. Находится в Москве.

**Bavaria Sport 44HT (ref. 013), 2013****495 000 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.

## Talisman Maiton



54,2 м | Proteksan Turquoise | 2006, рефит 2014  
Стоимость аренды в неделю от 210 000 евро

Размещение: 12 гостей в 6 каютах  
Команда: 13 человек



## Alibi

50 м | CBI Navi | 2005  
Стоимость аренды в неделю от 203 000 евро

Размещение: 12 гостей в 6 каютах  
Команда: 12 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.

## Rola



47,5 м | ISA | 2006, рефит 2015  
Стоимость аренды в неделю от 147 000 евро

Размещение: 11 гостей в 5 каютах  
Команда: 9 человек



## Australis



48 м | Oceanfast | 2010, рефит 2013  
Стоимость аренды в неделю от 168 000 евро

Размещение: 10 гостей в 5 каютах  
Команда: 9 человек

## Москва

Ермолаевский переулок, дом 5, стр. 1

Тел.: +7 495 220 2402

[www.burgessyachts.ru](http://www.burgessyachts.ru)

[moscow@burgessyachts.com](mailto: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

Специальное предложение!



Elegance 64

Год постройки 2007 Длина 20 м Ширина 5,6 м  
Двигатели 2 x 1.000 кВт (1360 л.с.) MAN  
Место стоянки Москва, регистрация ГИМС  
Цена € 750 000

Специальное предложение!



Mochi Craft Dolphin 74

Год постройки 2005 Длина 22.45 м Ширина 6.90 м  
Двигатели MTU 2 X 1500 HP.  
Место стоянки Франция  
Цена € 1 199 000 включая налог (EU)



**Fairline Squadron 74**

Год постройки 2002 Длина 22,68 м Ширина 5,69 м Осадка 1,61 м  
Новые двигатели и редуктора 2 x MTU 12V 2000 M91, 2012 г  
Место стоянки Санкт-Петербург, регистрация ГИМС  
Цена € 800 000



**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 (всего пять 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

Уникальная комплектация!



**Storebro 410 Commander**

Год постройки 2007 Длина 12,5 м Ширина 3,9 м  
Двигатели 2 x Volvo Penta D6 370 HP  
Место стоянки Финляндия  
Цена € 370 000

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.  
Наработка.....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.  
Наработка.....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.  
Наработка.....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  
Наработка.....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.  
Наработка.....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.  
Наработка.....1200 мото/час  
Находится в Москве, я/к «Столица Яхт»

Яхт-клуб «Столица Яхт». Москва, Ленинградское шоссе, дом 25



Официальный представитель компании LOGEX (Москва и Московская обл.) — доставка и транспортировка яхт и катеров

+7 (495) 998-72-38 , +7 (926) 559-72-16, +7 (906) 033-21-88 www.capitalyachts.ru, E-mail: mosyachts@gmail.com

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.



Princess 60

1 000 000 EUR



Sunseeker 70

800 000 EUR



Galeon 530

400 000 EUR



Grandezza 39

280 000 EUR



ПРЕДЛОЖЕНИЯ  
ДОСТОЙНЫЕ  
ВНИМАНИЯ

[WWW.PRINCESS-BROKERAGE.RU](http://WWW.PRINCESS-BROKERAGE.RU)



**PRINCESS**  
BROKERAGE

2013 год



Длина	18,61 м
Ширина	4,83 м
Осадка	1,27 м
Вес	30,5 т
Двигатели	Caterpillar C18A
Кол-во двигателей	2x900
Запас топлива	2818 л
Запас воды	793 л
Каюты	3+1

2008 год



Длина	22,25 м
Ширина	5,67 м
Осадка	1,63 м
Вес	41 т
Двигатели	MAN V12 1360 CRM
Мощность	2 x 1360 л.с.
Запас топлива	4500 л
Запас воды	1150 л
Каюты	4+1

2008 год



Длина	16,2 м
Ширина	4,7 м
Осадка	1,39 м
Вес	28,4 т
Двигатели	Volvo Penta D12
Мощность	2 x 715 л.с.
Запас топлива	2200 л
Запас воды	400 л
Каюты	3+1

2012 год



Длина	11,95 м
Ширина	3,95 м
Осадка	1,5 м
Вес	9 т
Двигатели	Volvo Penta D4 DPH
Мощность	2 x 300 л.с.
Запас топлива	920 л
Запас воды	270 л
Каюты	2



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 2 500 000 EURO**

+7 985 769 55 88  
email: are-igor@yandex.ru



# PRINCESS 42

ГОД ПОСТРОЙКИ 2012 ДЛИНА 13,48 М

ШИРИНА 4,14 М ОСАДКА 1,09 М

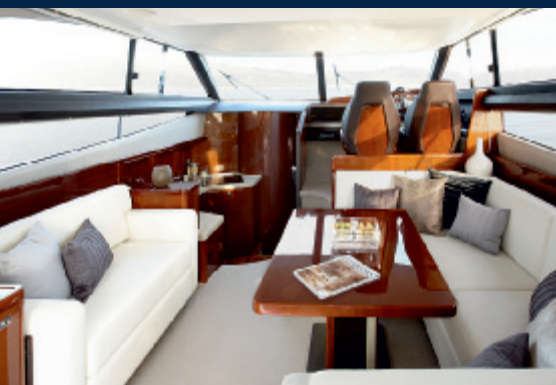
ДВИГАТЕЛЬ VOLVO PENTA D6 (2 X 435 Л.С. ), 250 МОТОЧАСОВ

МЕСТО СТОЯНКИ МОСКВА, РЕГИСТРАЦИЯ ГИМС

ЦЕНА \$ 620 000

СОСТОЯНИЕ НОВОЙ ЛОДКИ, ПРЯМАЯ ПРОДАЖА

**ТЕЛЕФОН: +7 985 411 41 75**



# 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/галюнов: **4/8/5**

Мест экипажа/галюнов: **2/1**

Количество камбузов: **3**

Тел.: +7 (985) 299-00-33, e-mail: [yachtmanager1@gmail.com](mailto:yachtmanager1@gmail.com), <http://www.motoryachtneга.com>

**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: 580 000 евро

+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



ufi  
Approved  
Event

# БАЛТИЙСКИЙ МОРСКОЙ ФЕСТИВАЛЬ

БЕЛЫЕ НОЧИ!  
ПАРУСА!  
СКОРОСТЬ!

**28-31 мая 2015**

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ • ЛЕНЭКСПО



БОТ-ШОУ НА ВОДЕ

ВЫСТАВКА

ТЕСТ-ДРАЙВЫ

СОРЕВНОВАНИЯ

6+

ОРГАНИЗАТОР

**EXPOFORUM**

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ МЕДИАПАРТНЕР



**СОЛНЕЧНАЯ  
РЕГАТА**

ВК «ЛЕНЭКСПО», Большой пр. В.О., 103  
Тел. (812) 240-40-40, доб. 191  
boatshow@expoforum.ru  
www.boatshow.expoforum.ru



\*ЭКСПОФОРУМ

**Не все малые моторные  
яхты одинаковы...**



## Легендарный голландский бренд ELLING — это:

- Категория мореходности Евросоюза — «А» Ocean, неограниченный район плавания (проверено в безостановочных трансатлантических переходах из Европы в Америку).
- Остойчивость спасательного судна, возвращается на ровный киль при любом накрениении до 180° — проверено испытаниями!
  - Запас хода 1400 морских миль на скорости 7,5 узлов (опционально — до 2400 морских миль)
- Максимальная скорость до 18 узлов (с гл. двигателем 435 л.с.), до 11 узлов (с гл. двигателем 190 л.с.)
  - Корпус — полностью армированный твароном (аналог кевлара) стеклопластик
  - Один главный, 1–2 вспомогательных автономных ходовых дизеля

### а также:

- Хорошо защищенный килем винто-рулевой комплекс
  - Расход топлива: ок. 1,8 л/милю — на 9 узлах, 4 л/милю — на 15 узлах
- Высота над ватерлинией 3,5 м. (позволяет пройти от Северного моря до Средиземного по внутренним водным путям)
  - Обитаемость, как у 60-футовой экспедиционной яхты — 3 каюты, 2 салона, 2 санузла с отдельными душевыми.
  - Размерения в метрах: длина — 13,80 / 14,95 ширина — 4,25 осадка — 1,25

**Посетите виртуальный тур по яхте ELLING —**

**[www.elling-yachting.ru](http://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](http://www.elling-yachting.ru)**



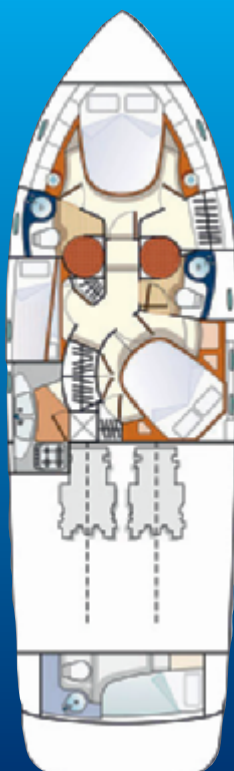
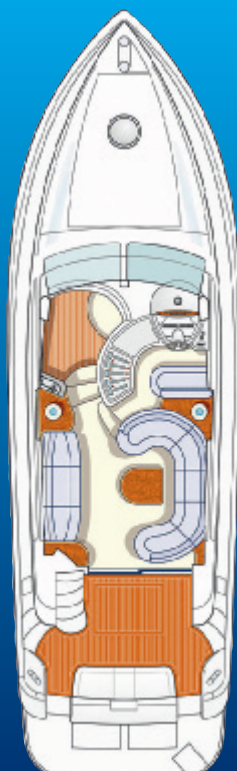


**19 290 000 рублей TOPГ**

## Azimut 46, 2008, Италия

Длина общая	49
Длина корпуса	47'11" (14.6 m)
Ширина	14'4" (4.36 m)
Осадка	3'4" (1.02 m)
Водоизмещение	17.7 t
Двигатели	Twin Caterpillar® CAT C9 6L (505 mHP)

Максимальная скорость (при половинной нагрузке)	30 kn
Круизная скорость (при половинной нагрузке)	27 kn
Запас топлива	449 gal (1.700 L)
Запас воды	132 gal (500 L)
Количество кают	2/3 + crew
Количество спальных мест	4/6 + crew
Количество санузлов	2 + crew
Строительный материал	VTR/GRP
Внешний дизайн и концепция	Stefano Righini
Дизайнер интерьера	Carlo Galeazzi
Килеватость	V with 18° deadrise aft
Производитель	Azimut Yachts



**+7-985-235-96-44**



**AQUADOR**

# УВЕРЕННОСТЬ В СОВЕРШЕНСТВЕ



## ТОЛЬКО У НАС В СОЧЕТАНИИ:

Закрытый пост управления  
Широкие боковые проходы  
Боковые сдвижные двери  
Большая автономность  
VIP отделка салона

Модельный ряд: 21' 22' 23' 25' 26' 28' 32' 33' 35'



AQUADOR 25 Ce



AQUADOR 28 C



AQUADOR 35 C

Мореходные качества, категория B Offshore, классическая корабельная архитектура делают катера Aquador лучшими в своем классе

Официальный дистрибьютор в России и странах СНГ

**HARDTOP**  
St. Petersburg



**MARINE**  
Italo 1990

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](http://www.aquadorboats.fi), [www.htmarine.ru](http://www.htmarine.ru),  
[htmarine@mail.ru](mailto:htmarine@mail.ru)



## В учении как в бою

**КАРЕН ХИЛЛ:** После шторма в воде оказывается множество незаметных, но весьма опасных объектов, встреча с которыми может стать неожиданной.

**М**оя работа яхтенным инструктором включает проведение обучающих курсов RYA и практические занятия на лодке. Недавно мы с четырьмя студентами, которые только что сдали теоретический тест по программе Day Skipper, отправились в море на моей яхте Jeanneau Prestige 32, чтобы закрепить их навигационные навыки.

Утро в бухте Кардиган выдалось на славу, и мы с удовольствием проводили время на воде. Некоторые студенты никогда раньше не бывали на яхте, поэтому для меня было важно, чтобы они чувствовали себя комфортно и безопасно. В полдень мы взяли курс на Крикайет, чтобы остановиться там на ланч. По пути повсюду встречались принесенные с берега обломки; причиной этого стал ураган со скоростью ветра до 93 узлов, опустошивший накануне прибрежную полосу. К этому времени уже сообщали о железнодорожных шпалах, деревьях и даже трейлерах, которые смыло с пляжа в океан.

В тот день море бугрило сильная зыбь, и против приливного течения дул восточный ветер силой 4 балла, что дополнительно ухудшало условия, но я знала: когда начнется отлив, волнение стихнет. Мы шли против ветра на скорости 12–14 узлов, как вдруг лодку сотряс удар — судно на что-то наскочило. Началась сильная вибрация, и я поняла: дело плохо. Пропала мощность, и лодка, способная разогнаться до 28 узлов, теперь едва развивала восемь. Я чуть не запаниковала, но быстро взяла себя в руки: следовало сохранять спокойствие и вернуться в марину как можно быстрее.

Было непонятно, получил ли корпус пробоину, но поскольку автоматическая трюмная помпа «молчала», я рассудила, что яхта



Так выглядит Jeanneau Prestige 32 Карен Хилл после аварии (или до нее?)

не набрала много воды. Также я знала, что на глиссирующем судне в такой ситуации лучше не останавливаться, иначе вода будет поступать быстрее и оно может затонуть. Решение не имело альтернатив — возвращаться, благо до берега несколько миль, но рулевое управление вышло из строя, и штурвал вообще не поворачивался.

К счастью, лодка все еще могла идти по прямой, и для корректировки курса я попробовала использовать двигатели. Левый мотор оказался почти бесполезен, однако правый позволял маневрировать. Я связалась по рации с маринной, объяснила ситуацию и предупредила береговую охрану, при этом стараясь сдерживать беспокойство студентов.

Вернувшись в порт, я тут же спустилась в моторный отсек и обнаружила там изрядно воды, которая поступала через сильно погнутое

рулевое устройство. Яхта легко могла отправиться на дно, и я запросила в марине срочный подъем. Пока технический персонал занимался этим, я решила поучить студентов работе со швартовными концами, что, учитывая ситуацию, произвело на них особенное впечатление.

Когда судно оказалось на суше, мы подошли оценить повреждения: оба руля были загнута вверх, к корпусу, что и вызвало течь; винты, валы и кронштейны не подлежали восстановлению. Видимо, мы наткнулись на массивный объект, который дрейфовал у самой поверхности, но остался незамеченным из-за сильного волнения.

Спустя несколько месяцев моя яхта вернулась на воду и теперь пребывает в полном порядке. К сожалению, помимо самого происшествия, меня огорчила реакция страховой компании, которая изменила условия договора и оплатила всего £ 1000 из выставленного счета на £ 12000. Удивительно, но мне ответили, что если бы я оставила яхту тонуть, то получила бы полную компенсацию... **MBY**

**Левый мотор оказался почти бесполезен, однако правый позволял маневрировать**

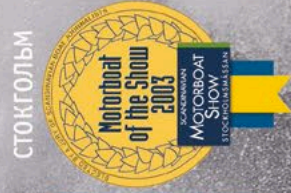
# Targa®

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](http://www.htmarine.ru) [www.targa.fi](http://www.targa.fi) [htmarine@mail.ru](mailto:htmarine@mail.ru)

Модельный ряд

23'

25'

27'

32'

35'

37'

44'

**can-am**



на правах рекламы



## НОВАЯ ФИЛОСОФИЯ ПУТЕШЕСТВИЙ

Трехколесная концепция. Системы безопасности. Круизная посадка.  
Круизно-туристический родстер Can-Am Spyder F3 создан для дорожных приключений.  
Больше информации и регистрация на тест-драйв на [www.rosan.com](http://www.rosan.com)

**SPYDER**