

МОТОРВОАТ & YACHTING

Люди моря

ОЧЕРЕДНАЯ КРУГОСВЕТНАЯ ГОНКА
VOLVO OCEAN RACE ЗАВЕРШЕНА!

ТЕМА НОМЕРА

ДИЗАЙН ЯХТ

ОТ ПРОЕКТА
ДО СПУСКА НА ВОДУ

ОБЗОРЫ И ТЕСТЫ

FAIRLINE

TARGA 48 GT

NORTHSILVER 1440

XO 270 RS FC OB

NORDIC SEASON 32/42

ISSN 2077-8236



15007

9 772077 823783

ОТКРЫТ
ШОУ-РУМ



КЛУБНЫЙ ДОМ
HOVARD PALACE

Мы продолжаем историю

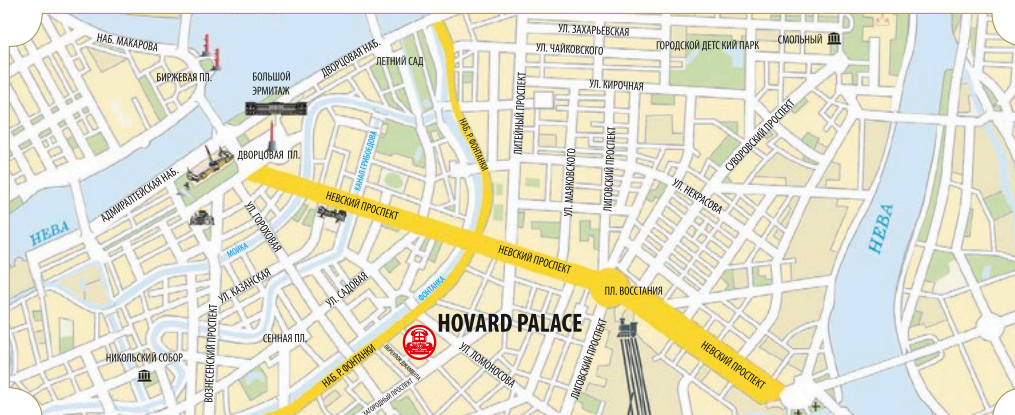
СДАЧА — АВГУСТ 2015 года



ЭКСКЛЮЗИВНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ

ИПОТЕЧНАЯ ПРОГРАММА ОТ АБСОЛЮТ БАНКА*

* от ОАО АКБ «Абсолют Банк», генеральная лицензия Банка России №2306, при первоначальном взносе 30%



HOVARD PALACE – новый элитный дом в районе «Золотого треугольника» Санкт-Петербурга. Клубный формат для тех, кто ценит приватность и безупречный сервис. Высокий архитектурный стиль в традиции русского неоклассицизма и авторские интерьеры от итальянского дизайнера Роберто Молона.

Санкт-Петербург, набережная реки Фонтанки, дом 76, корп. 2



+7 (812) 449-58 58 WWW.HOVARD.CH +7 (931) 286-58 58



КЛУБНЫЙ ДОМ
HOVARD PALACE

КЛУБНЫЙ ДОМ HOVARD PALACE —
благородство, деликатность,
высокий уровень внутренней культуры.



Закрытая инфраструктура, собственная
служба охраны, консьерж-сервис.



В шаговой доступности все знаковые
достопримечательности города.



Панорамный вид с верхних этажей клубного дома HOVARD PALACE

ИСААКИЕВСКИЙ
СОБОР

ЗДАНИЕ АДМИРАЛТЕЙСТВА

КАЗАНСКИЙ
СОБОР

Единственный дом в Центральном районе
с аквазоной, включающей 25-метровый бассейн.



Санкт-Петербург, набережная реки Фонтанки, дом 76, корп. 2
+7 (812) 449-58 58 WWW.HOVARD.CH +7 (931) 286-58 58

PRINCESS 60



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

РЕКЛАМА

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

*Устанавливая высокие стандарты



BOVET

1822

PRIDE AND PROWESS®



SERGIO

СПЛИТ ХРОНОГРАФ
ОГРАНИЧЕННАЯ СЕРИЯ
ТРАНСФОРМИРУЕМЫЙ КОРПУС

ЭКСКЛЮЗИВНО

DA VINCI

WATCHES JEWELLERY ACCESSORIES

Москва, Смоленская площадь, 3, +7 495 937.81.17

Москва, Da Vinci, Смоленская пл., 3, +7 495 937.81.17; Raff-House, Малая Никитская ул., 25, +7 495 726.55.45;
Санкт-Петербург, Диамант, Малая Морская, 12, +7 812 571.84.18; Нижний Новгород, Da Vinci, Ульянова ул., 5,
+7 831 296.16.32; Саратов, Da Vinci, Волжская ул., 15, +7 8452 23.88.88; Иркутск, Золотое время, Богдана
Хмельницкого ул., 1Б, +7 3952 24.23.99.

ОДНА ПОТРЯСАЮЩАЯ ИДЕЯ, ОДИН ЗАВОРАЖИВАЮЩИЙ СТИЛЬ

MCY

MONTECARLOYACHTS

MCY 105

MCY 86

MCY 76

MCY 70

MCY 65

MC

MONTECARLO

MC 6 | MC 6 s

MC 5 | MC 5 s

MC 4 | MC 4 s



Этим амбициозным проектом компания **Monte Carlo Yachts** расширяет собственные горизонты. Результатом станет **32-метровая яхта**, ультрасовременная по комфорту, дизайну и применённым технологиям. Такое решение оказалось весьма успешным, и было благоприятно встречено на рынке. **Новая модель MCY 105, премьера которой состоится этой осенью в Каннах**, уже получила превосходные отзывы от ряда Заказчиков. **Дизайн MCY 105 вновь является результатом работы Карло Нуволари и Дэна Ленарда**, вложивших весь свой талант и опыт по проектированию мегаяхт в разработку нового 32-метрового судна с эксклюзивными характеристиками. Корпус и надстройка яхты идеально сбалансированы, благодаря чему и создается ее уникальный стиль. С особой скрупулезностью дизайнеры подошли к пропорциям



MCY 105. Пошёл обратный отсчёт

MCY 105

www.dream-yachts.eu

яхты, динамичности её обводов и распределению света во внутренних помещениях, что позволило им сохранить элегантный и узнаваемый силуэт и стиль, характерный для всей линейки MCY.

8-13

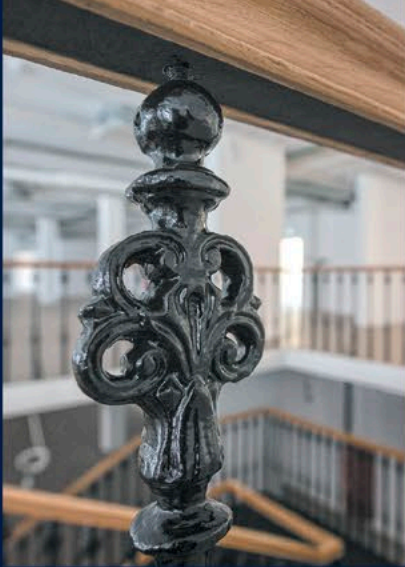
МИРОВАЯ ПРЕМЬЕРА **MCY 105**
В КАННАХ
сентября
ПРИГЛАШАЕМ!



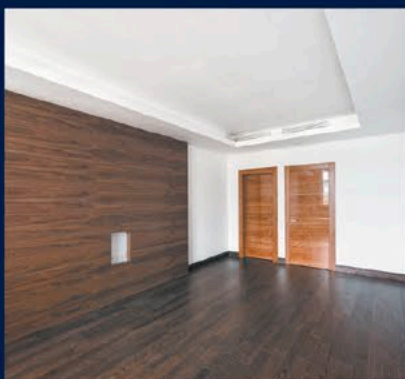
Monte Carlo Yachts – Классика Будущего.

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

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



- Продажа готовых апартаментов на 3–5 и мансардном этажах: 28 апартаментов от 82,5 до 176,9 кв. м
- Высота потолков в апартаментах на 3–5 этажах — 3–3,3 м; в апартаментах мансардного этажа потолки разноуровневые — 1,7–5,4 м.
- Уникальные планировки апартаментов в мансарде
- Эксклюзивные виды на панораму Невского проспекта и набережную Фонтанки
- Отделка de Lux с меблировкой кухонь, установлено сантехническое оборудование
- Аренда торговых площадей на 1–2 этажах: от 360 до 1038 кв. м
- Высота потолков в торговых помещениях — 3–3,30 м; вход со стороны Невского проспекта
- Благоустроенный двор
- Подземный паркинг на 26 автомобилей, оборудованный автомобильными лифтами



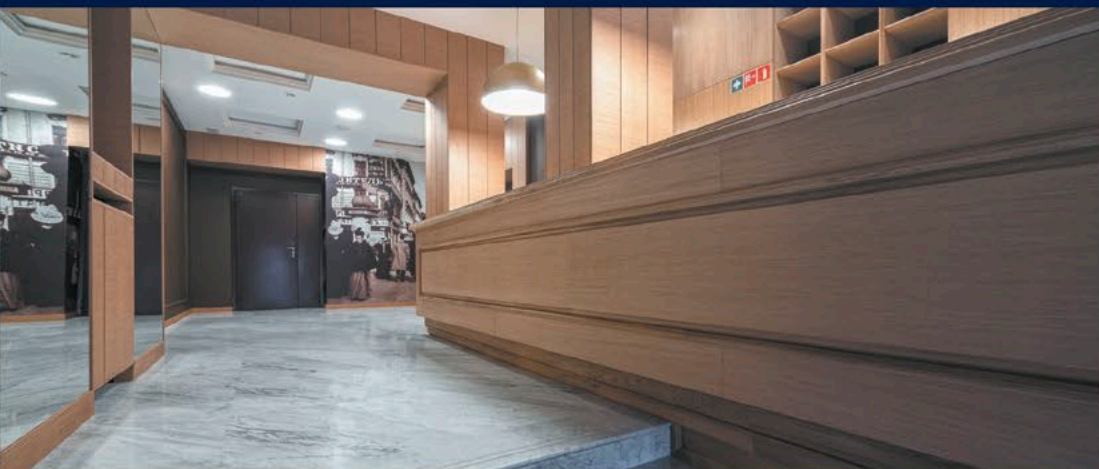
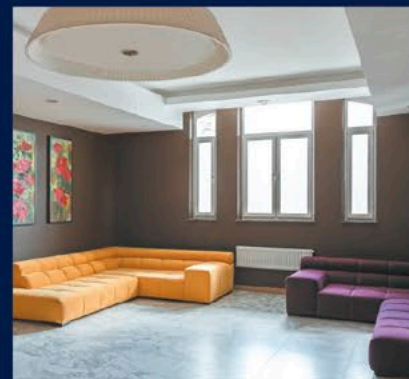
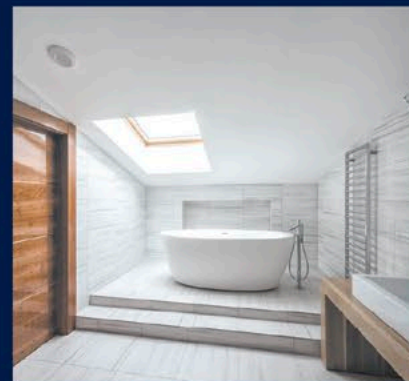
Все помещения имеют отделку de luxe:

– торговые помещения в т. ч. помещение под кафе: входные двери из массива дуба, этажи объединены выполненными по авторским проектам коваными лестницами с поручнями из массива дуба, пол выложен метлахской плиткой;

– апартамент отель: в отделке порталов в холлах широко применен дуб, керамогранит на полу, на стенах — декоративные панно, выполненные различными петербургскими художниками; в апартаментах установлены межкомнатные лакированные двери из массива вишни, паркет, на кухнях мебель немецкого производства LEICHT, установлена техника SIEMENS, а так же импортное сантехническое оборудование — DURAVIT, QUAD и др. производителей.

Невский проспект, 68

Апартаменты
в «Золотом треугольнике» Петербурга



Продажа готовых
апартаментов

Аренда торговых
площадей

6888888.ru

Продажа квартир и офисов в центре Петербурга
Центр продаж: Санкт-Петербург, ул. Кирочная, 39

8 (812) **688 88 88**



КЧИТАТЕЛЮ

Колонка главного редактора

Привет всем!

Недавно один питерский телеканал взял у меня интервью на тему, почему в Северной столице, да и вообще в России, с яхтингом не все так здорово, как в других европейских странах — в Англии, Швеции или, например, Финляндии, где по статистике одна лодка приходится на 7 человек. Я изложил свое видение причин: особенности нашего самосознания, в котором море и яхты занимают не так много места, недостаточное развитие яхтенной инфраструктуры, уровень благосостояния россиян, многим просто не позволяющий купить лодку...

Сказал — и понял, что комментарий вышел однобоким. Все далеко не так мрачно: на акваториях появляются новые лодки, проводятся регаты, наши люди путешествуют, множатся ряды любителей рыбалки. Жизнь на воде не затихает, вопреки экономическим или политическим встряскам.

Так, в период подготовки этого номера МВУ редакция просто не вылезала из тестов. Правда, большинство статей мы перенесли на последующие выпуски, а в этом решили больше внимания уделить вынесенной на обложку героической кругосветной гонке Volvo Ocean Race, которая завершилась в июне. Парусный спорт в последнее время активно развивается, и поскольку в названии с Motor Boat соседствует Yachting, освещением этой, без сомнения, тоже очень значимой темы пренебречь нельзя.

Кроме того, мы наконец позволили себе отойти от привычного перечисления новинок и углубиться в тему проектирования и строительства яхт. Для читателей, которые к яхтингу относятся вдумчиво, мы описали этапы разработки проектов моторных и парусных яхт разных типов, критерии выбора обводов, принципы формирования интерьеров, раскрыли некоторые секреты дизайнерской «кухни». Запрос на такие материалы имелся давно, и это еще один показатель, что с яхтингом в стране все не так уж плохо. Когда читатель ищет знания в любимой области, индустрия обречена на развитие.

До встречи!

Главный редактор
Зарий Черняк



Когда читатель ищет в яхтенном журнале знания из любимой области, индустрия обречена на развитие!

НАВИГАЦИЯ ПО НОМЕРУ

Легендарная регата: интересные факты из хроники Volvo Ocean Race 2014/15 с. 124



Новая техника: как создают парусные яхты, претендующие на рекорд с. 70

Яхтенные индустрии разных стран: знакомимся со Словенией с. 76



Безопасность эксплуатации яхты: что нужно знать про швартовку кормой с. 170

ИНГОССТРАХ *Ingosstrakh*



Страхование яхт и катеров



Реклама

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

Ингосстрах платит. Всегда.*

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

СОДЕРЖАНИЕ

Июль-август 2015



20

20 СУПЕРЯХТЫ

Damen Sea Axe, Royal Huisman Sea Eagle,
Lürssen Orchid, Oceanco Infinity



34

26 СОСТАПЕЛЯ

Sunreef 90 Power, Revolver 43CC, Bavaria
Powercat 40, Parker 630 Sport & 630 Bowrider, Riva 76,
AM37, Zurn/NEB 38 Custom Dive Boat

34 НОВОСТИ

Интересные сюжеты и факты из жизни
на море и на суше

58 ПЛАВАЛИ, ЗНАЕМ

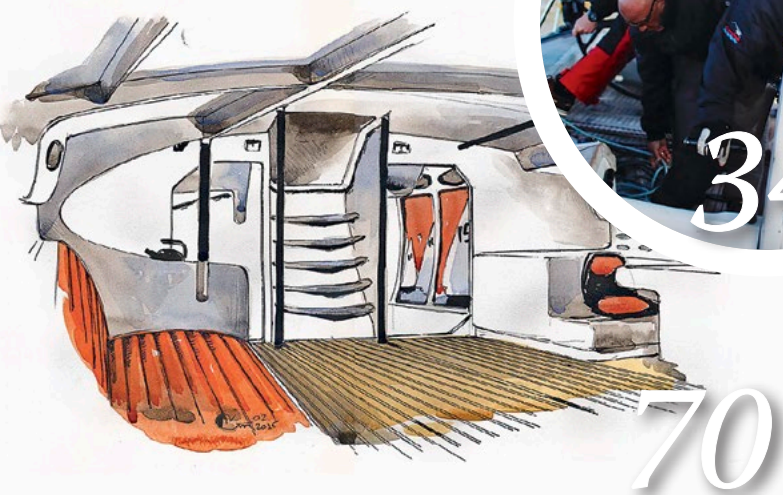
Назидательные истории
и веские мнения от наших экспертов

64 МВУ ДИЗАЙН

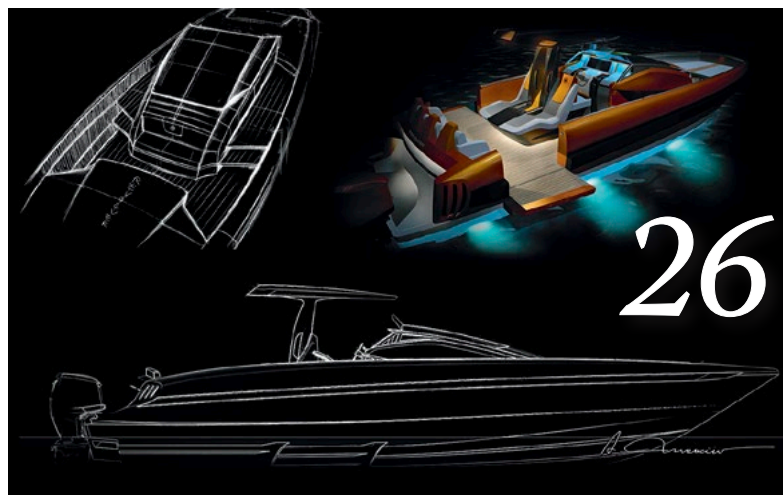
Как добиться оптимальной
обитаемости на моторной яхте

76 МЕЖДУ АЛЬПАМИ И МОРЕМ

Настоящее и будущее яхтенной индустрии Словении



70



26

РЕКЛАМА



XX
ARTIOLI
HAND MADE IN ITALY



**МОТОРНЫЕ
ЯХТЫ**



96
**NORTHSILVER
1440**

Новый российский «морской внедорожник» в алюминиевой «оправе»



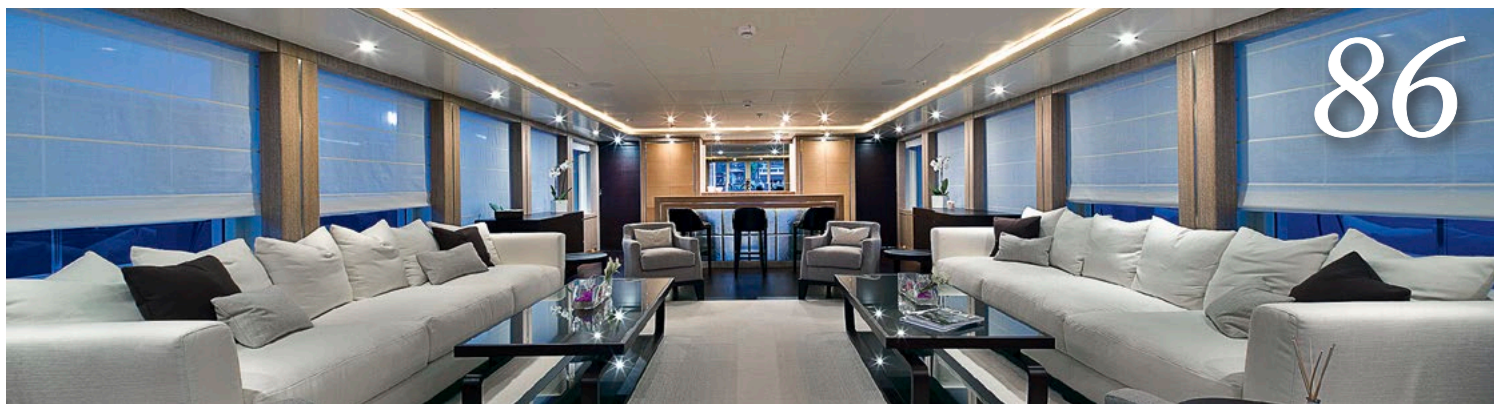
106
КУРС НА ЗАКАТ
Беломорская жизнь Botnia Targa 44



110
КРУИЗ ПО КАТАЛОНИИ
Подробный путеводитель для путешествующих яхтсменов

116
БЕЗ ОСОБЕННЫХ ЗАТРАТ
Спокойный отдых на комфортабельных хаусботах Bellamer

120
ЖЕЛАННЫЙ ТРОФЕЙ
Первый этап квадрогонки Can-Am Trophy Russia 2015





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



140

132
**ГОРИЗОНТЫ
CORUM**

Обновление модельного ряда к 60-летию компании

136
ЛЕТО В ГОРАХ

Особая привлекательность Solis Sochi Hotel в Красной Поляне

140
КИНО И МОДА

Новости от крупнейшего российского дилера Rolls-Royce

148
ЛЕГКАЯ БЕЗУПРЕЧНОСТЬ

Впечатляющая коллекция Uomo Collezioni

150
AZIA В ЕВРОПЕ

Ресторанный проект известного петербургского отеля

156
ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

От формы к содержанию: секреты проектирования и постройки моторных яхт

160
ЯХТЕННЫЙ ПРОЕКТ

Что полезно знать при заказе индивидуальной яхты: советы Альберта Назарова

170
ШКОЛА МВУ

Премудрости швартовки в средиземноморском стиле — кормой вперед

172
БЕЗОПАСНОСТЬ

Огонь иной природы — электронные фальшфейеры



142



154



136



146





Greenline 48



Greenline SeaClass

Greenline 33



Greenline 40



Greenline 48



Greenline OceanClass

OceanClass 57



OceanClass 70



OceanClass 88



www.greenlinehybrid.ru

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

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

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

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

MOTOR BOAT & YACHTING

№4 (34) Июль–август 2015

Published since 1904

МВУ Россия

Motor Boat & Yachting Русское издание

Учредитель и издатель ООО «Мотор Боат Медиа»

Офис в Москве

Royal Yacht Club, 125212, Ленинградское шоссе, 39, стр. 6

Тел./факс +7 (495) 781-60-33

E-mail: info@mby.ru

Редакция и офис в Санкт-Петербурге

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

Тел./факс +7 (812) 617-01-11

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

2010–2015 Copyright of Time Inc. (UK) Ltd. Все права защищены.

Журнал зарегистрирован в Федеральной службе по надзору

в сфере связи и массовых коммуникаций.

Свидетельство о регистрации СМИ

ПИ № ФС77-38759 от 28.01.2010

Редакция**Генеральный директор** Александра Дергачева

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

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

Тимур Бараев, Яна Гусева, Джордж Джаннопулос, Питер Камберлидж,

Алексей Максимов, Джон Мендес, Альберт Назаров, Петр Шестаков

Колумнисты

Александр Куликов, Дэвид Марш

Фотографы и иллюстраторы

Лина Арнаутова, Сергей Богатырев, Дмитрий Гальчун, Александр Глебов,

Питер Камберлидж, Ян Риу/Dongfeng Race Team,

Павел Семянников, Михаил Смотров

**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**Тираж 35 000 экз. Обложка Volvo Ocean Race Цена свободная**

Мнение авторов может не совпадать с мнением редакции. Редакция не несет ответственности за содержание рекламы.

Товары и услуги, рекламируемые в журнале, имеют соответствующие лицензии и сертификаты.

Использование любых материалов издания возможно только после получения письменного согласия редакции.

Цены на отдельные яхты, услуги, товары и дополнительное оборудование указаны при условии приобретения в Европе,

без учета налогов и пошлин Российской Федерации, если не указано обратное.

Журнал опубликован и вышел в свет 06.07.2015

Отпечатано в Эстонии. Типография Printall AS.

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

printall@printall.ee



YACHTING FESTIVAL



CANNES

THE ULTIMATE
RENDEZ-VOUS

8-13 SEPT 2015

© Agence VERTU / Photographies : Alexandre Leblanc - Jérôme Kélagopian

Boat industry professionals, information
and badge order: www.passportnautique.com

Un salon de la / Owned and hosted by



www.cannesyachtingfestival.com

СУПЕРЯХТЫ

Новости о моторных яхтах длиной более 100 футов



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



Damen Sea Axe

Модель эксплуатации суперяхт за последние годы существенно изменилась: все больше владельцев роскошных судов, предназначенных для отдыха в самых разных форматах, предпочитают не забивать их палубы и гаражи техникой для развлечений, в приобретать для этих целей отдельное судно сопровождения. Помимо транспортировки вертолетов, тендеров и всевозможных водных «игрушек», эти суда способны обеспечить бункеровку подопечной яхты прямо в открытом море или в океане, а также разместить на борту дополнительных гостей.

Голландский судостроительный гигант Damen Shipyards Group вместе с дочерней компанией Amels продолжает осваивать вакантную нишу судов поддержки. В 2012 году на выставке в Монако первый корпус

Sea Axe под названием *Garcon* произвел фурор: 67-метровое судно разительно отличалось от «типовых» суперяхт и скорее напоминало корабль для обслуживания нефтяных платформ. С тех пор Damen и Amels заметно ушли вперед и в июне представили публике флагманский проект Sea Axe 8517, который по водоизмещению (около 3500 т при длине 85 м) втрое превосходит самую крупную из существующих моделей линейки. Общая полезная площадь открытых палуб судна — 550 м²; за ходовой рубкой предусмотрен VIP-салон площадью 90 м². На борту будут оборудованы гаражи для спорткаров, мотоциклов и квадроциклов, ангар для вертолета и дайв-центр, а среди различных тендеров и спортивных лодок нашлось место и парусной яхте.

Энергетическая установка дизель-электрическая: главные двигатели —

Caterpillar 3516C (4 × 3046 л.с.), приводы — 2 × Azipod 1250. На скорости 13 узлов запас хода судна достигает 5000 миль.

Пока новый флагман дожидается своего заказчика, на стапелях Damen полным ходом идет строительство 69-метровой Sea Axe 6911. Это будет первое судно поддержки Damen, у которого под сертифицированной по стандартам LY3/МСА вертолетной площадкой будет оборудован полностью закрытый ангар со специальной системой спуска и подъема вертолета.

Водоизмещение Sea Axe 6911 составит 1200 т, скорость с MTU 16V4000 M63L (4 × 3000 л.с.) — 20 узлов, экипаж 22 человека. Передача лодки владельцу запланирована на июнь 2016 года.





BUILT BY
oceAnco

www.builtbyOCEANCO.com

Royal Huisman Sea Eagle



Специализирующаяся на строительстве суперпарусников верфь Royal Huisman практически завершила работу над 43-метровым шлюпом *Sea Eagle*, дизайн которого разработали Джерман Фрерс и Rhoades Young Design. Уникальная, рассчитанная на скоростные круизы яхта с корпусом и надстройкой из легкого сплава покинула эллинг в голландском городке Фолленхофе и после установки мачты отправится на ходовые испытания в Северное море.

При том, что технические детали (помимо ширины 9 м и осадки 4,50 м за счет глубокого фальшкиля), а также особенности компоновки *Sea Eagle* верфь пока не разглашает, некоторые предположения сделать можно. Прошлым летом Royal Huisman построила яхту *Blue Papillon* — в точности тех же размерений, назначения (круизные плавания и регаты), которую проектировала та же самая

команда. *Blue Papillon* имела две гостевые каюты в корме; мастер-каюта располагала собственным кокпитом; еще одну каюту можно использовать как VIP-апартаменты или устроить в этом помещении кабинет. Судя по прототипу, скорость 15 узлов будет для *Sea Eagle* вполне достижимой.

Помимо самой яхты, Royal Huisman гордится и тем, что *Sea Eagle* построена для особенного заказчика — тайваньского бизнесмена и филантропа Самуэля Иня. Будучи председателем холдинга Ruentex Group, он получил мировую известность, учредив премию Тан — китайский аналог Нобелевской премии, которую вручают за выдающиеся достижения в четырех номинациях: «Устойчивое развитие», «Биофармацевтика», «Китаистика» и «Правоведение». Увлеченный яхтсмен, Самуэль Инь обладает

значительным опытом мореплавания; он уже сменил три парусные яхты и в будущем планирует участвовать на *Sea Eagle* в престижных мировых регатах.

После передачи владельцу *Sea Eagle* отправится на Карибские острова, а затем через Тихий океан в Азию. Приятно, что Самуэль Инь с радостью готов показывать свою новую яхту на публике, и она должна появиться на всех ключевых яхтенных выставках.

Завершение этого первого «азиатского» проекта ознаменовало еще один этап развития Royal Huisman. После того как *Sea Eagle* покинула цех окраски, верфь

приступила к расширению двух ключевых эллингов. К осени, когда работы завершатся, один из них сможет принимать на покраску корпуса длиной до 90 м, а другой — до 60 м.

**Вскоре
покрасочный
эллинг Royal
Huisman сможет
принимать лодки
длиной до
90 м**



FULL CUSTOM

LIMITED EDITIONS

REFIT

YACHT SUPPORT



Великолепная верфь в Голландии



Высочайшее мастерство



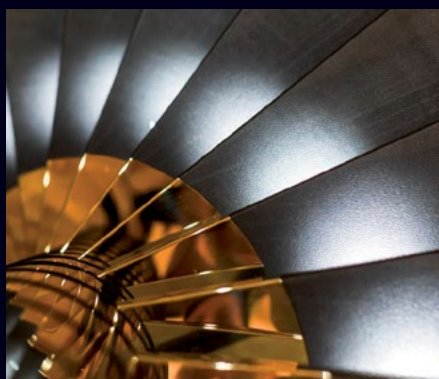
Индивидуальный дизайн



Воплощение вашей мечты



Богатое наследие



Преимущество опыта



Элегантность в каждой детали



Большой стиль

FULL CUSTOM by AMELS

Никогда не стоит останавливаться на достигнутом. Внимательно рассмотрите новую возможность построить 80-метровую яхту по индивидуальному заказу в соответствии с высочайшими стандартами качества и по новейшим голландским технологиям. Компания AMELS всегда прислушивается к вашим идеям по мере того, как развивается рынок. Вот почему мы сделали еще один шаг вперед в нашей успешной линейке AMELS Limited Editions. Основываясь на впечатляющем опыте постройки более 50 яхт, мы смело можем взяться за создание настоящей кастомной яхты в сегменте 80–110 метров с экстерьером и интерьером по вашему выбору.

Чтобы подробнее узнать об AMELS Full Custom, посмотрите мини-интервью управляющего директора Роба Льюендайка на www.amels-holland.com или позвоните нам по телефону: +31 118 48 5002



ИНТЕРАКТИВНЫЙ КОНТЕНТ
ОТСКАНИРУЙТЕ СТРАНИЦУ
С БЕСПЛАТНЫМ LAYAR APP

Lürssen Orchid



Спустя 29 месяцев после закладки киля на верфи Lürssen новая суперяхта проекта Orchid (длина 91 м, ширина 14,50 м) сошла на воду, чтобы после финальных доработок и ходовых испытаний осенью отправиться к своему владельцу.

Связанная условиями контракта верфь не сообщает практически никаких деталей проекта, и вполне вероятно, что в будущем яхту не покажут широкой публике. Тем не менее известно, что за дизайн судна отвечала студия Reymond Langton Design, принимавшая участие в оформлении многих суперяхт, включая Kismet (Lürssen, 2014 г.), Mogambo (Nobiskrug, Германия, 2012 г.) и Serene (Fincantieri, Италия, 2011 г.).

В интерьерах пятипалубной Orchid использованы светлые и визуально легкие материалы, которые подчеркивают обилие внутреннего пространства. Среди прочих особенностей этой Orchid (ранее верфь построила другую яхту Orchid длиной 88 м) отмечают VIP-каюты с откидывающимися балконами-трансформерами, просторный пляжный клуб у самой воды и большое количество спа-элементов на борту.

На некоторых фотографиях Orchid видна бульбовая конструкция форштевня, примененная для снижения носового волнообразования. Хорошо просматриваются и открытые в корму пространства палуб, и португальский мостик на фордеке.

Известно также, что яхту с двухмоторной пропульсивной установкой (мощность и марка двигателей пока не известны) проектировали и строили на соответствие требованиям Регистра Ллойда и МСА (Агентство береговой охраны Англии).

В отличие от многих подобных проектов, новую Orchid, занимающую 55-е место в рейтинг-листе самых крупных яхт планеты, не планируют использовать в чартере.

Эта Orchid стала второй суперяхтой, которую Lürssen завершила в 2015 году, однако в сентябре на боат-шоу в Монако компания представит другое судно — великолепную Ester III (проект Green), чьи интерьеры также создавал Реймонд Лангтон.

Oceanco Infinity

Infinity — это бесконечность. Судно проекта Y710 стало первой спущенной в 2015 году суперяхтой Oceanco, и верфь с гордостью заявляет, что имя лодки четко отражает ее безграничные возможности.

Над обликом Infinity работал известный и востребованный в индустрии дизайнер Эспен Ойно. Судно со стальным корпусом (длина 89 м) и алюминиевой надстройкой при двух дизелях MTU 20V 4000 M73L мощностью по 4828 л.с. способно развивать скорость 20 узлов. Помимо шикарной мастер-каюты с отдельной частной палубой, на борту предусмотрены шесть гостевых кают, две из которых являются VIP-апартаментами.

Оформлением интерьеров занимались два дизайнерских бюро: Sinot Exclusive Yacht Design и David Kleinberg Design Associates. Благодаря широкому корпусу (14,20 м) на главной палубе Infinity удалось расположить бассейн диаметром 5 м; окруженный диванами, он дополняет просторный пляжный клуб в кормовой части. На верхней палубе находятся столовая и специальная зона для развлечений. А если владелец захочет уединиться, чтобы смотреть на море и звезды, на скайдеке предусмотрено приватное пространство с джакузи, баром и смотровой площадкой.

В этом году верфь также закончит строительство суперпарусника Solar длиной свыше 100 м. Дизайн первой парусной яхты Oceanco разрабатывали итальянцы из Nuvolari & Lenard, что подогревает интерес к этому весьма ожидаемому проекту. Кроме того, Oceanco продолжает совместную с Vitters работу над 85-метровым парусником, который также будет готов достаточно скоро. А в 2016 году увидит свет проданная брокерской компанией Burgess яхта проекта Jubilee (110 м). Есть у голландцев и ряд конфиденциальных проектов, а яхтенная публика с нетерпением ждет июля, когда станет известно, какую яхту Oceanco покажет на Monaco Yacht Show.



REMADE IN ITALY

HIGH-END REFIT & REPAIR SOLUTIONS

© MELCORIA



AMICO & CO

amicoshipyard.com



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



ОСОБЕННОСТИ

- Огромный объем помещений
- Интересный дизайн
- Большой запас топлива

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 90 ф (27,43 м) **Ширина** 44 ф (13,41 м)
Двигатели 2 × 1600/1800 л.с.
Максимальная скорость 25 узлов
Стоимость в Европе от € 9 500 000

Sunreef 90 Power

Верфь Sunreef, специализирующаяся на катамаранах, недостатком амбиций и смелости не страдает. Достаточно взглянуть на их проекты, среди которых 75-футовый трехпалубный катамаран Sportfisher и даже тримаран длиной 210 футов с четырьмя двигателями MTU по 1635 л.с. На их фоне Sunreef 90 Power — сейчас достраивается первый корпус этой модели — выглядит достаточно спокойно. И тем не менее это очень яркая лодка, с угловатой надстройкой необычных очертаний и множеством «фишек», характерных для суперяхт, среди которых,

например, откидные балконы в бортах.

При ширине 44 фута неудивительно, что площадь открытых палуб просто грандиозна. Бассейн, лежаки, диваны, шезлонги — и все это только для отдыха, поскольку для хранения тендера и водной техники предусмотрен гараж. Что касается жилых помещений, здесь вариантов формирования «матрицы пространства» масса. На верхней палубе — пост управления, рядом — капитанская каюта, а в кормовой части может располагаться мастер-каюта с собственной «террасой» либо салон. В другой версии апартаменты

владельца могут переехать в носовую часть главной палубы; площадь этого помещения такова, что даже если разделить его надвое, получится пара роскошных VIP-кают. На нижней палубе помещены еще три гостевые каюты и отсек экипажа на четырех человек.

Sunreef 90 Power оснащается двумя двигателями (марка не объявлена) мощностью по 1600 или 1800 л.с., что позволяет судну развивать скорость до 30 узлов. А запас топлива 20000 л обеспечивает на скорости 11 узлов дальность хода 3500 миль.



NAVETTA 33 CRESCENDO. ВОТ КАКИМ ДОЛЖЕН БЫТЬ ДОМ МЕЧТЫ!



Настоящая вилла на море. Гармония, душевное спокойствие и вдохновение будут сопровождать Вас в море по сложившимся традициям итальянского качества и новейших инженерных решений. Яхта Navetta 33 Crescendo собрала в себя всё, что в совокупности представляет линейка Ferretti Custom Line Navetta. Длительные круизы с максимальным комфортом. Восхитительная звукоизоляция, стабильность яхты, невероятно низкий расход топлива, классический дизайн и некоторые технические новшества действительно делают эту яхту эталоном в своей категории. Для всех водоизмещающих судов с трёхпалубной версией предусмотрено обширное остекление для натурального освещения внутренних помещений. Оно может быть индивидуально подобрано по Вашему вкусу, чтобы Ваше путешествие в открытом море было приятным.

97' 108' 124' Navetta 28 **Navetta 33 Crescendo** customline-yacht.com

INTELLIGENZA NAUTICA ITALIANA

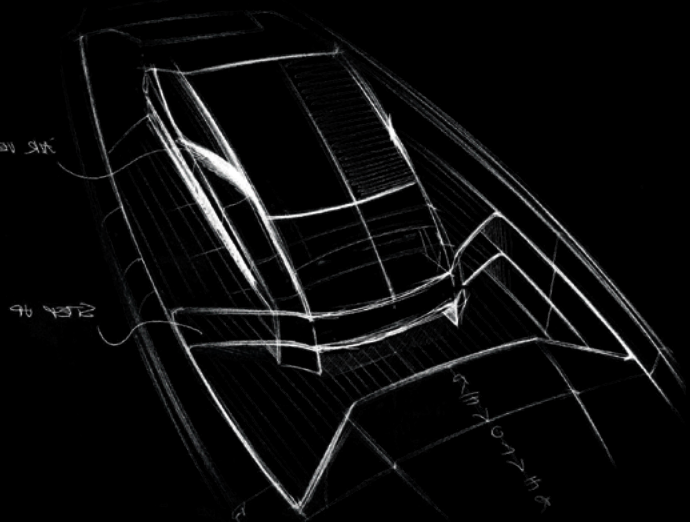
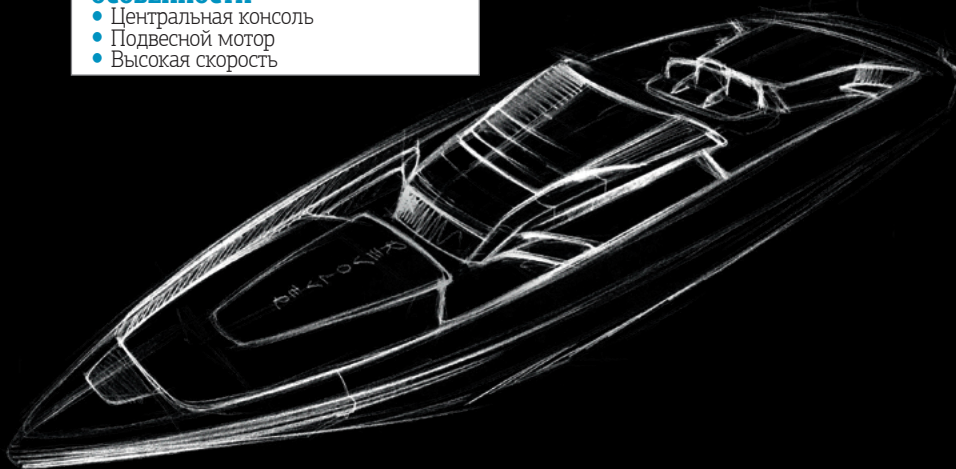

CUSTOM LINE
a Ferretti Group brand

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



ОСОБЕННОСТИ

- Центральная консоль
- Подвесной мотор
- Высокая скорость



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 43 ф (13,00 м)

Двигатель 1 × 350 л.с.

Максимальная скорость 50 узлов

Стоимость в Европе не объявлена

Revolver 43CC

После успешного вывода на рынок моделей Revolver 42R и 44GT (последняя вошла в число финалистов Motor Boat Awards 2015) команда Revolver Boats (Италия) работает над очередным проектом спортивного катера с центральной консолью и подвесным двигателем.

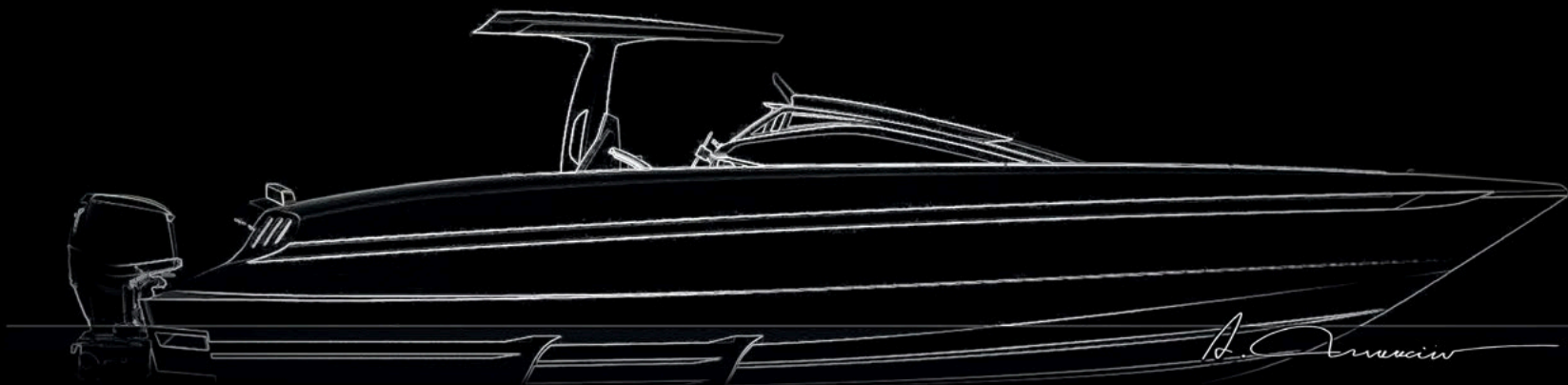
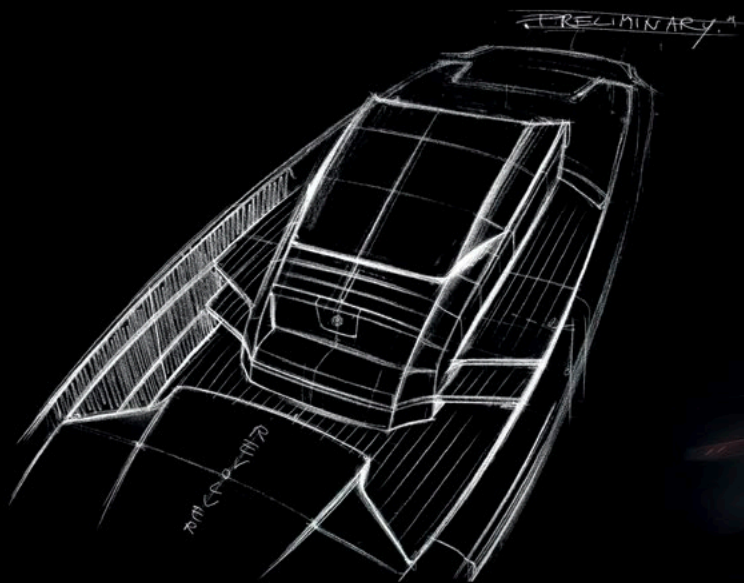
Revolver 43CC — 13-метровая быстроходная лодка дизайна Альберто Манчини (AM Yacht Design), который разрабатывал предыдущую 44GT. Посему неудивительно, что новинка унаследовала

многие черты предшественницы: обе выполнены с элементами стилистики спорткаров 1960-х годов, отличаются высокой скоростью и точным острым управлением.

Правда, в отличие от 44GT, где были стационарные дизельные Cummins QSB 6.7 с приводами Арнесона и частично-погруженными винтами, для новой Revolver 43CC предусмотрены подвесные моторы Seven Marine (компания выпускает самые мощные в мире подвесники от 350 л.с.).

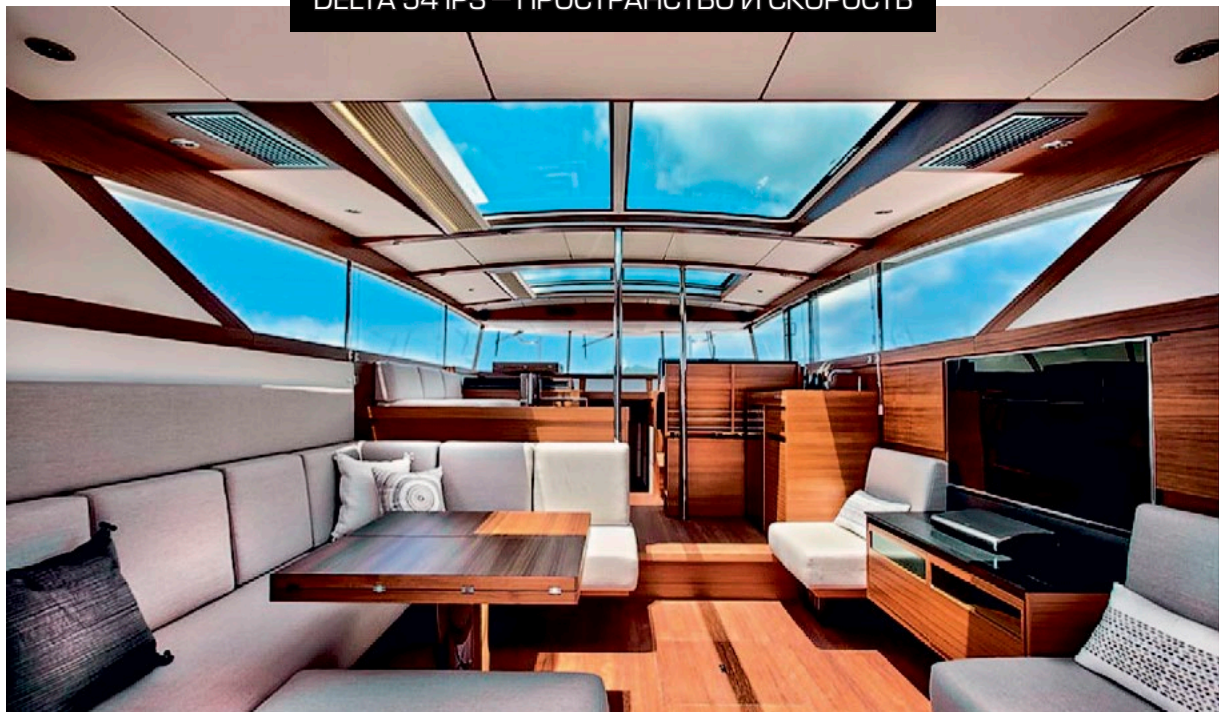
Revolver 43CC с корпусом, наделенным двумя поперечными реданами, сможет развивать скорость более 50 узлов. По аналогии с 44GT можно допустить, что новый корпус, палуба, переборки, конструктивные элементы интерьера изготовлены из композита с применением технологии вакуумной инфузии на основе полиэфирной смолы, стеклоткани с разнонаправленными волокнами, карбона и «сэндвича» (Corecell).

Мировая премьера лодки планируется в 2016 году.

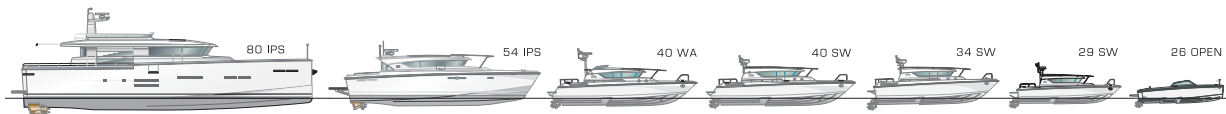




DELTA 54 IPS – ПРОСТРАНСТВО И СКОРОСТЬ



DELTA 54 IPS 100% CARBON ИННОВАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ
РАСХОД ТОПЛИВА – НА 40% МЕНЬШЕ ПО СРАВНЕНИЮ С ДРУГИМИ ГЛИССИРУЮЩИМИ ЯХТАМИ ЭТОЙ ДЛИНЫ



РОССИЯ, 197022, САНКТ ПЕТЕРБУРГ, ПЕСОЧНАЯ НАБ. 18А
+7 (812) 702 47 70/79;
WWW.DELTAPOWERBOATS.RU

SWEDEN | NORWAY | FINLAND | ESTONIA | RUSSIAN FEDERATION | MONACO | HONG KONG



Bavaria Powercat 40

Моторные катамараны продолжают набирать популярность. Причины понятны: топливная экономичность и большой объем помещений — разве не идеальный вариант для круизного яхтинга? Это хорошо понимают и крупные производители яхт в массовом сегменте, такие как Bavaria Yachts. Некоторое время назад немецкая компания приобрела французскую верфь Nautitech, специализирующуюся на парусных катамаранах. Вместе с покупкой сменилось название: теперь эти лодки будут выпускаться под брендом Bavaria Powercat,

и первой новое имя получила 40-футовая модель.

Bavaria Powercat 40, что вполне очевидно, — бывший парусный катамаран, только без мачты. Вместо нее на крыше рубки лежак для загорания. Впрочем, это даже не рубка, так как внутри нет поста управления: все пространство занимает салон, получившийся просто огромным для лодки длиной менее 40 футов. Помимо обширной обеденной зоны, здесь есть отлично оснащенный и совсем не тесный камбуз. А вот два поста управления — по правому и левому борту —

находятся в кормовом кокпите; длинный свес рубки защищает рулевого в плохую погоду.

Что касается планировки нижней палубы, то можно выбирать между трех- и четырехкаютными вариантами. В первом случае есть возможность получить большую мастер-каюту, занимающую весь левый корпус.

Bavaria Powercat 40 оснащается двумя двигателями Volvo Penta D2 мощностью всего по 40 л.с., так что запаса топлива в 225 л хватит надолго. Рекордов скорости этот катамаран, конечно, не поставит (по нашим оценкам скорость едва ли больше 8 узлов), но он на это и не рассчитан. Это удобная, просторная и доступная лодка для комфортного отдыха на воде.

А значит, перспективы продаж на сегодняшнем рынке у нее весьма неплохие. Полагаем, скоро появятся другие новые модели под маркой Bavaria Powercat.

ОСОБЕННОСТИ

- Три или четыре каюты
- Большой объем помещений
- Умеренный расход топлива



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 39 ф (11,98 м) **Ширина** 23 ф (6,91 м)
Двигатели 2 × Volvo Penta D2 (40 л.с.)
Максимальная скорость 8 узлов
Стоимость в Европе не объявлена

Parker 630 Sport & 630 Bowrider

Верфь Parker Poland после успеха на рынке своих катеров Parker 750 CC и DC взялась за расширение модельной линейки для любителей скорости на воде. Недавно компания представила новинки Parker 630 Sport и 630 Bowrider.

630 Sport — катер открытого типа с центральной консолью, а у 630 Bowrider пост управления по правому борту и центральный проход на нос через открывающуюся секцию лобового стекла.

Различия в компоновке объясняются тем, что 630 Sport — прогулочная лодка, а 630 Bowrider предназначен для водного спорта. В обеих моделях есть носовой кокпит с V-образным диваном и местом для складного столика — здесь разместятся до семи человек, а диван можно превратить в лежак для загорания.

В кормовой части кокпита — еще один диван с перекидной спинкой, чтобы можно было сидеть лицом как по ходу движения, так и против. По правому борту — удобный

выход на кормовую платформу. Под всеми сиденьями устроены большие рундуки. Обе лодки оснащаются ходовым тентом, который убирается в специальный отсек.

Катера спроектированы под подвесные двигатели мощностью до 150 л.с., и максимальная скорость достигает 40 узлов. Но и с менее мощным мотором Mercury 115 EFI (115 л.с.) оба катера на тестах легко разогнались до 35 узлов. Запас топлива на борту составляет 140 л.

ОСОБЕННОСТИ

- Отличный дизайн и функциональность
- Большая купальная платформа
- Варианты поста управления



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 20 ф (6,10 м) **Ширина** 8 ф (2,25 м)
Подвесной мотор до 150 л.с.
Максимальная скорость 40 узлов
Стоимость в Европе не объявлена

*Ничто не ново под луной, хотя...
Selene 92 дарит иной взгляд на мир*



SELENE 92
OCEAN EXPLORER

Guido de Groot design



NORD STAR
TRAWLER



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

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

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

E-mail: galko@nord-star.com

www.selenetrawlers.com | www.trawler.pro



YOUR DREAM ← OUR COMMITMENT

ОСОБЕННОСТИ

- Оригинальный дизайн
- Высокая скорость



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 76 ф (22,98 м) **Ширина** 18 ф (5,75 м)
Двигатели 2 × MAN V12 (1550/1800 л.с.)
Максимальная скорость 37 узлов
Стоимость в Европе не объявлена

Riva 76

Легендарная итальянская верфь Riva с более чем 170-летней историей готовится представить на сентябрьском боат-шоу в Каннах новую спортивную модель Riva 76.

Дизайном яхты, как обычно, занимался Мауро Микеле, так что новинка унаследовала линии предыдущих шедевров, таких как Ego Super и Domino. Первое, что бросается в глаза, — огромное по площади (более 40 кв. м) и оригинальной формы остекление корпуса. Невысокая надстройка практически прозрачна, а за счет того, что она сильно сдвинута в корму, лодка получила не только аэродинамический профиль, но и просторную носовую палубу, где расположена открытая зона отдыха. Вторая зона располагается в кормовом кокпите: там установлен диван, трансформирующийся в лежак для

загорания. В корме также устроен гараж для 10-футового тендера.

Но есть еще и третья зона — на флайбридже, который, если смотреть на профиль яхты, поначалу даже трудно определить, настолько незаметно он вписан в силуэт. В отличие от многих «спортивных» флайбриджей, он еще и немаленький: здесь также есть лежак, диваны и бар.

Как всегда на яхтах Riva, кают на борту немного — всего три, каждая с собственной ванной комнатой. Мастер-каюта располагается во всю ширину корпуса и по площади оставляет далеко позади аналогичные помещения на яхтах такой же длины. Так что

Интерьер Riva в особых представлениях не нуждается — это всегда шедевр

владельцу обеспечен абсолютно королевский комфорт.

На борту есть и помещения для экипажа с доступом из кормового кокпита.

Интерьер не нуждается в особенных представлениях — у Riva это всегда шедевр, с большими возможностями индивидуализации. Первый корпус,

который будет представлен на боат-шоу в Каннах, отличается деликатными пастельными оттенками и щедрым использованием в отделке тика, лакированных поверхностей и зеркал.

Riva 76 оборудуется двумя двигателями MAN мощностью по 1550 или 1800 л.с., которые обеспечат крейсерскую скорость 32–33 узла, а максимальную — 37 узлов.





Raiffeisen

Premium
Banking

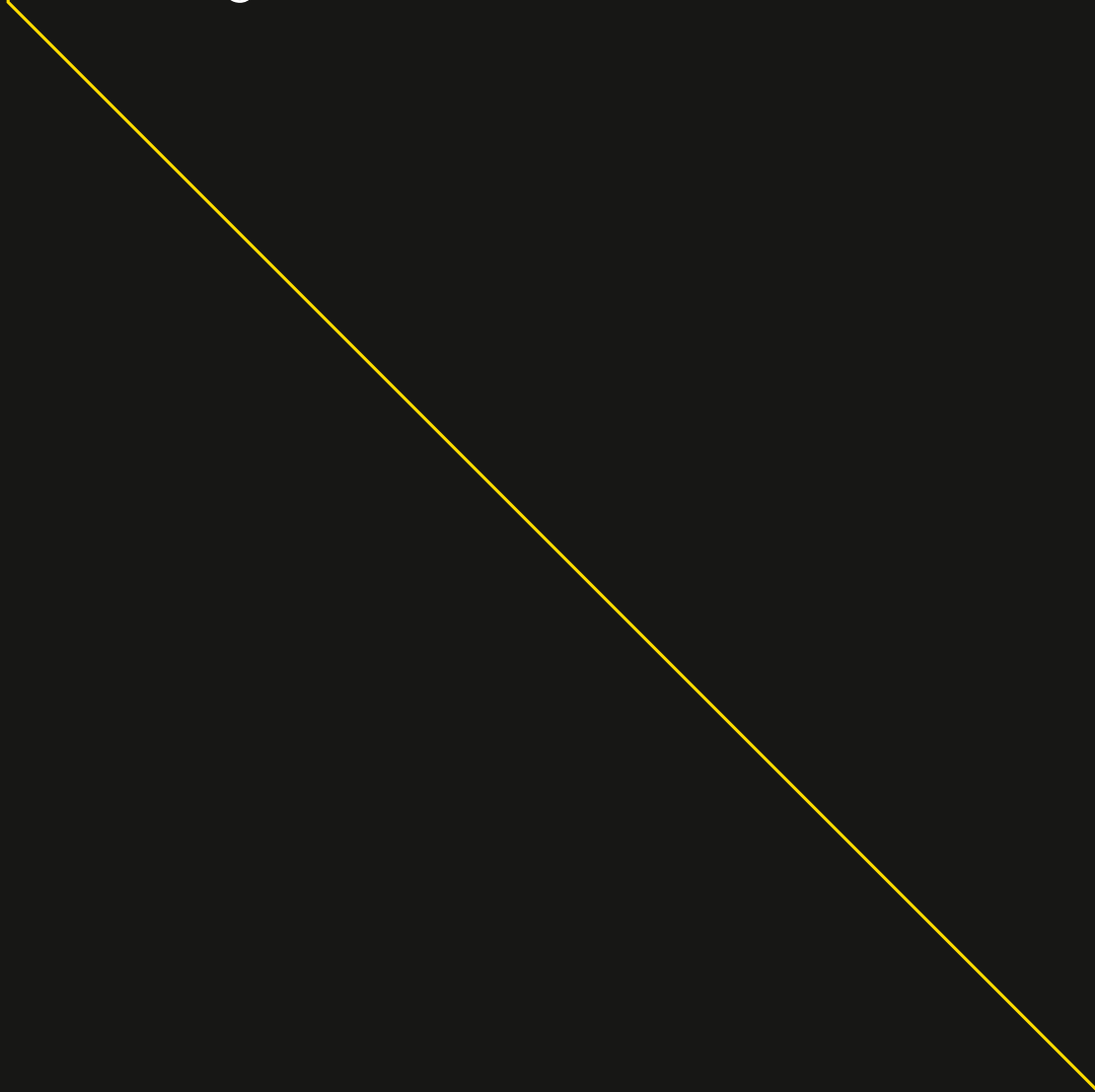
Выше
обстоятельств

8 800 700 56 26
www.raiffeisen.ru

АО «Райффайзенбанк». Премиальное обслуживание «Премиум Банкинг».

 **Raiffeisen**

Premium
Banking

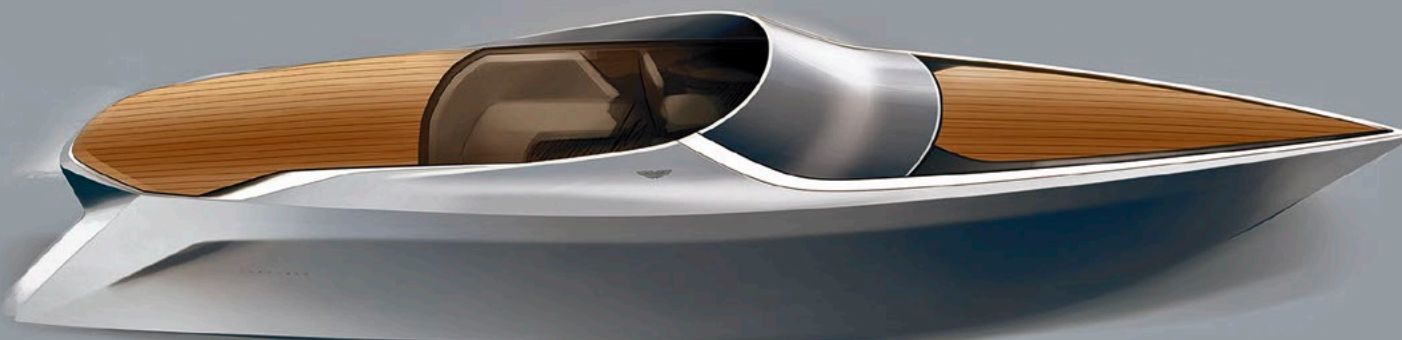


ОСОБЕННОСТИ

- Высокая скорость
- Роскошная отделка
- Дизайн, как у суперкара

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 37 ф (27,43 м)
Двигатели 2 × Mercury (370 — 662 л.с.)
Максимальная скорость 60 узлов
Стоимость в Европе не объявлена



AM37

Если вам недостаточно водить Aston Martin на суше, вскоре вы сможете опробовать аппарат с таким же названием на воде. Британский производитель суперкаров обнародовал планы по выпуску своей первой лодки — быстроходного 37-футового круизера AM37.

Идею лодки подал владелец классического Aston Martin и страстный любитель скоростных лодок Луис Пол Штейнберг. Он же и основал компанию Quintessence Yachts для реализации проекта.

К сотрудничеству привлекли дизайнеров из голландского бюро Mulder Design, которые работают над внешним обликом

лодки совместно со специалистами Aston Martin. Однако строят ее не в Голландии, а в Саутгемптоне. Техническим супервайзером проекта является Бен Коллет, известный по работе с Discovery Yachts.

AM37 оборудована двумя бензиновыми двигателями Mercury от 370 до 662 л.с. — на выбор заказчика. С самыми мощными агрегатами лодку планируют разогнать до 60 узлов и более. Впрочем, первый корпус, который покажут в ближайшее время, имеет спаренные моторы по 570 л.с., что по расчетам обеспечит скорость в 50 узлов.

Корпус выполнен из стеклопластикового композита с элементами из углепластика,

и это делает лодку по-настоящему гоночной, хотя и не чисто спортивной: все атрибуты комфорта на борту присутствуют. На нижней палубе располагаются динетта с диваном, трансформируемым в спальное место на двоих, камбуз и санузел.

В отличие от многих предыдущих проектов, которые затевали производители автомобилей и судов, этот обещает не «зависнуть»; мировая премьера состоится уже в сентябре на Monaco Yacht Show. Кроме того, Quintessence Yachts подтвердила, что в работе находится еще один проект — катамаран, совместно разрабатываемый Aston Martin и Coste Design.

Zurn/NEB 38 Custom Dive Boat

Верфь New England Boatworks (США), специализирующаяся на парусных и моторных яхтах категории custom, работает над созданием 38-футового (без учета кормовой платформы) катера с композитным корпусом по проекту студии Zurn Yacht Design.

Экстерьер судна выполнен в стиле классических лодок Новой Англии.

Zurn/NEB 38 предназначен для рыбалки и дайвинга. В рубке, помимо поста управления, есть динетта, а на нижней палубе расположены двухместная носовая каюта, камбуз и санузел с душем. Рыболовное и дайв-оборудование хранится в кокпите, а на купальной платформе вполне поместится тендер НВ1 длиной 9 футов.

ОСОБЕННОСТИ

- Просторный открытый кокпит
- Скорость и мореходность

Судно получит современную систему навигации, эхолот, стабилизаторы качки Seakeeper; опционально можно установить прибор ночного видения. С двумя дизельными Volvo Penta D6 суммарной мощностью 870 л.с. максимальная скорость судна составит 40 узлов, крейсерская — 36 узлов. Управлять лодкой можно будет при помощи штурвала или джойстика.

**ТОЛЬКО ФАКТЫ**

Длина 44 ф (13,50 м) **Ширина** 12 ф (3,70 м)
Двигатели 2 × Volvo Penta D6 (435 л.с.)
Максимальная скорость 40 узлов
Стоимость в Европе не объявлена

НОВОСТИ МВУ

Мир яхт: факты, люди, события



Дорога молодых

Компания Oseanco, один из мировых лидеров в области производства эксклюзивных суперяхт, пригласила в Нидерланды победителей конкурса молодых яхтенных дизайнеров Young Designer of the Year.

Финалисты конкурса, организованного Boat International Media, были названы на торжественном ужине в австрийском Кицбюэле в феврале этого года. Среди студентов и стажеров в возрасте до 26 лет жюри особенно впечатлили своими

проектами Тимур Борска, Джейк Эденс, Ишик Горен, Бен Хиллс, Харун Кемаои и Антонелла Скарфиелло. Именно они отправились на экскурсию в дизайнерское бюро и на производство Oseanco в конце этой весны. Кроме того, команду финалистов ждала насыщенная культурная программа в Амстердаме, а также роскошный ужин с ведущими деятелями индустрии. Ужин ознаменовался горячей беседой о развитии яхтенного дизайна и о перспективах молодого специалиста в отрасли.

Представители компании Oseanco уверены, что участие в судьбе молодых дарований — важнейший аспект в развитии будущего индустрии, поэтому Oseanco с удовольствием знакомит талантливых начинающих дизайнеров со всеми тонкостями процесса. Как знать, вполне вероятно, спустя время один из них создаст новую суперяхту-шедевр. С этой позицией трудно не согласиться: инвестиции в людей — самое надежное вложение во все времена.

Лето с Hyundai

Самое подходящее время обновлений, в том числе и на дорогах, — лето. Поклонникам марки Hyundai есть из чего выбрать: компания «Хендэ Мотор СНГ» представляет обновленный Veloster и новый Veloster Turbo.

Впервые модель Veloster представили на российском рынке в июне 2012 года. Яркий, оригинальный дизайн кузова, футуристическое оформление

интерьера в стиле спортивных мотоциклов, богатое оснащение, отличные ходовые показатели, инновационное решение, позволяющее совместить красоту и функциональность (одна дверь по левому борту и две по правому), обеспечили модели популярность среди молодой энергичной аудитории.

Новый Veloster имеет измененную форму капота, иную отделку решетки радиатора и новый дизайн легкосплавных дисков. Кроме того, версия модели с двигателем

1.6 MPI и шестиступенчатой АКПП представлена теперь в комплектации JET. Она включает все основные опции ранее известной российской модификации JOY, а также часть оснащения из прежней комплектации FUN, в том числе комбинацию ткани и искусственной кожи в отделке сидений, электрорегулировку поясничной опоры сиденья водителя, круиз-контроль с управлением на руле, задние датчики парковки, систему Bluetooth hands-free и др.

Новый Veloster Turbo оснащается турбированным двигателем объемом 1,6 л (186 л.с.) с непосредственным впрыском и семиступенчатой роботизированной трансмиссией с двумя сцеплениями (7-DCT). Данная версия модели отличается от стандартной как внешне (более агрессивный аэродинамический обвес, иной дизайн выхлопных патрубков и легкосплавных дисков), так и внутри (двухцветные спортивные сиденья и новая приборная панель).



Испытание штормом

В Петербурге завершилась IV Международная Балтийская регата «Кубок Усть-Луги – 2015». Декорацией церемонии награждения стал архитектурный ансамбль вокруг Петропавловской крепости и сами яхты-участницы гонок, стоящие у Заячьего острова. Под аплодисменты кубок из рук победителя регаты 2014 года Валерия Израйлиита (команда ОАО

«Компания Усть-Луга») перешел к новому обладателю, Сергею Покровскому (команда ЗАО «СММ»/Silmar SPb).

Регата проходила в жестких погодных условиях не по сезону холодной Балтики. В гонке на дистанции в 500 миль участвовали 12 экипажей — более 100 человек, лишь четверть из которых — опытные яхтсмены.

Почти на всех этапах дул сильный,

порой штормовой ветер. Порванные паруса и шкоты, поврежденный рангоут и такелаж... Уже к концу 4-го этапа гонок (Кярдла – Таллинн) флот недосчитался двух яхт: из-за повреждений они сошли с дистанции.

Тем не менее регата не просто завершилась благополучно, но и была единодушно признана участниками самой динамичной гонкой за последние годы.



SYCARA V

Лауреат многочисленных наград, построенная немецкой верфью Nobiskrug и спущенная на воду в 2010 году яхта SYCARA V (длина 68 м) выставлена на продажу и доступна для покупки эксклюзивно через компанию Burgess.

Открытая планировка гостевых зон, тщательно продуманная в целях

увеличения внутреннего объема, позволяет разместить до 20 гостей в восьми каютах. Просторные палубы, спроектированные с учетом пожеланий владельца, предлагают разнообразные возможности для отдыха и развлечений, в то время как на сандеке предусмотрены джакузи, бар и затененная обеденная зона. Теплый интерьер, просторный спортзал, массажный

кабинет и лифт, соединяющий между собой все палубы, заработали этой яхте великолепную репутацию на чартерном рынке.

Роскошная суперяхта SYCARA V, пополнившая флот продаж Burgess, — интересное предложение. Судно находится в идеальном состоянии и готово к визиту потенциального владельца.



Год России в Монако

В начале июня в рамках проекта «Год России в Монако» состоялось масштабное парусное мероприятие — Open Sailing Days Monaco. За его организацию отвечали компания PROyachting и чемпионка мира и Европы Екатерина Скудина, активную поддержку проекту оказали яхт-клубы Санкт-Петербурга и Монако, а также верфь Nautor's Swan. Главной задачей праздника, который уместнее считать народным гуляньем, организаторы назвали популяризацию яхтинга и укрепление международных связей в сообществе.

С задачей команда справилась: посетителей было множество. Членами Королевского яхт-клуба Монако становятся только заслуженные яхтсмены, но в эти дни его двери были открыты всем желающим: мастер-классы по управлению яхтой, в том числе школа юных рулевых на яхтах класса «Оптимист», участие в регате на яхтах Swan 60 и многое другое стало доступным для гостей праздника.

Были и призеры: по итогам трех гонок победителем регаты Open Sailing Days Monaco на яхтах Swan 60 стал экипаж яхты *Bronenosec*, второе место завоевала команда *SGM*, третье —

Spirit of

Europe. После награждения гостей ждал праздничный ужин.

«Год России в Монако» — беспрецедентный проект, инициированный князем Монако Альбером II и президентом России. Планируются мероприятия, способствующие укреплению исторических, экономических, научных, спортивных и культурных связей между странами. Регата Open Sailing Days Monaco стала ярким моментом в череде событий этого грандиозного проекта.



CLOUD 9 нашла владельца

Компания Burgess осуществила свою крупнейшую за 2015 год сделку, продав 60-метровую суперяхту CLOUD 9. Burgess одновременно представляла интересы как продавца, так и покупателя.

Настоящий шедевр дизайна прославленного Эндрю Винча и обладательница многих наград, яхта

CLOUD 9 была построена французской верфью CMN и спущена на воду в 2009 году. Команда Burgess курировала проект с самого начала: строительство проходило под наблюдением Burgess Technical Services.

Просторные палубы, удобное размещение гостей, большой объем помещений и современный дизайн сделали эту потрясающую суперяхту

успешной, популярной и, пожалуй, одной из самых востребованных на чартерном рынке. Нельзя не порадоваться тому, как хорошо выполненная работа приводит к достойному результату: в Burgess особенно гордятся этой сделкой именно потому, что могут отвечать за каждый этап создания CLOUD 9 и абсолютно уверены в ее успехе.



TOGAS

HOUSE OF TEXTILES
EST. 1926

COUTURE INTERIORS

togas.com

■ 8 800 555 87 88 ■

togasinterior.com



Морская встреча лета

В последних числах мая в Петербурге прошел традиционный яхтенный смотр — Балтийский морской фестиваль. Помимо водной экспозиции, на фестивале традиционно была также береговая выставка оборудования и материалов для яхтсменов, рыболовов и всех, кто любит отдыхать на воде.

На выставке были представлены известные зарубежные бренды Targa, Aquador, Parker, Delphia, Beneteau, Yamaha, ZAR. Само собой, свою продукцию показали и отечественные производители: СПЭВ, «Мобиле Групп», «Мнев и К», «Братан». С линейкой лодок выступили компании «Петросет» и «Лодки-Питер». Законное место в экспозиции заняли также популярные бренды Master, Winboat и Grizzly.

Стальная яхта Respect 1300 АК производства «Ушаковских верфей» пришла на фестиваль из Калининграда.

Вниманием посетителей пользовались гоночные катера на солнечных батареях, созданные энтузиастами яхтенного дела и студентами инженерных вузов. Восемь этих инновационных судов приняли участие в «Солнечной регате», наглядно продемонстрировав конкурентоспособность альтернативных источников энергии.

Маленьким посетителям выставки большое удовольствие доставил запуск воздушных змеев и мастер-класс по их изготовлению от клуба «SPb Kites».

С погодой повезло: Балтийский морской фестиваль получился веселым и солнечным праздником встречи лета.



В ногу с эпохой

Часы сегодня стали скорее сигналом верности традициям, нежели предметом необходимости. Часы компании Casio Computer Co., Ltd. могут это изменить.

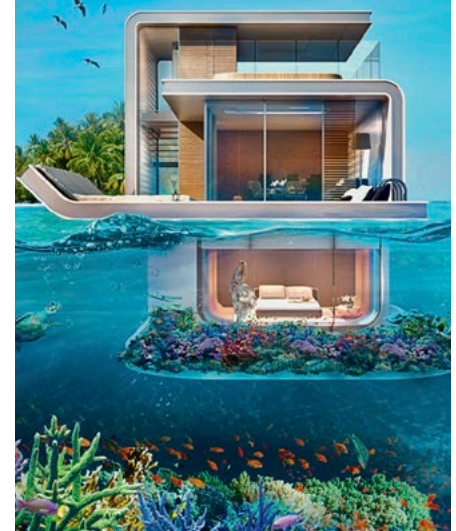
С 2014 года Casio запустила масштабный проект «Глобальная синхронизация времени», в рамках которого создаются аналоговые часы для эпохи глобализации. К примеру, модели знаменитой противоударной серии G-SHOCK и часы серии OCEANUS способны принимать сигналы GPS и радиоволны для калибровки времени, а линейка часов EDIFICE снабжена функцией подключения к смартфону. Верность традиционным часам в этом варианте перестает быть ретроградством,

Подводное царство

Необычный проект жилого комплекса на воде представлен в Арабских Эмиратах.

Комплекс рассчитан на 42 виллы; каждая имеет три этажа, два из которых выше уровня воды и один — под водой. На верхнем располагаются зона отдыха, мини-бар, мини-кухня и ванна-джакузи из прозрачного стекла. Центральный этаж — это жилое пространство с кухней и обеденной зоной. Наконец, подводный и совершенно прозрачный этаж отведен под спальню и ванную комнату.

Наверное, именно так должны выглядеть дома обитателей Атлантиды или хоромы русалочьего короля. Возможно, не каждый решится жить в подводном мире. Но, согласитесь, хотя бы посетить такую виллу очень заманчиво.



а превращается в свободное следование любимому стилю без отказа от развития.

Сейчас Casio анонсирует новые часы G-SHOCK GPW-1000T в титановом корпусе с уменьшенным весом. Прототипом новинки стала модель GPW-1000 с гибридной системой измерения времени. В новой модели часть компонентов выполнена из твердого сплава Ti64, идеально защищающего механизм от царапин и повреждений. Ti64 состоит из титана (90%), алюминия (6%) и ванадия (4%); по противоударным качествам сплав не уступает чистому титану, но выгодно отличается меньшим весом. В итоге вес новой модели по сравнению с предыдущей удалось уменьшить на 10% — достойный результат.

БИСКАЙСКИЙ ХАРАКТЕР



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

Nord Star 37 Fly

Range Marine — эксклюзивный дистрибьютор

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

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

office@nordstarpatrol.ru
www.nordstarpatrol.ru

NORD STAR
PATROL BOATS
ЯХТОВОЕ КОРАБЛЫ

Трофей остался в России!



ПЬЕДЕСТАЛ ПОЧЕТА

	СТРАНА	РУЛЕВОЙ	НОМЕР
1	РОССИЯ	В. ЛИПАВСКИЙ	RUSVL1
2	ФРАНЦИЯ	П. КИРОГА	FRAPQ1
3	ПОЛЬША	П. ТАРНАЦКИ	POLPT1

В первой декаде июня в Санкт-Петербурге, в акватории Невы у Петропавловской крепости прошел чемпионат Европы по матчевым гонкам EuroSAF 2015 «Паруса Белых ночей — Кубок Дворца конгрессов».

В регате, входящей в программу турнира World Match Racing Tour (около 20 престижных регат планеты), приняли участие яхтсмены из Германии, Италии, Польши, России, Финляндии, Франции и Швеции. Некоторые из них уже участвовали в этом матч-рейсе, другие вышли в акваторию Невы впервые.

Тоночный комитет возглавила председатель Всероссийской коллегии судей ВФПС Анна Деянова. Главный ампаир — Луиджи Бертини (Италия), председатель международного жюри чемпионата. В этом качестве он приехал

в Санкт-Петербург уже во второй раз и знаком с особенностями невской акватории.

В отличие от прошлых регат, нынче погода не поспешила на ветер: его было много больше, чем хотелось, скорость на порывах достигала 35 узлов, и вместе с течением это создавало сложности. Рвались шкоты и геннакеры, происходили отмены с возвращением гонщиков на берег. Потом ветер стихал, и гонки возобновлялись.

Регата проходила напряженно, и особенно драматично сложился финал. Согласно регламенту, если в финале у соперников равное количество очков, победитель определяется по результатам 1/4 финала. Именно так вышло в поединке экипажей с рулевыми Владимиром Липавским (Россия) и Пьером Кирога

(Франция). После двух флайтов французы лидировали со счетом 2:0, потом начали допускать ошибки, последовали штрафы, две победы россиян... В итоге, учитывая выигранные предыдущие поединки, наши соотечественники В. Липавский, Н. Корнев и Е. Ларионов стали чемпионами. Мастерство плюс везение — сильные козыри в схватке!

По словам почетного директора регаты Натальи Федоровой, у организаторов много идей, и будущая регата может удивить совершенно новым форматом. А вице-президент EuroSAF Раф Гонзалес рассказал, что рассматривается вариант включения Санкт-Петербурга в список европейских городов, где планируют создать Академии — базы для тренировок спортсменов разных стран.



Отдых и шопинг с Foxland

Вблизи российской столицы не так уж просто отыскать место без избытка благ цивилизации — курортные местечки ближайшего Подмосковья часто мало чем отличаются от гостиничных предложений в черте города.

Но в «Лисьей норе» можно максимально комфортно отдохнуть на природе. Комплекс устроен по принципам эко-жизни: строения из экологически чистых материалов органично вписываются в природный ландшафт, питание

только натуральное, а развлечения здесь и веселые, и полезные для здоровья.

На берегу озера, окаймленного песчаным пляжем, расположилась современная гостиница, а среди деревьев попрятались коттеджи для любителей уединения.

Найдутся и развлечения для любителей активного досуга: теннисный корт, площадки для волейбола и баскетбола, велосипеды, песчаный пляж, прогулки на лодках и рыбалка. На площадках для спортинга

(стрельба по тарелочкам) и в тирах можно тренироваться в любое время года.

К услугам тех, кто приехал налегке или решил обновить свой гардероб, в «Лисьей норе» работает уникальный магазин Foxland, где представлены одежда и аксессуары для ценителей загородного отдыха от известных европейских брендов: Musto, Aeronautica Militare, Emporio Armani EA7. Магазины Foxland также расположены в ТВЦ «СпортХит», ТЦ «Горки 10». www.mustofox.ru



ROYAL YACHT CLUB

MOSCOW

ЭКСКЛЮЗИВНЫЕ ЧАСТНЫЕ АПАРТАМЕНТЫ НА ПРОДАЖУ



- Апартаменты площадью 150 и 200 м²
- Высокий уровень отделки
- Панорамное остекление
- 2 отдельных входа, включая выход на набережную
- Спутниковое ТВ, интернет
- Интегрированная система вентиляции и кондиционирования
- Круглосуточная охрана
- Охраняемая парковка



AZIMUT | BENETTI
GROUP

ЛЕНИНГРАДСКОЕ ШОССЕ 39, СТР. 6 | ТЕЛ. +7 (495) 517 11 77

* на фотографиях изображены апартаменты с отделкой

Столичный фестиваль



Первое крупное событие яхтенного лета состоялось в Москве: в начале июня в Royal Yacht Club прошел Moscow Yachts Festival 2015.

Удобное расположение — всего 20 минут езды от центра Москвы, самая современная яхтенная инфраструктура и уникальная архитектура Водного стадиона делают Royal Yacht Club идеальным местом для проведения таких мероприятий, как Московский яхтенный фестиваль.

В начале лета на четыре дня фестиваля RYC превратился в выставку яхт под открытым небом. На воде были представлены яхты, в том числе новинки, ведущих мировых верфей: Azimut Yachts, Princess Yachts, Fairline, Beneteau, Monte Carlo Yachts, Nautique, Monterey Boats и др.

Апогеем фестиваля стало прибытие флагмана Princess 40M: пришвартованная напротив ресторана «Водный» яхта стала

самой большой в акватории. Посещение 40M организовывалось индивидуально по запросам посетителей выставки.

Компания Nordmarine — официальный представитель Princess Yachts на территории России — показала три разноплановые модели: компактную Princess 42 и более крупные Princess 67 и Princess 21M. Кроме того, подразделение Nordmarine brokerage представило яхту Sunseeker Predator 62 и прогулочный катер Sessa 26S. В рамках вручения премии Moscow Yachts Festival Awards компания Nordmarine получила награду «Выбор клиентов Royal Yacht Club».

Dream Yachts — дилер верфи Monte Carlo Yachts — презентовала недавно появившуюся новинку Monte Carlo 6 и анонсировала скорую премьеру флагманской модели верфи MCY 105. West Nautical представила

на выставке модели легендарного английского яхтенного бренда Fairline и получила награду Moscow Yachts Festival Awards 2015 в номинации «Открытие года».

В этом году яхт-шоу в Royal Yacht Club объединилось с выставкой премиальных брендов. Посетители выставки смогли оценить флагманские модели Jaguar Land Rover: эксклюзивный Range Rover с удлиненной колесной базой, самый быстрый автомобиль в истории бренда Range Rover Sport SVR, роскошный Jaguar F-Type в кузове соупре, а также седан представительского класса Jaguar XJL. Также прошел показ итальянской марки классической мужской одежды Sartoria Rossi.

Официальными партнерами Moscow Yachts Festival стали компании Jaguar Land Rover, «Открытие» Private Banking и Mobil & Zeit.

Самой большой яхтой в акватории была Princess 40M



St. Petersburg International Boat Show

'15

Морской яхт-клуб
Санкт-Петербург
Набережная Мартынова, 92

www.spibs.ru

3-5
СЕНТЯБРЯ

Морской яхт-клуб
Санкт-Петербург

КОНТАКТЫ

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

Партнёры:

 ЮниКредит Банк


PORSCHE
Порше Центр Пулково



Kotka
YACHT STORE
www.kotkayachtstore.fi

РОСГОССТРАХ
ПОД КРЫЛОМ СИЛЬНОЙ КОМПАНИИ

MOTORBOAT
РУССКОЕ ИЗДАНИЕ



Голландский стиль

Голландская верфь Contest Yachts продолжает курировать весьма зрелищные соревнования. В июне в Медемблике завершилась традиционная, 12-я регата Sevenstar Contest Cup. Как и в предыдущие годы, мероприятие собрало немало яхтсменов со всех уголков планеты. Соревнование привлекло владельцев как новых, так и раритетных лодок; флагманы верфи и «малыши» участвовали в Sevenstar Contest Cup с одинаковым азартом.

Всего в двух классах соревновались около 40 яхт. По традиции участников поделили на группы: до 40 футов и более 40 футов. В малом классе, как и в прошлом году, победила команда Эрика Кломпенхауэра на яхте *Paperino* (Contest 35, 1976 г.).

В старшей группе лидером стала команда самой маленькой яхты *Stella Maris* (Contest 42CS), с небольшим отрывом обогнав своего 57-футового преследователя яхту *Pherusa* (Contest 57CS).

Кроме азарта гонки, Sevenstar Contest Cup может гордиться и волшебной атмосферой на суше. Как здорово вечером за бокалом пива с традиционными голландскими Bitterballen (шарики-крокеты из рубленой говядины или телятины) пообщаться с друзьями и коллегами со всего мира, обсудить текущий сезон и поделиться планами на грядущий. В конце концов, в яхтенном мире соперничество — это лишь повод для дружбы, а не наоборот.

Французский шарм

Выбор региона для аренды яхты в чартер — дело непростое: того и гляди заблудишься в сотнях роскошных вариантов по всему земному шару. Но есть, конечно, и must have маршруты. К примеру, каждый яхтсмен однажды просто обязан совершить прогулку по Французской Ривьере.

Монте-Карло, Сен-Жан-Кап-Ферра, Канны, Сен-Тропе, Кап д'Антиб — сколько магии в этих названиях! Сколько горячих и бестолковых восторгов привозят те,

кто ходил в этих водах, и с каким пылом они торопятся побывать здесь снова! Широкие заливы и тихие прелестные острова, самые зажигательные клубы и рестораны, известные на весь мир, безлюдные пляжи изумительной красоты или великолепные марины королевского уровня — на Французской Ривьере есть всё, о чем только может фантазировать путешественник, и, наверное, поэтому здесь не бывает разочарованных.

Так что, если затрудняетесь выбрать направление для чартера, — смело выбирайте это, впервые или в сотый раз.

Тем более что во второй половине лета в этом регионе доступны для чартера *Astra* (Amels, 55 м), *Arkley* (Lürssen, 60 м) и другие яхты от компании Imperial Yachts. У каждой — свой характер, но на борту любой из них вас ждет безупречный комфорт и самое внимательное обслуживание.





ИКРА ОСЕТРОВАЯ ЗЕРНИСТАЯ SELECTION



Реклама

БЛАГОРОДНАЯ ИКРА ВЫСШЕГО КАЧЕСТВА
С КРЕПКИМИ, УПРУГИМИ И СОЧНЫМИ
ЗЕРНАМИ – ИЗЫСКАННЫЙ ДЕЛИКАТЕС
ОТ СЕТИ СУПЕРМАРКЕТОВ «АЗБУКА ВКУСА».

ОЦЕНИТЕ ЕЕ ТОНКИЙ ВКУС С ЛЕГКИМИ
ОРЕХОВЫМИ НОТКАМИ.

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



Дорогу Q7!

Бренд Audi представил публике давно ожидаемый флагманский кроссовер Audi Q7. Мероприятие прошло в музее современного искусства «Гараж» при участии многочисленных поклонников и знаменитых владельцев Audi — Ивана Урганта, Леонида Парфенова и Полины Киценко.

Флагманский кроссовер Audi Q7 второго поколения поднимает планку на новую высоту абсолютно по всем показателям.

Уникальная приборная панель Audi Virtual Cockpit, информационно-развлекательные системы, отточенная маневренность, достигнутая благодаря снижению массы на рекордные 300 кг, — все в новом Audi Q7 выведено на эталонный уровень.

Интересен не только объект презентации, но и ее формат: новинку можно было оценить с помощью очков виртуальной реальности Samsung Gear VR for S6 и смартфонов Samsung Galaxy S6|S6 edge.

Sochi Yacht Show

В начале мая в Сочи состоялась выставка Sochi Yacht Show. В акватории яхтенного порта у современных причалов красовались модели яхт и крузеров многих востребованных европейских и американских брендов: De Alm, Princess, Polar Star, Sunseeker, Cobalt, Crownline и др., буксировщики Master Craft и Axis. На берегу, наряду с лодками, можно было полюбоваться автомобилями Porsche и Mercedes-Benz и другой техникой...

В рамках мероприятия прошли тест-драйвы, показательные выступления на воде, яхтенная регата BOSCO Fresh на монотипах, в которой приняли участие клиенты Bosco di Ciliegi, журналисты и профессиональные спортсмены. Проводились

мастер-классы от Yacht Russia Sailing Academy, а в акватории постоянно наблюдался парящий над водой человек с летающим ранцем Jetlev-Flyer — нынче столь же обязательный элемент программы боат-шоу, как и собственно яхты.

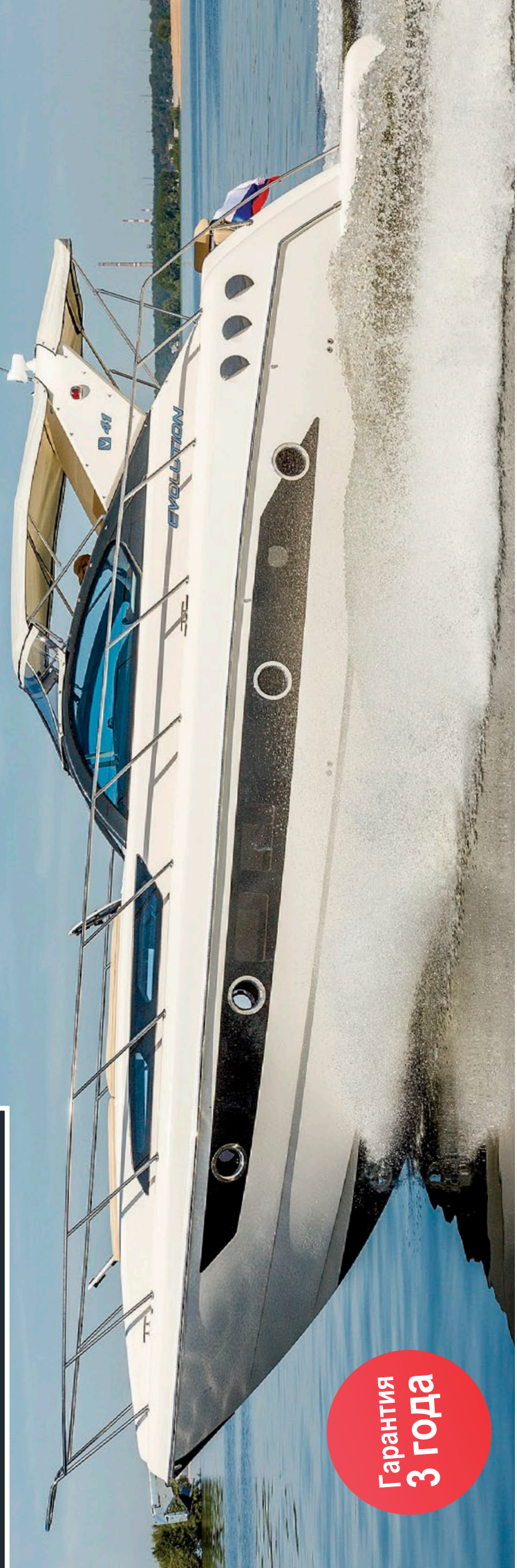
По словам организаторов, в течение трех первых дней мая Sochi Yacht Show почтили присутствием несколько тысяч человек из разных городов России. Во всяком случае, можно утверждать, что на нешироком бетонном променаде вдоль фасада исторического здания Морского вокзала, как и на причальных линиях, порою было не протолкнуться.

Первая выставка Sochi Yacht Show прошла успешно. По мнению ее руководителя Максима Годовых, этому способствовали совместные усилия многочисленных партнеров выставки.

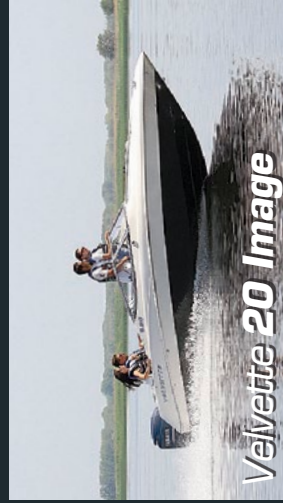




Velvette 41 EVOLUTION



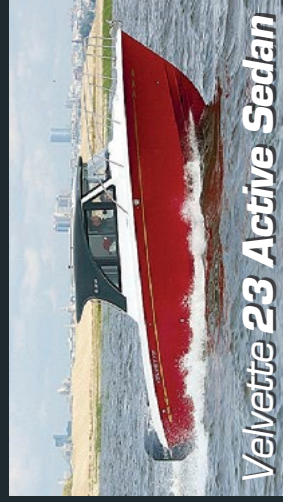
Гарантия
3 года



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

+7 927 436-66-84

sale@velvette.ru



Velvette Marine



velvettemarine

Особенный год

Когда золотой юбилей отмечает человек, празднование может затянуться на неделю. Юбилейные мероприятия у компании, да еще такой солидной, как Princess Yachts International, и вовсе длятся целый год. И если в первом случае подарки получает юбиляр, то Princess подарки раздает.

Нам еще предстоит опубликовать подробный отчет о событиях, связанных с 50-летием британской верфи, а пока расскажем о делах текущих.

Во-первых, по случаю празднования полувекового юбилея Princess Yachts International запустила проект по реставрации яхты Project 31 — модели, с которой началась история верфи в далеком 1965 году. Тогда Дэвид Кинг с друзьями открыли небольшое производство под названием Marine Projects в Плимуте. Первая модель — Project 31 — стала успешной:

всего было выпущено 150 корпусов, один из которых и будет полностью отреставрирован к дню рождения Princess.

Обращение к истокам — важная тема, но празднование юбилея немыслимо без планов на будущее. И верфь не стоит на месте: к осенним выставкам готовится продолжение линейки спортивных яхт S-класса — новая Princess S65, которая обещает стать жемчужиной сезона. Говорят не только о достойных мореходных качествах новой модели (в частности, яхта будет развивать скорость до 38 узлов), но и о высокой экономичности в широком диапазоне крейсерских скоростей.

Солидная ширина корпуса обеспечивает значительное обитаемое пространство на палубе и место для вместительного гаража под тендер. В четырех каютах с комфортом разместятся 8 гостей; по желанию в кормовой части можно устроить каюту экипажа.

Конечно, пополнение ожидается и в M-классе: не так давно верфь опубликовала первые фотографии мощной и грациозной Princess 35M. Яхта, на которой сейчас ведутся работы по внутренней отделке, обещает всех приятно удивить.

Наконец, нельзя не упомянуть Princess 40M под названием ANKA. Пятый корпус серии, при всех неперемных достоинствах яхт 40M, отличается еще одним — изумительно стильной цветовой отделкой. Новый владелец уже освоился на борту лазурной красавицы и не скрывает восхищения работой команды Princess.

Итак, до юбилейных торжеств, которые пройдут в Монако, остается несколько недель, а Princess продолжает радовать своих друзей и клиентов сюрпризами. Посмотрим, что еще ждет нас в этом действительно особенном году.



Звучное итальянское имя

Каждый успешный проект в конце концов получает немало подражателей. Иногда вариации на тему оказываются лишь скучными карикатурами на оригинал, но порой получается что-то действительно интересное.

Роскошные итальянские авто Bugatti можно любить или ненавидеть, но к ним нельзя оставаться равнодушными. Дизайнер из Южной Африки Фрейзер Лейд пошел по первому пути и во имя любви к Bugatti

Tupe 57 (хит середины прошлого века) создал концепт... яхты.

Судну достались мягкие контуры и фирменная горбинка прототипа, сохранен и знаменитый «шилдики». По задумке дизайнера, яхта должна стать лидером в скорости и стиле на воде, как когда-то легендарное авто — на суше. Достойна ли эта идея считаться успешной, или ее стоит забросить в коробку неудачных подражаний, решайте сами.



CANALI

1934



CANALI.COM

VOLGA Boat Show



В течение нескольких дней в начале мая жители Тольятти и других городов имели возможность посетить экспозицию яхтенной выставки, проходившей в яхт-клубе «Дружба». В этом году она показала особенно солидную. Половину выставочного флота из полусотни самых разнообразных яхт, круизеров и других моторных средств, предназначенных для отдыха на воде, составляли европейские бренды, остальную часть делили между собой лодки из США и продукция российских компаний.

В числе «европейцев» были замечены англичане (Fairline, Princess), поляки (Galeon), словенцы (Greenline, Elan), французы (Beneteau) и скандинавы с финнами (Nimbus, Bella, Yamarin).

Демонстрировались такие бренды из США, как Cobalt, Crownline, Sea Ray, Bayliner, Monterey, буксировщики Malibu и MasterCraft и др. Из отечественных компаний были Velvette Marine, Mobile Group, «Волжанка» и «Курьер».

Помимо катеров, экспозиция включала водно-моторную технику BRP и Yamaha, яхтенное оборудование Lowrance, Simrad, Volvo Penta, Yanmar, Mercury. Были и другие предложения товаров, услуг, оборудования для яхт, яхт-клубов и отдыха на воде.

За четыре дня выставки прошли более сотни тестов выставленной техники: катеров, аквабайков и квадроциклов.

В последние годы боат-шоу в Тольятти занимает все более заметные позиции благодаря своей деловой программе. И в этот раз состоялись заседания бизнес-клуба и консультационная встреча с представителями ГИМС МЧС.

В рамках программы яхтенного мероприятия прошли мастер-

классы по постановке парусов и фотографии, многочисленные спортивные соревнования и большое количество показательных выступлений в самых разных дисциплинах. Кроме всего, была организована

выставка картин «Морской и речной пейзаж».

Видимо, посчитав, что люди, интересующиеся яхтами и малой авиацией, относятся к одной целевой группе, организаторы провели VOLGA Air Show, в рамках которого прошли показательные полеты самолетов Cessna 152 и 182, Beechcraft Baron, гидросамолета Л-42М. Фигуры высшего пилотажа и имитацию воздушного боя демонстрировали пилоты Як-52. Отвлекаясь от коммерческой составляющей мероприятия, следует признать, что авиашоу стало кульминацией всей программы выставки и порадовало посетителей.

Международный статус выставкам зачастую присваивают на основании экспортного происхождения представленных образцов. У VOLGA Boat Show этот статус подкрепляли экспоненты и гости из Венгрии, Голландии, Польши, Ирана. Основные же посетители прибыли из Москвы, Санкт-Петербурга, Саратова, Казани, Екатеринбурга, Новосибирска, Самары и, конечно, самого Тольятти.

На выставке прошли более сотни тестов представленной в экспозиции техники

Носи с удовольствием

Настоящий успех приходит тогда, когда новые веяния опираются на многолетнюю историю и опыт. Создатели весенне-летней коллекции обуви Artioli это понимают: модные элементы в новых моделях сочетаются с проверенными десятилетиями методами безупречной обработки кожи и превосходным качеством пошива.

Отдельного внимания заслуживает выбор материалов: для коллекции использовалась обработанная с помощью технологии медленного дубления телячья кожа и кожа кенгуру, элементы отделки выполнены из ценных кож аллигатора, страуса, питона и акулы.

В ассортименте найдется обувь для деловых встреч и для отдыха. Прогулочные туфли с эластичной шнуровкой, слиперы, мокасины или сандалии из новой коллекции непременно станут хитом любой пляжной вечеринки этого лета.

Классическая палитра в этом сезоне разбавлена бордовым, голубым, зеленым и коньячным цветами. Такая обувь прекрасно подойдет для создания контрастного и дерзкого образа, идеального для долгих летних ночей и увлекательных путешествий. Конечно, в отделке традиционно используется ручная прострочка и дизайнерская фурнитура, всегда выделявшая обувь Artioli.



PRINCESS

BROKERAGE

ПРЕДЛОЖЕНИЯ ДОСТОЙНЫЕ ВНИМАНИЯ.



Новое время командос

Часовой дом Panerai радует поклонников марки новинкой к летнему сезону — часами Luminor Marina 8 Days.

Детали новой модели напоминают о часах, разработанных для командос итальянских ВМС еще в 1930-х годах. Panerai на протяжении многих лет был доверенным партнером ВМС, отвечающим за поставку дайверских часов для военных водолазов. Создавая непревзойденно точные приборы, способные выдерживать мрак морских глубин, часовой дом продолжает оправдывать доверие смелых моряков. Исключительная надежность в сочетании с элегантной простотой оформления, характерные для всех «военных» моделей, со временем стали визитной карточкой Panerai и до сих пор не утратили популярности у ценителей этого часового дома.

Поэтому появление современных высокотехнологичных моделей, воспроизводящих дизайнерские элементы классических часов для профессионалов, друзья марки встречают с огромной радостью.

Новые Luminor Marina достойны украсить запястье «морского котика» или акулы бизнеса: мануфактурный механизм P.5000 с ручным заводом

имеет восьмидневный запас хода, что позволяет идеально точно планировать свое время на неделю вперед.

Часы не подведут в любых условиях: водонепроницаемость Luminor Marina 8 Days составляет 30 бар, что равноценно погружению на глубину примерно 300 метров. Такая надежность возможна благодаря нержавеющей стали корпуса из сплава AISI 316L — этот материал отличается повышенной стойкостью к коррозии.

Другой элемент защиты, знакомый поклонникам марки еще по прежним моделям Luminor, — устройство в виде скобы с рычагом, который оказывает давление на заводную головку для улучшения водонепроницаемости и предохранения часов от случайных ударов.

Сдержанный, почти строгий дизайн часов оттеняет одна деталь. На задней

крышке по центру изображена торпеда «Майале» (Siluro a Lenta Corsa or S.L.C.), использовавшаяся командос ВМС Италии для выполнения подводных миссий, как напоминание о высокой цели сохранения мира.

Luminor Marina 8 Days снабжен ремешком из натуральной необработанной кожи и стальной отверткой.

В обновленной версии классические часы не утратили своей привычной мужественности, однако приобрели изящество, достойное уже не только настоящих моряков, но и эрудированных бойцов из мира бизнеса. Достойный выбор тех, кто мужественный характер сочетает с уважением к сдержанному стилю.

Детали этой модели напоминают о часах Panerai, созданных для командос





FORUM RESTAURANT GROUP



С мая в ресторанах Forum Restaurant Group действует специальное предложение. Гости смогут насладиться изысканными блюдами от шеф-поваров Buddha-Bar и Il Lago dei Cigni.

По предварительному заказу вам приготовят: французскую утку, тосканскую кьянину, исландского ягненка и говядину черной ангус, а также блюда из сезонных продуктов. Позиции спецпредложения регулярно обновляются.

Среди гастрономических новинок — бресская пулярка, которая высоко ценится гурманами во всем мире. Аарон Стотт, шеф-повар Buddha-Bar, и Винченцо Вердоша, шеф-повар Il Lago dei Cigni, запекают ее в соли и подают со свежим трюфелем.

Бресская пулярка — единственная разновидность птицы, которая имеет статус А.О.С. (appellation d'origine contrôlée). Разводится исключительно в области La Bresse на востоке Франции. Стандарт качества определяет строгие условия разведения: птицу выращивают на свободной территории площадью не менее 5 000 кв. м, кормят отборными злаками и свежей травой. Мясо пулярки значительно более плотное, чем у других птиц, и отличается особым вкусом.

«Разница между традиционной птицей и ее бресской разновидностью огромна. Уникальные природные условия обитания и откорм первосортным зерном придают мясу пулярки неповторимый вкус, — отмечает Галина Белоусова, генеральный директор ресторанной группы Forum. — Мы рады предложить нашим гостям особые блюда, не входящие в основное меню».



Buddha-Bar (Синопская наб., 78)

Открыт в 2012 г. по лицензии George V Entertainment group (бренд Buddha-Bar представлен в 25 странах мира). Buddha-Bar Saint Petersburg — первый в России и один из самых крупных в мире (2500 кв. м). Кухня паназиатская, авторская (шеф-повар Аарон Стотт, Новая Зеландия), с вкраплением фирменных блюд сети. Музыкальная концепция (ди-джеи резиденты и компиляции в стиле «лаунж»), разработанная Клодом Шаллем, — общая для всех заведений сети.



Il Lago dei Cigni (Крестовский проспект, д. 21 литера Б)

Открыт на берегу Лебяжьего озера в ноябре 2013 г. Кухня — классическая итальянская (шеф-повар Винченцо Вердоша, Италия, обладатель звезды Мишлен). Одна из лучших в Петербурге винных карт. Уникальный интерьер разработан всемирно известной студией дизайна HBA (Hirsch Bedner Associates). Просторный основной зал на 90 мест, две VIP-комнаты на 10 человек, летом — открытая терраса на крыше на 80 человек.



На пляж с Raschini

Модный дом Raschini давно снискал себе славу на подиуме нарядами для делового или светского выхода. Но успех бренда в пляжной теме — поистине сенсация сезона.

Надо сказать, Raschini основательно подготовился к тому, чтобы покорить все модные курорты этим летом: льняные сорочки с принтами в виде слоников или черепах, шорты-плавки идентичных расцветок, совершенно роскошные мужские хлопковые пляжные сумки, незаменимые при выезде на природу, — все это можно сочетать и комбинировать в разных ансамблях для курортов разных широт. Розовый, бирюзовый, синий, зеленый и белый цвета нарядов коллекции выделяют своего обладателя и солнечным днем, и теплой звездной ночью. Дополняют ансамбль аксессуары и обувь в тон.

Похоже, новая линия Raschini — удачная находка для тех, кто даже в самые беспечные дни на пляже или яхте стремится сохранить утонченность и элегантность костюма без ущерба для комфорта.



Летняя свобода

С наступлением лета жажда нового ощущается особенно остро, но силы на глобальные перемены вроде ремонта тратить совсем не хочется. В таких случаях уместно вспомнить, что неизвестно как преобразить ваши апартаменты поможет тщательно подобранный текстиль. Более

того, летом изменение облика гостиной или спальни не займет много времени и не слишком ударит по карману: с 1 июля по 16 августа в доме текстиля Togas назначена сезонная распродажа. Солидные скидки — до 50% — объявлены на коллекции Togas House of Textils и Togas Couture

Interiors: постельное белье из элитного хлопка, тенселя или сатина, подушки и одеяла с наполнителями из пуха, шелка и синтетических волокон, шторы и покрывала, текстиль для ванной и столовой.

Акция действует во всех бутиках Togas, а также в интернет-магазине.





eterna

Центральные магазины в СПб:

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

Адреса других магазинов:

www.diplomatman.ru

(812) 313 6006

Коллекция Eterna (Германия) во всех магазинах DIPLOMAT.

реклама

МУЖСКАЯ ОДЕЖДА ИЗ ЕВРОПЫ
DIPLOMAT
MENSWEAR



Vladivostok Boat Show

Традиционная яхтенная выставка во Владивостоке в этом году прошла в седьмой раз. И место ее проведения было традиционным — «Семь футов», самый крупный яхт-клуб на Дальнем Востоке России, расположенный на берегу живописной бухты Федорова.

Под экспозицию, главной целью которой было поддержание статуса Владивостока как центра яхтенного и морского туризма в Дальневосточном регионе, выделили территорию и акваторию яхт-клуба, в том числе места у причалов и павильоны для организации стендов участников.

В выставке приняли участие более 50 компаний: производители и продавцы разнообразных яхт и катеров, фирмы, предлагающие оборудование, сопутствующие товары и сервисные услуги для яхтенной

индустрии, товары для активного отдыха на воде.

Среди посетителей (по данным организаторов, не менее 5000 человек) было немало детей, которым скучать не пришлось: занятий для будущих яхтсменов, помимо рассматривания лодок, нашлось в избытке.

В рамках Vladivostok Boat Show 2015 прошла бизнес-регата на яхтах класса «Конрад-25Р», в которой приняли участие 9 экипажей, а также гребная регата «Мосты-2015» на лодках «Аутригер» по дистанции протяженностью 14 км.

По оценкам организаторов, мероприятие пользуется повышенным и устойчивым интересом не только у владельцев яхт и катеров, любителей морских видов спорта, но и у остальных жителей и гостей Владивостока.

Паназиатская кухня с видом на Неву

Петербургское лето короткое, но изумительно красивое. В эту пору не хочется прятаться от солнца даже ради роскошного обеда.

Насладиться на открытой террасе летней коллекцией паназиатских блюд от шеф-повара Аарона Стотта приглашает Buddha-Bar Saint Petersburg. Традиционно экзотическое меню в летнем варианте радует свежими и легкими

блюдами: ролл с новозеландскими мидиями в соусе чили, филе говядины на древесном угле с киноа и свекольным соусом, обжаренная корюшка с маринованными овощами и кисло-сладким соусом, крем-брюле из листьев пандана.

Терраса Buddha-Bar — одна из самых впечатляющих в центре города. На пространстве площадью 90 кв. м — уютные кресла и

диваны, где приятно расположиться на бизнес-ланч или насладиться романтическим ужином на закате. Но главное достоинство летней террасы — чудесный вид на Неву с ее державным течением...



ПОД ПАТРОНАЖЕМ ЕГО СВЕТЛЕЙШЕГО ВЫСОЧЕСТВА КНЯЗЯ МОНАКО АЛЬБЕРТА II

25TH ANNIVERSARY

mys

MONACO YACHT SHOW



HOUSE OF FINE YACHTING

23 - 26 СЕНТЯБРЯ 2015

ПОРТ ГЕРКУЛЕС, МОНАКО

ОФИЦИАЛЬНЫЕ СПОНСОРЫ



an informa business
WWW.MONACOYACHTSHOW.COM



Оказавшись среди удобных и полезных вещей, быстро забываешь, во что они обошлись



В ЦЕНЕ ЛИ ДЕЛО?

АНТОН ЧЕРКАСОВ: Иногда высокая стоимость лодки отпугивает покупателей еще до того, как они разберутся, чем она продиктована. Бывает, что за вереницей нулей скрывается вовсе не жадность производителя.

Сколько не жалко отдать за спортивную моторную яхту длиной 45 футов? Триста тысяч, полмиллиона евро или больше? Всех нас гипнотизирует психологический порог стоимости, который хоть и зависит от уровня персонального достатка, практически одинаково для большинства влияет на решение о покупке.

В мае я ездил в Porto Montenegro на тесты быстроходного круизера Vrióni 44+. Лодка из Словении оказалась весьма занятной; с отличными показателями она выполнила все предписанные нашим тестовым алгоритмом «нормативы ГТО», но когда я узнал ее стоимость — миллион евро, то начал усиленно искать ей оправдание, методично перебирая все использованные на борту решения.

На первом месте, разумеется, стоит выдвижной кухонный модуль в кокпите — просто блестящая конструкция, сомнения в эффективности которой пропадают после первого же использования. Прямоугольный камбуз с электроплитой и мойкой выезжает из левого борта на мощных направляющих, которые снабжены двусторонними доводчиками, и надежно фиксируется. Экономия места составляет порядка квадратного метра, и восторг пассажиров женского пола обеспечен.

Не меньше в кокпите радует кинотеатр под открытым небом: на нижней поверхности свеса хардтопа крепится легкий полупрозрачный экран, в салоне устанавливается мультимедийный проектор с подключением к центральной аудиосистеме, а сиденье трансформируется в широкий лежак. Готов спорить, что соседи по якорной стоянке обзавидуются!

Еще одна вызывающая восторг «фишка» — прозрачная задняя стенка трапа на нижнюю палубу, которая позволяет сделать центральную каюту еще светлее и дает возможность родителям наблюдать из носовой каюты, чем

Фотоэлектрические панели позволяют днем на стоянке не заводить генератор



там занимаются дети. Если на яхте две семейные пары, то это необычное «окно» можно просто задернуть плотной шторкой и восстановить приватность.

Затем идут видеокмеры дистанционного наблюдения: если в кокпите и моторном отсеке ими уже никого не удивишь, то в якорном клюзе в носовой оконечности они встречаются нечасто. Для владельца лодки, который не прибегает к помощи капитана и пассажиров, это серьезное подспорье: на большом многофункциональном дисплее он может наблюдать выбираемый якорь крупным планом и вовремя остановить лебедку, если тот зацепил веревку или другой объект.

Дальше — гриль. Использовать на спортивных круизерах крепящийся на релинге мангал негде, поэтому в Vrióni его поместили на телескопическую подставку, которая вставляется в одно из отверстий на купальной платформе. Чтобы капаящий со шкварчащей свежеморозной рыбы сок не пачкал тик, гидравлическую платформу достаточно опустить на несколько сантиметров в воду. Очень удобно, и решетку потом можно там же помыть.

Но больше всего меня удивил факт, что сами по себе все эти инженерные и дизайнерские



Чудесный выдвижной камбуз

ухищрения представляют собой весьма простые и зачастую недорогие решения. Только собранные в единую «картину», они заставляют разум намного легче преодолевать тот самый психологический порог высокой цены. Это справедливо для любой яхты, если покупатель выбирает ее не по сухому перечню характеристик и оборудования в дилерском офисе, а в реальных условиях, когда есть возможность провести на борту несколько дней. Кстати, именно по этой причине советы практикующих яхтенных капитанов гораздо сильнее могут влиять на решения потенциального покупателя, чем теоретические доводы менеджеров по продажам. В итоге, оказавшись среди удобных и полезных вещей, быстро забываешь, во сколько они обошлись, и радуешься своему мудрому выбору. **IMBY**

Все гастрономические ИЗЫСКИ Петербурга



Старая Таможня
РЕСТОРАН
ВЫСОКОЙ КУХНИ

Таможенный пер. 1,

oldcustom.ru

Тел.: 327-89-80

RIVER Lounge

**КРУИЗНЫЙ РЕСТОРАН
НА НЕВЕ**



ПЕТРОГРАДСКАЯ
СТОРОНА

ВАСИЛЬВСКИЙ
ОСТРОВ

RIVERL.RU

РЕЗЕРВ СТОЛИКОВ: +7 (812) 961-0505



- РУМЯНЦЕВСКИЙ СПУСК (НАПРОТИВ УНИВЕРСИТЕТСКОЙ НАБ., Д.15)

«Если что-то не работает, надо это чинить, и лучше, чтобы проблемой занялись специалисты»



ВРЕМЯ НЕ ЖДЕТ

АЛЕКСАНДР КУЛИКОВ, генеральный директор Балтийской инспекции «Русского Регистра»:
Работа над пересмотром Технического регламента началась почти сразу после выхода документа.

Вступивший в силу в феврале прошлого года Технический регламент «О безопасности маломерных судов» можно считать неудачным: он содержит много некорректных технических требований и положений, с которыми трудно работать. Уже поздно жаловаться на недостаток профессионализма авторов, которые создали противоречивую компиляцию из требований Морского Регистра, документов ГИМСа и неточных переводов иностранных аналогов. Поздно сетовать на пассивность бизнес-сообщества, за два года обсуждений не сумевшего призвать уполномоченные инстанции к здравому смыслу. Сегодня стоит сконцентрироваться на осмыслении ситуации и понять, как дальше быть.

Работа над пересмотром Регламента началась почти сразу после выхода документа. Под эгидой МЧС собрали комиссию, куда вошли специалисты ряда компаний лодочной индустрии. Новый вариант Регламента мы уже разработали. Сколько времени займет его рассмотрение и согласование, сказать трудно: Технический регламент — международное соглашение (оно подписано Россией, Беларуссией, Казахстаном и Арменией), его придется «протаскивать» через парламенты этих стран. Пока мы ожидаем рассмотрения нового Регламента Евразийской комиссией в 4-м квартале этого года.

А производители волнуются: действие существующих сертификатов заканчивается 15 июля, и как строить работу в новых условиях, никто пока не понял. Сегодня аккредитацию на сертификацию лодок (длиной до 6 м) имеют «Русский Регистр — Балтийская инспекция», АНО «НТЦ «ОС ЭЛМАТЭП» (Россия) и предприятие «Гюйс» в Беларуссии. Но за последние месяцы все эти организации выдали только 10 сертификатов.



Единственный плюс от ситуации с Техническим регламентом — можно рассчитывать на оживление вторичного рынка

Дело не в отсутствии спроса, а в отсутствии лабораторий — их только две. С одной из них в июне мы наладили контакт и пробуем сотрудничать. Новые лаборатории, конечно, будут появляться, но медленно: бизнес-сообщество с осторожностью относится к развитию в этом секторе, поскольку организация лаборатории — процесс новый и непростой.

После 15 июля лодки с сертификатами старого образца придется «прогонять» через новые стандарты, но все не так страшно: передовые верфи работают по зарубежным стандартам уже давно, и в безопасности их продукции у нас сомнений нет. Так что вопрос формальный, но обязательный: продажа без сертификации станет невозможной, да и в ГИМСе при регистрации уже требуют сертификат соответствия Техническому регламенту. Новая стоимость сертификации (со всеми испытаниями) многих тоже шокирует: она достигает 5–10% стоимости лодки, что соответствует европейским показателям.

Еще один казус, усложняющий жизнь, — классификация лодок длиной свыше 6 м. Если при сертификации испытывают образец, а документы выдают на серию, то классификация подразумевает проверку каждого изделия — от проектирования и поставки ком-

плекующих до постройки и испытаний. При составлении Регламента авторы идеи надеялись поручить это Морскому и Речному регистрам, но там отбились. В итоге исполнителя нет, а предписание в документе существует.

Здравая, на мой взгляд, идея — до пересмотра Регламента поручить классификацию аккредитованным сертификационным органам. Мы готовы за это взяться, учитывая, что в новой версии Регламента сертификация предлагается для маломерных судов длиной до 24 м. Но силами трех компаний сертификацию и классификацию всех лодок не провести, так что, полагаю, новые фирмы появятся.

Неловко это говорить, но производителю сейчас остается только ждать: работа по исправлению очевидных нелепостей ведется, лодочное сообщество понемногу адаптируется к новым требованиям, но... На все требуется время, а вот оно, как обычно, не ждет. **МВУ**

От редакции
По имеющимся сведениям, Евразийская комиссия внесла на внутреннее согласование проект Решения о включении измененного Регламента в план-график на этот год. Кроме того, МЧС направило в Минэкономразвития письмо с просьбой ускорить согласование изменений и разрешить применение старой системы сертификации (ГОСТ) и новой до момента внесения изменений в Технический регламент.

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

“ Один двигатель на лодке имеет ряд преимуществ, среди которых удобство его обслуживания и снижение затрат на сервис ”



СТРАХИ В СТОРОНУ!

ДЭВИД МАРШ: Разве кто-то из вас в последние пять лет сталкивался с фатальным выходом из строя современного мотора?

Внимание! Есть среди вас желающие на четверть сократить затраты на топливо для яхты, не прилагая к этому никаких усилий? Ага, практически все! Держу пари, что даже при покупке новой лодки, когда нужно выбрать между одним более мощным мотором или двумя двигателями поменьше, упоминание 25% экономии топлива заинтересует каждого. Однако британцы, например, все одно предпочтут более «прожорливый» вариант. Любопытно, почему?!

Такой выбор явно не связан с управляемостью. Среди моделей с одним или двумя моторами, как правило, значатся траулеры с гребными валами, крупные RIB'ы и круизеры длиной 30–40 футов с транцевыми колонками. Если первые прекрасно маневрируют у причала под воздействием мощных носовых и кормовых подруливающих устройств, то для вторых и третьих не так важно, одна или две поворотных «ноги» направляют вектор тяги.

Таким образом, остается боязнь отказа двигателя. Пусть поднимут руки те, кто за последние пять лет сталкивался с фатальным выходом из строя современного мотора — подвесного или стационарного, бензинового или дизельного. Думаю, таких случаев почти нет. Конечно, при условии, что его своевременно и правильно обслуживали. За мою морскую практику, которая насчитывает более 18 лет и 562 теста, подобное случилось лишь однажды, поэтому предлагаю не рассматривать этот фактор. К тому же на современных ухоженных яхтах двигатели «болеют» в основном из-за некачественного топлива и проблем с электроникой, что с одинаковым успехом угробит и два, и три мотора.

Кроме того, поломка двигателя не обязательно приводит к катастрофе: если позволяют условия, можно бросить якорь в защищенном от ветра месте и выиграть время для



Sealine S330 бывает с одной или двумя транцевыми колонками

обнаружения и устранения неисправности. Также можно обратиться за помощью к спасательным службам или использовать собственный тендер, о чем нередко забывают.

Когда у нас был Nimbus 370 Commander, я с удивлением узнал, что хорошо принаитованный к борту тендер с миниатюрным 6-сильным подвесником вполне способен толкать и направлять судно, пусть и с малой скоростью. Другой вариант — закрепить двигатель тендера на транце или кормовой платформе судна при наличии соответствующей площадки (такая часто бывает у RIB'ов). Если у вашей лодки нет рулей, то носовая подрулька сгодится для небольшой корректировки курса на ходу.

Экономия топлива в 25% при одном двигателе по сравнению с двумя — это грубая оценка, которую я использую при расчетах для лодок с транцевыми колонками и подвесниками. Кстати, показатель может быть выше. Например, Nordhavn сообщает о 40% экономии

для своей 76-футовой модели с одним мотором, хотя я отношу это скорее к исключениям.

В общем, если у вас нет аллергии на яхты с одним двигателем, то, помимо уменьшения счетов за горючее, вы получаете еще массу преимуществ. Во-первых, затраты на сервис почти вдвое меньше, да и места для обслуживания в моторном отсеке куда больше. Во-вторых, уровень шума и вибрации тоже обычно ниже. Управляется судно с одним глубоко погруженным приводом, на мой взгляд, лучше, хотя это относится только к транцевым колонкам с двумя винтами противоположного вращения и не касается подвесников, где один винт создает «паразитный» крутящий момент.

Скандинавы, постоянно гоняющие на высокой скорости рядом с торчащими из воды скалами, почти всегда выбирают лодки с одним двигателем. Они смелы, доверяют своим моторам и полагают нашу склонность к двум моторам чудачеством. Я тоже так считаю! **MBV**

Radisson **BLU**
RESORT & CONGRESS CENTRE
SOCHI

ВАШ ОТДЫХ

комфортабельный пляж
открытые бассейны
увлекательная анимация
ЯХТИНГ

+7 862 243 3300

Сочи, Имеретинская низменность, ул. Голубая 1а
www.radissonblu.ru/resort-congress-sochi



Вариации на тему

Когда о яхте говорят, будто у нее удачная планировка, это не объясняет ровным счетом ничего. Чем она удачна и для кого? А главное, о яхте какой длины вообще идет речь?

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



Чем крупнее яхта, тем больше может быть для нее вариантов планировки палуб. Однако вполне очевидно, что уровень комфорта на борту зависит не столько от объема обитаемого пространства, сколько от рациональности его использования.

Известно немало приемов организации разных зон на борту в зависимости от размеров и типа яхты. Регулярно появляются и новые решения, которым еще предстоит проверка временем. Отдельная тема — опциональные возможности планировки и отделки: ряд приемов в части индивидуализации судна, которые раньше могли быть реализованы лишь на крупных яхтах, сегодня можно увидеть на куда более компактных моделях.

Любопытно посмотреть, как справляется с такой задачей дизайн-бюро Princess Yachts. Почему выбрана именно эта верфь? Во-первых, целесообразнее говорить о яхтах более или менее одного типа: сравнивать возможности планировки стальных траулеров и быстроходных глиссирующих яхт из стеклопластика по меньшей мере некорректно. Во-вторых, у Princess обширный модельный ряд (от 39 футов до 40 метров) и большое разнообразие вариантов планировки тех или иных зон в зависимости от размеров яхты и ее архитектурного типа (например, спортивная или флайбриджная). В-третьих, один из приоритетов верфи — солидный арсенал средств индивидуализации каждого судна.

Делается это не только для удовлетворения тщеславия заказчиков, каждый из которых желает получить уникальную яхту. Дело в том, что собственно «удачность» компоновки во многом зависит от того, насколько хорошо определенная лодка подходит конкретному человеку.

На яхтах Princess можно увидеть самые разные приемы и варианты планировки



ОБЩИЕ МОМЕНТЫ

Помимо соответствия личным вкусам заказчика, в планировке любой яхты должны быть соблюдены некоторые общие для всех важные принципы.

Баланс высоты

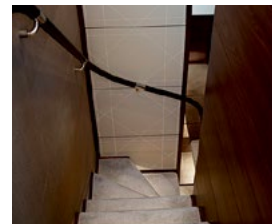
Стремление к балансу высоты в помещениях побуждает дизайнеров к поиску компромисса. Поскольку габариты надводной части судна прямо влияют на остойчивость, размахнуться от души получается не всегда. Например, желание добавить объема в верхнем салоне, да еще вместить, например, камбуз на межпалубном уровне, почти всегда приводит к обнижению подволока в каютах. И наоборот, хорошая высота в каютах визуально «сжимает» салон. Разные верфи находят свои пути выхода из ситуации, иногда следуя тенденциям рынка.

Помнится, 7–8 лет назад на глиссирующих яхтах длиной 50–60 футов в явном приоритете были салоны, объем которых подчинялся девизу: «Ну в каютах же только спят!». Именно тогда у меня появилась привычка: прежде чем войти в каюту, открыть дверь и осмотреться, дабы не влететь головой в какой-нибудь коварный выступ. Особенно сказанное касается кают на миделе, где часто

занижали высоту над кроватью. Спать не мешает, да и вокруг передвигаться можно свободно, однако ощущение бункера и синяки на лбу (их можно заработать даже на собственной лодке) — минусы вполне очевидные. Понятно, что на яхтах длиной около 40 футов от этого не уйти, но начиная с 50 футов проблема решается. В качестве примера можно привести Princess 52: и мастер-каюта, и гостевая в средней части корпуса (под салоном) отличаются ровным и высоким потолком; при этом в салоне воздуха достаточно. В общем, правильный баланс — это важно.

Главная палуба в одном уровне

Помимо безопасности (ступени — это риск споткнуться, особенно при качке), единый уровень палубы добавляет интерьеру неуволимый шик, и производителям яхт это известно. Когда-то подобная роскошь была возможна лишь на яхтах длиной более 80 футов, но сегодня такое встречаешь и на моделях куда меньших. Если, конечно, проектировщики, выкраивая сантиметры, не попытались впихнуть в лодку больше, чем она способна вместить. Например, раздробив зоны отдыха на «участки» и устроив несколько обеденных зон. Тут уж выбор за вами: полу-



Лестницы

Элемент потенциально опасный и съедающий много места... если сделан неправильно. Обращайте внимание на наклон, высоту и ширину ступеней. А также на то, что расположено под трапом: здесь можно поместить шкаф, стиральную машину или винный холодильник, сэкономив место в других зонах



На первом развороте:
Интерьер главного салона яхты Princess 88MY.

Салон главной палубы яхты Princess 40M.

На странице слева:
Главный салон яхты Princess 40M Solaris. В носовой части этой же палубы расположена мастер-каюта.

Сверху вниз:
Мастер-каюта модели Princess V85-S. Роскошный интерьер сочетает удобство с практичностью: обратите внимание на выдвигающиеся ящики под кроватью и скругленные угловые элементы мебели.

Динетта округлой формы на яхте Princess 72MY: отсутствие острых углов и удобный поручень.

Кормовой кокпит модели Princess 35M. Высокий релинг по кромке транца и пологий трап на флайбридж с поручнем — залог безопасности, особенно если на борту дети.



Единый уровень главной палубы добавляет интерьеру неувловимый шик

читать много, но с компромиссами, или же отдать предпочтение гармонии.

Хорошая иллюстрация второго подхода — флайбриджная Princess 72 с единым уровнем главной палубы на всем протяжении корпуса. А на спортивных яхтах V-класса это можно видеть уже на модели Princess V48.

Места для хранения

Помимо яхтенного «реквизита» (кранцы, подушки из кокпита, складной столик и пр.), каждый раз, когда вы выходите на воду, на борту волшебным образом оказывается множество всякой всячины. Запас питьевой воды и провизии, уличная обувь, разная (на любую погоду) одежда, постельное белье и полотенца, наконец, уйма мелочей типа зарядных устройств для гаджетов — все это надо где-то хранить. Что-то можно убрать подальше, а что-то хочется иметь под рукой. Нередко вместительные рундуки устраивают под спальными местами, но как туда добраться? Когда для этого надо разорвать постель и снимать матрас, вам едва ли захочется пользоваться ими часто. Гораздо удобнее выдвигающиеся ящики. Хорошо, когда

на яхте есть разные по объему и организации места для хранения: шкафы, полки, ящики, ниши — как в мебели, так и под пайолами.

Трапы, поручни, углы

Трап — потенциально опасный и съедающий объем элемент. Обращайте внимание на наклон, ширину и высоту ступеней; особенно это касается трапов на флайбридж — внутри салона или из кокпита. Место под трапом многое скажет об умении дизайнеров использовать пространство; здесь обычно помещают шкафы, стиральные машины, винные холодильники и пр.

Скругленные углы элементов интерьера — дополнительный фактор безопасности при качке, хотя сейчас дизайнеры часто отдают предпочтение прямым линиям минималистского стиля. мода подается как красота, а красота, как известно, требует жертв, например, в виде синяков на теле. В любом случае, в каком бы месте вы ни находились, всегда должна быть возможность за что-то ухватиться рукой, поэтому поручни — тоже дань безопасности (не в ущерб эстетике).



ЛИЧНЫЕ ПРЕДПОЧТЕНИЯ

До заказа яхты важно определиться со сценарием ее эксплуатации (моделью использования): это поможет выбрать оптимальную планировку.

Пост управления

По аналогии с автомобилями яхты можно поделить на «праворульные» и «леворульные»; встречается и пост управления в диаметральной плоскости. Что выбрать — дело исключительно вкуса, но можно сказать точно: удобно, когда главный и верхний посты управления (на флайбриджной яхте) расположены на разных бортах. При швартовке можно выбрать управление оттуда, где обзор лучше. На всех яхтах Princess длиной до 98 футов главный (нижний) пост управления всегда на правом борту, а верхний — на левом. Начиная с Princess 82 главный пост устроен в диаметральной плоскости, а модели «метровой» серии (более 100 футов) имеют отдельную рубку (Raised Pilothouse) между уровнями главной палубы и флайбриджа. Такой архитектурный тип укоренился и даже нашел отражение в обозначении некоторых моделей в виде индекса-аббревиатуры RPH.

Камбуз

Что еще важно понять в отношении салона — должен ли в нем размещаться камбуз, и если да, то где именно?

На разных моделях Princess можно увидеть все возможные варианты его расположения. Камбуз на нижней палубе — прерогатива моделей V-класса. На флайбриджных места больше, и есть смысл поместить кухню на главной палубе, оставляя пространство каютам. На младших моделях (к примеру, Princess 43) камбуз помещают между уровнями палуб: это позволяет выкроить дополнительный обитаемый объем, не загромождать салон и не жертвовать освещением — камбузный блок не будет затенять остекление надстройки.

Еще одно удачное решение для компактных и среднеразмерных яхт — П-образный камбуз. Такая конфигурация важного функционального блока позволяет в ограниченном пространстве вместить больше техники и получить просторную рабочую поверхность (Princess 56, 60, 64). Камбуз в корме (Princess 52, 68) — отличный вариант для семейной лодки, эксплуатируемой без экипажа. Готовить можно на воздухе, не отрываясь от компании; удобно накрывать стол и в кокпите, и в столовой; наконец, всегда есть возможность наблюдать за детьми.

«Полузакрытый» камбуз хорош в ситуациях, когда на борту есть кок/хостесс или просто хочется «прозуба» убраться от глаз подальше. Такая конструкция подразумевает барную стойку и убираемые перегородки: сдвижные, опускаемые или с изменяемой прозрачностью.

Вверху:

Рубка (Raised Pilothouse) на яхте Princess 35M. Чем крупнее судно, тем сложнее организация поста управления и обильнее его приборное насыщение.

Вверху справа:

Масштабное остекление надстройки яхты Princess 40M обеспечивает панорамный вид из расположенной в носовой части главной палубы мастер-каюты.

Внизу, слева направо:

Камбуз между уровнями главной и нижней палуб на борту яхты Princess 43.

«Полузакрытый» камбуз модели Princess 64.

Обеденная зона на борту Princess 82MY с отделкой Missoni. Переход компании в состав LVMH открыл большие возможности в части создания персональных интерьеров.

Носовая VIP-каюта яхты Princess 98MY.

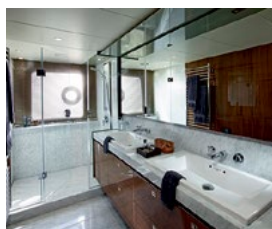
Койки в носовой каюте модели Princess V52 оснащены механизмом типа «ножницы», позволяющим их сдвигать.





Не все
верфи
готовы
воплощать
индивидуальные
пожелания
заказчиков

немало времени, часто оценивают удобство планировки как раз по этому критерию. Не расстраивайте своих жен и подруг!



Санузел

Идет ли речь об огромной ванной комнате мастер-каюты на борту большой яхты или о более скромном санузле, не следует недооценивать важность комфорта в этом помещении

Конфигурация кают

На лодках длиной до 50 футов мастер-каюты обычно считают помещение в носу. На яхтах большей длины «мастер» располагают уже на миделе, в самой широкой части корпуса; помимо объема, такая каюта отличается крупными иллюминаторами. Иногда в целях экономии места верфи размещают ванную комнату вдоль борта за сдвижной перегородкой, но сама каюта от этого, естественно, становится меньше. На яхтах Princess санузлы располагают иначе, поэтому мастер-каюта всегда по-честному от борта до борта. Ну а на суперяхтах «метровой» серии каюта владельца помещена на главную палубу: масштабное остекление надстройки позволяет иметь здесь панорамный вид.

Вариантов планировки гостевых кают тоже немало: с двуспальными и раздельными кроватями; в один уровень или два (пульман). Кровати, установленные на направляющих, можно сдвинуть или раздвинуть, а в носовой каюте нередко используется механизм «ножницы», позволяющий образовать из двух односпальных коек под углом одну большую.

В идеале у каждой каюты должен быть собственный санузел, хотя на небольших яхтах это встречается не всегда. В любом случае, не стоит недооценивать важность этих помещений, их размеры, отделку и особенно габариты душевых кабин. Женщины, проводящие в ванной

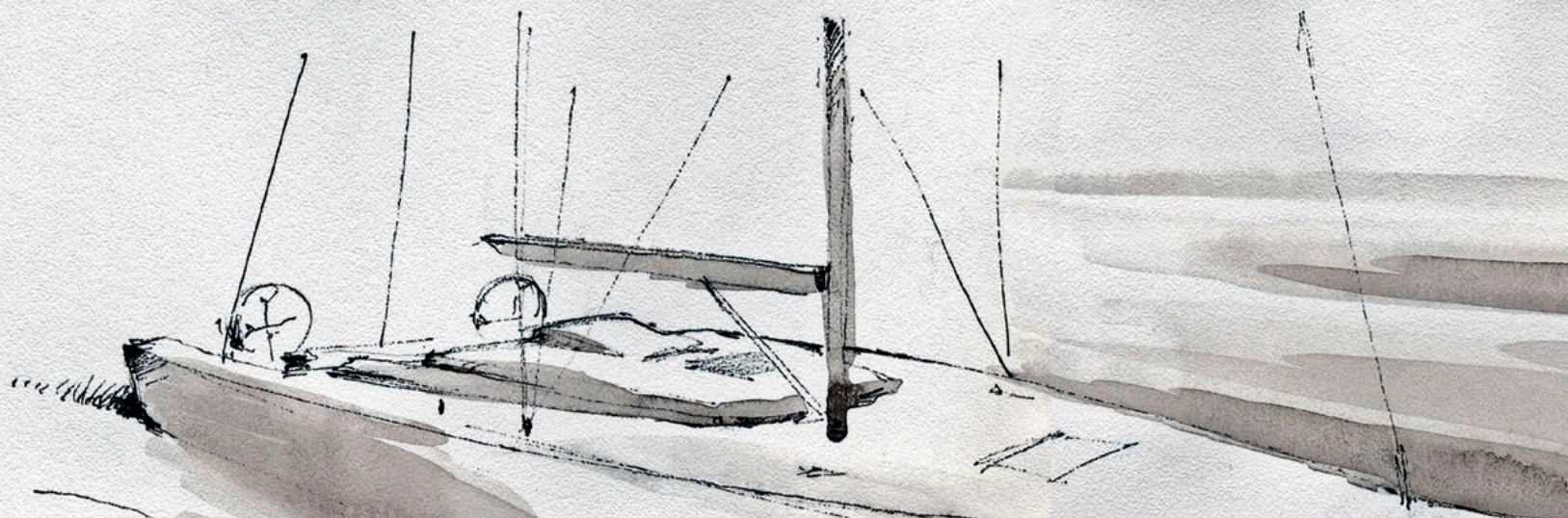
ДУМАЕМ И ВЫБИРАЕМ

Выше говорилось о возможностях индивидуализации для всех моделей Princess. Далеко не каждая верфь готова тратить на это ресурсы, предлагая выбор из нескольких вариантов. Но даже если готова, порой это выливается в удорожание проекта и потери времени.

Princess Yachts для яхт до 88 футов определяет (в том числе путем опроса клиентов) наиболее предпочтительные планировочные схемы с возможностью оптимизации деталей под конкретные запросы. Для более крупных яхт назначается дизайн-консультант, помогающий персонализировать планировку и интерьер — вплоть до изготовления мебели на заказ, подбора нестандартных отделочных материалов, освещения и медиасистем.

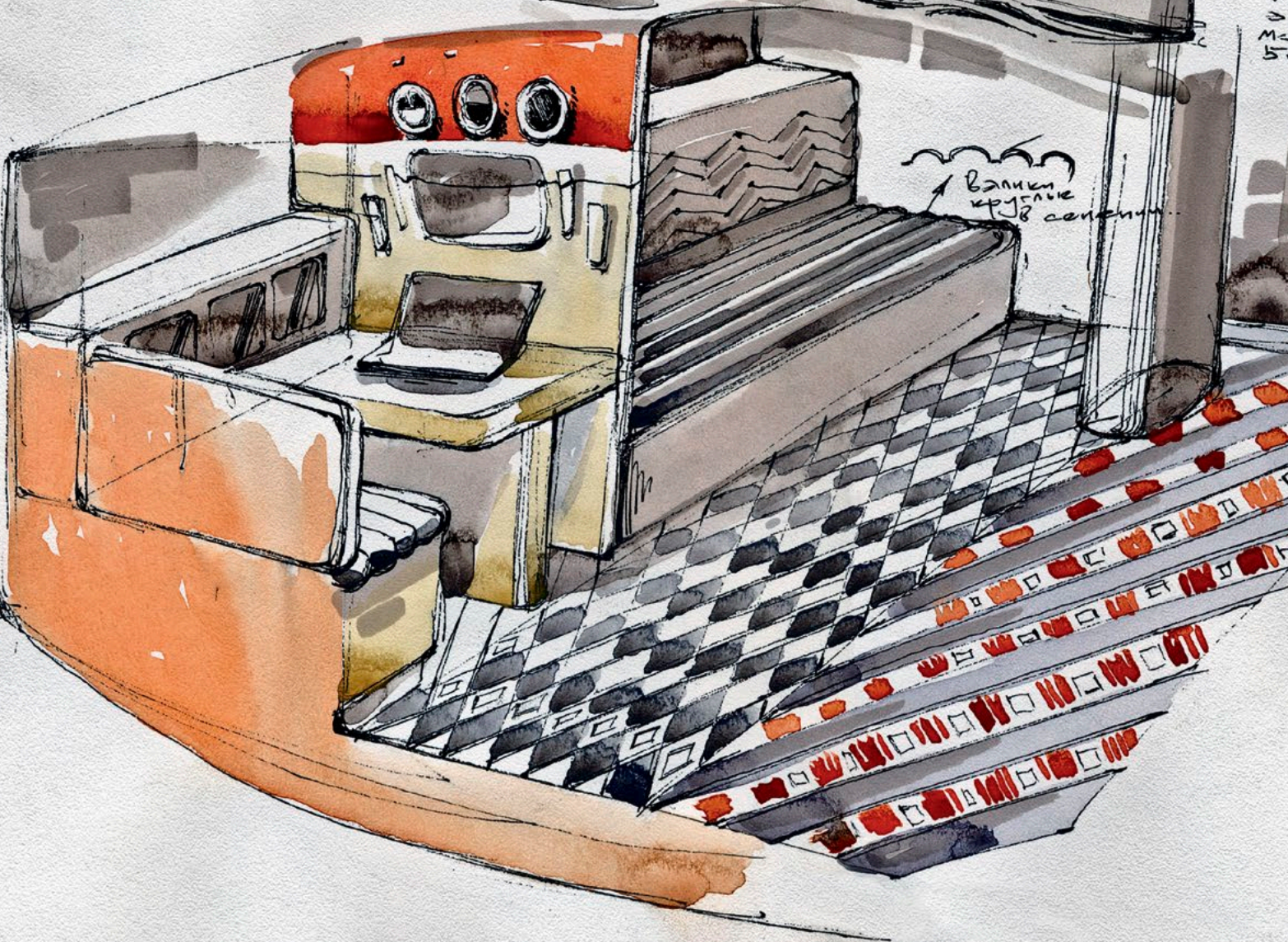
Многое из сказанного кажется очевидным. Но бывает, что эта «очевидность» проявляется уже в процессе эксплуатации судна. Поэтому важно не пожалеть времени на детальное осмысление проекта и при заказе яхты определиться со своими запросами и возможностями верфи по их реализации. Англичане говорят: «Measure thrice and cut once», хотя семь раз будет надежнее. **МВУ**





◆ ступка
поднимается
и образует
спальню

гибкая
вперед
200
место...



Банки
круглые
18 сантиметров

2014

◆
12
10

Гонка за рекордом

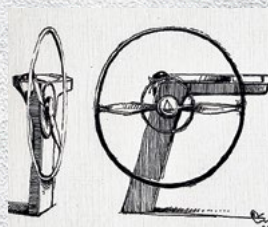
Время от времени мировой гоночный флот пополняется новыми оригинальными конструкциями. Как создают парусную лодку Botin 65, претендующую войти в число самых быстрых гоночных яхт планеты?

Текст **Ольга Селезнева**

На верфи King Marine в Валенсии близки к завершению работы по строительству новой яхты класса Mini Maxi (проект Botin 65). Это второй корпус серии; первой стала яхта *Sago* с теми же обводами, спущенная на воду в 2013 году и уже успевшая побить рекорд скорости в трансатлантическом переходе ARC. Новая лодка обещает показать еще более выдающиеся скоростные качества.

КОНЦЕПЦИЯ, ПРОЕКТАНТ, ВЕРФЬ

Как рассказал МВУ менеджер проекта Евгений Киланов, изначально яхта задумывалась в качестве гоночно-круизной с возможностью участия в регатах, где соревнуются яхты класса Mini Maxi: Rolex Sydney Hobart, Middle Sea Race, Newport Bermuda Race и др. Заказчиком



Штурвал

Для этого проекта тщательно разрабатывали штурвал; его необычная конструкция должна была подчеркнуть исключительность яхты

выступил российский бизнесмен, увлеченный путешествиями и гонками под парусом.

При заказе проекта рассматривались кандидатуры нескольких дизайнеров, и выбор пал на компанию Botin Partners. Это дизайн-бюро базируется в испанском городе Сантандере и известно созданием яхт, которые побеждали на Giraglia Rolex Cup, в гонках класса TP52 и многих других. Botin Partners также работало над лодками для Volvo Ocean Race: в портфолио дизайн-бюро яхты для команд Puma и Camper/ETNZ, занявших вторые места в VOR 2008/09 и 2011/12.

Испанскую верфь King Marine выбирали из шести топовых верфей, в числе которых были британская Green Marine, австралийская McConaghy Boats, новозеландская Yachting Development и другие. Главным критерием выбора было соотношение цены, качества и максималь-

атмосфера
декоративной
деревянной или
гостиной
гостиницы?



Новая
яхта
проекта Botin 65
предельно
экстремальная:
всё во имя
скорости!



но короткого срока постройки. Как и у Botin Partners, у верфи King Marine также большой послужной список в области создания самых быстрых яхт в мире. Здесь строились лодки VO 70 Telefonica Blue и Telefonica Black, успешно выступавшие в Volvo Ocean Race 2008/09 и 2011/12; две яхты AC 72 команды Artemis Racing для Кубка «Америки»; а также яхта *Phoenix*, занявшая 2-е место в 2014 году в гонках класса TP52.

В качестве технического супервайзера выступил итальянский гонщик Демис Алькарас, известный победами в международных регатах. Несмотря на то, что King Marine пользуется высокой репутацией, надзор Демиса, еженедельно посещавшего верфь с самого начала строительства, позволил достичь максимально возможного качества исполнения.

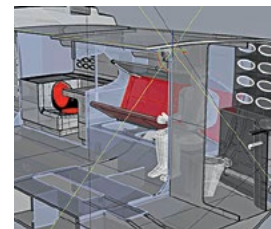
ОСОБЕННОСТИ ДИЗАЙНА

Эта лодка обещает стать самой быстрой в мире парусной яхтой в 65-футовом классе — согласно расчетам, ее скорость должна превысить 30 узлов. В качестве прототипа была взята яхта *Caro*, построенная по тому же проекту Botin 65 верфью Knierim (Гамбург). В конце 2013 года яхта побила рекорд трансатлантического перехода в своем классе. В ходе гонки ARC (Atlantic Rally for Cruisers) она прошла дистанцию от острова Гран-Канария до острова Сент-Люсия за 10 дней 21 ч 25 мин. и 10 с, перекрыв предыдущий результат более чем на 8 часов.

Создатели новой яхты этот рекорд планируют превзойти. Но за счет каких конструктивных изменений?

Caro — лодка больше круизная, а новую яхту решили сделать предельно экстремальной. Для нее выбрали более спортивный рангоут Southern Spars. Площадь парусов сохранили, слегка увеличив геннакер, но сами паруса теперь North Sails 3Di (по мнению экспертов, лучшие на сегодня). Использовали новейшие модели палубного оборудования и системы гидравлики. Большой запас остойчивости избавляет от необходимости откренивать легкий корпус экипажем в 20–25 человек.

Одновременно велась борьба с весом. Заказчик захотел изменить стилистику яхты, перенес акцент с круизного на гоночный уже в процессе строительства, поэтому было решено отказаться от полноценного камбуза и трех галюнов. Убрали системы кондиционирования, носовое подруливающее устройство, многие элементы мебели, как передвижной, так и структурной. На счету был каждый килограмм, поэтому практически всё на борту сделано из карбона, причем максимально облегченного: применена технология pre-preg Nomex. Углепластик использован в конструкции корпуса и палубы, в зонах с высокой нагрузкой. Но тик на палубе оставили — хотелось сохранить классический «джентльменский» вид яхты. К тому же в долгих морских переходах и гонках, когда вокруг только вода и карбон, тик дает экипажу ощущение тепла и дополнительный эмоциональный заряд.



Интерьер

В процессе строительства концепция яхты изменилась, из-за чего пришлось убрать все лишние/тяжелые элементы.

Однако, в отличие от большинства «пустых» внутри гоночных яхт, в итоге получился уникальный симбиоз спортивного болида и стильной, функциональной «начинки», задающий новые стандарты в индустрии яхтенного спорта. Предусмотрено даже отопление (Webasto) — на случай гонок в низких широтах и обигания мыса Горн

ДЛИНА
66 Ф (20,00 М)

ШИРИНА
17 Ф (5,20 М)

ОСАДКА
10/16 Ф (3,00/4,80 М)

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
16,7 Т

МОЩНОСТЬ ДВИГАТЕЛЯ
110 ЛС.

ЗАПАС ТОПЛИВА
260 Л

ЗАПАС ВОДЫ
320 Л

ЭКИПАЖ
12 ЧЕЛ.

КОРПУС/РАНГОУТ
УГЛЕПЛАСТИК

ПОДЪЕМНЫЙ КИЛЬ
4,80 М

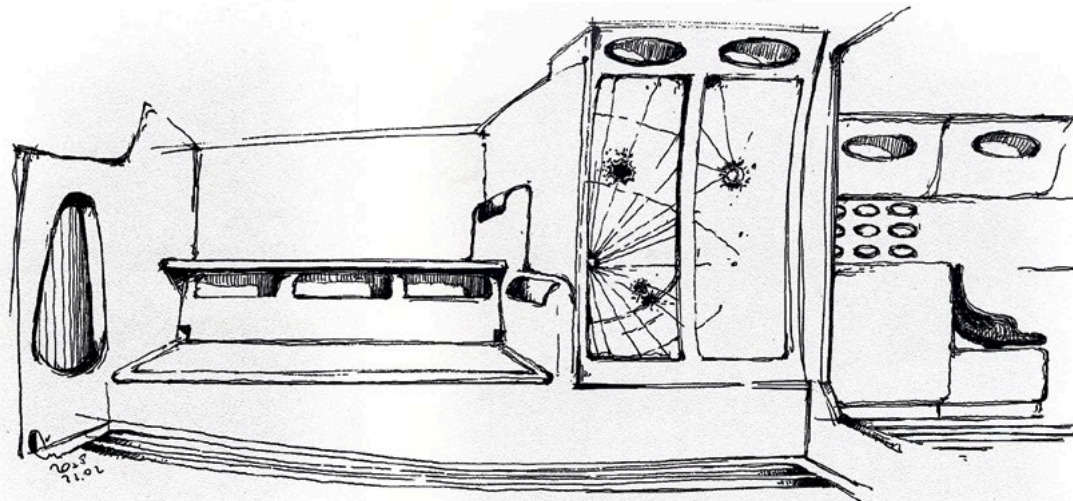
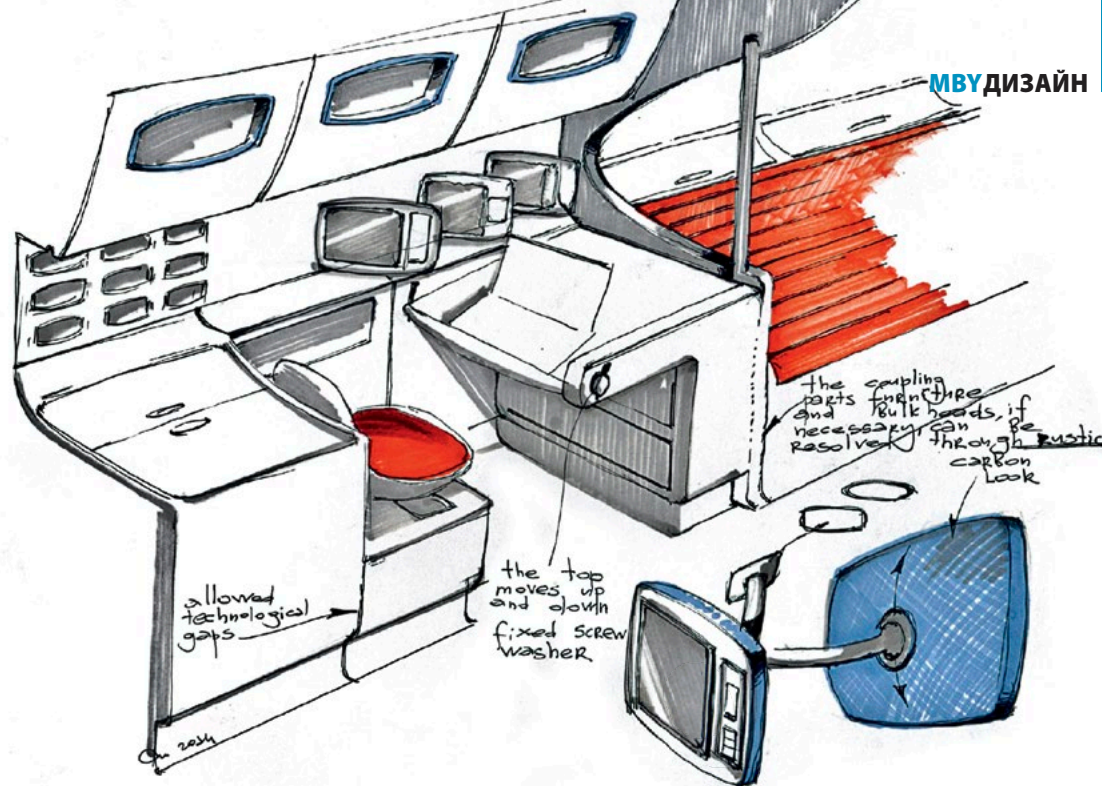
ПЛОЩАДЬ ПАРУСНОСТИ
НА ОСТРЫХ КУРСАХ
250 М²

НА ПОЛНЫХ КУРСАХ
575 М²

ВЕРФЬ
KING MARINE, ИСПАНИЯ

ПРОЕКТ
VOTIN & PARTNERS, ИСПАНИЯ

ДИЗАЙН ИНТЕРЬЕРА
СТАС ТРАЦЕВСКИЙ, РОССИЯ

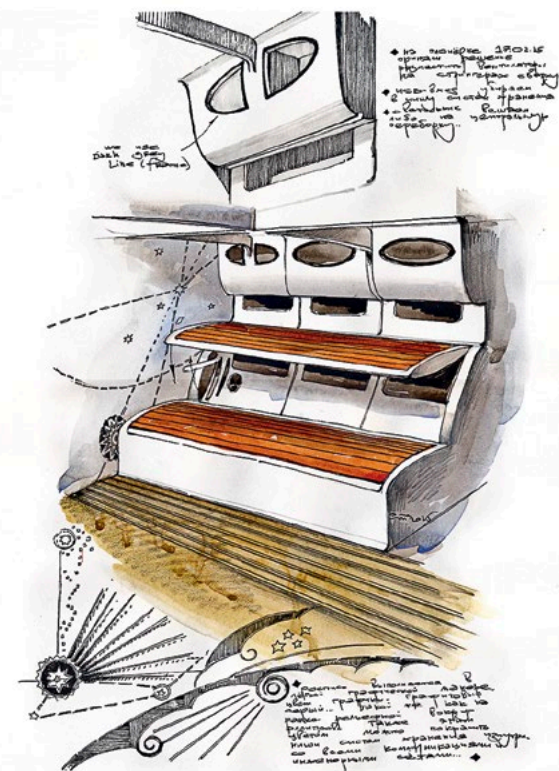


ИНТЕРЬЕР

Хотя яхта и строится как спортивный болид для победы в гонках, она не столь аскетична внутри, как может показаться. Интерьер включает две каюты в корме, носовую каюту, салон. В общей сложности на борту 12 спальных мест — койки и спортивные гамаки, плюс гальюн и душ.

Одна из самых больших проблем, возникшая еще на ранней стадии, была связана как раз с разработкой интерьера. Для выполнения этого заказа сначала пригласили известного дизайнера Лоренцо Ардженто в расчете на то, что проектом он будет заниматься сам. Позже выяснилось, что всю работу выполнял один из рядовых сотрудников его офиса, который попросту заимствовал те или иные распространенные решения. То, что увидели заказчик и представители верфи, никак не соответствовало поставленной цели: для уникальной лодки требовался такого же уровня оригинальный интерьер, но вовсе не стандартные конструкции. В результате был приглашен российский дизайнер Стас Трацевский.

Смена дизайнера затормозила процесс строительства на четыре месяца, но дело того стоило. Стас специализируется на интерьерах жилых домов, но уже первые его эскизы были встречены с большим одобрением. Интерьер, по словам Евгения Киланова, выполнен в стиле ретрофутуризма, а вдохновение дизайнер черпал... из фильмов о капитане Немо. Отдельная его заслуга в том, что весь ансамбль выполнен со скрытой подсветкой...



На первом развороте:

Так должен был выглядеть интерьер яхты до смены концепции с круизно-ночной на максимально спортивную.

На странице слева:

Корпус и надстройка изготовлены из композита с карбоновой сердцевинкой по технологии pre-reg Nomex.

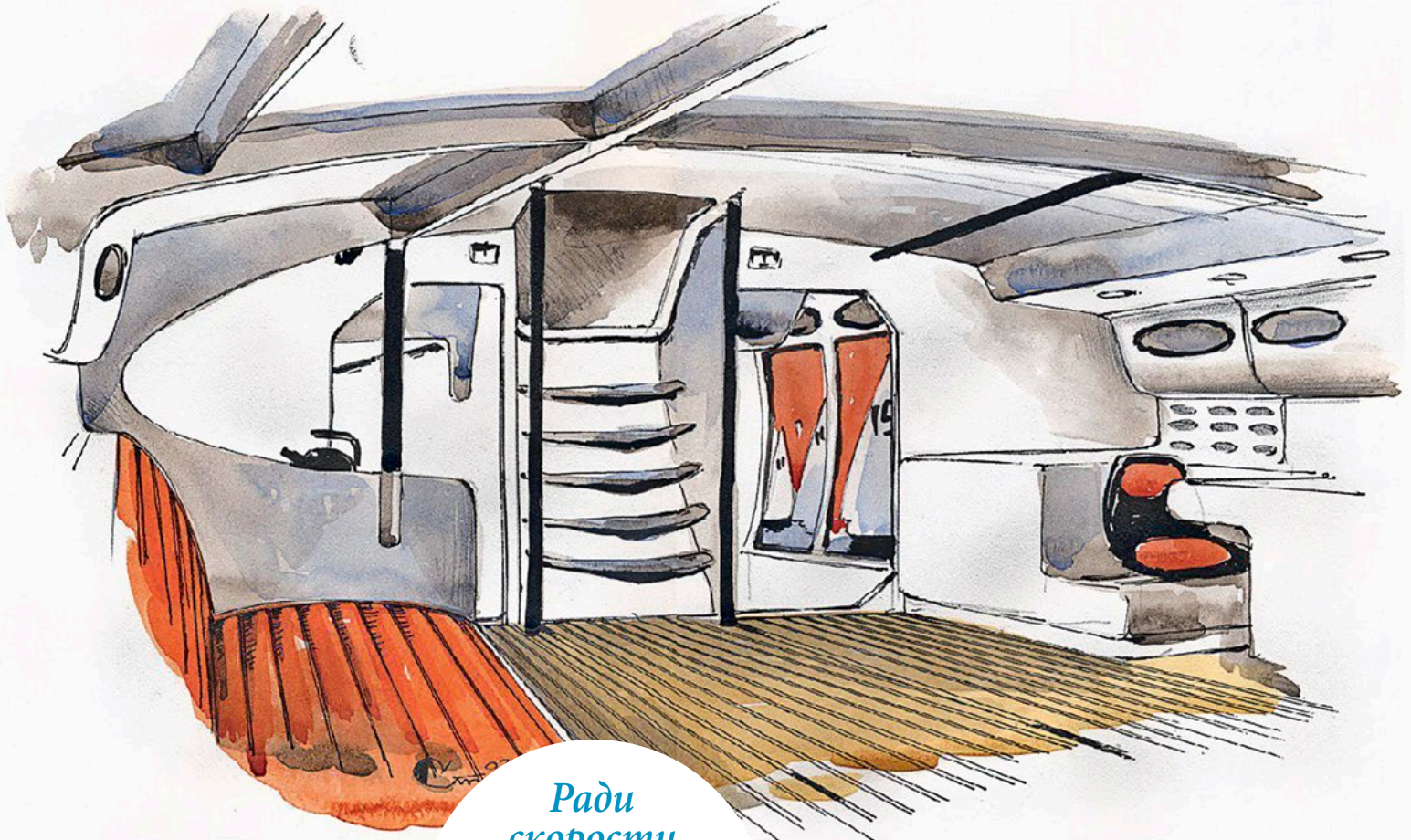
Сверху вниз:

Требования эргономики. Штурманское кресло анатомической формы выполнено из карбона с обивкой из водостойкой искусственной кожи, а поверхность стола можно расположить горизонтально или под углом.

Лодка рассчитана на 12 человек. Спальные места — гамаки и откидные койки.

Эллипсы — отверстия системы хранения вещей на борту. Помимо того, есть специальные отсеки для сушки одежды и обуви.





Ради скорости и надежности в гидравлике минимизировано управление кнопками

ОБОРУДОВАНИЕ

То, что концепция предусматривала создание суперлодки, вызвало немало дополнительных сложностей в процессе проектирования и постройки.

Многое из оборудования разрабатывалось индивидуально, и было важно обеспечить четкое взаимодействие верфи с компаниями-поставщиками. Например, в отношении рангоута Botin Partners давала основные параметры — длину мачты и гика, допустимый вес, а детализацией занималась уже компания Southern Spars. То же самое с парусным вооружением: имея примерный план раскроя и расчеты, дизайн парусов создавала компания North Sails.

Немало изменений, отразившихся на цикле постройки, коснулось гидравлического оборудования. Яхту создают для самых сложных, пожалуй, экстремальных гонок, когда она может оказаться в любой ситуации, поэтому оборудование, да и сама дублированная система гидравлики, фактически изготовлены так же, как и на яхтах, принимающих участие в Volvo Ocean Race (тоже 65-футовые лодки). Разница в том, что здесь все модифицировано

в целях максимального упрощения управления из кокпита.

У гоночно-круизной *Sago* гидравлика рассчитана на управление парусами посредством кнопок. При такой системе с лодкой могут управляться двое, что в круизном режиме — большое преимущество. А вот в гонках — нет: это снижает

надежность и скорость управления и может отразиться на гоночных кондициях. Посему было принято решение использовать больше механики, но разработано специальное программно-аппаратное обеспечение управления парусами для гонок любого вида сложности.

Для яхты выбирали самое лучшее оборудование. Если обычный компас можно купить меньше чем за € 500, то здесь он стоит € 5000. Гидравлика Cariboni, палубное оборудование и дельные вещи от Harken, навигационное оборудование — V&G. Наверное, все это оправдано: скорость стоит дорого, и скупиться здесь негоже. Учитывая, что яхта будет принимать участие в сложных офшорных гонках, предусмотрены все мыслимые средства навигации и связи.

Вверху:

Интерьер в стиле ретрофутуризма стал яхтенным дебютом российского дизайнера Стаса Трацевского.

На странице справа, сверху вниз:

Под всеми сиденьями и в интерьерных панелях устроены места для хранения.

На месте «срезанной» части форштевня будет конструкция, призванная принять на себя энергию удара в случае столкновения в гонке и предотвращающая повреждение корпуса.

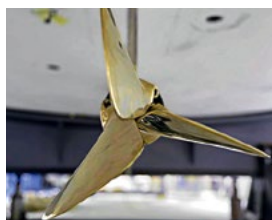
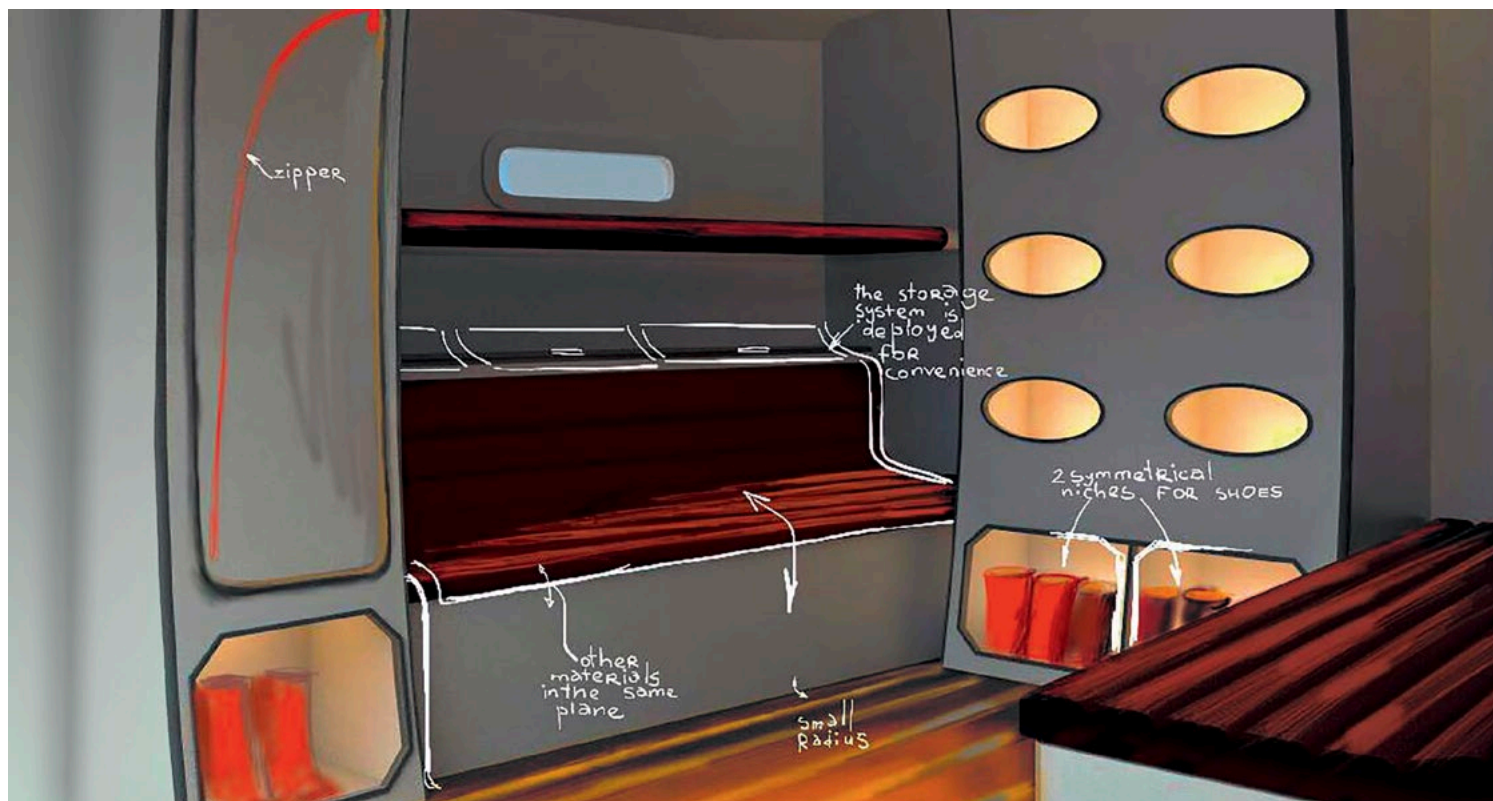
Внизу, слева направо:

На момент сдачи этого выпуска МВУ процесс строительства находился в стадии монтажа бортовых систем и интерьера.

На палубе тик, но ее сердцевина выполнена из углепластика для снижения веса.

Работы по монтажу палубы.





Saildrive

Яхта оснащена пропульсивной установкой Saildrive — комбинацией двигателя Volvo Penta D3 мощностью 110 л.с. и днищевой колонки

ЖИЗНЬ НА ВОДЕ

Важно понимать, что эксплуатировать столь сложную по конструкции и оборудованию яхту должна квалифицированная команда, и это еще одна особенность проекта. В экипаже могут работать профессионалы по уровню даже выше тех, кто гоняется на регатах Middle Sea Race или Giraglia Rolex Cup. Это должны быть люди, которые увлеченно занимаются парусом всю жизнь.

Что касается заказчика, то он, по всей видимости, из числа тех, для кого скорость значит многое, если не всё. И даже если он не планирует сам постоянно участвовать в регатах самого высокого уровня сложности, то обладание рекордной лодкой должно приносить ему не менее сильные положительные эмоции.

Сейчас новая яхта проекта Botin 65 находится в завершающей стадии монтажа систем и интерьера. Спуск на воду и ходовые испытания запланированы на август 2015 года в марине Victory Bay в Валенсии. Менеджментом проекта и центральным агентом является компания Triumph Yachts, которая не скрывает проект и готова показать яхту всем интересующимся. А нам остается только дожидаться первых результатов. [MBY](#)





Между Альпами и морем

Зажатая между Италией, Австрией и Хорватией, эта балканская страна четверть века назад вместе с долгожданной независимостью сумела ухватить кусочек адриатического побережья. Но даже эти 47 километров береговой линии (по прямой всего около 10 миль) способны влиять на экономику страны, и среди прочих связанных с водой секторов в Словении успешно развивается строительство прогулочных яхт.

Текст **Антон Черкасов**





Далеко не каждый рядовой яхтсмен сможет с ходу назвать два-три словенских яхтенных бренда; но стоит напомнить ему такие имена, как Elan, Greenline и Shipman, как все становится на свои места. Экономика этой уникальной балканской страны строится преимущественно на торговле, поэтому она крайне чувствительна к любым экономическим потрясениям в Европе. До 1991 года Словения была самой продуктивной частью Югославии, ее центральным торговым узлом, и словенские компании получали по лицензии технологии от западных партнеров. После обретения независимости экономика оказалась лучше всего подготовленной к новым условиям: правительство всячески стимулировало диверсификацию производства, приватизацию собственности и тесное взаимодействие с международными институтами. В 2004 году Словения вошла в Евросоюз, и многие местные компании удачно интегрировались в цепочку поставщиков для крупных европейских концернов.

Население страны составляет всего 2 млн человек, но среди них много высококлассных специалистов с высшим образованием, что позволяет ориентироваться на инновации. Кризис 2008 года сильно ударил по набиравшей обороты экономике (падение ВВП составило почти 8%), и оправиться от потрясения

она смогла лишь пять лет спустя, когда начался постепенный выход из рецессии (в 2014 году ВВП вырос на 3,2%). К этому моменту многие крупные компании, включая банки, накопили изрядное количество долгов, и, к сожалению, справиться с ними удалось далеко не всем.

ВЗЛЕТЫ И ПАДЕНИЯ SEAWAY

Многие помнят, как в октябре 2004 года Seaway Group представила публике самый дорогой массовый продукт в стране — моторную яхту Skagen 50 с мобильным офисом на борту. Всевозможные цифровые гаджеты на судне были соединены сетью Cisco, и стоило это удовольствие € 800 000. Спустя пять лет группа компаний Seaway, по праву считавшаяся самым сильным словенским производителем, вывела на рынок бренд Greenline.

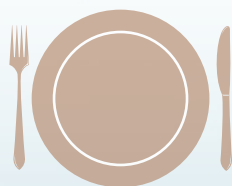
Эти относительно недорогие и экономичные серийные яхты с оригинальными обводами Superdisplacement предполагают возможность установки гибридных пропульсивных систем с альтернативными генераторами энергии. Первая по-настоящему гибридная яхта Greenline 33 получила ряд наград за инновации, завоевав не только сердца жюри, но и кошельки покупателей. С этого момента началось триумфальное шествие Greenline: модели росли в длину, а в 2012 году компании даже пришлось организовать производство 33-футовой лодки на соседней верфи Elan, поскольку

За короткий срок Seaway Yachts разработала линейку высокотехнологичных яхт Greenline и выделила крупные модели в отдельный бренд Ocean Class.

В 2014 году Словения начала выходить из экономической рецессии

Le **CRISTAL**

RESTAURANT & RESORT



ОБСЛУЖИВАНИЕ И КЕЙТЕРИНГ НА ЯХТАХ И КАТЕРАХ

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, НАБ. МАРТЫНОВА, 92 (МОРСКОЙ ЯХТ-КЛУБ), +7 (812) 905 905 |
WWW.LECRISTAL.SPB.RU



собственные мощности уже не справлялись с заказами. Было принято решение построить в Словении еще один завод площадью 10 000 м², и к концу 2014 года он был полностью готов. Однако перенести на новое место оснастку для Greenline 33 и 48 не успели.

В феврале 2015 года Seaway Yachts (Greenline, Shipman, Skagen) и Seaway Design (производство оснастки, а также дизайн и строительство custom-проектов) подали заявление о банкротстве из-за существенного долга перед кредиторами, поставщиками и сотрудниками. Для многих участников рынка это событие стало большой неожиданностью. К сожалению, в пылу борьбы за клиентов частично был потерян контроль за оптимизацией производства, что привело к излишним расходам, а словенские банки в критический момент отказались от финансовых вливаний в Seaway, поскольку сами находятся в нестабильном состоянии.

На момент подготовки статьи в обеих компаниях работали банкротные управляющие, которые занимаются аккумулярованием средств для удовлетворения кредиторов. Однако для оценки всех активов и подготовки аукциона потребуется около года, и по европейским законам на это время материальные и нематериальные активы можно сдавать в аренду, чтобы обеспечить приток средств для работы банкротной группы. Этой возможностью воспользовался российский бизнесмен Владимир Зинченко, который уже долгое время продвигает яхты Greenline и Shipman на нашем рынке и лучше многих знаком с особенностями словенской яхтенной индустрии.

«На моих глазах за последние годы обанкротились несколько крупных судостроителей; их бренды без урона для имиджа тут же подхватили другие верфи, — рассказывает Владимир. — Этот процесс можно даже рассматривать как оздоровление индустрии, поскольку снимается накопившееся за тучные годы долговое бремя, происходит модернизация оборудования и технологий».

В ближайших планах Владимира Зинченко — сокращение объема производства со 150–200 до 70–80 яхт

в год, его оптимизация за счет снижения затрат и повышение качества постройки, которое приведет к значительному росту цен. А через год, если все пойдет хорошо, Владимир рассмотрит возможность приобретения Seaway Yachts.

Вместе с активами к бизнесмену перешел портфель контрактов на строительство 20 яхт, плюс ожидают подтверждения еще столько же потенциальных заказов, которые потребуют расширения штата на 150 сотрудников. «К счастью, нам удалось сохранить лучшие профессиональные кадры, — рассказывает он. — Рабочие не уходят на другие верфи не только из-за более высокой зарплаты — они гордятся лодками, которые строят».

Все заложенные яхты Shipman и Greenline планируются достроить без дополнительного финансирования со стороны заказчиков, и у нас есть все шансы увидеть дальнейшее процветание этих брендов.

Сверху вниз:

Восхищаясь парусником Shipman 59, посетители выставки Internautica в Порторож не могли поверить, что верфь, строящая такие высококлассные яхты, обанкротилась. В апреле общий долг компании составлял € 25 млн.

За 70 лет работы Elan Yachts накопила огромный опыт, который позволяет верфи одинаково успешно строить парусные и моторные яхты.





ПРИВИЛЕГИЯ
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

ЖИЛОЙ КОМПЛЕКС
КЛАССА
DELUXE

крестовский остров
вязовая
8



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



ПРИВИЛЕГИЯ
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

ЖИЛОЙ КОМПЛЕКС
КЛАССА
DELUXE

крестовский остров
вязовая
8

◆ **ПРИЧАЛ ДЛЯ ЯХТЫ ЗА ОКНОМ** ◆
ЭТО ВАША ПРИВИЛЕГИЯ

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

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

Офис продаж:
Санкт-Петербург,
Вязовая улица, 10



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



СБЕРБАНК

Всегда рядом

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



**ХАНТЫ-МАНСИЙСКИЙ
БАНК**

ПАО «Ханты-Мансийский банк Открытие»
Генеральная лицензия на осуществление
банковских операций № 1971 от 05.11.2014



**ГРУППА
ОТКРЫТИЕ**



Время от времени словенские верфи проходят через банкротство

ELAN И ДРУГИЕ

В 1941 году словенский лыжник Руди Финжгар установил мировой рекорд по прыжкам с трамплина и после войны основал собственное дело. Но при чем тут яхты? А при том, что компания Финжгара, выпускавшая лыжи, называлась Elan и за 70 лет стала крупнейшим производителем спортивного инвентаря и яхт в Восточной Европе. С 1949 года Elan начала строить небольшие прогулочные и рыбацкие лодки из дерева, а в 1962 году перешла на композитные материалы. Верфь сотрудничает с конструкторскими бюро J&J Design и Humphreys Yacht Design, производит парусные яхты на заводе в Словении, а моторные круизеры — в соседней Хорватии. По оценке журнала Yacht Magazine, морское подразделение Elan находится в тройке самых инновационных европейских верфей, а по узнаваемости бренда стоит на 13-м месте, охватывая все ключевые рынки Старого Света. Несмотря на серию банкротств, в ходе которых менялись владельцы компании, Elan не прекращает активную работу, и в 2012 году верфь получила престижную награду Plus X Award в номинации «Лучший инновационный бренд».

«Самое большое недавнее достижение нашей компании состоит в том, что год назад мы вывели яхты типа Deck Salon в отдельный бренд Umpression Yachts — говорит Матич Клеменч, менеджер по маркетингу Elan Yachts. — В 2014 году верфь построила сотню парусных и тридцать моторных яхт».

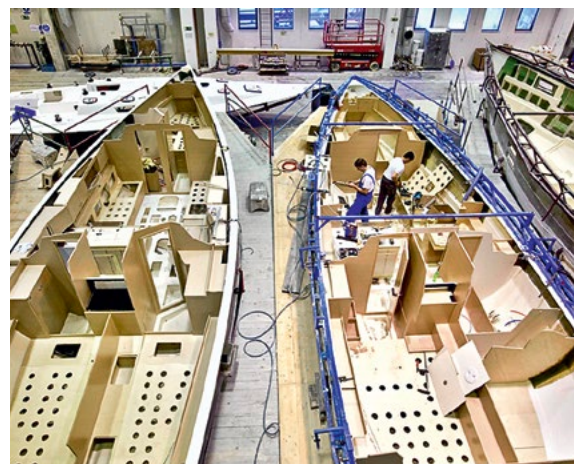
Еще один интересный пример представляет собой Brioni Yachts, основанная в 2006 году словенскими бизнесменом Андреем Марчичем. Сменив несколько катеров, он так и не смог найти на яхтенном рынке идеально подходящий под его требования скоростной семейный круизер и решил строить его сам. Сегодня верфь производит единственную модель semi-custom Brioni 44+, которая по инжинирингу и качеству изготовления стоит на одном уровне с лидирующими европейскими брендами. «Мы не стремимся к массовому производству, — рассказывает Бранка Йерай, директор по маркетингу Brioni Yachts, — изначально владелец верфи вообще не планировал выводить эту яхту на рынок. На изготовление одной лодки уходит 12 000 часов, и мы выпускаем не больше четырех корпусов в год. Это дает возможность не экономить на качестве и сохранять стабильную финансовую ситуацию, которая необходима в быстро меняющихся условиях».

Мелкие верфи вроде Novomar, VSR и Trimarin (RIB'ы), Ventura и Anteros (гоночные парусники), Blumar (моторные круизеры), Oceantec (парусники и моторные катера) производят добротные лодки, однако они малоизвестны за пределами домашнего региона. Кстати, Greenline — не единственная словенская компания, выпускающая гибридные лодки. Alfastreet Marine из Сежаны строит классические открытые прогулочные катера, способные чередовать движение на дизельной и электрической тяге.



Корпуса

Поскольку многие словенские верфи являются соседями, они нередко заказывают производство и сборку корпусов друг у друга, чтобы не терять заказчиков



На предыдущей странице:
Круизная парусная яхта Elan 400.

Сверху вниз, слева направо:
Спортивный круизер Brioni 44+ является единственной серийной моделью Brioni Yachts.

Словенцы могут обеспечить высокое качество постройки своих яхт, которые не уступают другим европейским брендам.

Производственная площадка Elan Yachts.

ДИЗАЙНЕРЫ И ВЫСТАВКИ

Если словенские верфи порой и пребывают в тени более мощных европейских производителей, то дизайнерское бюро J&J Design, основанное в 1983 году братьями Йернейем и Япецем Якопинами, — известная на весь мир компания. Она тесно связана с подразделениями Seaway и находится в живописном уголке Словении между Адриатикой и Альпами. Место отлично соответствует жизненному кредо Якопинов: красивые яхты должны создаваться в окружении красивой природы. За годы работы команда J&J Design разработала более 300 проектов, по которым 48 верфей из 20 стран построили более 65 000 судов, причем 80 моделей удостоились наград на различных конкурсах «Яхта года». Братья Якопины проектировали суда для Prestige, Atlantis, Sea Ray, Fairline, MCY, Bavaria, Jeanneau, Windy и многих других ведущих верфей, включая Shipman, Elan и Skagen. Профессиональный уровень J&J Design позволяет создавать уникальные лодки вроде скоростных парусных «экспедиционных рейсеров» для кругосветного плавания с произвольным маршрутом.

Основным яхтенным событием в Словении является международное боат-шоу Internautica, которое ежегодно проходит в мае в крупнейшем курортном городе Портороже. В этом году выставка, привлекающая более 150 экспонентов, отметила 20-летний юбилей. Здесь же проводится награждение победителей конкурса Adriatic Boat of the Year, и это отнюдь

не местечковый междусобойчик, а престижный проект, в котором участвуют многие мировые производители.

ОБЩАЯ КАРТИНА

Чрезвычайно продуктивную работу J&J Design на протяжении тридцати с лишним лет можно рассматривать как один из важнейших стимулов для развития яхтенной индустрии в Словении. Вдохновенные успехом братьев Якопинов, энтузиасты стали открывать собственное дело. Как и во многих других странах, судостроительный бизнес здесь сдерживают инертность властей, высокие налоги и несовершенство законодательства. Кроме того, в Словении высока стоимость труда; при этом зарплата работников относительно низкая, но компании вынуждены делать значительные отчисления государству. Также в стране до сих пор нет индустриальной ассоциации наподобие UCINA или HISWA, поэтому каждая верфь «выплывает» в одиночку.

«Но главная наша проблема в другом, — поясняет Бранка Йерай. — Словения настолько маленькая, что многие даже не представляют, где она находится. В лучшем случае кто-то вспоминает бывшую Югославию или путает нас со Словакией, что очень плохо с позиций маркетинга. Хотя у нас и есть известные во всем мире Elan и Seaway, продвигать продукцию из Италии или Голландии несравнимо легче».

Пример J&J Design послужил стимулом к развитию индустрии

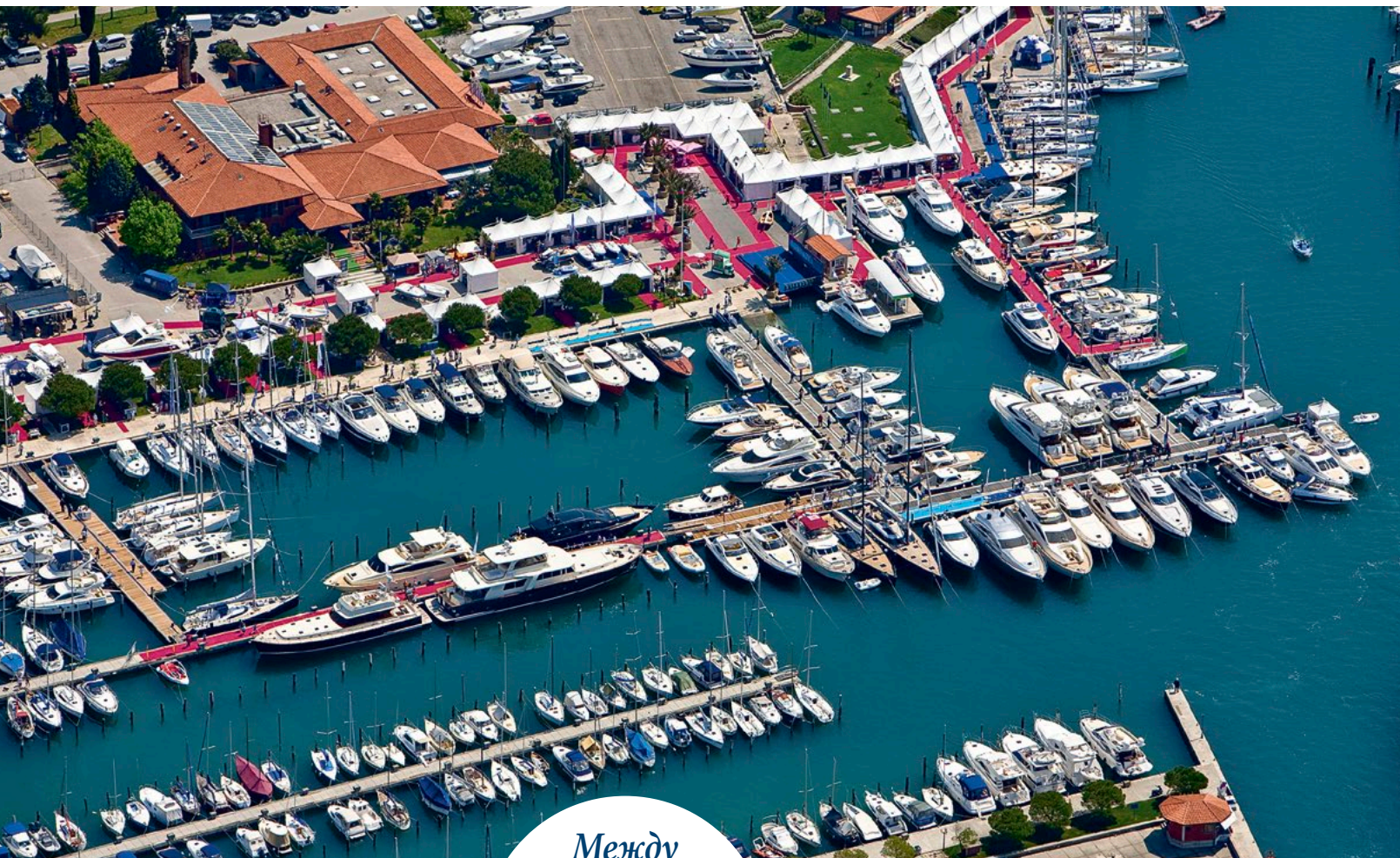


ИМПЕРИАЛ КЛАСС

РОСКОШНОЕ ПУТЕШЕСТВИЕ

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





*Между
Словенией
и Хорватией
действует
паспортный
контроль*

По данным Министерства инфраструктуры (транспорта) Словении в стране зарегистрировано порядка 13 000 яхт (часть из них принадлежит гражданам других стран Евросоюза). Словенская федерация парусного спорта насчитывает 53 клуба и почти 500 парусных яхт. В стране ежегодно проводят более 60 регат; стоит отметить и крупнейшую в Средиземном море итальянскую Varcolana, заходящую в воды Словении.

«Многие словенские марины очень старые и под завязку забиты не менее старыми катерками, которые в большинстве своем принадлежат пожилым людям и мало эксплуатируются, — поясняет Владимир Зинченко. — Они не приносят дохода ни маринам, ни сервисным компаниям, но по законам страны лишить их места стоянки почти невозможно. Кроме того, между Словенией и Хорватией по-прежнему существует паспортный контроль, и собирающиеся к хорватским островам яхтсмены должны отметить у пограничников в Пиране и Умаге (Хорватия), что со всеми переходами отнимает до двух часов и создает лишние сложности».

В итоге состоятельные яхтсмены держат более или менее крупные лодки в Хорватии: там зарегистрировано около 10 000 словенских судов. Казалось бы, для входящей в Шенгенскую зону страны разумнее ориентироваться на соседнюю Италию, где нет излишних формальностей и стояночные места дешевле, но, к сожалению, ее адриатическое побережье весьма скучное для путешественников на яхтах.

В характере живущих на границе Западной и Восточной Европы словенцев гармонично сочетается немецко-австрийская сдержанность и трудолюбие, итальянский вкус и чувство стиля, а также свойственное обитателям Балканского полуострова легкое отношение к жизни. Эти качества позволяют им с достоинством переживать трудные времена, не прекращая строить красивые и высокотехнологичные яхты.

«Знания и технологии являются самой сильной стороной нашей яхтенной индустрии, — добавляет Матич Клеменч. — Но, к сожалению, мы пока не научились в полной мере их монетизировать и оцениваем себя ниже, чем могли бы». **MBY**

В крупной марине города Порторожа проходит главная словенская яхтенная выставка Internautica.

ПОБЕДИТЕЛИ КОНКУРСА ADRIATIC BOAT OF THE YEAR 2015

Парусные суда

- Круизер длиной до 40 футов **Beneteau Oceanis 35**
- Круизер длиной 41–60 футов **Moody 54 DS**
- Быстроходная яхта длиной до 40 футов **JPK 10.80**
- Быстроходная яхта длиной 41–60 футов **Shipman 59**
- Яхта длиной свыше 60 футов **Salona 60**
- Яхта для коротких прогулок **Advanced 44**

Моторные суда

- Динги и тендеры **ZAR 49 SL**
- Спортивный катер длиной до 20 футов **Oceanic Optimus 575**
- Спортивный катер длиной 21–40 футов **Frauscher 747 Mirage Air**
- Моторная яхта длиной до 40 футов **Windy Camira 39**
- Моторная яхта длиной 41–50 футов **Cranchi Eco Trawler 43 LD**
- Моторная яхта длиной свыше 51 фута **Custom Line Navetta 28**



МОСКВА
НЕВСКИЙ ПР., 114,
ТК «НЕВСКИЙ ЦЕНТР»,
6-Й ЭТАЖ



ХОЧУ ХАРЧО
САДОВАЯ УЛ., 39/41
24 ЧАСА



МАМАЛЫГА
КАЗАНСКАЯ УЛ., 2



GINZA PROJECT

*сезон летних
terraces в разгаре!*

ЕДИНЫЙ ТЕЛЕФОН GINZA PROJECT: 640-16-16



РИБАЙ
КАЗАНСКАЯ УЛ., 3 А



JAMIE'S ITALIAN
КОНЮШЕННАЯ ПЛ., 2



**ПРЯНОСТИ &
РАДОСТИ**
М. ПОСАДСКАЯ УЛ., 3



TERRASSA
КАЗАНСКАЯ УЛ., 3 А

Исполнение желаний

За яхтами, как и за женщинами, надо ухаживать. Но если женщина может сама изменить свой имидж, о яхте должен позаботиться ее владелец.





Для многих владельцев яхта — способ самовыражения, возможность подчеркнуть свою индивидуальность. Но строить с нуля судно категории custom для одних слишком затратно, а для других — слишком долго. В этом случае специалисты компании Burgess рекомендуют обратить внимание на яхты semi-custom.

Многие мировые верфи предлагают клиентам компромиссный вариант: строить яхту, взяв за основу существующий проект с подходящими размерами,

конструкцией и техническими характеристиками, и дать свободу фантазии в интерьерах. Как отмечают в Burgess, цикл постройки таких яхт короче, они не требуют дальнейшей доводки по итогам тестирования и обходятся дешевле — как заказчику, так и самой верфи. На вторичном рынке такие лодки тоже пользуются спросом. Разумеется, новые владельцы, как правило, переделывают их «под себя», реализуя свои идеи и желания. В этой статье мы расскажем о двух недавних перевоплощениях популярных чартерных яхт.

На яхтах semi-custom в том же корпусе можно полностью изменить интерьеры

ДЛИНА
148 футов (45 м)

ПОСТРОЕНА
Feadship, Нидерланды,
2008 г. (рефит 2014 г.)

РАЗМЕЩЕНИЕ
12 гостей в 6 каютах

КОМАНДА
9 человек

Bella Vita

Bella Vita относится к линейке Feadship F45 Vantage — яхт semi-custom, ориентированных на тех клиентов, которые не готовы долго ждать и переплачивать за целиком индивидуальный проект, но хотят, чтобы при постройке судна были реализованы их пожелания и даже требования. Как и линейка Limited Editions от Amels, серия Vantage представляет собой техническую «платформу» с заданными габаритами и другими характеристиками, а также утвержденным внешним дизайном, которая тем не менее позволяет клиенту создать полностью индивидуальный интерьер. Эта концепция привлекательна и для заказчиков, и для верфи, поскольку дает возможность сэкономить на проектировании, изготовлении оснастки (степель) и многом другом, а также ускорить процесс строительства, что позволит привлечь больше клиентов. До рефита яхта под именем *Madsummer* щеголяла белосиней морской «ливреей» с контрастным современным интерьером от студии Sinot Yacht Design. Сменив владельца и название, яхта подверглась полной переделке интерьера и перекраске корпуса. Новый хозяин захотел выдержать судно в более легком средиземноморском стиле и начал с того, что окрасил яхту в белый цвет. Этот же колер доминирует теперь и в интерьере, благодаря чему внутри судно визуально кажется больше и просторнее.

Объем работ впечатляет: заменены все до единой облицовочные панели, полы и потолки, корпусная, встроенная и отдельно стоящая мебель, обои, ковры, светильники. В новой отделке использованы сикомор (дерево семейства тутовых; из его древесины был изготовлен пол дворца фараона Аменемхета I), орех, шелк, беленый дуб, венге, тик, шагреновая кожа, венецианский текстиль с принтами ручной работы, шерстяные ковры ручной вязки.

Каюты выдержаны в индивидуальной цветовой гамме. Кормовая каюта по правому борту — в белом и бледно-желтом тонах, кормовая по левому борту — в кораллово-кремовых, правая носовая — в синем и цвете слоновой кости, левая носовая — в бледно-зеленом и, опять же, в цвете слоновой кости.

Для своей каюты владелец выбрал утонченное сочетание кремового и белого, для VIP-апартаментов — кремовый и желтый цвета. Также в каждой из кают использован свой уникальный орнамент и сорт мрамора в ванной комнате.

В главной столовой установлен новый обеденный стол из темного африканского махагони работы Майкла Бермана, а в лаунж-зоне — коктейльные столы из сикомора из коллекции Magni Home и Creative Metal & Wood.

Внизу, слева направо:
Обеденная зона салона со столом из темного африканского махагони на главной палубе моторной яхты *Bella Vita*.

Bella Vita. Интерьер мастер-каюты, оформленный в утонченной палитре кремового и белого цветов.

Зона отдыха в кормовой части главной палубы.

На странице справа, внизу:
Мастерство Кристиано Гатто, его умение по-новому интерпретировать классику хорошо проявились в салоне верхней палубы моторной яхты *Rola*.





Rola

ДЛИНА
156 футов (48 м)

ПОСТРОЕНА
ISA, Италия, 2005 г.
(рефит 2015 г.).

РАЗМЕЩЕНИЕ
10 гостей в 5 каютах

КОМАНДА
9 человек

Эта яхта ведет свою историю с 2005 года, когда она была спущена на воду под именем *White Lie*. Судно было построено на успешной semi-custom-платформе ISA 470 проекта Вальтера Фраскини, которая легла в основу многих хорошо известных, в том числе на чартерном рынке, яхт. Лодки этой серии узнаются по двойной округлой лестнице, соединяющей верхние и нижние палубы и сбоку напоминающей бумеранг или серп. Корпус ISA 470 выполнен из стали и увенчан алюминиевой надстройкой. Стандартная планировка включает пять гостевых кают. Впервые ISA 470 вышла в море в 2003 году (яхта *SonKa*).

После спуска на воду *White Lie* успела трижды сменить владельца и, соответственно, название. На корме яхты красовались таблички *Kohala* и *Olah*, теперь же она называется *Rola*. Нынешний владелец приобрел лодку в 2014 году и сразу затеял очередной ее рефит на верфи Baglietto. Проектным менеджером владелец назначил своего капитана Арно Зоари. За новый дизайн отвечала студия Кристиано Гатто.

Рефит проводили в течение семи месяцев и по всем фронтам. Были полностью перекрашены корпус, надстройка и машинное отделение, заменены все кабели и магистрали, серьезному превентивному ремонту подверглись двигатели.

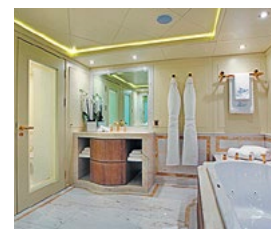
Существенные изменения претерпел также интерьер. В бытность *Olah* яхта выглядела консервативно, если

не сказать старомодно. Глянцевое красное дерево, кремовая кожа и текстиль, мебель и аксессуары в классическом стиле... Все роскошно и дорого, но такая обстановка примелькалась на чартерном рынке, к тому же не вполне соответствовала современной клиентуре, средний возраст которой неизменно снижается.

Свежий взгляд Кристиано Гатто и его умение по-новому интерпретировать классику оказались весьма кстати. Гатто сохранил планировку, но полностью обновил отделку и декор. Он использовал лицевые панели из светлой матовой древесины с контрастным рисунком в сочетании с белыми потолками и мебелью, нежно-салатовую подсветку и матовые полы из темного дерева. Внутри стало больше света и пространства. Различные зоны яхты выдержаны в едином стиле, но в разной цветовой гамме: например, верхний салон более светлый, чем салон на главной палубе. Таким образом обеспечивается естественный перепад освещения, к которому мы привычны: чем выше, тем больше света.

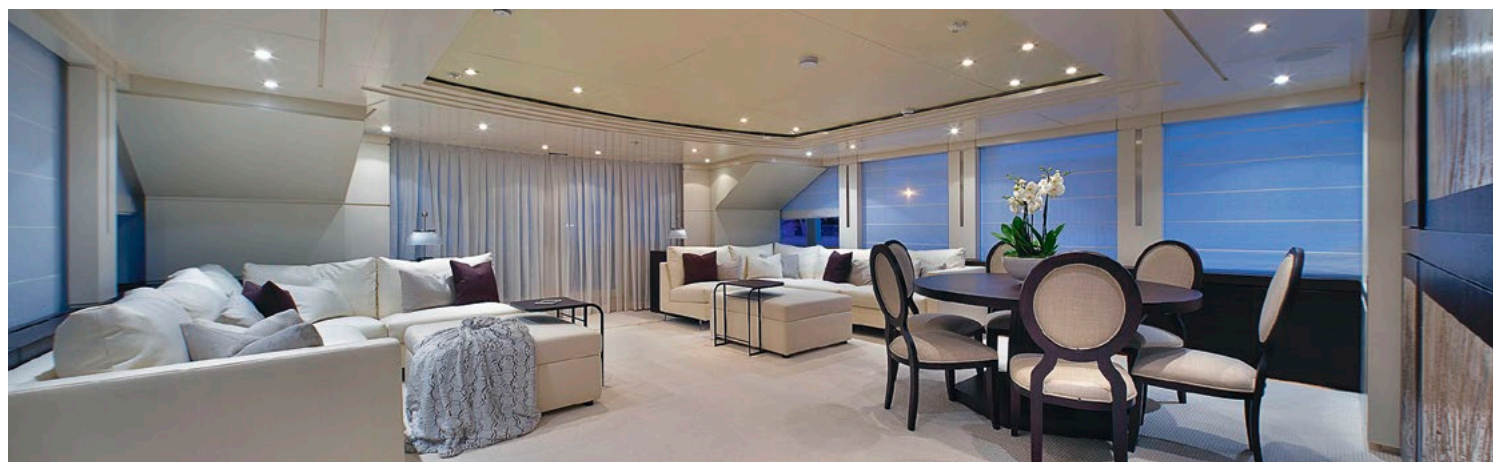
Яхту оснастили мультимедийными системами новейшего поколения с поддержкой iPhone, iPad и других смарт-устройств. В кормовой части появился пляжный клуб, а в гараже — новые «игрушки», в том числе «сибобы», аквабайки, флайборд и ховерборд.

По словам капитана, сразу после рефита яхта успела провести две недели в чартере и уже забронирована на несколько недель вперед. **MBY**



Ванная

Светлая и просторная ванная комната в апартаментах владельца. Как и остальные интерьеры, помещение привлекает обилием света и пространства



Нелишний третий

Обзор Fairline Targa 48 GT — яхты типа hardtop, созданной в том же корпусе после флайбриджной и открытой моделей. Изучаем, сравниваем, выбираем.

Текст **Ольга Селезнева** Фото **Fairline Boats**





Некоторое время назад английская верфь Fairline Boats сменила стратегию разработки моделей и теперь представляет новинки сериями, включающими флайбриджную, открытую и спортивную версии с хардтопом при одинаковой длине и обводах корпуса. Плюсы такого решения понятны: экономия при проектировании и на оснастке снижает стоимость судов, а покупатель имеет возможность выбирать в понравившемся корпусе наиболее подходящую архитектурную концепцию. Сейчас британцы готовят новую серию яхт длиной 53 фута, которая появится на боат-шоу осенью–зимой.

А мы пока взглянем на модель Targa 48 Gran Turismo, дополнившую линейку из Targa 48 Open и Squadron 48, о которых журнал уже писал (см. МВУ №1 (25), 2014 и №6 (30), 2014).

ОБЩЕЕ ВПЕЧАТЛЕНИЕ

У новой модели общий для всей серии корпус, те же двигатели и приводы и даже такое же расположение кают, однако надстройка и планировка главной палубы имеют существенные различия с таковыми в версиях 48 Open и Squadron 48. Во-первых, это, конечно, возможность полностью изолировать салон, что позволяет (по сравнению с Targa 48 Open) комфортно эксплу-



атировать Targa 48 GT в северных широтах, существенно продлевая сезон. Если Targa 48 Open открыта с кормы, а сверху у нее тканевый софтбокс, складывающийся в гармошку, надстройка Targa 48 GT имеет жесткую «крышу» с люком на электроприводе, плюс сдвижные стеклянные двери, отделяющие салон от кормового кокпита. Такая изоляция от внешней среды может оказаться не лишней даже в теплых морях.

Кокпит также организован иначе. В версии Targa 48 Open здесь установлен большой лежак для загорания на возвышении, под которым устроен гараж, где стоит тендер. У Targa 48 GT в кокпите находится обеденная зона: вместительный П-образный диван со стационарным или складным столом и ветбар с грилем и мойкой напротив. Такое изменение планировки исключает гараж внизу, однако у лодки имеется широкая купальная платформа с гидравлическим приводом, позволяющая хранить на ней тендер и легко спускать его на воду.

САЛОН

По сравнению с версией Open у Gran Turismo салон выглядит более парадным, совсем как на флайбриджной Fairline Squadron 48. Оно и понятно: сама идея лодок категории open предусматривает общее пространство главной палубы, открытое ультрафиолету, ветру и брызгам. А это подразумевает тик и отделку диванов неубиваемым винилом, стойким к воздействию всего перечисленного. Но закрытый салон уже позволяет интерьерные изыски: мягкий ковер на полу, дерево, текстиль. Хотя «закрытость» салона довольно условна: сдвижной верх на крыше надстройки по площади ненамного меньше, чем софтбокс у Targa 48 Open, к тому же он прозрачный. Так что, как пошутили на верфи, тут «открыто, даже когда закрыто».

По левому борту в салоне — еще одна обеденная зона; напротив — огромный телевизор, выезжающий из ниши, встроенной в секцию шкафов. В носовой

Сверху вниз, слева направо:

Благодаря сдвижным дверям главный салон Targa 48 GT можно изолировать от кормового кокпита или зрительно с ним объединить.

Салон нижней палубы можно заменить дополнительной третьей каютой.

Сочетание в отделке древесины разных фактур и цветов — темной и светлой, лакированной и матовой — придает интерьеру объем и графичность.

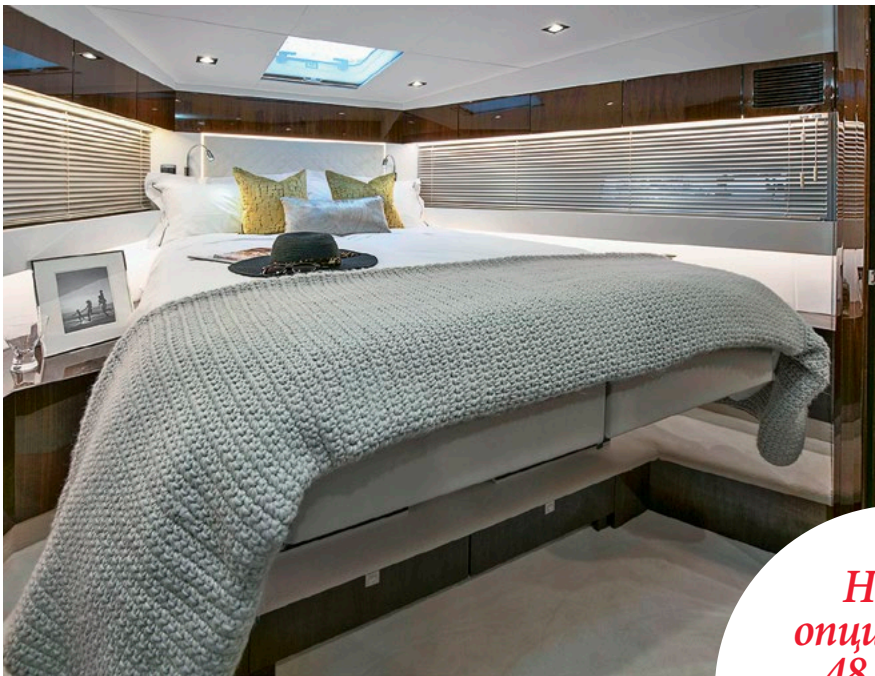
На странице справа, вверху:

Мастер-каюта на миделе во всю ширину корпуса.

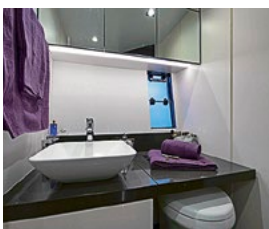
В центре, слева направо:

В носовой каюте большая кровать оснащена механизмом «ножницы»; он позволяет получить вместо одного спального места два отдельных.

Камбуз располагается на нижней палубе и хорошо насыщен оборудованием, включая двухконфорочную плиту, духовку и высокий холодильник с морозильным отделением.



Новые опции Targa 48 GT — стабилизаторы качки и каюта экипажа



Санузлы

Вне зависимости от выбора версии планировки нижней палубы (с двумя или тремя каютами), на борту два санузла — одинаковых по размерам, просторных и с выделенными душевыми кабинами

части салона, слева — динетта, по правому борту — пост управления «на двоих». Кресло рулевого расположено ближе к диаметральной плоскости, что дает лучший обзор по левому борту, особенно на виражах. Кресла расположены достаточно высоко, но если хочется управлять стоя, предусмотрена подножка, для того чтобы рама ветрового стекла не мешала при «сканировании» глазами. Приборная панель, хоть и довольно компактная, хорошо организована: все под рукой, а бумажную карту при необходимости можно разложить неподалеку — на рабочей поверхности возле динетты левого борта.

НИЖНЯЯ ПАЛУБА

О том, что при разработке проекта этих яхт длиной 48 футов одним из приоритетов стал объем кают, догадаться несложно. Targa 48 GT, как и остальные модели серии, чуть выше и шире многих конкурентов в классе.

Это позволило добиться высокого, ровного потолка в каютах и разместить мастер-каюту не в носу, а на миделе, во всю ширину корпуса, что встречается далеко не на всех «одноклассниках».

Добавьте к этому большие иллюминаторы по бортам — и получите помещение, которое не ожидаешь увидеть на лодке таких габаритов. Сделать это удалось также путем уменьшения и смещения моторного отсека максимально в корму. Такое решение позволили реализовать пропульсивные системы Volvo Penta IPS600 с днищевыми колонками (прежде британские судостроители традиционно отдавали предпочтение гребным валам).

Для нижней палубы всех трех 48-футовых моделей разработаны два варианта планировки: с двумя или тремя каютами. В первом случае это мастер-каюта на миделе и VIP-каюта в носу (она оборудована двуспальной кроватью, раздвигающейся с помощью



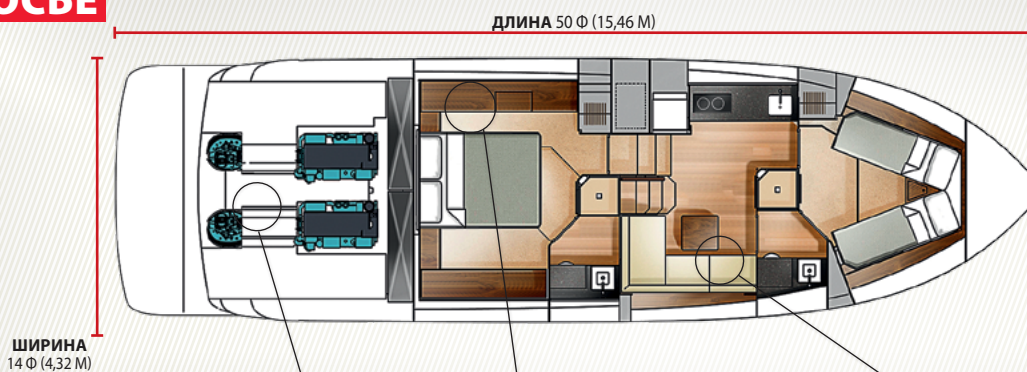
В отличие от модели Open 48, в кормовом кокпите Targa 48 GT не лежанка для загорания, а крупный диван



Большие бортовые иллюминаторы в мастер-каюте дают ощущение простора, неожиданное для яхты таких размеров



ДОСЬЕ



Привод IPS позволяет сместить двигатели в корму и увеличить площадь мастер-каюты

Мастер-каюта от борта до борта отличается высоким ровным потолком и обилием естественного света

Вместо салона нижней палубы можно устроить еще одну каюту с кроватями-полками

ДЛИНА
50 Ф (15,46 М)

ШИРИНА
14 Ф (4,32 М)

ОСАДКА
4 Ф (1,18 М)

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ ПОРОЖНЕМ
13 500 КГ

МОЩНОСТЬ
870 Л.С.

ЗАПАС ТОПЛИВА
1308 Л

ЗАПАС ВОДЫ
480 Л

СПАЛЬНЫХ МЕСТ
4/6

КАТЕГОРИЯ RCD
«B» (16 ЧЕЛ.)



В районе поста управления боковое остекление надстройки частично открывается

Место рулевого находится ближе к диаметральной плоскости, что удобнее при управлении яхтой

На нижней палубе круизера можно обустроить две или три каюты



Моторный отсек

Выбор приводов IPS позволил сделать моторный отсек очень компактным, однако здесь достаточно места для работы. Доступ к двигателям и агрегатам — через палубный люк

механизма «ножницы» на две отдельных). Центральную часть палубы занимает камбуз и динетта, трансформируемая в дополнительное спальное место. Второй вариант предполагает замену динетты на гостевую каюту-пульман с кроватями в два яруса. И вот здесь стоит серьезно подумать, что выбрать. Если для открытой с кормы Targa 48 Open, на наш взгляд, предпочтительнее первый вариант (в случае непогоды в вашем распоряжении всегда теплый и уютный салон внизу), то для Targa 48 GT, где уже есть полноценный салон на главной палубе, логичнее будет дополнительная каюта. Санузлов в любом случае два: гостевой и в каюте владельца; по размерам они одинаковы, так что никто не в обиде.

ДВИГАТЕЛИ, ПРИВОДЫ, СКОРОСТЬ

Как уже говорилось, все яхты Fairline длиной 48 футов оборудуются только пропульсивными установками IPS. Это позволило получить более компактный моторный отсек. Выбирать мощность двигателей тоже не получится: из-за сжатых габаритов отсека здесь помещается только пара IPS600 мощностью по 435 л.с. Но, как показали тесты Targa 48 Open и Squadron 48, этой мощности вполне достаточно.

Все три модели близки по водоизмещению (диапазон 13–14 т), и разброс по скорости оказался незначительным. Targa 48 Open показала скорость 32,5 узла, а более тяжелый Squadron 48, обладающий к тому же и большим воздушным сопротивлением, — 31,5 узла. Следует предположить, что скорость Targa 48 GT при водоизмещении 13,5 т окажется между этими значениями. Впрочем, заметить такую разницу без приборов практически невозможно, да и на волнении

скорость неминуемо упадет. Важнее, что лодка с умеренной энерговооруженностью (64,5 л.с./т) перешла заветную границу в 30 узлов, что доступно далеко не всем яхтам такого класса и ценовой категории. А это многое говорит в отношении оптимизации обводов и центровки.

Не менее важно и то, как лодка ведет себя на ходу. В этом смысле ни одна из испытанных нами моделей Fairline еще не подводила своих создателей. Мягкий ход (в первую очередь на волне); плавная циркуляция даже на максимальной скорости с быстрой переключкой штурвала до упора; невысокий дифферент при прохождении горба сопротивления (до 5°). Есть все основания предполагать, что Targa 48 GT проявит себя не хуже остальных моделей серии. Лодка оснащена транцевыми плитами, но ими, скорее всего, не придется часто пользоваться — разве что для компенсации бокового крена при сильном ветре или при ходе косым курсом к волне.

В отношении расхода топлива у всех яхт Fairline этой серии наиболее эффективный режим на глиссировании не сильно отличается от максимальной скорости и находится в районе 28–30 узлов (автономность по топливу составляет чуть больше 200 миль). Так что поговорка «Тише едешь — дальше будешь» здесь, к удовольствию рулевого, не работает: разница в дальности хода не превысит 10 миль. Желая увеличить ее до 25 миль, придется «сесть на брюхо», сбросив скорость до «водоизмещающих» 12 узлов, что едва ли интересно. Здесь уместно вспомнить вариацию известной поговорки: «Тише едешь — дальше будешь... от того места, куда едешь».

Так что, стоя у штурвала Targa 48 GT, не бойтесь положить рукоятку газа: на такой лодке скорость в удовольствие! **МВУ**

А ВОТ И НАШИ!



Учитывая высокую популярность финских «морских внедорожников» в России, рано или поздно у них должен был появиться наш, отечественный конкурент.

Текст **Антон Черкасов** Фото **Александр Глебов**

Прошлой зимой на выставке в Хельсинки владелец петербургской верфи Silver Виктор Кожин вскользь упомянул, что компания готовит к выпуску новую 14-метровую яхту. До сих пор модели компании не преодолевали 10-метровую отметку, а стеклопластиковые и легкосплавные катера Silver и NorthSilver PRO давно стали настоящими народными лодками. Однако в последние годы конъюнктура вынудила Silver двинуться в сторону укрупнения моделей, и на свет появилась NorthSilver 1440.

COPY? NO, RIGHT!

Архитектура «морских внедорожников» уже не является новым и тем более запатентованным решением, поэтому на звучащие обвинения в плагиате Виктор Кожин не обращает внимания.

«Действительно, за прототип мы взяли финские всепогодные лодки и создали универсальную яхту с похожими на Botnia Targa 44 размерениями, однако у нее много принципиальных отличий», — поясняет Виктор. Разумное копирование в яхтенной индустрии

всегда имело место, и это хорошо заметно на примере тех же финских «морских внедорожников». В этом нет ничего зазорного, если, конечно, речь идет не о стопроцентном «слизывании» в китайской манере.

В случае NorthSilver 1440 материал корпуса и надстройки определяет большинство различий. Листам алюминия крайне трудно придавать округлые геометрические формы, поэтому многие элементы судна приобрели некоторую угловатость (взгляните хотя бы на кап носовой палубы), которые влияют на общее восприятие яхты. Дизайн судна от этого не страдает — здесь на первое место выходят личные предпочтения: кому-то нравятся округлые смартфоны-«мыльницы», кто-то предпочитает рубленые прямоугольные «кирпичики». Чтобы не сводить рассказ к сравнительному анализу NorthSilver 1440 и европейских яхт того же типа, скажу, что у нашей лодки при детальном рассмотрении набирается внушительный список уникальных особенностей. А вот французскую цветовую палитру «шампань — бургунди» для первого корпуса 1440 в Silver выбрали не случайно — здесь явно просматривается желание подразнить конкурентов.



Качество

Верфь Silver обладает многолетним опытом сварки алюминиевых корпусов и оснащена современным оборудованием для раскроя металла. Поэтому качество корпуса — самый критичный момент — у NorthSilver на высоте



Вверху:
Радарную арку на флайбридже можно завалить для прохода под низкими мостами. Красный «грибок» на крыше в носовой части надстройки — антенна спутникового ТВ.

NorthSilver 1440 выходит на российский и мировой рынок (в ближайшее время яхта получит сертификат CE) сразу в нескольких модификациях. Два из трех находящихся в производстве корпусов получают кормовую дверь из рубки в кокпит, а очередную лодку в серии оборудуют водометами Alamarin и более мощными двигателями Volvo Penta D9. Вспомните, сколько лет потребовалось некоторым верфям, чтобы решиться воплотить это на своих моделях.

Кстати, Silver пока принципиально не собирается предлагать 1440-й с днищевыми колонками Volvo Penta IPS, ссылаясь на то, что в наших диких условиях обитания «морских внедорожников» сложностей не оберешься, да и на мелководье с такими колонками делать нечего.

ЧТО ПОЛУЧИЛОСЬ?

Впервые нам довелось увидеть NorthSilver 1440 на стапеле еще на стадии грунтования корпуса перед покраской. Завод Silver — одно из самых современных

**Судно
оборудуется
транцевыми
колонками или
водометными
приводами**

катерных производств в России, поэтому сомнений относительно качественной работы с металлом не возникает. На наиболее ответственных участках вроде сварки корпусного набора и топливных баков трудятся профессионалы: все швы прекрасно проварены, поэтому прочность, надежность и долговечность конструкции гарантированы.

А вот насчет отделки интерьеров у нас были сомнения — все же верфь прежде не строила яхт такого класса, и мы опасались увидеть внутри типовой патрульный катер. К счастью, этого не произошло: по части интерьеров NorthSilver 1440 превзошла все ожидания. В качестве основного материала отделки салона и кают выбрана темная матовая древесина, которую дополняет светлая, устойчивая к износу ткань обивки мебели (алькантара), переборки и подволока (винил). Количество и уровень проработки деталей на высоте, острые углы отсутствуют, а главное — на ходу интерьер «молчит» даже при встрече корпуса с высокой волной.





Из-за обилия рундуков яхта напоминает жилетку Вассермана

На странице слева, сверху вниз, слева направо: Между диваном и пассажирским сиденьем в салоне организован отсек для напитков, хотя это место можно отвести под телевизионную панель или другое оборудование.

Дополнительная койка (например, для приглашенного капитана) в корме по правому борту.

Носовая каюта, оборудованная серией шкафчиков, имеет отдельный санузел с душем.

Пост управления на флайбридже с опциональным вторым джойстиком Volvo Penta.

Отличный тиковый настил на палубе смягчает чуть угловатые формы носового капа и других элементов конструкции.

Универсальный и безопасный кокпит облачен в парадный тиковый «мундир», присущий дорогим яхтам.

Вверху, слева направо: На главном посту управления все вполне удобно и лаконично, однако рукоятки двигателя лучше переместить (в свете их легко случайно задеть).

Сдвижные бортовые двери рубки — неотъемлемый атрибут всех «морских внедорожников».

Как и у любого прототипа, нашлись у NorthSilver 1440 и «детские болезни»: местами не хватало фиксаторов дверей, декоративных шторок и резиновых амортизаторов, на ходу от вибрации выкрутилась ручка шпингалета кормовой «калитки»... Список этих несущественных недочетов уже лежит на столе у конструкторов, и не сомневаюсь, что к моменту полного теста яхты все они будут устранены. В качестве пожеланий можно лишь предложить добавить доводчики к ящикам камбузного блока и подумать о выборе других замков для мебели.

ОБИТАЕМОСТЬ

Посмотреть на NorthSilver 1440 в Морской яхт-клуб приехало немало желающих, но толчеи на борту не наблюдалось. На палубе и в рубке всегда оставалась возможность спокойно разойтись, люди не мешали друг другу, а десятки рундуков всевозможных размеров легко глотали мешки с необходимым на каждом судне инвентарем. Порой кажется, что лодка походит на жилетку Вассермана: за любой, на первый взгляд даже декоративной панелью непременно обнаруживается потайной шкафчик или ящичек для полезных в путешествии вещей.

Планировка нижней палубы имеет классическую для подобных яхт схему. Носовую часть занимает каюта с широкой двуспальной лежанкой, отдельным санузлом и небольшой «норой», где может лечь еще один человек. В корме оборудованы вторая полноценная двухместная каюта, просторный дневной туалет с душем и дополнительная койка в нише по правому борту. Камбузный блок в рубке оборудован двухкомфорочной электроплитой, мойкой и вместительным холодильником, а на подволоке над обеденным столом

расположен блок кондиционера. Для холодного климата на яхте предусмотрена независимая отопительная система Webasto; ее воздухопроводы предусмотрительно выведены не только рядом с лобовыми стеклами для предотвращения их запотевания, но вниз, рядом со сдвижными дверями, чтобы у членов экипажа не мерзли ноги.

Вообще на NorthSilver 1440 масса практичных решений, которые обеспечивают комфорт и безопасность на воде. Чего стоят хотя бы страховочная цепь на заваливаемой радарной арке и якоря в корме!

САМОЕ ИНТЕРЕСНОЕ — ВПЕРЕДИ!

На следующий день после спуска яхты мы провели на ее борту несколько часов, вышли в трехбалльный Финский залив и прогулялись по Неве. Однако детальный рассказ о технических нюансах, мореходности и динамических характеристиках NorthSilver 1440 отложим до следующего выпуска журнала. К этому времени двигатели пройдут обкатку, верфь устранит мелкие недоделки, и мы не спеша проведем полный тест этой неожиданной для многих лодки.

«А что же с ценой?» — спросит нетерпеливый читатель. В богатой базовой комплектации NorthSilver 1440 будет стоить столько же, сколько финские однотипные флагманы, — порядка € 750 000. Если вспомнить, что легкосплавные лодки изначально обходятся дороже, учесть еще до 40% стоимости в виде НДС и таможенной пошлины для зарубежных яхт, то цена отечественного «морского внедорожника» становится очень заманчивой. А поскольку по качеству и возможностям NorthSilver 1440 гораздо ближе к Land Rover, нежели к уазу, мы с большим интересом будем наблюдать за тем, как эта модель изменит картину нашего рынка. **MBY**

Заряженный по полной

Еще до того как зайти на борт XO 270 RS FC OB, на кожухах подвесных Yamaha я углядел надпись: «XO supercharged». Эта заявка на неординарные возможности лодки довольно скоро подтвердилась.

Текст **Алексей Максимов** Фото **Михаил Смотров, Сергей Богатырев**

Не люблю, когда в названии моделей много непонятных букв и цифр. Но у лодок финской компании XO Boats каждый индекс имеет смысл, и в обозначении предоставленной нам для теста XO 270 RS FC OB лишних символов нет. XO — аббревиатура бренда Extra Ordinary (хотя я по-прежнему предпочитаю расшифровку Extra Old, как в классификации коньяков); 270 — длина модели; RS — Recreation Sport (прогулочно-спортивный катер, тип Day Cruiser); FC — Front Cabin (тестовая лодка имела носовую каюту), а индекс OB (Outboards) свидетельствует о наличии подвесных моторов.

Собственно, в каюте, занявшей место носового кокпита, да в более мощных подвесниках и есть главные отличия этой лодки от той, что мы тестировали год назад, но базой для сравнения стали не только эти обстоятельства.

«БЛИЗНЕЦЫ»

Вообще-то для теста компания Range Marine предложила на выбор три лодки этой модели. Практически одинаковые, как близнецы-тройняшки, они все же различались деталями, которые заказчики предпочли видеть на борту. Все три выделяют характерные формы надстройки с вертикальным лобовым стеклом и корпуса с подъемом килевой линии в носу и прямым штевнем, трубчатая арка с антеннами, ходовыми огнями и горном, мощный





релинг на транце, за которым должна покоиться обойма кранцев (у причала они в работе).

Тестовая лодка, помимо специальной суперграфики на кожухе моторов, имела черное карбоновое пленочное покрытие (каждый корпус в своем цвете). Да и вообще снаружи она была практически вся черная, включая антенну радара и релинг, зато внутри радовала кожаной обивкой цвета бургунди. У двух других обивка была из кожи и алькантары. Носовая палуба у всех покрыта тиком; присутствовал якорный ящик с лебедкой, при этом на одной из лодок имелось еще и якорное устройство в корме с дистанционным управлением. На тестовой лодке в кокпите отсутствовали откидные банки по бортам, у остальных двух они были. И все же самое интересное нас ждало внутри.

НЕ ТОЛЬКО КАЮТА

К восприятию интерьера XO 270 RS FC OB надо подходить с пониманием назначения и размеров лодки. По сравнению с моторной яхтой интерьер здесь скромнее, но давайте посмотрим, чего в нем недостает.

В довольно высокую (1,87 м) рубкуходишь через дверь из кормового кокпита. Как и на модели с носовым кокпитом, рулевая консоль удобная; приборная панель щеголяет многофункциональным дисплеем картплоттера Simrad NSS 16 EVO2 с диагональю 16" (крупнее здесь не поставишь). Помимо прочих своих задач, картплоттер раздает Wi-Fi на персональные гаджеты.

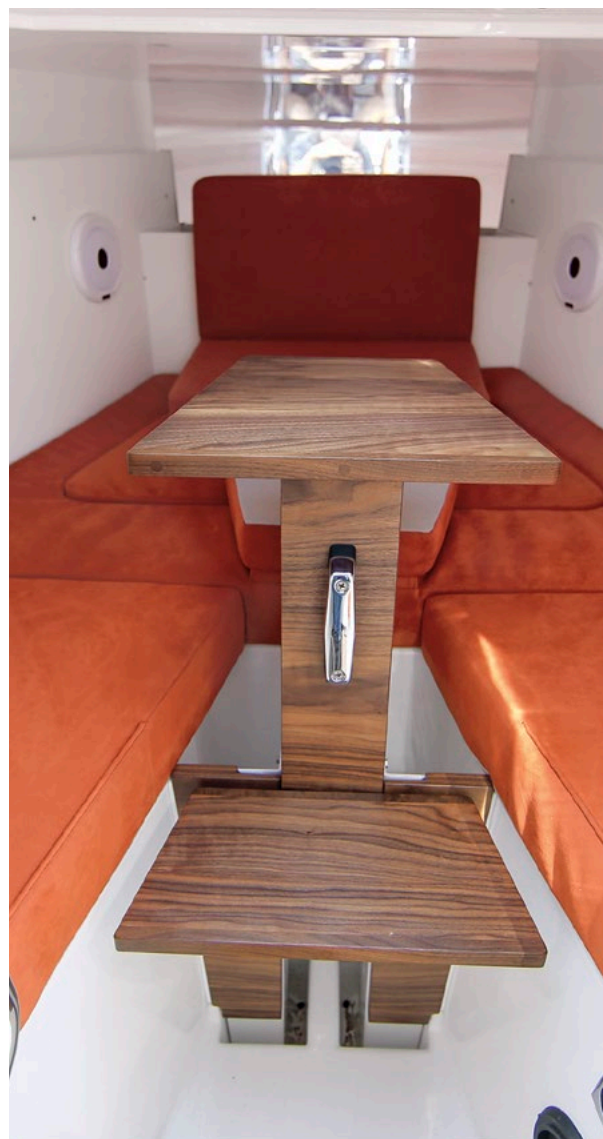
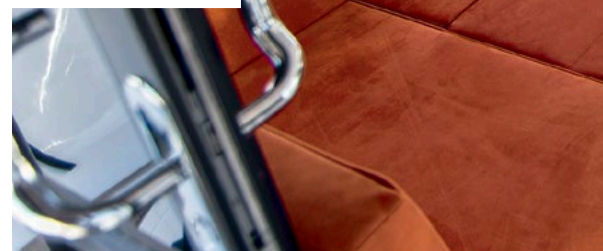
Положение штурвала регулируется, к рукояткам двигателей тянуться не надо, электрошток хоть и спрятан в «щель» сбоку от кресла, но доступен.

Крен

При входе XO 270 RS FC OB в циркуляцию возникает крен. Чем выше скорость и резче перекладка штурвала, тем он заметнее, но лодка плотно лежит на скуле.

Взвешивание

Наблюдая за ходом лодки со стороны, замечаешь, как относительно узкий корпус с вертикальным, слегка поднятым над водой форштевнем легко движется по волне.



**С
двумя
Yamaha
мощностью
по 250 л.с. лодка
выдала почти
49 узлов**

Остекление дает почти круговой обзор — сидишь за штурвалом или стоишь (это я отмечал еще на прошлом тесте).

По левому борту находится динетта-трансформер. Поворотная спинка дивана в носовой ее части предлагает варианты двоим: присесть к столу в компании или обозреть горизонт по курсу, выполняя функции штурмана. Заменяв ногу у столика, из динетты можно получить дополнительное спальное место.

На тестовой лодке за креслом рулевого располагался небольшой диван, а на двух других находился вполне функциональный камбузный модуль, о котором прежде я только слышал. Здесь решение принимает заказчик: не планируешь готовить на борту — можно ограничиться холодильником под креслом у штурвала.

На версии XO 270 RS Cabin (с носовым кокпитом) под рулевой консолью за шторкой был вход в «каютку», пригодную разве что для ребенка или под кладовую. Теперь здесь приличный отсек для одежды, еще одного холодильника или какого-то багажа. А напротив, в тумбе, на которой можно разложить навигационные карты, спрятан полноценный гальюн (конечно, мы знали о нем). Невысокий, тесноватый — за год он не вырос, но все же гальюн! Выяснилось, что там можно поставить умывальник, и это еще больше повышает функциональность помещения.

Носовая каюта — главная конструктивная особенность этой модели. Казалось бы, обычное для лодки таких габаритов помещение с лежанкой на двоих, однако и тут не обошлось без сюрпризов. Первый — люк оригинальной конструкции. Большой по площади, он сдвигается в нос по направляющим (как на парусной яхте). Второй — в основании лежанки находится выдвигающаяся конструкция, служащая ступенькой, помогающей выбраться на носовую палубу (просто и безопасно) и даже небольшим столиком. А зеркало на таранной

переборке визуально раздвинуло пространство.

Вентиляция в лодке — лучше не придумать! При открытых носовом люке, двух сдвижных в крыше рубки, центральной секции лобового стекла и дверях в кокпит воздухообмен получается великолепный. А для закрытой рубки предусмотрены классические вентиляционные каналы с резьбовым закрытием и система отопления — на случай прохладной погоды.

Так чего внутри недостает? По-моему, всего в избытке.

**МОЩНОСТЬ — ЗНАЧИТ
СКОРОСТЬ!**

Рассказ о том, как лодка проявила себя на воде, начну с того, что никакого «адмирального эффекта» не случилось: все исправно работало, и это не могло не порадовать.

Наша моторная установка — два подвесных Yamaha F250 Offshore (совокупно 500 л.с.). Прошлогодний тест проходил с двумя Mercury Verado 200, и тогда лодка с носовым кокпитом показала скорость 43 узла, так что увеличение мощности на 100 л.с. давало основания ожидать большую скорость. Мы ее получили — без малого 49 узлов.

Как заявляет XO Boats, мощность в 500 л.с. — предел для модели XO 270 RS FC OB. Но известно, что на верфи тестировали близкую модель XO 270 RS Cabin, на которой стояли два подвесника по 300 л.с., и скорость превысила 50 узлов. Такая мощность кажется чрезмерной, а для повышения скорости есть иные средства.

Согласно спецификации мощность 250 л.с. у Yamaha F250 Offshore достигается при 5500 об/мин, тогда как диапазон максимальных оборотов составляет 5000–6000 об/мин. Мы зафиксировали 5800 об/мин; к тому же испытания проходили при волнении в два балла, на борту находились четверо, а топлива было под завязку. Посему можно попробовать еще разогнать катер, для чего надо всего лишь



ЕСЛИ ПРИГЛЯДЕТЬСЯ

ЗАРИЙ ЧЕРНЯК

НОСОВОЕ ЯКОРНОЕ УСТРОЙСТВО

В объемном якорном ящике (форпик) спрятаны все элементы устройства: якорь, якорный канат и якорная лебедка с дистанционным управлением.



ЯКОРЬ В КОРМЕ

Помимо носового, можно установить якорное устройство в корме. Оно также управляется дистанционно — с рулевой консоли или пультом.



ВЕРХНИЕ ЛЮКИ

Два прозрачных сдвижных люка в крыше рубки полезны на ходу или при швартовке; они также вносят свою заметную лепту в вентиляцию помещения.



МОТОРЫ

Подводка систем к установленным на платформе мощным подвесным моторам выполнена предельно аккуратно: к каждому подходит по одному гофру и кабелю, совсем не загромождая платформу.



Слева направо, сверху вниз:

Динетта в «походном» варианте: на переднем диване двое сидят лицом по курсу.

Динетта в «спальном» формате. Хорошо видно, как остекление обеспечивает свет в рубке и обзор с поста управления.

Ступенька (она же столик) в носовой каюте, упрощающая выход на палубу.

Каюта при открытом палубном люке; зеркало на носовой переборке визуально увеличивает объем помещения.

Носовая тиковая палуба с закрытым люком в каюту.

Такой «секретный» галейон — очень полезная вещь на борту.





Благодаря умной конструкции ходовой тент несложно заменить на стояночный, когда кокпит оказывается полностью закрытым



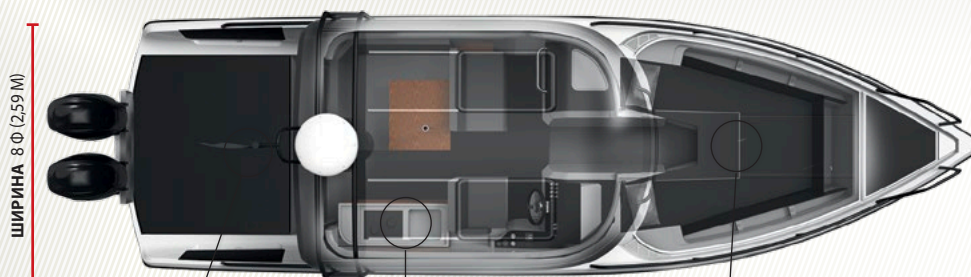
В кокпите два люка по бортам; подпалубное пространство вмещает водяную цистерну, аккумуляторы и элементы бортовых систем

Прочный сварной корпус из легкого сплава (AlMg4,5/5083) имеет переменную толщину: киль — 8 мм, днище — 5 мм, борта — 4 мм, надстройка — 3 мм



ДОСЬЕ

ДЛИНА 28 Ф (8,60 М)



ШИРИНА 8 Ф (2,59 М)

Кокпит — нескользящее черное покрытие палубы и надежный фиксатор сдвижной двери

На этом месте в рубке могут стоять камбузный модуль с мойкой и плиткой или продольный диван

Отделку носовой каюты (как и всего интерьера) верфь оставляет на выбор заказчику

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ подвесные 2 × Yamaha F250 Offshore, 250 л.с. при 5500 об/мин, 6 цилиндров, 4,2 л, бензиновые

РЕЖИМЫ	ECO		FAST		MAX	
Об/мин	1000	2000	3000	4000	5000	5800
Скорость	4,6	8,2	14,8	29,2	38,4	48,7
Дифферент	1°	3°	7°	3°	1°	0°
Расход	9	23	47	76	118	158
Миль/л	0,51	0,36	0,31	0,38	0,32	0,31
Запас хода	207	144	128	156	132	125
Уровень шума	60	62	71	78	79	81

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: 100% топлива, 4 человека на борту. Температура воздуха +18 °С, скорость ветра 5 м/с, волнение 2 балла.

Невысокий релинг носовой палубы не режет силуэт лодки и оправдан наличием крупного сдвижного люка

ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ



Если вместо Simrad NSS 16 EVO2 поставить картплоттер с меньшей диагональю, на панели останется место для дополнительных приборов

Эргономика поста управления со спортивным штурвалом и регулируемым креслом вопросов не вызывает

Лодка отлично держит курс и классно выполняет повороты

слегка его разгрузить, установить следующие по шагу гребные винты и найти спокойную воду. Уверен, заветные 50 узлов перескочить удастся без труда.

Судя по данным теста, наиболее экономичный режим — 4000 об/мин (скорость около 30 узлов): расход топлива 76 л/ч, дальность плавания превышает 150 миль (при 10% запасе), а уровень шума в рубке всего 78 дБА (80 дБА соответствуют громкому разговору).

Вообще, шумность — тема интересная. Понятно, что металлические корпуса по шуму и вибрации уступают композитным, то есть эти показатели у них выше (хуже), и требуются специальные «лечебные» мероприятия. Что касается подвесных двигателей, то бытует мнение, будто современные модели существенно тише стационарных на холостом ходу и малых оборотах, а в верхнем диапазоне значительно шумнее. На ХО 270 RS FC ОБ мы имели два минуса: корпус из легкого сплава, да еще мощные подвесники, и «минус на минус» дали удивившие меня плюсы.

Во-первых, на холостых оборотах Yamaha F250 Offshore выдавали всего 48 дБА против 56 дБА у Mercury Verado 200 (в закрытой рубке). Во-вторых, на полном ходу подвесные Yamaha шумели на 1 дБА меньше Mercury (спишем на погрешность измерений) и столько же, как и дизельный Yanmar 8LV-ZT370 при мощности всего-то 370 л.с.

Как и ожидалось, выход на глиссирование (он наступает при 3200–3400 об/мин, на скорости 12–14 узлов) практически мгновенный — не более 4 секунд; до скорости 40 узлов мы двигались 22 секунды. Это без использования транцевых плит и поджатия подвесников. Если задействовать весь «арсенал», то угол 7° кратковременного дифферента на корму при разгоне можно срезать и еще ускорить процессы. Гидравлическими транцевыми плитами мы практически не пользовались, хотя они могут оказаться полезными для выравнивания статического крена или динамического — при воздействии бокового ветра.

В этот раз волну искать не пришлось: ветер развел в Невской губе более или менее регулярное волнение, да еще идущие фарватером «Метеоры» добавляли воде

энергии. По такой волне лодка шла мягко, без валкости, скачков и ударов. Дельфинирование отсутствовало, легкий «дриблинг» не раздражал. При столь высоких показателях энерговооруженности (более

170 л.с./т) и килеватости (полноценное «глубокое V» с углом на транце 24°) ничего удивительного здесь нет. Длинная волна нам не попадалась, но позволю себе общую рекомендацию для относительно узких (удлинение чуть более 3,3) корпусов независимо от марки: следует избегать курса вдоль гребня, чтобы не провоцировать потерю поперечной динамической остойчивости. Пересекайте волну на крутом галсе, и будет вам счастье.

Что касается управляемости, то лодка отлично держит курс и классно проходит повороты. В циркуляции на 3500–4000 об/мин (мы крутились перед фотолодкой) крен заметный, а диаметр следа примерно 20 м. На высоких оборотах крен в циркуляции достигал 22–24° (есть запись видеорегистратора), но скула уверенно держит корпус. Падение скорости небольшое, проскальзывание или занос не зафиксированы. В системе гидроусилителя руля стояли два цилиндра; уже принято решение оставить один гидроцилиндр, тогда число переключков штурвала уменьшится, и управление лодкой станет еще более острым.

И на заднем ходу лодка четко слушается штурвала: идет прямым курсом, маневрирует, как требует ситуация при швартовке, хотя на течении нам пришлось воспользоваться подруливающим устройством.

ПОСЛЕСЛОВИЕ

Тест в Питере прошел. Какие выводы? ХО 270 RS FC ОБ проявил себя как «адрениновый болид», способный доставить удовольствие любителю скорости. Если к тому же владелец такой лодки предпочитает выделяться на фоне остальных — автомобилем, нарядами, увлечениями, она прекрасно дополнит «картинку». Конечно, лодка с каютой не столь подходит, к примеру, для рыбалки, как модель с носовым кокпитом, зато на ее борту можно заночевать, а рыбу заказать в ресторане или купить в магазине. Ведь, как говорится, не рыбой единой!.. МВУ

Резиновая накладка на форштевень и эластичный привальный защищают корпус при касании, например, причала

ДЛИНА
28 Ф (8,60 М)
ШИРИНА
8 Ф (2,59 М)
ОСАДКА
2 Ф (0,95 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ ПОРОЖНЕМ
2360 КГ
ЗАПАС ТОПЛИВА
2 × 225 Л
МОЩНОСТЬ ДО
500 Л.С.
ВМЕСТИМОСТЬ
10 ЧЕЛОВЕК
СПАЛЬНЫЕ МЕСТА
2 + 2
КАТЕГОРИЯ RCD
«С»



Курс На закат

Трудно поверить, что мы доживем до того времени, когда на Белом море появится цивилизованная яхтенная инфраструктура. А пока эту удивительно красивую акваторию осваивают пионеры-одиночки на финских «морских внедорожниках».

Текст **Антон Черкасов**



Некоторое время назад мы уже рассказывали читателям о круизере Targa 44, который совершил пробный набег на беломорские просторы в рыбопромысловых целях. В этой статье речь пойдет о такой же лодке, которая проводит там уже четвертый сезон. Ее владелец, бизнесмен из Москвы Сергей Реботенко, в течение пяти лет ходил на другом финском «морском внедорожнике» Nord Star 31 Patrol, однако со временем возникла потребность взять катер покрупнее. Он долго и тщательно присматривался к трем разным моделям, но окончательный выбор все же пал на Botnia Targa 44.

Лодка постоянно базируется в Московской области, а в конце июня капитан Алексей Козлов перегоняет ее в Кандалакшский залив — богатую живописными островами южную часть

Белого моря, где владелец любит отдыхать с семьей и друзьями.

«Если нужно спешить, то переход из Москвы по внутренним путям через Беломорско-Балтийский канал можно уложить в три с половиной дня, — поясняет Алексей. — Но мне нравится идти не спеша, вразвалочку, и на такое плавание уходит дней пять».

Изначально речь шла исключительно о модели с транцевыми колонками, так как на Волго-Балтийском пути и в самом Белом море никто не застрахован от встречи с дрейфующими у поверхности воды бревнами.

«Мы пару раз цепляли топляк, — делится Алексей, — для винтов на валах и днищевых колонок такой контакт на скорости всегда оборачивается ремонтом, а поворотнo-угловые колонки при ударе откидываются:

**Переход
Targa 44
на Белое море
из Москвы
занимает около
четырех
суток**

Вверху:

Все яхты Targa отличаются удобной универсальной планировкой верхней палубы, а флагманская 44-футовая модель лучше всего подходит для долгих путешествий и разнообразного отдыха.



Топливные баки объемом две тонны позволяют долго обходиться без заправки

винты не страдают, и можно продолжить путь». Водометы, по его словам, экономически неоправданны, если только нет специальной задачи ходить по мелководью.

При всей природной красоте Белого моря селения на его берегах не могут похвастаться наличием хотя бы минимальной инфраструктуры. Места, где есть какие-никакие причалы, облюбованы промысловиками, ревностно охраняющими свою вотчину, а с бункеровкой дело обстоит еще хуже. Топливо приходится возить с автозаправки за 40 км; спасает, что на этой Targa 44 установлены топливные баки увеличенного объема (2 т), позволяющие проводить эту «войсковую» операцию не очень часто. Подобные неудобства сильно ограничивают яхтенную экспансию на север, к Горлу Белого моря (пролив, отделяющий Терский берег Кольского полуострова от Зимнего берега материка. — Прим. МВУ), где на изумительно красивых, но пустынных берегах бдят пограничники, требующие всевозможных разрешительных бумаг.

В течение лета Targa 44 редко покидает Кандалакшский залив, но в пределах этой «домашней» акватории экипаж лодки постоянно предпринимает походы. В этом году перед началом сезона владелец решил ненадолго вернуть судно на верфь в Финляндию, чтобы надстроить свес флайбриджа.

«Наша схема эксплуатации показала, что необходима дополнительная техническая площадка для тендера, — поясняет Алексей Козлов. — Если возить надувную лодку на транцевой платформе, то неудобно, например, пользоваться кормовым якорем. Удлиненный флайбридж и кран-балка позволяют нам держать наверху небольшой RIB».

Четыре года назад, когда эта Targa 44 строилась, верфь только разработала данную модификацию, но теперь уже предлагает ее в качестве опции при заказе лодки. Кроме того, свободная купальная платформа необходима владельцу для проведения водолазных спусков, поскольку он увлекается дайвингом и часто ныряет с друзьями. Чтобы не портить внешний вид судна и сохранить тиковое покрытие, он принял решение не заниматься набивкой водолазных баллонов на борту и отказался от компрессора. Вся подготовка снаряжения осуществляется заранее, на берегу, а для транспортировки предметов, способных повредить поверхность палубы и пайол, в моторном отсеке между баками и двигателями оборудованы дополнительные емкие металлические рундуки. Одновременно на Targa 44 выезжают до шести дайверов: на палубе достаточно места, чтобы комфортно облачаться в гидрокостюмы, а капитану не составляет труда подобрать три пары, если группа разделится.



Флайбридж

Если изначально яхта не имела свеса флайбриджа, то теперь верфь предлагает его надстроить. Дополнительная полезная площадь позволяет хранить компактный тендер, спасательный плот и другое оборудование



На странице слева:

Просторный кокпит можно использовать как площадку для морской рыбалки (рундуков для добычи хватит с лихвой!) или в качестве дайв-дека.

Сверху вниз:

Владелец Targa 44 Сергей Реботенко (в красном гидрокостюме на дальнем плане) вместе с напарниками готовится к погружению.

Дайверы на кормовой платформе.

Капитан Алексей Козлов за штурвалом Targa 44.

Нет на северо-западе рыбака, который не слышал бы о сказочной беломорской тресковой рыбалке, когда рыба клюет даже на загнутый гвоздь, а уж на приманку в виде крупных червей-пескожилов бросается сломя голову.

«Однажды мы отправились к Терскому берегу за треской, и одновременно с борта Targa 44 ее ловили почти два десятка человек, — вспоминает Алексей. — Разумеется, с таким экипажем на борту мы осторожно шли по тихой погоде, соблюдая предельную осторожность».

Из рассказа капитана легко понять модель использования этой лодки: она, по сути, является разъездным судном, связывающим отдыхающих на островах людей с материком, и позволяет заниматься теми немногочисленными видами отдыха на воде, которые доступны на широте Полярного круга.

«У нас не стояла задача создать суперкомфортные условия на борту, — поясняет Алексей, — это просто надежная рабочая лошадка, которая нас полностью устраивает. Для северного региона у Targa 44 минимум недостатков: например, если не включать дополнительный отопитель, при минусовой температуре запотевают бортовые иллюминаторы в салоне. Еще мне не хватает системы перекачки топлива между баками... Зато удовольствие от управления яхтой в шторм не сравнится ни с чем! Недавно в Ботническом заливе мы попали в ужасные условия: скорость ветра доходила

до 45 м/с, и все уже начали лихорадочно соображать, где бы пересидеть непогоду. Но судно выдержало шторм без каких-либо повреждений, и с тех пор мы стали доверять ему еще больше».

В конце августа в Карелию приходят первые холода, и Targa 44 отправляется тем же маршрутом обратно, домой, на зимовку, хотя однажды ей случилось застрять в Кандалакше до весны.

«Мы задержались в Карелии до октября, и я предвительно связался с диспетчерами Беломорканала, которые подтвердили, что проход по шлюзам будет открыт до 15-го числа, — вспоминает Алексей Козлов. — Но когда мы вышли в путь, оказалось, что три камеры северного склона уже осушили, хотя южный работал, как и обещали. Море уже местами начинало замерзать, пришлось срочно консервировать яхту и подыскивать место для зимовки на берегу в Кандалакше, что оказалось весьма непростой задачей».

В этом сезоне у владельца Targa 44 были планы отправиться по Балтике на юг Норвегии, чтобы походить на своей лодке в известных красотой фьордах, но главной целью его путешествий все равно остается Белое море, поскольку таких закатов и белых ночей нет больше нигде на Земле. **МВУ**

Круиз ВДОЛЬ Каталонии

Всегда дерзкая и отчаянно независимая Каталония,
с ее бесконечными «Костас» и «Калас», достойна
свежего пристального взгляда.

Текст Питер Камберлидж Фото Питер Камберлидж и Alamy



Солнечный берег Каталонии протянулся на 270 миль от долины реки Эрбо на юге до французской границы вблизи Карбера. Вдоль моря раскинулись невероятно разные, но одинаково популярные у отдыхающих всего мира дикий берег Коста-Брава и «золотое побережье» — Коста-Дорада.

Напротив — остров Майорка: от его самого северного города Пуэрто Польенса до каталонской столицы Барселоны всего 100 миль морем. У отчаянно независимой Каталонии свой язык и свой парламент. Свободолюбие каталонцев легко объяснимо: издавна эта земля была одним из самых шумных перекрестков средиземноморских торговых путей, и уникальная культура Каталонии выплывалась веками.

Рядом с современными зданиями до сих пор можно увидеть греческие и римские сооружения. К примеру, крупнейший порт региона Эмпуриабрава назван в честь упокоившихся на песках

в шести милях от гавани всемирно известных руин античных времен Empúries. Здесь стоит встать на якорь хотя бы для того, чтобы прогуляться среди душистых сосен до этих раскопок впечатляющей красоты и не менее впечатляющей древности.

Чем еще манит это побережье Балеарского моря? Многие каталонские марины выросли из старинных живописных рыбацких гаваней, сохранивших свою самобытность: по сей день они славятся великолепными морепродуктами. Здесь на мили протянулись соблазнительные пляжи с крошечными бухтами, где так уютно побыть на яхте в одиночестве.

*Многие
марины
Каталонии
выросли
из рыбацких
гаваней*

Отдельный пункт путешествия — цитадели старинных городов. Обязательна к посещению великолепная Барселона, где причалы находятся всего в паре минут ходьбы от сказочных достопримечательностей города. Наконец, к северо-востоку гористый берег щедро изрезан фьордами, каждый из которых достоин отдельного упоминания.



КАТАЛОНИЯ



Из этого богатого «меню» я не без труда выбрал несколько любимых мною мест на каталонском побережье, подходящих для безмятежного летнего круиза.

ЗАЛИВ САНТ ЖОРДИ

40.738182°, 0.825433°

Побережье на юго-западе Каталонии — это широкая и слегка унылая равнина: здесь крупнейшая испанская река Эбро встречается с морем среди огромной болотистой отмели, и лишь одинокий старый маяк в миле от берега освещает бесконечные заиленные изгибы реки. Но чуть севернее лежит залив Сант Жорди — вот здесь уже найдется несколько любопытных для туриста точек.

ПОРТ АМПОЛЯ

40.811182°, 0.709758°

Типичный каталонский рыбацкий порт с его неброской гаванью туристы часто обходят вниманием. Но задержитесь в этом чудном городке на несколько дней, и вы непременно подружитесь с местными лавочниками и официантами из пиццерии Fata Morgana, что напротив яхт-клуба. Рядом с гаванью раскинулась дельта реки Эбро — настоящая фата-моргана под мерцающими лучами летнего солнца.

АМЕЛЛЯ-ДЕ-МАР

40.881303°, 0.802205°

Совершенно неиспорченный характерный рыбацкий городок с удобной пристанью прямо перед входом в гавань: лодки рыбаков, причудливый узор старинных узких улочек, белоснежные домики вдоль набережной.

Отдельное удовольствие — побывать на ежедневном рыбном базаре, лучшие продукты с которого можно отведать в ресторане La Vosana рядом, в северо-западном углу гавани.

Д'АЛЬФАМА И КАЛАФАТ

40.912683°, 0.832183°

За Амелльей пунктиром тянутся песчаные бухты, идеальные для тех, кто жаждет уединения. Особенно привлекательна бухта Форн; за ней находится Сант Жорди д'Альфама, небольшая тихая пристань в окружении садов и вилл. При входе в гавань требуется осторожность — фарватер склонен к заиливанию, но хорошие шкиперы будут вознаграждены: эта каталонская жемчужина достойна того, чтобы остаться здесь на пару ночей. Если рисковать вы не любите, то через полмили на север есть Калафат — бухта побольше, но не менее красивая: очаровательные виллы так же спускаются вдоль лиственных склонов к воде.

ТАРРАГОНА

41.100484°, 1.214077°

Таррагона! Романтичное название так подходит этому древнеримскому городу с цитаделью на скалистом холме над морем. Городской порт Таррако пугающе огромен, но за его пределами к западу стоит марина Эспортиу де Салоу — удобное место, чтобы бросить якорь и отправиться изучать старый город. А насладиться видами и богатой историей Таррагоны совершенно необходимо.

В Эспортиу де Салоу уютный клуб, а на восток от марины тянется золотой пляж, за которым — дорога

Вверху:

Рыбацкий городок Амелля с пристанью перед входом в гавань.

На следующей странице:

Солнечные скалы спускаются к воде на живописном побережье Торредембарры.



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, www.silverboats.info

info@silverboats.ru





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, www.silverboats.info

info@silverboats.ru

в город. Поднимаясь на северо-восток по все более узким и извилистым улицам, вы скоро доберетесь до оригинального римского квартала и великолепного собора XII века в обрамлении красных крыш. Время останавливается, когда бродишь в лабиринте зеленых аллей, встречая в каждом внутреннем дворике новый цветущий сад.

Обедать отправляйтесь в Les Coques, ресторан к юго-востоку от собора Калле Сан-Лоренсо. Здесь можно по-настоящему расслабиться и отдать должное каталонской кухне. А в порту Таррако на месте старинных доков теперь располагаются швартовные места для суперяхт. Вокруг, соответственно, — богатейшая россыпь ресторанчиков и магазинов на любой вкус. Уголок получился весьма красивый и туристический. К посещению обязателен.

МЫС САЛОУ

41.055894°, 1.170606°

Этот мыс с маяком расположен к юго-западу от Таррагоны. Хотя мыс полностью искусственный (и плотно застроенный), вокруг него есть несколько бухточек с довольно крутыми берегами, где можно пришвартоваться в хорошую погоду, чтобы, например, насладиться отличным пляжем в окружении сосен и дюн на северо-западной стороне.

ТОРРЕДЕМБАРРА

41.135224°, 1.401248°

Подходить к этой хорошо защищенной пристани следует к востоку от Пунта-дела-Галера, где уходящий далеко в море мыс увенчан высоким белым маяком. Гавань скрывается под скалами из песка, среди пологих лесистых склонов,

усеянных виллами. Это, пожалуй, один из самых прекрасных и умиротворяющих пейзажей на Коста-Дорада. К востоку от марины — аппетитные пляжи с роскошными бирюзовыми отмелями. На набережной множество кафе и бистро. Я бы рекомендовал ресторан El Capitan к северу от пристани — безупречная кухня!

ПОРТ СЕГЮР

41.188012°, 1.607361°

Эта марина, куда более современная и роскошная, построена в 10 милях дальше на восток, рядом со знаменитым курортом Калафель. Вход в нее расположен с юго-запада, между изогнутыми волнорезами. Стояночное место вы найдете в закрытой гавани, вдоль которой протянулись широкие аллеи со множеством кафе и ресторанов. Без преувеличения можно сказать, что в Порт Сегюр предлагается весь спектр услуг. Здесь без проблем можно оставить яхту на некоторое время: место безопасное, обслуживание — выше всяких похвал, и аэропорт Барселоны всего в 50 км.

ПОРТ АИГУАДОК

41.234764°, 1.823268°

Чтобы в полной мере узнать сильный характер Каталонии, непременно нужно посетить Ситжес, спрятанный от холодных северного и восточного ветров за холмистой грядой. Этот грозный природный щит зимой обеспечивает Ситжесу мягкий климат — одна из причин, почему поселение получило такую популярность среди скитальцев по испанской Ривьере. Впрочем, римляне оценили уникальность городка задолго до каталонцев.

*Первыми
манящую
уникальность
этих мест
оценили
римляне*

КАТАЛОНСКАЯ КУХНЯ

Отведать блюда из даров моря в Каталонии просто необходимо. Но стоит быть готовым к тому, что о таком гастрономическом опыте забыть не получится. К примеру, сочный морской окунь, приготовленный на медленном огне, с помидорами, луком, чесноком и петрушкой, настолько хорош, что позже будет снится ночами. Вообще каталонцы любят нестандартные сочетания вкусов и ароматов: утку здесь традиционно фаршируют грушами, репой, яблоками или оливками, а цыпленок, приготовленный с омаром, — классическое блюдо на Коста-Брава. В городке Эстартит нельзя пропустить блюдо под названием «марисель» (Mar y Cel) — изумительно вкусная запеканка из колбасок, кроличьего мяса, рыбы и креветок.





Ситжес известен покровительством современному искусству: осенью здесь проходит знаменитый кинофестиваль, а зимой гостей встречает экстравагантный карнавал. В конце XIX века городок прославил своими яркими пейзажами каталонский художник-модернист Сантьяго Рузильоль.

Гуляя по мощным улочкам Ситжеса, непременно посетите рынок на площади Каталонии; он открыт в четверг и субботу. А за лучшей едой стоит отправиться в Ла-Масию, курорт Виланова. Придется потратиться на такси, но великолепный ресторан в загородном доме, куда с террасы врываются запахи садов, того стоит.

ПОРТ ГАРРАФ

41.217067°, 1.734275°

В семи милях к востоку от Аигуадока находится порт Гарраф — просторная и удивительно спокойная гавань у самого подножья горной цепи Сьерра-де-ла-Гардиа. Это идеальное место, чтобы отдохнуть ночь или две вдали от шумных туристических марин.

ПОРТ ВЕЛЛ

41.370165°, 2.18316°

Историческая столица Каталонии с первого взгляда впечатляет многообразием роскошных яхт, великолепием парков и архитектурной дерзостью. Безусловно, блестящая и несколько самоуверенная Барселона — одно из лучших мест на Средиземном море, куда следует отправиться на яхте. Главный порт просто громадный, и вы чувствуете себя потерянным среди бесконечных пассажирских причалов, сухих доков и береговых служб в северной его части.

Барселона впечатляет буйством архитектуры, обилием яхт и парков

К счастью, главный порт — не единственный. Недалеко от центра города есть марина Порт Велл, из которой открывается прекрасный вид на холм Тибидабо и крепость Монжуик. До старого Готического квартала с его великолепными зданиями XIII–XV веков тоже совсем недалеко. Небольшие лодки швартуются в северной части марины, прямо напротив каталонского Музея истории.

По знаменитой улице Ла Рамбла следует гулять в начале вечера, когда семьи выходят на променады, чтобы «других посмотреть и себя показать». А вот ранним утром непременно следует попасть на рынок Бокерия — без преувеличения, один из самых известных рынков мира. Находится он здесь же, примерно на середине пути по Ла Рамбла. Неподалеку от марины, к северу, располагаются здание парламента Каталонии и внушительных размеров городской парк.

ПОРТ ОЛИМПИК

41.385266°, 2.201645°

Построенный специально для Олимпийских игр 1992 года и до сих пор прекрасно работающий порт Олимпик расположен в двух милях к северу от входа в Порт Велл. Он тише и дешевле главной марины и может стать отличной альтернативой при посещении Барселоны. Ближайшая станция метро Цитадель-Вила Олимпика находится в 10 минутах ходьбы от этой гавани, а рядом с портом расположилась целая галерея кафе и баров, очень популярных у туристов. Впрочем, на этом ассортимент барселонских яхтенных гаваней не исчерпан: к северу от порта Олимпик растут новые марины — Порт Форум и Марина Бодалона.

АВИАРЕЙСЫ В КАТАЛОНИЮ

Ежедневные вылеты в Барселону есть из обеих российских столиц. Если позаботиться о билетах заранее, можно найти варианты по очень привлекательным ценам.

ЧАРТЕР В КАТАЛОНИИ

Предложений по чартеру яхт в этом регионе Испании очень много. Среди них — яхты парусные, моторные, с экипажем и без.

Внимательно ознакомьтесь с информацией, предоставляемой чартерными компаниями. Особое внимание уделите возрасту и состоянию лодки, а также условиям страхования и депозита. Если вас интересует яхта с экипажем, важно, чтобы профессионализм команды был на должном уровне. В противном случае путешествие окажется безнадежно испорченным.



На странице слева:
Яхтенная Барселона. Порт Олимпик — самая спокойная марина в столице Каталонии.

Вверху:
Причудливые заливы и фьорды Коста-Брава — настоящий рай для дайверов.

Залив Са Туна — чуть ли не единственное место на маршруте, где оказалось невозможно пришвартоваться у берега и пришлось отдавать якорь на рейде.

К ВОСТОКУ ОТ БЛАНЕСА

41.674870°, 2.800730°

Город Бланес, спрятанный в тени старого замка на лесистом холме, приют рыбаков и путешественников, существенно отличается от всего, что мы видели прежде в круизе по Испании: равнины и холмы уступили место скалистому узору. Стоит обратить внимание на отличные пляжи и романтический полуразрушенный замок, но скалы остаются главной достопримечательностью поселения. Причудливая скалистая гряда поднимается сразу за кромкой города и уходит далеко вглубь Каталонии.

Сразу за Бланесом начинается тот береговой рельеф, благодаря которому Коста-Брава известна во всем мире: извилистые романтические бухты и восхитительные белые пляжи. Во многие мелкие бухточки этой части побережья добраться можно только по воде, и поверьте, это незабываемо. В трех милях от Бланеса расположен курорт Льорет-де-Мар, но сразу за ним берег снова приобретает дикий вид и манит то скалистым изгибом, то пещерами. Поистине прекрасна бухта Гран, а вскоре после нее появится крошечный уютный городок Каньельес со стоянкой для яхт. Вот только вход в бухту узкий, а бассейн мелкий. Местные жители густо швартуются кормой вдоль пристани, свободное место найти непросто. Если повезет, можно ошвартоваться за волнорезом, если нет — придется отдавать якорь прямо на пляже.

САН-ФЕЛИУ-ДЕ-ГИШОЛЬС

41.779007°, 3.037960°

За мысом Тосса высокий берег испещрен многочисленными бухтами и радует обилием пляжей. Хорошие места для швартовки — это бухты Пола, Хиверола, Салионс, Сеньор Рамон и Каньеретс. А после Гарби открывается

просторный залив с большим молотом: здесь приятно передохнуть некоторое время в марине Сан-Фелиу-де-Гишольс.

ПАЛАМОС

41.843163°, 3.128169°

В главном городе одноименного муниципалитета две гавани: центральный порт и марина Паламос к востоку от него. В последней есть чудный ресторан, соблазняющий остаться на день или два ради традиционных неспешных каталонских обедов. К тому же эта местность славится особо крупными креветками — отдельные экземпляры похожи скорее на молодых лангустов!

На восток от города более берег становится все выше и выглядит все более впечатляюще. Почти сразу за Паламосом открывается живописная бухта Ла Фоскла с золотыми песками и бирюзовой водой, а затем начинается заповедник Кап Роч — дикий лесистый берег без единого следа присутствия человека. Вдоль моря немало заливов, где очень удобно швартоваться.

КАЛЕЛЬЯ-ДЕ-ПАЛАФРУЖЕЛЬ

41.886623°, 3.182282°

Вид на эту деревеньку открывается сразу за заповедником. Ощущения такие, будто попадаешь в декорации фильма о старой Каталонии: пляжи обильно уставлены рыбацкими лодочками, а фундаменты традиционных белоснежных вилл облизывает Средиземное море. Наверное, это самое удачное место, чтобы в конце длинного путешествия передохнуть и набраться сил перед новым заплывом. Но если даже самая живописная тишина вам наскучит, отправляйтесь в расположенный неподалеку порт Пуэрто-де-Льяфранк: здесь неплохой выбор баров и кафе, а также несколько школ дайвинга. **МВУ**

Легкая жизнь на воде

Ряды лодок привычных типов давно пополнились хаусботами. Предлагаемые для продажи и чартера, они неизменно находят свои экипажи.

Текст **Марина Бутусова** Фото **Bellamer**



Отдых на природе людей молодых, еще не семейных, и отдых супружеской пары с детьми — форматы разные. К счастью, сегодня есть программы для семейного времяпрепровождения не менее увлекательные, чем для веселой команды друзей. Но для тех, кто не просто любит прогулки на лодках, а стремится отдыхать «по полной», с рыбалкой, купанием, «тихой охотой» на грибы в лесу или даже знакомством с новыми культурами, лучшим вариантом станет хаусбот — один из наиболее уютных, безопасных и доступных способов провести время всей семьей на воде.

Больше 20 лет успешно работает на рынке финская компания Bellamer, предлагающая в чартер и на продажу самоходные плавучие дома Nordic Season разных классов. Все модели имеют длину до 12 метров и по законодательству Финляндии не требуют лицензии на управление. Это значит, что для чудного отдыха на плавучей

даче среди живописных финских островов достаточно просто приехать в страну Суоми, взойти на борт собственного или арендованного судна и выбрать один из маршрутов по рекам и озерам. Дальнейшие удовольствия ограничивают только погода и ваша фантазия.

ЧТО ТАКОЕ ХАУСБОТ?

Как следует из названия, хаусбот — это лодка-дом, то бишь полноценное и автономное жилье, самоходное и отлично обустроенное для привычного не только петербуржцам сдержанного северного климата. Внутри тепло, светло и невероятно просторно: общая площадь помещений при ширине судна 5 метров составляет до 42 кв. м (размеры небольшой двухкомнатной квартиры), плюс 40–50 кв. м открытого пространства для отдыха в шезлонге или детских игр. И все это вне наскучивших серых городских тонов: из окон и с террас хаусбота открываются восхитительные виды на красоты богатой озерами



Трап на крышу

Хаусбот отличается высоким уровнем безопасности: остойчивость, релинг, трапы с широкими ступенями — благодаря всему этому на борту чувствуешь себя так же комфортно, как и на суше. Особенно это значимо для компаний с детьми



Если применительно к яхтам и круизерам принято рассказывать, что может лодка, про хаусбот уместнее говорить, что можно на лодке. Так вот, дом на воде спроектирован таким образом, что здесь доступны почти любые развлечения.

Вверху:

Уютный хаусбот с террасой на крыше, открытой палубой в носу и корме (настоящие летние балкончики!) романтично отражается в водной глади. А стоящий под сенью деревьев домик на воде создает пасторальную картинку уединенной и свободной жизни.

Финляндии, причем пейзаж за окном можно менять по своему усмотрению и с заданной скоростью.

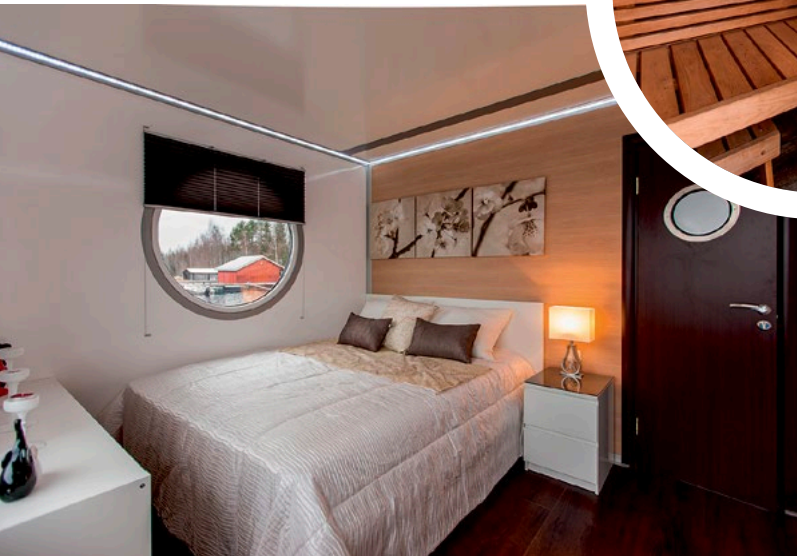
ПЛАТФОРМА И СИСТЕМЫ

На плаву сооружение держит надежная платформа катамаранного типа из алюминия (11,95 × 5 м), обрамленная привальным брусом. Каждый корпус (толщина 3–5 мм) разделен водонепроницаемыми переборками со шпацией 1,50 м; часть отсеков заполнена пенополиуретаном, чтобы предохранить судно от затопления в случае повреждения. Все системы обеспечения: каналы для электропроводки и шлангов, топливный и водяной баки и др. — смонтированы в подпалубном пространстве и не загромождают помещения.

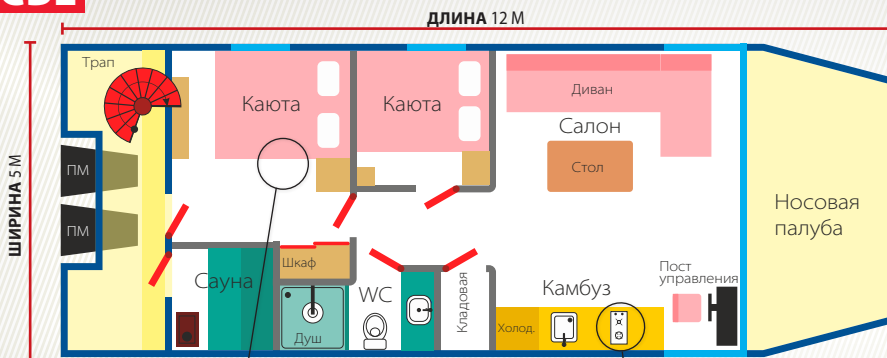
Опытные яхтсмены привыкли к тому, что жизнь на борту порой связана с некоторыми неудобствами (речь не о чартере на суперяхтах). Иногда на небольших лодках приходится мириться с отсутствием горячей воды, или

нет полноценного душа (сидячий душ в гальюне — удовольствие на любителя), или дополнительное пространство выкроено за счет камбуза. Когда на борту дети, все эти неудобства оборачиваются для родителей кошмаром: накормить и искупать непосед в стесненных условиях — целое мероприятие. Вот здесь-то и становятся очевидными преимущества хаусбота: в плане бытового комфорта такое судно даст фору некоторым городским жилищам.

Для отопления используется автономная газовая система, не требующая электроэнергии. Электрический туалет Vetus настроен на минимальное потребление воды и оснащен сенсорным управлением. В ванной комнате (это действительно комната, а не выгородка типа шкафа) — душ за стеклянной дверцей и умывальник. Более того, есть и дровяная сауна на троих. Электропитание — аккумуляторные батареи (24 В, 500/900 А·ч) и подключение к береговому питанию (230 В). Батареи



ДОСЬЕ



Обстройка и меблировка кают лодок, строящихся на заказ, может быть совершенно любой

Камбузный блок имеет все необходимое оборудование для длительного пребывания на воде

	NORDIC SEASON	
	32/6	42/8
ДЛИНА, М	12	12
ШИРИНА, М	5	5
ОСАДКА, М	0,35	0,40
ВЫСОТА НАД ВЛ, М	3,45	3,85
МОЩНОСТЬ ПОДВЕСНЫХ МОТОРОВ, Л.С.	1x60	1x60/2x40
ГЕНЕРАТОРА, КВТ	3	2,2/3
ПОТРЕБЛЕНИЕ ТОПЛИВА ПМ (Л/Ч)	7	7/11
ЕМКОСТЬ АККУМУЛЯТОРОВ, А·Ч	500	900/960
ЗАПАС ТОПЛИВА, Л		
БЕНЗИН	170	332
ДИЗЕЛЬ	—	25
ЗАПАС ВОДЫ, Л	250	332
СПАЛЬНЫХ МЕСТ	6	8
КОНТАКТЫ	WWW.HOUSEBOAT.FI	



На странице слева, сверху вниз:

Большая даже по городским понятиям гостиная (21 кв. м) хороша для семейного ужина или дружеских посиделок.

Финны не представляют себе жизни без сауны, поэтому на борту есть небольшая баня, рассчитанная на трех человек.

Каюты с высокими потолками мало чем отличаются от спален в небольшой квартире.

Спальные места могут быть любыми — кровать king size, две отдельные или койки в два яруса, которые очень привлекают детей.

Предлагаемые в чартер хаусботы оснащены всей необходимой мебелью и оборудованием, включая кухонное. Для лодок на продажу команда Bellamer предлагает дизайн помещений на вкус заказчика. Также по желанию клиента возможна установка видео- и аудиосистем.

Вверху:

Пост управления расположен в носовой части гостиной. На практике это означает, что капитан может общаться с семьей и друзьями, не отходя от штурвала.

На посту управления видимость отличная: крупное остекление дает обзор по курсу и бортам; изображение по корме передает камера кормового обзора.

можно заряжать с берега (инвертор) и во время движения; доступны также солнечные панели. И, конечно, мамочек порадует полноценная кухня с двухконфорочной газовой плитой, холодильником и мойкой; по желанию заказчика может быть установлена даже посудомоечная машина.

Кстати, хаусбот полностью экологичен: все продукты переработки собираются в бак (250/332 л), который по мере надобности опорожняют береговые службы.

ОБИТАЕМОЕ ПРОСТРАНСТВО

Помимо отмеченных ванной комнаты, сауны и кухни, которая ловко вписана в интерьер салона (до 21 кв. м), на борту две каюты: большая с двуспальной кроватью (до 8,4 кв. м) и вторая, поменьше, с такой же кроватью или двумя отдельными лежанками. Здесь, конечно, тесновато для игр и досуга, но просторный салон-гостиная и открытые террасы с лихвой это компенсируют.

Палубы защищены надежным релингом — детей не боязно оставлять там одних. Спокойствия родителям добавляет и тот факт, что катамаранная платформа не подвержена крену, и даже на ходу маленьких пассажиров можно отпустить на палубу (в спасжилетах, естественно!).

ХОД И УПРАВЛЕНИЕ

На судне возможны разные варианты моторной установки: один подвесной двигатель мощностью 60 л.с. или два по 40 л.с. Хаусбот рассчитан на крейсерскую скорость 10 км/ч и максимальную 13 км/ч: все-таки на нем отдыхают, а не участвуют в гонках. Опционально доступно подруливающее устройство. Расположенный в носовой части пост управления устроен просто и понятно — с минимумом приборов и возможностью подключить планшет в качестве картплоттера. Как уже говорилось,

Для управления таким хаусботом в Финляндии лицензия не нужна

для управления таким судном лицензия не требуется, а прохождение «курса молодого штурмана» займет не больше пары часов. И даже новичкам навигационные приборы и близость береговых служб позволят чувствовать себя спокойно.

КАК БУДЕМ ОТДЫХАТЬ?

Для чартерных клиентов Bellamer разработала несколько простых, но увлекательных маршрутов: через сеть озер неподалеку от городка Ювяскюля (центральная Финляндия), или по Сайме — самому крупному озеру Финляндии, или в архипелаге среди островов южнее Турку. Лодка может выдерживать волну высотой до 1,50 м и способна совершать дальние переходы.

В пределах этих акваторий достаточно развлечений для всей семьи. Рыболовам не надо напоминать, насколько финские озера богаты рыбой: остаться без улова здесь невозможно. Насладиться трофеями можно тем же вечером, облюбовав для барбекю уютный участок берега. Еще лучше дело обстоит с ягодами и грибами: в отличие от наших соотечественников, финны к сбору даров природы равнодушны, так что все сокровища удивительно чистых лесов достанутся вам.

Вообще швартоваться на хаусботе настолько просто, что соскучиться по земле не получится: любой живописный уголок можно исследовать — к радости маленьких членов семьи. Конечно, не меньшую радость доставит купание (на некоторых моделях хаусбота смонтирована детская горка) и катание на надувнушках (небольшой тендер легко уместится на палубе). Не стоит отказываться и от культурной программы с посещением милых финских городков по маршруту.

И главное, отдых на хаусботе не требует ни больших финансовых затрат, ни организационных подвигов, ни тревоги за качество. **MBY**

По полю багги грохотали

Три года Удмуртия добивалась права на проведение кватросессии Can-Am Trophy Russia, и вот наконец весной Ижевск принял первый этап этой популярной серии гонок.

Текст **Антон Черкасов** Фото **Лина Арнаутова, Дмитрий Гальчун и Павел Семяников**



За семь лет своего существования Can-Am Trophy превратился в серьезное профессиональное спортивное событие как для участников, так и для организаторов. Где бы ни проходили гонки, региональные дилеры компании «Росан» — официального дистрибьютора техники BRP в России и главного спонсора Can-Am Trophy — делают все возможное и невозможное, чтобы не просто устроить соревнования, но сделать их яркими и открытыми, возведя в категорию общегородского праздника.

«Скоро в Ижевске...», «133 участника...» — билборды с такими заманчивыми, но до поры непонятными слоганами начали интриговать жителей Ижевска задолго до мероприятия, а перед самой гонкой о предстоящем Can-Am Trophy знали практически все горожане.

«Непосредственная подготовка к первому этапу началась еще в октябре, когда оргкомитет квадросессии подтвердил место проведения, — рассказывает Владимир Сухих, директор ижевского BRP-центра Magnetic, на чьи плечи легла подготовительная работа. — Основные силы ушли на долгие переговоры: глава Удмуртии Александр Соловьев и мэр Ижевска Александр Ушаков полностью поддержали проект, и дальше предстояло решить много задач, чтобы в назначенный день в базовом лагере участники ждали хорошие условия, на гонках дежурили кареты скорой помощи и пожарные расчеты, а также был обеспечен полный порядок».

Год от года Can-Am Trophy набирает «вес»: в этот раз на старт вышли более 20 новичков, а «раздувшуюся» категорию

багги (SSV) вообще пришлось разделить на две группы. Двухместные аппараты с незначительным тюнингом проходили по классу SSV Standard, а машины с серьезной конструктивной доработкой и турбированными двигателями соревновались в классе SSV Sport. Престиж гонки выражается и в том, что стоимость некоторых квадроциклов после тюнинга доходит до 4–5 млн рублей — люди готовы выкладывать большие деньги, чтобы попасть на трассу и испытать свою машину в настоящих соревнованиях.

Однако тюнинг — еще не залог победы. Кто-то, например, впервые вышел на гонку на BRP Can-Am Outlander 1000 X MR с базовой «начинкой» (заменены только элементы подвески) и показал отличный результат, тогда как признанные лидеры на «заряженных» аппаратах совершали навигационные ошибки, теряя драгоценные минуты.

«Когда мы прокладывали трассу, было достаточно влажно, и местами квадроциклы просто тонули в грязи», — поясняет Владимир Сухих.

Однако к началу соревнований дороги высохли, и даже разразившаяся во время гонки-пролога гроза не выдала достаточно воды, чтобы хорошенько размочить грунт. Вместо чавкающей грязи из-под колес в основном вылетали облака пыли, и благодаря обилию относительно прямых участков пилоты багги отдыхали, наслаждаясь процессом. А вот их штурманы то и дело «садились в галошу». Дело в том, что живописный холмистый ландшафт рядом с Ижевском насыщен деревьями и сельскохозяйственными угодьями: повсюду раскинулись возделанные поля, на которых местами еще не закончилась

Лидерам гонки приходилось решать сложные головоломки на местности



посевная. Досконально изученные накануне вечером дорожные карты к полудню могли частично устареть, поскольку ничего не подозревающие трактористы кое-где запахивали идущие по кромке полей дороги. Первым стартовавшим участникам приходилось решать головоломки, тогда как остальные уже могли ориентироваться по свежему следу. Отчасти из-за этого московский экипаж Алексея Бердинских и Алексея Меньшенина после прохождения всех спецучастков оказался на втором месте, формально отстав на девять секунд от Ирека Миннахметова и Антона Власюка (Казань/Екатеринбург).

Технические и дисциплинарные требования к участникам Can-Am Trophy очень высоки. Дисквалификацию можно схлопотать в любой момент, даже после финиша, когда все машины собирают на отдельной площадке и повторно осматривают на предмет запрещенного оборудования. Регламент и судьи многократно повторяют, что

в гонке запрещено иметь на борту любые спутниковые навигаторы, но все равно находятся желающие схитрить. В Ижевске из-за этого нарушения по окончании соревнований был снят один участник. «Хочу пожелать организаторам оставаться такими же жесткими, иначе гонщики расслабятся и начнут приезжать на лошадях! — смеется Эдуард Депонын из Белореченска, за плечами которого уже не одно соревнование. — Я не вижу разницы между сильным любителем и слабым профессионалом, и в этом смысле Can-Am Trophy — гонка очень высокого уровня и к тому же довольно строгая. Даже когда я закончу выступать, то буду обязательно приезжать сюда в качестве зрителя!»

Сверху вниз, слева направо:
Торжественная церемония открытия гонки на центральной площади Ижевска.

Кольцевая гонка «Пролог» — это одновременно зрелищное событие для публики и квалификационный заезд для спортсменов.

На трассе запрещены любые GPS-навигаторы — легальна только бумажная дорожная карта!

На странице справа:
Расщедрился природа на дождь, экипажи хлебнули бы грязи в прямом смысле слова!

Триумф победителей первого этапа Can-Am Trophy Russia 2015.

В Удмуртии пилоты багги отдыхали, а вот штурманам пришлось крепко потрудиться.

В Ижевске появился уникальный памятник багги.



ПОБЕДИТЕЛИ В КЛАССЕ ATV

1-е место
Антон Бердников (Пенза)

2-е место
Александр Кузнецов
(Москва)

3-е место
Владимир Макеев (Пенза)

ПОБЕДИТЕЛИ В КЛАССЕ SSV

SSV STANDARD

1-е место
Радик Гарифьянов/Кирилл
Шубин (Альметьевск/
Долгопрудный)

2-е место
Сергей Колчин/Андрей
Сталаш (Златоуст)

3-е место
Алина Миннахметова/
Ольга Васильева (Казань)

SSV SPORT

1-е место
Ирек Миннахметов/Антон
Власюк (Казань/
Екатеринбург)

2-е место
Алексей Бердинских/
Алексей Меньшенин
(Москва)

3-е место
Артем Хайруллин/Алексей
Кузьмич (Москва/Люберцы)



Датчики

На финише судьи снимают время и данные участников со специальных датчиков. Это значительно упрощает учет результатов, но если датчик спрятан глубоко в экипировке, команда может потерять драгоценные секунды, которые уходят на его поиск и считывание

Особого внимания удостоился московский экипаж SSV под номером 250, где пилотом выступает депутат Госдумы Владимир Крупенников, который уже 25 лет прикован к инвалидному креслу после полученной в армии травмы, а штурманом — его товарищ, вице-президент Федерации дзюдо Москвы Дмитрий Кузнецов. Несмотря на физические ограничения Владимир не позволяет обстоятельствам взять над собой верх: он путешествует в горах, сплавляет по горным рекам и участвует в Can-Am Trophy. Их багги Can-Am Maverick 1000 DS переделан под ручное управление и не уступает другим аппаратам.

«Я очень благодарен компании BRP, которая раз за разом доказывает, что нет ничего невозможного, — сказал Владимир Крупенников на церемонии награждения, где его экипажу вручили специальный приз».

Лето только начинается, и, опробовав технику в Ижевске, спортсмены активно готовятся ко второму этапу, который пройдет в Альметьевске с 17 по 19 июля. А жители столицы Удмуртии еще долго будут вспоминать прошедшую гонку, фотографируясь рядом с памятником багги в натуральную величину, который подарил родному городу Владимир Сухих. [МВУ](#)



МОМЕНТЫ ИСТИНЫ

Volvo Ocean Race — пожалуй, самое непредсказуемое в мире соревнование. Никто и никогда не может быть полностью уверен в том, как развернутся события.

Текст **Ольга Селезнева** Фото **Amory Ross/Team Alvimedica; Rick Tomlinson, Anna-Lena Elled/Team SCA; Stefan Coppers/Team Brunel; Brian Carlin/Team Vestas Wind; Matt Knighton/Abu Dhabi Ocean Racing; Yann Riou/Dongfeng Race Team**

Гонка Volvo Ocean Race 2014/15 подошла к концу. На момент сдачи этого номера уже стал известен победитель — *Abu Dhabi Ocean Racing*, хотя впереди еще портовые гонки в Гётеборге, которые решат судьбу претендентов на 3-е, 4-е и 5-е места. Здесь мы собрали самые захватывающие эпизоды сложнейшей кругосветки в парусном мире. И в очередной раз убедились: даже если отказывает техника или наказывает погода, случаются травмы или подводит чутье, исправить ситуацию могут люди. Люди моря.

ХОРОШО НАЧАЛИ...

Как только не называли *Team Alvimedica*! «Темная лошадка», «детский сад», «молодые да ранние»... Эта команда — не только дебютант гонки, но и самая молодая из участников прошедшей регаты. Средний возраст экипажа 32 года — даже с учетом единственного «взрослого» на борту, 50-летнего навигатора Уилла Оксли. Шкиперу Чарли Энрайту незадолго до начала гонки стукнуло тридцать, а большинству членов команды и того меньше; лишь немногие из них уже имели опыт участия в VOR в предыдущие годы. Для Volvo Ocean Race, где соревнуются во всех смыслах «зубры», это действительно детский сад.

**Иногда
дебютанты
VOR
демонстрируют
настоящие
чудеса**

Тем не менее *Team Alvimedica* сразу начала с победы, выиграв 4 октября первые портовые гонки в Аликанте. Эта победа не была счастливой случайностью: 14 июня команда снова победила в портовых гонках в Лорьяне. И, в качестве финального аккорда, оказалась первой на финише заключительного этапа. Хотя на момент написания статьи в турнирной таблице *Team Alvimedica* занимала 4-е место, такой результат можно считать выдающимся для «перворазников», учитывая, сколько опытных бойцов регулярно сходят с дистанции.

Яхтенная карьера Чарли Энрайта изобилвала крутыми поворотами и чудесами. Еще будучи студентом, он прошел отбор для участия в съемках документального фильма «Morning Light» студии Disney о команде молодых яхтсменов, которые готовятся к регате Transpac. Вместе с ним в проекте снимался и Марк Товилл — еще один член экипажа *Team Alvimedica*. В создании фильма принимали участие и ветераны Volvo Ocean Race; возможно, именно они оказали большое влияние на Чарли и Марка. Во всяком случае, спустя всего семь лет эти парни осуществили свою мечту, создав команду для участия в VOR при поддержке турецкой компании Alvimedica, занимающейся разработкой оборудования для кардиохирургии.

Голландская команда *Team Brunel* (скипер Боуи Беккинг) идет к победе на 7-м этапе из Ньюпорта в Лиссабон. Это уже вторая победа команды: из Кейптауна в Абу-Даби *Team Brunel* также пришла первой





ТРАГИЧЕСКАЯ ОШИБКА

По результатам расследования, виновным в посадке яхты *Team Vestas Wind* на мель признали навигатора команды голландца Вутера Вербраака, который «не смог обозначить безопасную для прохода зону вокруг рифа». Он не выбрал достаточный масштаб на картплоттере, чтобы заметить препятствие. По его словам, последнее, что он видел на экране, прежде чем уйти спать, — глубины 42 и 80 м.

После аварии Вербраака уволили из команды, хотя в его послужном списке три Volvo Ocean Race; команды с его участием выигрывали такие гонки, как Rolex Sydney Hobart Yacht Race, Newport Bermuda Race, Middle Sea Race, TP52 Med Cup и др.

ПРИЕХАЛИ...

22 ноября 2014 года, во время второго этапа VOR из Кейптауна в Абу-Даби, гонку внезапно покинула команда *Vestas Wind*. В результате навигационной ошибки (навигатором на борту был знаменитый Вутер Вербраак) лодка на скорости 19 узлов налетела на коралловый риф в Индийском океане, в паре сотен миль от острова Маврикий.

Произошло все ночью, в кишашщих акулами водах, но, к счастью, никто не пострадал. Неподалеку оказалась *Team Alvimedica*, экипаж которой оказал коллегам посильную помощь. О возвращении в гонку и речи быть не могло: лодка получила настолько сильные повреждения, что почти никто не верил в возможность ее восстановления. Несколько дней экипаж провел на мели, после чего на рыболовецких лодках всех доставили на Маврикий. Однако официально покидать гонку команда отказалась.

На то, чтобы снять *Team Vestas Wind* с рифа, ушло двое суток; потом лодку на грузовом судне доставили в Малайзию, затем в Геную, далее — по суше в Бергамо, на верфь Persico Marine. Вся операция заняла два месяца! Дальше — четыре месяца круглосуточной работы, и наконец 31 мая яхту привезли в Лиссабон, где *Team Vestas Wind* приняла участие в портовых гонках. Пропустив шесть этапов, они снова вернулись в Volvo Ocean Race!

ПРОВЕРКА НА ПРОЧНОСТЬ

Начало четвертого этапа из китайского города Санья в Окленд (Новая Зеландия) стало серьезным испытанием для всех шести яхт, оставшихся во флоте VOR после схода с дистанции *Team Vestas Wind*. Двое суток команды боролись с большой волной и сильным ветром, и это в самом начале этапа длиной 4800 миль.

«Все походило на родео, — написал репортер Франциско Виньяле с борта испанской лодки *MAPFRE*. — У всех морская болезнь; пытаемся перестроиться в морской режим после отдыха на суше».

«У нас на борту никто не спал уже 48 часов, — сообщил Мэтт Найтон из *Abu Dhabi Ocean Racing*, — это совершенно невозможно. С каждым ударом волны просто влетаешь в переборку».

А литовский яхтсмен Рокас Милевичус из *Team Brunel* пояснил, почему у них на борту все ложатся ногами к носу лодки:

«Если мы на ходу влетим куда-то: в кита, в контейнер, другое судно, — лучше уж сломать ноги, чем шею».

Без травм не обошлось, но, к счастью, не очень серьезных. Китайский яхтсмен Хиру Янг из *Dongfeng Race Team* работал на лебедке, когда огромной волной его ударило о палубу и проволокло от борта до борта. А голландец Герд-Ян Поортман из *Team Brunel* в похожей ситуации умудрился порвать себе барабанную перепонку и отшибить бок. Кроме того, на лодках



ПАНОРАМНЫЙ РЕСТОРАН В ЯХТ-КЛУБЕ

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



До
Team SCA
побед в этапах
VOR у женщин
не было уже
четверть
века

Team Brunel и Abu Dhabi Ocean Racing двое членов экипажа заболели гриппом, что не менее опасно, нежели травмы: на борту команды живут очень скученно, а это способствует быстрому распространению инфекции.

БЕЗ МАЧТЫ

Главная сложность Volvo Ocean Race состоит в том, что серьезные проблемы могут случиться именно там, где рассчитывать на помощь извне не приходится. Наиболее сложный и длинный этап VOR — пятый по счету, из Окленда в Итажаи (Бразилия). Именно там, в ледяных водах Южного океана, китайская команда *Dongfeng Race Team* сломала мачту. Едва ли можно представить худшее место и время для аварии — 250 миль от мыса Горн, сильнеешие ветра и холод.

Хуже всего то, что после этого происшествия *Dongfeng* под предводительством французского шкипера Шарля Кодрелье потеряла лидирующие позиции (на 3-м этапе китайцы одержали победу). Не говоря уже о том, что многие члены команды лишились важной для каждого яхтсмена возможности обогнуть легендарный мыс Горн.

Впрочем, 250 миль от побережья — не такое уж большое расстояние. (Вспомним команду *Puma*, лишившуюся мачты в VOR 2011/12 в 700 милях

На предыдущей странице:

Экипаж *Team Vestas Wind* несколько суток провел на рифе в 250 милях от Маврикия.

Сверху вниз, слева направо:

На борту яхты *Azzam* команды Abu Dhabi Ocean Racing.

Из всех членов экипажа навигатор спит меньше всех. На фото — Уилл Оксли, самый старший член экипажа *Team Alvimedica*, в поисках оптимального маршрута перехода через Малаккский пролив.

Alvimedica в Северной Атлантике незадолго до финиша этапа Итажаи — Ньюпорт.

Мачта яхты *Dongfeng* сломалась над третьей краспией, что заставило команду сойти с этапа Окленд — Итажаи. Однако после ремонта экипаж *Dongfeng* сразу же взял победу на дистанции из Итажаи в Ньюпорт.





EVERY SATURDAY

VIP ROOF

«Лицензия на осуществление радиовещания серия: РВ № 24029 от 07.08.2013. Свидетельство о регистрации СМИ Эл № 0877-47820 от 16.12.2011.»

RADIO MONTE CARLO PRESENTS:
**EXCLUSIVE ROOFTOP
PARTY**

Открытие еженедельных вечеринок на террасе
ресторана "Паруса на крыше"



RADIO MONTE CARLO
105.9FM

L'va Tolstogo 9., Galery 'Tolstoy skver' 10 Floor

#VIPROOF

18+



от ближайшей земли, причем этой землей оказался забытый богом архипелаг Тристан-да-Кунья.) Поэтому команда *Dongfeng* приняла здравое решение выйти из этапа гонки и отправиться в Ушуйю (Аргентина) для ремонта, чтобы снова присоединиться к флоту на следующем этапе из Итажаи в Ньюпорт (США).

ФОТОФИНИШ

Несмотря на огромные расстояния, которые приходится преодолевать командам, финиш с минимальным разрывом во времени — явление все более частое. Именно это произошло во время 6-го этапа VOR на отрезке из Итажаи до Ньюпорта. Впереди шла команда *Dongfeng Race Team*, но лидирующая в таблице *Abu Dhabi Ocean Racing* (скипер Ян Уокер) буквально сидела у них на хвосте все пять с лишним тысяч миль и 17 дней пути. В последние сутки гонка превратилась в настоящую дуэль, победителем из которой все же вышла *Dongfeng Race Team*, финишировав всего на 3 минуты 25 секунд раньше соперника.

Еще более острая борьба развернулась во время портовых гонок в Лиссабоне, когда *Abu Dhabi Ocean Racing* и испанская команда *MAPFRE* пересекли финишную черту с разницей в одну секунду. Победа досталась испанцам, но каких нервов это стоило! Отлично стартовав, они лидировали на протяжении всей гонки, но затем ветер стал скисать; гоночный комитет решил сократить дистанцию, а команда *Abu Dhabi* начала подбираться все ближе. Шкиперу Икери Мартинесу пришлось предпринять отчаянный шаг, который вполне мог стоить ему победы. Ситуация у последнего знака была крайне спорная: Мартинес почти перекрыл Яна Уокера, но все же смог в последний момент избежать нарушения и штрафа.

После
тысяч миль
гонки финиш
с разницей
в минуты —
обычное
явление

РОЗОВАЯ ЛОДКА

Полностью женского экипажа в гонках Volvo Ocean Race не значилось с 2001 года. А победы на этапах у женщин не было уже четверть века — с тех пор, как легендарная Трейси Эдвардс дважды приходила первой в шести этапах Whitbread Round the World Race 1989/90. У Трейси тогда была старенькая (21 год) яхта *Maiden* длиной

58 футов и экипаж из 12 девушек.

В нынешней гонке женская команда *Team SCA* насчитывала 11 участниц (не считая репортера) — на два человека больше, чем в командах, полностью состоящих из мужчин. Форса дана по понятным причинам — меньший вес и физическая сила. Хотя с последним, наверное, можно было бы поспорить. Но как бы то ни было, девушки из *Team SCA* одержали уверенную победу на 8-м этапе гонки из Лиссабона (Португалия) в Лорьян (Франция). Этот короткий этап (всего 647 миль) потребовал большого навигационного мастерства. К тому же на этот раз на протяжении всей дистанции условия были достаточно суровыми, с сильным ветром и волной. На прохождение дистанции у *Team SCA* ушло всего 3 дня 13 часов 11 минут и 11 секунд. Помимо победы в этапе, на счету у девушек еще две выигранные портовые гонки — в Абу-Даби и Окленде. Кроме них, аналогичным достижением могут похвастаться только два мужских экипажа: *Team Alvimedica* и *MAPFRE*.

Сейчас, в последние дни и часы гонки, интрига все еще сохраняется. Да, 1-е и 2-е места однозначно занимают *Abu Dhabi Ocean Racing* и *Team Brunel*. А вот что касается остальных позиций — поймать «последний шанс» могут сразу три команды. Гонка видела немало неожиданных побед и внезапных поражений. Впрочем, это обычная история для Volvo Ocean Race. **MBY**

Вверху:
Во время портовых гонок в Лиссабоне команды *MAPFRE* и *Abu Dhabi Ocean Racing* финишировали с разницей всего в секунду.

На странице справа:
Энни Лаш и Элоди Метро (*Team SCA*).

Team SCA на финише этапа Абу-Даби – Санья.



ПОСЛЕДНИЙ РЫВОК

Когда наиболее длинные этапы позади и флот Volvo Ocean Race снова возвращается на европейский континент, кажется, что самое сложное уже закончилось. Не тут-то было! Старт последнего этапа из Лорьяна в Гётеборг (пит-стоп в Гааге) вышел невероятно сложным. В условиях почти полного безветрия в сочетании с сильным приливно-отливным течением скорость лодок не превышала 3–4 узлов. А у *Team SCA* скорость и вовсе чуть не ушла в «отрицательную зону». Оторвавшись от основной группы и обогнув Пондю-Раз, яхта *Team SCA* попала в зону абсолютного штиля и мощного, направленного к берегу течения. По словам репортера команды, казалось, вода под ними буквально кипела. Только после трех отчаянных попыток пересечь течение команда сумела выбраться из «капкана» и наконец оторваться от «гостеприимного» французского берега.



Горизонты Corum

Многие модели часового дома Corum, который в этом году отмечает 60-летие, положили начало нескольким классам часов и заслуженно считаются культовыми.

Текст **Тимур Бараев**

Сorum — пожалуй, единственная швейцарская часовая компания, не знавшая спадов, и даже пресловутый кварцевый кризис она пережила легче других. А все потому, что со дня основания Corum не гнался за количеством, выпуская часы для избранных.

БЫСТРЫЙ ВЗЛЕТ

Corum развивался столь стремительно, что спустя всего несколько лет без него было трудно представить современное часовое искусство. Рене Баннварт, гениальный дизайнер и основатель компании из Ла-Шо-де-Фона, сделал ставку на стильные, дорогие и редкие часы.

Можно сказать, что до Баннварта швейцарские часы выглядели в общем-то одинаково: круглый или прямоугольный корпус, циферблаты с классической разметкой и стрелки, большинство которых придумал еще Авраам-Луи Бреге. И вдруг появилась компания, которая начала выпускать часы с ультратонким корпусом и циферблатом из золотой монеты (Coin Watch Golden Eagle), модели практически без часовой разметки или римскими цифрами, выгравированными на широком горизонтальном ободке (Romulus). Или спортивные и ювелирные часы в квадратном корпусе с анатомическим изгибом (Admiral's Cup и Buckingham), автомобильные Rolls-Royce с корпусом и циферблатом, напоминающими радиаторную решетку лимузина, наконец, дамские модели в форме тюбика губной помады (Golden Tube) или шляпки (Chapeau Chinois)!

Все эти часы были иными не только по дизайну, но и по отношению к их созданию. Прежде часовщики «танцевали» от механизма, который задавал форму корпусу и всему остальному. Corum первым стал отталкиваться от оригинальной формы, изобретая для нее уникальные

калибры. Неслыханная дерзость, но она влекла к сотрудничеству с Corum прогрессивно мыслящих мастеров. Так, например, в 1980 году при содействии часовщика Винсента Калабрезе в арсенале компании появилась еще одна замечательная модель Golden Bridge в прозрачном сапфировом корпусе с механизмом, заводной барабан, колесная передача и спуск которого размещались на тонкой несущей балке в форме моста. Таких часов у конкурентов нет по сию пору. Как нет и механических часов с индикатором времени и силы приливов, которые родились в том же году. Речь об Admiral's Cup Tides.

НОВЫЕ ИМЕНА

Когда в начале этого века Рене Баннварт решил уйти на пенсию, он продал компанию не менее гениальному дизайнеру и часовому бизнесмену Северину Вундерману. Тот придал развитию Corum новый мощнейший импульс, представив удивительные модели Rocket, Trapeze, Sugar Cube, Bubble, Potpourri, и освежил прежние хиты — Coin Watch, Admiral's Cup, Buckingham и Golden Bridge.

В 2007 году компании Corum возглавил Антонио Кальче; при нем многие прежние сенсационные модели выпали из обоймы. Но главной своей задачей Кальче считал реконструкцию производства с учетом открывающихся невероятные возможности нанотехнологий. Теперь эмблема Corum — ключ, направленный в небо, символизирующий разгадку смысла существования и покорение новых высот, — находится в руках опытного бизнесмена Жака-Алена Вуйе.

ТОП-МОДЕЛЬ

Свое 60-летие компания отметила во время выставки в Базеле. В честь знаменательной даты Corum обновил флагманскую коллекцию Admiral's Cup, Golden Bridge и преподнес поклонникам сюрприз, возродив выпуск коллекции Bubble.



Слева сверху:

Парусный спорт и Corum связаны давно. Морская тема в часах Admiral's Cup Legend Lady обозначена 12 морскими сигнальными флажками, заменившими традиционные цифры разметки.

Справа:

Corum Admiral's Cup AC-One 45 Chronograph имеет необычный циферблат из тикового дерева, применяемого для яхтенных палуб, стальной корпус диаметром 45 мм и водонепроницаемостью 300 м.



Крупно:

Топовая версия дамских Admiral's Cup имеет корпус диаметром 32 мм с перламутровым циферблатом, инкрустированным бриллиантами весом 1,2 карата.

Внизу:

Admiral's Cup Legend 42 Chronograph в стальном корпусе диаметром 42 мм оснащен автоматическим калибром CO984.

Топовой юбилейной моделью является Admiral's Cup Legend 42 60th Anniversary — стильный турбийон-полускелетон с ретроградным стрелочным календарем-датой. Напомним, что турбийон представляет собой модуль, помогающий часам бороться с гравитацией, понижающей точность. Чтобы снизить влияние силы притяжения, узел «баланс — спираль» помещается в каретку, которая вращается вокруг своей оси обычно со скоростью 1 об/мин.

В этих часах каретка турбийона крепится на увеличенных, придающих конструкции прочность керамических подшипниках. Мосты и платина механизма выполнены из латуни, а у отметки «6 часов», где расположен турбийон, они сделаны из прозрачного сапфира, поэтому кажется, что каретка парит в воздухе и не связана с механизмом. На самом деле турбийон соединен с ним двумя узкими стальными осями.

Платина, украшенная линейным декором, хорошо видна сквозь дымчатое сапфировое стекло циферблата, на котором у отметки «9 часов» расположен логотип Corum из розового золота. Столь же красив автоматический механизм CO 016 и с обратной стороны. Вместо обычного большого сектора автоподзавода, который то и дело закрывает обзор турбийона, калибр оснащен микроротором, украшенным ключом Corum из розового золота 750-й пробы.

Микроротор диаметром всего 17 мм чутко отзывается на каждое движение запястья и обеспечивает 72-часовой запас хода. Корпус диаметром 42 мм сделан из розового золота. Изящная 12-гранная форма бегов напоминает о 12 морских сигнальных флажках, которые здесь заменяют традиционные цифры разметки.



БЕСТСЕЛЛЕР

Corum Admiral's Cup AC-One 45 Chronograph обещает стать бестселлером. Главная его особенность — необычный циферблат из тикового дерева (как на палубе яхт).

А давних поклонников бренда порадует возвращение разноцветных флагов международного морского кода, которыми здесь обозначены цифры минутной разметки. Почему-то Антонио Кальче считал, что разноцветные флажки несерьезны и не соответствуют уровню бренда. 45-миллиметровый стальной корпус имеет очень высокую для хронографа герметичность 30 атмосфер (300 м). Монументальные кнопки защищают завинчивающуюся заводную головку. Модуль хронографа с 30-минутным счетчиком водружен на автоматический механизм CO 116 с запасом хода 42 часа.

Для людей с тонким запястьем представлена модель хронографа в стальном корпусе диаметром 42 мм. Часы оснащены автоматическим калибром CO 984, сделанным на базе надежнейшего механизма ETA/Valjoux 7753 с боковой кнопкой быстрой коррекции указателя даты у отметки «11 часов». Здесь, кроме 30-минутного счетчика, есть еще и 12-часовой. Элегантный корпус наделен завинчивающейся задней крышкой из сапфирового стекла, открывающей восхитительный вид на механизм. Модель с крайне актуальным в этом сезоне синим циферблатом предлагается на ремешке из телячьей кожи с классической застежкой или на металлическом браслете.

ДЛЯ МИЛЫХ ДАМ

Презентованы сразу четыре версии дамских часов Admiral's Cup. Культовый 12-гранный корпус часов стал миниатюрнее (диаметр 32 мм) и легче. Его изящная форма служит роскошным обрамлением для искусно декорированных циферблатов. Эти часы могут дополнить дневной



Слева направо:
Первая модель Corum Golden Bridge с вертикальным механизмом в форме моста появилась в 1980 году. Сегодня эти наручные часы являются самыми современными и уникальными аналоговыми часами.

Golden Bridge Duo Ceramic. Габариты мужской модели — 51 × 34 мм, женской (на снимке) — 43 × 21 мм. Знаменитый линейный багетный механизм CO 113 помещен в корпус из керамики и сапфира.

Внизу:
Возрожденные Bubble имеют стальной корпус диаметром 47 мм и высотой 18,8 мм. Модели выпущены лимитированными сериями по 350 экземпляров.

наряд или стать украшением вечернего. У модели с артикулом A020/02582 стальной корпус, увенчанный ободком из 18-каратного золота, и перламутровый циферблат. Модели A020/02580 и A020/02581 мерцают полудрагоценными камнями, а корпус из стали и золота или просто стали. Часовыми метками модели A020/02581 служат голубые топазы, а у версии A020/02580 топазами инкрустирован bezель. Ну а циферблат не просто покрыт перламутровым налетом: он сделан из настоящего перламутра толщиной 4 мм.

Но топ-моделью является A020/02579 с бриллиантовыми часовыми метками. На каждом из 12 сегментов циферблата, чередуясь, сияет по три двойные линии бриллиантов, формируя причудливый, стильный геометрический орнамент. Стальной корпус также украшен бриллиантами (общий вес 1,2 карата). Белый ремешок из кожи аллигатора имеет особо прочную и надежную застежку, чтобы часы не потерялись в любой ситуации.

ДУЭТ

Любящие друг друга люди, как известно, мыслят в одном направлении. И если одному нравится модель часов, второй тоже не останется к ним равнодушным. Для таких пар, думается, и был выпущен дуэт Golden Bridge Duo Ceramic. Понятно, что механизм часов один и тот же — линейный багетный CO 113 шириной 3 мм и высотой менее 5 мм с ручным заводом и запасом хода 40 часов. Кстати, это классическая версия уникального механизма, ведь существует еще и «золотой мост» с автоподзаводом.

Корпуса сделаны из сапфира, рамы — из керамики, а механизмы, заводные головки и стрелки — из розового золота. Габариты мужской модели — 51 × 34 мм, женской — 43 × 21 мм. Изящество и комфорт керамики

прекрасно сочетаются с роскошью и твердостью сапфирового стекла. Чтобы ремешок плотно прилегал к корпусу, ушки на корпусе упрощены.

BUBBLE

Поклонники Corum скучали по модели Bubble, и она возродилась в классических черно-белых и коричневых тонах. Модель так назвали за массивное (высота 8 мм) сапфировое стекло-полусферу. Счастье, что Жак-Ален Вуйе понял: Bubble — такие же важные для Corum часы, как Admiral's Cup, Coin или Golden Bridge! Сохранив идею первых Bubble, модель 2015 года не стала полной их репликой. Обновленный «Пузырь» крупнее — диаметр 47 мм, высота корпуса 18,8 мм. Ставя во главу угла комфорт и функциональность, дизайнеры Corum оснастили корпус выпуклыми ушками, благодаря которым часы отлично сидят на запястье. Декор циферблата — квадраты разных размеров, которые увеличиваются к центру. Будем надеяться, что только пока: Северин Вундерман использовал эффект сапфировой линзы по максимуму, создавая на циферблате разнообразные миниатюры по эмали — настоящие шедевры.

Модели Bubble лимитированы 350 экземплярами. Винтажная версия — в бронзовых тонах, корпус с PVD-покрытием — контрастирует с люминесцентным эффектом покрытия Super-LumiNova, которое искусственно состарили. Иная перспектива открывается в полностью залакированных часах Bubble All Black: черное PVD-покрытие сочетается с черным матовым циферблатом и угольно-черными часовыми метками и стрелками.

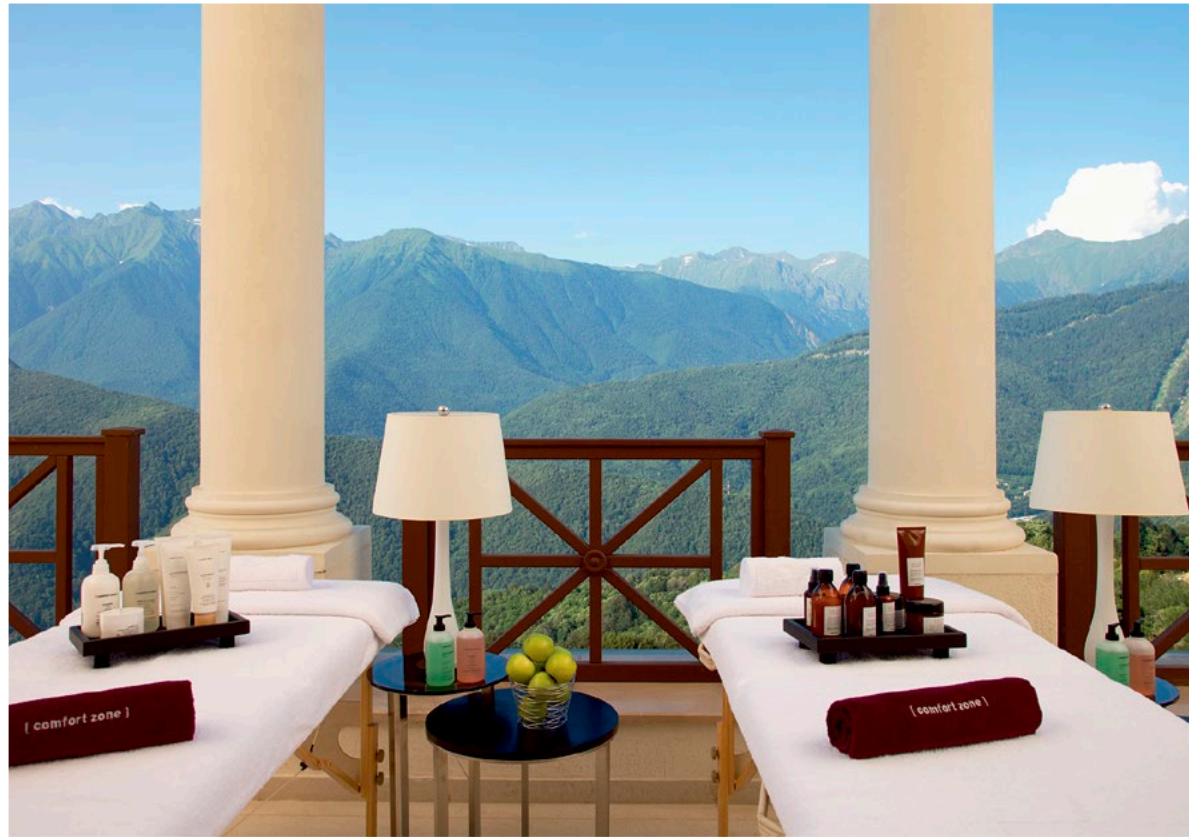
Свое место в культовой линии займут и «пузыри»-скелетоны. Здесь нет циферблата, автоматический калибр CO 0082 скелетонизирован образцовым манером. Все Bubble дополнены ремешками из каучука и кожи. MBV



Лето в горах

Мы привыкли, что горные курорты подходят для зимней лыжной поры, а летом следует спускаться к самой кромке моря. Но иногда стоит изменить привычке и, возможно, открыть для себя новые удовольствия.





Вверху:
Столы для массажа в главном люксе отеля с видом на живописные горы.

Крупно:
Банкетная терраса, оформленная для коктейльного приема.



Результатом XXII Зимних Олимпийских игр 2014 года для России стало не только внушительное количество золотых медалей, но и обновление знаменитого еще с советских времен курортного комплекса «Красная Поляна». Превосходно оборудованная лыжная трасса, спортивные и прогулочные маршруты в горах, уютные кафе и рестораны... И среди всего этого — роскошные пятизвездочные отели с лучшими пейзажами за окном, которые только можно вообразить.

ОТЕЛЬ

Solis Sochi Hotel — одна из жемчужин горнолыжного курорта «Горки Город», созданного под руководством Пьера Динера, дизайнера французского горнолыжного курорта Куршевель. Строгий классический силуэт на фоне солнечного горного склона, полукруглые арки, светлая колоннада верхних этажей — вид отеля заставляет вспоминать о королевских усадьбах в горах, о романтических историях среди лугов высоко над уровнем моря.

В любом курортном месте первое, визуальное впечатление имеет решающую власть и зависит от того, насколько построенное людьми органично вписывается в данное природой. Несколько десятилетий в моде была застройка в стиле «человек — венец творения», когда жилой комплекс кричал своей монументальностью подавлял все вокруг. К счастью, на новом витке развития курортная индустрия от этого отказалась: в Solis Sochi Hotel архитектурные решения и современные технологии настолько тактично внедрены в пейзаж, что с первого взгляда ясно: место для отдыха замечательное.

В отеле гостей ждут 120 современных номеров площадью от 31 до 487 кв. м. Также на территории отеля расположен весьма достойный спа-комплекс: посещение сауны или парной, косметические процедуры или массаж помогут восстановить силы после насыщенного дня.



*Solis
Sochi Hotel
в Красной
Поляне — чудное
место для
отдыха
круглый
год*

ПРОГРАММА

Каждый день на этом курорте должен быть наполнен увлекательными приключениями. С зимним отдыхом все понятно — расположение в паре минут ходьбы от подъемников и оборудованных трасс мирового класса и собственная спортивная служба для постояльцев просто обязывают попробовать встать на лыжи. А летом гостей Solis ждет немало сюрпризов: от занятий йогой на высоте 2200 м до велосипедных прогулок по живописным горным маршрутам и пикников.

«Для гостей подготовлены велосипедные и пешие экскурсии по специальным туристическим маршрутам. На них есть множество мест, откуда открывается отличный вид на Кавказские горы и долину реки Мзымта», — рассказывает генеральный директор Solis Sochi Hotel Дирк Шпиндельдрейер, открывший за свою жизнь полтора десятка отелей по всему миру. На местных альпийских лугах сама природа создала

идеальные условия для пикника всей семьей. Корзину в дорогу приготовит и соберет шеф-повар, который превосходно разбирается во всех тонкостях высокогорной кухни.

ОКРЕСТНОСТИ

Рядом с отелем находится станция канатной дороги «Горная карусель», ведущая к смотровым площадкам на высоте 1450 и 2200 м. Любителям экстрима придется по душе сплав по горной реке с прохождением захватывающих дух порогов. Также неподалеку от Красной Поляны расположен высотный парк приключений «Скайпарк» с самым протяженным в мире подвесным пешеходным мостом, проложенным над головокружительно глубоким ущельем, и площадкой для банджиджампинга на высоте 207 м. Парк построен совместно с новозеландской компанией, которая занимается созданием объектов для экстремального спорта на высоте.

Вверху:
Молочная ванна в главном люксе отеля.

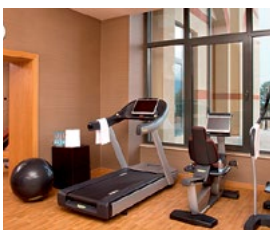
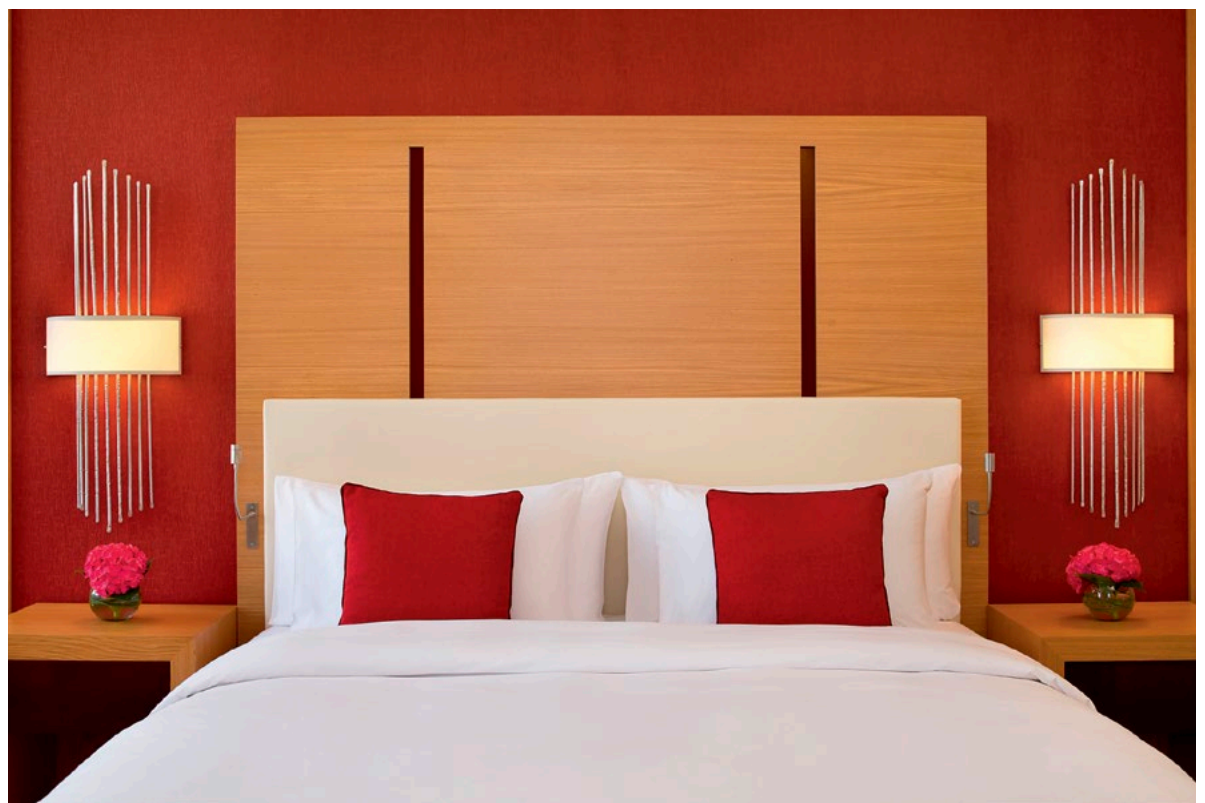
Крупно:
Стильный и уютный интерьер лобби отеля.

На странице справа, сверху вниз, слева направо:
Кафе Echo предлагает альпийское меню, в котором вы найдете классические австрийские десерты.

Интерьер апартаментов Mountain Suite.

Апартаменты Deluxe King.

Корзину с продуктами для идиллического пикника вам соберет шеф-повар.



ФИТНЕС

Хорошо оборудованный спортзал — обязательная составляющая современного высокочеловеческого отеля

Кроме того, гостей ждет широкий выбор экскурсий по красивейшим местам неподалеку от Красной Поляны, в том числе к горным водопадам, озерам и пещерам. Велосипеды-круизеры и тандемы постоянцы отеля могут взять напрокат в самом курортном комплексе «Горки Город».

Конечно, традиционная для сочинских субтропиков водная программа тоже предусмотрена: от отеля к побережью регулярно ходят автобусы, а на самом курорте работает аквапарк с большим бассейном, горками разной высоты и самым настоящим песчаным пляжем.

Согласитесь, традиционный ленивый отпуск в шезлонге проигрывает тому отдыху, о котором нам в этой статье удалось рассказать лишь в общих чертах. На месте, в Solis Sochi Hotel, вы успеете привыкнуть к маленьким ежедневным чудесам вроде кулинарного фестиваля или праздничного барбекю для всех постояльцев. А ведь именно из таких моментов и складывается настоящая атмосфера летнего счастья. **MBY**





КИНО И МОДА

Весной в рамках ежегодной премии Rolls-Royce Motor Cars самым динамично развивающимся дилером марки была признана московская компания «Авилон».

Текст **Ольга Селезнева** Фото **Rolls-Royce Motor Cars**

В крупнейшем в Европе шоу-руме Rolls-Royce компании «Авилон» представлен полный ряд автомобилей легендарной марки, включая модели Limited Edition. 15 июля здесь пройдет закрытый показ новых автомобилей лимитированных серий.

PHANTOM LIMELIGHT

Название Limelight переводится как «Огни рампы». Изобретение друммондова света в XIX веке



перевернуло мир театра, позволив выделять актеров на сцене направленным лучом. Так появилось выражение «in the limelight» («быть в центре внимания»).

Это и стало главной идеей создания модели Phantom Limelight, которая способна удивить даже тех, кто уже ничему не удивляется. Поскольку обладатели Rolls-Royce Phantom проводят время в пути на заднем сиденье, основное внимание было уделено салону. В задних дверях — отсеки для личных вещей: их можно персонализировать для джентльменов и леди. Здесь помещаются парфюм, футляры для часов и украшений, универсальный несессер с отделениями для кредитных карт, визиток, очков или косметики.

Иногда в автомобилях устанавливаются раскладывающиеся задние сиденья, напоминающие кресла в самолетах; их приходится дополнять специальными устройствами безопасности. Инженеры Rolls-Royce Motor Cars выбрали другой подход и в сотрудничестве с медиками создали сиденья абсолютно нового типа — впервые они будут установлены имен-

но на Phantom Limelight. Наклон спинки — 27°, подставки для стоп — 30°, а опору для ног электропривод поднимает на 68°; все это создает безопасное и комфортное положение пассажира.

Для Limelight предлагаются две цветовые схемы салона. В светлой вариации кожа оттенка Seashell дополнена контрастными вставками Navy Blue, в темной — все наоборот. Деревянные панели цветов Piano Seashell и Smoked Chestnut используются только в этой коллекции. Кузов окрашен в роскошный, но сдержанный оттенок Gala Blue. В нанесенной вручную декоративной линии вдоль кузова — фирменная деталь Rolls-Royce — чередуются оттенки Seashell и Navy Blue, что создает иллюзию трехмерности. Будут выпущены всего 25 экземпляров Phantom Limelight, на которые уже принимаются заказы у дилеров Rolls-Royce по всему миру.

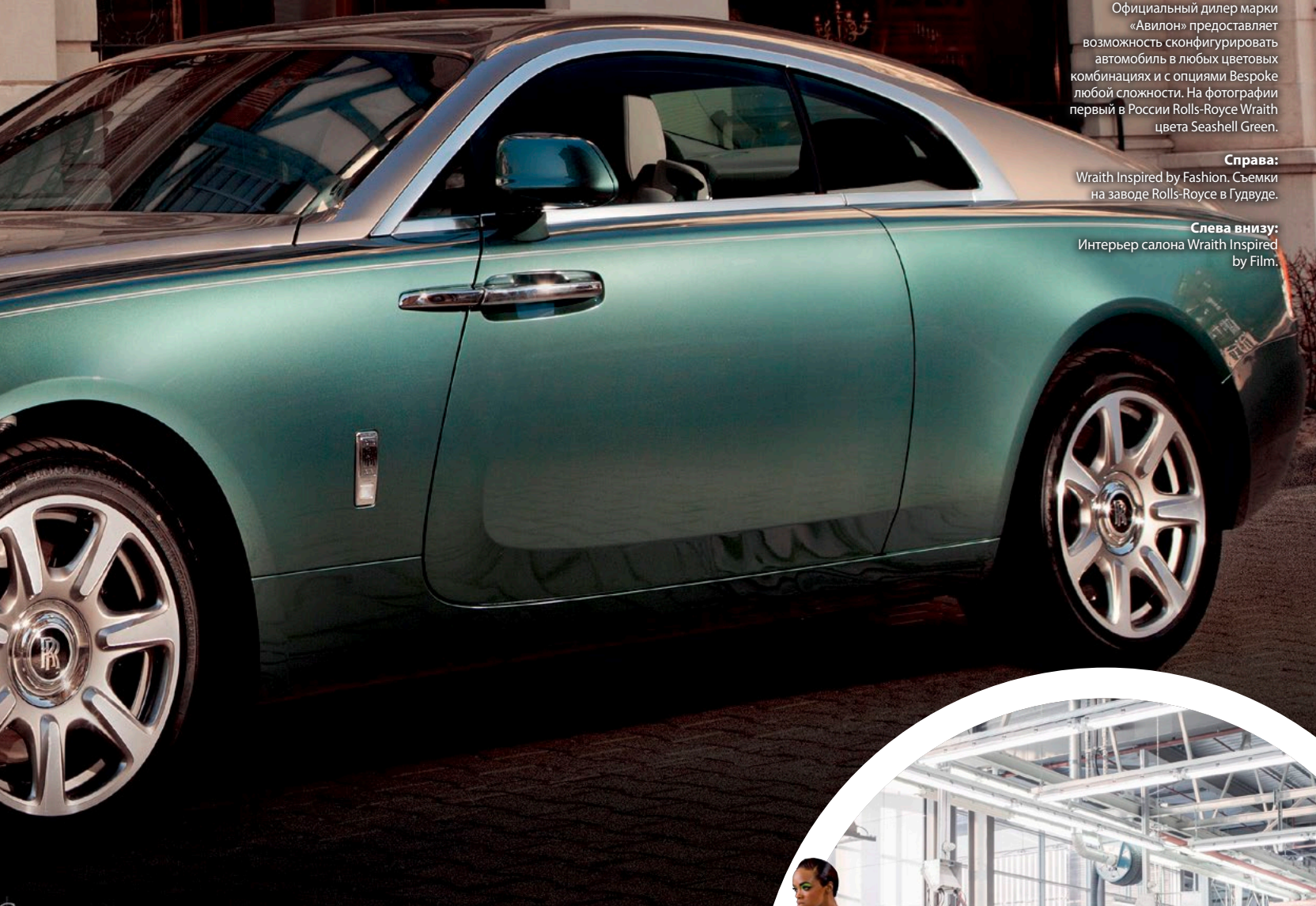
WRAITH INSPIRED BY FILM

Фильм «И мир замер» («And the World Stood Still») компания Rolls-Royce Motor Cars выпустила в 2013 году для презентации новой модели Wraith. Тогда для съемок с использованием технологии «квантового времени»

Вверху:
Официальный дилер марки «Авилон» предоставляет возможность сконфигурировать автомобиль в любых цветовых комбинациях и с опциями Bespoke любой сложности. На фотографии первый в России Rolls-Royce Wraith цвета Seashell Green.

Справа:
Wraith Inspired by Fashion. Съемки на заводе Rolls-Royce в Гудвуде.

Слева внизу:
Интерьер салона Wraith Inspired by Film.



потребовалось 100 зеркальных камер, 36 компьютеров, 1,5 км кабеля и один прототип автомобиля Rolls-Royce Wraith. В этом году фильм включили в национальный архив Британского института кино, и в честь этого события Rolls-Royce Motor Cars выпустила автомобиль Wraith Inspired by Film.

Цветовая схема кузова выполнена в оттенках Silver и Jubilee Silver, а статуэтка Spirit of Ecstasy из серебра символизирует образ роковой женщины. В фильме двери автомобиля неожиданно открываются, и... В реальном авто внутри вы обнаружите яркий интерьер. Антрацитовая кожаная отделка с акцентами цвета Casden Tan напоминает костюм супермена, а неполированная древесина макассара с тонкой алюминиевой лентой подчеркивает непростой характер автомобиля.

Wraith — самый мощный представитель семейства Rolls-Royce, предназначенный для самостоятельного управления владельцем. Его поведение на дороге иллюстрирует динамичный облик: укороченная база и широкая задняя колея соответствуют сокрытой под капотом мощи. Двигатель V12 (624 л.с.) с двойным турбонаддувом обеспечивает разгон до 100 км/ч за 4,6 с.

WRAITH INSPIRED BY FASHION

Идеи для еще одной коллекционной модели Rolls-Royce были почерпнуты на показах мод и у прославленных кутюрье. Кузов выполнен в двух оттенках белого: Andalucian White и Arctic White. Таким образом, получилась нейтральная «канва», позволяющая дополнить интерьер автомобиля яркими акцентами. Помимо традиционных деталей отделки: вышивки на подголовниках, декоративной строчки и окантовки кресел, — в эффектной двухцветной гамме выполнен и руль. Чтобы сделать его еще более изящным, применили технику потайного шва, также заимствованную из мира моды. Карманы всех дверей отделаны шелком с абстрактными мотивами на тему образа Spirit of Ecstasy. Каждое изображение расположено строго под углом 55°, чтобы не нарушать гармонию с линиями двери. Еще одна дань моде — использованный в кожаной отделке дверей контрастный кант из шелковой тесьмы. Это особый прием, применяемый портными из ателье Bespoke.



Громкий успех модели Wraith, привлечшей в ряды клиентов британской марки новое поколение успешных бизнесменов, подтверждает растущий спрос на персонализацию автомобилей. 95% всех Wraith, покинувших в прошлом году стены завода в Гудвуде, имели минимум один элемент Bespoke, что еще раз доказывает: Rolls-Royce — это и есть индивидуальность. **MBY**

Храброе сердце

Таинственный парящий скелетонизированный турбийон Bovet Tourbillon Braveheart в корпусе-трансформере нынче стал одним из главных откровений мира высокого часового искусства.

Первое, что бросается в глаза, когда берешь в руки эти часы, — конечно же, большая каретка турбийона. Она открыта взору с обеих сторон корпуса, и поэтому непонятно, что держит каретку: ни моста сверху, ни опоры в виде подшипника здесь нет. Оказывается, держится турбийон на едва заметных креплениях в центре длинной оси, чьи кончики зафиксированы в спрятанных в платине механизма подшипниках. При этом анкер и спусковое колесо крепятся на нижней части этой оси, а колесо баланса и спираль расположены в верхней. И это только два из шести патентов, защищенных в ходе создания важнейших деталей и узлов столь удивительных часов.

Не успев разобраться с первым вопросом, тут же начинаешь задаваться новыми. Например, как мастерам мануфактуры Dimier 1738 удалось разместить на обоих кончиках оси каретки турбийона трехконечные секундные стрелки и заставить их вращаться в противоположных направлениях? Такое под силу только виртуозам из Jaeger-LeCoultre в одних из наиболее сложных в мире часов Reverso Tryptic. Может, позаимствовали? Нет! Изобрели и произвели собственную, оригинальную систему соосной двусторонней секундной индикации. Более того, умудрились инте-

грировать изобретение во всю ту же длинную ось. Разумеется, и сама система, и способ ее интеграции в ось каретки турбийона также запатентованы. Отдельный подвиг — стабильное вращение оси и ее идеальная балансировка. Ведь если столь длинная и мудреная ось начнет вращаться кое-как, часы выйдут из строя через пару недель, и об их точности лучше не вспоминать.

Следующие важные вопросы — «как удалось достичь такого запаса хода и как решена при этом проблема постоянства силы?» Ведь всякому мало-мальски знакомому с законами механики человеку известно, что состояние заводной пружины оказывает чуть ли не главное влияние на точность хода часов. Когда пружина натянута до предела, амплитуда колебаний балансового колеса достигает 340°, и часы отстают. Затем пружина раскручивается, обод баланса начинает частить — часы убегают вперед. Поэтому обычные часы имеют, как правило, короткую заводную пружину и запас хода около 40 часов.

Но ведь у Bovet Tourbillon Braveheart два барабана, в каждом из которых свита спираль длиной 104 см. При этом диаметр каждого из барабанов примерно равен диаметру циферблата. Поэтому запас хода калибра Virtuoso II составляет целых 22 дня! Но как точно будут ходить часы на протяжении более трех недель?

Механизм Virtuoso II собран из 722 деталей, и каждая подверглась полировке и декору





Проблема постоянства силы здесь решена гениально просто. Колесо баланса почти невесомо в центре и имеет три спицы, на конце каждой из которых зафиксирован грузик стреловидной (для лучшей аэродинамики) формы. Масса грузиков придает колебаниям колеса гораздо большую инерцию, что снижает зависимость амплитуды от силы взвода заводной пружины. Обычная плоская балансовая спираль с такой нагрузкой, конечно же, не справится. Пришлось мастерам Bovet разрабатывать собственную спираль цилиндрического сечения из собственного же секретного сплава. На вопросы о его рецепте они отшучиваются: мол, сплав не менее сложен, чем сами часы. Новая чудоспираль обеспечивает, по словам производителей, практически идеальную изохронность. Причем самое удивительное, что произведена она на собственной мануфактуре Dimier 1738. А бренды, которые сами производят спирали, в Швейцарии можно сосчитать по пальцам одной руки.

Заводить такие часы нужно раз в три недели, но в любом случае это было бы непростое занятие, не оснасти их мастера особой дифференциальной передачей с двойными зубьями конической формы, которая многократно увеличивает скорость и эффективность завода. Разумеется, компания Bovet запатентовала и ее.

Значительно усложнило задачу построения механизма Virtuoso II и то, что Паскаль Раффи, владелец и генератор идей дома Bovet, захотел поместить часы в свой универсальный корпус-трансформер Amadeo. При нажатии секретной кнопки в заводной головке наручные часы легко превратить в настольные или карманные. Соответственно, индикация времени



Регулятор

Текущий час показывает одинокая стрелка на циферблате, минуты — метка-ретроград, а секунды — стрелка в виде трехлопастного пропеллера

на лицевой и оборотной стороне должны различаться, и потому на лицевом циферблате она выполнена в стиле «регулятор»: текущий час демонстрирует одинокая стрелка на циферблате, минуты показывает метка-ретроград, а секунды — стрелка в виде трехлопастного пропеллера. С обратной стороны циферблат выглядит обычно, но чуть выше по центру в нем сделано отверстие, сквозь которое видны зубья заводного дифференциала.

Механизм Virtuoso II за пределами сложен и невероятно красив. Каждая из 722 его деталей прошла через руки мастеров полировки и декора; каждый уголок сглажен, а видимые поверхности покрыты разнообразным узором. На обоих заводных барабанах выгравирован старинный девиз дома Bovet «Faictes de mains de Maistres pour servir ponctuels Gentilshommes, ce par quoy nous attestons longue valeur». Перевод такой: «Рождены руками великих мастеров, чтобы служить пунктуальным господам, и мы гарантируем непреходящую ценность этих часов». Колесо баланса колеблется медленно и величественно, так как имеет классическую для карманных часов частоту 18 000 пк/ч.

Многофункциональный корпус Bovet Tourbillon Braveheart имеет диаметр 45,2 мм и делается из красного или белого золота или платины. Золотых моделей будет выпущено по 30 штук, платиновых — всего 20. Поскольку некоторые предпочтут носить этот чудный турбийон как карманные часы, к ним прилагается не только роскошный, сшитый вручную ремешок из кожи аллигатора, но и золотая или платиновая цепочка. По желанию можно заказать инкрустацию ободка корпуса алмазными багетами. **MBV**

На первом развороте:
При создании часов Bovet
Tourbillon Braveheart защищено
6 патентов.

На странице слева:
Изготовленный из платины,
красного или белого золота
многофункциональный корпус
Bovet Tourbillon Braveheart имеет
диаметр 45,2 мм. Золотых
моделей будет выпущено
по 30 штук, платиновых — 20.

На этой странице:
Путем нажатия секретной кнопки
в заводной головке корпус-
трансформер Amadeo легко
превращается из наручных часов
в настольные или карманные.



Радости для СВОИХ



Принято считать, что отель — место туристическое и местным жителям там делать нечего. Solo Sokos Hotel Palace Bridge в этом смысле — замечательное исключение из правила.

Текст Яна Гусева

Про отель Solo Sokos Hotel Palace Bridge в Северной столице слышал, наверное, каждый. К бесконечной радости тех, кто внимательно относится к сохранению исторического наследия, новый проект отлично вписался в окружение построек XVIII–XIX веков Биржевого переулка. Но жители Петербурга редко оказываются на территории отеля — считается, что если номер вам не нужен, в отеле делать нечего. Поэтому я впервые вошла в эти двери только теперь, для деловой встречи — и пожалела, что прежде упускала возможность провести время в столь удивительном пространстве в самом сердце города.

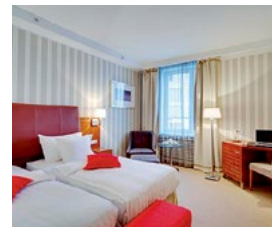
РЕСТОРАНЫ

Так изящно объединить старину и современность проектировщикам удалось не только снаружи, но и внутри. Вековая кирпичная кладка, эффектные арки, трогательная оконная резьба — все это с любовью сохранено в интерьерах. От сурового питерского климата внутренний дворик XIX века защищен

стеклянным потолком — здесь располагается лобби-бар Bridges, идеальное место для деловой встречи или ланча с друзьями.

Рядом, в роскошном зале с тяжелыми портьерами и люстрами черного муранского стекла, ресторан испанской кухни Sevilla. Кормят вкусно: буйство красок и вкусов чуть ли не богаче, чем в Испании настоящей. И удивительно, насколько атмосфера средиземноморской старины подходит этому уютному месту.

А за секретной дверью — мир гастрономических приключений Dans Le Noir, единственное место в городе, где гостям предлагают насладиться блюдами... в полной темноте. Рассеянность, неизбежная в непрозрачном для света помещении, быстро проходит: сотрудники ресторана, люди с ограниченными возможностями зрения, помогают сориентироваться в обстановке. Удивительно, как по-иному чувствуется вкус, когда не видишь блюдо: иные оттенки, иная интенсивность. Такой яркий чувственный опыт стоит пережить хотя бы однажды.



Номера

Сеть отелей Sokos традиционно славится уютными номерами и превосходным сервисом. Solo Sokos Hotel Palace Bridge не стал исключением



*Аквазону
с видом на
петерское небо
можно найти
только в
Sokos*

Крупно:
Убранство ресторана испанской кухни Sevilla идеально подходит для старинных стен, которые во время перестройки дизайнеры с любовью сохранили.

Сверху вниз:
Спа-зона, роскошный бассейн и целых шесть видов саун доступны не только гостям отеля, но и жителям города.

Лобби-бар Bridges — отличное место для делового обеда или коктейля с друзьями.

В интерьере отеля прекрасно сочетаются элементы старины и современные акценты.

СПОРТ

В предельно функциональном пространстве Solo Sokos Hotel Palace Bridge немало удовольствий и для тех, кому нравится сжигать калории. В качестве альтернативы слишком шумным и слишком одинаковым тренажерным залам в моллах Sokos предлагает фитнес-центр EasyFit под старинными кирпичными сводами и организованный специально для женщин проект LadyLine в уединенных мансардных галереях. Безусловно, посетителям здесь доступен весь спектр услуг, необходимый в фитнес-центре мирового уровня.

ВОДА

Я — человек от спорта далекий, зато равнодушный к водным процедурам. Поэтому готова была укутить локоть от досады, что раньше не знала о спа- и велнес-центре отеля — огромной аквазоне с видом петербургского неба. Здесь, под стеклянным куполом, раскинулся

целый водный мир с бассейном, гидромассажем, термо- и криокупелями и просто изумляющим разнообразием парных. Отделанная мозаикой в римском стиле аквазона летом открыта солнечным лучам, а зимой расцвечена огнями. Только представьте: наслаждаться банными процедурами и одновременно любоваться звездным небом! Посетить аквазону, как и все спа-процедуры, могут не только гости отеля, но и обычные петербуржцы. Об этом мало кто знает, так что шумно илюдно здесь бывает крайне редко, и поэтому уверенно заявляю: познакомиться с этим местом нужно непременно.

Конечно, все секреты Solo Sokos Hotel Palace Bridge я вам не выдала: ведь иногда приятнее находить новые радости и делать собственные открытия в самом центре любимого города самостоятельно. И при посещении Sokos в Биржевом переулке вас, возможно, ждут новые приятные сюрпризы. **IMBY**

Легкая безупречность

Удивительно, но в отношении мужской моды до сих пор бытует заблуждение, будто качественная и статусная одежда — это всегда немного чопорно и даже скучно. А, наоборот, смелость в оттенках или силуэте сопровождается некоторой небрежностью. Новая коллекция Uomo Collezioni доказывает, что подобные противопоставления — всего лишь миф.

Признанный лидер мужского костюма класса deluxe в этом сезоне делает ставки на облегченные фасоны, светлые ткани и яркие акценты. Дизайнеры бренда обратились к благородной синей палитре — васильковому цвету, цвету грозового неба, акварельным тонам. В блейзерах проявились оттенки лаванды, мятных леденцов, вереска, римской терракоты. Конечно, Uomo традиционно беспечному движению на гребне модной волны предпочитает творческое переосмысление популярных тенденций: к примеру, актуальный в этом сезоне бирюзовый цвет разбелен, и блейзер такого оттенка наверняка не надоеет и через сезон.

Желание уйти от канонов дресс-кода и слегка похулиганить прослеживается в каждом образе коллекции. Однако идеальное ручное качество кроя и пошива, как и тщательный отбор тканей, остаются главными свойствами Uomo Collezioni из сезона в сезон. Немного дерзкая, очень приметная и безупречно стильная новая коллекция смотрится дорого и статусно: эти костюмы восхитят публику не только на щегольской вечеринке, но и в зале серьезных переговоров.

Особенно тщательное внимание к каждой детали заметно в линии JM Icon: эти модели скорее уместно назвать предметами искусства, а не одежды.

Во-первых, каждый наряд линии JM Icon производится в ограниченном количестве. Если для вас ценно



Цветовая гамма

В новом сезоне на пике популярности оттенки синего, бирюзового, цвет мяты, лаванды и персидской сирени

не просто помнить о моде, но в изменчивых ее изгибах оставаться неповторимым, — эта коллекция для вас.

Во-вторых, JM Icon — это практически ювелирная безупречность каждого стежка: на примере линии можно изучать самые трудоемкие портновские приемы и секреты, которые сегодня почти утрачены. Взять хотя бы ручную вспушку. Она, как правило, выполняется в самых дорогих пиджаках лишь по краю лацканов, а кожаный или замшевый кант — по кромке карманов. Однако в коллекции JM Icon ими отмечены все конструктивные линии и детали как с лицевой, так и с изнаночной стороны. Кроме того, подкладочный шелк в пиджаках и куртках заменен на принтованный галстучный с вышитыми знаками марки, внутренние карманы обработаны контрастными бейками, а для подворотничков использована ткань с ярким орнаментом.

Все эти эксклюзивные детали известны лишь владельцу, но мы понимаем, как это работает: именно незаметные детали формируют качество костюма, а сам костюм четко заявляет о статусе владельца.

Новая коллекция доказывает: дизайнеры Uomo знают секрет, как сочетать высокий статус с легкостью и смелостью цвета и фасона. И значит, с Uomo Collezioni не придется выбирать между солидностью и шиком: отдавая дань и моде, и традиции, эти костюмы позволяют своему хозяину оставаться самим собой. MBV



Главный принцип модного дома Uomo — совершенство в любой детали: каждая строчка, каждый элемент костюма, от манжетов до подкладки, отличается превосходной проработкой.



AZIA в Европе

«Запад есть Запад, Восток есть Восток, и вместе им не сойтись», — писал когда-то Киплинг. Но из всякого правила есть исключения. В Гранд Отеле Европа, воплощающем всё лучшее в западной культуре, открылся масштабный ресторанный проект AZIA — заведение, которое непременно следует посетить.

Азиатских ресторанов в городе немало. В том числе и потому, что предлагать экзотическую кухню европейцу — легкая работа: упрощаем и адаптируем под местные вкусы несколько самых популярных рецептов, подаем в стильной посуде — вот вам и атмосферный ресторанчик. В принципе этого достаточно для вкусного питания и хорошего настроения. Но если гость действительно хочет разобраться в хитростях загадочного гастрономического азиатского мира, ему требуется нечто иное.

Ресторан AZIA — новый проект от Гранд Отеля Европа — сможет удивить своим меню не только случайного искателя новых гастрономических ощущений, но и ценителя, изучавшего кулинарные тонкости непосредственно в Южной, Юго-Восточной и Восточной Азии. Даже в путешествиях не каждый гурман получит возможность попробовать, к примеру, приготовленного в воке краба по-сингапурски с перцем чили, цыпленка из тандура с морковью с имбирем или паровые булочки с начинкой из мяса омара. Теперь же все это и многое другое можно заказать в AZIA.

Меню составлено не по географическому принципу, а по методам термической обработки продуктов: в ресторане готовят на огне, на пару, в воке и в тандуре. Любители приправ оценят коллекцию восточных специй заведения, которая насчитывает более 150 наименований, а также оригинальные индийские маринады и свежий васаби домашнего приготовления.

Кроме обеденного зала, в огромном пространстве ресторана (250 м²) предусмотрены барная зона, VIP-зона на 8 персон и зона открытой кухни. Суши-меню представлено за отдельной суши-стойкой. Интересен выбор десертов, среди которых значится «Айс Качанг» — традиционный малайский десерт из фруктового льда с фруктами, соусами и сиропами.

Выше всяких похвал и винная карта. Наряду со впечатляющим разнообразием вин из традиционных регионов, есть действительно редкие и неожиданные

позиции, такие как вино Magrez Aruga из винограда Кошу, произрастающего в японском городе Изехара. Любители крепких напитков смогут оценить коллекцию sake и сёту. Название последнего дословно переводится как «жженое вино»; напиток получают путем дистилляции с использованием зерновых, обычно риса, и в Японии он популярен не меньше, чем известный на весь мир sake.

Шеф-поваром ресторана стала Лариса Кордик. В ее подчинении — интернациональный коллектив поваров, где су-шефами являются Варапорн Писанпон из Бангкока и Карма Шерпа родом из Тибета. Талант тибетского кулинара многим постояльцам Гранд Отеля Европа хорошо известен: Карма не один год работал в отельном ресторане «Чопстикс».

AZIA, впрочем, существенно отличается от других проектов Гранд Отеля Европа не только кухней, но и внешним видом. Как и при работе с меню, в процессе оформления ресторана владельцы руководствовались принципом «никакого упрощения». В отделке помещений использовались традиционные азиатские материалы, например, древесина касторовой аралии или японский гранит аджи. Игру контрастов, свойственную азиатской кухне, в интерьере подчеркивает сочетание шероховатой текстурированной кирпичной плитки и массивных стеклянных блоков.

Но самый яркий контраст — это, конечно, возможность погрузиться в настоящую азиатскую атмосферу в самом сердце европейского Петербурга, в величественном Гранд Отеле Европа. Хотя бы ради этого эффекта мгновенного перемещения в другую культуру и в другое полушарие ресторан AZIA посетить совершенно необходимо. **МВУ**



На странице слева:
Утка по-кантонски с жареным рисом, яйцом и хрустящим шалотом.

Вверху справа:
Салат с хрустящей уткой, вонтонами и гранатовым соусом.



Ветер Калифорнии

Для человека внутренне свободного и независимого важно проявлять свои взгляды на жизнь и в одежде тоже. Яркая и элегантная коллекция от GANT в калифорнийском духе, пожалуй, идеально справится с этой задачей.

Удивительно, насколько сильный отклик в сердцах, мыслях и стиле людей находят порой близкие настроения далеких земель. Смелый и свободный дух Северной Калифорнии, где следование мечте важнее любых правил и — уж точно! — сильнее любых препятствий, манит не только американскую молодежь. Более рассудительные и неспешные европейцы давно переняли идею, что настоящий шик вовсе не в строгости, а в свободе, — ту идею, которой пропитаны дороги солнечного штата Калифорния. Неправильно считать, что мода формирует настро-

ния. Мода лишь отзывается на внутренние порывы человека, на его требования к себе и к миру. Так что по-калифорнийски свободный, но полный достоинства стиль не мог не прижиться в среде людей, верных своим ценностям и смелых в творческом поиске. И, конечно, не мог не привлечь дизайнеров GANT, которые много лет создают превосходные модели одежды именно для внутренне свободных, смело идущих по жизни людей.

В этом сезоне на создание новой яркой коллекции мужских и женских моделей одежды дизайнеров GANT вдохновили бескрайние пейзажи калифорнийского винного региона Санома. Необычное прочтение знакомых силуэтов, глубокая природная палитра с оттенками осенней листвы, виноградной грозди и красного вина, традиционно безупречные материалы — все это позволяет ожидать, что новая линия будет радовать поклонников GANT куда дольше одного сезона.

Основой коллекции стала верхняя одежда — шерстяной бомбер для мужчин и замшевое пальто для девушек. Мягкие джемперы и яркие брюки строгого кроя



На
коллекцию
дизайнеров
GANT
вдохновила
солнечная
Калифорния

отлично сочетаются в разных комбинациях, позволяя каждый день формировать новый непринужденный образ. Легкие блузы и рубашки классических моделей выделяются необычной фактурой и теплыми расцветками.

Такой наряд уверенно заявляет: даже на деловой встрече не стоит отказываться от личного комфорта. Эта одежда для тех, кто легко работает и легко отдыхает.

«Мы старались привнести в коллекцию особый дух. Представьте, что вы проводите выходные, отдыхая с друзьями в старинной винодельне, гуляете на природе, вдыхая пьянящий свежий воздух и дегустируя лучшие вина Калифорнии», — рассказывает Кристофер Бастин, креативный директор GANT.

Идея удалась: осенне-зимняя коллекция не только превосходно защищает от прохладных ветров, но безупречно воплощает в материале смелый творческий дух солнечной Калифорнии. **МВУ**

Теплые осенние цвета мужской и женской коллекций GANT словно впитали в себя осенние краски Северной Калифорнии: вечерняя земля, спелая виноградная лоза и опавшая листва — самые актуальные оттенки в сезоне.



Жемчужина пейзажа

Жилой комплекс с хорошими квартирами — явление в Северной столице нередкое. А вот жилой комплекс, достойный украсить город, оказывается уже нередковым событием.

Очарование Северной Венеции начинается с водной глади, очертаний береговых линий Невы, дворцов и памятников царских времен на главных набережных города. Все это создает неповторимый облик Петербурга.

Но возникают новые дома, и силуэты берегов меняются. К счастью, последние годы жилые проекты у воды отличаются достойным архитектурным исполнением. Среди многоквартирных домов, появившихся на берегах Малой Невки, особенно выгодно выделяется место под названием Леонтьевский мыс, на котором возводят одноименный комплекс.

«Леонтьевскому Мысу» повезло с расположением. Из окон квартир комплекса открываются великолепные виды на природу Крестовского острова, водную гладь рек Малая Невка и Ждановка, Финский залив и Петроградскую сторону.

Добраться отсюда до исторического центра Петербурга труда не составит. Всего несколько минут на автомобиле отделяют жителя «Леонтьевского Мыса» от главных достопримечательностей города:

Дворцовой площади, Петропавловской крепости, Исаакиевского собора и Адмиралтейства.

Более того, попасть туда можно и по воде: важным преимуществом проекта станет собственная марина на 50 швартовных мест, так что жители «Леонтьевского Мыса» смогут забыть об автомобильных пробках и наслаждаться видами Петербурга с воды. Впрочем, и вид на воду с собственной 600-метровой набережной открывается весьма впечатляющий.

Особая гордость создателей «Леонтьевского Мыса» — дизайн от культовой студии YOO inspired by Starck по проекту известного дизайнера Филиппа Старка.

На фасаде дома, выполненном в классической палитре матово-белого оттенка, выделяются золотистые рамы. По задумке Старка, «Леонтьевский Мыс» в оправе из белого камня будет похож на океанский лайнер и не только станет уютным домом, но достойно украсит облик Петербурга.

Жить в гармонии с любимым городом и с любимым увлечением — яхтами — это редкая ценность. В этом смысле жители «Леонтьевского Мыса» действительно счастливые люди. **MBY**

*Жить
в гармонии
с любимым
городом — это
непреодолимая
ценность*

ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

Как проектируют и строят яхты



О ФОРМЕ И СОДЕРЖАНИИ

Хорошая яхта — это не только изящные линии, оригинальное остекление надстройки и эффектные интерьеры. Хорошая яхта — это, прежде всего, мореходное судно.

Текст **Петр Шестаков**

Меня давно подбивали написать статью о том, как проектируют яхты. Но я все время откладывал ее «на потом», чему было несколько причин. Первая и главная — такую статью следует писать практикующему специалисту. Вторая — изложить на нескольких журнальных страницах в деталях весь процесс невозможно: этому учат годами. Ко всему прочему, при проектировании яхт разных типов зачастую применяют разные подходы, критерии и инструментарий.

Но вот я решился; только вместо краткого курса проектирования предлагаю вашему вниманию статью о том, как проектируют траулерные яхты Selene на верфи Jet Tern Marine. И еще: ориентируясь на журнальный формат, коснусь в ней лишь аспектов, связанных с формой корпуса.

НАГЛЯДНЫЙ ПРИМЕР

В качестве такового я выбрал Selene 58, и вот почему. Мой приятель недавно заказал у Jet Tern Marine такую яхту. Будучи человеком морским и практичным, при составлении контракта он уделял больше внимания компоновке судна, удобству эксплуатации, надежности систем и оборудования. Мне же захотелось показать ему (и, конечно, читателям), как оптимизация обводов, помимо вместимости, определяет мореходные качества судна. Далее — траулеры не столь знакомы большинству по сравнению с классическими моторными яхтами или круизерами. И последнее: на сайте компании Jet Tern Marine многие теоретические и практические вопросы подробно освещены, так что просто грех этим не воспользоваться.

«ЧИСТАЯ» ГЕОМЕТРИЯ

Проектирование судна — многоэтапный итерационный процесс создания виртуальной (графической, цифровой) модели сложного инженерного сооружения, сопровождающийся согласованием большого числа характеристик и требований при соблюдении ряда начальных и граничных условий. Приступая к проекту, прежде всего следует определить тип яхты и модель ее использования. Далее, в процессе реализации проекта предстоит разработать форму корпуса (обводы) с учетом материала, конструкцию, решить вопросы общего расположения (компоновка), выбрать моторную установку, провести необходимые расчеты, не забывая при этом о внешней и интерьерной эстетике... Ближе к финалу понадобятся

документы, регламентирующие технологические процессы постройки судна на верфи. Каждый из этих этапов включает множество инженерных операций, но мы договорились касаться только формы корпуса яхты и того, что с ней связано.

Итак, концепция нашего судна — стеклопластиковая яхта траулерного типа. Говоря о специфике таких яхт, некоторые обращают внимание исключительно на обратный наклон лобового стекла надстройки — характерную, но вовсе не главную особенность яхт-траулеров. Помимо архитектурно-конструктивных отличий, к числу принципиальных черт Passagemakers (подгруппа траулерных яхт, куда входит Selene 58) относятся:

- высокая мореходность (малая зависимость от погодных условий, неограниченный район плавания);

Важный критерий при выборе обводов корпуса и мощности силовой установки яхты — относительная скорость

форма батоксов в зоне гребного винта повышает давление, отдаляя момент возникновения кавитации. Возможный недостаток таких обводов — рысканье яхты на попутной волне. Здесь этому противостоят длинный балластный фальшкиль и руль большой площади.

Помимо прочего, такая форма корпуса обеспечивает требуемый объем, который характеризует коэффициент общей полноты δ (или C_p , призматический коэффициент). Чем больше значение δ , тем больше полезный объем судна. У Selene 58 его величина составляет 0,73 — как у грузовых судов. Такой корпус с обилием свободной открытой площади на главной палубе легко вмещает три каюты («мастер» на миделе); в моторном отсеке, кроме двигателя, поместился дизель-генератор и топливные цистерны, а в корме — большая кладовая.

Коэффициент полноты ватерлинии α показывает заострение корпуса в оконечностях (ходкость) и влияние обводов на начальную остойчивость. С повышением α остойчивость повышается, но ухудшается обтекание корпуса и падает скорость. У Selene 58 величина α не указана, но статистически для подобных яхт она укладывается в диапазон 0,65–0,75.

Коэффициент полноты мидель-шпангоута β косвенным образом

характеризует продольное распределение объема и также влияние обводов на ходкость. Для такой яхты он может достигать величин 0,58–0,72.

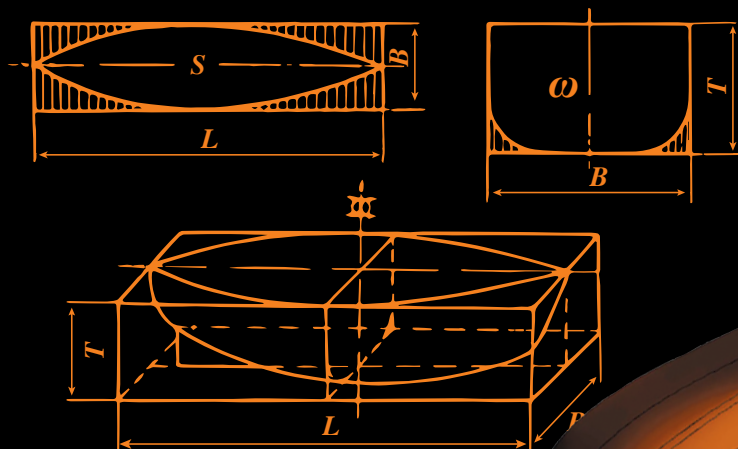
Здесь следует сказать еще об одном показателе — D/L , величина которого в спецификации Selene 58 указана как 287. С ростом водоизмещения (при той же длине) она будет возрастать, отражая увеличение вместимости (топливо, запасы) и более спокойный ход на волне. D/L растет и по мере снижения длины. Для 50-футовой траулерной яхты рекомендуется $D/L=270$ (у Selene 58 при полной загрузке $D/L=316$).

СКОРОСТЬ — ОТНОСИТЕЛЬНАЯ И АБСОЛЮТНАЯ

Важным критерием при выборе обводов корпуса и мощности силовой установки яхты является относительная скорость. Чаще в качестве этого безразмерного параметра используют число Фруда по длине или водоизмещению (Fr_L или Fr_Δ), но на сайте Jet Tern Marine фигурирует другое выражение относительной скорости — S/L , связанное с понятием «скорость корпуса». Смысл его в следующем. При движении яхты в водоизмещающем режиме корпус создает систему волн. По мере роста скорости растет длина носовой волны, в определенный момент достигая длины корпуса. Эта скорость и называется скоростью корпуса, а ее величина S/L равна 1,34 (независимо от длины судна). Если на малых скоростях удвоение

- значительная вместимость, дающая высокую автономность по топливу и запасам, а также желаемый уровень комфорта.

Заданная концепция и описанные качества предполагают корпус, движущийся в водоизмещающем режиме. В отличие от традиционных круглоскулых или острогоскулых форм, корпус Selene 58 комбинированный, где четко выраженная скула проявляется после миделя в сопровождении плоских днищевых секций в корме. При достижении определенных скоростей, когда круглоскулый корпус просядет кормой (избыточный дифферент) на собственной волновой системе, эти плоские секции обеспечат некоторую подъемную силу и выровняют корпус, что добавит скорости. Кроме того, слегка изогнутая



МИНУТА НА РАЗМЫШЛЕНИЕ
ВАЖНЫЕ ПАРАМЕТРЫ

Коэффициент общей полноты δ — отношение водоизмещения к объему описанного параллелепипеда

$$\delta = \frac{V}{L \cdot B \cdot T}$$

Коэффициент полноты ватерлинии α — отношение площади ватерлинии к площади описанного прямоугольника

$$\alpha = \frac{S_w}{L \cdot B}$$

Коэффициент полноты мидель-шпангоута β — отношение площади подводной части мидель-шпангоута к площади описанного прямоугольника

$$\beta = \frac{S_M}{B \cdot T}$$

$$D/L = D_p / 2240 \cdot (0,01 L_p)^3$$

Число Фруда по длине

$$Fr_L = \frac{v}{\sqrt{g \cdot L}}$$

Относительная скорость S/L

$$S/L = v_{kn} / \sqrt{L_F}$$

$$A/B = S_n / S_p$$

L — длина по ВЛ, м

L_F — длина по ВЛ, фоты

B — ширина, м

T — осадка, м

V — водоизмещение, м³

D_p — водоизмещение, фунты

S_w — площадь конструктивной ватерлинии, м²

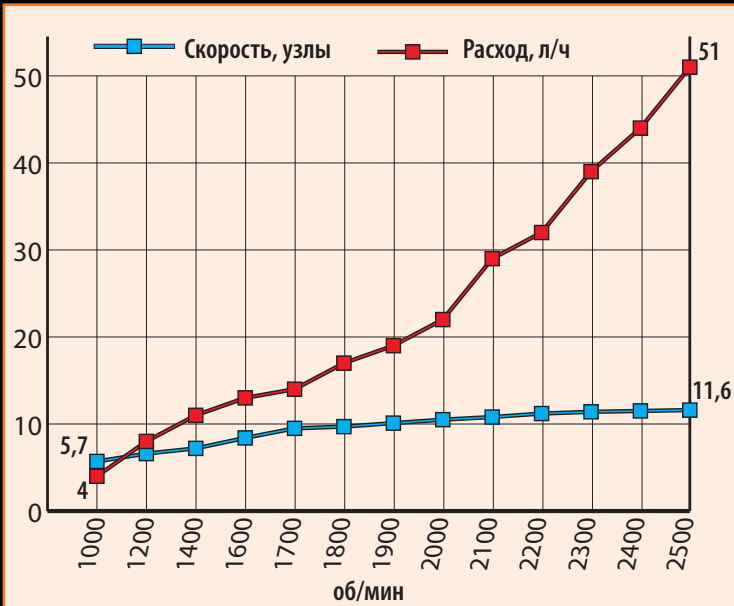
S_m — площадь погруженной части мидель-шпангоута, м²

v — скорость, м/с

v_{kn} — скорость, узлы

S_n — площадь боковой проекции надводной части судна

S_p — площадь боковой проекции подводной части судна



Результаты теста траулерной яхты Selene 58

мощности дает заметный прирост скорости, то при значениях *S/L*, превышающих 1,34, ее градиент будет существенно меньше.

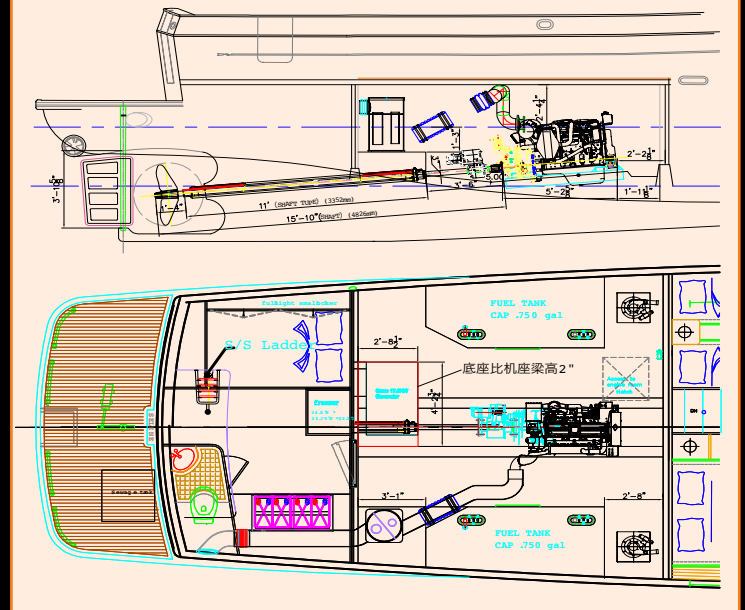
Траулерные яхты ходят преимущественно в режиме значительно ниже скорости корпуса, что позволяет им располагать существенным запасом хода. В спецификации Selene 58 указаны значения *S/L*, равные 1,63 (максимальная скорость) и 1,43 (круизная скорость), хотя, как будет показано далее, с двигателем John Deere мощностью 267 л.с. на крейсерской скорости 9 узлов, когда дальность плавания превышает 2600 миль, *S/L* составляет всего 1,2.

ВЫБОР МОЩНОСТИ

Сегодня для любой яхты имеется достаточно широкий выбор двигателей. Некоторые предпочитают иметь на борту два двигателя; рассуждения о целесообразности такого решения вы можете прочитать в колонке Дэвида Марша в этом выпуске МВУ (стр. 62). А если говорить конкретно о Selene 58...

В базовом варианте яхта оборудована одним дизелем Cummins QSM11 6125AFM мощностью 450 л.с., работающим на гребной вал и винт под защитой мощного килля. С такой энергетической установкой максимум скорости составляет 12 узлов, а крейсерская скорость — около 10,5 узла. Но вот мне на глаза попались результаты теста Selene 58 с дизелем John Deere 60685FM50 объемом 6,8 л и мощностью 267 л.с.

При 60% заявленной мощности потеря скорости составила всего 0,4 узла: на испытаниях были зафиксированы 11,6 узла (2500 об/мин) при полной загрузке судна. На этом режиме расход топлива 51 л/ч, а запас хода не менее 968 миль. Еще показательнее цифры на скорости 9 узлов (1700 об/мин). При расходе 14,4 л/ч дальность плавания возрастает почти в 3 раза — до 2632 миль: топлива хватит даже для пересечения Атлантики. Отметим еще такую деталь: при частоте 1700 об/мин крутящий момент близок



Фрагменты чертежей общего расположения траулерной яхты Selene 58

к максимуму, а загрузка двигателя всего 35%, что положительно сказывается на его долговечности.

Здесь уместно сказать, что такие морские двигатели имеют рейтинг и делятся на категории:

- M1 — могут работать непрерывно 24 часа;
- M2 — непрерывная работа на полной мощности до 16 часов в сутки;
- M3 — 4 часа в течение каждых 12 часов;
- M4 — 1 час в течение 12 часов;
- M5 — 30 мин в течение 8 часов.

Установленный на Selene 58 дизель JD 60685FM50 имеет модификации M3 (236 л.с.), M4 (267 л.с.) и M5 (300 л.с.). То есть, чем выше категория, тем больше мощность, но строже ограничения. Вариант M4 выглядит рациональным как в отношении скорости, так и в плане режимов эксплуатации, хотя M3,

его величина для траулерных яхт не превышает 2,6.

На остойчивость и качку влияет всё: размерения судна, водоизмещение, положение ЦТ (центр тяжести) по высоте (*Gm*=1,28 м) и, конечно, обводы корпуса. У комбинированных обводов Selene 58 есть преимущества и недостатки, но с качкой эффективно борются гироскопические стабилизаторы Seakeeper; их устанавливают даже на 42-футовую модель.

Сайт Jet Tern Marine содержит немало интересной информации — о применяемых AGM аккумуляторах, звукоизоляции моторного отсека и методах борьбы с вибрацией, системе очистки топлива от микроорганизмов, мерах по исключению осмоса как такового, снижении сопротивления за счет носового бульба и пр. Но все это темы будущих статей.

В ЗАКЛЮЧЕНИЕ

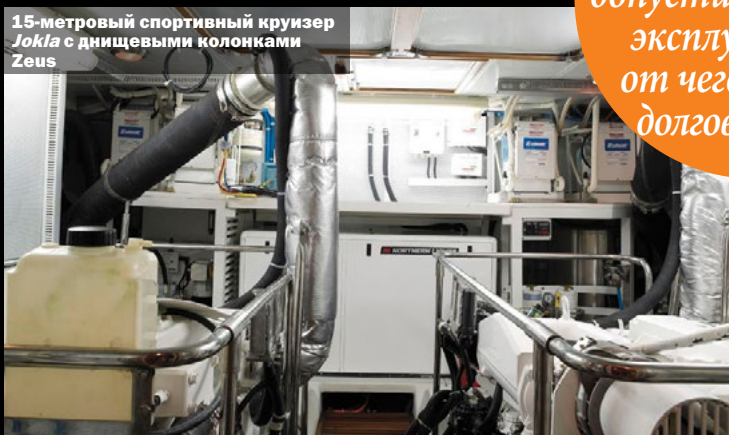
Уверен, многое из сказанного сведущему читателю уже известно. Однако никогда не вредно повторить азбучные истины применительно к конкретному судну. Согласитесь: представляя яхты в статьях, даже тестовых, их не часто показывают в таких сугубо специальных ракурсах (отнюдь не как мебельный салон, пусть даже с шедеврами гениев интерьера). Мы узнали немного больше и о моторных яхтах Selene, и о яхтах-траулерах вообще. А пока... Если вы, заинтересовавшись траулерными яхтами, столкнетесь с изложенными выше аспектами, многое теперь станет более понятным. МВУ

Рейтинг двигателя отражает допустимый режим эксплуатации, от чего зависит долговечность

дающий определенные преимущества, скорее всего, не привел бы к существенному снижению скорости.

ДРУГИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Среди прочих характеристик Selene 58 на сайте Jet Tern Marine приведен также коэффициент *A/B* = 2,34, характеризующий остойчивость при воздействии бокового ветра и волны. Чем ниже эта величина, тем выше остойчивость. На практике не так много моторных судов с параметром *A/B* менее 2,0, а среднестатистическая



15-метровый спортивный круизер Jokla с днищевыми колонками Zeus

ВИННЫЙ КУРС

Я сам Сомелье

 ЭНОТЕКА

УЧЕБНЫЙ КУРС СОСТОИТ ИЗ ТЕМАТИЧЕСКИХ МОДУЛЕЙ.
ВЫБИРАЙТЕ САМИ С ЧЕГО НАЧАТЬ

Что такое тематический модуль?

Количество занятий:

4 СЕМИНАРА

Дни занятий:

СРЕДА, ПЯТНИЦА

Время занятий:

19:00 – 22:00

Группа:

8 ЧЕЛОВЕК

Стоимость:

12 000.-

Обучение проходит в учебном классе специализированной
Энотеки «Азбуки Вкуса» по адресу **Кутузовский проспект, 18**

Записаться на курс

☎ +7 (495) 980 72 16

✉ sommelier@azbukavkusa.ru

www.azbukavkusa.ru



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

Как проектируют и строят яхты



ЯХТЕННЫЙ ПРОЕКТ: ОТ ИДЕИ ДО СПУСКА

Проектирование и строительство яхты — это сложные многоэтапные процессы, требующие не только технических знаний и опыта, но и умения ориентироваться в ситуации.

Текст Альберт Назаров

Постройка яхты является для будущего владельца и вызовом, и творческим процессом



АЛЬБЕРТ НАЗАРОВ — яхтенный дизайнер, инженер-кораблестроитель, кандидат технических наук, член RINA, SNAME, председатель технического комитета SNAME SC-5 по малым пассажирским судам, дипломированный МТА-специалист по постройке суперяхт. Он руководит дизайн-бюро полного цикла проектирования Albatross Marine Design (Таиланд), на счету которого около 90 реализованных проектов яхт длиной до 30 м. В этой статье Альберт Назаров, опираясь на мировой опыт, дает практические рекомендации будущим владельцам яхт относительно того, на что следует обращать внимание при заказе судна.

КЛАСС И ФЛАГ

Вопрос флага судна следует решить на раннем этапе, поскольку он влияет на весь процесс создания яхты. Для малых судов это, как правило, флаг страны, где судно находится большую часть времени. Большинство суперяхт несут «красные флаги» (Red Ensign) — флаги британских офшорных доминионов: Британские, Виргинские, Бермудские и Каймановы острова, Гибралтар, остров Мэн и пр. Это позволяет владельцам минимизировать налоги. В Азии популярен флаг островов Лангкави (Малайзия), где действует упрощенная система регистрации.

В большинстве стран класс (его присваивают классификационные общества — регистры) на малые прогулочные суда (до 24 м) не требуется. Вместо этого применяется сертификация уполномоченными органами, например, по стандартам ISO Small Craft (EU), обязательным в Евросоюзе; они признаются в большинстве «яхтенных» государств, и такое судно может нести практически любой флаг.

Различие между классификацией и сертификацией таково. Сертифицируют изделие (судно), на которое выдается сертификат типового одобрения (для серии судов). При классификации ведется надзор за постройкой каждого судна, которое получает индивидуальный пакет классификационных документов.

Суперяхты обычно строят по LY Code, PY Code — кодексы для крупных коммерческих и пассажирских яхт британского MCA (Maritime Coastguard Agency). При этом формальный класс судну может не присваиваться или оно получает частичный класс (например, только на корпус). При наличии класса рекомендуется обращаться в классификационные общества, имеющие отдельные правила для яхт и опыт работы с ними (RINA, LR, BV, DNV-GL, ABS).

СЕРИЙНАЯ ИЛИ ИНДИВИДУАЛЬНАЯ?

Сегодня при проектировании моторных яхт массового выпуска (по крайней мере длиной до 24 м) критерием служат не мореходные качества, а максимальные удобства/объемы жилых помещений при

минимальных габаритах судна. Прогулочное судно (не чартерное) ходит в среднем не более 200 часов в год, поэтому оптимальная

гидродинамика и экономия топлива не стоят во главе угла. Но стоянку в марине приходится оплачивать в зависимости от размеров, и это основная статья расходов владельца. Отсюда и тенденция предлагать модели с ограниченными габаритами, где «на одну каюту больше», не особо заботясь о мореходности и эргономике. Поэтому де-факто некоторые современные моторные яхты мейнстрима представляют собой «белые ящики для перевозки мебели на горбу сопротивления».

Стремясь повысить продажи, верфи и далее будут двигать рынок в этом направлении. Желающим получить нечто отличное от мейнстрима придется смотреть в сторону судов категории custom, а дизайнерам — работать над такими проектами и над формированием рынка для них путем «просвещения народа», в большинстве своем далекого от морской культуры и традиций.

НОВОЕ СУДНО ИЛИ РЕФИТ?

Многим кажется, будто покупка старого судна для переоборудования под свои запросы потребует минимум средств. На деле все определяет объем рефита; иногда вложения составляют до 70% стоимости нового судна, а замена одного оборудования тянет за собой замену другого. При этом деньги вкладываются в старое судно, стоимость которого не растет пропорционально инвестициям, а пожелания клиента все равно ограничены тем, что можно выжать из корпуса. С этой точки зрения постройка нового судна всегда предпочтительнее, чем глубокий рефит старого.

МЕНЕДЖЕР ПРОЕКТА

При покупке относительно небольших судов судовладелец обычно полагается на верфь и себя самого, не привлекая менеджера проекта. Но для суперяхты такой специалист нужен: объем

решений, которые необходимо принимать «на месте», велик, как и ответственность, финансовые риски клиента, поэтому важен

контроль процесса прямо на верфи. Конечно, хороший

специалист стоит денег, только экономит он существенно больше.

Менеджер проекта должен иметь опыт постройки судов, знать основы законодательства и управления производством, обладать навыками коммуникации и разрешения конфликтов, владеть деловым английским или хотя бы уметь составить простой договор. Неопытный человек и даже капитан судна могут загнать ситуацию в тупик, выдвигая требования, которые противоречат практике постройки и методам работы верфи.

ТРЕБОВАНИЯ ЗАКАЗЧИКА

Как конструкторы мы сделали интересное наблюдение. Если клиент (или его команда) не могут сформулировать (а лучше — изложить письменно) простейшие требования к проекту, то, скорее всего, это не реальный заказчик, а любитель поговорить на яхтенную тему. Опыт показывает: часто потенциальные владельцы не обладают достаточными знаниями и действуют по принципу «хочу лодку, как у моего приятеля». Многие, мечтая ходить на яхте в дальние походы, в реальности соберутся лишь на ближайший остров, и это тоже нужно учитывать. Менеджер проекта судна категории custom, представитель верфи или конструктор, «допросив» клиента, составят более или менее подробное описание; оно ляжет в основу контрактной спецификации (часть договора на постройку). Изучение потребностей и вкусов заказчика, направление его в нужную сторону — это и дизайнерская, и психологическая задача, которую в состоянии решить только специалист.

Требования заказчика, изложенные в произвольной форме, должны отражать размеры судна, компоновку, бюджет, район плавания и др. Хорошо, если прилагаются фотографии судов,

ЭТАПЫ ПРОЕКТА

Проектная работа имеет несколько стадий.

Концепт-проект включает трехмерные изображения, предварительные чертежи общего расположения, теоретический чертеж, расчеты, спецификации и

- отвечает на вопрос, как судно выглядит;
- доказывает осуществимость проекта;
- дает информацию для оценки стоимости.

Технический проект — это детальная проработка технической части (в том числе для целей классификации).

Рабочий проект, необходимый для постройки судна, включает схему раскрытия конструкционного материала, рабочие чертежи и спецификации.



«Цветок дизайна» наглядно показывает, какие аспекты судна следует учитывать при разработке проекта

которые нравятся внешне. Какие-то требования могут быть уточнены или даже пересмотрены в ходе работы.

СХЕМЫ РАБОТЫ

Нередко заказчик (сам или через менеджера проекта) сначала обращается в дизайн-бюро, а затем, с материалами проекта на руках, ищет верфь для реализации своих замыслов. Это позволяет рассмотреть тендерные предложения и выбрать оптимальный по стоимости и срокам вариант.

Есть и другая схема: заказчик обращается на выбранную им верфь (скажем, на основе предыдущего опыта, понравившегося модельного ряда и т. д.), которая рекомендует дизайнера/конструктора. В любом случае менеджер проекта должен быть привлечен заказчиком на начальном этапе и вести проект от предварительной подготовки требований и сбора информации до сдачи судна. Для небольших яхт эту функцию выполняет яхтенный брокер.

ВЫБОР ВЕРФИ

Яхты строят и в Европе, и в Азии. Европейские верфи (к ним я отнесу американские, новозеландские, австралийские) более престижны, могут хвастаться историей и репутацией; за азиатскими плюс — цена. Китай уже сейчас входит в первую шестерку стран, где строят суперяхты. Кстати, многие суда, продающиеся под европейскими брендами, де-факто производят в Азии. При этом заметна такая тенденция: у европейских/американских производителей качество падает, у азиатских — растет. Но гнаться за дешевизной не стоит: яхта азиатской верфи сопоставимого качества не может стоить вдвое дешевле европейских аналогов.

Важно понимать, что проблемы могут возникнуть у любой верфи. Для постройки яхты custom (цикл составляет минимум два-три года) необходимо выбирать политически и экономически стабильную юрисдикцию. Следует выяснить, насколько защищены права нерезидентов в стране, где находится верфь. Часто в случае постройки яхты для нерезидента специально

создается юридическое лицо-резидент, через которое ведут операции.

Обязательно следует провести Due Diligence — комплексную проверку репутации верфи, пообщаться с предыдущими заказчиками, в том числе с теми, чьи суда в постройке. Есть много факторов, которые опытный менеджер использует для проверки. Как долго существует верфь и загружена ли она заказами, каковы ее активы, кому принадлежат производственные мощности? Строила ли верфь подобные суда ранее? Стабилен ли персонал, как давно работают ключевые сотрудники, их квалификация? Использует ли верфь субподрядчиков и для каких работ? Сертифицирована ли верфь и ее продукция, кем? До заключения договора важен и визит на верфь для ознакомления с ее работой.

Собирая предложения от верфей, необходимо трезво оценивать сметы и смотреть, есть ли в них скрытые стоимость и сроки. Многие верфи оперируют, к примеру, понятием «существенное завершение постройки судна», что может выглядеть привлекательно по срокам/цене, но исключает любые опции. Часто смета на яхту custom не будет достаточно подробной, пока заказчик

не убедит верфь в серьезности своих намерений. Но даже в этом случае стоимость не станет фиксированной величиной, и многие позиции уточняются по факту.

Верфи практикуют оправданную для индивидуальных проектов схему. Оговаривается базовая стоимость, которая уточняется в процессе постройки в зависимости от курса валют, номенклатуры оборудования, изменений и дополнительных требований. В предложении также может быть оговорена стоимость выполнения различных работ, нормы накладных расходов и прибыли, что при сложении с расходами на оборудование, материалы и услуги (например, классификационного общества) дает цену судна. При этом заказчику предоставляется полная финансовая информация на каждом этапе строительства, а задача менеджера проекта — ее контроль и верификация.

ДИЗАЙН И ПРОЕКТИРОВАНИЕ

Дизайн яхты подразумевает комплексную разработку объекта. Баланс между качествами судна определяется приоритетом каждого из них для конкретного проекта. В современном яхтенном дизайне часто разделяют эстетическую и техническую составляющие, которыми стали заниматься разные специалисты: «эстеты» ориентированы на работу с клиентом, а «технари» — на все остальное. Вряд ли такое разделение уместно, к тому же оно отводит владельцу яхты роль



Первый эскиз семейного/корпоративного катамарана H48



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



Финальный вариант дизайна катамарана H48. Функциональное судно будет заметным в марине благодаря нескольким экстравагантным чертам экстерьера (не в ущерб ходовым качествам)



потребителя исключительно эстетических свойств. На самом деле искушенного заказчика не меньше интересуют эксплуатационные характеристики, безопасность и экономика судна.

Яхтенный дизайн, помимо художественного начала, требует технических знаний. Чтобы проект оказался успешным, специалисты разных направлений должны принимать участие в его разработке с самого начала. В нашем случае проектом занимается дизайнерско-конструкторское бюро полного цикла.

Важной стадией работы над созданием судна являются прототипы (головное судно серии, используемое для испытаний), макетирование и моделирование. Даже трехмерное моделирование на компьютере позволяет решить не более 80% интерьера, а для малых судов имеет значение каждый сантиметр. Для уточнения размеров таких функциональных узлов, как камбуз, рулевая консоль, проходы и двери сложной конфигурации и т. д., приходится макетировать из фанеры обстройку и оборудование.

ДОГОВОР И ПЛАТЕЖИ

Обычно при постройке судов используют типовые договоры верфей, куда заказчик может внести лишь некоторые изменения. Как правило, основательная корректировка договора силами неискушенного в теме юриста заказчика заводит дело в тупик, и верфи на это не идут. Договор

на постройку судна включает:

- собственно текст договора, где изложены обязанности сторон;
- контрактную спецификацию (техническое описание судна);
- графики работ и платежей;
- перечень и листы изменений.

В договоре также отражены страхование рисков в процессе постройки, право интеллектуальной собственности на проект, форс-мажорные условия, порядок рассмотрения претензий и применяемое законодательство.

На что обратить внимание? Прежде всего на приобретение прав собственности в процессе постройки, особенно если яхту строят на арендованной площади. Случалось, что верфи подпадали под процедуру банкротства и ликвидации, и заказчик либо терял недостроенное судно, либо вынужден был его выкупать. Предложение — включать пункт о том, что все оплаченное заказчиком является его собственностью с выдачей сертификата строителя. Бывало, недобросовестные верфи продавали один и тот же корпус нескольким клиентам, поэтому на корпус должен быть нанесен CIN (Craft Identification Number).

График платежей обычно включает несколько этапов. Первый — бронирование заказа, что является

подтверждением резервирования мощностей верфи на начало работ в оговоренный срок (до 5% стоимости по контракту). Далее следует первоначальный платеж, а последующие распределяются по этапам работ: например, соединение секций корпуса и палубы, монтаж двигателя, существенное завершение интерьера (без занавесей и не встроенной мебели, чтобы не затруднять другие работы).

Последний платеж

осуществляется после подписания акта приемки и перед передачей владельцу документов на судно; иногда его производят по истечении гарантийного срока при отсутствии претензий к выполнению гарантийных обязательств.

Основанием каждого последующего платежа является сертификат стадии готовности (Stage Certificate), который предоставляют верфь, менеджер проекта или третья сторона, например, сюрвейер.

ПОСТРОЙКА

Постройка судна ведется в соответствии с графиком; его контроль — прямая задача менеджера проекта. Практически неизбежные задержки при постройке случаются даже на лучших верфях, но существенные задержки всегда

вызывают увеличение стоимости из-за роста текущих расходов.

Правило верфи: чтобы получать прибыль, нужно строить быстро, а задача заказчика — помочь в этом.

Задержки в реализации проекта вызывают и срывы платежей. Известно, что крупные позиции оборудования, например, двигатели и редукторы, имеют срок поставки 5–8 месяцев, к тому же они часто приходят еще и с опозданием на 2–3 месяца, что неминуемо вызовет задержку. Вывод — такое оборудование должно быть заказано и, соответственно, оплачено как можно раньше.

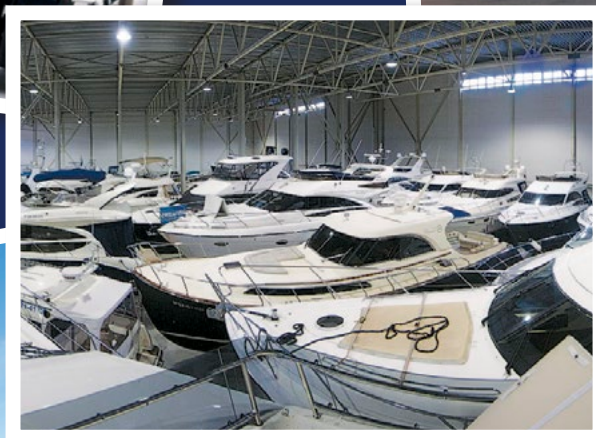
Критический фактор, влияющий на процесс постройки, — своевременность решений заказчика. Для ускорения согласований верфи используют свои методы. Например, порой невозможно получить формальное одобрение заказчиком какого-либо технического решения просто из-за нежелания подписывать что-либо. Практикуется такой подход: в случае отсутствия комментариев, скажем, в течение 10 дней верфь считает чертеж согласованным. То же касается изменений: если запрос на изменения не подписан заказчиком или его представителем в указанные сроки, запрос считается аннулированным.

При постройке яхты не обойтись без изменений, которые могут быть затребованы как заказчиком, так и строителем или классификационным обществом. Эти требования бывают абсурдными,

Критический фактор, влияющий на процесс постройки яхты, — своевременность решений заказчика

ПОРТ ДУБРОВКА

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



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



*Мы сохраняем
Вашу мечту*

Головное судно проекта H48 на стапеле верфи Bakti Sopo (Таиланд)



ТИПЫ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ЯХТ

В бюро Albatross Marine Design условно разделяют владельцев яхт на категории.

«Пользователь» — такие заказчики предпочитают отдых с семьей, друзьями, коллегами; им по душе походы, спорт, жизнь на борту. Как правило, они выбирают практичные и функциональные суда, в том числе серийные, а для дальних плаваний — экспедиционные яхты.

«Статусный» — здесь превалирует желание быть принятым в «клуб», стать заметным, привлечь внимание партнеров по бизнесу.

«Вот моя яхта!»... а она по большей части стоит в марине. Как правило, яхта для этой группы владельцев должна быть броской внешне, даже вычурной, чтобы выделиться, и это часто или custom-проект, или экстравагантная и раскрученная серийная модель.

«Инвестор» — в фокусе находится вложение средств, получение прибыли, например, от сдачи судна в чартер. Главный критерий для этой группы — экономичность, простота обслуживания и поддержания в рабочем состоянии, неустаревающий дизайн. Все эти факторы влияют на стилистику и тип проектируемого судна.

но, как говорится, «любой каприз за ваши деньги». Помню случай, когда заказчик потребовал сузить бортовые проходы на 80 мм, для чего пришлось переделывать матрицу палубы.

Запрос на изменения принято оформлять в виде документа, где указывается суть изменения, его стоимость и сроки, влияние на качества судна (например, на скорость, положение центра масс и т. д.). Это нужно для того, чтобы возникшее желание отделать помещения мрамором не обернулось неприятным сюрпризом в части падения скорости. Согласованный запрос автоматически становится приложением к договору. Изменения могут заметно повлиять на стоимость и сроки строительства, поэтому чтобы получить судно в срок и в пределах бюджета, существенных изменений следует избегать. Этим часто пользуются и верфи: на определенном этапе они «ненавязчиво» предлагают «новое решение», что является поводом изменить условия контракта.

УРОВЕНЬ КОМПЕТЕНЦИИ

Говоря о качестве применительно к быстроходным судам (а таких проектов множество), я бы назвал прежде всего вес судна. Важно понимать, насколько верфь

в состоянии контролировать вес в процессе постройки, какие процедуры используются. Есть данные, что даже при постройке скоростных судов для ВМС США, несмотря на систему контроля, средняя величина перевеса достигает 8%, а у некоторых судов — 20%. Для серийных судов из композитных материалов допуски по массе составляют от -5 до +10%; для судов custom они могут быть еще больше.

Значительный вклад в утяжеление вносит заказчик, нередко добавляя в процессе постройки непредусмотренное проектом оборудование. Надо ли говорить, что эксплуатационные качества такого судна могут значительно отличаться от проектных? Поэтому конструктор и строитель на определенном этапе должны уметь сказать «нет»!

Оборудование, поставляемое заказчиком, обычно оговаривают в контракте; оно ограничивается такими позициями, как тендер, водные «игрушки», посуда, спасательные средства и пр. В этой связи вспоминается случай, когда заказчик из США «в целях экономии» взялся поставить на верфь кондиционеры для своего катамарана. Правда, выяснилось, что блоки кондиционеров имеют питание 110 В, а на судне (его

планировали эксплуатировать на Андаманском побережье) предусмотрены 220 В. Когда кондиционеры пришли, оказалось, что часть комплектующих отсутствует — их досылали отдельно.

Кроме того, заказчик сделал отправку экспресс-почтой на свое имя, и строитель не смог груз получить; он уехал обратно и прибыл уже на верфь с опозданием. Результат — несколько месяцев задержки с установкой системы кондиционирования и завершением работ в моторном отсеке, а «экономия» обернулась оплатой простоя верфи.

СПУСК НА ВОДУ И СДАЧА ЗАКАЗЧИКУ

Как правило, в стрессовый период перед сдачей судна возникают новые лица: экипаж, друзья владельца, и появляются «вводные», влияющие на сроки и стоимость завершения заказа. Иногда к ним имеет смысл прислушаться, но следует заметить, что любую техническую задачу можно решить несколькими способами, которые, вероятнее всего, уже обсуждались на предыдущих стадиях. Выдвижение новых требований, зачастую не входящих в контрактную спецификацию или требующих пересмотра ранее принятых

**МЫ УСТАНОВЛИВАЕМ
СТАНДАРТЫ**



www.grizzly-marine.ru

Санкт-Петербург, пр. Энгельса, 33,
ТМ «Светлановский»

Москва, ТЦ Dexter, 78-й км МКАД

+7 (812) 955-49-54



Экспедиционный катамаран H80; при длине 23,90 м он вписывается в «габарит» малого судна, но ширина гарантирует комфорт суперяхты



Дизайн салона (справа) и кормовой палубы катамарана H48. Концепция открытого пространства с большим проемом дверей визуально объединяет обе зоны



Яхтенный дизайн, помимо художественного начала, требует большого объема технических знаний

решений, — основная причина конфликтов на завершающей стадии постройки.

Капитан судна даже при богатом опыте эксплуатации обычно слабо осведомлен о технологиях постройки судна. Более того, как показывает наша практика, часть знаний очередного «мастера парусного спорта» в области строительства яхт — собрание заблуждений или устаревших сведений. Поэтому необходимо осторожно относиться к возложению на него обязанностей менеджера проекта и с большой опаской привлекать на завершающих стадиях работ.

Спуск судна — волнующий момент; но следует сказать, что для яхт custom эта техническая процедура часто затягивается и переходит в вечеринку для гостей у стапеля. Идея не слишком хорошая; более того, попытка сделать из спуска шоу может привести к спешке, неоправданному риску и повреждениям. Лучше всего дату официальной церемонии назначить после завершения работ на плаву и предварительных испытаний.

За спуском следуют заводские, а потом приемо-сдаточные испытания, состоящие из двух частей: швартовные (у причала) и ходовые. На испытаниях фиксируют объективные показатели, например,

скорость, параметры управляемости, уровень шума и пр. По результатам составляется список недоделок, которые подлежат устранению.

Нельзя ожидать, что после спуска яхты категории custom она будет в состоянии «сел и поехал», как авто из салона. Предстоит преодолеть «детские болезни», и строителю потребуется время, чтобы выявить их, проверить оборудование, осуществить тонкую настройку, в том числе пропульсивного комплекса (особенно важно для скоростных судов). Эти проблемы минимальны на серийных моделях, но у яхт custom и semi-custom они есть практически всегда.

К сожалению, приходится констатировать, что общее качество яхтенного оборудования падает, многое рассчитано на короткий срок эксплуатации. Производители часто «приукрашивают» спецификацию, например, указывая завышенную мощность, производительность насосов и т. д. Ухудшается и сервис: на редуктор могут запросто «забыть» установить заказанный троллинг-клапан, что выясняется только во время тестов. Полностью

избежать этого при любых проверках невозможно; требуется определенная работа после спуска, во время ходовых и швартовных испытаний, и владелец должен относиться к этому с пониманием.

КОНТРОЛЬ И ПРОВЕРКИ

Большое значение имеет авторский надзор в процессе строительства со стороны конструктора, а также его непосредственное участие в испытаниях и доводке судна после спуска (особенно для скоростных судов). Но есть еще и сюрвейер.

Под этим термином понимается инспектирование технического состояния судна специалистом — третьим лицом. Владельцы нередко прибегают к услугам частных сюрвейеров (обычно так происходит для малых судов) и сюрвейеров-организаций или классификационных обществ (для суперяхт).

Сюрвейеры бывают разные, но рынок сюрвейерских услуг «частников» практически не регулируется. Мне приходилось читать сюрвейерские отчеты

с оценкой решений по конструкции судна, составленные лицами без какого-либо инженерного образования, и это тоже признак снижения общего качества. Поэтому всегда необходимо смотреть, какой сюрвейер привлекается, что у него за сертификат и в каких вопросах он компетентен.

В ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Постройка яхты, особенно если это custom-проект, для владельца является своеобразным вызовом и творческим процессом. Но важно понимать, что заказчик все-таки платит не за процесс, а за результат, поэтому вовлекать в работу над проектом необходимо как генераторов идей, так и специалистов, мыслящих реальными категориями и умеющих доводить проекты до завершения.

На всех этапах — от составления требований до ходовых испытаний — менеджер проекта и команда дизайнеров, конструкторов, строителей, сюрвейеров вместе с владельцем судна и экипажем участвуют в сложном процессе, редко происходящем без внутренних коллизий. И тем не менее этот процесс — по крайней мере в нашем опыте — заканчивается достойным результатом, которым можно гордиться. **МВУ**

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**

ШКОЛАМВУ

Что нужно знать будущему капитану яхты



Инструктор
Джон Мендес
E-mail: editor@mby.ru

Швартовка кормой — стандартная практика в большинстве средиземноморских марин. Она позволяет разместить больше лодок в ограниченном пространстве без установки длинных рядов дорогостоящих понтонов. Однако для многих яхтсменов, привыкших к такой роскоши, как швартовка лагом к собственному причалу, такая процедура может стать шоком. Зачастую персонал марины предлагает вам такое место, куда втиснуть яхту, кажется, физически невозможно. Но немного теории и практики — и вскоре вы научитесь «парковаться» в любой ситуации и почти везде.

В самой простой форме швартовка кормой подразумевает, что вам нужно отдать якорь на некотором расстоянии от причала, подойти к причалу задним ходом, закрепить кормовые швартовы, а затем натянуть якорную цепь, чтобы зафиксировать лодку в нужном положении. Схема работает, когда вокруг достаточно места для маневра. Однако в переполненной марине или бухте дело может закончиться распутыванием якорных цепей, когда кому-то придет время уходить. И это, поверьте, настоящая головная боль. Поэтому большинство марин сейчас оборудованы мертвыми якорями с собственными швартовными концами, которые заводятся на носовые утки яхты.

Конструкция представляет собой лежащий на дне толстый канат, к которому прикреплен более легкий трос: в российском яхтенном сообществе за ним закрепилось название «муринг» (от английского mooring line). Муринг необходимо выловить из воды в тот момент, когда вы подходите к причалу кормой. После того как вы закрепили на причале кормовые швартовы, нужно вытянуть муринг и завести на носовую утку вашей яхты.

ШВАРТОВКА С ЯКОРЕМ

Если марина, куда вы собираетесь встать, не оборудована мурингами, нужно отдать якорь и медленно подойти кормой к причалу. Отдайте якорь, когда до причала останется примерно четыре длины корпуса вашей яхты, и осторожно двигайтесь задним ходом. Когда дистанция сократится до одного корпуса, натяните якорную цепь, чтобы погасить инерцию и убедиться, что якорь держит. Затем продолжайте травить цепь, аккуратно продвигаясь к причалу, пока не подойдете достаточно близко, чтобы закрепить кормовые швартовы.

При боковом ветре отдавайте якорь чуть с наветра по отношению к месту, на которое собираетесь встать: тогда ветер не будет сносить нос лодки, пока вы движетесь к причалу. Главное — прежде чем начать что-то делать, объясните команде план швартовки. В процессе из-за грохота якорной лебедки общаться может быть затруднительно. И обязательно напомните всем, что если якорная

цепь застряла, ни в коем случае нельзя пытаться ее распутывать или вытягивать руками!

ШВАРТОВКА НА МУРИНГ

Чтобы пришвартоваться к причалу с использованием муринга, нужны некоторые предварительные действия. Приготовьте кормовые швартовы и развесьте кранцы по обоим бортам, но немного выше, чем это требуется при швартовке лагом к понтону: при швартовке кормой вам может потребоваться слегка «растолкать» соседние лодки, чтобы встать на свое место. Если лодка оборудована кормовым трапом, выдвиньте его так, чтобы он оказался чуть выше уровня причала: это поможет кому-то из вашей команды сойти на берег, если там нет никого, кто готов принять швартовы.

Оцените направление ветра. Самая простая ситуация, когда он дует вам в корму; если же ветер боковой или навалыный (т. е. дует в нос лодки, толкая ее к причалу), — все чуть сложнее. Также проверьте, работает ли носовая подрулька.



Швартовка кормой

ВИДЕО



google/IXhRLT

При швартовке яхты погасите скорость, разверните кормой к причалу и медленно сдавайте назад

Обычно проще сразу подходить к месту стоянки кормой и в нужный момент сделать разворот. В этом случае вы останавливаетесь, прежде чем сдать назад. Но можно попробовать сделать поворот с ходу. При боковом ветре постарайтесь, чтобы при подходе он дул вам в корму. Оказавшись напротив места швартовки, сбросьте скорость до минимума, а потом осторожно разворачивайте яхту кормой к причалу и медленно сдавайте назад. Сильный боковой ветер может сдвинуть соседние лодки, сужая пространство, в которое вам необходимо втиснуться. В таком случае лучше сдавать назад и чуть в сторону наветренной лодки, держа у самой кормы или у края купальной платформы большой кранец. С его помощью можно слегка надавить на соседнюю лодку, чтобы освободить пространство.

Когда примерно половина корпуса яхты уже втиснута, лодки по обоим бортам помогут вам удерживать яхту в нужном положении. Когда корма приблизится к причалу, кто-то

из членов команды сможет либо накинуть швартов на причальную тумбу, либо бросить его помощнику, либо сойти на берег по трапу. Всегда первым крепите наветренный швартов, затем подветренный.

Когда оба кормовых швартова заведены, нужно подобрать муринг с причальной стенки и провести его на нос, убедившись, что он снаружи от релинга и кранцев. Удобнее делать это при помощи багра. Сам муринг представляет собой тонкую веревку, прикрепленную к лежащему под лодкой толстому канату, который, в свою очередь, крепится к мертвому якорю на дне. В воде все это может обрастать острыми ракушками, поэтому при работе используйте перчатки.

На местах для швартовки крупных яхт могут быть два соединенных между собой мурина, которые заводят на оба борта; они помогают держать нос яхты в стабильном положении. В этом случае проведите

каждый муринг через клюз на правом и левом бортах и закрепите на соответствующих утках.

Когда вы успешно пришвартовались, самое время навести порядок. Проверьте натяжение мурина, а также длину кормовых швартовов — она должна быть достаточной, чтобы лодка не ударились кормой о причал, но и не слишком большой, чтобы у вас была возможность сойти на берег. Смойте грязь и водоросли, которые попали на палубу с якорной цепи или мурина. Высохнув, грязь становится твердой, как бетон, и отмыть ее потом будет гораздо сложнее.

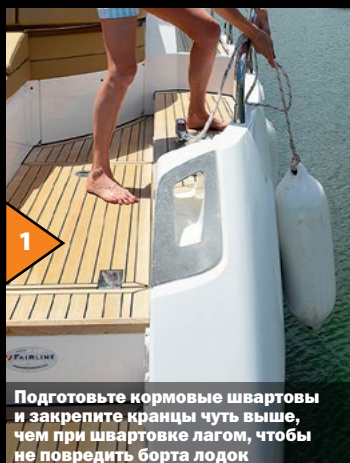
НЕСКОЛЬКО ПРОСТЫХ СОВЕТОВ, КОТОРЫЕ ПОМОГУТ ОБЛЕГЧИТЬ ШВАРТОВКУ:

- прицелившись на «парковочное место», работайте ручками газа аккуратно и плавно;
- носовые и кормовые подрульки могут здорово помочь в прицеливании, но помните, что яхта разворачивается вокруг

центра масс, поэтому лучше работать с подружкой короткими нажатиями;

- если вы швартуетесь в очень узкое пространство, крепите кранцы к основанию леерных стоек, а не к самим леерам или поручням. Последние могут погнуться, когда лодки сильно трутся бортами друг о друга, прокручивая кранцы;
- первым всегда закрепляйте наветренный швартов;
- всегда держите кормовые швартовы немного провисшими, пока муринг не заведен на носовую утку;
- добавив перекрестные швартовы, вы обеспечите лодке более стабильное положение у причала;
- если ветер с берега, фиксируйте кормовые швартовы в натяг, и наоборот, если ветер навалный (на берег), как следует натяните муринг на носовой утке;
- если присутствует волнение, оставляйте немного запаса на всех швартовах.

В следующем выпуске МВУ — статья про швартовку при сильном ветре. **МВУ**



1 Подготовьте кормовые швартовы и закрепите кранцы чуть выше, чем при швартовке лагом, чтобы не повредить борта лодок



2 Стремитесь оказаться кормой напротив места стоянки. При боковом ветре лучше, чтобы он дул в корму. Затем разверните лодку на месте и медленно сдавайте в сторону причала



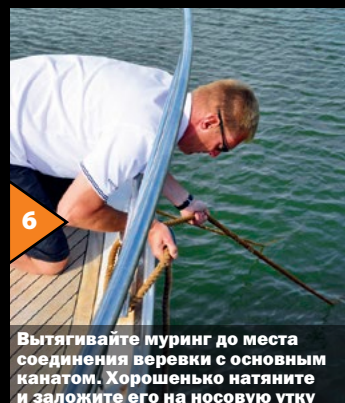
3 Большой кранец у самой кормы поможет защитить борта яхт при повороте. Когда вы уже втиснулись на половину корпуса, соседние лодки будут удерживать вашу яхту в правильном положении



4 Крепите наветренный швартов первым, затем подветренный и только после этого подбирайте муринг и заводите его на нос



5 Используйте багор, чтобы выловить муринг и провести его на нос; следите, чтобы он не зацепился за кранцы или релинг



6 Вытягивайте муринг до места соединения веревки с основным канатом. Хорошенько натяните и заложите его на носовую утку



7 Отрегулируйте длину швартовов; если яхта оказалась слишком далеко от причала, сойти на него будет сложно

БЕЗОПАСНОСТЬ

Что полезно знать об устройстве лодки для ее безопасной эксплуатации

Огонь иной природы

Почему надежные и безопасные электронные фальшфейеры до сих пор не получили широкого распространения?

КАКОВЫ НЕДОСТАТКИ ОБЫЧНЫХ ФАЛЬШФЕЙЕРОВ?

Если коротко, то они могут быть опасными. Даже исправный пиротехнический фальшфейер горит с температурой до +3000 °C и требует осторожности в обращении рядом с людьми и легковоспламеняющимися предметами, особенно на борту композитных яхт и спасательных плотов. Нередко они срабатывают неправильно. Например, Дункан Уэллс лишился селезенки и части кишечника, когда во время учебной демонстрации фальшфейер неожиданно «выстрелил» в другую сторону.

Кроме того, по правилам пиротехнические фальшфейеры нужно менять каждые три года. Однако их запрещается просто выкидывать в мусорные контейнеры или поджигать, если речь не идет о чрезвычайной ситуации или учебном процессе. Несмотря на периодические попытки разобраться с проблемой утилизации фальшфейеров, она до сих пор остается крайне актуальной. В той же Великобритании далеко не везде от старых фальшфейеров можно легально избавиться без существенных затрат.

КАКИЕ СУЩЕСТВУЮТ АЛЬТЕРНАТИВЫ?

За последние шесть лет на рынке появился ряд электронных визуальных сигнальных средств (ЭВСС) стоимостью £ 100–200, которые используют

ЗА

- ЭВСС гораздо безопаснее, особенно в шторм.
- Излучают световые сигналы с заданной частотой до шести часов, а не горят несколько минут, как пиротехника.
- Не нужно менять каждые три года — достаточно установить новую батарею.



ЭВСС безопасны, но пока не получили международного признания

современные эффективные светодиоды или лазерную технологию, обеспечивающую видимость ночью с расстояния до 20 миль. Однако многие профессионалы яхтенной индустрии, включая менеджера RYA Стюарта Каррутерса, считают более эффективными другие электронные средства подачи сигнала бедствия — цифровые УКВ-радиостанции, маячки EPIRB и даже телефоны, мобильные или спутниковые.

«Я не верю, что в XXI веке в чрезвычайной ситуации мы не можем полагаться на электронные средства вроде EPIRB, — говорит Стюарт. — Технологии совершенствуются, и по эффективности они превосходят традиционные фальшфейеры, которые кто-то еще должен заметить».

ЧТО ГЛАСИТ ЗАКОН?

Возможно, развитие технологий и не остановить, но закон не особо

за ними торопится. Еще с 1972 года МППСС (Приложение IV) требует от капитанов прогулочных и чартерных судов длиной свыше 13,70 м (45 ф) иметь на борту фальшфейеры.

Лодкам, которые ходят в трехмильной зоне от берега, рекомендовано иметь в водонепроницаемом трехлитровом контейнере минимум два красных фальшфейера и две оранжевые дымовые шашки. При удалении от берега до семи миль к этому набору нужно добавить две красные ракеты с парашютами, а тем, кто собрался совсем далеко, необходимы аж 14 разных фальшфейеров!

Несмотря на серию тестов в реальных морских условиях, ЭВСС пока не рассматриваются в качестве замены пиротехники, по крайней мере, в Англии. Однако Finnboat (Finnish Marine Federation) создала положительный прецедент, разрешив

офшорным судам класса 2 заменять традиционные фальшфейеры электронными. На очереди — береговая охрана США, где сейчас изучают эффективность различных ЭВСС.

КОГДА СИТУАЦИЯ ИЗМЕНИТСЯ?

Ожидается, что предстоящий отчет американцев сдвинет дело с мертвой точки, поскольку большой бюджет береговой охраны позволяет проводить глубокие и тщательные исследования. Стюарт Каррутерс, видевший предварительный вариант отчета, сообщает: «Американцы обнаружили, что для сигнальных целей на определенных частотах электронные фальшфейеры намного лучше пиротехнических».

Пока на рынке нет устройств с оптимальными характеристиками, но их появление зависит лишь от производителей. Таким образом, до внесения изменений в МППСС-72 капитаны крупных судов вынуждены рассматривать ЭВСС как дополнение, а не замену пиротехническим фальшфейерам. По словам Каррутерса, прогресс МСА в этом вопросе можно назвать весьма унылым. Однако Агентство морской безопасности и береговой охраны Великобритании настаивает, что сигналы ЭВСС не имеют международного признания, а значит, известны не всем и не могут быть использованы для вызова помощи. **МВУ**

ПРОТИВ

- Мигающие диоды пока не внесены в Международный реестр сигналов и могут остаться нераспознаваемыми.
- Интенсивность сигнала намного ниже по сравнению с 15000 хандел от пиротехнических фальшфейеров.
- Электронные фальшфейеры не могут заменить ракеты с парашютами.

КОНСУЛЬТАНТ ПО ПОКУПКЕ И АРЕНДЕ ЯХТЫ



AMELS • MONDO MARINE • PRINCESS • HEESEN • APREAMARE
BENETTI • AZIMUT • MAJESTY • ISA • CBI NAVI
BENETEAU • BANDIDO • FAIRLINE • ADMIRAL • AQUADOR

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 8

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



ASTRA

Низкий сезон:
275 000 ЕВРО*
Высокий сезон:
295 000 ЕВРО*

ДЛИНА 55 м
ВЕРФЬ Amels
ГОД 2014
СКОРОСТЬ 15,5 узлов
КАЮТЫ 5
ГОСТИ 10
КОМАНДА 13

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АГЕНТ

FOR
RENT



IMPERIAL



* Стоимость чартера в неделю (MYBA terms).

Ermanno Palace, 27 Boulevard Albert 1er, Monaco
www.imperial-yachts.com · charter@imperial-yachts.com

МОНАКО +377 97 98 38 80
МОСКВА +7 985 997 73 00

РЕКЛАМА

Heesen (ref. 010), 2010**10 000 000 EUR**

Длина	37.0 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 Майорке.

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, 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.

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.

Sessa-26S (ref. 007), 2007**2 690 000 RUB**

Длина	7.65 м	Двигатель	Volvo Penta 5.0 DP 6X1 270 л.с.
Ширина	2.50 м	Наработка	300 м/ч
Осадка	0.40 м	Каюты	1

Катер в хорошем состоянии. Находится в Москве.

Sierra Romeo



41,5 м | Mondomarine | 2007, рефит 2010
Стоимость аренды в неделю от 126 000 евро

Размещение: 12 гостей в 6 каютах
Команда: 7 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



Diane



43 м | Benetti | 2007, рефит 2014
Стоимость аренды в неделю от 133 000 евро

Размещение: 10 гостей в 5 каютах
Команда: 8 человек

Москва

Ермолаевский переулок, дом 5, стр. 1

Тел.: +7 495 220 2402

www.burgessyachts.ru

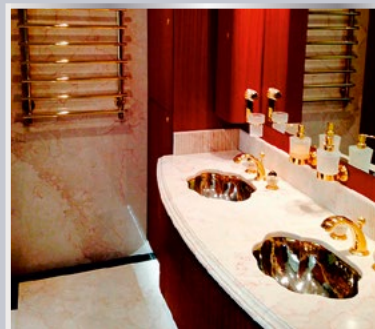
moscow@burgessyachts.com

BANDIDO 75



Год постройки 2012 Длина 23,77 м Ширина 6,60 м Двигатель MAN 2 x 411,9 кВт (= 560 ЛС)
Место стоянки Италия, Цена 2 700 000 EUR

ЛЕГЕНДАРНЫЙ BANDIDO 90



Год постройки 2011 Длина 27,9 м Ширина 7,7 м Двигатель MAN 2 x 882.6 кВт (= 1.200,00 ЛС) Материал корпуса сталь
Место стоянки Испания, Цена 5 100 000 EUR 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 € 600 000



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



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



Mochi Craft Dolphin 74

Год постройки 2005 Длина 22,45 м Ширина 6,90 м
Двигатели MTU 2 X 1500 HP.
Место стоянки Германия
Цена € 1 095 000 включая налог (EU)



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 € 165 000



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 € 330 000

Princess 60

1 000 000 EUR



Sunseeker 52

600 000 EUR



Galeon 530

380 000 EUR



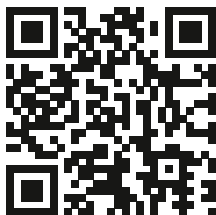
Azimut 50

380 000 EUR



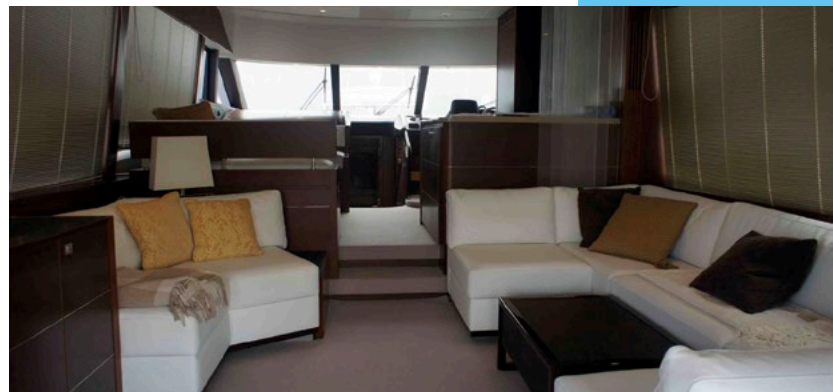
ПРЕДЛОЖЕНИЯ
ДОСТОЙНЫЕ
ВНИМАНИЯ

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	2 x 930 л.с.
Запас топлива	2818 л
Запас воды	793 л
Каюты	3 + каюта экипажа

2009 год



Длина	17,60 м
Ширина	4,63 м
Осадка	1,26 м
Вес	27 т
Двигатели	Caterpillar C12 Acert
Мощность	2 x 715 л.с.
Запас топлива	2100 л.
Запас воды	1200 л.
Каюты	3 + каюта экипажа

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 + каюта экипажа

2006 год



Длина	15,54 м
Ширина	4,72 м
Осадка	1,21 м
Двигатели	Caterpillar C12
Мощность	2 x 670 л.с.
Запас топлива	2220 л.
Запас воды	500 л.
Каюты	2 + каюта экипажа

MAJESTY 66'



Продается яхта. Цена € 699 000.

Находится в Москве.



Рефит в 2013 г. в Пальме-де-Майорке



Верфь: Gulf Craft/Дубаи, ОАЭ

Дизайн интерьеров: Pino Meroni/Италия

Год постройки: 2007

Длина: 20 м

Ширина: 5.49 м

Осадка: 1.22 м

Навигация: Simrad

Генераторы: Nothern Lights

Двигатели: 2 x 1000 л.с. Caterpillar C18

Крейсерская скорость: 22 узла

Запас воды/ топлива: 760 л/ 5700 л

Пассажирских мест/кают/гальюнов: 4/8/5

Мест экипажа/гальюнов: 2/1

Количество камбузов: 3

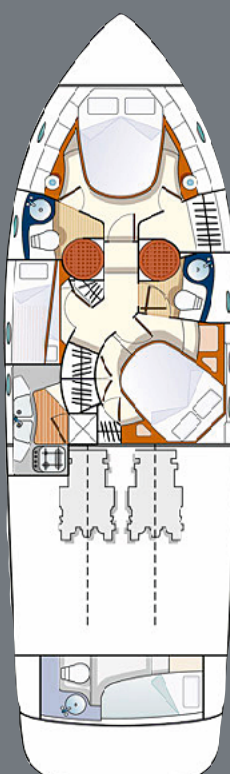
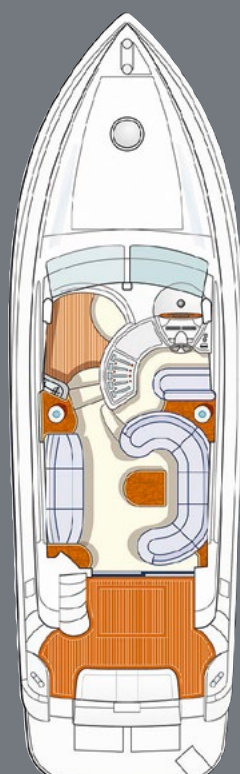
Тел.: +7 (985) 299-00-33, e-mail: yachtmanager1@gmail.com, <http://www.motoryachtneга.com>



Azimut 46

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



8-985-235-96-44

МОТОРНАЯ ЯХТА «ARSI»

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

Автономность 4 000 м. миль

ПРОДАЖА 1 500 000 EURO

**Состояние новой лодки,
прямая продажа.**

+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

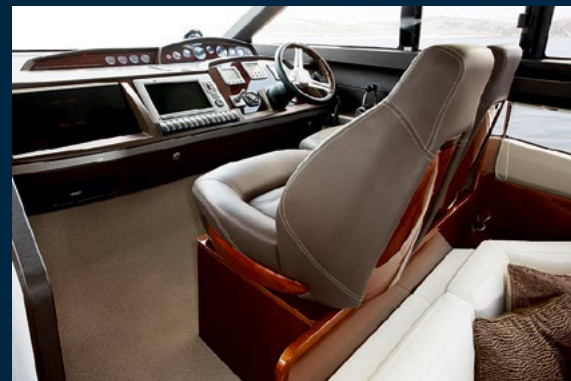
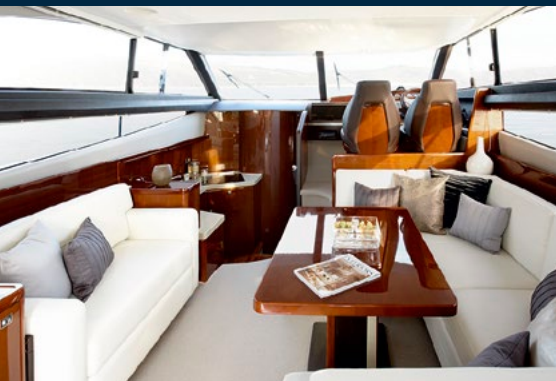
ДВИГАТЕЛЬ VOLVO PENTA D6 (2 X 435 Л.С.), 250 МОТОЧАСОВ

МЕСТО СТОЯНКИ МОСКВА, РЕГИСТРАЦИЯ ГИМС

ЦЕНА \$ 620 000

СОСТОЯНИЕ НОВОЙ ЛОДКИ, ПРЯМАЯ ПРОДАЖА

ТЕЛЕФОН: +7 985 411 41 75



VENETAU GRAN TURISMO 44

ГОД ПОСТРОЙКИ 2012

МЕСТО БАЗИРОВАНИЯ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

СОСТОЯНИЕ ОТЛИЧНОЕ, РАСТАМОЖЕНА

ЦЕНА € 300 000

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДЛИНА 13,45 М ШИРИНА 3,96 М ОСАДКА 1,04 М

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ 10,2 Т ЗАПАС ТОПЛИВА 2X400 Л

ДВИГАТЕЛИ VOLVO PENTA 2X D6 370 EVC-E (740 Л.С.)/JOYSTICK

ВМЕСТИМОСТЬ 12 ЧЕЛ

КОНСТРУКЦИЯ

КОРПУС — СТЕКЛОПЛАСТИК,

ПАЛУБА И НАДСТРОЙКА — СЭНДВИЧ (БАЛЬСА)

ОБОРУДОВАНИЕ, УСТРОЙСТВА, ОТДЕЛКА

МФД SIMRAD NSS 12", AIS, VHF, РАДАР, АВТОРУЛЕВОЙ

ГЕНЕРАТОР ONAN 6 КВТ/50ГЦ (220 В)

АККУМУЛЯТОРНЫЕ БАТАРЕИ 12 В (8)

ОСВЕЩЕНИЕ 220 В

ОСВЕЩЕНИЕ 24 000 ВТУ (220 В, КАЮТЫ, САЛОН)

ЭЛЕКТРИЧЕСКАЯ СЕБЕДКА (1000ВТ, ПУ)

НОСОВОЕ ПУ

ГИДРАВЛИЧЕСКИЙ

ГАРАЖ ДЛЯ ТЕНДЕРА

КАМБУЗ — ПЛИТА, ГРИЛЬ, ХОЛОДИЛЬНИК, ГЕНЕРАТОР

ТИК В КОКПИТЕ И НА ТРАНЦЕВОЙ ПЛАТФОРМЕ — КОЖА, КОВРЫ

ПРОДАЕТСЯ



ПОЛНЫЙ ФАРШ!

ТЕЛЕФОН: +7 921 937 78 00, ДМИТРИЙ



МЕТАЛСЕРВИС

www.metalservis.ru

Заправочные станции для яхт и катеров



ЗАО "МеталСервис", Россия, 630126, г. Новосибирск, ул. Ключ-Камышенское плато, 28
тел./факс: +7 (383) 344-98-49, metalservis@mail.ru, www.metalservis.ru

Beneteau Swift Trawler 50

2013 г.в., Самара



550 000 €

Длина 14,99 м, ширина 4,65 м, осадка 1,05 м, водоизмещение 16 т, запасы топлива 2 × 1350 л, запас воды 2 × 400 л, вместимость 18 чел., двигатели 2 × Volvo Penta IPS600 по 435 л.с., наработка 700 м/ч.

Beneteau Monte Carlo 47 Fly

2011 г.в., Черногория, г. Бар



350 000 €

Флаг — Барбадос. Длина 14,80 м, ширина 4,27 м, осадка 1,10 м, цвет — красный, двигатели 2 × Volvo Penta IPS600 по 435 л.с., наработка 250 м/ч, запас топлива 13 000 л, запас воды 650 л, 3 каюты, 6+2 спальных мест, категория CE B14/C16/D18.

Beneteau Flyer GT44

2012 г.в., С.-Петербург



320 000 €

Длина 13,45 м, ширина 3,96 м, осадка 1,04 м, водоизмещение 10 т, запас топлива 2 × 400 л, запас воды 2 × 200 л, вместимость 12 чел., двигатели 2 × Volvo Penta D6-370 по 370 л.с., наработка 250 м/ч, 2 каюты, 6 спальных мест.

Jeanneau Merry Fisher 645

2014 г.в., Москва



2 700 000 руб.

Длина 6,61 м, ширина 2,54 м, осадка 0,53 м, сухой вес 1345 кг, запас топлива 136 л, запас воды 20 л, двигатель Yamaha 115 л.с., наработка 30 м/ч, 1 каюта, 4 спальных места.

Grandeza 31 OC

2006 г.в., Завидово (Московская обл.)



190 000 €

Длина 9,43 м, ширина 3,18 м, осадка 1,20 м, кормовой тент, навигация, стационарный двигатель Volvo Penta D6 (350 л.с.), наработка 200 м/ч, отопитель Webasto, льдогенератор, 2 холодильника, диз. плита, тиковая палуба.

Fountaine Pajot MY 37

2015 г.в.



от 280 000 €

Длина 11,00 м, ширина 5,10 м, осадка 0,80 м, водоизмещение 8,9 т, запас топлива 2 × 600 л, запас воды 350 л, 2 стационарных двигателя Volvo Penta, запас хода 1000 морских миль.



ADMIRAL 35 M

2007г., алюминий



+7 (921) 961 98 24; +7 (812) 702 47 70

Длина 34,98 м, Ширина 7,40 м, Осадка 1,30 м, Материал алюминий Двигатели 2 MTU 2775 ЛС Крейсерская скорость 20 узл
Максимальная скорость 24 узл Стабилизаторы "Zero Speed" Цена 3 900 000 EUR включая налог (EU)

Jonacor
marine

197022, Россия, Санкт-Петербург,
Песочная наб., 18, литер А, пом. 5Н,
+7 (812) 702 47 70
info@jonacor-marine.ru
www.jonacor-marine.ru



AQUADOR

УВЕРЕННОСТЬ В СОВЕРШЕНСТВЕ



ТОЛЬКО У НАС В СОЧЕТАНИИ:

Закрытый пост управления
Широкие боковые проходы
Боковые сдвижные двери
Большая автономность
VIP отделка салона

Модельный ряд: 21' 22' 23' 25' 26' 28' 32' 33' 35'



AQUADOR 25 Ce



AQUADOR 28 C



AQUADOR 35 C

Мореходные качества, категория В Offshore, классическая корабельная архитектура делают катера Aquador лучшими в своем классе

Официальный дистрибьютор в России и странах СНГ

HARDTOP
St. Petersburg



MARINE
Russia 1998

Санкт-Петербург, тел.: (901) 315-4578,
(911) 743-4181, факс (812) 603-2460

Киев, тел./факс: +38 044 581 2713,
+38 050 416 8631

www.aquadorboats.fi, www.htmarine.ru,
htmarine@mail.ru



Романтика у скал

ДЖОРДЖ ДЖИАННОПУЛОС: Романтический вечер в живописной бухте едва не закончился печально, когда две яхты столкнулись, а третья легла в неконтролируемый дрейф.

Вместе с моей девушкой мы покачивались на стоящей на якоре яхте в нашей любимой бухте греческого острова Агистри. Романтический вечер в кокпите моей 36-футовой *Mezzaluna* подходил к завершению. После отличной местной еды и бутылки итальянского вина мы пребывали в состоянии сонной неги, а Вселенная убаюкивала нас под толстым звездным одеялом.

Не ведая, какие опасности таит темнота, мы блаженно готовились ко сну и походя проверили швартовы на корме. Ночью ветер тут обычно усиливается, но я знал, что с 30-метровым якорным канатом и парой надежно закрепленных на берегу швартовов нам ничто не угрожает. Нашим ближайшим соседом был французский парусник, стоявший на якоре достаточно далеко, так что, сонные от вина, мы спокойно удалились в каюту.

Спустя несколько часов, уже далеко за полночь, меня разбудили доносившиеся ветром крики. Такой шум в этой тихой бухте казался подозрительным, поэтому я выбрался из-под одеяла и отправился на нос выяснить, в чем дело.

Прямо над тем местом, где должен был лежать наш якорь, крутились две парусные яхты. Они пытались одновременно уйти со стоянки, но столкнулись из-за ветра. Их носы соприкасались, а якоря безнадежно запутались, что привело в бешенство оба экипажа. На борту отчаянно ругались, размахивая кулаками под громкую брань.

Рефлекторно я потянул наш якорный конец — убедиться, что с ним все в порядке. Учитывая сильный ночной ветер, натяжение



Mezzaluna надежно закреплена на двух швартовах

должно было быть больше, чем обычно, но я легко тянул веревку одной рукой. Страх холодной волной прошел по телу вместе с осознанием того, что сцепившиеся парусники утащили наш якорь. С ужасом я понял: *Mezzaluna* достаточно быстро дрейфует в направлении прибрежных скал.

Я ринулся на корму, высматривая швартовы, которые к тому времени уже полностью ушли под воду. Паника выветрила из головы остатки гипнотического винного тумана, а прилив адреналина заставил действовать быстро. Мы были уже менее чем в двух метрах от изрезанного скального утеса, когда мне удалось завести двигателя и дать ход вперед.

К сожалению, в ту ночь удача была не на моей стороне. Винт сразу же поймал один из швартовных концов, и тот начал наматываться на вал, подтягивая яхту к камням. Я быстро заглушил один мотор, пытаюсь

сохранять дистанцию с помощью второго. Из-за сильного ветра, дувшего в темной бухте, я не решился перерезать веревку ножом, чтобы освободить винт, а попытка маневрировать на одном двигателе грозила усугублением ситуации.

К счастью, капитан французского парусника увидел происходящее и предложил помощь. Ему удалось завести наш конец; пришвартовавшись к его лодке, я заглушил двигатель и нырнул в черную воду с ножом и фонариком. Чтобы освободить вал и винт от плотно намотавшейся веревки, потребовалось не менее 45 минут. Первый вздох облегчения я сделал, лишь вернувшись на борт. Мы перешли в более защищенную часть бухты, снова отдали якорь, но до конца ночи так и не смогли расслабиться, сидя на вахте до первых солнечных лучей.

После того случая я купил якорь потяжелее и всегда держу на борту два длинных плавучих швартовных конца. Какое счастье, что я проснулся в нужный момент! Еще один бокал вина — и быстро избавиться ото сна было бы намного сложнее! **МВУ**

Паника выдула из головы винный туман, а прилив адреналина заставил действовать быстро

Targa®

The 4x4 of the sea

Уверенность в превосходстве



Престижные международные премии

ЛОНДОН

ЛОНДОН

ЛОНДОН

СТОКГОЛЬМ

СТОКГОЛЬМ



HARDTOP MARINE
St. Petersburg Russia 1906

Официальный дистрибьютор в России и странах СНГ.
Санкт-Петербург, тел. (901) 315-4578, (911) 743-4181,
тел./факс (812) 603-2460
Киев, тел./факс: +38-044-581 2713, +38 050 416 8631
www.htmarine.ru www.targa.fi htmarine@mail.ru

Модельный ряд

23'

25'

27'

32'

35'

37'

44'

can-am



на правах рекламы



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 promo.rosan.com/spyderf3

SPYDER