

# МОТОРВОАТ

& YACHTING



## ТЕМЫ НОМЕРА

**ИНТЕРВЬЮ  
С ПЕРВЫМИ ЛИЦАМИ**  
ПИТЕР ЛЮРССЕН  
ЕВГЕНИЙ КОЧМАН

**IN BOAT WE TRUST!**  
ЯХТЕННАЯ ИНДУСТРИЯ США

## ОБЗОРЫ И ТЕСТЫ

LÜRSSEN ESTER III  
**HEESEN ELENA & ASYA**  
MULDER 94 VOYAGER  
**PRINCESS S65**  
NORTHSILVER 1440  
**DELTA 400 SW**  
PARKER 750 CABIN CRUISER

ISSN 2077-8236



9 772077 823783



15009

>





## КОМЕТА

70-метровая Kometa — самая крупная на сегодняшний день яхта, строящаяся на верфи Heesen. Ее инновационный корпус скоростного водоизмещения, позволяющий снизить сопротивление воды на 20%, вместе с усилителями скорости Rolls Royce способен развить максимальную скорость в 30 узлов. Невероятно для суперяхты данного класса еще и то, что особенная форма корпуса обеспечивает яхте дальность плавания в 4000 морских миль на крейсерской скорости без дозаправки.

Суперяхта Kometa — идеальное сочетание скорости, пространства и стиля, будет поставлена заказчику в 2017 году. Шагните за рамки привычных представлений, знакомьтесь с яхтами Heesen на [heesenyachts.com](http://heesenyachts.com)

*Crafted in Holland. Home of yacht building.*





\*Рожден на треке, создан для дороги.

\*\*Перечисленные характеристики автомобиля соответствуют модификации Audi R8 Coupé V10 plus.

Новый Audi R8

# Обгоняет мечты

Born on the track. Built for the road\*

Новый Audi R8 Coupé врывается в город прямо с пит-стопа гоночного трека. Десятицилиндровый двигатель разгоняет автомобиль до 100 км/ч всего за 3,2 секунды при максимальной скорости 330 км/ч\*\*. Audi R8 обгоняет мечты. Чужие мечты.



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

Информационный центр Audi: +7 495 775 8888

 @audirusland  
#dr8ams

 Audi Sport

# M CLASS

30M . 35M . 40M

## ПРИХОДИТЕ И ПОЗНАКОМЬТЕСЬ С ЯХТАМИ PRINCESS НА ВЫСТАВКАХ В СЕНТЯБРЕ

CANNES BOAT SHOW, 8 - 13 СЕНТЯБРЯ 2015Г., СТЕНД JETEE 106

MONACO YACHT SHOW, 23 - 26 СЕНТЯБРЯ 2015Г., СТЕНД QE6

SOUTHGAMPTON BOAT SHOW, 11 - 20 СЕНТЯБРЯ 2015Г., СТЕНД E055

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

**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  
T +377 9770 8444, +33 6 40 62 55 44, E: info@princessyachtsmonaco.com

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

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

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

НОВАЯ 35М НА ВЫСТАВКАХ В КАННАХ И МОНАКО



1965  2015  
**PRINCESS**

PRINCESS YACHTS RUSSIA

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

Член семьи Moët Hennessy Louis Vuitton



# CORUM

LA CHAUX-DE-FONDS · SUISSE



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

• **Москва** CONQUEST WATCHES (495) 650 76 37, ДА ВИНЧИ (495) 937 80 89, (495) 721 91 17, КОНСУЛ (495) 971 85 73, (495) 699 50 45, НОБЕЛЬ (495) 258 21 29, ТАЙМ-АВЕНЮ (495) 937 62 05, (495) 225 73 54, (499) 270 04 10, (495) 933 70 08, LOUVRE (495) 981 42 82, (495) 692 90 47, RAFFHOUSE (495) 726 55 45, Sublime by BOSCO (495) 620 33 90, REGSTAER DUTY FREE SHOP (495) 737 66 29, RICH TIME (495) 419 90 60  
• **Владивосток** ЗОЛОТОЕ ВРЕМЯ (423) 2 209 108 • **Иркутск** ЗОЛОТОЕ ВРЕМЯ (3952) 242 399 • **Казань** ВЕРСАЛЬ (843) 292 16 76



# ADMIRAL'S CUP<sup>AC-ONE</sup>

• Калининград ЧАСЫ ЖЕНЕВЫ (4012) 59 31 21 • Краснодар ЗОЛОТОЙ ЛАРЕЦ (861) 275 25 75 • Нижний Новгород ВИКТОРИЯ (831) 296 56 57  
• Ростов-на-Дону 18 КАРАТ (863) 250 11 11 • Самара БРИЗО (846) 270 46 81 • Санкт-Петербург ДИАМАНТ (812) 571 84 18, ИМПЕРИАЛ (812) 235 07 66,  
(812) 333 34 90, (812) 273 51 59, (812) 571 36 78, НОБЕЛЬ (812) 335 09 08, MASTER OF TIME DUTY FREE • Челябинск CLASSIC TIME (351) 263 77 83

# НОВЫЙ Volkswagen Passat Инновационно Ваш



Новые аудио-навигационные-*infotainment*<sup>1</sup> – системы MIB<sup>2</sup>



Виртуальная программируемая приборная панель TFT<sup>3</sup>



Новый стильный салон



LED<sup>4</sup> головной свет



Система кругового обзора Area view<sup>5</sup>

Дополнительная информация – по телефону информационной линии Volkswagen 8-800-333-4441 и на сайте [www.volkswagen.ru](http://www.volkswagen.ru).



«Автомобиль года 2015»  
в Европе



Давно ли вас удивляло что-то так сильно? Ослепительный, стильный, свободный, новый Volkswagen Passat воплотил в себе все лучшее, что может дать технический прогресс. Система распознавания усталости водителя, динамическое управление фарами головного света, 3-зонная климатическая установка с управлением для пассажиров на заднем сиденье, система с электроприводом багажного отсека EasyOpen<sup>6</sup> и виртуальной педалью. Нет смысла описывать все инновации нового Passat. Просто нажмите на Start<sup>7</sup>, и он полностью подчинится вам.

<sup>1</sup>Инфотейнмент. <sup>2</sup>ЭмАйБи. <sup>3</sup>ТиЭфТи. <sup>4</sup>ЛЕД. <sup>5</sup>Эриа вью. <sup>6</sup>ИзиОупн. <sup>7</sup>Старт. Некоторые из указанных в рекламе опций устанавливаются за дополнительную плату. Автомобиль, изображенный в рекламе, может быть оснащен дополнительным оборудованием, недоступным для заказа в России. Реклама



Das Auto.

## Видеть перспективу

Представляем новую MCY 105. Monte Carlo Yachts раздвигает горизонты



**MCY**

MONTECARLOYACHTS

**MCY 105**

**MCY 86**

**MCY 76**

**MCY 70**

**MCY 65**

**YACHTING  
FESTIVAL**  
  
CANNES

8-13 СЕНТЯБРЯ 2015

**mys**  
MONACO YACHT SHOW

23-26 СЕНТЯБРЯ 2015

**S<sub>[n]</sub><sup>55</sup>**  
salonenautico

ГЕНУЯ

30 СЕНТЯБРЯ - 5 ОКТЯБРЯ 2015

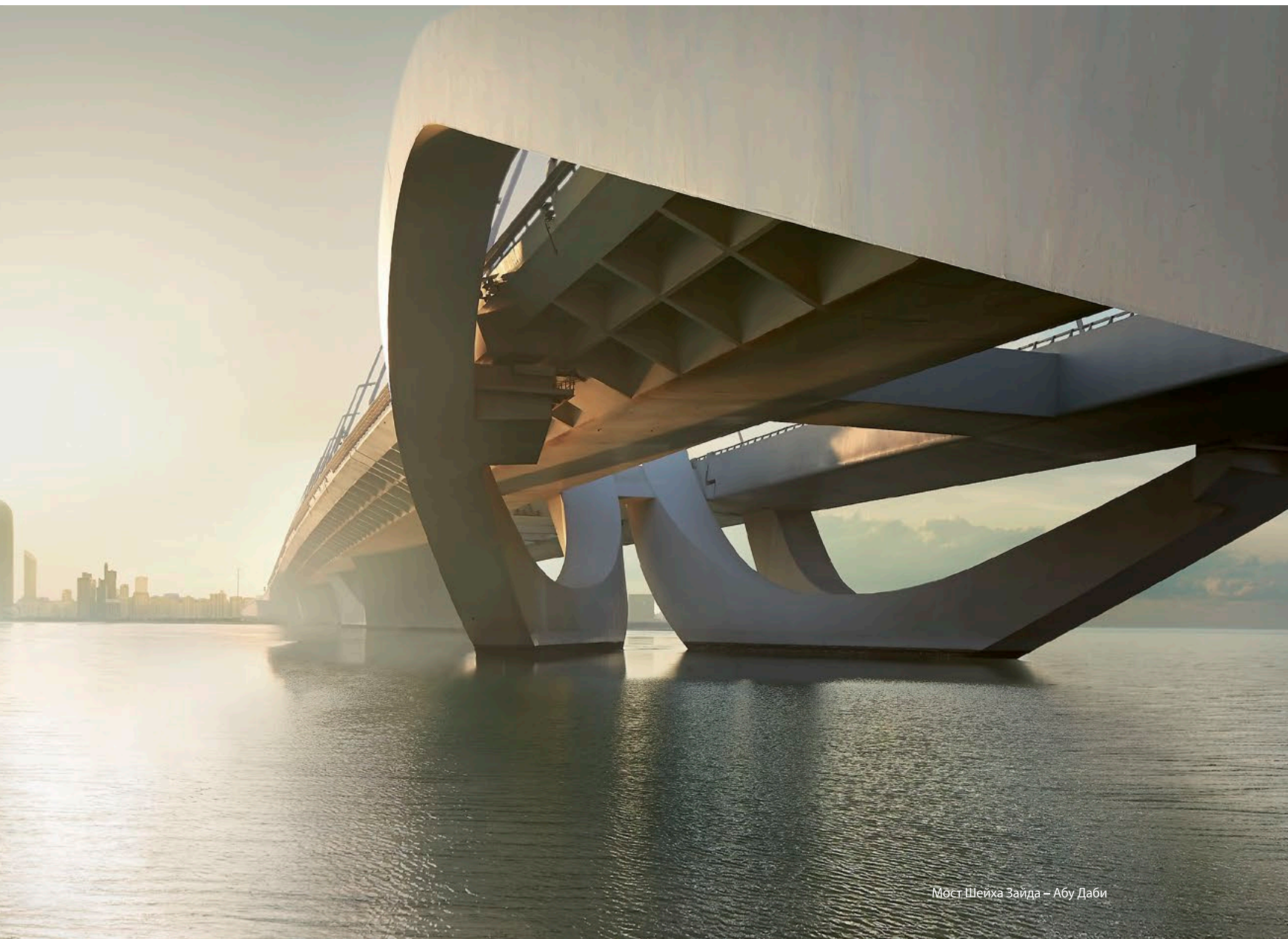
**MC**

MONTECARLO

**MC 6 | MC 6s**

**MC 5 | MC 5s**

**MC 4 | MC 4s**



Мост Шейха Зайда – Абу Даби

Этим амбициозным проектом компания **Monte Carlo Yachts** расширяет собственные горизонты. Результатом стала **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 яхты, динамичности её обводов и распределению света во внутренних помещениях, что позволило им сохранить элегантный и узнаваемый силуэт и стиль, характерный для всей линейки MCY.

**Monte Carlo Yachts. Классика Будущего.**



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

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

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



С 1 по 30 сентября  
Специальное предложение  
на индивидуальный пошив костюма и пальто  
от итальянских портных  
Lubiam и Castangia



**SARTORIAL**

САЛОН МУЖСКОЙ ОДЕЖДЫ

Ленинский пр-т, 11  
Малая Дмитровка, 8

+7 495 933 6277  
+7 495 933 3585

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

# КЧИТАТЕЛЮ

## Колонка главного редактора

Привет всем!

Каждый раз, готовя это «слово редактора», я испытывал определенные сложности. Мне казалось, читатель ждет от меня нечто особенно важное, что откроет ему глаза на какие-то процессы или позволит по-иному осмыслить известные факты... Я так считал, поэтому старался, как мог, соответствовать запросу, хотя подбирать темы и слова было непросто.

Но сегодня все по-другому. Это мое последнее к вам обращение. Вот уже месяц я занимаю пост председателя редакционного совета журнала, а должность главного редактора исполняет известный вам Антон Черкасов.

Что стало причиной таких изменений? Все течет, все меняется, как говорил Гераклит Эфесский. Изменения — стимул развития, и в этом суть диалектики. Главное — объективная необходимость ротации кадров, польза нового взгляда на многие вещи, молодой задор. Конечно, 20 лет в должности главного редактора — это солидный ресурс, и я продолжу реализовывать его и в редакции, и в редакционном совете.

Когда я только стал главным редактором МВУ, то в одном из первых своих обращений прокомментировал заданный редакции вопрос: как изменится политика журнала с моим приходом? Ответ вам, постоянным читателям, хорошо известен. А вот изменится ли политика и формат журнала под руководством Антона Черкасова, вы можете узнать, прочитав этот выпуск МВУ, который готовил уже он. На мой взгляд, журнал вышел весьма удачным. В следующем выпуске Антон сам пообщается с вами.

И последнее. Хочу сказать всем большое спасибо: читателям — за внимание к журналу, рекламодателям — за сотрудничество и преданность, редакции — за поддержку и терпение.

Я не прощаюсь, но, как всегда, говорю — до встречи! На страницах МВУ, на выставках, на тестах и просто в море. Оно большое, но морские дороги часто пересекаются.



*Каждый, кто бывал в море, знает: оно большое, но морские дороги часто пересекаются*

Председатель редакционного совета  
журнала МВУ  
Зарий Черняк

## НАВИГАЦИЯ ПО НОМЕРУ

Суперяхты:  
успешная стратегия  
работы  
Heesen Yachts  
с. 110



Паруса над морем:  
собственные регаты  
известных яхтенных  
верфей  
с. 158



Наши интервью:  
Питер Люрсен —  
о семье, верфи  
и развитии бизнеса  
с. 98



Новая техника:  
устройства,  
повышающие  
комфорт на борту  
с. 200



НОВЫЙ DISCOVERY SPORT

## ОСОБАЯ СЕРИЯ

ОТ 12 200 РУБЛЕЙ В МЕСЯЦ\*\*



ABOVE & BEYOND\*

Новый Discovery Sport Особая Серия как никогда вдохновляет на приключения! Электропривод двери багажного отделения, биксеноновые фары, дополненные светодиодами, новейшая интерактивная система InControl и многое другое – уже в базовой комплектации!

Приключения. Это у нас в генах.

landrover.ru  
8-800-200-8081



facebook.com/LandRoverLife

НА ПРАВАХ РЕКЛАМЫ. \* За гранью обыденного. \*\* Land Rover Financial Services – с англ. «Финансовые услуги». Кредит по данной программе можно получить в ООО Русфинанс Банк, ген. лиц. ЦБ РФ № 1792. Предложение рассчитано на следующих условиях программы Привилегия в рамках программы Прямого субсидирования: автомобиль Discovery Sport 2016 модельного года с дизельным двигателем TD4 2.2 в комплектации LE Особая серия стоимостью 2 356 500 руб., валюта кредита – рубли, сумма кредита – 1 178 250 руб., первоначальный взнос 50%, срок – 24 мес., остаточный платеж через 24 месяца – 49%, процентная ставка – 11,5% годовых, значение ежемесячного платежа – 12 169,52 руб. По программе «Привилегия» в течение 24 месяцев проценты начисляются на сумму остаточного платежа. Погашение кредита происходит ежемесячно аннуитетными (равными) платежами. Остаточный платеж погашается в конце срока кредита. В последний платеж включен ежемесячный и остаточный платежи. Требуется оформление полиса КАСКО (полное) в любой страховой компании. Обеспечение по кредиту – залог приобретаемого автомобиля. Полное и частичное досрочное погашение возможно в любую дату. Минимальная сумма кредита – 350 000 руб. Максимальная сумма кредита – 6 500 000 руб. Неустойка за несвоевременное погашение задолженности 0,1% за каждый календарный день от суммы просроченной задолженности. Программа распространяется на все новые автомобили Land Rover Discovery Sport. Банк принимает решение о выдаче кредита на основании всей предоставленной информации в соответствии с установленными требованиями Банка к заемщикам. Условия указаны по состоянию на 06.08.2015 г. За детальным расчетом обращайтесь к любому официальному дилеру Land Rover. Любые преимущества и субсидии по кредитным и страховым программам, подарки, специальные условия и цены, скидки, преимущества по программе Trade In (с англ. – «трейд ин», обмен поддержанного автомобиля на приобретаемый автомобиль с доплатой) и другим программам не суммируются, если иное прямо не предусмотрено в соответствующем предложении. Количество автомобилей ограничено. Предложение действительно с 1 по 30 сентября 2015 года при покупке нового Discovery Sport Особая Серия в салонах официальных дилеров Land Rover. Вся информация носит справочный характер и не является публичной офертой (ст. 437 ГК РФ).

# СОДЕРЖАНИЕ

Сентябрь–октябрь 2015



СУПЕРЯХТЫ

40



72

30



64

30

## MONACO YACHT SHOW

Грандиозный парад суперяхт  
в столице княжества Монако

40

## НОВОСТИ

Интересные сюжеты и факты из жизни  
на море и на суше

64

## ЯХТЕННЫЕ ВЫСТАВКИ

Самые крупные и интересные  
осенние боат-шоу Европы:

**Канны**, Саутгемптон, **Стамбул**,  
Генуя, **Амстердам**, Берлин

72

## СОСТАПЕЛЯ

**Azimut Magellano 66**, **Azimut 72**, **Elling E6**, **Limo  
Tender 8.0**, **Absolute 52 Navetta**, **Jeanneau Leader  
46**, **Princess S65**, **Beneteau Flyer 8.8**, **Ferretti 550**,  
**Beneteau Gran Turismo 40**, **Prestige 680**

88

## ПЛАВАЛИ, ЗНАЕМ

Назидательные истории  
и веские мнения от наших экспертов

# STOP BOATING. START PERSHING.



sales/HUB

**PERSHING**  
30<sup>TH</sup> ANNIVERSARY

STAND OUT

PERSHING 108' 92' 82' 74' 70'NEW 64' 62' 50'.1

PERSHING-YACHT.COM

A FERRETTI GROUP BRAND

**PERSHING SALES OFFICE**

Via J.J Pershing, 1/3 - 61037 Mondolfo (PU) - Italy  
Tel: (+39) 0721 956211 - Fax: (+39) 0721 956290 - sales@pershing-yacht.com



104

СУПЕРЯХТЫ



94



124



118



110

94  
**НАШИ  
ИНТЕРВЬЮ**

Обзор мирового рынка суперяхт  
с Евгением Кочманом

104  
**ПУТЕВОДНАЯ ЗВЕЗДА**  
Ester III — новая яхта немецкой  
верфи Lürssen

110  
**РИСК ВО ИМЯ ЦЕЛИ**  
Стратегия и тактика строительства  
суперяхт Heesen

118  
**ЗОЛОТОЙ ЮБИЛЕЙ**  
История успеха знаменитой британской верфи  
Princess Yachts

124  
**ЖИЗНЬ ЗА ОКЕАНОМ**  
Как сегодня выглядит яхтенный рынок США

# SONY

## Тоньше, чем Ваш смартфон\*

- Ультратонкий телевизор - 4,9 мм в самом тонком месте
- 4K UHD телевизор с новым процессором X1 и превосходным качеством изображения
- Телевизор на базе ОС Android 5.0

androidtv

[sony.ru](http://sony.ru) / [store.sony.ru](http://store.sony.ru)

123103, Россия, Москва, Карамышевский проезд, д.6, ОГРН 1027700342625. Sony и Bravia являются зарегистрированными товарными знаками Sony Corporation. Остальные товарные знаки являются собственностью соответствующих правообладателей. \* По сравнению с толщиной смартфонов линейки Sony Xperia по состоянию на 10.08.2015. Реклама.



## BRAVIA

Серия X9



150

МОТОРНЫЕ  
ЯХТЫ



154



158



142

136

**НОВАЯ  
ГОЛЛАНДИЯ**

Mulder 94 Voyager —  
интересный проект водоизмещающей яхты

142

**ЧАРТЕР НА ГУЛТЕ**

Увлекательное свадебное путешествие среди  
Ионических островов

150

**NORTHSILVER 1440**

Тест российского «морского внедорожника» из легкого  
сплава

154

**НОВОЕ ЛИЦО**

Представляем модель быстроходного  
шведского круизера Delta 400 SW

158

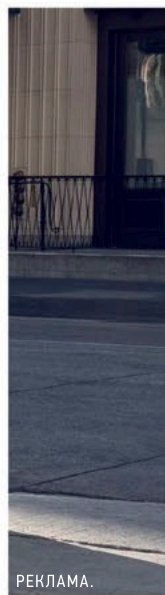
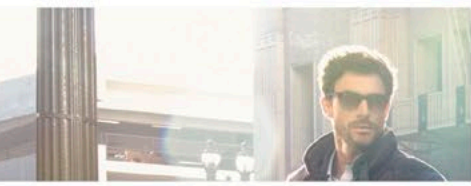
**РЕГАТЫ ИМЕНИ СЕБЯ**

Гонки яхт известных европейских верфей

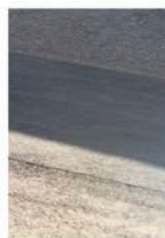
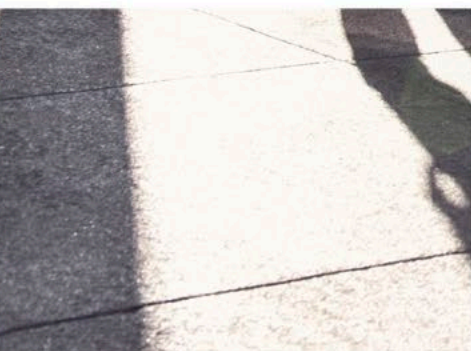


196

# КРАСОТА – МОЩНАЯ СИЛА



РЕКЛАМА.



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

**CADILLAC SRX. ОТ 2 149 000 РУБ. 3,9% НА 2 ГОДА.\***



*Cadillac*

ГОРЯЧАЯ ЛИНИЯ CADILLAC: +7 800 100 1011 | WWW.CADILLAC.RU

\* РЕКОМЕНДОВАННАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА НА АВТОМОБИЛИ CADILLAC SRX В КОМПЛЕКТАЦИИ BASE 3.0 FWD (ПЕРЕДНИЙ ПРИВОД) 2015-ГО ГОДА ПРОИЗВОДСТВА. ЦЕНЫ МОГУТ БЫТЬ ИЗМЕНЕНЫ В ЛЮБОЕ ВРЕМЯ БЕЗ ПРЕДВАРИТЕЛЬНОГО УВЕДОМЛЕНИЯ. УЗНАЙТЕ БОЛЕЕ ПОДРОБНУЮ ИНФОРМАЦИЮ У ОФИЦИАЛЬНЫХ ДИЛЕРОВ CADILLAC, УЧАСТВУЮЩИХ В ПРОГРАММЕ.

СТАВКА 3,9% ПО ПРОГРАММЕ «АВТОСТАНДАРТ» СОВМЕСТНО С «ВТБ24» (ПАО) — ГЕНЕРАЛЬНАЯ ЛИЦЕНЗИЯ БАНКА РОССИИ № 1623 ОТ 29.10.2014 Г. УКАЗАННАЯ МАРКЕТИНГОВАЯ СТАВКА НЕ ЯВЛЯЕТСЯ ПРОЦЕНТНОЙ СТАВКОЙ ПО КРЕДИТУ И ОТРАЖАЕТ ФАКТИЧЕСКИЕ ЗАТРАТЫ НА ФИНАНСИРОВАНИЕ ПОКУПКИ НОВОГО АВТОМОБИЛЯ CADILLAC SRX BASE 3.0 FWD С ПРИВЛЕЧЕНИЕМ КРЕДИТНЫХ СРЕДСТВ «ВТБ24» (ПАО). УКАЗАННАЯ МАРКЕТИНГОВАЯ СТАВКА ДОСТИГАЕТСЯ СНИЖЕНИЕМ СТОИМОСТИ АВТОМОБИЛЯ СО СТОРОНЫ ДИЛЕРА CADILLAC ДЛЯ КРЕДИТОВ СРОКОМ НА 2 (ДВА) ГОДА ПРИ ПЕРВОНАЧАЛЬНОМ ВЗНОСЕ (ДАЛЕЕ — ПВ) 22,8% (ВКЛЮЧИТЕЛЬНО) ОТ СТОИМОСТИ ПРИОБРЕТАЕМОГО АВТОМОБИЛЯ CADILLAC SRX BASE 3.0 FWD И ПРИ ПРОЦЕНТНОЙ СТАВКЕ 19,9% ГОДОВЫХ, УКАЗАННОЙ В КРЕДИТНОМ ДОГОВОРЕ. ОСНОВНЫЕ УСЛОВИЯ КРЕДИТОВАНИЯ «ВТБ24» (ПАО) В РАМКАХ ПРОГРАММЫ CADILLAC FINANCE («АВТОКРЕДИТОВАНИЕ-СТАНДАРТ») ВАЛЮТА КРЕДИТА — РУБЛИ РФ, СУММА КРЕДИТА ОТ 100 ТЫС. ДО 5 МЛН. РУБ. ПРОЦЕНТНАЯ СТАВКА СОСТАВЛЯЕТ ПРИ ПВ ОТ 20% И СРОКЕ ОТ 12 ДО 84 МЕСЯЦЕВ — 19,9% ГОДОВЫХ, ПРИ ПВ ОТ 40% И СРОКЕ КРЕДИТА ОТ 12 ДО 84 МЕСЯЦЕВ — 18,9%. ОБЯЗАТЕЛЬНО СТРАХОВАНИЕ КАСКО. В СЛУЧАЕ НЕСВОВРЕМЕННОГО ИСПОЛНЕНИЯ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ ПО ВОЗВРАТУ КРЕДИТА И/ИЛИ УПЛАТЕ ПРОЦЕНТОВ ВЫПЛАЧИВАЕТСЯ НЕУСТОЙКА В ВИДЕ ПЕНИ В РАЗМЕРЕ 0,6% В ДЕНЬ ОТ СУММЫ НЕВЫПОЛНЕННЫХ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ. ПРЕДЛОЖЕНИЕ ДЕЙСТВУЕТ С 1 АВГУСТА ПО 30 СЕНТЯБРЯ 2015 Г.

ПРЕДЛОЖЕНИЕ НОСИТ ИНФОРМАЦИОННЫЙ ХАРАКТЕР И НЕ ЯВЛЯЕТСЯ ПУБЛИЧНОЙ ОФЕРТОЙ (СТ. 437 ГК РФ).



188

174  
**ОБИТЕЛЬ СИЛЫ**

Отдых и лечение в солнечной Тоскане

178  
**МЯГКОЕ ТЕПЛО**

Кашемир вчера, сегодня и всегда

186  
**ЛУЧШЕ, ЧЕМ В КИНО**

История знаменитого «Гранд Отель Европа»

188  
**ФЛАГМАНСКИЙ SUV**

Новая модель внедорожника Volvo XC90

192  
**НАЗАД В БУДУЩЕЕ**

Новая коллекция UOMO с элементами стиля ретро

196  
**BRP SKI-DOO**

Двухтактные моторы с технологией E-Тес на снегоходах

200  
**МЕХАНИКА**

Стабилизация качки при помощи вращающихся цилиндров

212  
**ШКОЛА МВУ**

Как швартовать яхту в условиях сильного ветра

214  
**БЕЗОПАСНОСТЬ**

Внимание: ИГИЛ на Средиземном море



192



194



182



174

# Строительство супер яхт

Сопровождение сделок

Покупка и продажа

Менеджмент

Аренда



## Монако

27-29, Avenue des Papalins,  
MC 98000 Monaco  
Tel: +377.97.98.3210  
+33 (6) 48 43 99 06  
info@arconyachts.com

## Россия

Ленинградское шоссе 39,  
строение 7, Москва,  
Россия, 125212  
Tel: +7 (495) 937 90 00  
info@arconyachts.com

ARCON  
YACHTS



Реклама.

volvocars.ru  
8 800 700 00 20



## НОВАЯ ЭРА

АБСОЛЮТНО НОВЫЙ  
VOLVO XC90  
СОЗДАН ШВЕЦИЕЙ



# MOTOR BOAT & YACHTING

№5 (35) Сентябрь–октябрь 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](http://www.mby.ru)****Twitter [mby\\_russia](https://twitter.com/mby_russia)****Электронная версия [www.zinio.com](http://www.zinio.com)**

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

Журнал зарегистрирован в Федеральной службе по надзору  
в сфере связи и массовых коммуникаций.

Свидетельство о регистрации СМИ

ПИ № ФС77-38759 от 28.01.2010

**Редакция****Генеральный директор** Александра Дергачева

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

**Председатель редакционного совета** Зарий Черняк, e-mail: editor@mby.ru**Главный редактор** Антон Черкасов, e-mail: ac@mby.ru**Арт-директор** Михаил Смотров, e-mail: ms@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 и колумнисты**

Тимур Бараев, Яна Гусева, Алексей Максимов,

Дэвид Марш, Джон Мендес, Грег Копп, Ирина Липовецкая,

Богдан Парфенюк, Дмитрий Разгуляев, Эрик Сэнфорд, Петр Шестаков

**Иллюстраторы и фотографы**

Эмилио Бианки, Карло Борленги, Том Ванно, Клаус Джордан,

Дмитрий Орешко, Богдан Парфенюк, Гийом Плиссон, Жиль Мартин Раже,

Павел Семяников, Михаил Смотров, Даниел Фостер,

Эд Хеймель, Дэвид Черчилль

**Отдел рекламы****Директор по рекламе**

Андрей Аханьков

Тел. +7 (495) 729-97-40, e-mail: akhankov@mby.ru

**Представительство журнала в Италии**

Ediconsult Internazionale, Piazza Fontana

Marose 3 – 16123, Генуя, Италия.

Тел. +39 010 583-684 Факс +39 010 566-578

**Распространение и развитие****Коммерческий директор**

Дмитрий Макаров, e-mail: dm@mby.ru

Тел. +7 (921) 973-87-12

**Менеджер по распространению**

Ян Ядченко, e-mail: yan@mby.ru

**Партнеры по распространению**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Подписка**

Стоимость годовой подписки (6 номеров) — 1800 руб.

Подписка осуществляется через редакцию или веб-сайт

+7 (812) 617-01-11, [www.mby.ru](http://www.mby.ru)

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.



От застройщика дома  
«Венеция»

Крестовский остров,  
Морской проспект, 29

Строящийся  
дом на  
Крестовском  
острове

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

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

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

8 (812) 688 88 88 | 6888888.ru

ОАО СК «Возрождение Санкт-Петербурга». Свидетельство №0010.02-2009 – 7803048130-С-003 от 26.01.2012  
Санкт-Петербург, Морской проспект, дом 29, лит. А. Проектная декларация на сайте [www.6888888.ru](http://www.6888888.ru)



# MOTOR BOAT & YACHTING

№5 (35) Сентябрь–октябрь 2015

Published since 1904

## MBY UK

Motor Boat & Yachting, Time Inc. (UK) Ltd., Blue Fin Building,  
110 Southwark Street, London SE1 0SU

ISSN: 770027 178204

Tel: +44 (0) 20 3148 4651

Fax: +44 (0) 20 3148 8127

E-mail: mby@timeinc.com

**Website** [www.mby.com](http://www.mby.com)

**Twitter** [mbyipc](https://twitter.com/mbyipc)

## Editorial

**Editor** Hugo Andreae

**Art Editor** Neil Singleton

**Production Editor** Rebecca Miles

**Deputy Editor** Jack Haines

**News Editor** Chris Jefferies

**Technical Contributor** David Marsh

**Custom Yacht Contributor** Alan Harper

**Chief Photographer** Lester McCarthy

**Website Editor** Natalie Davies

## Publishing Team

**Publishing Director** Simon Owen

**Publisher** Nick Hopkinson

**Head of Marketing** Richard Shead

## Display Advertising and Trade Enquiries

Tel: +44 (0)20 3148 4900 Fax: +44 (0)20 3148 8523

**Head of market** Stuart Duncan

**Brand Manager** Jane Smith

**Account Manager** Bess Cullis

**Senior Sales Executive** Robert Hudson

**Production Supervisor** Paul Quieros

**Production Manager** Becky Singleton

**Тираж** 35 000 экз. **Обложка** Lürssen Ester III **Цена свободная**

Журнал опубликован и вышел в свет 31.08.2015

Отпечатано в Эстонии. Типография Printall AS.

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

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

Time Inc.



PRINTALL

РЕКЛАМА



XX  
ARTIOLI  
HAND MADE IN ITALY



УЧАСТНИК **mys**  
MONACO YACHT SHOW

# РОСКОШНЫЙ СУПЕР ЯХТИНГ

Проектирование, строительство,  
управление, продажа и аренда яхт  
от 40 до 150м+.

Все что мы делаем, соответствует  
высочайшим стандартам  
безупречного качества





60m / 197ft, Amels

# IMPERIAL

УПРАВЛЕНИЕ • СТРОИТЕЛЬСТВО • ПРОДАЖА & ПОКУПКА • АРЕНДА

МОНАКО: +377 97 98 38 30

МОСКВА: +7 985 99 77 300

[www.imperial-yachts.com](http://www.imperial-yachts.com)

ПРИХОДИТЕ И ПОЗНАКОМЬТЕСЬ С ФЛОТОМ IMPERIAL  
НА MONACO YACHT SHOW 23 - 26 СЕНТЯБРЯ

T - Central Quay / Floating pontoons:  
M/Y EVENT 60m/197ft Amels, 2013 - T43  
M/Y ARKLEY 60m/197ft Lürssen, 2009 - T42

Запись на осмотр яхт и VIP приглашения по телефону +7 985 99 77 300. Екатерина Павлова



# ТОЧКА СИНГУЛЯРНОСТИ

Год от года выставка суперяхт в Монако набирает обороты, поражая впервые попадающих туда людей масштабностью экспозиции и концентрацией уникальных дорогих вещей. В этом году она отмечает 25-летний юбилей, и это шоу обещает стать незабываемым.

Текст **Антон Черкасов** Фото **Том Ван**





**И**дею создания Monaco Yacht Show без преувеличения можно считать гениальной. Сегодня, спустя 25 лет с момента первой выставки, Монте-Карло так же сложно представить без MYS, как, например, без Гран-при Монако. С помощью этого шоу при участии производителей и брокеров мирового уровня всего за четверть века индустрия суперяхт обрела фантастические масштабы; появились собственные правила и традиции, определились лидеры, а сама MYS стала, пожалуй, главной точкой отсчета для этого сегмента яхтенного рынка.

### ВНАЧАЛЕ БЫЛО...

Осенью 1991 года, когда будущие российские миллиардеры едва ли задумывались о суперяхтах, на набережной порта Эркюль собралось около полусотни компаний, большая часть которых базировалась в Монако или на Французской Ривьере. На воде красовались всего 30 яхт, средняя длина которых составляла 32 метра. Среди экспонентов первой MYS почти не было иностранцев, но уже тогда местные власти поняли: Монте-Карло стал

главным местом встречи брокеров и состоятельных людей. Здесь заключались сделки и подписывались контракты, а значит, существовал трамплин для успешного старта. Этим и воспользовалась выставка.

Все эти годы MYS росла вместе с индустрией, и к ее юбилею в сентябре в Монако соберутся 120 самых ярких суперяхт, средняя длина которых теперь достигает 47 метров. Уверен, если бы не тесная акватория порта Эркюль, количество выставляемых лодок относительно первой выставки выросло бы не в четыре раза, а в десять, как это произошло с «сухопутными» участниками, коих в этом году будет не менее пятисот.

### НОВАЯ ВОЛНА

Для специалистов очевидно, что экономические неурядицы мирового порядка затрагивают сегмент суперяхт в самой меньшей степени. Чего стоит хотя бы неуклонный рост длины новых проектов! Совсем недавно частную 100-метровую яхту можно было сравнить разве что с космическим кораблем, а сейчас в мире одновременно строится два с лишним десятка таких судов. Власти Монако хорошо понимают, что пузырь секрет-

*На самой первой выставке MYS в 1991 году было представлено всего 30 яхт*

В этом году у причалов и набережных порта Эркюль будет выставлен флот из рекордного количества судов.



BUILT BY  
**oceAnco**

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



Монако реализует маркетинговые программы для развития боат-шоу



**Сверху вниз:**

Голландская верфь Amels покажет на выставке новую суперяхту *Madame Kate*.

В этом году мы снова увидим customную 60-метровую яхту *Amels Event*, которую представит компания Imperial Yachts.

Для брокерских компаний боат-шоу в Монте-Карло — прекрасный шанс найти клиентов на чартер и соблазнить их на строительство собственной яхты.

ности вокруг индустрии суперяхт лопнул, и на скрытые прежде ценности обратили внимание не только европейцы и американцы, но и состоятельные люди остального мира. Причем интересующаяся этой темой аудитория значительно помолодела; эти энтузиасты приезжают в Монте-Карло с жадой приобщения к роскошной жизни на воде, что отчасти и движет рынком.

Во многом этот интерес обусловлен активными маркетинговыми программами княжества Монако, нацеленными на продвижение культуры суперяхт в новую среду. Например, в июне 2015 года в Шанхае и Пекине прошла Неделя Монако, где китайской элите представляли Монте-Карло как мировую столицу яхтинга, и подобные мероприятия устраиваются не впервые. Для ста самых известных гостей выставки организаторы MYS подготовили набор приглашений «всё включено» *Sapphire Experience Pack*. Он позволит посещать суперяхты, останавливаться на отдых и ланч в яхт-клубе, а также посетить инаугурационный гала-вечер. Кстати, именно на этой вечеринке накануне открытия выставки 22 сентября пройдет церемония награждения победителей конкурса MYS Superyacht Awards.

# ДНК ЯХТИНГА



**LÜRSEN**

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





**Вверху:**  
В 2015 году организаторы расширили территорию выставки за счет дополнительных площадей на южной стороне порта Эрколь.

Для отдыха от жары, которая на Французской Ривьере редко спадает к концу сентября, на территории оборудованы тенты с кондиционерами.

**На следующей странице, сверху вниз:**

Места у причалов хватает не всем; например, большинство брокерских и чартерных яхт остается на рейде.

Часть экспозиции MYS посвящена супертендерам и водным игрушкам.

На центральном Т-пирсе, где традиционно располагаются шикарные стенды главных мировых производителей суперяхт, заключается большая часть сделок.

## ПРЕДМЕТНЫЕ УЛУЧШЕНИЯ

Итак, что нового нас ждет на юбилейной Monaco Yacht Show? Поскольку в предстоящие три года порт Эрколь подвергнется модернизации, выставочные площади MYS распределятся немного иначе: большой шатер у северного входа на набережной Антуана I разделит на две части (А и В), меньшая из которых полностью уйдет экспонентам из Голландии, входящим в национальную ассоциацию производителей HISWA. На набережной Ренье III, где прежде швартовались круизные лайнеры, будут выделены три места для швартовки яхт длиной более 100 м; после реконструкции эта территория станет одной из ключевых зон выставки. Кроме того, расширившиеся выставочные площади захватят часть пирса Люччиана, который отходит от набережной Луи II за зданием нового яхт-клуба Монако. С этого года вместо южного входа будет действовать новый вход на набережной Антуана I, рядом с которым расположится стоянка VIP-автомобилей. Вдобавок к отлаженному сервису циркулирующих по акватории катеров-шаттлов организаторы добавят парк гольф-каров, чтобы облегчить передвижение по выставке.

## ГЛАВНЫЕ СОБЫТИЯ

Уже за два месяца до выставки в наших почтовых ящиках стали появляться первые приглашения от крупных европейских верфей, которые готовят для MYS презентации самых «вкусных» проектов. Там, зачастую в неформальной обстановке, раскрывают гораздо больше интересных деталей, чем содержат сухие пресс-релизы. При всех усилиях верфей по защите информации о своих заказчиках и проектах, выставка в Монако пока остается одним из немногих мест, где ее можно получить. Кроме того, у любого посетителя там есть реальный шанс познакомиться и пообщаться с известными на весь мир дизайнерами, без чьих имен не обходится ни один приличный яхтенный журнал.

Так, например, голландская верфь Oseanco в этом году презентует проект 105-метровой яхты, разработанный совместно с Vitruvius Yachts и Филиппом Брианом. Amels и Damen Shipyard раскроют детали шестой яхты из семейства Limited Editions и вместе с дизайнерами Тимом Хейвудом и Паскалем Реймондом представят совершенно новый концепт яхты-эксплорера. Не менее ожидаемый сюрприз готовит и Heesen Yachts, запланировавшая публичный анонс проекта

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 всмотритесь в 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](http://www.amels-holland.com) или позвоните нам по телефону: +31 118 48 5002



ИНТЕРАКТИВНЫЙ КОНТЕНТ  
ОТСКАНИРУЙТЕ СТРАНИЦУ  
С БЕСПЛАТНЫМ LAYAR APP



**MONACO YACHT SHOW**

**Даты:**  
23–36 сентября 2015 года

**Место:**  
порт Эржюль, Монте-Карло, княжество Монако

**Время работы:**  
10.00–18.00

**Стоимость билета:**  
€ 150 (дети до 12 лет бесплатно)

**Интернет:**  
[www.monacoyachtshow.com](http://www.monacoyachtshow.com)

50-метровой гибридной яхты. Из «живых» голландских новинок в порт Эржюль точно придут *Madame Kate* (Amels, 60 м) и *Kiss* (Feadship, 46 м).

Итальянцы из CRN покажут три моторные яхты: *Saramour* (63 м), *Yalla* (71 м) — в прошлом году ее владелец в последний момент отказался от участия в выставке — и новую 55-метровую *Atlante*. Benetti тоже привезет три яхты: публика впервые увидит 63-метровую лодку с интересным названием *11/11*, которое, возможно, отражает наличие на борту двух мастер-кают, а также алюминиевую яхту *Formosa* (60 м) и быстрое судно с корпусом Displacement 2 Planning под названием *H* (42 м). Верфь Princess привезет на MYS самую новую и самую современную моторную яхту флагманского М-класса Princess 35M, а немецкая верфь Lürssen выступит с *Ester III*.

Полный список яхт-участниц будет опубликован на сайте выставки ближе к ее началу.

Помимо высокой активности на центральном Т-образном пирсе, где сосредото-

чены стенды всех главных мировых производителей, не менее бурная жизнь идет в брокерно-чартерном секторе, который возглавляют компании Burgess Yachts, Moran Yacht & Ship, Camper & Nicholson, Edmiston и Imperial Yachts. Последняя представит гостям шоу две свои яхты, удостоенные премии WSA «Яхта года»: *Event* (60 м, Amels) и *Arkley* (60 м, Lürssen).

Отдельно стоит упомянуть о «деревне» тендеров, где собираются неизменно сопутствующие любой суперяхте шикарные водные лимузины, скоростные катера класса «люкс» и необычные водные игрушки вроде мини-субмарин.

Если вас все еще одолевают сомнения, стоит ли тратить время и деньги на поездку в Монако, вспомните концовку популярного в 1980-е годы анекдота: «Не знаю, что вы тут обсуждаете, но ехать нужно!» Неизвестно, какой размах обретет MYS еще через 25 лет, но увидеть эту грандиозную выставку в сегодняшнем полном ее расцвете просто необходимо. **IMBY**

**На MYS пообщаться с именитыми дизайнерами может любой посетитель**

# REMADE IN ITALY

HIGH-END REFIT & REPAIR SOLUTIONS

© MELCORIA



**AMICO** & CO

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

# НОВОСТИ МВУ

Мир яхт: факты, люди, события

## Полсотни метров роскоши

На Monaco Yacht Show будет впервые показана 50-метровая моторная суперяхта *Ann G*, построенная голландской верфью Heesen Yachts. Судно, созданное по индивидуальному проекту, строилось 36 месяцев и было сдано заказчику в июле.

Обводы стального круглоскулого корпуса разработаны инженерами Heesen Yachts; надстройка выполнена из алюминиевого сплава. Как рассказал МВУ Константин Колпаков — CEO брокерской компании Arcon Yachts, под надзором которой велось строительство, в экстерьере было решено отойти от привычных черт Heesen: работу над внешностью яхты поручили бюро Clifford Denn Design, которое сумело придать *Ann G* сложные, изысканные линии, безукоризненно воплощенные в металле сварщиками-виртуозами Heesen.

Над созданием интерьера в духе современного ар-деко трудилась команда дизайн-бюро Reymond

Langton: в ее портфолио такие знаменитые яхты, как *Kismet*, *Ester III*, *Titan*, *Mondango*. В отделке *Ann G* использованы черное дерево макассар, кожа и пергамент с акцентами из нержавеющей стали и подсвеченного белого оникса. Одна из главных деталей интерьера — центральная лестница с люстрой, проходящей через две палубы.

Главный салон также отличается от большинства яхт Heesen: при входе — бар из черного дерева, далее — зона отдыха и столовая с инкрустированным столом из макассара. Второй салон на верхней палубе — более неформальный, с панорамным видом и отделкой стен пергаментом и тканями.

Апартаменты владельца в носовой части главной палубы включают каюту во всю ширину корпуса, огромную ванную комнату с двумя гардеробными и личный кабинет. В качестве художественных акцентов использованы мозаики: сложная, с мотивами ар-деко — у кровати и геометрическая, каменная —

в ванной комнате.

Четыре каюты гостей на нижней палубе продолжают тему ар-деко, но каждая из них уникальна благодаря использованию разных мозаик, тканей и произведений живописи.

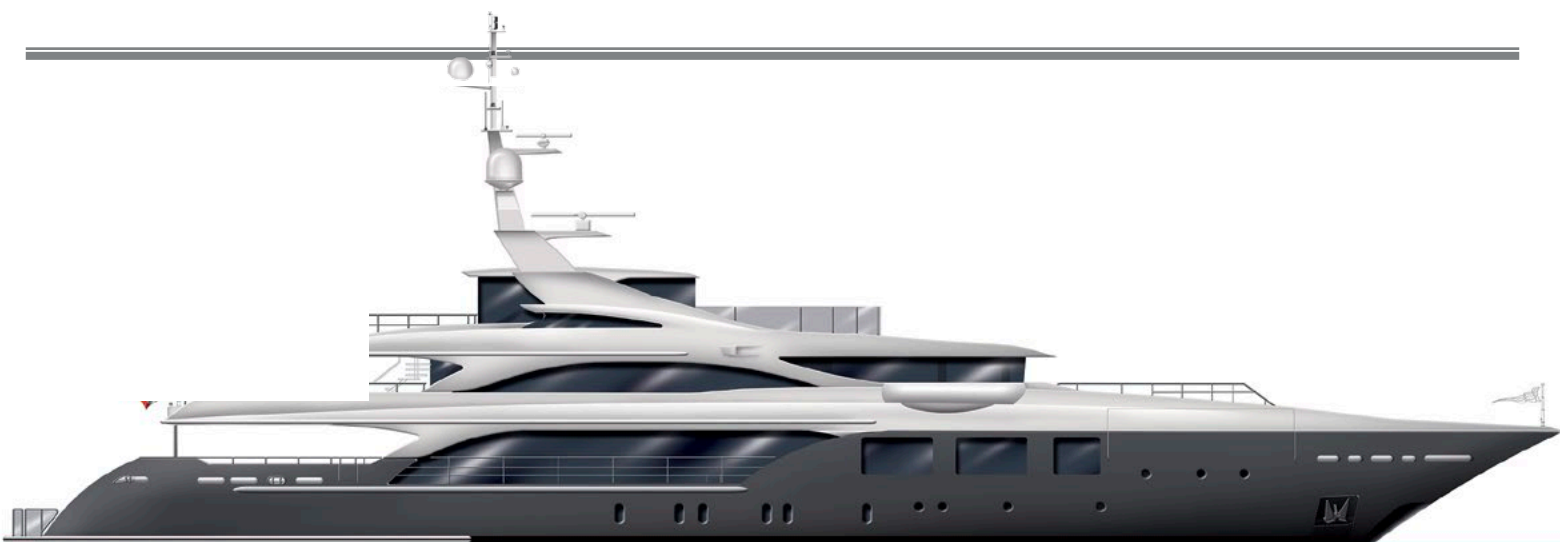
В кормовой части *Ann G* — пляжный клуб: многофункциональное пространство для релаксации и развлечений, включающее тренажерный зал, сауну, бар и открытую зону отдыха.

Яхта прошла ходовые испытания в Северном море, в ходе которых развила 15,6 узла, превысив контрактную скорость. *Ann G* оборудована парой двигателей MTU 8V4000 M63 по 1340 л.с. При запасе топлива 60 000 л автономность составляет 4000 миль на скорости 12 узлов. Запас воды 20 000 л, кроме того, на борту есть опреснительная установка производительностью 6000 л/сутки.

Как прокомментировали в Arcon Yachts, работа над *Ann G* позволила реализовать много необычных для Heesen Yachts идей, но результат получился безукоризненным.

*Ann G,*  
необычный  
для Heesen Yachts  
проект, полный  
новых идей  
и решений





## BENETTI 57M

**И**тальянская верфь Benetti и компания Imperial Yachts сообщают о новом совместном проекте создания суперяхты длиной 57 метров (Benetti FB271). Imperial Yachts представляет интересы заказчика на всех стадиях строительства: при прямом участии компании разработана детальная спецификация и подготовлен контракт.

По словам Джулии Стюарт, директора Imperial Yachts, тесное сотрудничество

с Benetti предусматривает осуществление надзора за строительством, включая выбор и установку оборудования, а также отделку интерьера, разработкой которого занимается Лука Дини — известный флорентийский дизайнер. Его художественные идеи с блеском реализованы на многих яхтах ведущих европейских верфей.

Как сказал Фабио Эрметто, один из директоров Benetti, взаимодействие

с профессиональной командой Imperial Yachts позволит верфи создать очередную «жемчужину», которая послужит доказательством признания достижений верфи у самых требовательных владельцев суперяхт в мире.

Спуск на воду и передача новой яхты владельцу планируется в 2018 году. Более подробная информация о Benetti FB271 будет опубликована в ближайших выпусках МВУ.

## СПИБС ждет гостей



**МВУ** снова приглашает вас посетить выставку яхт и катеров St. Petersburg International Boat Show (SPIBS), которая пройдет 3–5 сентября в Морском яхт-клубе (наб. Марьинова, 92).

Среди экспонентов SPIBS 2015 — яхтенные дилеры и судостроители Северо-Запада. У причалов яхт-клуба будет представлен широкий спектр круизеров и яхт российских и европейских брендов — Princess, Azimut,

Galeon, Parker, Hanse и т. д. Заметное место в экспозиции займет продукция финских и скандинавских верфей: Targa, Aquador, XO, Nord Star, Sargo, Nordkapp и др.

Также в рамках шоу состоится круглый стол, посвященный теме выбора яхт-клуба для стоянки лодки. Этот вопрос для каждого яхтсмена остается на втором месте по значимости после собственно выбора лодки. Представители яхт-клубов и дилеры попытаются разобраться, кто и что влияет

на это решение, какие потребности владельца яхты нуждаются в большем внимании со стороны руководства марин и чем при выборе стоянки может помочь продавец.

Гости выставки уже традиционно получают возможность не только побывать на борту понравившихся судов, но и выйти в море на тест-драйв, без чего выбрать яхту по душе крайне сложно.

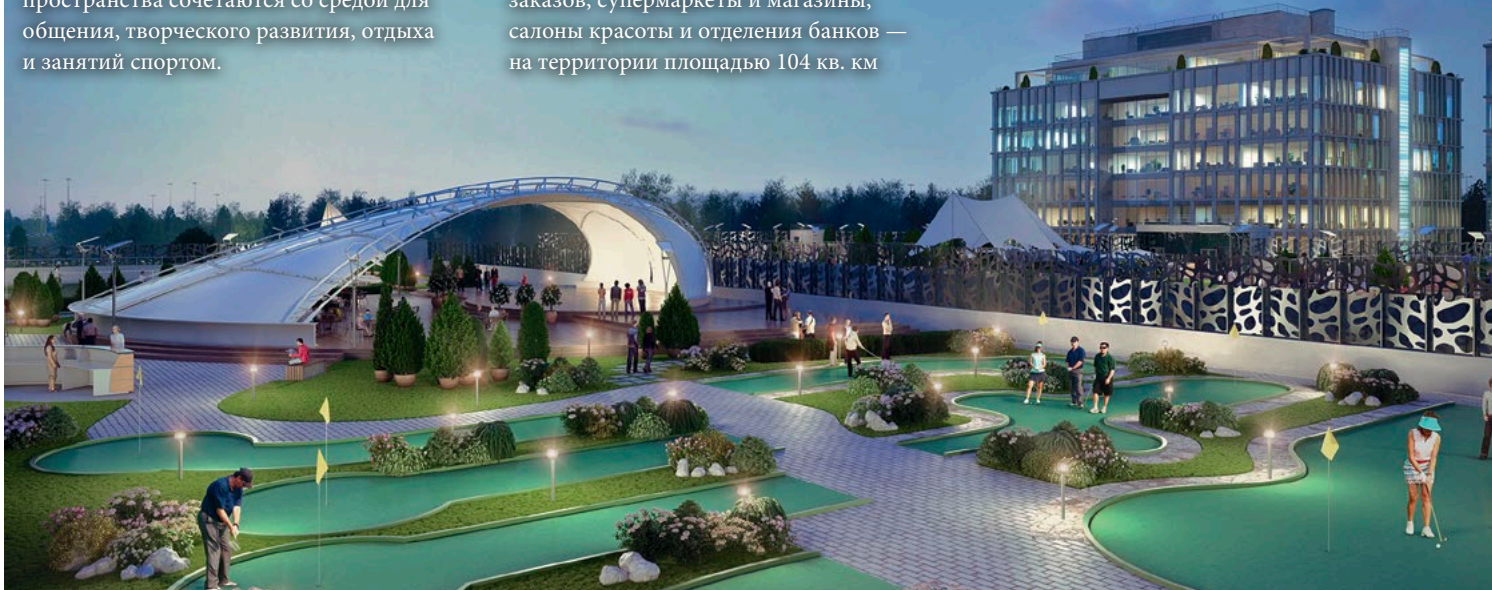
Ждем вас на осеннем празднике моря и яхтинга!

# Работать с комфортом

Треть своей жизни человек проводит на рабочем месте, так что выбор офисного пространства для компании — одно из самых важных решений. Хорошие руководители знают: работа спорится, когда сотрудникам на работе так же удобно, как дома. Об этом знают и проектировщики делового квартала Neopolis, где бизнес-пространства сочетаются со средой для общения, творческого развития, отдыха и занятий спортом.

Neopolis позиционируется как «первый в России lifestyle бизнес-центр», но у столь смелого именованья есть резоны: здесь в самом деле доступно все, в чем нуждается современный человек для счастья и гармонии. Фитнес-клуб с 25-метровым бассейном, кладовые формата self-storage, общие переговорные, пункты выдачи интернет-заказов, супермаркеты и магазины, салоны красоты и отделения банков — на территории площадью 104 кв. км

есть все, чтобы плодотворно работать и приятно отдыхать. Neopolis включает четыре офисных корпуса и два корпуса наземного паркинга на 1360 авто. Корпуса спроектированы таким образом, чтобы функционально задействовать кровли: здесь разместились зоны отдыха, сцена для проведения мероприятий и разнообразные спортивные площадки.



# Летящая суперяхта



В июле итальянская компания Fira Group, строящая прогулочные суда под брендами AB Yachts, Maiora и Cbi Navi, завершила работу над 44-метровой глиссирующей суперяхтой AB 145.

Легкий композитный корпус с высокими гидродинамическими характеристиками и три мощных двигателя MTU по 2600 л.с., сопряженных с водометами, позволяют ей развивать 42 узла. Для облегчения конструкции, помимо стеклопластика, на яхте в обилии применены кевларовые и карбоновые

элементы. Согласитесь, инженерам есть чем гордиться! Правда, за скорость быстроходным яхтам, как обычно, приходится расплачиваться автономностью: у AB 145 запас хода составляет 1000 миль, чего, впрочем, вполне достаточно для Средиземного моря.

На нижней палубе AB 145 оборудованы четыре двухместные каюты, три из которых являются VIP-апартаментами, и спортивный зал; для покоев владельца отведена часть главной палубы. По правому борту в мастер-каюте сделан просторный балкон, а грамотно

продуманный трап ведет из нее прямо на частную террасу на носовой палубе.

Дизайн и оформление интерьеров подчинены строгому современному минимализму, который, однако, не приедается благодаря затейливой игре света, проникающего в помещения сквозь панорамные иллюминаторы. Кстати, именно по цепочке иллюминаторов в форме глаза над ватерлинией AB 145 легко узнается издалека.

Увидеть яхту можно будет на грядущей выставке в Каннах.



malo

**MOSCOW**

GUM, Red Square 3

Vremena Goda,  
Kutuzovsky prospekt 48

**SAINT-TROPEZ**

2 Rue du Marche



НОВОСТИ



## Весомый бонус

О дружбе бренда Maserati и компании «Еврострой», застройщика жилого комплекса «Привилегия», в Петербурге знают уже, наверное, все: видео с шикарным авто, припаркованным на балконе строящегося здания, за час облетело Интернет.

Привлекательное соседство статусного проекта и статусного автомобиля, так сильно впечатлившее петербуржцев, компания «Еврострой» решила развить и подчеркнуть: застройщик объявил об акции «Выиграть Maserati — это Ваша Привилегия».

По условиям проведения акции, каждый покупатель квартиры в новом жилом

комплексе имеет шанс получить в качестве бонуса роскошный автомобиль. В список кандидатов на новый Maserati попадают все, кто успеет заключить договор участия в долевом строительстве ЖК «Привилегия» до 30 ноября 2015 года. Победителя розыгрыша объявят 15 декабря.

«Жилой комплекс «Привилегия» носит престижный статус класса deluxe, а значит, и подарки должны ему соответствовать, — рассказывает Оксана Кравцова, генеральный директор компании «Еврострой». — Бренд Maserati — общепризнанная марка высочайших стандартов качества

и комфорта, поэтому идеально вписывается в концепцию нашего проекта. Уверена, что столь роскошный приз позволит его обладателю насладиться привилегированной жизнью на сто процентов».

Жилой комплекс «Привилегия» на Крестовском острове, помимо просторных комфортабельных квартир, предполагает развитую инфраструктуру, высококлассный сервис пятизвездочного отеля и прогулочную набережную, где обустроены собственные причалы для яхт.

Комплекс будет сдан в эксплуатацию в IV квартале 2016 года.

## Перед финальным этапом

Открытая внедорожная квадросерия Can-Am Trophy Russia 2015 готовится к завершающему этапу, который состоится 25–27 сентября. Гонка может оказаться не просто самой значимой в сезоне, но самой захватывающей за всю историю соревнований: на этот раз гоночные условия максимально приближены к профессиональным международным ралли-рейдам.

Трасса проложена в Астраханской области: здесь, среди знаменитых песчаных барханов и бескрайних

степей, определится победитель сезона. Астраханская дистанция разбита на отрезки не более 100 км длиной, в особо опасных участках наложено ограничение скорости. Кроме того, вводится скоростное ограничение 90 км/ч на лизаонах — участках между стартом/финишем и базовым лагерем. Правило строгое: за превышение скорости лихачей ждут штрафные очки, а после трех нарушений — снятие с дистанции.

Важно отметить, что с каждым годом приближаясь к условиям

международных ралли-рейдов, серия Can-Am Trophy Russia также стремится перенимать международные правила, особенно в сфере безопасности. Несколько лет назад в обязательную экипировку гонщиков были введены защита шеи, колен, мотоботы. В новом сезоне в категории SSV обязательным также станет усиление каркаса безопасности в обоих классах.

Еще одно международное нововведение касается дорожных книг: в легенды для лучшего ориентирования гонщиков на местности будет введен указатель курса.



# Преданность делу ведет к успеху

Немецкие круизные и экспедиционные яхты  
Новая эра яхтостроения



DRETTMANN YACHTS

BREMEN · GERMANY · SINCE 1970

Представительство Дреттманн Яхтс в России, Украине и странах СНГ

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

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

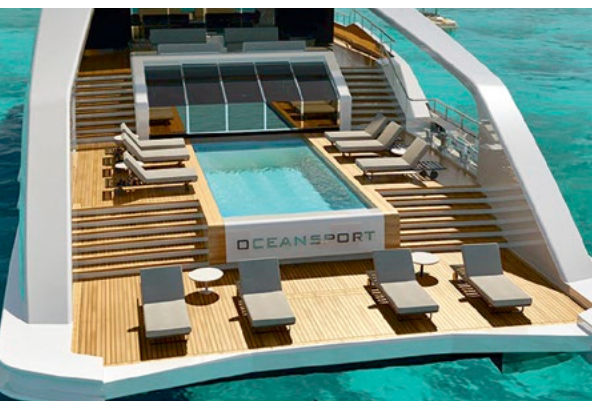
[o.gusev@drettmann-yachts.com](mailto:o.gusev@drettmann-yachts.com)  
[o.rehbein@drettmann-yachts.com](mailto:o.rehbein@drettmann-yachts.com)  
[www.drettmann-yachts.com](http://www.drettmann-yachts.com)



## Спортивная тройка CRN

Итальянская верфь CRN, специализирующаяся на производстве стальных и алюминиевых прогулочных судов, совместно с голландской дизайнерской студией Omega Architects представила три проекта кастомных яхт из семейства Oceansport длиной 52, 61 и 75 метров.

Пожалуй, главной отличительной особенностью всех трех моделей являются арки надстройки в корме, которые спускаются со второй палубы прямо на транцевую платформу. Такая конструкция позволила сделать разноуровневый пляжный клуб, центральное место в котором занимает бассейн, и придать яхтам уникальный, легко узнаваемый внешний вид.



«Мы очень гордимся этими проектами,— говорит Ламберто Таколи, председатель правления и генеральный директор CRN.— Наше сотрудничество с Франком Лаупманом и Omega Architects стало еще более глубоким и плодотворным, и мы продолжаем совершенствовать эстетику и технические характеристики наших яхт. На примере Oceansport мы еще раз показываем, что CRN — гибкая компания, способная выходить за рамки классических канонов и принимать новые вызовы».

Самая крупная из яхт Oceansport имеет четыре палубы, и верфь предлагает заказчику два варианта планировки нижней палубы, где могут располагаться четыре или пять двухместных гостевых кают.

В первом случае две из них являются более просторными VIP-апартаментами.

С двумя дизелями Cat 3516C это стальное судно с алюминиевой надстройкой сможет разогнаться до 16 узлов, а максимальная скорость младших моделей ожидается на узел меньше. Все яхты оснащены гаражами для тендеров и водных игрушек, расположенными в носовой части.

«Прежде мы уже делали для CRN несколько проектов,— рассказывает Франк Лаупман, руководитель Omega Architects.— Мы вместе сделали с нуля суперяхту Yalla, и теперь самое время продолжить сотрудничество. Яхты Oceansport являются уникальной разработкой, поскольку они опираются на проверенные временем платформы CRN и сочетают элегантность, спортивный стиль и комфорт».





PEKJAMA

RASCHINI



## Классная Atalante!

В конце лета голландская верфь Claasen передала заказчику новую парусную яхту Truly Classic 127 под названием *Atalante*, которая заменила ему предыдущую 30-метровую яхту того же бренда. Помимо повышения уровня комфорта, одним из требований клиента было сохранить тесный контакт с морем и возможность во время гонок «совершить разворот на шестипенсовой монете»: как и многие другие лодки этой верфи, *Atalante* будет участвовать в различных кубках и регатах. Яхта построена в алюминиевом корпусе с внушительным килем, ее мачта, такелаж и руль изготовлены из карбона.

«*Atalante* — это шаг вперед по сравнению со всеми прошлыми лодками Claasen, — поясняет Виктор Веренс, менеджер проекта. — Нам удалось добиться этого благодаря отличной команде

профессионалов и вниманию ко всему, даже к самым мелким деталям, поскольку именно это в итоге определяет успех яхты».

Наружный и внутренний дизайн *Atalante* создавал Андре Хоек, давний партнер Claasen Shipyard. Он постарался сделать так, чтобы яхта была хороша не только в гонке, но и для отдыха, когда семья владельца или чартерные гости хотят с комфортом проводить время на борту. Кстати, изначально заказчик рассматривал проект яхты длиной 115 футов, но позже принял решение увеличить корпус до 127 футов, чтобы добавить каюты экипажа, которые оформлены на таком же высоком уровне, как и апартаменты гостей.

«Технически *Atalante* оснащена очень хорошо, но в то же время все оборудование достаточно простое, — говорит Виктор Веренс. — Главный двигатель Scania и два генератора Northern Lights проверены

временем, и мы не стали устанавливать никакие экспериментальные системы, поскольку риск выхода их из строя превышает возможные преимущества».

Для управления Truly Classic 127 необходимо всего 4–5 человек, и на базе этой «обкатанной» конструкции верфь может строить яхты с различными типами парусного вооружения (кечи и шлюпы) и даже с подъемным килем.

# НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ ЛЕГЕНДЫ



## Volkswagen Multivan от 2 365 000<sup>1</sup> ₺

Безупречный дуэт классического дизайна и современных технологий делает этот автомобиль подходящим для совершенно разных жизненных ситуаций. Одни считают его идеальным городским автомобилем для большой семьи, другие — лучшим вариантом для дальних путешествий, третьи — безупречным партнером по бизнесу. Просторный и комфортабельный салон стал еще более функциональным и привлекательным. Новые инфомедиасистемы легко синхронизируются с вашим смартфоном или планшетом с помощью приложений AppConnect<sup>2</sup> и MediaControl<sup>3</sup>, так что скучать в дороге вам не придется. А новая автоматическая система послеварийного торможения сделает вашу поездку еще более безопасной. Он остается вне конкуренции и за пределами асфальтовых дорог благодаря полному приводу 4MOTION в сочетании с автоматической 7-ступенчатой коробкой передач DSG и новому адаптивному шасси DCC<sup>4</sup>.  
**Multivan неподражаем в шести поколениях!**



Сделано с любовью.  
По немецким технологиям



Das Auto.

Дополнительная информация — по телефону информационной линии Volkswagen 8-800-333-4441 и на сайте [www.volkswagen-commercial.ru](http://www.volkswagen-commercial.ru)

<sup>1</sup>Цена действительна при приобретении автомобиля Volkswagen Multivan в комплектации Trendline (Трендлайн). Дополнительное оснащение, перечисленное выше, а также установленное на изображенном автомобиле, не входит в указанную в рекламе цену. <sup>2</sup>ЭйпиКоннект. <sup>3</sup>МедиаКонтрол.

<sup>4</sup>ДиСиСи (Dynamic Chassis Control — Динамик Шассис Контрол). Реклама



## Volkswagen Multivan. Новое поколение легенды



Das Auto.

Дополнительная информация — по телефону информационной линии Volkswagen 8-800-333-4441 и на сайте [www.volkswagen-commercial.ru](http://www.volkswagen-commercial.ru)

<sup>1</sup>Цена действительна при приобретении автомобиля Volkswagen Multivan в комплектации Trendline (Трендлайн). Дополнительное оснащение, перечисленное выше, а также установленное на изображенном автомобиле, не входит в указанную в рекламе цену. Реклама



## На одной волне

Всегда приятно рассказывать о новом партнерстве, но это случай особенный: о начале сотрудничества объявили яхтенная компания PROyachting (Москва) и швейцарский часовой дом Corum.

Начинание немедленно получило весомое подкрепление: Corum анонсировал, что главным призом по итогам популярной серии регат Wednesday Night Race 2015 станут эксклюзивные часы Admiral's Cup AC-ONE 45 Regatta.

Perara Wednesday Night Race третий год подряд становится одним из самых ярких событий яхтенной жизни столицы, привлекая внимание и начинающих яхтсменов, и опытных гонщиков: за сезон в гонке принимают участие больше 1000 человек.

**Часы  
Admiral's Cup  
AC-ONE 45  
Regatta — новый  
трофей  
парусных  
гонок**

Уникальные часы Admiral's Cup AC-ONE 45 Regatta — почетный трофей, который подстегнет и без того азартную борьбу за лидерство в общем рейтинге. Как любая другая модель Corum, эти часы созданы, чтобы помочь своему владельцу в разных ситуациях и во всем, что он любит. Разработанные специально для парусных гонок, эти часы наделены функцией «Регата», запускающей обратный отсчет и хронограф. И, как любая другая модель Corum, Admiral's Cup AC-ONE 45 Regatta отличаются сдержанно-мужественным внешним видом и безупречным качеством исполнения — свойствами, которые наверняка придется по душе настоящему «паруснику».

Чемпионка мира и Европы, идеолог проекта PROyachting Екатерина Скудина отмечает большую важность такого партнерства и для регаты, и для российского яхтинга в целом:

«В прошлом году знаменательным событием стало создание нашей Парусной академии совместно с автомобильными брендами Jaguar и Land Rover, — рассказывает Екатерина. — В этом году нам удалось сделать очередной важный шаг в развитии и объявить о партнерстве с известным часовым домом Corum. Компания PROyachting гордится началом сотрудничества со швейцарским брендом и надеется, что российские яхтсмены по достоинству оценят все преимущества этой часовой марки».

Без всякого сомнения, такие часы — весомый стимул в стремлении к победе.



## Осень в новом стиле

**Н**ачало осени — не повод унывать: летние удовольствия можно продлить, если выбрать правильную одежду. В осеннем ассортименте магазинов Foxland немало ярких новинок для любителей активного образа жизни.

К примеру, в коллекции Emporio Armani EA7 уникальные линии спортивных нарядов сочетаются с качеством, что делает одежду элегантной и ноской одновременно. Модели выполнены из материалов, обладающих водоотталкивающими, холодоустойчивыми и «дышащими» функциями, что обеспечивает циркуляцию воздуха и вывод лишней влаги. Неудивительно, что одежда марки пользуется популярностью среди почитателей загородного отдыха и любителей спорта, от бега до гольфа. Последним придется по вкусу приталенные модели джемперов в современном гольф-стиле.

Английская марка Musto следует тому же принципу: повседневные модели новой коллекции защищают от ветра и дождя не хуже профессиональной яхтенной экипировки, которая прославилась бренд. А поклонникам воздушной стихии понравятся эффектные брюки карго с накладными карманами, толстовки и поло с шевронами итальянских ВВС, а также аксессуары от неповторимого итальянского бренда Aeronautica Militare.

Магазины Foxland: «Лисья нора» ([www.foxlodge.ru](http://www.foxlodge.ru)), ТВИ «СпортХит», ТЦ «Горки 10» ([www.mustofox.ru](http://www.mustofox.ru)).

## Испанские ритмы

**О**ранжевое солнце и горячие пляжи Менорки теперь станут ближе российским яхтсменам: испанский бренд Sasga Yachts выходит на российский рынок. Дистрибьютором Sasga стала крымская компания «Омега Моторс». Официальное знакомство с компанией состоится на осенних выставках в Каннах и Стамбуле, где Sasga Yachts покажет линейку Minorchino — уже третье поколение надежных и комфортабельных прогулочных

яхт, рожденных фантазией на тему Nau nau megorquines — традиционных лодок Балеарского архипелага.

Однако у яхт серии Minorchino совершенно новые обводы, обеспечивающие легкий ход, высокие мореходные качества, завидная экономичность и просторная палуба. Над дизайном и техническим оснащением и особенно над обводами Sasga Yachts трудилась совместно

с дизайнерской студией Barracuda Yacht под руководством Иниго Толедо.

Линейка Sasga включает Minorchino 42, Minorchino 42 FB, флагманы Minorchino 54, Minorchino 54 FB, а также дебютанта — Minorchino 34. Ключевые качества лодок от Sasga Yachts — комфорт, остойчивость, скорость и умеренный расход топлива. А еще солнечный, по-средиземноморски радостный облик, что в российских водах — заметное преимущество.



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

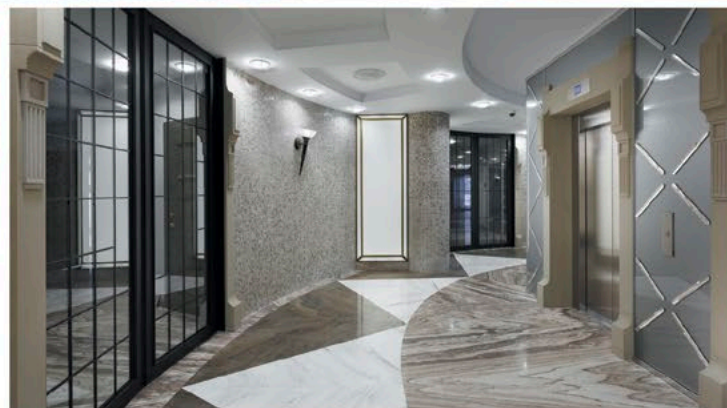
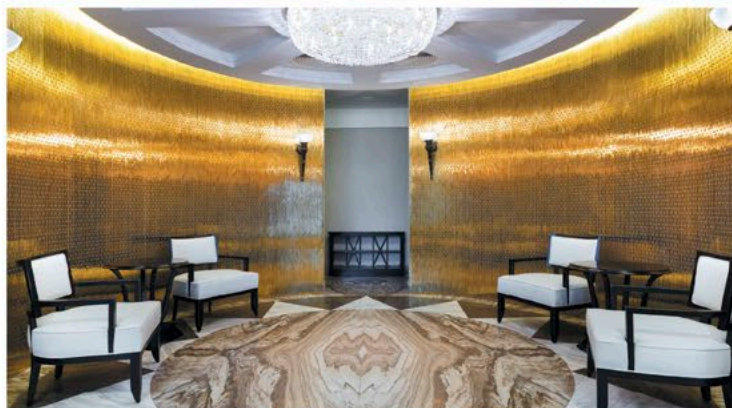
**923 92 92**

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

**FG**  
**FORTGROUP**



ОСТАЛОСЬ ВСЕГО 7 КВАРТИР  
ОФОРМЛЕНА СОБСТВЕННОСТЬ



**КЛУБНЫЙ ДОМ С ИДЕАЛЬНЫМИ ПАРАМЕТРАМИ**

КЛУБНАЯ УЕДИНЕННОСТЬ И РЕСПЕКТАБЕЛЬНОСТЬ

ПЕРЕДОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ КОМФОРТА И БЕЗОПАСНОСТИ

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



## ROMEА

Компания Imperial Yachts объявила о завершении строительства моторной мегаяхты *Romea* длиной 82 м. Яхта, построенная на верфи Abeking & Rasmussen (Германия), имеет стальной корпус и надстройку из алюминиевого сплава. Дизайн экстерьера и интерьера разработала всемирно известная студия Terence Disdale Design (Великобритания).

*Romea* стала одним из самых серьезных проектов, реализованных на верфи. Компания

Imperial Yachts выступила представителем заказчика на протяжении всего цикла строительства. Яхта уже передана владельцу, сейчас находится в управлении Imperial Yachts и доступна для чартера.

Четырехпалубная суперяхта располагает шестью роскошными каютами-апартаментами для размещения 12 гостей. Она построена в соответствии с требованиями Lloyds & LY2 и, помимо прочего современного оборудования, имеет стабилизаторы качки Quantum XT

zero speed, эффективно работающие на якорной стоянке даже в условиях волнения, лифт, «пляжный клуб» и гараж — для тендера и множества водных игрушек.

Три мощных Caterpillar 3516С по 2675 л.с. позволяют яхте развивать максимальную скорость 16,5 узла. На крейсерской скорости 14 узлов дальность плавания превышает 5000 миль.

Imperial Yachts приглашает вас провести незабываемый отпуск на этой роскошной яхте.



## Такой же, только лучше

Имиджевая галерея Hyundai Motostudio Moscow на Новом Арбате продолжила сезон презентаций показом обновленного Hyundai i40: второй по популярности в мире автомобиль сегмента D-1 получил измененный дизайн элементов экстерьера, новые двигатели и опции.

С момента выхода на рынок в 2012 году популярность Hyundai i40 растет. Автопроизводитель признателен клиентам за верность и старается радовать их яркими новациями. Так, новая версия

i40 получила свежий дизайн колесных дисков, более рельефную радиаторную решетку с обилием ламелей, улучшенную архитектуру задних LED-фонарей и биксеноновые фары с блоком ходовых огней измененной формы.

К богатому внутреннему оснащению i40 добавилась аудиосистема третьего поколения с USB и AUX; на рабочей панели появился цветной сенсорный TFT-дисплей на 4,3" с функцией выведения изображения с камеры заднего вида (для отдельных комплектаций).

К ранее доступным бензиновым моторам Gamma 1.6 GDI D-CVVT и Nu 2.0 MPI D-CVVT добавился дизельный U2 (1,7 л, 141 л.с.), идущий в паре с роботизированной КПП с двойным сцеплением 7DCT. Эта силовая установка доступна как для «универсала», так и для седана — сегодня это предложение можно считать уникальным на автомобильном рынке.

Новый Hyundai i40 представлен в шести комплектациях в кузове «седан» и в трех — в кузове «универсал».



**soho**  
 ОБУВЬ И АКСЕССУАРЫ



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

МОСКВА / САНКТ-ПЕТЕРБУРГ / АРХАНГЕЛЬСК /  
 АСТРАХАНЬ / ВЛАДИКАВКАЗ / ВЛАДИВОСТОК /  
 ЕКАТЕРИНБУРГ / КАЛИНИНГРАД / МАХАЧКАЛА /  
 ОРЕНБУРГ / ПЕРМЬ / САМАРА / СИМФЕРОПОЛЬ /  
 ТВЕРЬ / ТЮМЕНЬ / ЧЕЛЯБИНСК

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

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



## Венецианская премьера

**В** июле компания Monte Carlo Yachts провела феерическую презентацию своего нового флагмана — 32-метровой моторной яхты MCY 105.

Местом действия избрали Венецианский Арсенал. Основанный еще в 1104 году, он был крупнейшей судовой верфью Средневековья, где строили корабли для крестовых походов и многочисленных войн Венецианской Республики. Арсенал и сегодня «работает по профилю», но попасть на его территорию практически невозможно — это военная зона, куда посторонним вход воспрещен.

Поэтому уникальность события трудно переоценить: приглашенные гости получили возможность увидеть «святыню святых» изнутри, познакомиться с историей этого места и, конечно, увидеть новую MCY 105, которая в свете прожекторов вошла через морские ворота Арсенала.

Презентацию нового флагмана приурочили к пятилетию компании:

в 2010 году именно в Венеции была представлена первая модель верфи — MCY 76. За это время Monte Carlo Yachts превратилась из новичка в одного из главных игроков яхтенного рынка.

«Мы сдержали наши обещания: увеличили оборот с трех до 58 млн евро, сейчас на верфи работает 300 сотрудников, хотя начинали мы командой из 20 человек», — сказал Фабрицио Яеррера, генеральный директор MCY Yachts.

«Это лишь начало, — заявила на презентации Карла Демария, президент MCY Yachts, — в дальнейшем мы нацелены на продвижение в сегмент суперяхт».

Как и другие модели верфи, флагман MCY 105 спроектировало бюро Nuvolari & Lenard.

Планировка помещений выполнена по стандартам суперяхт — с огромной мастер-каютой в носовой части главной палубы и выделенной рубкой типа raised pilot house. На нижней палубе — четыре гостевых каюты

**В  
планах  
Monte Carlo  
Yachts —  
продвижение  
в сегмент  
суперяхт**

с возможностью гибкой организации пространства; в корме — просторный отсек экипажа на пять человек.

Яхта оснащена двумя двигателями MTU по 2434 л.с. с приводом V-Drive; такая установка обеспечивает крейсерскую скорость 23–24 узла и максимальную — 27–28 узлов.

Мировая премьера MCY 105 состоится в сентябре в Каннах, далее яхта будет показана в Монако и Генуе.

Подробности читайте в следующих выпусках МВУ.



**От энтузиастов. Для энтузиастов.**

**Porsche Cayenne в Порше Центр Пулково  
на уникальных условиях.**

Porsche Driving Center Russia\*.

Идеальная возможность для совершенствования Ваших навыков вождения на спортивных автомобилях Porsche под руководством сертифицированных инструкторов.

Сайт: [www.porsche-russland.ru/pdc](http://www.porsche-russland.ru/pdc).



**PORSCHE**

**Порше Центр Пулково**

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

[www.porsche-pulkovo.ru](http://www.porsche-pulkovo.ru)



HONKA  
20 ЛЕТ В РОССИИ  
20 YEARS IN RUSSIA



## Сезон подарков

Приятно, когда подарки ко Дню рождения раздает сам юбиляр. Так в честь своего 20-летия поступила компания «РОССА РАКЕННЕ СПб», эксклюзивный дистрибьютор концерна HONKA в России.

Юбилейная акция порадует тех, кто хочет снизить финансовые затраты на строительство и получить новое жилье без долгого ожидания: теперь покупатели могут выбрать «Дом мечты» из семи готовых вариантов различных стилей. Стоимость домов серии удалось снизить путем оптимизации конструктивных решений и использования типовых проектов без дополнительной технологической проработки на заводе.

За 20 лет компания «РОССА РАКЕННЕ СПб» построила в России более 2000 деревянных

домов HONKA. Это не только частные, но и важные социальные объекты, в том числе Свято-Владимирский скит на острове Валаам, гостинично-оздоровительный комплекс в Якутии, два крупнейших в Европе деревянных ресторана («Пристань» под Ярославлем и «Рыба на даче» в Сестрорецке).

Компания заслужила безупречную репутацию у клиентов и коллег, а кроме того, признана одним из российских лидеров в элитной деревянной застройке.

Офисы «РОССА РАКЕННЕ СПб» представлены в шести крупных городах России: Санкт-Петербурге, Москве, Перми, Казани, Екатеринбурге и Новосибирске. Кроме этого, в 2015 году компания открыла представительство в Казахстане.

## Новый уровень

Среди топовых брендов хорошим тоном считается каждый новый проект анонсировать как переход на более высокий уровень, что не всегда справедливо. Однако в случае с новинкой от Hublot такая подача самая точная: часы Big Bang UNICO Italia Independent — это действительно продукт нового поколения.

Над механизмом Unico мастера мануфактуры трудились четыре года. Сложная система из 330 собранных вручную деталей позволяет надстраивать дополнительные модули, такие как хронограф Flyback, GMT или хронограф Bi-Retrograde. Благодаря этому можно экспериментировать с новыми концепциями часов, гарантируя сбалансированность и надежность часовой основы.

О дизайне Big Bang UNICO Italia Independent скажем отдельно.

Корпус изготовлен из уникального высокопрочного Texalium — «сплава» карбонового волокна с полимером, покрытого тонким слоем алюминия. Серия Big Bang UNICO Italia Independent в 500 экземпляров выполнена в серой и синей гаммах, что хорошо подходит классическому образу.



## Стиль с детства

Вкус и стиль возвращаются с детства. Стремясь привить элегантность юношам и девушкам, итальянский дом Raschini в новом сезоне впервые представляет проект для юных — Frugioletto by Raschini.

Яркий бутик Frugioletto в ТЦ «Новинский» распахнул двери для маленьких модников точно к началу осени: именно здесь можно выбрать удобный и стильный костюм юному джентльмену или леди к учебному году. Как и во взрослом бутике, во Frugioletto с особым тщанием относятся к пошиву: сорочки или пиджаки можно заказать по индивидуальным меркам, и сидеть они будут безупречно. Здесь найдутся изделия из трикотажа на все случаи жизни, нарядные платья, огромный выбор одежды в стиле casual — в общем, все, что может потребоваться вашему ребенку.

TSÉ FUNG

廳鳳翠

ST-PETERSBURG



## Европейский взгляд на китайскую кухню

**К**ак в Женеве, так и в Санкт-Петербурге мы предлагаем уникальный и изысканный гастрономический опыт — независимо от повода или случая. Китайская кухня нового шеф-повара Чань Ю Со — это тонкий микс его 35-летнего опыта и традиций женевского Tse Fung. Несмотря на различия, гастрономическая концепция двух ресторанов остается единой. Это приглашение к путешествию по самым известным местам главных кулинарных провинций Китая в комфортной атмосфере европейского качества продуктов и безупречного швейцарского сервиса.

Санкт-Петербург,  
ул. Рубинштейна, 13

Резерв:  
info@tsefung.ru,  
+7 921 932 33 33  
Ежедневно с 12:00 до 24:00  
tsefung\_spb

tsefung.ru



FORUM RESTAURANT GROUP



## Красота контрастов

**Н**овая коллекция осень-зима – 2015/2016 компании Togas удивит даже искушенных ценителей элитного трикотажа. Дизайнеры креативного бюро Togas пофантазировали на тему самой интригующей тенденции в частном интерьере — Dissonance. Смелые сочетания фактур, зачастую противоречивых, волшебным образом наделают интерьер свежим и ярким звучанием.

Наряду с деликатными теплыми пастельными тонами в принтах осенних моделей можно увидеть глубокий синий, темно-бирюзовый и насыщенный винный цвет. Особый шик коллекции предают золотые

оттенки и металлический блеск шелка.

Богатое разнообразие текстиля для спальни, гостиной, ванной и кухни дает бесконечные возможности комбинирования лучших образцов классического стиля с современными линиями и формами. Великолепные растительные орнаменты и замысловатые изгибы величественного барокко, филигранная простота форм

*В Togas House of Textiles найдутся уникальные ноты для любого интерьера*

и предельное внимание к деталям азиатского стиля шинуазри или геометрически точный орнамент арабесок по мотивам традиционной восточной мозаики — в Togas House of Textiles легко найти уникальные ноты для каждого интерьера.

## Неделя на плоту

**Ч**его не сделаешь за деньги и за идею! Бывший армейский фельдшер Уэйн Ингрэм, желая собрать средства для юного пациента, находящегося на излечении в Great Ormond Street Hospital, провел неделю на спасательном плоту в ходе медицинского эксперимента.

Идея состояла в том, чтобы смоделировать сценарий долговременного пребывания человека в море на плоту, узнать точнее, как реагирует организм на столь экстремальные условия. Уэйн прошел полное предварительное медицинское обследование, у него был суточный запас еды, а потом он ловил рыбу, собирал дождевую воду...

Да, Уэйн не скитался по безбрежному океану, а оставался всего в 300 метрах от суши. Он не пребывал в безвестности относительно того, знает ли кто-нибудь о его местонахождении. У него была связь, планшет с Интернетом, световые панели для зарядки, в любой момент он мог прервать эксперимент, вызвать помощь и вернуться на берег, но...

Прочитать увлекательную историю, написанную самим Уэйном Ингрэмом, понять, как он выдержал это испытание и какие уроки из него извлек, вы можете на сайте МВУ. Статья будет доступна по ссылке ниже сразу после выхода этого номера журнала из печати.



## Греция: налоги растут

**К**ризис в Греции еще далек от разрешения; коснулся он и любителей яхтинга. С конца июля в стране вырос НДС (с 13 до 23%) и налог на роскошь (с 10 до 13%).

Рост НДС увеличит затраты чартерных компаний. Теперь круизы продолжительностью менее 48 часов облагаются налогом в полном объеме — 23%. На плавания продолжительностью более трех дней предусмотрены скидки: в зависимости от категории чартера, придется платить либо по ставке 9,2% (вместо 5,2%) для прогулки в международных водах, либо по ставке 11,5% (вместо 6,5%) — для территориальных вод.

С налогом на роскошь тоже все грустно: по греческим меркам, роскошной с недавних пор считается любая прогулочная лодка длиной свыше 5 метров, независимо от ее оснащения.

Налог на роскошь в Греции существует с 2010 года. Уже само его появление сказалось на яхтенной индустрии страны не лучшим образом. Если, к примеру, в 2007 году в Греции было зарегистрировано 11 112 новых яхт, то за последние 7 месяцев этот показатель составил всего 2500. Очевидно, что увеличение налогов только ускорит сокращение прогулочного флота.

# PREZIONI



РЕКЛАМА

  
**MORESCHI**  
made in Italy

  
**DALMINE**  
1952  
Made in Italy

**CORTIGIANI**

  
**BORRELLI**  
NAPOLI  
Casa Fondata nel 1951

**ARALDI 1930**  
HAND MADE IN ITALY

г. Москва, ул. Охотный ряд, д. 2, ТГ «Модный сезон», 2-й этаж

+7 499 503 70 71

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



## Легенда паруса

В этом году исполняется 90 лет гонке Fastnet Race. В 1925 году 7 яхт стартовали в регате из британского Кауса на острове Уайт по маршруту вокруг скалы Фастнет Рок у побережья Ирландии и обратно. Тогда на прохождение 600-мильной дистанции победителю — яхте *Jolie Brize* — потребовалось более шести дней. В наши дни знаменитая гонка стала быстрее и многолюднее. Юбилейная регата, начавшаяся 16 августа, поставила рекорд: на старт вышли 390 яхт из 25 стран. На момент сдачи журнала в печать победитель еще не был определен, но основные участники борьбы за призы стали известны сразу.

В однокорпусном флоте лидерство за приз line honours (первый финиш) оспаривают три макси-яхты: 100-футовая *Comanche* (США) Джима Кларка под управлением Кена Рида; 100-футовая *Leopard* (Великобритания) Майка Слейда и новая 88-футовая *Rambler* (США) Джоржа Дэвида со шкипером Брэдом Баттеруортом. Как лидеры они точно постараются побить рекорд маршрута, составляющий 1 день 18 часов и 39 минут, установленный в 2011 году яхтой *Abu Dhabi* (ОАЭ) под управлением Яна Уокера.

Бороться за приз line honours и минимальное время прохождения дистанции будет и целый

дивизион многокорпусников. Рекорд маршрута в этой группе, установленный тримараном *Banque Populaire* (1 день 8 часов и 48 минут), также держится с 2011 года.

Но основная борьба все же идет за главный приз — Fastnet Trophy и часы Rolex, которые достанутся победителю в общем зачете по гандикапу IRC. В последние годы этой чести удостаивались самые разные яхты и команды — от профессиональных макси до любительских 30-футовых лодок. Защищать титул будут победители прошлого года Алексис и Паскаль Луизон — экипаж 33-футовой лодки *Night and Day* (Франция).

## Новый путь в Новый Свет

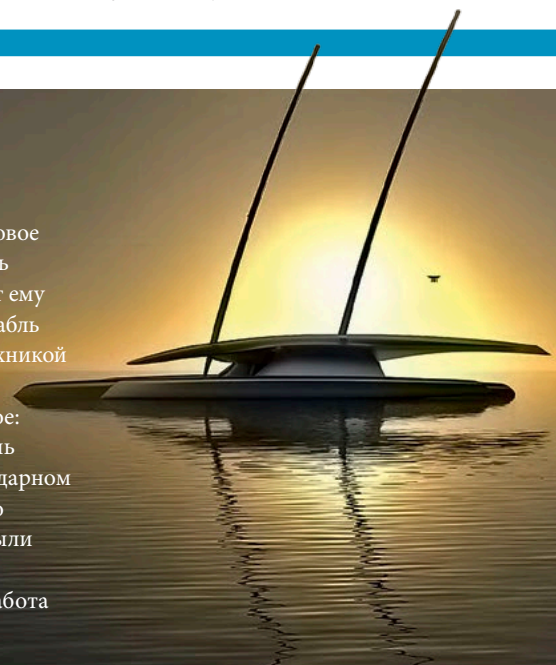
Удивительно, но в эпоху беспилотных самолетов и поездов метро идеи о самоуправляемых лодках появляются крайне редко. Возможно, потому, что яхта — это все-таки не столько средство передвижения, сколько «инструмент» для получения удовольствия.

Тем не менее научное любопытство, которое нередко движет изобретателями, заставило инженеров освоить и эту сферу: британская компания Shuttleworth Design представила амбициозный проект беспилотной лодки под названием MARS (Mayflower Autonomous Research Ship).

По задумке конструкторов, двухмачтовое 30-метровое судно MARS будет работать на энергии ветра и солнца, что позволит ему преодолевать большие расстояния. Корабль будет оборудован исследовательской техникой для сбора данных о ходе путешествия.

А путешествие задумано грандиозное: новый *Mayflower* должен будет пересечь Атлантический океан в память о легендарном одноименном судне, на борту которого первые английские переселенцы прибыли в Северную Америку.

Событие намечено на 2020 год, но работа над MARS уже активно идет.



ПОД ПАТРОНАЖЕМ ЕГО СВЕТЛЕЙШЕГО ВЫСОЧЕСТВА КНЯЗЯ МОНАКО АЛЬБЕРТА II

25<sup>TH</sup> ANNIVERSARY

# mys

MONACO YACHT SHOW



HOUSE OF FINE YACHTING

23 - 26 СЕНТЯБРЯ 2015

ПОРТ ГЕРКУЛЕС, МОНАКО

ОФИЦИАЛЬНЫЕ СПОНСОРЫ



an informa business  
[WWW.MONACOYACHTSHOW.COM](http://WWW.MONACOYACHTSHOW.COM)



## Яхтсмены в сети

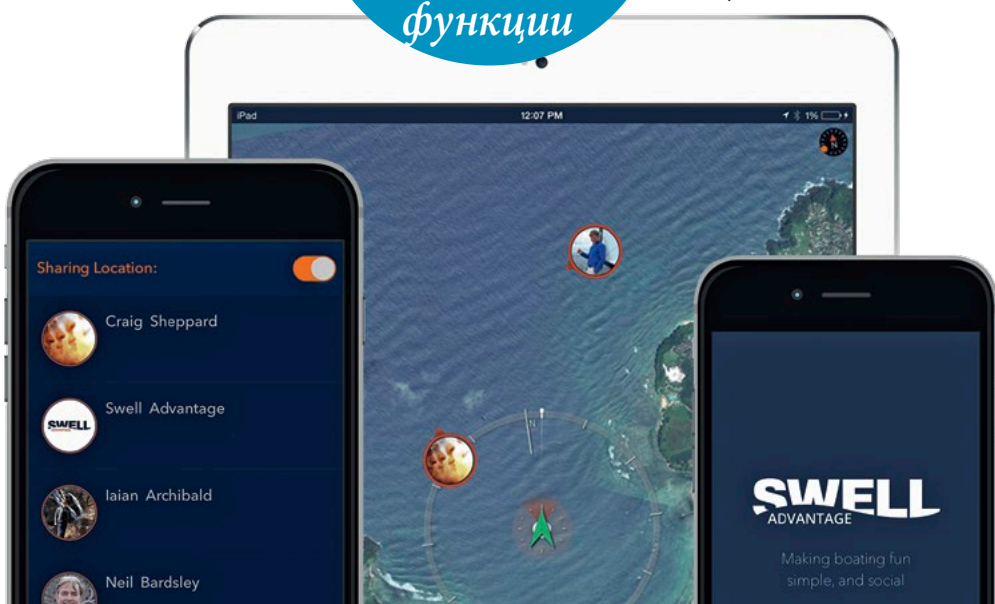
Социальные сети проникли везде, в том числе и в яхтинг. Однако специальной интернет-площадки, объединяющей яхтсменов и помогающей в навигации, до сих пор не было. Новое приложение под названием Swell Advantage весьма любопытно: оно разработано специально для любителей отдыха на воде и их близких.

Приложение отслеживает положение яхты в море и показывает лодки вокруг. То есть капитаны и пассажиры могут связаться с теми, кто поблизости, а родственники на берегу — следить за ходом плавания в реальном времени. По возвращении на сушу «маячок» сразу отключается.

Продуманный интерфейс Swell Advantage позволяет выводить все основные навигационные показатели в единое «навигационное кольцо», которое хорошо видно при управлении судном. Изменение текущих параметров ярко отображается на экране смартфона или планшета; капитан мгновенно их отслеживает и быстро принимает решение.

Разработчики Swell Advantage обещают добавлять к продукту полезные функции, объединяя любителей яхтинга с помощью современных технологий и упрощая жизнь на море. Пока Swell Advantage можно бесплатно скачать на App Store. Версия для Android появится к концу 2015 года.

*Swell Advantage обещает добавлять к продукту полезные функции*



## Бургер от Коллекции

Бургер остается одним из самых модных блюд, и неудивительно, что повара постоянно экспериментируют над его совершенствованием. Так, Кирилл Кононов, шеф-повар столичного ресторана «Коллекция Food&Chillout» на Кутузовском проспекте, изрядно расширил гастрономические «рамки» бургера: теперь в ресторане можно заказать блюдо с котлетой из камчатского краба, африканского страуса, мраморной говядины Black Angus или фермерского цыпленка.

Бургер из мяса страуса — самый экзотический в «Коллекции Food&Chillout». Мясо используют только органическое, то есть экологически чистое, без ГМО и прочих излишеств. В начинку добавляют сыр чеддер и помидоры. Интересен также диетический вариант с камчатским крабом и тепловодной креветкой: в безопасный для фигуры бургер добавляют авокадо и соус гуакамоле.

Ну и нельзя пропустить классический вариант «трехэтажного бутерброда»: бургер с мраморной говядиной Black Angus. Кроме огромной котлеты, внутрь положат маринованные огурчики, салат айсберг, сыр чеддер.

## Обновление GANT

Новый этап развития открывает марка GANT: только что началась всемирная рекламная кампания обновленного бренда, любимого многими.

Рожденный на восточном побережье Америки, GANT олицетворяет полный отдыха и спорта расслабленный образ жизни. Сегодня компания готова сделать следующий шаг — шаг навстречу волнительному и долгожданному будущему, где GANT перевоплотится в интеллектуальный lifestyle-бренд.

Новая рекламная кампания направлена на подачу бренда как производителя рубашек, достойных Лиги Плюща. Надо сказать, у марки в самом деле богатое университетское прошлое: в 1950-х годах GANT был «рубашкой номер один» среди студентов университетов Лиги. На новом этапе GANT готовится вернуть себе популярность у интеллектуальной элиты.



TOGAS

HOUSE OF TEXTILES  
EST. 1926



# Cannes Boat Show

Значение этой выставки трудно переоценить. Каждый год верфи со всего мира привозят сюда свои новинки, зачастую этим показом предваряя премьеру у себя на родине. Поэтому обычно на этой выставке, по-прежнему именуемой Фестивалем, собирается много экспонентов и много лодок. Еще в начале августа предварительный список участников включал 450 компаний и продолжал пополняться. Помимо всех известных европейских верфей, сюда привезут свои лодки компании из США, Азии и Африки. В списке экспонентов есть даже фирмы из Люксембурга и Мадагаскара. Посетителей также ожидается много: в прошлые годы их число превышало 50 000.

Выставка традиционно развернется на набережных и в акватории двух гаваней — Le Vieux Port и Port Pierre Santo. Обычно выставочный флот Каннского фестиваля превышает 500 лодок длиной от 5 до 50 метров, преимущественно новых; есть основания полагать, что в этом году он не сократится. Можно про себя назвать любую известную верфь, заглянуть на сайт, где перечислены экспоненты и их продукция, и убедиться: да, будет. Крупнейшими из экспонатов станут яхты брендов Baglietto, Sanlorenzo и Benetti.

Среди однокорпусных судов и катамаранов, парусных и моторных яхт покажут немало абсолютных новинок: уже объявлено о премьерных — 85 мировых и 23 европейских. В их числе — Custom Line 108 (Ferretti), MCY 105 (Monte Carlo Yachts), Mulder 94 Voyager, 88 Domino Super от Riva, Continental Trawler (Wim van der Valk), Azimut 72

и Magellano 66, Sanlorenzo 460 Exp, Galeon 500 Fly, Ferretti 550, Absolute 52 Navetta, Beneteau Prestige 680 и Gran Turismo 40... Всех не перечислить, но особое внимание стоит обратить на стенд Princess.

Участие британской верфи в Каннском фестивале входит в программу юбилейных мероприятий по поводу 50-летия компании. Среди девяти моделей выставочного флота Princess шоу-стопперами непременно окажутся Princess 35M — новая модель М-класса (мировая премьера) и стоящая с ней борт о борт Project 31 — моторный круизер, с которого полвека назад началась история компании. Это будет первая демонстрация раритетной яхты, полностью восстановленной и готовой к эксплуатации.

В этом году впервые будут демонстрироваться исключительно лодки типа RIB: свыше 100 корпусов соберут в зоне под названием The RIB Village.

Но выставка в Каннах хороша еще и тем, что, помимо осмотра и тестов лодок, здесь бывают интересные мероприятия. В этом году в числе таковых окажется гонка Stand Up Paddleboard. Пребывание стоя на доске становится все более популярным видом спорта, и в Каннах 11 сентября пройдет 15-часовой марафон на дистанции протяженностью 100 км вдоль набережной Круазетт. А за день до этого состоится Concours d'Elegance — лодки длиной до 12 метров, претендующие на изящество форм и экипажей, продефилируют одна за одной перед жюри, которому предстоит выбрать и наградить победителя.



**Даты:**  
8–13 сентября

**Место:**  
Le Vieux Port/Port Pierre Santo

**Время работы:**  
10.00–19.00

**Стоимость билета:**  
€ 18

**Интернет:**  
[www.cannesyachtingfestival.com](http://www.cannesyachtingfestival.com)



# ROYAL YACHT CLUB

MOSCOW

## ЭКСКЛЮЗИВНЫЕ ЧАСТНЫЕ АПАРТАМЕНТЫ НА ПРОДАЖУ



- Апартаменты площадью 150 и 200 м<sup>2</sup>
- 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



# Southampton Boat Show

**В** этом году здесь, как и обычно, покажут все, чем богата яхтенная индустрия Великобритании и других стран Северной Европы — от всевозможных яхт до оборудования.

У выставки хороший баланс между «люксовостью» и демократичностью. Тут можно увидеть и протестировать и многомиллионную яхту, и вполне доступные лодки — моторные и парусные. В центре экспозиции окажется флагман британского яхтостроения — компания Princess Yachts, в связи со своим 50-летием запланировавшая много специальных событий. Среди 12 моделей впервые будет показана Princess S65 — новая яхта со спортивным флайбриджем.

Fairline Yachts тоже привезет новинку — спортивную Targa 53GT. В виде концепта модель презентовали еще в Лондоне, теперь ее можно будет даже протестировать.

Еще одна мировая премьера — «голландец» Linssen Grand Sturdy 45.9 Sedan Wheelhouse. Водоизмещающий корпус, экономичные двигатели и классический интерьер — то, что оценят любители долгих круизов.

Из парусных яхт стоит обратить внимание на Spirit 46 от верфи Spirit Yachts, специализирующейся на постройке классических парусников. Таких в мире немного, особенно тех, в которых так называемая «олдскульная» внешность сочетается с отменными ходовыми качествами.

Как уже говорилось, на выставке есть отличная возможность для тест-драйвов, а многие верфи привозят сюда чуть ли не полные модельные линейки своей продукции — прекрасный шанс посмотреть и протестировать весь ассортимент на одном «полигоне».

**Даты:**  
11–20 сентября

**Место:**  
MAYFLOWER PARK/  
TOWN QUAY

**Время работы:**  
10.00–18.00

**Стоимость билета:**  
15 фунтов

**Интернет:**  
[www.southamptonboatshow.com](http://www.southamptonboatshow.com)



# Istanbul Boat Show

**В** этом году отмечает 35-летие единственная турецкая морская выставка Istanbul Boat Show. За все время ее посетило более миллиона человек. Общий объем заключенных на выставке сделок за 35 лет составил порядка \$ 2 млрд, и она давно вошла в рейтинг крупнейших боат-шоу мира.

Наибольший интерес Istanbul Boat Show представляет для тех, чьи лодки базируются в регионе Мраморного и Эгейского морей и путешествуют из Турции к греческим островам (читайте о чартере в этих акваториях на с. 142).

Большинство экспонентов приезжают в Стамбул не только с целью продажи своей продукции, но в первую очередь для поиска новых и укрепления существующих контактов: исторически турецкие компании уже много лет успешно сотрудничают с западноевропейским бизнесом как в сфере строительства яхт, так и на чартерном рынке. Кстати, на стамбульской выставке традиционно показывают много новых парусных яхт, так как по статистике треть посетителей Istanbul Boat Show проявляют интерес именно к этой категории судов.

**Даты:**  
6–11 октября

**Место:**  
Marinturk Istanbul  
CityPort

**Время работы:**  
10.00–18.00

**Стоимость билета:**  
15 лир

**Интернет:**  
[www.boatshow.com.tr](http://www.boatshow.com.tr)

# MULDER 94 VOYAGER

ИСКУССТВО  
БЫТЬ ЛУЧШИМ



More Information:

До встречи на Cannes Yachting Festival 2015

YACHTING  
FESTIVAL  
CANNES  
8-13 SEPTEMBER 2015



WEST NAUTICAL

UK FRANCE RUSSIA

www.westnautical.com Tel.: +7 (495) 25-88-700



# Salone Nautico di Genova

Боат-шоу в Генуе переживает непростой период своей более чем полувековой истории. некогда одна из самых важных на Средиземном море, в последние годы выставка испытала серьезный спад. Но год назад здесь поменялось все — от состава участников до планировки территории. Добавилась возможность тестов: в прошлом году на шоу прошло 1300 тест-драйвов! Выставочный флот сократился чуть ли не вдвое, отсутствовали многие крупные игроки, но это еще не поводы для паники: столь крупная судостроительная индустрия, как итальянская, просто не может остаться без домашнего боат-шоу.

Тем более что к процессу подключились новые фигуры. Выставка обрела серьезных бизнес-партнеров в лице IBI (International Boat Industry) и Porsche Consulting, к тому же произошли большие перемены в руководстве UCINA — Ассоциации морской индустрии Италии,

под патронажем которой проходит выставка. Новым президентом Ассоциации стала деятельная Карла Демария, глава MCY Yachts, так что перемены не заставят себя ждать.

Пока подробностей о предстоящем боат-шоу немного. Расширятся тематические зоны — от RIB'ов до парусных яхт, еще больше внимания уделят сопутствующим яхтингу видам отдыха: водному туризму, дайвингу, серфингу, рыбалке, а также яхтенному чартеру.

В Генуе не ждут особенных премьер — перед выставкой пройдет Каннский яхтенный фестиваль, где стараются показать новинки все крупнейшие верфи. Одним из гвоздей программы станет участие флота Volvo Ocean Race: легендарные яхты, прошедшие сложнейшую кругосветку, будут открыты для посещения.

**Даты:**  
30 сентября – 5 октября

**Место:**  
Выставочный комплекс/  
Piazzale Kennedy

**Время работы:**  
10.00–18.00

**Стоимость билета:**  
€ 15

**Интернет:**  
[www.salonenautico.com](http://www.salonenautico.com)



# HISWA Boat Show

Выставка названа HISWA по имени Голландской Ассоциации торговли (Handel) и промышленности (Industrie) в сфере судостроения (Scheepsbouw) и водного спорта (Watersport).

Выставки бывают мирового, зонального, национального или локального (в масштабах города) уровня. Боат-шоу в Амстердаме в эту классификацию не вписывается. Ему сложно претендовать на всеевропейский уровень, но и рамки одной страны оно давно перешагнуло. Среди экспонентов преобладают голландские верфи, но выста-

вочный флот всегда включает и лодки других европейских верфей.

В этом году Amsterdam in-water Boat Show снова подтвердит свою позицию популярной яхтенной выставки в Северной Европе. В акватории Amsterdam Marina ожидается около 300 новых лодок, более 20 из них — премьерные (как минимум для Голландии). Каждый день выставочные события сопровождаются разнообразными обучающими и развлекательными мероприятиями, расписание которых вывешено на сайте выставки.

**Даты:**  
1–6 октября

**Место:**  
Amsterdam Marina

**Время работы:**  
10.00–17.00

**Стоимость билета:**  
€ 18,5

**Интернет:**  
[www.hiswawater.nl](http://www.hiswawater.nl)

# Ничто не ново под луной, хотя...

*Selene 92 дарит иной взгляд на мир*



SELENE 92  
OCEAN EXPLORER

Guido de Groot design



**NORD STAR**  
TRAWLER



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

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

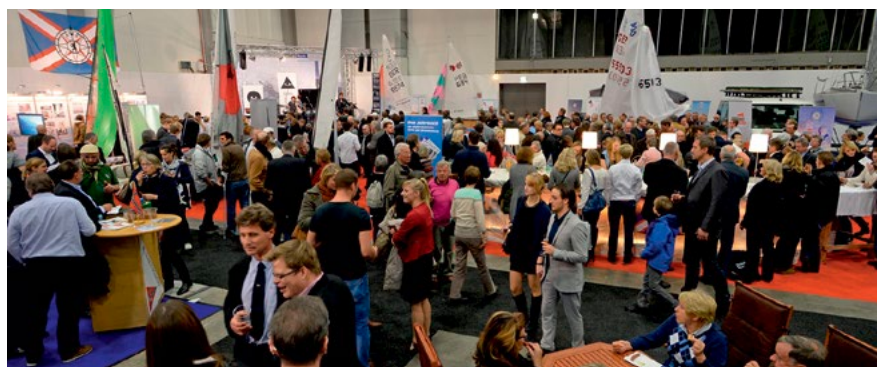
Nord Star Yachting | Санкт-Петербург, Петровский пр., 14/4 | Тел. +7 (812) 32 555 32; +7 (921) 967 38 43

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

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



YOUR DREAM ← OUR COMMITMENT



# Berlin Boat & Fun

С 26 по 29 ноября в столице Германии пройдет очередное крупное боат-шоу Berlin Boat & Fun, претендующее на звание второй по размаху яхтенной выставки страны.

Благодаря близости Балтийского моря и большой площади внутренних акваторий Берлин давно представляет собой крупнейший европейский яхтенный центр. В акваториях бассейна реки Хафель, Мекленбургских и Бранденбургских озер, а также на водоемах Лужицы в течение яхтенного сезона кипит жизнь, поэтому не только местные, но и все крупные панъевропейские производители внимательно следят за событиями в этом регионе.

Одна из главных особенностей Berlin Boat & Fun состоит в том, что вечером накануне официального открытия мероприятия в выставочном центре Messe Berlin проводится неформальная вечеринка — по сути настоящий праздник, на котором гости могут пообщаться друг с другом и экспонентами «без галстук». В прошлом году Gala-Night of Boats посетили около

7000 человек; по отзывам участников выставки, пригласивших туда своих клиентов, это был самый удачный момент в плане продаж.

Кроме того, берлинское боат-шоу проходит в очень удобные даты — как раз между Амстердамской выставкой яхтенного оборудования и Парижским яхтенным салоном, поэтому тем, кто не успел присмотреть себе лодку на ранних осенних смотрах, имеет смысл заглянуть в Германию.

В этом году на Berlin Boat & Fun уже во второй раз пройдет торжественная церемония награждения победителей международного конкурса Best of Boats Award. Жюри конкурса представляют яхтенные журналисты из 14 стран, которые определяют лидеров в четырех категориях: «Лучшая лодка для новичков», «Лучшая семейная яхта», «Лучший катер для рыбалки» и «Лучшая лодка для развлечений». К концу сезона в реестре BOB уже значились более 300 протестированных моделей из 20 стран, а полный список финалистов будет опубликован на сайте [www.bestofboats.com](http://www.bestofboats.com) в середине сентября. **MBY**



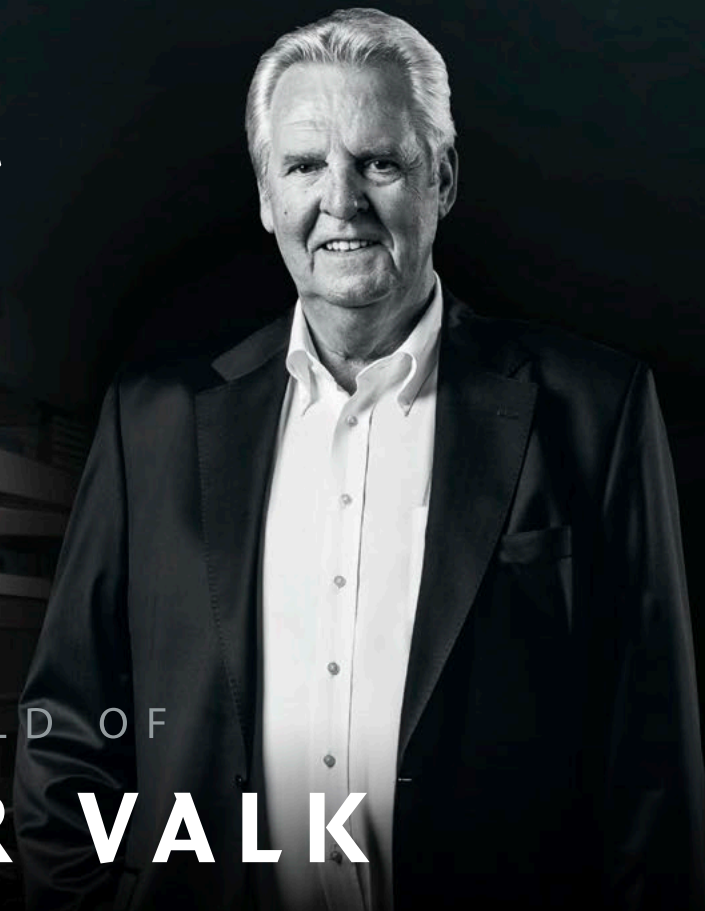
**Даты:**  
26–29 ноября

**Место:**  
Выставочный комплекс  
Messe Berlin

**Время работы:**  
10.00–18.00

**Стоимость билета:**  
– € 11 (€ 25 на первый  
гала-вечер)

**Интернет:**  
[www.boot-berlin.de](http://www.boot-berlin.de)



# THE WORLD OF VAN DER VALK

## TOGETHER WE ARE EXCELLENT

Van der Valk Continental Yachts занимается строительством стальных и алюминиевых моторных яхт, начиная с 1968 года. Верфь, находящаяся в собственности семьи, расположена в Waalwijk, The Netherlands, во главе с ее основателем и движущей силой компании Вимом ван дер Валком. Верфь предлагает свою серию моторных яхт Continental, планировка, стиль и интерьер которых, может быть спроектирована как "custom-built", в соответствии с индивидуальными потребностями и пожеланиями клиента.

Посетите нас на фестивале яхт в Каннах | Superyacht Extension 044

Яхты, которые будут продемонстрированы в рамках фестиваля:

**Continental Three - MY Jangada (25M)**

**Continental Four (Trawler) - MY Santa Maria T (37M)**



 CONTINENTAL  
TWO



 CONTINENTAL  
THREE



 CONTINENTAL  
FOUR



 CONTINENTAL  
FIVE



**VAN DER VALK**  
CONTINENTAL YACHTS

Верфь | Industrieweg 47a | 5145 PD Waalwijk | +31 (0)416 651 562 | [info@wimvandervalk.com](mailto:info@wimvandervalk.com) | [www.wimvandervalk.com](http://www.wimvandervalk.com)

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



## ОСОБЕННОСТИ

- Необычный флайбридж
- Варианты планировки

## ТОЛЬКО ФАКТЫ

**Длина** 66 ф (20,15 м) **Ширина** 17 ф (5,40 м)

**Двигатели** 2 × Volvo Penta D13 (800 л.с.)

**Максимальная скорость** 22 узла

**Стоимость в Европе** от € 1 650 000



## Azimut Magellano 66

**Н**а сентябрьском боат-шоу в Каннах Azimut Yachts собирается представить 15 моделей, и среди них — две мировые премьеры: Azimut 72 и Magellano 66.

Серия Magellano — это яхты переходного режима движения, рассчитанные на долгие путешествия: с умеренным расходом топлива, солидным запасом хода и повышенным комфортом на борту.

Новая 66-футовая модель — уже пятая в этой линейке. Одна из самых заметных черт 20-метровой новинки — необычный флайбридж с удлиненным свесом. Благодаря ему в корме получился открытый пляж-«терраса». На размещенной в центре радарной арке крепится хардтоп с открывающейся

центральной частью. Под ним — пост управления, обеденная зона с баром и лежак.

На главной палубе — просторный кормовой кокпит, а для салона предусмотрены два варианта планировки: единое пространство или так называемая версия Navetta — полностью изолированные рабочие зоны (пост управления и камбуз).

На нижней палубе — исключительно просторная каюта владельца на миделе, VIP-каюта в носу и гостевая по левому борту. В каждой — собственный санузел, вместительные шкафы и рундуки. Есть и еще одно помещение по левому борту, которое, в зависимости от потребностей, можно использовать в качестве подсобного



или устроить там дополнительную каюту с кроватями-полками. При этом в корме предусмотрен двухместный отсек команды.

На Azimut Magellano 66 стоят два экономичных двигателя Volvo Penta D13 по 800 л.с., которые обеспечивают судну крейсерскую скорость 18 узлов и максимальную — 22 узла. Запас топлива — 4500 л.

Приглашаем посетить стенды  
Contest Yachts на осенних выставках



AMSTERDAM  
IN-WATER BOAT SHOW  
2015

1 – 6 сентября  
2015 г.

YACHTING  
FESTIVAL

CANNES

8 – 13 сентября  
2015 г.

Contest  
YACHTS



CONTEST 52MC — ответ голландской верфи на  
требования мирового рынка моторных яхт.

Завоевав высокий авторитет и громкое имя на рынке парусных яхт, голландская верфь Contest Yachts распространяет свой опыт и достижения в мир моторных яхт. Отправными точками при реализации проекта стали основные неизменные ценности верфи: безупречное качество, комфорт, уникальный дизайн и великолепная управляемость.



Новые яхты, брокераж



Менеджмент, страхование



Регистрация, флаг



Сервис, обучение

Агентство LARUS Yachts Москва: Royal Yacht Club, тел. +7(495) 790 77 64  
Агентство LARUS Yachts Санкт-Петербург: Центральный яхт-клуб, тел. +7(812) 947 93 33  
[www.larus-yachts.com](http://www.larus-yachts.com), [info@larus-yachts.com](mailto:info@larus-yachts.com)

**ОСОБЕННОСТИ**

- Очень длинный флайбридж
- Варианты отделки деревом

**ТОЛЬКО ФАКТЫ**

**Длина** 74 ф (22,60 м) **Ширина** 18 ф (5,60 м)

**Двигатели** 2 × MAN CR V12 (1400 л.с.)

**Максимальная скорость** 31 узел

**Стоимость в Европе** от € 2 650 000



## Azimut 72

**Ф**лайбридная модель Azimut 72 в отношении дизайна демонстрирует новую концепцию, базирующуюся на внедрении верфью передовых технологий. В частности, в конструкции яхты широко использован углепластик.

Сохранив многие фамильные черты и линии бренда, Azimut 72 тем не менее сильно выделяется в модельном ряду. Яхту отличает стройный корпус и обтекаемые линии довольно компактно выглядящей надстройки; при этом помещения яхты остались весьма объемными. Достичь такого эффекта удалось в большей степени визуальными методами: надстройку зрительно облегчает необычная форма

остекления, в районе миделя опускающегося до уровня палубы.

Компоновка достаточно традиционная для яхт такой длины. На главной палубе — большой кормовой кокпит и салон открытой планировки, без переборок. В его центральной части — столовая и расположенный напротив камбуз, отделенный барной стойкой; впереди — двухместный пост управления (также открытый) и диван по левому борту возле лобового стекла. На нижней палубе организованы четыре каюты, включая мастер-апартаменты на миделе во всю ширину корпуса; в корме — двухместный отсек экипажа.

На флайбридже — еще один пост управления, обеденная зона, трансформируемая в лежак, и барная стойка. Благодаря значительной длине верхней палубы в кормовой ее части оставлена обширная площадка, к примеру, для шезлонгов или хранения водной техники. Впрочем, тендер можно держать и на купальной платформе, снабженной гидроприводом. Еще одна открытая зона отдыха расположена на носовой палубе.

Azimut 72 оборудован двумя двигателями MAN по 1440 л.с., работающими на гребные валы. Крейсерская скорость яхты составляет 26 узлов; максимальная 31 узел (с половинной загрузкой). Запас топлива — 5200 л.



# Морской Императорский Яхт-Клуб by BUREVESTNIK GROUP

РЕКЛАМА



- Расположен на Крестовском острове – самой престижной части города
- Длина причальной линии — 275 м
- Максимальный размер судов — до 35 м, осадка — до 2,5 м
- Охраняемая круглосуточная парковка
- Ресторан
- Бизнес-центр класса «А»
- Детская спортивная парусная школа



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



**BUREVESTNIK GROUP**

Since 1993

197110, Санкт-Петербург, набережная Мартынова, 92  
Администрация яхт-клуба: тел.: +7 (921) 996-16-50, +7 (812) 322-65-41;  
факс: +7 (812) 322-65-40; e-mail: [info@mycspb.ru](mailto:info@mycspb.ru)  
Бизнес-центр: тел.: +7 (921) 996-16-50; e-mail: [bc@mycspb.ru](mailto:bc@mycspb.ru)



## Elling E6

Компания «Адвентор Яхтс», эксклюзивный дистрибьютор моторных яхт Elling (верфь Neptune Marine Shipbuilding, Голландия), сообщает, что на верфи начато строительство 65-футовой модели Elling E6.

Elling E6 сохранил концепцию младших моделей — Elling E3 и Elling E4 (построено более 300 корпусов), которые отличаются незаурядными мореходными качествами и экономичностью. Увеличение габаритов повысило автономность судна, уровень обитаемости и комфорта на борту. В салоне-рубке с открывающейся электроприводом «крышей» разместятся до 12 человек; еще один салон предусмотрен на нижней палубе. На яхте спланированы три большие двухместные каюты с отдельными сануздами и помещением

шкипера в корме. На транце — гараж для тендера.

Elling E6 — яхта экспедиционного класса с корпусом из армированного кевларом стеклопластика, что значительно повышает общую и местную прочность. Яхту отличает уровень безопасности, сравнимый со спасательным судном: высокая остойчивость (угол заката диаграммы не менее 110°); защищенный килем винторулевой комплекс; двойное остекление надстройки и др.

Elling E6 оборудуется двумя двигателями. Основной — дизельный Volvo Penta D13 (900 л.с.) — обеспечивает максимальную скорость 18 узлов. В экономичном водоизмещающем режиме на скорости 8–9 узлов потребление топлива (по данным верфи) составит всего 1,5–2 л/милю.

### ТОЛЬКО ФАКТЫ

**Длина** 65 ф (19,80 м) **Ширина** 18 ф (5,35 м)  
**Двигатели** Volvo Penta D13 (900 л.с.)  
 + вспомогательный Volvo Penta D2 (75 л.с.)  
**Максимальная скорость** 18 узлов  
**Стоимость в Европе** (экспортная) от € 1 450 000

### ОСОБЕННОСТИ

- Неограниченный район плавания
- Экономичный ход
- Успокоитель качки

При запасе топлива 5000 л и категории мореходности «А» (неограниченный район плавания) яхта способна совершать дальние переходы, в том числе трансокеанские. Резервный двигатель — 75-сильный Volvo Penta D2, работающий на свой гребной винт, — позволит развить скорость семь узлов. Он автономен: имеет отдельный топливный бак (200 л) и стартерную батарею. Опционально Elling E6 оборудуется гироскопическим стабилизатором качки Seakeeper 9.

Первую яхту, которую заказал российский клиент, планируют спустить на воду в мае 2016 года.

О специальном прайс-листе для трех яхт Elling E6 (поставка в июле–декабре 2016 года) и бонусах читайте на страницах этого выпуска.

## Limo Tender 8.0

Это совместный проект студии Vripack и компании Xtenders. Limo Tender — проект не серийный; он разработан по индивидуальному заказу для 67-метровой суперяхты *Global* (бывшая *Kismet*, Lürssen). По своим характеристикам тендер больше напоминает гоночную лодку: 8-метровый корпус из карбона весит всего 2500 кг. С одним двигателем Volvo Penta D4 мощностью 300 л.с. лодка развивает 40 узлов, имея на борту, помимо экипажа, 10 пассажиров с багажом.

Интерьер с отделкой из темного дерева и светлой кожи больше напоминает автомобильный. И, конечно, в наличии все положенные для тендера такого класса удовольствия: бар, кондиционер, продвинутая медиасистема и отличный обзор — остекление начинается прямо от ватерлинии.



### ТОЛЬКО ФАКТЫ

**Длина** 26 ф (8,00 м) **Ширина** 9 ф (2,70 м)  
**Двигатель** 1× Volvo Penta D4 (300 л.с.)  
**Максимальная скорость** 40 узлов

### ОСОБЕННОСТИ

- Карбоновый корпус
- Минимум шума и брызг



8-13 сентября 2015 г.  
Канны

6-11 октября 2015 г.  
Стамбул

**ПРИГЛАШАЕМ НА ТЕСТ-ДРАЙВ**



**Minorchino 54**



**ООО «Омега моторс»**  
официальный дилер SASGAYACHTS

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

Крым, г. Севастополь, Камышовое шоссе 71  
тел.: +7 978 906-78-78  
+7 978 117-09-88  
+7 869 294-45-55

# Absolute 52 Navetta

Предыдущая модель Absolute — 58 Navetta — оказалась столь удачной, что даже выиграла премию Motor Boat Awards в категории яхт траулерного типа с кормовой каютой. Новая 52 Navetta построена по той же «формуле». При разнице в длине чуть более метра эти лодки очень легко спутать — внешне они практически не различаются.

Планировки также очень похожи, разве что за счет меньшей длины носовая каюта на 52 Navetta получилась короче и почти целиком занята большой кроватью. Еще одно небольшое отличие есть в салоне главной палубы: камбуз у 58 Navetta размещен в центре, напротив столовой. У 52 Navetta он вынесен в корму, что даже логичнее: удобнее обслуживать обеденные зоны и в салоне, и в кормовом кокпите, к тому же приготовление пищи не вынуждает выпадать из компании. А вот силовые установки у них одинаковые — два комплекса Volvo Penta IPS600 по 435 л.с. (у 58 Navetta, правда, возможны еще и IPS800). По нашим оценкам, такая мощность позволит 52 Navetta разогнаться до 24 узлов.

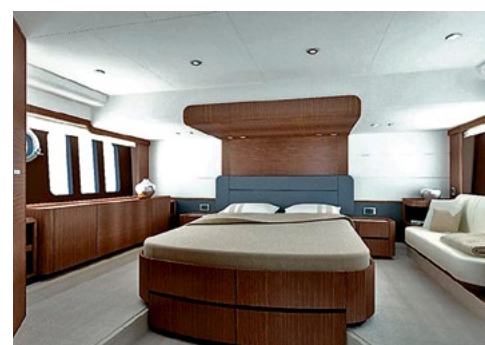
## ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 52 ф (16,00 м) Ширина 15 ф (4,65 м)  
Двигатели 2 × Volvo Penta IPS600 (435 л.с.)  
Максимальная скорость 24 узла



## ОСОБЕННОСТИ

- Объемные помещения
- Установки IPS
- Большие иллюминаторы



## ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 46 ф (14,20 м) Ширина 13 ф (4,10 м)  
Двигатели 2 × Volvo Penta D6 (400 л.с.); Volvo Penta IPS 500/600 (370/435 л.с.)  
Максимальная скорость 35 узлов  
Стоимость в Европе от € 344 100



## ОСОБЕННОСТИ

- Угловые колонки или IPS
- Две или три каюты
- Мастер-каюта от борта до борта

# Jeanneau Leader 46

Французская верфь Jeanneau представит на боат-шоу в Каннах новую флагманскую модель линейки Leader. Предыдущие спорткрузеры этой серии — от 30 до 40 футов в длину; новинка подросла сразу на 6 футов и располагает мастер-каютой на миделе во всю ширину корпуса. От предшественников Leader 46 отличается еще и тем, что для разработки корпуса привлекли знаменитое словенское бюро J&J Design.

Интерьер от Garroni Design выглядит свежо и современно; помимо мастер-каюты, есть еще носовая с кроватью, оснащенной механизмом «ножницы»: можно получить одно большое или два отдельных спальных места. Возможна и опциональная третья каюта — вместо динетты на нижней палубе. Есть варианты планировки и для кормового кокпита: лежак для загорания или диван в комплекте с внушительным ветбаром.

Для Leader 46 предусмотрены варианты моторной установки: два Volvo Penta D6 (400 л.с.) с угловыми колонками; Volvo Penta IPS500 (370 л.с.) или IPS600 (435 л.с.). В последнем случае, по расчетам MBV, скорость должна составить не менее 35 узлов.



Greenline 48



## Greenline SeaClass

Greenline 33



Greenline 40



Greenline 48



## Greenline OceanClass

OceanClass 57



OceanClass 70



OceanClass 88



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

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

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

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

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

**ТОЛЬКО ФАКТЫ****Длина** 66 ф (20,12 м) **Ширина** 17 ф (5,08 м)**Двигатели** 2 × MAN V8/V12 (1000–1400 л.с.);  
2 × Caterpillar C18 (1150 л.с.)**Максимальная скорость** 38 узлов**Стоимость в Европе** от £ 1 500 000**ОСОБЕННОСТИ**

- Хардтоп и флайбридж
- Высокая скорость
- Четыре каюты



## Princess S65

В сентябре на боат-шоу в Саутгемптоне состоится мировая премьера новой модели Princess Yachts S-серии — Princess S65.

S-серия — это «гибрид» спортивных и флайбриджных яхт: есть и открывающийся над салоном хардтоп, и смещенный к корме флайбридж. Новая 65-футовая яхта — уже вторая модель в этой линейке, наряду с представленной ранее Princess S72.

Яхту отличает легкий и заметно широкий корпус. Первое качество позволяет судну при умеренной мощности развивать высокую скорость, второе дает внушительный объем интерьера: на нижней палубе четыре каюты, включая мастер-апартаменты во всю ширину корпуса с отдельной гардеробной, плюс

три просторных санузла. И еще весомые козыри в конкурентной борьбе: в корме есть каюта шкипера и гараж, вмещающий тендер длиной 3,30 м. Впрочем, в гараже можно держать гидроцикл, а тендер поместить на кормовой платформе, оборудованной гидроприводом.

У Princess S65 интересная компоновка салона. «Гостиная» с диваном, кофейным столиком и медиацентром расположена в носовой части салона, возле поста управления. А вот столовая и камбуз открытой планировки устроены на стыке с кормовым кокпитом,

где есть еще и открытая обеденная зона. Помимо раздвижных дверей, предусмотрено «окно» из салона в кокпит. Это позволяет создать в кокпите бар, не загромождая пространство отдельной барной стойкой.

Для Princess S65 предлагается четыре варианта моторной установки. Даже самые экономичные двигатели — два MAN V8 по 1000 л.с. — обеспечивают скорость 32 узла. Два Caterpillar C18 по 1150 л.с. добавят еще два узла. С 1200-сильными MAN можно разогнаться до 35 узлов. Наконец, два MAN V12 по 1400 л.с. каждый позволяют достичь 38 узлов.

*Легкий и широкий корпус обеспечивает скорость и объем помещений*

**ТОЛЬКО ФАКТЫ****Длина** 66 ф (20,30 м) **Ширина** 19 ф (5,65 м)**Двигатель** 1 × Perkins (216 л.с.)**Грот** 145 м<sup>2</sup> **Генуя** 108 м<sup>2</sup>**ОСОБЕННОСТИ**

- Низкопрофильная надстройка
- Легкое управление
- Опции планировки



## Contest 67 CS

В июле на голландской верфи Contest Yachts завершены работы по изготовлению матрицы, в которой будут выклеивать корпуса новой модели Contest 67 CS. Эта парусная яхта была анонсирована в сентябре 2014 года на выставке HISWA в Амстердаме и вызвала немалый интерес у потенциальных клиентов. Неудивительно, ведь этот 67-футовый

гонимый крузер, для управления которым достаточно двух человек, еще и очень комфортабелен для крузов в большой компании: на нижней палубе предусмотрено четыре гостевые каюты. Независимо от варианта планировки (их несколько), мастер-каюта будет огромной, во всю ширину корпуса; разместить ее можно как в корме, так и ближе к носу. Ну а на носовой оконечности

есть еще каюта для шкипера. Несмотря на низкопрофильную надстройку — у гонимых яхт это необходимое решение для уменьшения сопротивления, верфь обещает хорошую высоту в помещениях. 67 CS — первый результат сотрудничества верфи Contest Yachts с дизайн-бюро Judel/Vrolijk (Германия). Увидеть яхту живьем можно будет на боат-шоу следующей осени.

**ТОЛЬКО ФАКТЫ****Длина** 23 ф (6,98 м) **Ширина** 9 ф (2,78 м)**Двигатели** ПМ (до 300 л.с.)**ОСОБЕННОСТИ**

- Практичность и многофункциональность
- Варианты планировки
- Высокая мореходность



## Beneteau Barracuda 8

Новая Barracuda 8, третья модель в линейке французских рыболовных катеров, разработана на основе опыта Barracuda Tours — соревнований по спортивной рыбалке, которые ежегодно проводит Beneteau. Это первая лодка с корпусом, изготовленным по технологии AirStep 2, и, как утверждает верфь, самая мореходная в семействе, запущенном четыре года назад. Barracuda 8 оснащается одним

или двумя подвесными моторами суммарной мощностью до 300 л.с. Стандартный топливный танк вмещает 285 л; опционально запас топлива можно увеличить до 400 л.

Открытый кормовой кокпит — целая рыболовная «станция» с рабочим столом, держателями для удочек и напитков. Многофункциональное сиденье сдвигается вперед и назад, трансформируется в лежак и обеденную зону; под ним — садок для

рыбы. Еще одно сиденье есть на носовой палубе: оно съемное и при желании убирается за секунды. Есть несколько версий планировки рубки: помимо двух выходов на палубу (с правого и левого бортов), можно предусмотреть еще и кормовую дверь. В последнем случае не будет дивана, зато появится мини-камбуз; есть и стол на выдвинутой опоре. Под палубой — носовая каюта и выделенный санузел.

# Beneteau Flyer 8.8

## ОСОБЕННОСТИ

- Две версии планировки
- Высокая скорость
- Подвесные моторы

## ТОЛЬКО ФАКТЫ

**Длина** 26 ф (7,89 м) **Ширина** 10 ф (2,89 м)  
**Двигатели** ПМ (до 500 л.с.)

Французская Beneteau расширяет линейку катеров Flyer с подвесниками. В модельном ряду 2016 года появится Flyer 8.8 в модификациях SPACEdeck и SUNdeck. Первую лодку придется немного подождать, а вторую можно будет увидеть уже в Каннах и далее на всех выставках осени.

Версии различаются планировкой палубы и интерьером, но выполнены на базе одного

корпуса AirStep последнего поколения, который оборудуется подвесными моторами суммарной мощностью до 500 л.с. Скоростные данные пока неизвестны, но верфь обещает выдающиеся показатели. При этом катера отличаются вместительным топливным танком на 400 л (опционально возможен и 600-литровый).

В кокпите SUNdeck — пост управления и диван, который раскладывается в лежак для

загорания. «Пляж» предусмотрен и на фордеке. Носовая каюта-салон отличается обилием света благодаря огромному палубному люку. Есть еще двухместная кормовая каюта, мини-камбуз и санузел с душем.

У SPACEdeck пост управления трехместный, а вместо кормового дивана устроен камбуз-бар. В носовом кокпите перед рулевой консолью есть дополнительный диван.

## ТОЛЬКО ФАКТЫ

**Длина** 55 ф (16,90 м) **Ширина** 16 ф (4,90 м)  
**Двигатели** 2 × Cummins (715 л.с.)  
**Максимальная скорость** 30 узлов  
**Стоимость в Европе** от € 1 190 000

## ОСОБЕННОСТИ

- Варианты планировки
- Большой флайбридж

# Ferretti 550

Ferretti Yachts представит в Каннах новую Ferretti 550, младшую модель в линейке верфи. Первый корпус уже спустили на воду в августе — возвращение Ferretti Yachts в сегмент до 60 футов вызвало большой интерес, и верфь получила заказы еще до официальной премьеры яхты. Еще три корпуса находятся в процессе строительства.

У новинки более спортивная внешность, чем у предыдущих моделей. Непрерывное остекление надстройки уравновешено тремя

иллюминаторами корпуса: для сравнения стоит взглянуть на созданную ранее Ferretti 650 с довольно спорным, хоть и внушительным бортовым остеклением. Сдвинутая в корму надстройка обеспечила большую площадь носовой палубы, где разместились обеденная зона и лежак для загорания. На флайбридже особенно удался «пляж» в носовой части.

«Европейская» планировка палубы внизу включает три каюты и два/три санузла. Версии для азиатского рынка, где яхты чаще используют

для коротких прогулок, подразумевают меньше кают или их отсутствие: в этом случае здесь можно спланировать еще один салон или переговорную. Камбуз также можно двигать: в стандартном варианте он наверху, но его можно переместить на нижнюю палубу.

Яхта оснащается двумя двигателями Cummins по 715 л.с. Максимальная скорость 30 узлов, крейсерская — 26,5 узла. Дальность хода на этих скоростях составит соответственно 250 и 300 миль.

# 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

**ОСОБЕННОСТИ**

- Трансформируемый кокпит
- Объем помещений
- Большая купальная платформа

**ТОЛЬКО ФАКТЫ**

**Длина** 41 ф (12,55 м) **Ширина** 13 ф (3,87 м)  
**Двигатели** 2 × Volvo Penta D4/D6 (300/370 л.с.)  
**Максимальная скорость** 35 узлов

## Beneteau Gran Turismo 40

**С**ерия Beneteau Gran Turismo — это универсальные спортивные круизеры. Для разработки новой 40-футовой модели в этой линейке компания Beneteau пригласила легендарное дизайн-бюро Nuvolari & Lenard, что в комментариях, пожалуй, не нуждается.

В итоге получилась практичная, но вместе с тем очень эффектная и быстроходная яхта с хардтопом. Помимо «крыши», у лодки при помощи электропривода раскрывается еще и бортовое остекление. В кокпите — центрально расположенный трехместный пост управления, бар и трансформируемая обеденная зона, которая вмещает

до 12 человек и раскладывается в огромный лежак. Еще одно удобное место для загорания — лежак на носовой палубе.

На нижней палубе — две просторные каюты, санузел с выделенной душевой кабиной и еще один салон, с компактным, но хорошо оборудованным камбузом. Здесь верфь и дизайн-бюро качественно проработали естественное освещение: помимо больших, частично открывающихся бортовых иллюминаторов, предусмотрен еще

и необычный дугообразный «вырез» над трапом, слева от поста управления. Для Beneteau 40GT предлагаются два варианта моторной установки: двигатели Volvo Penta D4 и D6 (300 и 370 л.с.); последние обеспечивают максимальную скорость 35 узлов. Можно предусмотреть управление джойстиком. Еще одна полезная опция — гидропривод для купальной платформы шириной 1,30 м. Как и другие новинки Beneteau, GT40 будет представлена на всех боагшоу этой осени.

*У GT40 помимо хардтопа открывается еще и боковое остекление*



Катера **PARKER**  
Качество проверенное временем!



катера от 2 100 000р.



эксклюзивный поставщик катеров



в Российской Федерации

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

8 (800) 500 300 2

[info@nordboat.ru](mailto:info@nordboat.ru)

Санкт-Петербург, Петровский остров, Петровская коса, дом 9

Яхт-клуб " Центральный "

**ТОЛЬКО ФАКТЫ**

**Длина** 70 ф (21,46 м) **Ширина** 17 ф (5,33 м)  
**Двигатели** 2 × Volvo IPS1200 (900 л.с.)  
**Максимальная скорость** 30 узлов  
**Стоимость в Европе** от € 1 540 000

**ОСОБЕННОСТИ**

- Мастер-каюта на главной палубе
- Варианты планировки
- Приводы Volvo Penta IPS

## Prestige 680

В сентябре на Cannes Yachting Festival пройдет мировая премьера Prestige 680, которую явно не стоит пропускать. Дело в том, что эта лодка, пожалуй, единственная в своем классе имеет мастер-каюту на главной палубе, как куда более крупные суперяхты. Конечно, сохранить единый уровень палубы на яхтах такого типа и размеров невозможно, поэтому каюта находится скорее на межпалубном пространстве, но это уже мелочи. Самое же интересное, что на нижней палубе

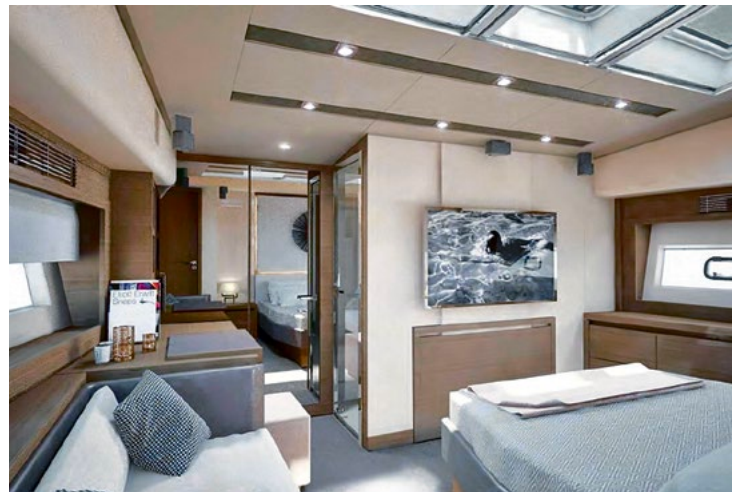
есть аналогичная каюта во всю ширину корпуса. При желании можно получить и третью каюту — почти столь же большую и комфортабельную, но все-таки рациональнее разделить ее на две отдельные гостевые. В корме есть еще и весьма просторная каюта экипажа на двоих.

В отношении планировки и отделки новый Prestige 680 практически повторяет флагманскую модель верфи Prestige 750:

*В своем классе это единственная яхта с мастер-каютой на главной палубе*

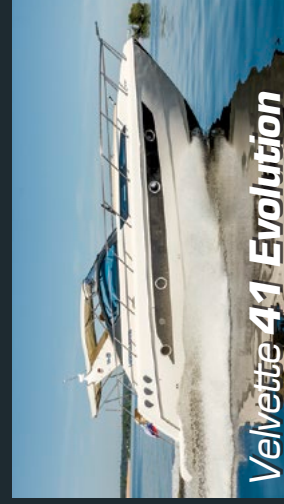
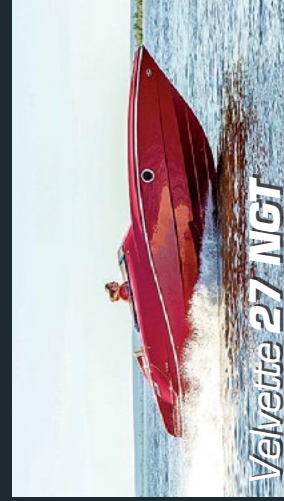
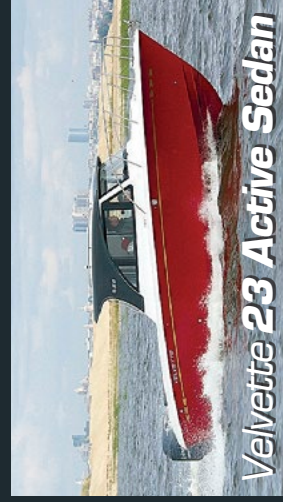
камбуз и столовая расположены в кормовой части главной палубы, а собственно салон — в центральной, за постом управления. Чем эти модели различаются, так это приводом.

У Prestige 750 валы, а Prestige 680, как и младшие модели, оборудуются колонками IPS — в данном случае двумя IPS1200 по 900 л.с. Такое решение позволяет этой небольшой лодке разогнаться до 30 узлов.





# Velvette 33 INTELLIGENT



[www.velvette.ru](http://www.velvette.ru) +7 927 436-66-84 [sale@velvette.ru](mailto:sale@velvette.ru)

Velvette Marine

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

33 года

Пока длится сезон мировых премьер, у нас есть возможность оценить, кто успел оседлать колесо времени



## СПЕШИТЬ И УСПЕТЬ

**АНТОН ЧЕРКАСОВ:** Участникам суперяхтенного бизнеса постоянно приходится «гнать зайца дальше», чтобы быть готовым к перемене вкусов заказчиков.

Для того чтобы оставаться востребованными на рынке суперяхт, перед верфями и дизайнерами стоит сложная задача. Сегодня уже недопустимо работать в каком-то одном, пусть и удачном стиле: необходимо постоянно демонстрировать способность придумывать и строить совершенно разные яхты. Едва за верфью или дизайнерской студией закрепляется стереотипный дизайн, компания тут же становится его заложницей, и круг заказчиков со временем начинает сужаться. Казалось бы, в индустрии, где изготовление штучного продукта занимает 2–3 года, внезапные перемены моды наименее ощутимы, а производители должны убеждать клиентов в том, что консервативный подход является самым выигрышным. В середине 1980-х годов из-за подобной ошибки на второй план ушли некоторые североамериканские компании, тогда как более прогрессивная с точки зрения дизайнерской свободы европейская «ветвь» тут же вырвалась вперед и до сих пор сохраняет очевидное превосходство.

Со стороны бизнес в сфере суперяхт может казаться неторопливым и даже медлительным, но его участникам постоянно приходится «гнать зайца дальше», чтобы быть готовыми к перемене вкусов заказчиков — обычно требовательных и не терпящих неопределенности людей. У верфей задача в каком-то смысле проще: им достаточно оставаться на пике технического прогресса, внося в каждый последующий проект порцию инноваций. Но с дизайном вопрос гораздо более субъективный.

Практически в каждом интервью дизайнерам (кстати, не только яхтенным) приходится отвечать на вопрос, откуда они черпают идеи и вдохновение для создания разных по восприятию продуктов. В ход идет и заимствование у природы, и осторожное смешение существующих стилей, в результате чего порой рождаются, например, необычные «гибридные» интерьеры.

Летом в Санкт-Петербурге побывал известный дизайнер Франсуа Зуретти, и город произвел на него неизгладимое впечатление.

«Я жалею, что не приехал сюда лет 20 назад, — сокрушается он. — Гуляя по Эрмитажу, я рассматривал не столько живопись и скульптуры, сколько потолки,



Перед дизайнерами стоит трудная задача: создавать современный и при этом неустаревающий дизайн

полы и двери, а также всякие мелкие детали, которые потом могут найти отражение в моих проектах. Я хорошо знаком с итальянской дворцовой классикой, но здесь работавшие в новых условиях художники создали нечто совершенно иное!»

Хотя профессиональное формирование Франсуа Зуретти проходило в Северной Африке, где он оформлял дворцы для королевского дома Марокко, у него получилось выйти на мировой уровень в яхтенном дизайне и не застыть в рамках одного стиля. В следующем выпуске МВУ вас ждет рассказ о том, как Зуретти этого добился, а сейчас, пока длится сезон выставок и мировых премьер, у нас есть отличная возможность оценить, кто успел оседлать колесо времени, а кто пока еще бежит сзади. **МВУ**



ST. PETERSBURG

# ОТДЫХ КЛАССА ЛЮКС

В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ

**УЗНАЙТЕ СЕВЕРНУЮ  
ВЕНЕЦИЮ ВНЕ РАМОК  
И СТЕРЕОТИПОВ!**

ПОЧУВСТВУЙТЕ НЕПОВТОРИМУЮ  
W-АТМОСФЕРУ В КАЖДОМ ИЗ  
137 НОМЕРОВ В СТИЛЕ ФАБЕРЖЕ,  
ИНТЕРПРЕТИРОВАННОМ ЗНАМЕНИТЫМ  
ДИЗАЙНЕРОМ АНТОНИО ЧИТТЕРИО,

ЗАРЯДИТЕСЬ ЭНЕРГИЕЙ ПЕРВОГО В  
РОССИИ BLISS® SPA, ОБЩАЙТЕСЬ В  
ГОСТИНОЙ LIVING ROOM И ЗАКАЖИТЕ  
АВТОРСКИЕ КОКТЕЙЛИ В БАРЕ  
ИЛИ ТЕРРАСЕ НА КРЫШЕ ОТЕЛЯ С  
ЗАХВАТЫВАЮЩИМИ ВИДАМИ ПОД  
ДИДЖЕЙСКИЙ БИТ В РИТМЕ ГОРОДА НА  
НЕВЕ.

ПРОСТО НАСЛАЖДАЙТЕСЬ, А  
НАША СЛУЖБА WHATEVER/WHEN-  
EVER® ВОПЛОТИТ ВАШИ МЕЧТЫ В  
РЕАЛЬНОСТЬ.

**ТЕЛЕФОН ДЛЯ БРОНИРОВАНИЯ**  
8 812 610 61 61  
[WSTPETERSBURG.COM](http://WSTPETERSBURG.COM)

spg  
Starwood  
Preferred  
Guest

Le MERIDIEN

aloft

FOUR  
POINTS

WESTIN

THE LUXURY  
COLLECTION

W  
HOTELS

Sheraton

ST REGIS

element

“Соблюдая законы, вы избавите себя от многих проблем. Но практика при этом остается критерием истины”



## ЯХТА НА БАЛТИКЕ

**ИРИНА ЛИПОВЕЦКАЯ, адвокат:** Важно помнить, что ваша яхта имеет право находиться в водах Евросоюза не более 18 месяцев.

**Р**едакцию МВУ часто спрашивают о правилах пересечения морских границ и условиях пребывания яхты за рубежом. Информацию можно почерпнуть из официальных источников, а здесь я хочу рассказать о практическом опыте яхтсменов на примере Финляндии — первой страны на пути в Европу морем для живущих в Петербурге владельцев яхт, да и для многих других.

Отправляясь на яхте под российским флагом за рубеж, уведомите таможенные органы о прибытии на территорию ЕС. В Финляндии очно это удастся сделать только в Хельсинки. При пересечении границы вблизи Котки вы будете общаться с пограничниками — на островах Хаапасаари и Сантио таможни нет. Уведомление можно отправить по электронной почте на адрес [etr.boatinfo@tulli.fi](mailto:etr.boatinfo@tulli.fi). Укажите название яхты, бортовой номер, флаг, VIN, правообладателя по процедуре (тот, кто подписывает декларацию), срок пребывания в ЕС и пункт вывоза. Скорее всего, вам не ответят, но письмо послужит доказательством вашей законопослушности при каких-либо разногласиях с властями. При выходе из зоны ЕС повторите те же действия. Обычно владельцы яхт, не планирующие долгое пребывание в ЕС, это не выполняют.

Решив на время покинуть лодку, на тот же электронный адрес следует продублировать информацию, дополнительно указав место стоянки лодки и срок вашего отсутствия. Будьте готовы к тому, что на обратном пути при пересечении границы, заявив о лодке, вам придется предъявить документы на яхту и ответить на вопрос о ее статусе на территории ЕС. Если вы известили таможню о своем отъезде, волноваться не следует. В противном случае придется потратить какое-то время на общение с властями. По возвращении следует известить таможню о своем прибытии и еще раз подтвердить сроки вывоза лодки из ЕС.



Так выглядит катер финской морской полиции. Законопослушным гражданам встреча с ним ничем не грозит

Отдельный вопрос — документы. Помимо судовой роли и яхтенной лицензии, у вас могут спросить регистрацию яхты, страховку «от третьих лиц», лицензию оператора VHF, доверенность или другой документ на право управления лодкой (если владелец не вы). На лодке под российским флагом обязательно иметь перевод судового билета, заверенный нотариусом или печатью, например, яхт-клуба. Пограничники (Coast Guard) могут дополнительно проверить наличие спасательного оборудования, пиротехники, а также навигационных карт.

На стоянке в гавани вас тоже могут побеспокоить. Полиция вправе поинтересоваться регистрационными документами на лодку, паспортами и визами экипажа, сроками пребывания в ЕС и маршрутом. Налоговые службы могут заинтересовать уплата НДС и ваше гражданство. Однако на Балтике с такими прецедентами яхтсмены не сталкивались. Также в балтийских водах контролирующие органы не интересуют ваша недвижимость в ЕС и другая собственность, тогда как на Средиземном море наличие недвижимости может привести к требованию уплаты НДС на лодку: налоговая служба заподозрит в вас резидента.

Важно помнить: ваша яхта имеет право находиться в водах Евросоюза не более 18 месяцев. В случае превышения этого срока без законных оснований вас могут вынудить заплатить НДС за лодку (самое легкое наказание) или ее конфисковать и взыскать штраф (другая крайность).

Некоторые полагают, что в свое отсутствие могут передать управление лодкой резиденту ЕС. Это не так: яхта находится в режиме временного ввоза с неоплаченным НДС, и у вас нет такого права. Да и какой здравомыслящий иностранец встанет к штурвалу лодки, если на борту нет вас или кого-то не из числа граждан ЕС, занесенных в судовую роль? Аварийные ситуации не в счет.

В заключение — о морских границах. Они, конечно, существуют, но особенно тщательно на Балтике за ними следят, пожалуй, только шведы. Если вы идете из Калининграда, на вас могут обратить внимание польские и литовские пограничники. Тем не менее, приближаясь к территориальным водам какой-либо из стран, будьте готовы доложить по рации, кто вы, откуда и куда идете. Но в любом случае никаких формальностей при пересечении границ стран ЕС не существует. **МВУ**



RIB ZAR

# Его Величество - ZAR

Его Величество - ZAR



Эксклюзивный представитель в России

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

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

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

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

“Нос танкера оставил в борту яхты  
вмятину глубиной почти в метр,  
но ее корпус не дал течь”



## ДОРОГО И МЕДЛЕННО?

**ДЭВИД МАРШ:** За сталью закрепилась репутация материала, пригодного исключительно для тихоходных судов, но дизайнерам и строителям скоростных лодок стоит учитывать ее плюсы.

**В**о время теста роторных стабилизаторов качки на новом флагмане Linssen Grand Sturdy 52.9 (см. стр. 200) я в очередной раз задумался: почему сталь как конструкционный материал столь популярна в судостроении? Высокую прочность зачастую рассматривают как единственное достоинство стали, однако у нее много и других, менее очевидных плюсов.

Сначала определимся, насколько сталь прочна. Тридцать лет назад, работая с британским дизайнером Биллом Диксоном, мы узнали, что одну из спроектированных нами стальных парусных яхт протаранил танкер. Его нос оставил в борту в районе миделя вмятину глубиной почти метр, но корпус яхты при этом не дал течь — лодка своим ходом вернулась в порт, где ей вварили новую секцию. Пример демонстрирует еще два козыря стальных судов: их можно легко и недорого ремонтировать, к тому же металл, в отличие от стеклопластика, при ударе не идет трещинами, а сминается и вытягивается. Таким образом, при серьезном столкновении вам вряд ли придется пересаживаться со стальной яхты на спасательный плот.

Впечатляющие свойства стали также позволяют при проектировании обходиться без конструктивных (участвующих в общей прочности) переборок, распространенных на стеклопластиковых судах. И хотя эта особенность в большей степени относится к моторным яхтам semi-custom, все больше производителей относительно некрупных серийных яхт предлагают покупателям менять планировку (двигать переборки) на свой вкус. Поскольку фокус яхтенного рынка сейчас перемещается на Восток, в выигрыше окажутся верфи, способные быстро адаптировать свою продукцию к специфическим требованиям того или иного региона. Изволите салон для игры в маджонг вместо кают на нижней палубе? Нет проблем, сэр!

Отказ от конструктивных переборок без ущерба для общей прочности дает еще два пре-



Стальные яхты не всегда так дороги и медлительны, как мы привыкли считать

имущества. Известно, что на волнении стеклопластиковые яхты начинают издавать всевозможные звуки: скрипы, потрескивание, дребезжание, — а на стальных лодках я до сих пор не слышал ни единого писка. Кроме того, устройства вроде люков с приводом и сдвижных дверей служат гораздо дольше, когда смонтированы в максимально жесткой конструкции, не подверженной малейшим подвижкам.

Но почему все это неинтересно большинству владельцев лодок? Потому что сталь стоит дорого и из-за своего веса подходит только для тихоходных яхт. Однако с этим утверждением я готов поспорить. Верфь Linssen доказала, что, грамотно используя программное обеспечение Computer Aided Design (CAD) и Computer Aided Manufacturing (CAM), можно создавать серийные яхты адекватной стоимости. Например, просторная трехкаютная Grand Sturdy 45.9 обойдется покупателю дешевле двухкаютной пластиковой Prestige 450. Разумеется, на французском круизере двигатели мощнее, а скорость выше, и тем не менее факт остается фактом.

Что касается скорости, то в конце прошлого века я разработал проект необычной яхты под названием Premier Power 50. Судно со стальным корпусом («глубокое V»), стеклопластиковой надстройкой и двумя Yanmar по 420 л.с. раз-

гонялось до 24 узлов. А если установить двигатели по 675 л.с, которыми прежде комплектовались Princess 50 (я тестировал эту лодку), то расчетная скорость была бы 30,5 узла — всего на полтора узла меньше, чем у много более легкой композитной Princess. Это доказывает, что проектировать и строить динамичные стальные яхты вполне реально.

Есть ли у стали недостатки? Стальной корпус темного цвета быстро нагревается на солнце, но, в отличие от стеклопластика, не подвержен усадке и не имеет эффекта «апельсиновой корки» (пузырение гелькоута). Также ему не грозят осмос и поверхностные микротрещины. В холодном климате стальным яхтам требуется более серьезная теплоизоляция — поэтому голландские верфи устанавливают на своих лодках эффективные отопительные системы. А вот утилизировать стальную яхту гораздо проще, чем стеклопластиковую.

Но главный недостаток стали, как, впрочем, и алюминия, — твердость металла. Независимо, насколько скругленным будет угол надстройки: если вы впишетесь в него с разбега, будет больно. Но тут вспоминается совет моего доктора, которому я посетовал, что выпивка приводит к набору веса: «А ты не пей!», — сказал он мне. И правда: зачем бодаться со сталью? **МВУ**

# SANDALUCI • САНДАЛУЧИ



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

КОММЕРЧЕСКОМУ ПРОЕКТУ СПЕЦИАЛЬНАЯ ЦЕНА

г. Санкт-Петербург, Московский район, улица Победы 13, метро Парк Победы.  
Тел: + 7 (981) 949 88 08, +7 (921) 657 88 08, +7 812 372 90 70, факс: +7 (812) 372 90 60  
[info@sandaluci.com](mailto:info@sandaluci.com)

Санкт-Петербург | Франкфурт | Дубай | Алматы | Астана | Баку | Стамбул | Измир

# ИНТЕРВЬЮ МВУ

Мир парусов и моторных яхт: мнения и комментарии профессионалов



**ЕВГЕНИЙ КОЧМАН:**  
*«В сегменте суперяхт длиной 100 м и более кризис не проявился вообще»*

**У**то происходит сегодня на рынке моторных суперяхт? Какие верфи занимают лидирующее положение? Каковы основные тренды? Что заказчики рассматривают в качестве важнейших критериев при выборе судна? На эти темы нам удалось поговорить с Евгением Кочманом, который редко дает интервью. Его компания Imperial Yachts (Монако) занимается проектированием, строительством и менеджментом крупных яхт и входит в число европейских лидеров в этом сегменте.

**Евгений, как сегодня, в довольно сложное время, поживает рынок суперяхт?**

*Неплохо, если не сказать хорошо. Определенно можно говорить, что в сегменте судов длиной 100 м и выше кризис не проявляется вообще: я абсолютно уверен в этом. На тех немногих верфях, которые могут удовлетворить потребности клиентов и выполнить заказ на постройку такого судна, заметна высокая активность заказчиков. В сегменте 40–75 метров наблюдается некоторый спад, как и в кластере яхт серийных или semi custom длиной до 40 метров. Но в последнее время и здесь есть признаки оживления рынка.*

**Вы могли бы цифрами обрисовать ситуацию?**

*Пожалуйста, цифры. Согласно Global Order Book, где учтены суперяхты, строящиеся на верфях мира, количество заказов на 2015 год составляет 476 против 489 прошлого года. При незначительном снижении (2,5%) числа корпусов следует отметить рост совокупной длины заказов — статистика учитывает такой показатель: он составил 374 метра, что немало. В постройке находятся 23 проекта длиной более 100 м; в 2013 году таких было 19. Похожая ситуация и на рынке брокеражных судов: общее число яхт, поменявших своих владельцев, превысило 260. Спрос на суда длиной от 30 до 40 метров вырос на 26%, а в сегменте более 40 метров — на 32%. Активность наблюдается и в сегменте рефита судов... В общем, цифры вселяют оптимизм.*

**Какие верфи или страны можно считать лидерами индустрии?**

*На передовых позициях — за счет количества верфей — остаются итальянцы; общая длина строящихся там яхт более 10 километров! В сегменте до 40 метров задают тон англичане: они опередили американцев и итальянцев — по совокупной длине корпусов и числу заказов.*

**На странице справа:**  
Моторная яхта *EVENT* (Amels 199) на этапе достройки в доках верфи.



## IMPERIAL YACHTS

Созданная в 2000 году компания с головным офисом в Монако и офисами на крупных европейских верфях, входит в число мировых лидеров в сфере яхтенного менеджмента. Imperial Yachts, занятая проектированием, строительством, финансированием, управлением и чартером крупных яхт, отличается высоким профессионализмом своих сотрудников в разных областях судостроения. Среди верфей, где реализованы проекты Imperial Yachts, — Lürssen, Abeking & Rasmussen, Blohm and Voss, Nobiskrug, Oceanco, Amels, Damen, Benetti. Компания руководила созданием яхт, удостоенных самых престижных наград.

Голландские верфи лидируют в категории от 50 до 80 метров, активно строя яхты semi-custom. У них в передовиках Amels/Damen, Oceanco, Heesen и Feadship. За последние годы на Amels построили особенно много корпусов, а Oceanco — единственная верфь в Голландии, где есть мощности для строительства яхт более 110 метров, и мы гордимся нашим совместным проектом — 85-метровой яхтой Y708.

В диапазоне от 90 метров — и, безусловно, по качеству — в авангарде немецкие верфи, среди которых можно выделить Lürssen. Верфь обладает значительными мощностями и солидным ресурсом, что позволяет ей полностью выполнить пожелания клиентов. Отмечу еще Abeking & Rasmussen — одну из старейших немецких верфей, где недавно мы спустили на воду яхту ROMEA длиной 82 метра.

### А как насчет конкуренции со стороны американских или азиатских верфей?

Здесь можно ответить кратко: особенного их давления в Европе и России не ощущается. А суперяхт, построенных на верфях США, в Европе вообще единицы...

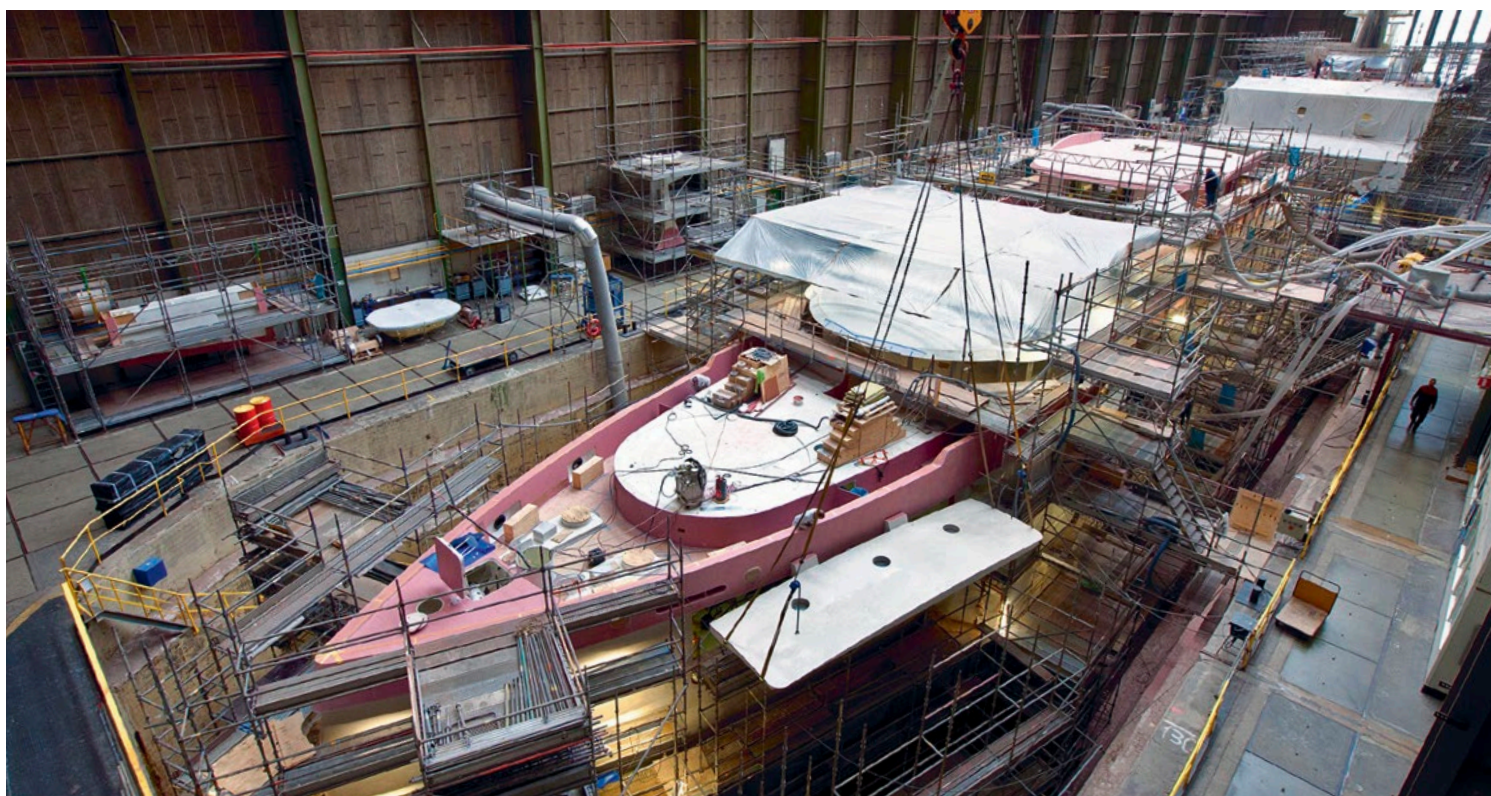
### Что главенствует в суперяхте: технические характеристики, общий дизайн или интерьер от известного ателье?

Яхта, как и любое судно, имеет набор взаимосвязанных качеств. Важны мореходность, скорость, запас хода; безусловно значимы показатели безопасности, насыщенность современным оборудованием. Но и дизайн, внешний и интерьерный, играет большую роль в эстетическом восприятии и ощущении комфорта — физического и психологического. Успешны те производители яхт, кто грамотно сочетает в проекте все эти ключевые аспекты.

В яхте ROMEA, строительством которой мы занимались последние четыре года, помимо прочего, шикарные интерьеры в стиле контемпорари от известнейшего британского дизайнера Теренса Дисдейла, а на борту есть все, что считается сегодня самым востребованным. У нас за плечами большой и положительный опыт работы с известными во всем мире дизайнерами: Тимом Хейвудом и Эспеном Ойно, Альберто Пинто и Лаурой Сесса, Франсуа Зуретти, Марком Берриманом, Андрю Лэнтоном. Правильный выбор дизайнеров позволяет нам получать премии «Лучшая яхта года» — за ARKLEY (60 м, верфь Lürssen, 2010 г.), EVENT (60 м, Amels, 2014 г.), Oceanco Y708 (85 м, 2013 г.). Компаний, которые могут похвастаться подобными достижениями, не так много. Так что интерьеры, архитектурный облик, самая современная техника и технологии — при создании яхты в ход идет весь доступный арсенал средств.

### Каковы основные тренды яхтинга — в дизайне, технологиях, инжиниринге?

Тренды связаны с модой и стилем, предопределены развитием технологий и оборудования. Что касается яхтенной архитектуры, то наряду с экстравагантными формами в море мы наблюдаем доминирующие классические силуэты. Что касается яхтенных интерьеров, сейчас в моде стиль контемпорари. Трендом можно назвать предельную насыщенность судов электронными системами — навигационными, развлекательными, бытовыми. Как тренд можно рассматривать увеличение длины яхт — в заказах клиентов и развитии модельных рядов верфей. Еще — инвестиции компаний в научные исследования и внедрение технологий, совмещение на верфях постройки новых судов с рефитом. Требования к яхтам растут — к техническим





У нас  
за плечами  
огромный  
опыт работы  
с самыми  
известными  
дизайнерами  
мира



характеристикам, к безопасности, оснащению. На яхтах свыше 90 метров клиенты хотят увеличить число кают и гостей, в связи с чем проекты создают в соответствии с Passenger Yacht Code, что позволяет принять 12 гостей и более. Далеко не все верфи имеют возможность строить по этим технологиям. Уже становится нормой желание иметь тренажерный зал, спа-комплекс, кинотеатр, большой beach club. Здесь многое зависит от размеров судна: крупная яхта дает больше возможностей для реализации различных идей. Но разместить все это при длине даже 100 м непросто. Сейчас актуальны shadow vessels — суда сопровождения яхт со всевозможными водными игрушками на борту, и это тоже тренд. У нас был опыт строительства такого судна с верфью Damen — для транспортировки подводной лодки, вертолета и водных игрушек. Теперь судно используют по всему миру.

#### Как за последнее время изменились клиенты и их вкусы?

Я много лет работал с разными клиентами, иностранцами и русскими, и хочу развеять миф о необразованности соотечественников. Наши клиенты — из числа самых требовательных и знающих. Они быстро научились многому и четко понимают, что им нужно: качество,

безопасность и ликвидность яхты в будущем. Они неплохо ориентируются в рынке, умеют добиваться резонной цены, выбирают лучших дизайнеров, доверяют их вкусу. Любопытно, что известные яхты, принадлежавшие российским заказчикам, неоднократно получали престижные премии. При этом замечу: для определенной группы клиентов яхта давно уже не является предметом роскоши. Нередко встречается, что у кого-то во владении крупная водоизмещающая яхта для переходов и комфортных путешествий на небольшой скорости, и есть вторая — для быстрого передвижения. Это понятно: добраться из Монако в Сен-Тропе или Канны намного удобнее на яхте, чем на машине или вертолете. Бывает, что одна яхта базируется в Карибском бассейне, а вторая — в Европе, чтобы судно было «под рукой» там, где оно потребуется.

#### Imperial Yachts занимается яхтенным менеджментом. Вероятно, спектр ее задач шире, чем у брокерской компании?

Безусловно. Яхтенный брокер может ограничиться подбором готового судна под требования заказчика, согласованием цены, сроков передачи и списка опций, участвовать в подготовке контрактной документации и... все. Яхтенный менеджмент подразумевает гораздо больший



#### EVENT

Один из серии дизайнерских эскизов, созданный мастерами студии Лауры Сесса при разработке стилистической концепции этой яхты

**На странице слева:**

Моторная яхта *ROMEА* (длина 82 м, 2015 г.), построенная на верфи Abeking & Rasmussen. Разработкой экстерьерного и интерьерного дизайна занималась студия Terence Disdale Design, Великобритания.

**На этой странице:**

Моторная яхта *Event* (длина 60 м, 2013 г.), построенная на верфи Amels. Экстерьерный дизайн разработал Тим Хейвуд, интерьеры — студия Лауры Сесса.

*объем работ, и сложность их совершенно иного уровня. Начиная с составления вместе с заказчиком требований к будущей яхте, поиска дизайнеров для создания ее облика и стилистики интерьеров, инженерного бюро для разработки технического проекта и чертежей, верфи, которая возьмется за постройку... Верфь лучше выбирать со стабильным экономическим положением; для защиты интересов заказчика следует понимать тонкости национального законодательства, знать основных субподрядчиков, контролировать составление сметы. Все суперяхты относятся к категории custom, что подразумевает уникальный проект и соответствующую стоимость результата, поэтому и уровень всех требований чрезвычайно высок. Но и это еще не все: далее идет надзор за постройкой судна, контроль этапных платежей, приемка яхты. За этим может последовать подбор команды яхты и ее подготовка, определение места базирования судна, эксплуатация... В нескольких предложениях я описал работы, которые длятся годами. Вот что такое яхтенный менеджмент, которым занимается наша Imperial Yachts. Кстати, сюда можно добавить еще рефиты и чартер.*

**А что сегодня происходит на рынке чартера?**

*Тема довольно популярная. Нередко люди, прежде чем заказать постройку яхты, отправляются в такие круизы, чтобы на борту во время спокойного, необременительно отдыха с семьей понять, какое судно им требуется. Что называется, совместить приятное с полезным. На текущий момент график работы нашего чартерного флота очень плотный.*

**Какими яхтами вы располагаете и что предпочитают российские клиенты?**

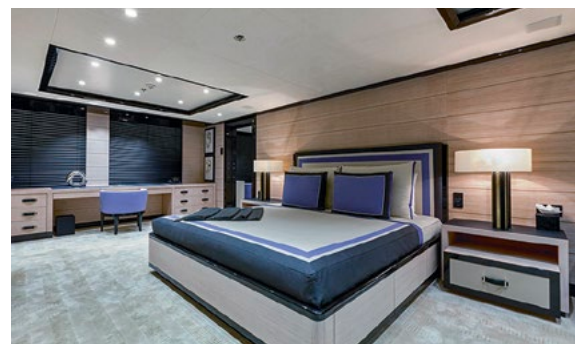
*Мы оперируем флотом современных яхт длиной до 150 метров, построенных на известных верфях, способных ходить в любых акваториях и даже пересекать океаны. Это подразумевает высокий уровень безопасности и комфорта гостей на борту. Яхты сдаются нами в чартер по всему миру — от Аляски, Галапагосских и Карибских островов до Азии, Мальдив и Французской Ривьеры. У нас большой чартерный флот, способный удовлетворить запросы самых требовательных клиентов. Что же касается российских клиентов, то они ничем не отличаются от всех прочих и предпочитают хороший отдых с высоким уровнем сервиса. Предоставить им это — и есть наша задача.*

**Есть ли мировая столица суперяхт?**

*Я считаю такой столицей Монако. В небольшом государстве представлены все крупные брокерские дома мировой яхтенной индустрии и компании, занятые в сфере яхтенного менеджмента, включая нашу Imperial Yachts. В Европе, пожалуй, нет ни одной суперяхты, которая не зашла бы в порт княжества хоть однажды.*

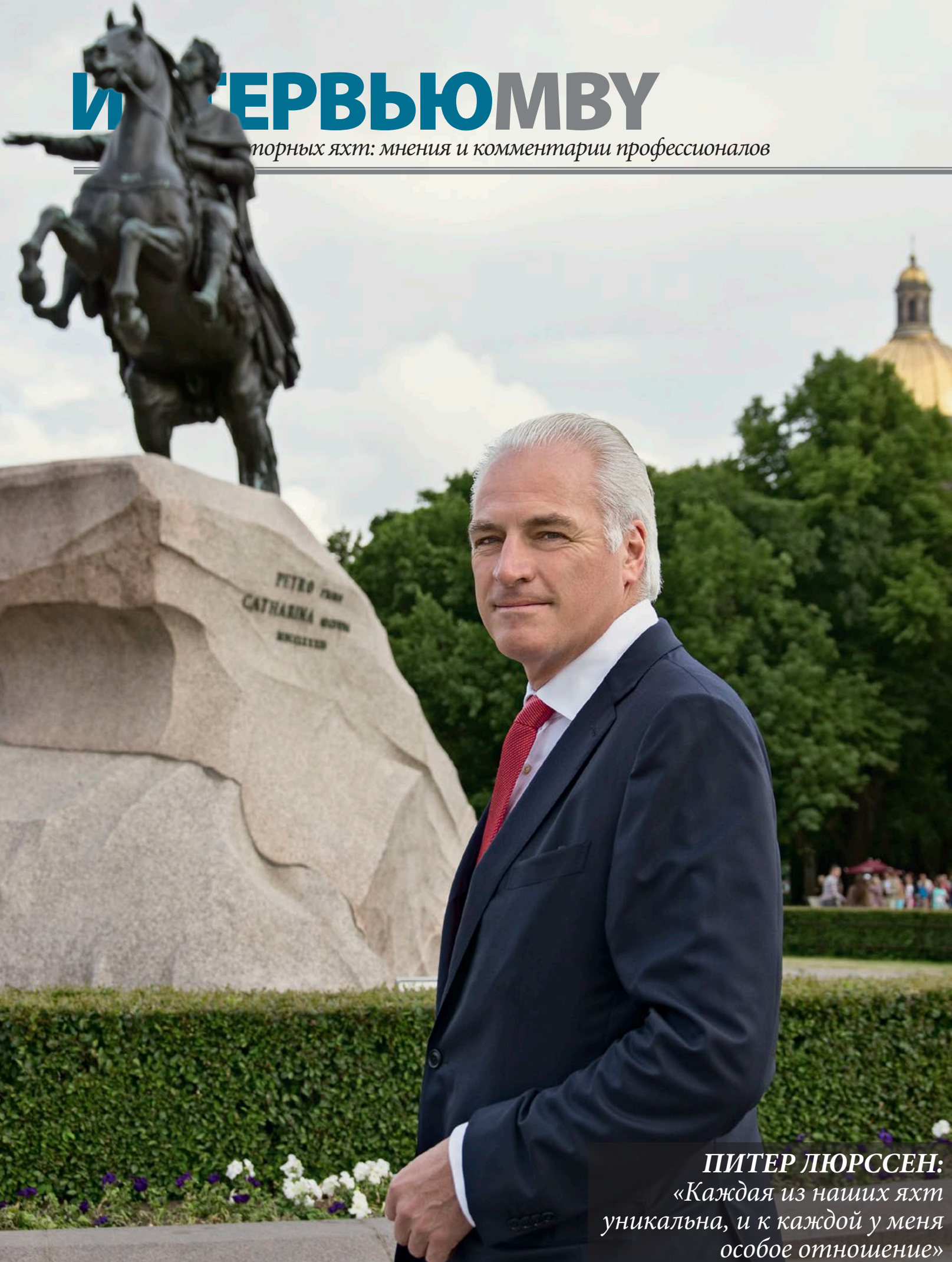
**Какие яркие события в мире суперяхт вы ожидаете в ближайшее время?**

*Каждое появление новой достойной яхты — уже яркое событие. О многих премьерах известно заранее, но увидеть новинку можно только на выставке. Вы приезжайте в Монако на яхтенную выставку, почувствуете атмосферу праздника, полюбуйтесь новинками — и сами станете частью яркого события — праздника суперяхт. **МВУ***



# ИНТЕРВЬЮ МВУ

торных яхт: мнения и комментарии профессионалов



**ПИТЕР ЛЮРССЕН:**  
*«Каждая из наших яхт  
уникальна, и к каждой у меня  
особое отношение»*



**В** начале июля в Санкт-Петербурге вместе с семьей побывал Питер Люрссен, генеральный директор верфи Lürssen Yachts. Основной целью его визита стало посещение концерта Немецкого камерного филармонического оркестра Бремена, проходившего в Мариинском театре в рамках XXIII музыкального фестиваля «Звезды белых ночей». Прежде чем отбыть домой на празднование 140-летия своей компании, Питер согласился ответить на наши вопросы.

**В этом году исполняется 140 лет со дня основания Lürssen Yachts. Какие моменты в истории верфи были самыми сложными и самыми обнадеживающими?**

Наша компания пережила немало трудностей, каждому поколению семьи Люрссен досталось в среднем по два серьезных испытания. Моему прадеду Фридриху Люрссену пришлось начать собственное дело, поскольку маленькая верфь его отца не могла прокормить две большие семьи. Первые суда он строил на заднем дворе отцовского дома, в полукилометре от берега реки, куда лодки длиной 5–6 метров доставляли на гужевых повозках. Переход к строительству моторных судов стал для него важным шагом, а его сын, мой дед Отто Люрссен, продолжил дело в крайне трудный период Первой мировой войны. В 1920-х годах он уже успешно продавал моторные яхты американцам, а в 1932 году, после его смерти, руководство компанией приняла его вдова Фрида. В то время считалось немыслимым, чтобы во главе верфи, да еще такой, где строят корабли для ВМС, стояла женщина. Но у нее была сильная команда, включающая весьма талантливых инженеров. Период с середины 1930-х годов до окончания Второй мировой войны по многим причинам

оказался крайне сложным. Во время войны мой отец служил офицером на подводной лодке в Средиземном море... В конце 1940-х годов Германия снова разрешила строить флот, и Lürssen спустила со стапелей первое рыбацкое судно — в долг, в счет той рыбы, которую на нем предстояло добыть. Сегодня такая схема вряд ли найдет понимание на рынке! До 1970-х годов компания выпускала военные и коммерческие суда; от последних позже пришлось отказаться, поскольку центр их производства переместился в Азию. Я пришел в Lürssen в 1987 году, когда верфь работала только с военными заказами, но спустя два года мы решили строить прогулочные яхты. Нам крупно повезло — решение было принято вовремя: рынок начал стремительно набирать обороты, причем проекты постоянно увеличивались в длину...

**Существуют ли в вашей семье секреты ведения бизнеса, своего рода напутствие предков, обеспечивающее верфи успех?**

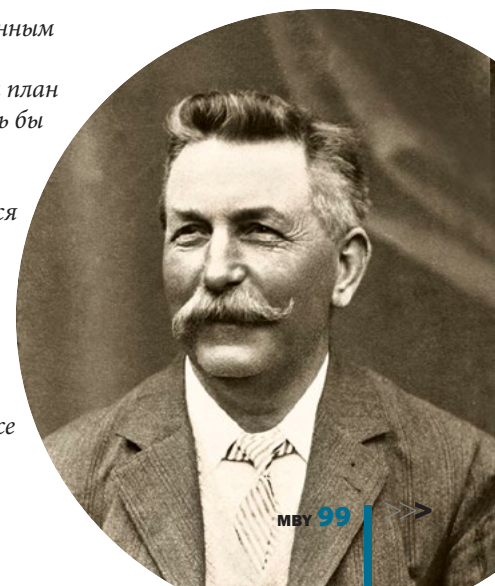
В 1875 году в начале своего бизнеса прадед сказал: «Моя фирма должна стать признанным лидером по качеству и характеристикам судов». Полагаю, сегодня за маркетинговый план реализации подобного девиза нам пришлось бы заплатить специализированной компании немало денег! (Смеется.) Мы стараемся соблюдать этот завет и всегда оставаться на пике инноваций.

**В истории компании имело место что-либо, что вы захотели бы изменить, будь такая возможность?**

Не думаю, поскольку все произошедшее случилось по тем или иным причинам. Мы все совершаем ошибки, и я всегда объясняю

**Вверху:**  
17-метровая яхта семьи Люрссен, носившая название *Onkel Fidi* («Дядя Фиди») в честь основателя верфи Фридриха Люрссена (1920 г.).

**Внизу:**  
Освоив искусство судостроения, Фридрих Люрссен начал работать вместе со своим отцом Людером Люрссеном и в 1875 году в возрасте 24 лет организовал собственную верфь неподалеку от Бремена.





**Вверху:**  
1975 год — год столетия Lürssen в судостроении. Питер Люрссен (слева) и его двоюродный брат Фридрих (справа) получили свои первые доли в компании. В центре стоят их отцы Герт и Фриц-Отто Люрссены.

**На странице справа, сверху вниз:**  
В 1925 году компания отпраздновала сразу два события: спуск на воду 10-тысячного по счету судна и 50-летний юбилей.

Недавно Lürssen установила очередной рекорд, построив самую длинную в мире суперяхту *Azzam* менее чем за три года.

*сотрудникам, что в этом нет ничего предвзятого: главное — извлечь из ошибки урок. Человек должен понять, что поступил неправильно, проанализировать, почему так произошло, и постараться, чтобы в будущем ситуация не повторилась. Я не считаю, что историю следует менять, ведь она дает нам очень ценный опыт.*

### **Немецкое судостроение всегда развивалось на пике технического прогресса. Какие ключевые технологии определяют этот вектор сегодня?**

*В современном мире серьезные изобретения возможны почти в любой области, но индустрией суперяхт движут не единичные гениальные решения, а совокупность небольших улучшений, которые мы воплощаем в каждом проекте, пытаясь сделать следующую яхту чуть лучше предыдущей. Вряд ли сегодня одна новаторская идея сможет перевернуть все судостроение, а вот постепенное совершенствование, например, тех же выхлопных систем дает свои результаты. Задолго до введения стандартов IMO Tier III, которые вступят в силу в 2016 году, мы начали разрабатывать фильтрационные системы для маршевых двигателей и пытаться выводить выхлоп генераторов в атмосферу, а не в воду.*

*Кроме того, мы постоянно повышаем эффективность производства и потребления электроэнергии на борту, используя, например, тепловую энергию главных дизелей для производства воды.*

### **Основными конкурентами немецких верфей выступают голландские судостроители, консолидированные под «зонтиком» HISWA. Как вам удается обыгрывать их в борьбе за клиентов?**

*В Голландии давние и сильные традиции судостроения. Премудростям этого дела у голландцев учились многие, даже ваш император Петр I. Голландцы умеют строить очень хорошие яхты, но и другие могут создавать лодки не хуже. Несмотря на союз под эгидой HISWA, верфи Нидерландов по-прежнему конкурируют между собой. Мы хорошо знаем наших голландских коллег, взаимодействуем с ними и в отношении качества продукции находимся в одной и той же когорте северо-европейских производителей. Возможно, у нас есть некоторое преимущество в виде существенно большего штата инженеров: в прошлом году мы взяли на работу еще более ста человек, половина из которых — высококлассные конструкторы. Это очень помогает на больших уникальных проектах, когда в ходе постройки*



неминуемо возникают проблемы. Мы можем позволить себе выделить на решение каждой из них по 10–20 инженеров, причем зачастую в процессе при обязательном соблюдении качества совершенствуется конструкция.

### Не является ли рост числа конструкторов признаком того, что компьютерные системы проектирования пока не стали панацеей?

Мы используем комплексное программное обеспечение, пожалуй, одно из самых сложных в яхтенной индустрии. Но чтобы поставить компьютеру корректную задачу, нужны профессионалы. CAD — это лишь инструмент, и без людей результат лишен творческой составляющей. В 1920-х годах мой дед спроектировал 75-метровую моторную яхту;

она не была построена, но дизайн ее интерьеров и бортовых систем был несравнимо проще, чем у современных судов. Большой штат инженеров нужен для того, чтобы сводить все сложные элементы воедино и гарантировать их работу на яхте.

### Строит ли Lürssen суперяхты, соответствующие стандартам Passenger Yacht Code, и каковы перспективы развития индустрии в этом направлении?

Думаю, многие не отказались бы от яхты, построенной по требованиям РУС, поскольку это дает возможность взять на борт более 12 пассажиров (до 36 человек. — Прим. МВУ). Мы уже построили одну такую яхту, на очереди еще несколько проектов. Воплотить их сложнее, так как требования безопасности РУС ближе к круизным лайнерам, чем к прогулочным яхтам. Нам приходится искать нестандартные решения, чтобы владелец и гости по-прежнему ощущали себя на частной яхте, а не на лайнере. Во многом это подразумевает использование особых материалов отделки: у нас даже есть специальное подразделение, которое занимается исключительно сертификацией подобных вещей для интерьеров и весьма преуспело в этом деле.

### Завеса секретности над новыми суперяхтами в последние годы все плотнее. Что ждет нас в будущем? Отсутствие публичности вредит или помогает верфям?

Сама постановка вопроса уже предполагает, что я не имею права на него отвечать! (Смеется.) Мы не должны забывать, что производим



### НАГРАДА ISS

В 1991 году Международное суперяхтенное общество (International Superyacht Society) присвоило 40-метровой яхте *Be Mine* (прежнее название *Leopora*) престижную награду за выдающийся дизайн. Она была полностью сконструирована и построена в новом независимом подразделении компании Lürssen и получила звание «Яхта года». В 2009 году *Be Mine* прошла очередной рефит и сейчас доступна для чартера.





персональный, глубоко личный продукт. Вы же вряд ли захотите, чтобы ваш частный дом появился на всеобщее обозрение в журнале! Я вот точно этого не хочу. Кроме того, яхта — результат больших финансовых вложений, и к этому следует относиться с уважением. Из моего опыта: владельцы яхт, как правило, предпочитают сохранять высокий уровень конфиденциальности и самостоятельно решать, кому показывать свое имущество, а кому нет. Я очень хорошо понимаю их мотивы, и компания старается выполнять соответствующие требования. Lürssen уже много лет строит корабли для ВМС, поэтому имеющийся опыт помогает верфи сохранять яхтенные проекты в строгом секрете.

**Ваша позиция понятна. Но ведь яхта — это как произведение искусства, которое люди могут не увидеть! Выходит, талантливый художник создает гениальные полотна, которые осядут в частных коллекциях?**

Так и есть, тем более что многие картины, заказанные известным художникам состоятельными людьми, никогда не появлялись на публике. В нашем чрезвычайно публичном мире, когда ты идешь в ресторан и тут же в социальных сетях можешь посмотреть фотографии побывавших там людей, я разделяю нежелание владельцев показывать

свои яхты. Нам это создает определенные сложности, поскольку мы не имеем права показывать потенциальным заказчикам интерьеры уже готовых яхт. Сотрудники верфи гордятся результатом своей работы, но мы все понимаем, почему приходится держать его в секрете.

**На обложках многих журналов сейчас красуется суперяхта Ester III. Это одна из многих построенных Lürssen яхт, или у вас к этому проекту особенное отношение?**

Мы строим всего две яхты в год: каждая из них уникальна, и к каждой у нас особое отношение. То, как начинается проект, как выстраиваются взаимосвязи с заказчиком и его командой, как рождается и меняется дизайн, — все это трансформируется в личный опыт, будто растешь собственного ребенка. С Ester III такая же история, и по множеству причин она навсегда останется у меня в памяти.

**Чего вы ожидаете от предстоящего Monaco Yacht Show?**

Для нас большая удача, что на выставке будет показана Ester III, — уже третий год подряд мы выступаем с «живыми» яхтами. MYS — прекрасная выставка с огромным потенциалом, поскольку, помимо боат-шоу, в Монако проводятся всевозможные мероприятия для

#### Сверху вниз:

Суперяхта Ester III станет одним из главных и ожидаемых экспонатов на Monaco Yacht Show 2015.

Получив инженерное образование в Германии и навыки менеджмента в США, в 1987 году Питер Люрссен начал работать в компании.

Оптимальное сочетание инноваций и дизайна — одна из самых сильных сторон яхт Lürssen.

#### На странице справа:

Питер и Фредерик Люрссены приехали с семьями в Санкт-Петербург на концерт Немецкого камерного филармонического оркестра Бремена в Мариинском театре.



*Если с самого начала все сделано правильно, то инвестиции в яхту — это инвестиции в будущее*



## CARINTHIA VI

В 1971 году эта яхта (длина 71 м) стала первым крупным проектом именитого дизайнера Джона Банненберга. Она до сих пор выглядит современно и считается стилистическим прототипом современных суперяхт Lürssen

потенциальных клиентов, которые приезжают туда развлечься и заодно заглядывают на выставку.

К сожалению, из-за ограниченных возможностей порта Эркюль расширить MYS сложно, и большинство крупных яхт вынуждены стоять на рейде. Устроители выставки понимают, что именно верфи, а не производители оборудования и других товаров являются основным двигателем боат-шоу, поэтому делают все возможное, чтобы предоставить им наилучшие условия. Открытие нового здания яхт-клуба Монако в прошлом году позволило нам провести большую вечеринку в заключительный день выставки, и теперь мы будем делать это ежегодно.

### Как случилось, что вы начали спонсировать Немецкий камерный филармонический оркестр Бремена?

Моя бабушка была хорошей певицей, мать выросла в семье музыкантов, где все шестеро детей играли на различных инструментах. С детства родители водили нас с братом и сестрой на концерты, отчего у меня сформировалась тяга к музыке. Мне всегда нравилось помогать музыкантам: в отличие от поп-культуры, в классической музыке очень трудно заработать. Впервые встретившись с бременским филармоническим оркестром, который вчера исполнял симфонии Брамса

в концертном зале Мариинского театра, я осознал, что эти люди влюблены в музыку так же, как я люблю яхты. При этом они молоды, полны энтузиазма и работают за маленькие деньги. Многие из них могли бы получать гораздо больше на другой работе, но остались верны музыке.

В 1990-х годах, когда оркестр оказался на распутье в поисках нового места, я убедил музыкантов поехать в Бремен. С тех пор я поддерживаю их и все больше убеждаюсь, что музыка — великолепный способ объединять людей: в концертном зале они забывают обо всем и становятся частью одного целого.

### Что бы вы сказали своим будущим клиентам?

Во-первых, яхтинг — это невероятный опыт! Яхта предоставляет уникальную возможность остаться наедине с важными для вас людьми и быть уверенным, что вас не побеспокоят. В отеле это нереально; там нет такой связи с семьей и друзьями, как на борту, плюс отдых на яхте безопасный, поскольку рядом нет чужаков.

Во-вторых, яхта — очень дорогая вещь, способная сохранить свою ценность даже в кризисное время. Если с самого начала все сделано правильно, то инвестиции в яхту — это инвестиции в будущее. **MVU**



ESTER III

# Путеводная звезда

Эстер — красивое, редкое и сильное имя с древними корнями. На языке фарси оно означает «звезда» и, возможно, происходит от имени шумеро-аккадской богини Иштар. Женщины с этим именем отличаются надежностью и преданностью семье. А нам давно известно: как корабль назовешь, так он и поплывет. Не так ли?

Текст Антон Черкасов Фото Клаус Джордан и Гийом Плиссон





Новая *Ester* — уже третья яхта своего владельца, носящая это близкое ему имя. Она стала не только больше, но мужественнее, строже и совершеннее. Стальной корпус, безупречная техническая начинка, четыре связанные стеклянным лифтом палубы, шесть гостевых кают и два закрытых салона — в наши дни это уже стандартный джентльменский набор любой суперяхты. Но не все так просто.

## ИНДИВИДУАЛЬНОСТЬ

Одна из особенностей *Ester III* заключается в том, что вертолетная площадка touch-and-go расположена прямо на крыше ходовой рубки, чтобы прибывающие по воздуху гости не нарушали размеренное течение жизни на открытых палубах в корме. Учитывая, что владелец *Ester III* — человек семейный, придающий большое значение традициям гостеприимства и ценя-



## Формы

Интерьеры *Ester III* исполнены округлых форм, которые легли в основу всей концепции оформления помещений



**На странице слева:**

Салон на главной палубе оформлен в классическом французском стиле с налетом современности.

**Сверху вниз:**

В изголовье широкой кровати в каюте владельца расположено панно ручной работы с умиротворяющим сюжетом.

Гостевые каюты немного разнятся стилистикой, но их объединяют изображения воды, растений и птиц.

ший высокую кухню, гости на борту вряд ли станут редкостью.

Дизайн яхты разработал Эспен Ойно. Помимо максимального наполнения помещений светом, одна из его главных задач состояла в том, чтобы сделать открытые палубы наиболее комфортабельными и обитаемыми в любую погоду. Для развлечения гостей на одной из них он организовал открытый кинотеатр, танцпол и даже поле для мини-гольфа.

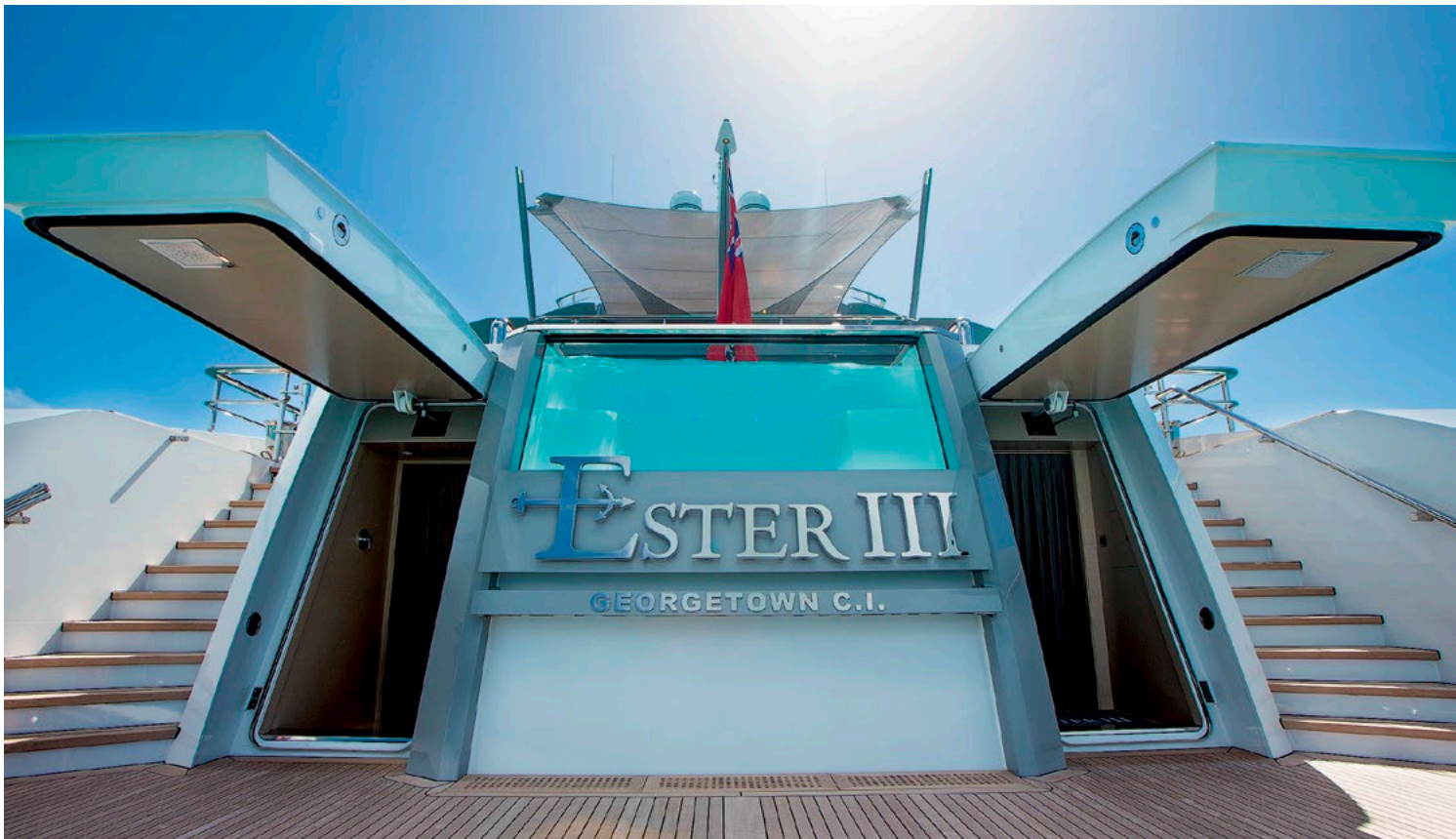
Интересно, что бассейн на *Ester* тоже получился не совсем обычным — его чаша размерами превосходит таковые на судах близкой длины. Видимо, желание заказчика «делать всё как для себя» стало для дизайнера своего рода карт-бланшем.

Поскольку яхта будет проводить много времени на якорных стоянках в раз-

ных акваториях планеты, Эспен Ойно настоятельно рекомендовал владельцу закрытый тендер — для защиты пассажиров от дождя, ветра и брызг. В итоге верфь Windy построила кастомный лимо-тендер по дизайну Ойно, внешне похожий на *Ester III* и оборудованный сдвижной крышей. Специально под него конструкторы разработали достаточно высокий гараж, но поместили его не близко к ватерлинии в кормовой части судна, а высоко в носу.

**В каютах  
Ester III  
царит  
зазеркально-  
сказочный,  
полный жизни  
мир**

«Такая планировка имеет свои преимущества и повышает комфорт в каюте владельца, которая расположена ближе к миделю, — поясняет Эспен Ойно. — Кроме того, это дало возможность освободить пространство в корме для прямого доступа с кормовой платформы к зоне спа (сауна, массажная комната и спортзал) и складу водных игрушек».



## ГРАНИ ЭСТЕТИКИ

Впервые увидев *Ester III* изнутри, можно почти влюбиться в созданные Паскалем Раймондом и Эндрю Лэнгтоном интерьеры. Прогуливаясь по яхте, ощущаешь себя на грани двух миров.

Один — почти реальный мир утонченной французской классики из века позапрошлого, когда гости таких в меру роскошных салонов, сидя в креслах, вели светские беседы на языке Мольера под негромкую музыку струнного квартета. Другой — зазеркально-сказочный мир, манящий вас в каюты *Ester III*, где по искусно расписанным стенам выюются диковинные цветы, на тоненьких веточках неизвестных растений сидят певчие птицы, а в небе порхают ласточки и парят журавли. В этом мире мягко струится вода, взор устремляется куда-то вдаль, и кажется, будто само время течет здесь иначе. Не верите? Рассмотрите внимательно панно над кроватью в мастер-каюте и скажите: кто сидит на стволе дерева в нижнем левом углу и смотрит на сказочный закат над уснувшим озером?

А вообще, основной дизайнерский мотив, нотки которого легко уловимы во всем оформлении яхты, — это округлые

формы. Даже абажуры светильников здесь выполнены в виде раковин моллюсков-наутилусов — удивительное природное воплощение спирали Фибоначчи.

## НА ПУТИ К ТРОНУ

В конце июля началось голосование по конкурсу International Superyacht Society Design Award. Среди шести номинантов в категории яхт «65+ метров» значились две построенные в конце 2014 года суперяхты Lürssen: *Kismet* и *Ester III*. *Kismet* на 30 метров длиннее *Ester III*, и по забавному совпадению над ее внешним и внутренним дизайном работала та же «сладкая парочка» — Espen Oino International и Raymond Langton Design. То, что победителем в этом году станет одна из лодок Lürssen, практически не вызывает сомнений,

но в том, кого именно возведут на пьедестал участники голосования, и заключается интрига. Однако, судя по тому, что женщина с именем Эстер «всегда верховодит в семье, а почти мужская выдержка помогает ей с легкостью преодолевать самые сложные препятствия», другим претендентам на трон в этот раз придется посторониться. **MBV**

*Эту семейную яхту вряд ли когда-нибудь отдадут в чартер*

**ДЛИНА**  
216 Ф (65,99 М)

**ШИРИНА**  
38 Ф (11,60 М)

**ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ**  
1388 Т

**ОСАДКА**  
11 Ф (3,40 М)

**ЗАПАС ТОПЛИВА**  
120 Т

**ЗАПАС ВОДЫ**  
18,6 Т

**ДВИГАТЕЛИ**  
2 × MTU 12V 4000 M63

**АВТОНОМНОСТЬ**  
4000 МИЛЬ

**СКОРОСТЬ**  
12/17 УЗЛОВ

**ПАССАЖИРЫ**  
12 ЧЕЛОВЕК

**ЭКИПАЖ**  
18 ЧЕЛОВЕК

**ДИЗАЙН**  
ESPEN OINO  
INTERNATIONAL/  
RAYMOND LANGTON  
DESIGN/SILVERLINING



# РИСК ВО ИМЯ ЦЕЛИ

Голландская верфь Heesen Yachts чрезвычайно популярна у россиян — за последние два года большинство построенных там суперяхт приобрели именно наши соотечественники. О том, что лежит в основе такого спроса и почему компания может позволить себе закладывать новые проекты еще до появления покупателя, нам рассказал Марк Кавендиш, директор по продажам и маркетингу Heesen Yachts.

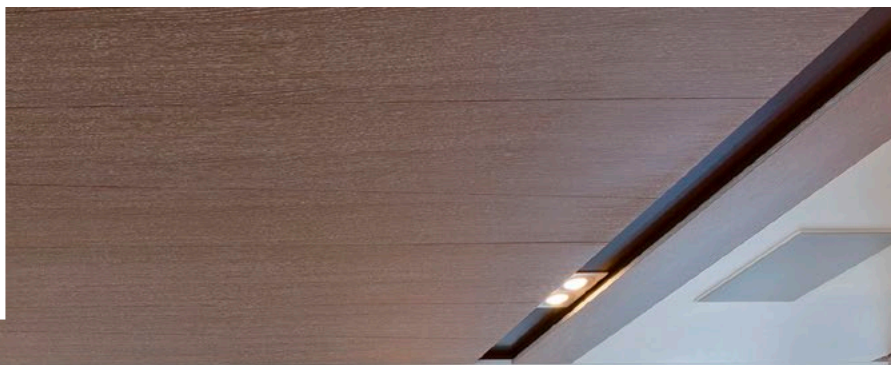
Текст Антон Черкасов Фото Дэвид Черчилль, Эмилио Бианки и Жиль Мартин Раже





**В** период с 2010 по 2015 год число яхт длиной более 40 м, которые принадлежат россиянам, увеличилось вдвое. На сегодня это 8% мирового флота суперяхт — всего на процент меньше, чем на Ближнем Востоке. Неудивительно, что своим развитием в XXI веке вся европейская индустрия суперяхт во многом обязана российским клиентам. Heesen Yachts не исключение, поскольку является одной из немногих верфей, которые специализируются на судах из алюминиевого сплава и обладают особыми навыками и технологиями, позволяющими получать легкие, но в то же время прочные и быстроходные суда.

«Полагаю, что российским клиентам комфортно работать с верфями Северной Европы, в частности с голландскими, поскольку у нас общие ментальность и подход к работе, — объясняет популярность бренда Heesen Yachts Марк Кавендиш. — Кроме того, важную роль играет репутация компании, так как мы всегда выполняем заказы в срок. Наконец, заказчики из России, многие из которых достаточно молоды, весьма импонирует яркий, современный стиль, присущий нашим яхтам».



## СТАВКА НА ИННОВАЦИИ

Опираясь на анализ демографических данных, Heesen Yachts при разработке проектов своих судов ориентируется на более молодую аудиторию, которая, помимо стилистических решений, уделяет существенное внимание инновационной технической начинке яхты. Несколько лет назад, используя технические наработки конструкторского бюро Van Oossanen Naval Architects, компания запустила маркетинговую программу «The future is now», в которой особый упор сделан на высокую экономичность корпусов с подводным крылом Hull Vane (см. статью в МВУ №4 (22), 2013) и обводами Fast Displacement Hull Form (FDHF).

Выбранный вектор развития Heesen Yachts оказался весьма эффективным: эти два технических решения не только повысили экономичность суперяхт, но и сами по себе стали важным аргументом при продаже.

«В этом году мы передали российскому заказчику 55-метровую стальную яхту

*Устойчивое  
положение  
позволяет верфи  
закладывать  
суперяхты  
впрок*

с FDHF, а сейчас строим 70-метровую лодку с той же технологией, — делится успехами Марк Кавендиш. — Кроме того, в работе находится алюминиевая яхта с FDHF длиной 50 м; ее максимальная скорость всего 16 узлов, но при этом общий расход топлива на крейсерских 10 узлах составит рекордные 85 л/ч. На борту будет стоять гибридная пропульсивная установка с двумя электромоторами, которые, работая от генераторов, позволят идти на скорости до 9 узлов в полной тишине с минимальным потреблением горючего. Таким образом, вечером, когда пассажиры уснут, яхта может покинуть марину в беззвучном режиме и совершить ночной переход на сотню миль, а утром, когда гости проснутся, переключиться на маршевые двигатели.

На руку Heesen Yachts и тот факт, что применять Hull Vane и FDHF можно на суперяхтах любой длины, и сегодня компания ограничена лишь габаритами своих эллингов, позволяющих строить лодки до 80 м.

### Вверху:

Легко, светло и воздушно — именно так ощущаешь интерьеры на борту яхты *Azura*, созданные студией Bannenberg & Rowell.

### На странице справа:

Повсеместно в дизайне интерьера *Elena* проходит невидимая линия горизонта, проводящая границу между землей и небом. Ее подчеркивают сочетания различных текстур, гармоничное совмещение темных и светлых материалов, различных сортов мрамора и обивочных тканей.



### Коллектив

На Heesen Yachts давно сложилась крепкая команда профессионалов, которые всегда лояльны к пожеланиям заказчика и стремятся воплотить их в жизнь наилучшим образом

Заказчики приезжают на расположенную в симпатичном городке Осс верфь с совершенно разными идеями, но почти все они живо интересуются развитием своего проекта и активно участвуют в текущей работе, заглядывая на производство по несколько раз в год.

«Всего месяц назад мы сдали готовую яхту заказчику из России, который всегда оставался в курсе всех мельчайших деталей своей лодки, — рассказывает Марк Кавендиш. — Уровень индивидуализации абсолютно всего на борту был наивысшим, но владелец знал даже такие нюансы, как высота столов в салоне и каютах, что встречается крайне редко! Если у наших клиентов нет возможности или желания тратить на все это время, то в любом случае они регулярно получают от нас подробные отчеты с фотографиями напрямую или через своих представителей. Припоминаю лишь одного заказчика, который ни разу не появился на верфи с момента начала строительства, но это следует расценивать скорее как исключение».

### ДВЕ СЕСТРЫ

В условиях нестабильного экономического климата лишь единичные верфи могут позволить себе закладывать суперяхты еще до того, как найден заказчик, и продавать их в ходе строительства. Устойчивое финансовое положение и хорошая репутация позволяют Heesen Yachts успешно реализовывать эту стратегию, которая помогает равномерно загружать производство и уверенно чувствовать себя на пиках спроса.

«Это выгодно не только нам, но и клиентам, поскольку верфь заранее взяла на себя самую тяжелую миссию по разработке дизайна и конструкции, — поясняет Марк Кавендиш. — Клиенты приходят в проект, когда судно наполовину построено, корректируют интерьеры по своему вкусу и получают готовую яхту гораздо быстрее — уже через год или полтора. Кроме того, начиная строительство заранее, мы избавляем клиентов от серьезных рисков, поскольку верфь в любом случае закончит работы в срок. Более того, тем самым мы поддерживаем жизнеспособность рынка».



Хорошим примером такого подхода служат две новые стальные 47-метровые суперяхты Heesen: *Elena* и *Asya*. Они построены на общей платформе, у них та же конструкция, что и у более ранних *Lady Petra*, *Blind Date* и *My Secret*, в свое время удостоившихся премии World Superyacht Award. Однако у *Elena* и *Asya* впервые модернизировали надстройки: вместо бортового остекления с широкими стойками, придававшими старомодный оттенок, появилась сплошная «стена» надежно приклеенного стекла. На *Asya* изменения коснулись и помещений экипажа, которые теперь соответствуют требованиям стандарта LY3, а также помещения для спасательного тендера перед ходовой рубкой.

Спокойный интерьер в стиле ар-деко для *Elena* разрабатывали не менее известные специалисты из Omega Architects.

«В первую очередь мы старались воссоздать идеальную домашнюю атмосферу с использованием близких к природе естественных форм и материалов, —

**Asya  
и Elena  
первыми  
получили  
модернизированные  
надстройки**

поясняет руководитель студии Фрэнк Лаупман, прежде работавший дизайнером на Heesen Yachts. — Разнообразие природных ландшафтов вдохновило нас на придание каждой каюте собственного настроения с помощью разных цветов и материалов. Например, в столовой ощущается атмосфера леса: теплые коричневые тона имитируют почву, а фиолетовые пятна внизу ассоциируются с колокольчиками».

Главной концепцией при создании интерьеров *Asya* стала «простота как крайняя форма сложности», и реализовали ее дизайнеры из студии Bannenberg & Rowell. В отделке салонов и кают судна ясно ощущается влияние таких столпов индустриального дизайна и архитектуры, как Дитер Рам, Фрэнк Ллойд Райт и Тадао Андо, а общая расслабленная атмосфера наполнена дальневосточными мотивами.

«К счастью, обоим покупателям очень понравились готовые интерьеры, — рассказывает Марк Кавендиш. — Владелец *Elena* (тоже, кстати, из России) принял яхту как есть, а заказчик *Asya*

#### Сверху вниз:

Технически совершенные и стилистически безупречные яхты Heesen соответствуют требованиям времени.

Заложенные до появления заказчика проекты могут иметь одинаковую конструкцию, но в итоге все они являются высоко индивидуальными судами с узнаваемым характером.

Разрабатывая дизайн своих судов, Heesen Yachts во многом делает ставку на новое поколение сравнительно молодых клиентов.

#### На странице справа:

Марк Кавендиш, директор Heesen Yachts по продажам и маркетингу.

*«Начиная строительство  
заранее, мы избавляем  
клиентов от серьезных рисков  
и поддерживаем  
жизнеспособность  
рынка»*





с Ближнего Востока попросил всего лишь изменить цвет лакировки некоторых деревянных элементов. Месяц назад я был у него в гостях: он практически живет на борту и очень доволен своим приобретением; мы даже обсуждаем строительство новой, гораздо более крупной яхты для него».

Начиная строить яхту без заказчика, Heesen Yachts всегда привлекает дизайнерские студии с солидной репутацией, причем старается делать так, чтобы одна студия не оформляла несколько яхт подряд — это помогает избежать возможных повторов в интерьерах. Если впоследствии владельцы хотят заменить какие-то элементы дизайна, то вместе с дизайнерами верфь ищет оптимальный способ, позволяющий сохранить стилистическую целостность оформления и уникальную детализацию. Например, когда

**Компания старается разнообразить выбор дизайнеров интерьеров**

покупатель желает заменить мраморную отделку ванной комнаты, специалисты верфи едут с ним к поставщикам (обычно в Италию), вместе подбирают и тут же приобретают конкретную плитку, из которой потом нарежут необходимые элементы. С одной стороны, это требует времени, но с другой — заказчик гарантированно избавлен от неприятных сюрпризов, когда оттенок или рисунок камня не соответствуют его ожиданиям.

### ЖИЗНЬ ИДЕТ

Иногда случается, что заказчик яхты на какой-то верфи по тем или иным причинам отказывается от постройки, и тогда возникает необходимость искать нового хозяина. Для Heesen Yachts это абсолютно не типично, но даже в такой ситуации верфь способна проявить исключительную гибкость и довести дело до конца.

**ДОСЬЕ**  
HEESEN YACHTS

**ТЕРРИТОРИЯ**  
4,4 ГА

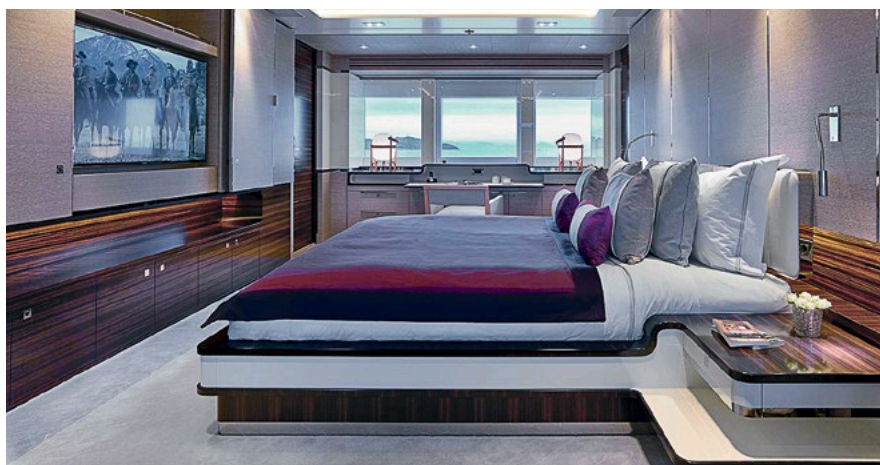
**ПЛОЩАДЬ**  
**ЭЛЛИНГОВ**  
**И МАСТЕРСКИХ**  
22 000 М<sup>2</sup>

**ДЛИНА ЯХТ**  
35–80 М

**ЧИСЛО ШТАТНЫХ**  
**СОТРУДНИКОВ**  
370

**ОБЩЕЕ ЧИСЛО**  
**СОТРУДНИКОВ**  
600

**ПОСТРОЕНО ЯХТ**  
**С 1978 ГОДА**  
170+



**На странице слева, сверху вниз:**  
Невероятная мраморная ванная комната в каюте владельца *Elena* с великолепным мозаичным панно «Древо жизни».

Обеденная зона на главной палубе *Elena*.

Мастер-каюта на *Elena* оформлена под знаменитую «Воду», и благодаря тонкой вышивке по обитым тканью стенам бегут приятные взору волны.

**Сверху вниз:**  
С технической точки зрения посты управления на *Elena* и *Asya* очень близки.

Каюта владельца на *Asya*.

Центральная лестница, соединяющая палубы *Elena*.

«Для всех это большой стресс, — говорит Марк Кавендиш, — однако жизнь есть жизнь. Мы действуем по ситуации, готовы даже полностью переделать интерьеры, но в итоге яхта все равно обретает владельца. К счастью, в последний раз мы сталкивались с этим давно».

На Hessen Yachts непрерывно кипит жизнь: помимо прочих судов, на верфи сейчас находится в постройке самая крупная в истории компании яхта из алюминиевого сплава длиной 70 м (проект *Комета*). В ее корпусе типа FDHF установят три маршевых двигателя, два из которых работают на гребные валы, а центральный — на водомет, способный обеспечивать судну разгон до 30 узлов. Национальность заказчика этой яхты пока не разглашают, но вряд ли кто удивится, если им окажется россиянин: наши люди покупают подобные вещи только в проверенных местах. [MBY](#)

# Золотой юбилей

Пятидесятилетие — для человека или для компании — хороший повод осмыслить свершенное и попытаться заглянуть в будущее.

Текст **Марина Бутусова**



# 50

лет — солидный юбилей и для человека, который есть мера всех вещей, и для компании. Для

серьезной и успешной яхтенной верфи пять десятков лет — это несколько поколений сотрудников, заметные достижения в технологиях, яркие изменения в дизайне, награды на выставках и конкурсах, мировая известность и тысячи клиентов, влюбленных в бренд. Этот бренд — Princess, чьи моторные яхты бороздят, наверное, все моря планеты.

Для компании Princess Yachts International, как и для человека, прожитые полвека — это череда этапов взросления, каждый из которых обычно сопровождается своими трудностями и своими победами. В юбилейный

год самое время оглянуться и оценить события этих этапов, чтобы если не попытаться раскрыть секрет успеха и вывести его универсальную формулу, то хотя бы понять принципы, следование которым позволяет на шестом десятке сказать о личности или о проекте: всё состоялось.

## ДЕТСТВО PRINCESS

Как и в жизни человека, в развитии компании на этапе становления громадное значение имеют первые, иногда непредсказуемые успехи, которые становятся фундаментом успехов дальнейших.

Небольшая британская компания Marine Projects Ltd была основана в Плимуте (графство Девон) для строительства моторных яхт и дальнейшего их использования в чартере. Учредители компании Дэвид Кинг и двое его приятелей с энтузиазмом работали над первым проек-





*Начав с небольшого производства, Princess стала брендом мирового уровня*



**КРИС ГЕЙТС,**  
управляющий директор Princess

Юбилей — это приятно, но для меня сейчас важнее не история Princess, а ее будущее. Следующие 10 лет мы будем развивать каждую из линеек бренда, воспитывать новое поколение любителей яхт, готовых бороздить моря вместе с Princess. Я не ставлю целью занять условное «первое место» в отрасли. Можно вырваться вперед в одном и отстать в другом. Важнее баланс: удовольствие клиентов, хорошая работа дилеров, лояльность рынка и успешное развитие модельного ряда. Мы каждый день стараемся делать лучшее из того, на что способны. В этом я и вижу секрет успеха.

том в крохотном по нынешним меркам помещении и могли только мечтать о массовом строительстве своих яхт. Но уже первая модель Project 31 неожиданно понравилась рынку. Главная яхта продана немедленно, и команда взялась за развитие программы — уже с осознанием потенциала: за четыре года было построено и продано более 150 корпусов.

Конечно, как и для человека, для компании важно, чтобы обнаруженный талант был своевременно поддержан: на начальном этапе именно последовательные шаги в завоевании рынка — основа будущего успеха. Вскоре команда спустила со стапеля и презентовала на Лондонском шоу первую Princess 32 — модель, которая последующие 10 лет пользовалась неизменной и заслуженной популярностью на многих рынках, чему способствовала грамотно организованная в те же годы дистрибьюторская сеть.



В 1973 году ныне легендарный яхтенный дизайнер Джон Беннетт взялся за проектирование двух новых моделей, и уже в следующем году со стапеля сошли яхты Princess 25 и Princess 37.

## ОТРОЧЕСТВО PRINCESS

Самое важное занятие для молодого человека — это поиск собственного образа во всем: от стиля в одежде до манеры держаться в обществе. А еще это лучшее время для обретения друзей на всю жизнь.

Развитие бренда Princess в этот период тоже было связано с поиском стиля. Тогда появилась первая флайбриджная модель Princess 37. А уже в 1981 году произошла знаковая встреча, которая обернулась многолетним плодотворным сотрудничеством: компания начала работать с Бернардом Олесински. Первый созданный им проект — яхта Princess 30DS — стал хитом следующего десятилетия: компания продала более 500 корпусов. Свой





стиль найден: уверенный, динамичный силуэт, трапециевидный «разрез» окон, строгая, но не лишенная изящества четкость формообразующих линий останутся узнаваемыми чертами многих последующих моделей верфи.

В эти годы Princess росла и расширялась в прямом смысле: флагманская модель Princess 45 стала самой большой яхтой, производимой тогда в Великобритании, а первая модель Princess 286 Riviera не только открыла новое спортивное направление, но и новый рынок — средиземноморский.

## ЮНОСТЬ PRINCESS

Возраст от 20 до 30 лет — период первого значительного успеха, «перехода на серьезный уровень». В эти годы человек уже знает, чего хочет, и от случайных увлечений и стартапов переходит во взрослый бизнес. Главный признак того, что развитие идет успешно, — общественное признание: деятельность героя нравится уже не только близким, друзьям и деловым партнерам, но гораздо более широкому кругу людей.

К этому времени верфь из камерного производства превратилась в солидное предприятие, но качественный скачок пришелся на 1989 год, когда вошли в строй производственные мощности Lantage 1 в Плимуте. В том числе и благодаря солидному техническому обновлению построен новый флагман Princess 65 — опять самая большая британская яхта. Надо упомянуть и появление в модельном ряду спортивных быстроходных V39 и V52.

Неудивительно, что в эти годы верфь, давно уже облаканную на многочисленных отраслевых выставках и конкурсах, наградили престижной королевской премией за заслуги в бизнесе Queen's Export Award, — трудно представить более весомое признание достижений и статуса компании.

## МОЛОДОСТЬ PRINCESS

Народная примета: если к 30 годам вы правильно выбрали вектор и логику развития, в следующее десятилетие все у вас будет хорошо. Сил по-прежнему много, определенный опыт уже появился — что еще нужно для успеха?

Верфь Princess в эти годы, вопреки колебаниям экономики и обострению конкуренции, переживала постоянный подъем. Это время рождения «гигантов»: появилась Princess 20M — первая яхта «метровой» серии. За ней со стапеля сошла Princess 52 — первая европейская яхта с дизельными двигателями с электронным управлением. А в 2000 году новым флагманом V-класса (спортивные яхты без флайбриджа) стала Princess V65. Кроме того, в это десятилетие верфь запустила новые производственные мощности. А в следующее тысячелетие компания вошла уже с новым именем: Marine Projects превратилась в Princess Yachts International.

## ЗРЕЛОСТЬ PRINCESS

Оглядываясь на первую половину жизни, 40-летний человек изумляется — не столько прожитым годам, сколько изменению масштаба жизни. Много переосмысливается. Задачи, которые прежде казались чуть ли не покорением Эвереста, становятся частью каждодневных дел и не требуют жизненных ресурсов. Уже трудно даже представить, как можно не уметь управлять автомобилем, а крупное финансовое поощрение десятилетней давности сегодня эквивалентно десятой части месячного дохода. И сам возраст, который прежде казался порогом старости, вдруг ощущается легко и радостно, потому что понятно: главные победы еще впереди.

Если говорить о компании, то известная фраза «В 40 лет жизнь только начинается» оказывается справедливой как никогда раньше.

## БИОГРАФИЯ ЦИФРЫ И ФАКТЫ

### 1965

Основание компании Marine Projects в Плимуте. Постройка яхты Project 31

### 1970

Освоение стеклопластикового производства и выпуск Princess 32 (более 1200 яхт). Формирование дистрибьюторской сети

### 1974

Выпуск моделей Princess 25 и Princess 37

### 1975–1981

Строительство флайбриджной версии Princess 37. Начало формовки корпусов всех моделей в комплекс The Lee Mill

### 1980

Princess 30DS — первая яхта, созданная в сотрудничестве с Бернардом Олесински

### 1981

Сдана Princess 45 — на тот момент самая крупная, наделенная революционным дизайном серийная моторная яхта Великобритании (более 400 корпусов)

### 1983

Для рынка региона Средиземного моря создана модель Princess 286 Riviera

### 1989

В Плимуте возведены новые производственные мощности верфи Lantage 1 (4200 м²).

### 1990

Спущена на воду Princess 65 — опять самая крутая на тот период серийная моторная яхта

### 1994

Созданы Princess V39 и V52 — первые модели спортивной линейки V Class быстроходных яхт

### 1996

Началась постройка Princess 20M

### 1997

Запущены новые мощности: верфь Coypool и Lantage 2



В эти годы Princess Yachts попала в Sunday Times HSBC Top Track 250 — список наиболее успешных британских частных компаний, получила сертификат ISO14001 (система экологического менеджмента производства, способствующая уменьшению вредного влияния на окружающую среду), удостоилась престижных премий в разных номинациях на европейских и азиатских яхтенных конкурсах. И это лишь малая часть побед.

Вхождение Princess Yachts в группу Moët Hennessy Louis Vuitton — холдинг, собравший несколько десятков роскошных брендов, включая Louis Vuitton, Christian Dior, Fendi, De Beers, Moët Chandon, Veuve Clicquot и др., лишь подтвердило репутацию верфи, чьи яхты давно стали для клиентов не просто местом для отдыха, но и показателем статуса. Технически почти идеальны — в отношении кораблестроительных качеств, оборудования, функциональности и безопасности. Построены

*Для Princess прошедшие 50 лет — это лишь блестящий старт*

с применением новейших технологий. В отношении дизайна, внешнего и интерьерного, способны конкурировать с итальянцами и французами — признанными корифеями эстетики... Так, если кратко, можно охарактеризовать лучшие модели Princess.

Очередной виток расширения производства был связан с тем, что в 2011 году верфь получила от Министерства обороны

Великобритании Южные доки Девонпорта — военно-морской базы Королевских ВМС, где развернула постройку суперяхт М-класса (длиной свыше 100 футов). Линейка быстро росла, и в 2012 году появилась на свет Princess 40M — флагман и гордость верфи. В линейке спортивных яхт тоже все хорошо: флагманская V85 продолжала собирать призы и награды. А вскоре появилась новая линия — S-класс (Sportbridge). Фантастически эффектная Princess S72 блистает на всех главных мировых яхтенных смотрах и успешно продается.

**КИРАН ДЖЕЙ ХЭСЛЭМ, директор по маркетингу Princess**

Главное для нас — правильное взаимодействие с заказчиками. Клиенты Princess — особая категория людей: они стремятся к самому лучшему и привыкли получать идеальный сервис где бы то ни было. Наша задача — не просто идти навстречу их потребностям, но даже предугадать таковые. Поэтому подготовке менеджеров и дилеров мы уделяем не меньше внимания, чем квалификации инженеров. И хотя Princess давно из маленького производства выросла в солидную корпорацию, мы по-прежнему выстраиваем особенные, личностные отношения с каждым нашим покупателем, поддерживаем диалог на всех этапах работы — от выбора яхты до ее обслуживания после спуска на воду в любой точке мира.



**На первом развороте:**  
Моторная яхта Princess 40M в Санкт-Петербурге на Неве.

**На втором развороте:**  
Первая модель верфи Project 31 на ходу. Плимут, 1965 г.

Команда компании Marine Projects, создававшая моторный крузер Project 31.

Принц Филипп, герцог Эдинбургский, супруг королевы Великобритании Елизаветы II, вручает Дэвиду Кингу премию Queen's Export Award (1988 г.).

Дэвид Кинг (в центре) со статушкой Нептуна — наградой World Superyacht Award, полученной за моторную яхту Princess 40M (2013 г.).

Премьера 2015 г. — Princess 35M (3 фото).

**Слева направо:**  
Одна из производственных площадок Princess Yachts International в Плимуте, находящаяся на Ньюпорт-стрит.

Моторная яхта Princess S65 — одна из премьерных моделей 2015 г.



## НАГРАДЫ РАЗНЫХ ЛЕТ

### 2012

**Princess V52** — «Лучший спортивный круизер» (более 45 футов)  
**Princess V39** — «Лучшая иностранная моторная яхта» (30–40 футов), США  
**Princess V52** — «Лучшая иностранная яхта» и Boat of the Year Japan

### 2013

**Princess 40M** — награда World Superyacht Award и приз Asia Boating Awards («Лучшая серийная яхта 24–40 м»)  
**Princess 32M** — «Лучшая серийная моторная яхта» (ежегодный конкурс Best of the Best Awards, Hurun Report)  
**Princess V39** — «Лучший спортивный круизер» (до 45 футов, Motor Boat of the Year Awards)  
Компания получила награды Large Business of the Year (Herald Business Awards) и Best Brand Collection (Singapore Yacht Show Awards)

### 2015

**Princess 43** — победитель среди флайбриджных яхт до 55 футов (Motor Boat Awards)  
**Princess 56** — «Лучшая иностранная яхта» (Boat of the Year Japan Awards)  
**Princess 40M** — «Лучшая яхта категории semi-custom свыше 25 м» (Asia Boating Awards)

## ЮБИЛЕЙ PRINCESS

Если человек к юбилею достиг публичного признания и безусловного уважения, его 50 лет — не итог жизни, а лишь начало очередного этапа. Век компании зачастую короче века человеческого, но когда перед нами столь успешный проект мирового уровня, как Princess, можно говорить о феномене — экономическом, техническом и социальном. И не будет чисто комплиментарной мысль, что прошедшие 50 лет — это лишь блестящий старт, и компания ждет еще много плодотворных десятилетий.

Как отметить полувековой рубеж? Назвать год юбилейным и устроить большой праздник для всех ценителей бренда! Официальные юбилейные торжества Princess Yachts пройдут на разных площадках, включая осенние выставки в Каннах и Монако. В Каннах в экспозиционный флот Princess войдет отреставрированная модель Project 31, с которой и началась биография компании.

А в августе состоялось «домашнее» чествование верфи: захватывающим приключением для сотрудников и друзей Princess стала праздничная встреча в Плимуте.

«Наконец-то мы собрали наших партнеров со всего мира в одном месте, чтобы познакомиться лично, вместе отпраздновать юбилей и обменяться опытом», — говорят организаторы мероприятия. Трудно переоценить практическое значение этого события, но и парадная часть достойна упоминания: торжественный гала-прием в средневековом замке впечатлил всех.

Данью дизайнерским поискам и постоянным стилистическим новациям стала спущенная на воду лазурная Princess 40M с названием ANKA, а премьеры модельного ряда в юбилейном году стали brand new Princess M35 и Princess S65. Помимо прочего, все элементы стиля бренда Princess — от рекламных буклетов до оформления стенда и собственно яхт — к юбилею ждет яркое обновление.

Но главное, чем можно отметить успех пяти славных десятилетий компании, — это продолжать работать и развиваться в заданном темпе. Возможно, именно в этом — упорно работать и непрерывно развиваться — и кроется самый важный смысл феномена Princess. **MBY**

(выпуск яхт линейки V Class). Спущена на воду Princess 52

### 2000

Постройка Princess V65

### 2001

Marine Projects переименована в Princess Yachts International plc.

### 2007

Построен новый флагман — моторная яхта Princess 95 MY

### 2008

Спущены на воду Princess V85, 85 MY, Princess 50 и V62

### 2009

Яхты линейки M Class создают на верфи South Yard. Построены модели Princess V42, V56, V78 и 78 MY

### 2010

Сошли на воду модели Princess 72M и V85-S

### 2011

На London Boat Show показана новая Princess 32M. Компания становится первой британской верфью, чья продукция (яхты V Class и с флайбриджем) отвечает требованиям RINA Green Plus (Y)

### 2012

Построены Princess V57, Princess 56, V62-S, новая Princess V39 и Princess 40M — флагманская яхта бренда

### 2013

Построены Princess 52, 82 MY и 88 MY, а также Princess V48 — первая яхта с приводами IPS

### 2014

Princess S72 — первая яхта линейки S Class (Sportbridge). Готовятся к показу на выставках Princess 35M и S65

### 2015

Компания Princess Yachts International, выпуская яхты в четырех линейках (M Class, Flybridge, V Class и S Class) в диапазоне длин 39–132 фута, занимает прочные позиции среди мировых лидеров индустрии

**ПОЗДРАВЛЯЕМ!**

### ДЕНИС НОВИКОВ, директор по продажам компании Nordmarine

Наша компания продает яхты Princess в России уже 15 лет. В отличие от многих, мы сосредоточили усилия на одном бренде. Сегодня яхты Princess можно увидеть во всех судоходных акваториях России — от Калининграда до Владивостока. Они ходят на Байкале, по Волге и Балтийскому морю, на них путешествуют в другие страны. Благодаря техническим и эстетическим качествам, комфорту и надежности, широкому модельному ряду яхты Princess сегодня, пожалуй, самые популярные на российском рынке в своем сегменте и явно доминируют над прогулочными судами остальных брендов. Поставленная нами российскому заказчику моторная яхта Princess 40M — флагманская модель верфи — стала самой крупной яхтой в российских водах.





# In boat we trust!\*

## \*С верой в яхтинг

Яхтинг по ту сторону океана всегда отличался от привычной нам европейской модели: немного другие лодки, несколько иные интересы и даже цикличность рынка... Чем сегодня живет яхтенная индустрия США?

Текст Антон Черкасов Фото





**В** мире немало людей, которые отчаянно ругают или, наоборот, восхищаются США, не удосужившись посмотреть на жизнь этой огромной страны изнутри. Если оставить за кадром все связанное с высокой политикой, то выясняется, что Соединенные Штаты представляют собой идеальную страну для реализации любых персональных увлечений — эдакий хобби-рай, где каждый найдет все необходимое для удовлетворения своих интересов, если только те не выходят за рамки закона. Яхтинг не исключение: стоит только пожелать, как перед вами откроется ларчик безграничных возможностей для морских путешествий по невероятно разнообразным акваториям двух океанов с великолепно развитой инфраструктурой, бесчисленным и пестрым прогулочным флотом.

### НЕСКУЧНАЯ СТАТИСТИКА

«США — единственная страна, где существует адекватная статистика по прогулочным судам, и это великое дело, — поясняет владелец верфи Chris-Craft Стивен Юлиус. — Здесь вы свободно можете навести справки, сколько корпусов какого бренда и длины было продано

**США — это целая «планета» небольших трейлерных лодок**

в таком-то штате за указанный период. В Европе такой информации практически нет!»

Оказавшись в Штатах, быстро понимаешь, что это «планета» трейлерных лодок. По дороге из Тампы в Сарасоту (Флорида), на отрезке пути длиной около 100 километров я насчитал более десятка трейлеров, и это в будний июльский день. А уж что творилось в маринах на побережье Мексиканского залива в выходные, сложно вообразить! Мощные пикапы волокли к воде катера всевозможных типов, причем длина некоторых трейлеров почти втрое превышала длину тягачей.

Тем не менее официальная статистика очень четко описывает структуру американского прогулочного флота: порядка 45% лодок менее 16 футов в длину, 50% катеров — 16–25 футов и только 5% судов — более 26 футов, причем производителей столь любимых европейцами моторных круизеров можно пересчитать по пальцам.

«Американцы особенно преуспели в строительстве именно небольших катеров, — продолжает Стивен Юлиус. — Хотя любой значительный просчет в этой нише может стоить очень дорого, а производство и сбыт должны работать максимально эффективно».

По американским хайвеям на трейлерах перемещается огромное количество лодок. Главное — чтобы по законам, например, Флориды длина трейлера не превышала 40 футов, а общая длина «состава» — 65 футов.



MAGIC THAI

ВСЯ МАГИЯ ТАЙЛАНДА  
+7 (812) 400-22-44

Санкт-Петербург  
Тверская д.1  
tverskaya1.ru



**Рост продаж в сегменте круизных яхт отсутствует уже 8 лет!**

Средняя продолжительность эксплуатации прогулочных судов в США возросла с 16 лет (1997 год) до 21 года (2010 год), причем по статистике американцы используют свои лодки 23 дня в году. Оценивая эту «среднюю температуру по больнице», необходимо помнить о колоссальных климатических различиях между находящимися на разных концах континента штатами: во обеих Каролинах, Флориде и Техасе лодки используют круглый год, а вот в северных частях страны наблюдается выраженная сезонность.

**ГДЕ КЛЮЕТ, А ГДЕ НЕТ?**

По данным NMMA (Национальная Ассоциация производителей), в 2014 году рост продаж прогулочных судов составил 6,4% (171,5 тыс. корпусов), а прогноз на этот год обещал прирост еще на 5–7%. С одной стороны, цифры, несомненно, обнадеживают верфи и дилеров, но с другой... Нынешние объемы производства и реализации прогулочных судов в США едва ли дотягивают до половины того, что имело место в 2005 году, и лишь продажи понтонных лодок практически вернулись к докризисному уровню.

Сегодня в Соединенных Штатах наиболее активен сектор судов с подвесными моторами: на его долю приходится 89% продаж новых лодок в стране, что не может не радовать американских и японских производителей подвесников. Удивительно, что этот феномен проявился только в США и никоим образом не затро-

нул Европу. Глубокая интеграция современных подвесных двигателей с различными бортовыми системами позволяет американским верфям успешно проектировать и продавать крупные быстроходные открытые катера длиной 30–40 футов с тремя–пятью подвесниками по 300–350 л.с. каждый, о которых еще десять лет назад приходилось только мечтать. Такие brutальные лодки пользуются в южных штатах не меньшей популярностью, чем «заряженные» пикапы Ford, Chevy и Dodge.

А вот рынок круизеров со стационарными моторами и транцевыми колонками, напротив, пребывает в «коме» (продажи составляют всего 24% от уровня 2005 года). По словам Роба Парментье, президента Marquis-Larson Group, какого-либо существенного роста продаж в этом сегменте не наблюдается уже 32 квартала подряд.

«Полагаю, люди просто интересуются лодками другого типа, а не принципиально отказываются от транцевых колонок,— возражает Дустан Маккой, председатель и генеральный директор корпорации Brunswick.— Мы считаем, что маятник популярности будет постоянно колебаться между подвесными и стационарными двигателями, поэтому приняли решение самостоятельно спроектировать и запустить в производство новый мотор MerCruiser мощностью 250 л.с., вместо того чтобы конвертировать существующие блоки General Motors».

**Сверху вниз, слева направо:** Понтонные лодки остаются одними из самых популярных прогулочных судов в США.

Понтоны не требуют мощных моторов, легко перевозятся на трейлере и очень просты в эксплуатации.

Типичная озерная марина с прокатным флотом, находящаяся в северной части страны.

**На странице справа:** Большинству жилых кварталов на побережье озер и барьерных островов сопутствует великолепно развитая яхтенная инфраструктура.

В южных штатах лодочные корпуса обрастают невероятно быстро, поэтому многие причальные места оборудованы специальными подъемниками, чтобы судно оставалось в воде как можно меньше.



**ПРИВИЛЕГИЯ**  
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

ЖИЛОЙ КОМПЛЕКС  
КЛАССА  
DELUXE

крестовский остров  
вязовая

8

◆ **ВЫИГРАТЬ MASERATI** ◆  
**ЭТО ВАША ПРИВИЛЕГИЯ**

В канун Нового года один из покупателей квартиры  
станет обладателем нового автомобиля Maserati

(812) 66 888 88  
[www.privilege-spb.ru](http://www.privilege-spb.ru)

Офис продаж:  
Санкт-Петербург,  
Вязовая улица, 10



**ПРИВИЛЕГИЯ**  
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

ЖИЛОЙ КОМПЛЕКС  
КЛАССА  
DELUXE

крестовский остров  
ВЯЗОВАЯ  
8

◆ **ВЫИГРАТЬ MASERATI** ◆  
**ЭТО ВАША ПРИВИЛЕГИЯ**

В канун Нового года один из покупателей квартиры  
станет обладателем нового автомобиля Maserati

(812) 66 888 88  
[www.privilege-spb.ru](http://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](http://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**



Падение спроса на круизеры длиной 30–40 футов не означает, что люди потеряли к ним интерес, и это подтверждает высокая активность вторичного рынка. По мнению Маккоя, чтобы «отпугнуть» людей от приобретения подержанных лодок в пользу новых, верфи должны сохранять конкурентоспособные цены на выпускаемые яхты, наделяя их возможностями и оборудованием, которых нет у старых моделей.

«Несмотря на ряд позитивных тенденций, экономика страны все еще неустойчива, — поясняет Барри Слейд, вице-президент компании Regal Boats. — Хотя правительство рапортует о снижении уровня безработицы, рынок труда по-прежнему испытывает сложности: люди работают за меньшие деньги или не полный день. Брать кредиты стало сложнее, процентная ставка по ним растет. Более того, сейчас страна входит в предвыборный период, когда по привычке люди отказываются от крупных приобретений».

Ситуацию в сегменте парусных яхт тоже нельзя назвать оптимистичной. В 2014 году продажи здесь

выросли почти на 20% (7263 лодки) по сравнению с прошлым годом, однако этот рост пришелся в основном на бюджетные модели длиной до 20 футов. В отличие от производителей моторных судов, «парусники» не стали предпринимать активных действий по оптимизации производства и дилерской сети, ограничившись банальным демпингом, в результате чего лодки продавались почти по себестоимости. В долгосрочной перспективе это весьма негативно скажется на рынке, хотя некоторые игроки уверены, что именно состоятельные поклонники паруса первыми «оживают» после кризиса. Тем временем американские марины и сердца яхтсменов активно «колонизируют» европейцы из Beneteau Group и Bavaria Yachts — французы даже вступили в партнерские отношения с SailTime North America и продают свои яхты в доленое владение.

## И СТАР, И МЛАД

По некоторым оценкам, долгоживущие и рано выходящие на пенсию люди из поколения baby boom продолжают покупать лодки до 2026 года, тогда как нынешнее поколение «тысячников» еще долго будет расплачиваться по кредитам за образование и недвижимость.

«Новаторские технологии — главный фактор, который переведет яхтенную индустрию США на новый уровень, — говорит капитан Стив Шредерер, проработавший 44 года в Mercury Marine. — Джайстики, прогрессивная электроника и прочие облегчающие эксплуатацию лодки вещи привлекают людей. На мой



## MerCruiser

В июле компания Mercury Marine, входящая в американскую корпорацию Brunswick, представила два новых бензиновых мотора мощностью 300 и 350 л.с. (6,2 л, 8 цилиндров) собственной разработки и производства

### ПОРТРЕТ СРЕДНЕСТАТИСТИЧЕСКОГО ВЛАДЕЛЬЦА ЛОДКИ В США (по данным NMMA за 2013 г.)

74% состоят в браке

46% проживают совместно с детьми

71% имеют совокупный доход на семью менее \$ 100 тыс.

62% моложе 50 лет

10% латиноамериканцы и 7% афроамериканцы



Фото Эд Хеймель



Фото Эд Хеймель



### Ilmor

Моторы Ilmor известны в США в первую очередь благодаря автомобильным гонкам формульного типа IndyCar; специализирующиеся на гоночных катерах верфи зачастую выбирают их для своих лодок

#### Сверху вниз, слева направо:

Как ни странно, хаусботы особенно популярны в тех штатах, которые не имеют выхода к морю.

Прогулка на хаусботе по внутренним водам Аризоны — весьма интересная разновидность яхтинга.

Типичный американский катер: стеклопластиковый корпус длиной 15–25 футов, мощные подвесники и набор снастей для рыбалки.

взгляд, самая большая проблема американского яхтенного рынка, которая сдерживает его развитие, состоит в дороговизне новых продуктов, что ограничивает приход молодого поколения в яхтинг. В возрасте 25 лет я уже умел управлять катерами, поскольку они были недорогими и общедоступными, а сегодня молодежь редко может себе это позволить».

У американцев зрелого возраста большой популярностью пользуются понтонные суда: многим нравятся широкие плоские палубы, тихие моторы плюс тот факт, что по окончании прогулки они могут просто вытащить понтон из воды.

«Понтонные суда популярны, поскольку пенсионеры вроде меня хотят иметь легкие в эксплуатации лодки, чтобы просто рыбачить и купаться; им уже не нужна скорость, как прежде, — поясняет Шредерер. — Более того, есть штаты, где бешеной популярностью пользуются хаусботы. Вот, например, во Флориде их очень мало, но в лишенном выхода к морю Кентукки целая прорва дорогих плавучих домов стоимостью не один миллион долларов».

Среди игроков, первыми почувствовавших быстро растущий потенциал рынка спортивных буксировщиков, оказалась верфь Malibu. Там оперативно и грамотно провели анализ демографических и экономических данных, а потом выпустили для новичков линейку катеров с шагом в цене между моделями всего \$ 5000.

«Вейксерфинг намного проще вейкбординга и водных лыж, — поясняет Джек Спрингер, генеральный директор компании, — поэтому многие семьи переходят на катера, способные создавать нужную для серферов волну. Чтобы переиграть конкурентов, выпускающих по одной новой модели в год, мы ежегодно представляем по четыре лодки с массой инноваций и для любого бюджета».

### ГРУСТИТЬ ИЛИ РАДОВАТЬСЯ?

Яхтенной индустрии США пришлось существенно ужаться ради выживания. Около четверти местных дилеров вышли из бизнеса или полностью перестали закупать лодки на склад, из-за чего последовали банкротства и перепродажа ряда лодочных брендов. Оказавшиеся более конкурентоспособными верфи и дилеры прислушиваются к прогнозам и, напротив, пополняют складские запасы, взаимно поддерживая бизнес на плаву.

«В тех сегментах, где наблюдается рост продаж, индустрия вполне здорова, — комментирует ситуацию Дустан Маккой. — В сущности мы наблюдаем полномасштабное восстановление, самая важная особенность которого заключается в том, что теперь люди выбирают совершенно другие продукты по сравнению с докризисными временами».

**Укрепление  
доллара  
«насолило»  
работающим  
на экспорт  
верфям**

# PRINCESS

BROKERAGE

ПРЕДЛОЖЕНИЯ ДОСТОЙНЫЕ ВНИМАНИЯ.





**Во  
время кризиса  
в США около  
четверти  
дилеров вышли  
из бизнеса**



**СУПЕРЯХТЫ**

Согласно Глобальному реестру заказов (Global Order Book), в 2015 году по числу крупных яхт США сместились с 4-го на 5-е место, уступив позиции Великобритании. Всего в настоящее время на американских верфях строятся 56 проектов длиной свыше 24 м (общая длина яхт 2096 м, средняя длина 37 м), а самыми востребованными производителями остаются Alexander Marine, Christensen и Palmer Johnson, на долю которых приходится 23 проекта. Среди поставщиков крупных дизельных моторов для суперяхт американская корпорация Caterpillar продолжает занимать 2-е место в мире после немецкой компании MTU.

Однако производителям, которые надеялись выехать из кризиса на спинах европейских и канадских покупателей, сильно подпортило жизнь укрепление национальной валюты. В какой-то момент американский доллар почти сравнялся с евро, и объем экспорта яхтенных товаров существенно сократился. Вот и получается, что пока мы тут болезненно переживаем удешевление рубля, американские верфи уповают на снижение стоимости доллара в надежде на оживление торговли с Канадой и Европой.

«Последние пять лет мы активно работаем с американскими производителями массовых серийных катеров и наблюдаем, как яхтенный рынок в США быстро растет, — рассказывает Оливер Рей, представитель американского подразделения компании Ilmor Engineering. — Основой “морского” бизнеса Ilmor являются специализированные гоночные моторы и колонка INDY. В ближайшее время мы представим новые транцевые колонки, разработанные совместно с Yanmar, что позволит нам охватить новые ниши. После шока “второй великой депрессии” 2008 года сегмент гоночных лодок, казалось, так и не сможет восстановиться, но случилось феноменальное — оказалось, что в этом году у нас набралось больше заказов, чем за два прошедших года вместе взятых».

**ВМЕСТЕ — ЛЕГЧЕ**

«Ассоциация производителей прогулочных судов NMMA крайне важна для нас! — восклицает Стивен Юлиус. — Прежде всего, она представляет нашу индустрию в Вашингтоне, лоббируя интересы производите-

**Вверху:**

Активный спорт на воде — выбор поколения «тысячников», и яхтенная индустрия быстро адаптируется под новые запросы.

**На следующей странице:**

В некоторых регионах США парусные яхты весьма популярны, но сейчас этот сегмент переживает не лучшие времена.

Нет возможности купить яхту? Садись на каяк и наслаждайся! Программа Discover Boating нацелена на привлечение к яхтингу людей из разных социальных и этнических групп.

Появление современных мощных подвесников с электронным управлением позволило верфям существенно разнообразить модельный ряд своих катеров.

**1 - 3 октября 2015  
г. Сочи**

Яхтенный порт «Имеретинский»

  
*Имеретинский*  
яхтенный салон



Организаторы мероприятия:



*Имеретинский*  
КУРОРТНЫЙ РАЙОН



NAUTICA

Генеральный информационный партнер

**MOTOR BOAT**  
РУССКОЕ ИЗДАНИЕ

+ 7 8622 35 15 05  
[www.nauticboats.ru](http://www.nauticboats.ru)



### ДОСЬЕ

Рост ВВП США  
**2,4%** (2014 г.)  
 Прогноз роста ВВП  
 в 2015 г. **2,7%**  
 Уровень инфляции **2%**  
 Уровень безработицы  
**5,5%**  
 Население  
**318,82 млн**  
 Длина береговой  
 линии **19 924 км**

лей и яхтинга в целом. Например, во Флориде с каждым годом становится все больше акваторий, где нельзя создавать волну; но если вы запретите людям заниматься вейксерфингом и вейкбордингом, это негативно отразится на яхтинге. У нас существуют некоторые разногласия с властями, включая споры насчет типов используемого стеклопластика, гелькоута и двигателей, и здесь NMMA всех выручает. Во-вторых, Ассоциация организует крупное боат-шоу в Майами и еще ряд мелких выставок, которые, безусловно, полезны для всех американских верфей».

Помимо NMMA, в США действует огромное количество всевозможных обществ и ассоциаций, объединяющих конструкторов (SNAME), дизайнеров (SBYD), юристов по морскому праву (NASBLA), сюрвейеров (SAMS), марины (AMI), производителей морской электроники (NMEA). Все они являются не просто клубами по увлечениям, но действенными инструментами по продвижению интересов яхтенной индустрии. Их представители входят в American Boat and Yacht Council — Национальный совет по разработке стандартов безопасности, обучения, производства и эксплуатации прогулочных судов.

### СИЛА В РЕКЛАМЕ

Сейчас в США активно внедряется инициированная NMMA маркетинговая программа под названием Discover Boating, призванная заострить внимание людей на водных видах спорта и побудить их к новому увлечению. Одна из задач программы — привлечь к яхтингу латиноамериканцев, афроамериканцев и представителей других этнических групп, для

которых создаются сетевые ресурсы, реклама и обучающая литература на их родных языках. В начале лета, когда американцы традиционно получают возвраты по налоговым отчислениям и совершают крупные покупки, Discover Boating достигла своего пика, а ее медиапослом выступил популярный исполнитель музыки кантри Джейк Оуэн.

«Этот маркетинговый проект дает положительные результаты, — рассказывает Стивен Юлиус. — Когда все участники рынка вносят свой небольшой вклад, нам удается дотянуться до массового потребителя. Подобные кампании следовало бы запустить во многих странах, причем совершенно не обязательно фокусироваться на дорогих роскошных яхтах. Каяк за 250 долларов, парусная динги или аквабайк не хуже прививают интерес к отдыху на воде, особенно если речь идет о детях, которых сегодня любимыми способами необходимо отвлекать от карманной электроники и компьютерных игр».

### ПОСЛЕСЛОВИЕ

Если по прочтении этого не претендующего на полноту рассказа у вас все еще останутся вопросы относительно того, какое место занимает яхтинг в жизни американцев, не поленитесь зайти в Интернет и провести десять минут на сайте [www.discoverboating.com](http://www.discoverboating.com), где под одной крышей мирно соседствуют все многочисленные производители и дилеры прогулочных судов. Забыв о конкурентной вражде, они сели в этот «Ноев ковчег», чтобы вместе «спасти» мир, занимаясь общим делом на благо процветания индустрии, и обращать в «морскую веру» еще не познавших радости яхтинга людей. Кто знает, может, однажды такой ковчег построим и мы? **MBY**



# ПАНОРАМНЫЙ РЕСТОРАН В ЯХТ-КЛУБЕ

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

# Новая Голландия

Mulder 94 Voyager — проект по-настоящему долгожданный: на разработку и постройку яхты ушло три года. В июне судно с большим экспедиционным потенциалом сошло на воду, и мы уже успели провести его тест в Голландии.

Текст **Ольга Селезнева** Фото **Mulder**

**Г**олландцы — известные строители мореходных судов. Что же до эстетики, то голландский подход, как говорится, на любителя: многие находят, что итальянцы вне конкуренции. Как совместить эти «векторы»? Именно этим и решила заняться компания West Nautical, задумав на голландской верфи Mulder проект 94 Voyager. По словам Андрея Ломакина, CEO West Nautical, стояла задача создать идеальную в своем размере лодку, обладающую всеми преимуществами, которые только можно собрать.

## САЛОН

Одним из важных этапов при проектировании Mulder 94 Voyager стала разработка объемного светлого салона. Для сравнения можно взглянуть на построенный чуть раньше Mulder 98, который создавали по старым «лекалам».

Несмотря на большую длину, стекла у надстройки там куда меньше. На 94 Voyager линия остекления опущена, плюс из-за переменной высоты фальшборта в салон попадает много больше света. Кроме того, применен интересный дизайнерский ход: внутри остекление кажется непрерывным, благодаря тому что в поддерживающие флайбридж стойки вставлены... зеркала.

Второй фокус — в пропорциях судна. У классической флайбриджной яхты длина салона составляет 40–45% палубы. Если салон просто удлинить, надстройка станет походить на автобус. У 94 Voyager ничего подобного не наблюдается, хотя длина салона составляет 52% общей длины палубы! Секрет — в балансе линий надстройки и подъема фальшборта в носовой части, что визуально делает надстройку менее массивной. Еще один важный фактор — высота в салоне (и в остальных помещениях яхты) минимум 2,15 м.

Внешне очевидный экспедиционный потенциал судна подтвердил тест. Он показал, что на скорости 8 узлов яхта способна пройти более 2500 миль — достаточно, чтобы пересечь Атлантику.





Наконец, камбуз в салоне удалось сделать компактным, что высвободило место. При этом, несмотря на небольшие размеры, кухня удобна для работы и оборудована «по первому разряду». Например, здесь четыре холодильника, и все они переназначаемые (в зависимости от потребностей). Так что, отправляясь надолго прочь от цивилизации, можно хранить большой запас замороженных продуктов, превратив часть холодильников в морозильники. Конечно, есть и посудомоечная машина, и керамическая плита на шесть (!) конфорок с огромной духовкой, и даже трэш-компактор для прессования и хранения мусора, если по каким-то причинам его невозможно цивилизованно утилизировать.

В самом салоне тоже немало практичных вещей: два винных холодильника, бар, обилие шкафов. В мебельной секции в корме смонтирована вся аудио- и видеосистема

с большим экраном и медиасервером; основные музыкальные компоненты — Denon. Еще одна приятная деталь — кормовая дверь открывается не вручную, а сервоприводом.

### КАЮТЫ

Из носовой части салона трап с поворотом ведет к каютам. Их расположение стандартно: мастер-каюта (30 кв. м) на миделе во всю ширину корпуса имеет отдельную гардеробную. В носу — VIP-каюта, по бортам — пара гостевых, оборудованных раздельными кроватями: они могут стать двуспальными путем подъема разделяющей их тумбочки. В каждой каюте собственный санузел, независимая система кондиционирования, шкафы и абсолютно везде — высокий ровный потолок. Иллюминаторы достаточно большие; по их штормовым крышкам можно легко угадать экспедиционный статус яхты.



### На корме

Дверь в транце ведет в помещение для хранения развлекательной водной техники и оборудования. Сюда помещается масса «игрушек», способных разнообразить досуг на борту, особенно в длительном путешествии



**Интерьер  
яхты весьма  
эффектный,  
но при этом  
по-домашнему  
уютный**

Комфарту команды в расположенном в корме отсеке на четвертых позавидуют многие. Это две каюты с удобными койками, просторный санузел и собственная обеденная зона с мини-кухней (доступ с палубы левого борта, на стыке салона и кормового кокпита).

## ИНТЕРЬЕР

Дизайнеру Фрэнку Лаупману (Omega Architects) была поставлена задача сделать интерьер Mulder 94 Voyager по-домашнему уютным, но вместе с тем эффектным и запоминающимся. Главная сложность заключалась в оформлении переборки салона, скрывающей камбуз. Обычно там помещают картину, зеркало или телевизор. Свежее решение предложил британский дизайнер Джон Викерс, и появилось полупрозрачное панно. Один видит в этой абстрактной композиции волны, другой — вулкан, но все сходятся во мнении, что это просто фантастическая штука, особенно вечером, когда панно подсвечено. Такой же прием использован в отделке кофейного столика в кормовой части салона.

Есть и другие «поддерживающие» элементы, например, шикарный обеденный стол, обтянутый кожей ската, со стеклянной вставкой в центре: под ней лежат подсвеченные кораллы. Вообще на лодке применен так называемый сквозной дизайн, когда одна тема в разных вариациях присутствует повсюду. Декоративные элементы из кораллов есть и на нижней палубе, а над кроватями в мастер- и VIP-каютах установлены светильники-панно из хромированных пластин, напоминающих морскую волну: они отражают свет таким образом, что приобретают окраску текстиля на кровати. Стоит вместо голубых декоративных подушек положить, к примеру, красные, — и этот «хамелеон» подстроится под новые «декорации».

В отделке много дерева (темный орех), кожи разных оттенков и необычного текстиля. Принципиальный момент — полное отсутствие острых углов. Кроме того, горизонтальные поверхности снабжены бортиками, чтобы оставленные предметы не улетали во время качки, о которой мы еще поговорим.

## ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ

У классических «голландцев» лобовое стекло часто состоит из пяти фрагментов, а в центре остается довольно скромная «амбразура». На Mulder 94 Voyager фрагментов три. Это улучшает обзор, и средники перед

глазами не раздражают. В то же время никаких компромиссов по части безопасности: яхта строилась под требования Lloyd и RINA, конструкцией и системами занималось уважаемое бюро Vripack.

На приборной панели — три многофункциональных экрана (радар, картплоттер, управление системами); ниже — управление стабилизаторами качки, подруливающими устройствами, VHF и пр. При этом остается место для дополнительной электроники, хотя сложно представить, что еще сюда установить (есть даже рыбопоисковый эхолот), а сбоку предусмотрено место для бумажных карт. Как обычно, пост управления можно отгородить от салона сдвижной дверью, обеспечив приватность гостям. Но команда не будет стеснена в передвижениях по лодке: из рубки и камбуза есть выходы на оба борта.

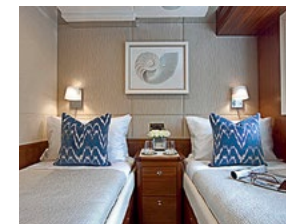
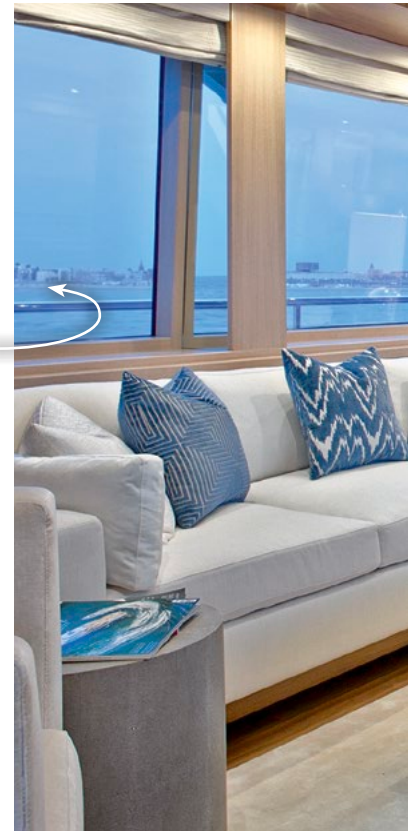
## КОМФОРТ

Понятно, что комфорт на борту — это не только мягкие диваны, дорогая отделка, музыка и картины в салоне; комфорт — также и то, чего не видишь, но в полной мере ощущаешь. Важный момент — система кондиционирования. Даже на крупных яхтах не редкость, когда кондиционер работает в режиме рециркуляции. На 94 Voyager установлена система, которая применяется на яхтах длиной от 40 метров; она эффективно выводит воздух наружу и подает свежий, корректируя его температуру и влажность.

Таких вот разноплановых решений — от серьезных до мелочей — здесь немало. Бортовые проходы широкие: 570 мм по палубе и около 700 мм — по верху фальшборта. В санузлах подогреваемый пол, сиденья кормового кокпита выполнены из двух слоев пены: внизу — более плотная, для сохранения формы, сверху — пластичная, для мягкости. Список можно продолжать долго...

## НА ВОЗДУХЕ

Несмотря на большую надстройку, открытого палубного пространства на борту предостаточно. Основная зона отдыха — это, конечно, флайбридж площадью почти 60 кв. м. Частично его накрывает высокий хардтоп, под которым располагаются обеденная зона с двумя диванами и парой столов, а также бар, уже укомплектованный холодильником, льдогенератором, грилем и мойкой. При этом есть масса пространства для дополнительной бытовой техники (если понадобится). А вот кормовая



## Гостевые каюты

В каютах для гостей (по правому и левому бортам) кровати можно передвигать, чтобы получить двойные или раздельные спальные места



## ЕСЛИ ПРИГЛЯДЕТЬСЯ

ОЛЬГА СЕЛЕЗНЕВА

### НОСОВАЯ ПАЛУБА

Крупная надстройка не помешала сделать палубу просторной, визуально разделенной на зоны: рабочую — с двумя якорными шпилями и «обеденную» — с динеттой.



### КОРМОВАЯ ПЛАТФОРМА

Ее центральная часть фиксируется в разных положениях и служит устройством для спуска тендера, купальной площадкой и «парадным» трапом.



### КАМБУЗ

Размещенный на главной палубе, он не занимает много места, но оборудован на славу: четыре холодильника, огромная плита, посудомоечная машина, духовка и трэш-компактор.



### МОТОРНЫЙ ОТСЕК

На Mulder 94 это высокое, светлое и удобное для работы помещение с отличной звукоизоляцией. Например, работающий генератор не слышен даже в примыкающем отсеке экипажа.



#### На странице слева:

Остекление надстройки удалось сделать почти непрерывным, поэтому салон получился очень светлым. Один из интересных элементов мебели на главной палубе — обеденный стол со стеклянной вставкой, под которой помещены подсвеченные кораллы.

#### Вверху:

Салон главной палубы. Основной акцент в дизайне — подсвеченное панно на центральной переборке. Этот же мотив повторен в отделке кофейного столика.

#### В центре:

Мастер-каюта на миделе. Светильники-«хамелеоны» над кроватью выполнены так, чтобы отражать цвет текстиля.

#### Внизу, слева направо:

Носовая VIP-каюта.

Ванная комната мастер-каюты.





Широкая кормовая платформа с подвижной центральной частью выполняет несколько функций: пляж, площадка для дайвинга и купания, трап и система спуска тендера



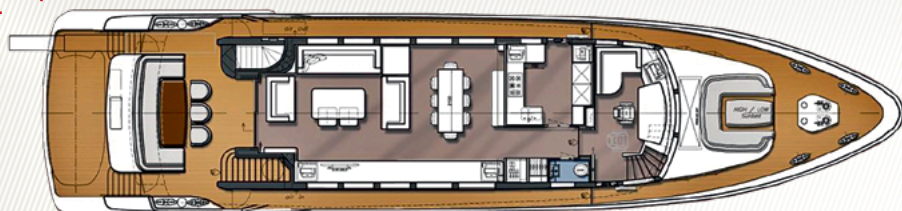
В крыше хардтопа — вставки из матового стекла. Впрочем, по желанию клиента, возможен вариант с установкой люка



## ДОСЬЕ

ДЛИНА 94 Ф (28,65 М)

ШИРИНА 23 Ф (6,85 М)



## ХАРАКТЕРИСТИКИ

**ДВИГАТЕЛИ** 2 x Caterpillar C18 Acert, 1150 л.с. при 2300 об/мин, 6 цилиндров, 18,1 л, дизель

РЕЖИМЫ	ECO		FAST		MAX		
Об/мин	600	900	1200	1500	1800	2000	2360
Скорость	4,5	6,2	9,3	11,7	13,7	15,6	17,8
Расход	12	28	96	228	316	392	456
Миль/л	0,38	0,22	0,10	0,05	0,04	0,04	0,04
Запас хода	5740	3390	1490	785	663	609	597
Уровень шума	49	50	54	56	57	59	60

Скорость в узлах, расход в л/ч, расстояние в милях с учетом 10% запаса, уровень шума в дБА. Указанные характеристики основаны на показаниях бортовых приборов и могут отличаться от полученных вами данных. Загрузка: 60% топлива, 100% воды, 14 человек на борту. Температура воздуха +17 °С, температура воды +18 °С, ветер 10 узлов, волнение 4 балла.



Обе динетты на флайбридже трансформируются в удобные лежанки



Стол носовой зоны отдыха фиксируется в трех положениях. В нижнем получается защищенная от ветра лежанка. Также здесь можно установить тент на съемных стойках



**ДЛИНА**  
94 Ф (28,65 М)  
**ШИРИНА**  
23 Ф (6,85 М)  
**ОСАДКА**  
6 Ф (1,90 М)  
**ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ**  
100 Т  
**ЗАПАС ТОПЛИВА**  
17 000 Л  
**ЗАПАС ВОДЫ**  
1500 Л  
**ДВИГАТЕЛИ**  
2 × CATERPILLAR C18  
(1150 Л.С.)  
**КАЮТ**  
4 + ОТСЕК ЭКИПАЖА  
**ДИЗАЙН**  
OMEGA ARCHITECTS/  
VICKERS STUDIO/VRIPACK  
**КЛАССИФИКАЦИЯ**  
RINA (PRIVATE YACHT)

## ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ

Главный пост управления можно легко отделить от салона сдвижной дверью, обеспечив гостям приватность. Справа — пост управления на флайбридже



Пост управления отличается удобной компоновкой и отличным обзором

часть оставлена свободной. Здесь можно установить джакузи, шезлонги; сюда легко встанет пара гидроциклов (есть кран грузоподъемностью 700 кг), а во время долгих переходов тут удобно держать тендер длиной до 4,5 м.

Хотя ничего не мешает оставить тендер на кормовой платформе, оборудованной гениальной системой спуска-подъема. При нажатии кнопки ее центральная часть поднимается, раскладывается, открывая тиковый трап, а потом опускается на нужную глубину: удобно и для спуска тендера, и для купания, загорания и дайвинга (здесь есть душ). Если платформу не опускать, она послужит «парадным входом» с высокого причала (обычный выдвижной трап тоже есть). С подобной системой исчезает надобность в кормовом гараже; вместо него — большое подсобное помещение, чтобы хранить водную технику и оборудование: компрессоры, буксировщики Seabob, доски для виндсерфинга, гидрокостюмы и пр.

Еще есть открытая площадка для отдыха на носу, где устроена обеденная зона с «умным» столом. Если его опустить, получится лежак; он будет слегка «утоплен» в надстройку, что при высоком фальшборте дает защиту от ветра. Под лежаком — объемный рундук для крапцев и подушек, а сверху на карбоновых стойках крепится тент.

## КОРПУС И ХОДОВЫЕ КАЧЕСТВА

С погодой на тест-драйве нам феноменально повезло: сильный ветер и двухметровая волна — то что надо, чтобы понять возможности яхты. Mulder 94 Voyager способна выйти в море, когда другие лодки будут отстаиваться в марине. Круглоскулый корпус из легкого сплава имеет острые в носу ватерлинии, благодаря чему яхта легко прорезает волну, а при спуске с ее склона мягко скользит вниз без малейшего удара о следующий гребень. На корпусе сформирована скула-брызгоотбойник, чуть выше — еще один, а на уровне главной палубы заметен «слом», переходящий в привальный брус (эта деталь также работает в качестве брызгоотбойника и повышает конструктивную жесткость). Мы специально ходили разными галсами к фронту волн. Не только брызги на лобовом стекле отсутствовали, но и качка была умеренной. Ее демпфировали массивный фальшкиль и стаби-



MULDER 94 VOYAGER

лизаторы Naiad. Площадь каждого «крыла» — более 2 кв. м, на ходу их эффективность не ниже, чем у «гироскопов».

Яхта оборудована двумя Caterpillar C18 Acert по 1150 л.с. Верфь заявила максимальную скорость для этой модели 17–18 узлов, и во время теста при солидной загрузке и волне мы разогнались до 17,8 узла. Тест показал, что на скорости 8 узлов яхта способна пройти более 2500 миль (без учета запаса топлива, указанного в таблице) — можно пересечь Атлантику. Думается, что на спокойной воде и скорость подрастет, и запас хода увеличится.

Редукторы с передаточным числом 3:1 вращают пятилопастные винты большого диаметра с частотой до 800 об/мин, что устраняет опасность возникновения кавитации и делает ход яхты комфортным и тихим. Шум вообще — одна из главных причин дискомфорта на яхтах (помимо качки). В этом смысле Mulder 94 Voyager — лодка фантастическая. Когда мы поднялись на борт, то даже не поняли, что работает генератор. А если в салоне играет негромкая музыка, вы не заметите и запуска двигателей. На полном ходу уровень шума в салоне всего 60 дБА — примерно как у нас в редакции, когда все погружены в работу. Mulder впервые применила технологии шумоподавления (Rockwool и Nuxidol), которые используют верфи Feadship и Heesen, строящие суперяхты.

## ВЕРДИКТ

Первый Mulder 94 Voyager создавали довольно долго. Контракт был подписан в 2012 году, на воду яхту спустили этим летом. Не удивительно, принимая во внимание тщательную проработку концепции, конструкции и всех систем до мельчайших деталей. Яхта демонстрирует гармоничное сочетание канонических яхтенных форм и самого передового технического содержания. Она подобрала все лучшее, что может предложить для судна такого класса современная индустрия, а обитаемое пространство соответствует уровню суперяхт. И, конечно, самое главное — это высокая мореходность, автономность и безопасность. Сейчас, когда долгий путь пройден, получить готовый Mulder 94 Voyager уже можно быстрее: верфь обещает постройку за 22 месяца. **MBY**

# Вкус моря

Сразу же после свадьбы Дмитрий и Ирина отправились на гуде в солнечное и увлекательное путешествие по греческим островам. Молодожены рассказали МВУ, чем отличается морская Греция от сухопутной, каково проводить медовый месяц на яхте и как отведать все самое вкусное из богатых даров Ионического моря.

Текст **Марина Бугусова** Фото **Дмитрий Орешко**



**Н**аши герои — семья, в морском деле искушенная. Несколько раз пара брала яхты в чартер, а в прошлом сезоне уже путешествовала на гуде — и тоже с компанией Nord Star Charter, только вдоль турецкого побережья. Для медового месяца молодые выбрали Грецию — солнечный край, где потрясающее природное разнообразие соперничает разве что с потрясающим радушием местных жителей. Задача была поставлена объемная: молодожены хотели и расслабленного, гастрономическо-загорательного отдыха в стиле *dolce far niente* (блаженное ничегонеделание), и культурно-экскурсионной программы, и увлекательных открытий... Кроме того, пара планировала провести часть отдыха с родителями и друзьями, но сохранить при этом романтическую обособленность от компании. Как выясняется из этой истории, чартер на гуде позволяет удачно совместить все озвученные запросы.

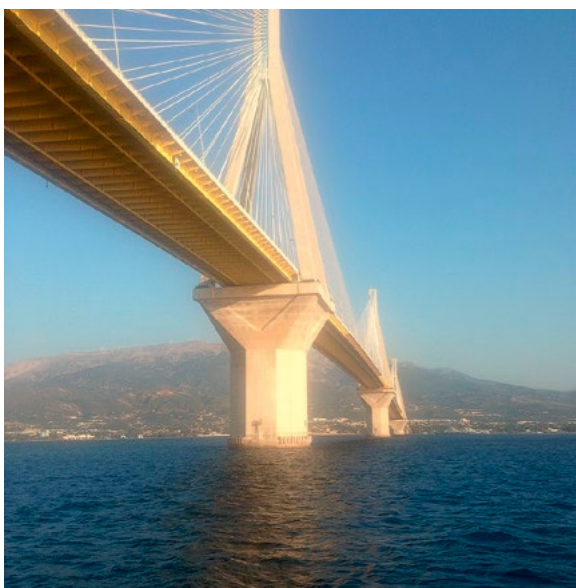
## НАЧАЛО ПУТИ

Из аэропорта Афин молодоженов сразу же доставили на борт роскошного 30-метрового гуде *Sea Comet*. Деревянная парусно-моторная яхта в марине выделялась не только размерами, но и романтичным, в духе приключений аргонатов, видом. На борту романтика продолжилась.

«К нашему приезду яхту украсили шикарными цветочными композициями, приготовили вино и фрукты, — рассказывает Дмитрий. — Жена была в восторге, а значит, праздничное настроение обеспечено. Капитан сразу познакомил нас со всем разнообразием имевшихся морепродуктов, и это задало тон путешествию. Мы, большие гурманы, лучшим способом погружения в культуру считаем гастрономический подход, и отказаться от этого в Греции — просто преступление».

*Свежий,  
еще живой  
улов команда  
привозила  
на борт каждое  
утро*





Маршрут предстоял интересный: узким коридором Коринфского канала и по Коринфскому заливу до острова Оксия, первого из Ионических островов, затем к самому большому — Кефалонии. Дальше — одиссеева Итака, Порос, Аргостоли, Закинтос с его невероятным морским заповедником, а также острова Асос, Меганиси, Паксос и Корфу.

Наименее насыщенный экскурсионными точками участок пути пришелся на самое начало: Коринфский залив не богат достопримечательностями, поэтому герои пока сосредоточились на знакомстве с греческим образом жизни. Очень скоро стало понятно: даже без осмотра памятников в Греции есть чем заняться.

## ПИР ТЕЛА И ДУХА

«Мы сразу поняли: нам невероятно повезло с поваром. Пожилой радушный турок оказался мастером с международной известностью: в Турции за право взять его в экипаж борются несколько чартерных компаний. Гениальный знаток греческой, турецкой и японской кухни, он каждый день готовил что-то новое. Мы не любители фотографировать еду,

но в этом путешествии хотелось вести кулинарный журнал — настолько все было красиво и вкусно».

Ирина и Дмитрий любят сырые морепродукты, поэтому команда заранее закупила соевый соус и васаби — в прибрежных магазинчиках отыскать эти приправы непросто, ведь греки предпочитают блюда *deep-fry*.

«Каждое утро у наших матросов начиналось с того, что они отправлялись на тендере в ближайший город, к рыбакам, пока те еще не распродали ночной улов в рестораны, и выбирали для нас живую морскую снедь. Особенно мы настаивали на лобстерах. В Греции с ними нет проблем, но оказалось, количество пойманных особей зависит от луны: при разных ее фазах у лобстеров разная подвижность, что сказывается на улове».

Сырые морепродукты есть можно, только если к моменту разделки они еще живы. С этим проблем не было: в холодильнике гулета была оборудована большая зона с нулевой температурой, где обитатели морей могли храниться в живом виде до четырех суток.

Также свежими всегда были фрукты, овощи и выпечка. Первое и второе для Греции — норма, а выпечку добывали тоже путем вылазок на берег:

### На первом развороте, крупно:

Греция просто создана для яхтинга — удивительной красоты береговая линия, россыпь островов и уютные марини почти в каждом городе.

### Справа:

Проход Коринфским каналом, по узкому коридору между высокими скалами оставляет сильное впечатление.

### На этой странице:

На гавань и крыши Закинтоса с ближайшего холма открывается превосходный вид.

Вантовый мост Рион-Андирион через Коринфский канал — самый большой из когда-либо нами виденных.

Голубые пещеры оправдывают свое название.

### На странице справа:

Пляж Навагио, также известный как Пляж кораблекрушений.

к шести утра в булочных готовы горячий хлеб, лепешки и пироги.

Вечернее время наши герои обычно посвящали знакомству с приморскими рестораничками.

«Того, что мы обычно называем шикарным рестораном, здесь не найдешь. Почти все прибрежные рестораны — семейные: некоторые стоят уже сотню лет, хозяева из поколения в поколение передают секреты кулинарного мастерства. Главный расчет — на свежесть и качество еды, а оно потрясающее».

Еще приятнее — отношение владельцев ресторанов к гостям.

«Чтобы клиент вернулся еще и еще, его окружают особым отношением; ты там царь и бог. Официанты невероятно предупредительны, а большие компании чаще всего обслуживает сам хозяин, готовый решить любую проблему и выполнить любую просьбу. Если, например, ты хочешь мидий, а у них нет, хозяин отправится за мидиями к рыбакам, еще не успевшим распродать улов, или даже в соседний ресторан», — продолжает Дмитрий.

Молодожены, любители французского розового вина, немного волновались о качестве напитков, но Греция и здесь не подвела: некоторые домашние вина понравились паре даже больше любимых французских марок.

## ПРОГРАММА

Наполовину успех чартера зависит от правильно сформулированных запросов отдыхающих, наполовину — от команды. В нашем случае звезды сошлись идеально: молодожены четко понимали, что они ищут в путешествии, а стюарды, матросы, повар и капитан хорошо знали свое дело.

Режим составили следующий: шикарный завтрак на палубе идущего по курсу гудета плавно переходил в не менее вкусный обед. После капитан подыскивал живописную уединенную бухту с пляжем, откуда наши герои, вдоволь накупавшись, отправлялись на пешую или автомобильную экскурсию по окрестностям,

## Никогда раньше я не видел столь прозрачного, теплого и ласкового моря

а вечером отдыхающие выбирали симпатичный домашний рестораничек на морском берегу, чтобы снова насладиться местной кухней.

В конце дня в кают-компани собирався совет.

«Еще до приезда в Афины мы набросали примерный маршрут, но каждый вечер садились с капитаном и обсуждали привлекательные места, доступные в пределах завтрашнего перехода. Наш капитан, турок, прекрасно владеющий английским, много лет ходит по этим водам и знает такие секреты, которые ни в одном путеводителе не отыщешь. В итоге за две недели круиза мы посмотрели гораздо больше интересных мест, чем ожидали», — рассказывает Дмитрий.

Иногда инициативу проявляли сами отдыхающие. Например, Википедия подсказала, что в Коринфском заливе есть заповедник с изобилием рыбных ферм, где можно познакомиться с технологиями разведения рыбы. Капитан пошел навстречу и доставил молодоженов к этим угольям. На месте героев заинтриговал крепкий запах кошачьего корма. Объяснение нашлось быстро: вдоль садков с рыбой, которые, признаться, и вправду впечатляли масштабами (понтонные, ограничивающие садки, выдавались на полмили в море), степенно расхаживал веселый грек и щедро сыпал из огромного мешка на обед рыбе... сухой кошачий корм.

«Рыба счастлива, — смеется Дмитрий, — но запах стоит отвратительный!»

Вскоре гулет перешел в другое место, а Ирина и Дмитрий запомнили, что рыбу в этих краях всегда следует покупать у промысловиков, а не у фермеров: на вкус мясо «вольной» рыбы и рыбы из заповедников очень различается.

## ДОСТОПРИМЕЧАТЕЛЬНОСТИ

Впрочем, эпизод с заповедником — единственное забавное недоразумение на всем маршруте. Экскурсии, по признанию Дмитрия, для них на последнем месте после моря и ресторанов.



## Дары моря

Крохотные и невероятно уютные домашние приморские ресторанички из поколения в поколение не изменяют главным кулинарным принципам этого региона: на стол подается только сегодняшний улов, а каждый клиент встречается владельцами, словно близкий родственник





С купанием проблем не было.

«Я никогда не видел столько красивых пляжей. Вода прозрачная невероятно, ни Сейшелы, ни Канары даже рядом не стоят. Дно видно на глубине 30 метров; для ныряния — идеально. Мы немало времени проводили, исследуя на тендере извилистые пещеры вдоль береговой линии. Они похожи на дворцы, спроектированные самой природой: громадные, звучные и очень живописные».

С рукотворными достопримечательностями тоже все складывалось удачно — молодым помогал местный агент русского происхождения, опытный в туризме человек. Он следовал за героями на машине и на каждой стоянке предлагал интересную программу: выживший в череде землетрясений античный храм Диониса, старинный православный монастырь с богатой историей или огромное подводное озеро бога Пана...

«Нас везде ждали, везде встречали — видимо, потому, что наш помощник тут свой человек. Такое отношение очень располагает. К примеру, в некоторых храмах мощи закрыты для туристов, их показывают только по большим праздникам. Для нас благодаря нашему спутнику всегда делали исключение».

За время поездки молодая пара успела посмотреть более трех десятков достопримечательностей —

**Чартер  
на гулете —  
это как отдых  
в отеле,  
но с обновлением  
пейзажа за  
окном**

не отрываясь от основной программы. По опыту героев, наземный маршрут за то же время получился бы куда беднее на впечатления.

Некоторое время молодожены уделили изучению местной фауны: в заповеднике Закинтоса водятся морские коттики, дельфины и знаменитые черепахи Каретта-Каретта, занесенные в Красную книгу. Тут их можно не только рассмотреть, но даже потрогать. Были и нечаянные встречи с морскими обитателями: например, несколько часов лодку сопровождала стая игривых дельфинов, которые любят порезвиться на волне за кормой.

## РОМАНТИКА

Гулет оказался идеальным местом для того, чтобы дозировать общение с людьми. В первую очередь это, конечно, касается береговых туристов, которых в Греции, несмотря на кризис, великое множество.

«У нас ни разу не было проблем со стоянкой. В большинстве городов, даже крохотных, есть удобные причалы или современные марины, но мы не часто пользовались ими: капитан ставил яхту в бухте неподалеку, куда не долетал шум береговой жизни, а к берегу нашу компанию матросы доставляли на тендере. Когда возникало желание погрузиться в кипучую береговую жизнь, мы оказывались в центре



## Фауна

В этом регионе водится известная на весь мир черепаха Каретта-Каретта: в заповеднике Закинтоса с этим занесенным в Красную книгу редким животным можно познакомиться вблизи. Вообще разнообразие фауны изумляет: интересные экземпляры, от экзотических крабов до морских котиков, встречаются и в заповедниках, и в естественной среде



ИМПЕРИАЛ КЛАСС  
РОСКОШНОЕ  
ПУТЕШЕСТВИЕ

*Нью-Йорк, Пунта-Кана, Владивосток,  
Хабаровск*

*до 24 октября 2015:  
Анталия, Ларнака, Лос-Анджелес,  
Майами, Пафос*

*с 24 октября 2015:  
Канкун*





#### На предыдущей странице:

Вид на Ионические острова открывается поистине завораживающий.

Марина города Корфу может принять немало гостевых лодок.

Корфу. Вид на цитадель.

#### На этой странице, крупно:

Любуясь гулетом в пейзаже, легко ощутить себя не в нашем времени, а в прошлом веке или даже раньше.

#### Вверху:

По лицам наших героев видно: путешествие удалось.

событий: жена с мамой, например, пришли в восторг от греческого шопинга — наша команда подсказала лучшие места и для любителей покупок. Когда же нам хотелось сбежать от посторонних глаз, мы выбирали уединенный пляж или приятный ужин на палубе — в такие моменты наши предупредительные стюарды волшебным образом растворялись, а еда, напитки и музыка возникали словно сами собой», — вспоминает Дмитрий.

Вообще предупредительность экипажа оставила особенно теплое впечатление у молодоженов.

«Однажды нам преподнесли сюрприз. Оказалось, что на палубе в корме, в открывающейся нише есть роскошное джакузи. Команда украсила палубу свечами, приготовила ужин с охлажденным шампанским и оставила нас наслаждаться джакузи под греческими звездами. Это было очень трогательно и невероятно романтично. Кстати, я впервые принимал джакузи, где температура воды была ниже, чем в море, — очень яркое ощущение».

Еще более горячую благодарность к стюардам испытывали друзья Дмитрия и Ирины: пара с ребенком на время отдыха совершенно забыла о родительских заботах. Шестилетнего вертлявого малыша ни папа с мамой, ни молодожены не видели часами: ребенок постоянно находился под присмотром команды и с увлечением осваивал морские забавы с новыми взрослыми друзьями.

## КОМФОРТ

«Жена волновалась, что на яхте нам будет тесновато, — признается Дмитрий. — Особенно ее беспокоил санузел. Знаете женщин: у них все эти баночки, колбочки, все это надо куда-то поставить, как-то расположить. Но на борту оказалась громадная — даже по домашним меркам — ванная. В этом смысле гулет даст фору любому отелю».

Сам Дмитрий при росте под два метра тесноты тоже не почувствовал: огромный салон, просторная мастер-каюта и широкие палубы позволяли порой забыть о том, что молодожены на борту лодки, а не в гостиной, и что они не одни.

«С нами были друзья, а позже присоединились родители, но если мы хотели остаться вдвоем — просто уходили в другую часть судна. За обильным шумным ужином на палубе или в салоне все семеро участников нашего вояжа тоже отлично помещались, даже оставалось место для танцев».

Обычно в конце путешествия участники жалеют, что оно быстро пролетело. Кажется, будто что-нибудь осталось в стороне, неохваченным. Наши герои сожаления не ощутили: за две недели они успели все, что хотели, и даже больше.

«По обилию впечатлений этот отдых сравним с двухмесячным путешествием по суше. Думаю, следующий отпуск мы снова проведем на борту гулета: освоим новый гастрономический маршрут». **МВУ**



  
**GINZA  
PROJECT**  
[www.ginza.ru](http://www.ginza.ru)

*Корюшка*

Петропавловская крепость, 3,  
Заячий остров

**Мансарга**

видовой ресторан

Почтамтская ул., 3/5

**ПРЯНОСТИ  
& РАДОСТИ**

РЕСТОРАН

Малая Посадская ул., 3  
24 часа

Единый телефон Ginza Project: + 7 (812) 640-16-16

# До и после

О NorthSilver 1440 стали говорить задолго до появления лодки на воде. Но и потом, после первых тестов и ее успешного показа на Военно-морском салоне, разговоры о новом проекте не смолкли и продолжают до сих пор.

Текст **Петр Шестаков** Фото **Михаил Смотров**



**Х**орошо, когда, готовясь к тесту, ты уже знаешь лодку. Именно так вышло с новой моделью NorthSilver 1440, построенной на российской верфи Silver: сотрудники редакции МВУ бывали там, наблюдали процесс строительства и подготовили материал; потом состоялся пробный выход, за которым последовала очередная публикация с описанием лодки (МВУ №4/34, 2015). И вот теперь — ходовые испытания.

## ГДЕ И КОГДА

Наш тест проходил на Ладоге, в Приозерске, в июле. Более удачную (и удобную географически) акваторию для проверки возможностей лодки представить сложно. Ладога отличается крутой короткой волной, и если лодка с ней справляется, то, к примеру, Волга или Средиземное море ей не страшны. Только у нас волн не случилось. Мы приехали в Приозерск как раз накануне того дня, когда Петербург засыпало градом, а тогда мягко светило солнце,

и озеро было на удивление спокойным. Единственная сложность — пришлось прервать работу киношников, которые занимались съемками сюжетов о том, что можно делать на этой лодке. У них были акваланги, доски для серфинга, спиннинги и еще куча всякого оборудования, специального и для отдыха. Короче, они освободили лодку от своего солидного багажа, а мы отдали швартовы и отправились в море-озеро.

## ЧТО И КАК

Дабы не повторять сказанного другими, пробежусь по лодке, останавливаясь только на самом, как мне кажется, важном. Внешне NorthSilver 1440 напоминает финские «морские внедорожники». Плавный подъем палубы к форштевню, довольно высокий борт, массивная надстройка с обратным наклоном лобового стекла и открытым постом управления, бортовые двери на палубу, два кокпита, большая транцевая платформа... Только другой материал и, соответственно, конструкция.

**Крупно:**  
Тест NorthSilver 1440 полностью подтвердил расчетные ходовые характеристики.

**Вверху:**  
Транцевая платформа — отличное место для купания, рыбалки, снаряжения дайвера перед погружением и просто захода на борт. Для посадки с высокого причала у NorthSilver 1440 предусмотрен открывающийся фрагмент планширя.



Заемствование идеи на верфи не отрицают, однако ничьи права не ущемлены. Но вот что примечательно: глянцевый корпус NorthSilver 1440 издали можно принять за стеклопластик — на солнце блестит словно под гелькоутом, и сварные швы не видны.

Внутренняя компоновка не удивила: более рациональный, отработанный вариант придумать трудно. Довольно габаритная и светлая благодаря обильному остеклению рубка-салон с динеттой и солидным камбузным блоком на правом борту. В носу внизу — каюта на двоих, отдельное спальное место и галльон с душем. В корме — двухместная каюта, спальное место-шхера и еще один, просто шикарный галльон.

Качество отделки впечатляет: древесина — палисандр (массив), орех (шпон), тик на пайолах; обивка — алькантара (мебель) и кремовый винил (подволок). Думаю, отделка могла бы быть и проще, но клиент всегда прав!

Короля всегда делает свита, а качество лодки часто определяют детали. Например, пульт управления. Помимо



### Палуба

Покрытая тиком палуба — украшение любой лодки. То, что ты находишься на палубе лодки, построенной из легкого сплава, выдает только форма капа, элементы надстройки и некоторые другие конструктивные детали

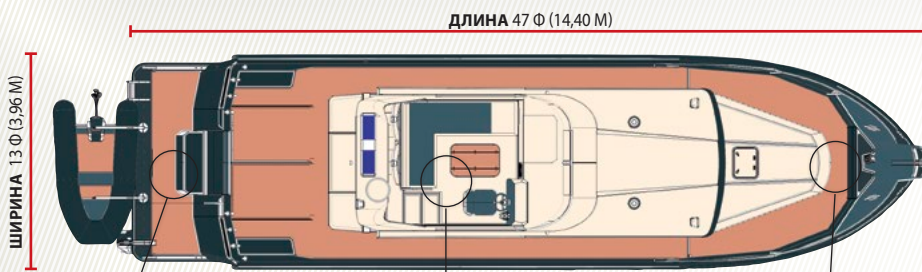
прочей информации, на пульт выводится изображение с камеры кормового обзора. Давно интересуюсь: почему на катерах практически не встречаются зеркала заднего вида? Весьма ценная вещь в плане безопасности. Обзор — по курсу и боковой — прекрасный, кресло — с амортизацией и регулировками. Но вот рукоятки двигателей справа от штурвала стоят неудобно: есть опасность, что, выходя на палубу (или еще как-то), случайно на них приляжешь — такие случаи известны.

Боковые двери не имеют промежуточных стопоров, но ходят туго и фиксируются в любом положении, что позволяет регулировать воздушный поток для проветривания рубки. Конечно, есть и система отопления (Webasto).

На лодке не просто много, а **ОЧЕНЬ МНОГО** рундуков, шкафчиков и ниш для хранения всего, что может понадобиться в море. В очередной раз оценил удобство откидывающихся панелей над камбузом, где можно держать не только кулинарные специи. Понравились



## ДОСЬЕ



Функциональная транцевая платформа с лючками для осмотра гребных винтов колонок и рундуками

Компоновка флайбриджа позволяет не только управлять лодкой на ходу или при швартовке, но и отдыхать там

Глубокий и безопасный носовой кокпит с высоким релингом и якорным устройством (якорный шпиль и цепной ящик)

## ХАРАКТЕРИСТИКИ

**ДВИГАТЕЛИ** 2 x Volvo Penta D6-370, 370 л.с. при 3500 об/мин, 6 цилиндров, 5,5 л, дизель

РЕЖИМЫ	ECO	FAST	MAX
Об/мин	600	1000	1500
Скорость	4,1	6,7	9,1
Расход	2,0	7,6	19,6
Миль/л	2,0	0,88	0,46
Запас хода	3320	1428	752
Уровень шума	54	60	64

Скорость в узлах, расстояние в милях, расход в л/ч, запас хода с учетом 10% резерва, уровень шума в дБА. Указанные величины основаны на показаниях бортовых приборов и могут отличаться от полученных вами данных. Загрузка: 65% топлива, 50% воды, 5 человек на борту. Температура воздуха +18 °С, сила ветра при скоростных заездах 3-4 м/с, волна 1 балл.

**ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ****На странице слева, сверху вниз:**

Оборудование камбуза включает плиту, холодильник и мойку. Обилие ящиков позволяет аккуратно хранить посуду и припасы.

Опустив стол динетты, получаем дополнительное спальное место. На подволоке смонтированы блок кондиционера и ТВ-экран.

Трап из кормовой каюты в рубку. Справа от трапа — спальное место.

Каютка в носу; на снимке видна койка под пайолонами рубки.

Каютка в корме; слева находится гальюн с душем.

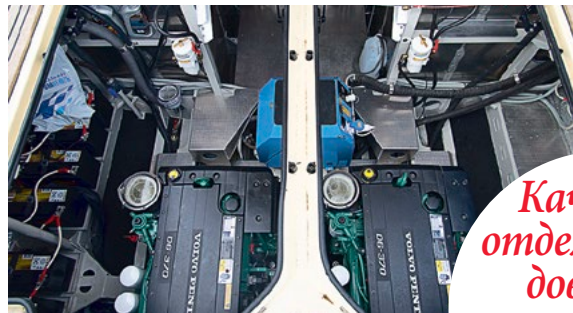
**На этой странице:**

Слева от штурвала — пенал под крышкой для навигационных карт, дальше — трап в носовую каюту.

Рулевая консоль на флайбридже; помимо управления лодкой, там приятно загорать.

Довольно просторный моторный отсек, в котором удобно проводить обслуживание механизмов.

«Калитка» для выхода на транцевую платформу с якорным устройством и трапом. Открывающиеся лючки позволяют оперативно осмотреть приводы колонок.



**Качество отделки здесь довольно высокое, если не сказать избыточное**



страховочные цепи откидывающейся радарной арки и якорного устройства — нелишняя предусмотрительность. И обилие электроники — навигационной, бытовой и связной, в том числе усилитель сигнала сотовой связи плюс доступ к сети через Wi-Fi.

**ДИНАМИКА ПРОЦЕССОВ**

Что показал тест? Можно просто прокомментировать его результаты, но читателю, думаю, интереснее сравнение с близкими аналогами. Так вот, финской Targa 44 с такой же пропульсивной установкой из двух Volvo Penta D6-370 с колонками DPH новый NorthSilver 1440 проигрывает 1 узел: мы сумели разогнать лодку до скорости 33,6 узлов при 3550 об/мин. Надо пояснить, что металлическая лодка тяжелее стеклопластиковой: по спецификации — на 0,8 т, по взвешиванию — до 2 т. Собственно, уже этим объясняется разница в скорости, поскольку ходовой дифферент North Silver 1440 при разгоне не превышал 4°, что свидетельствует об оптимальной продольной центровке (транцевые плиты отключены, приводы в «нулевом» положении, высокий гребень за кормой отсутствует).

Динамика разгона приличная: чтобы развить 20 узлов, понадобилось 11 секунд, и еще столько же — до скорости 30 узлов. Теперь выбег. На полном ходу переключаем двигатели в нейтраль, и... До полной остановки лодка еще идет чуть более 30 м. Крен в циркуляции достигал 12–15° — по оценке моей и наблюдателей с фотолодки. Крен ожидался больше — у металлической яхты центр тяжести выше — и он мог быть больше при более резкой перекладке штурвала. Только задачи определить предельный крен не стояло: это ведь не краш-тест. В циркуляции лодка плотно лежала на скуле и быстро возвращалась на курс, чутко реагируя на обратную перекладку, что характерно для килеватых (19–20° на транце) корпусов.

Уровень шума оказался за пределами... низким. Если на похожей стеклопластиковой лодке с такой же моторной

установкой шум в салоне на полном ходу достигает 80 дБА, то здесь прибор показал всего 74 дБА. А ведь пластик должен быть «тише» металла! Знать, сказались ли противозвуковые мероприятия на NorthSilver 1440, или все же технология вакуумной инфузии при формовке стеклопластика дает легкий, прочный, но «звучащий» корпус? Об этом стоит поразмышлять.

Джойстик на ходу полезен скорее для корректировки курса при работающем автопилоте, а при швартовке — как помощь носовой подрульке: все же высокий ЦТ и парусность дают себя знать при боковом ветре. При этом управляемость на заднем ходу вопросов не вызывает.

Отдельная тема — мореходность. С волной у нас, как уже говорили, не задалось: так, попрыгали чутко на собственном кильватерном следе да успокоились. Но, зная не понаслышке о мореходных качествах аналогов, учитывая, что по водоизмещению NorthSilver 1440 их превосходит, оснований для каких-либо беспокойств нет вовсе. Надо было бы еще покатайся, оценить управление с флайбриджа... Да и вообще, чтобы такую сложную и немаленькую лодку лучше понять, на ней следует пожить-походить подольше. И не обязательно потому, что надо, — просто хочется. Только время поджимало: мы обещали вернуться к сроку и отдать лодку киношникам...

Время от времени меня спрашивают о впечатлениях от NorthSilver 1440. Что я отвечаю? Если коротко — хорошо! Когда просят подробнее, рассказываю то, что вы уже прочитали. Но ведь действительно хорошо! Хорошо, что лодка такого типа появилась в алюминии — у нас любят металлические корпуса. Здорово, что тип востребованный: верфь делает то, что можно продать, а не пытается продать то, что может сделать. Прекрасно, что будут модификации с кормовой дверью и с водометом. Больше лодок, хороших и разных — в море есть место всем!

**ПОД ЗАНАВЕС**  
Время от времени меня спрашивают о впечатлениях от NorthSilver 1440. Что я отвечаю? Если коротко — хорошо! Когда просят подробнее, рассказываю то, что вы уже прочитали. Но ведь действительно хорошо! Хорошо, что лодка такого типа появилась в алюминии — у нас любят металлические корпуса. Здорово, что тип востребованный: верфь делает то, что можно продать, а не пытается продать то, что может сделать. Прекрасно, что будут модификации с кормовой дверью и с водометом. Больше лодок, хороших и разных — в море есть место всем!

**ДЛИНА**  
47 Ф (14,40 М)  
**ШИРИНА**  
13 Ф (3,96 М)  
**ОСАДКА БЕЗ МОТОРА**  
1 Ф (0,75 М)  
**ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ**  
ПОЛНОЕ 13,9  
**ЗАПАС ТОПЛИВА**  
1800 Л  
**ЗАПАС ВОДЫ**  
400 Л  
**МОЩНОСТЬ ДВИГАТЕЛЕЙ**  
2 × 370 Л.С.  
**ВМЕСТИМОСТЬ**  
12 ЧЕЛ.  
**СПАЛЬНЫЕ МЕСТА**  
6+2  
**КАТЕГОРИЯ RCD**  
«B»



# Новое лицо

Яхты, как женщины: всегда нуждаются в уходе и время от времени — в деликатном участии хорошего стилиста или косметолога.

Текст **Алексей Максимов** Фото **Flensburger Yacht Service**

**В** этом году на выставке в Дюссельдорфе среди моделей шведских катеров Delta мое внимание привлекла Delta 400 SW — сначала оживлением на стенде, а потом своим числовым индексом: мне известна 40 SW, а тут в 10 раз больше! Оказалось, что эта модель — результат апгрейда той самой 40 SW. «Мы провели face lifting», — говорят на верфи. Ну разве не повод поговорить об этой лодке и ее создателях!

## ВЕРФЬ

На простой вопрос «Где строят шведские лодки?» естественным кажется ответ: «В Швеции». Однако с Delta не все так просто. Компания Delta Powerboats шведская, но ее производственные мощности размещаются в Эстонии, на острове Сааремаа; там развернуто современное, отлично оборудованное производство, где применяются композитные материалы, разнообразный металл, дерево и пр. Давно освоены технологии работы со стеклом и углепластиком, формовка корпусов методом вакуумной инъекции, болваны для матриц изготавливают при помощи фрезера с пятью степенями свободы (его «стол» вмещает корпуса длиной 27 м). Естественно, все процессы компьютеризованы и механизированы.

Компания внедрила систему контроля качества, включающую проверки в бассейнах и ходовые испытания. Их проводят на маршруте из Сааремаа в архипелаг Стокгольма, на остров Юре, где расположен сервисный центр Delta Powerboats; там завершают процедуры проверок. Я читал протокол такого теста модели Delta 40 SW — мы к нему еще вернемся.

С момента основания в 2003 году Delta Powerboats выпускает быстроходные композитные лодки разного типа и длины, одинаково пригодные для рек, крупных озер, прибрежных морских зон и архипелагов. Линейка Delta состоит из 8 моделей длиной от 26 до 88 футов, хотя верфь может строить и суда длиной более 100 футов. Лодки Delta не раз получали награды мирового уровня.

Так случилось в 2013 году с Delta 54, а в этом году флагман — моторная яхта из углепластика Delta 88 — сумела очаровать строгое английское жюри и удостоилась приза Motor Boat Awards.

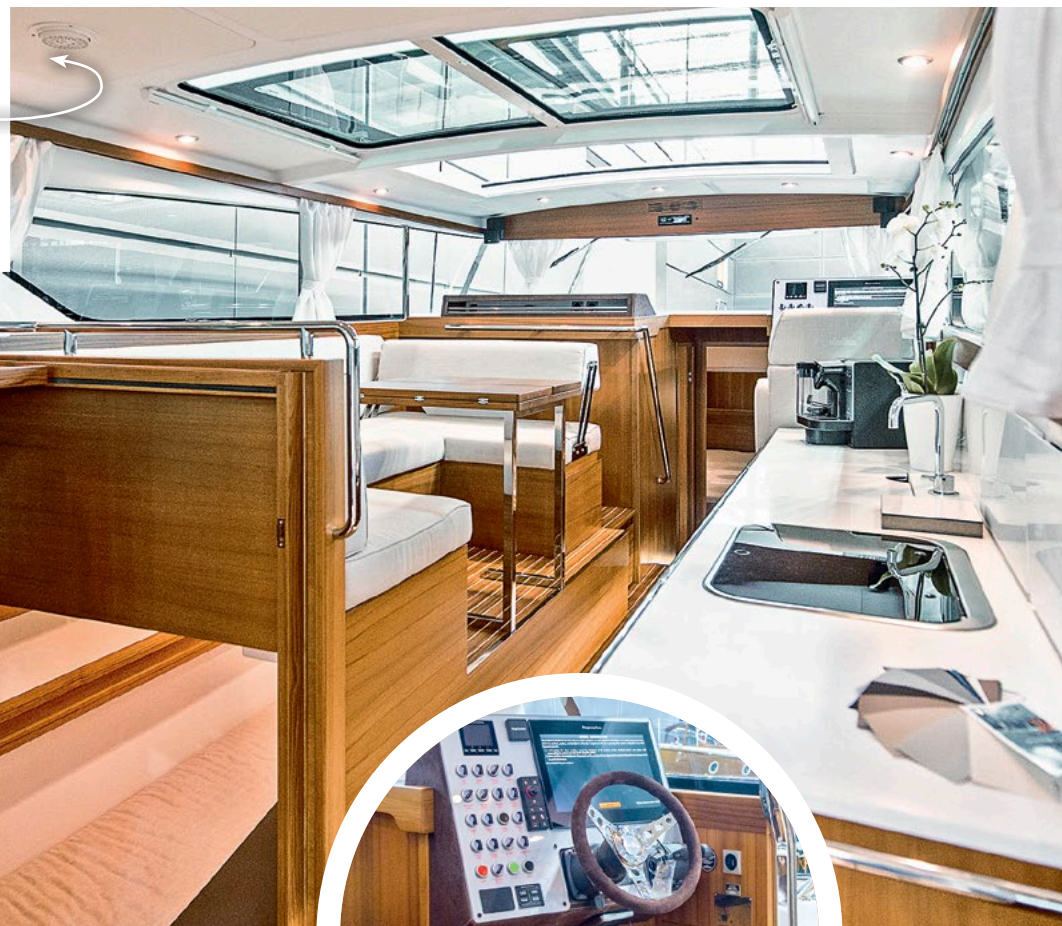
## В НОВОМ ОБРАЗЕ

Примечательно, что неизменным дизайнером лодок Delta является Ларс Модин, один из основателей компании. Он нашел свое решение задачи баланса между формой и функцией, серийностью и ручной работой, скоростью и мощностью и наделил все модели Delta «фамильными чертами». Но все же главные их «фишки» — характерный силуэт и скорость. Лодки Delta хорошо узнаваемы даже на расстоянии — это нравится многим владельцам, желающим выделиться на фоне прочих «водоплавающих».

Тот же слегка агрессивный стиль прослеживается и у Delta 400 SW. Он проявлен в невысокой (относительно фальшборта) надстройке, в обратном наклоне лобового стекла и козырьке над ним, в уходящем вперед релинге, продолжающем линию крыши рубки. У лодки свободная носовая палуба, приличных размеров кормовой кокпит и защищенный фальшбортом проход по правому борту (на левом — потопчина). Этим и объясняется индекс SW (Side Walk) в названии модели. А еще есть Delta 40 WA: здесь надстройку с открытым постом управления и тремя креслами (условный флайбридж) легко обойти по периметру.

Но что же нового появилось у выставочной лодки? Все тот же салон с динеттой на левом борту, у которой перекидывается спинка носового дивана. Пост управления на правом; рядом дверь для выхода на борт, а за креслом рулевого — линейный камбузный блок. От рулевой консоли попадаешь к носовой каюте, каюте правого борта и гальюну с душем (левый борт). За динеттой в салоне устроен трап, чтобы спуститься в кормовую двухместную каюту. Как и прежде, в крыше большой прозрачный люк с электроприводом, гладкий тик на палубе, отлично отполированная нержавейка...

Круизеры длиной 40 футов — весьма распространенный на западном рынке тип прогулочных судов. Здесь трудно чем-либо удивить, но Delta 400 SW смогла: и внешним обликом, и высокой скоростью, и тремя каютами.



## ДОСЬЕ



В корме, помимо якорного устройства и трапа для купания, имеется душ

Изменив конструкцию столика динетты, можно получить дополнительное спальное место

Можно предположить, что высокая и светлая носовая каюта будет выбрана в качестве мастер-каюты

- ДЛИНА**  
43 Ф (13,10 М)
- ШИРИНА**  
12 Ф (3,60 М)
- ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ**  
6,7 Т
- ЗАПАС ТОПЛИВА**  
800 Л
- ЗАПАС ВОДЫ**  
180 Л
- МОЩНОСТЬ**  
600/740 Л.С.
- СПАЛЬНЫЕ МЕСТА**  
6
- КАТЕГОРИЯ RCD**  
«В»
- ДИЗАЙНЕР**  
ЛАРС МОДИН

Замкнутый в носу поручень, оригинальные X-образные утки, съемный релинг в корме — у Delta 400 SW масса интересных деталей



Интересное решение: развернутый к двери диван оставляет свободным проход на транцевую платформу

Дверь для выхода от поста управления на борт — уже необходимость, реализованная на многих проектах

Не утратив преимуществ, теперь лодка выглядит явно посвежевшей

На странице слева, сверху вниз:

Большой люк с электроприводом в крыше надстройки и сдвижные стеклянные двери в кокпит «стирают» разницу между открытой и закрытой лодкой.

А при наличии отопления на ней можно ходить с ранней весны до самого ледостава.

Компоновка, характерная для лодок такого типа, характеризуется наличием кормовой каюты с отдельным входом из салона.

Дизайн пульта управления выполнен в стиле ретро, но вполне функциональный и эргономичный: есть картплоттер 14", ряды кнопок включения систем и устройств, штурвал с изменением угла наклона.

Носовая каюта высокая (на палубе не предусмотрен кокпит) и светлая благодаря иллюминаторам и потолочному люку.

Гальюн на лодке один, но большой, где нашлось место и душевой кабине.

И все же новое есть. Стало явно больше оборудования, хотя якорные лебедки в носу и корме, центральная вакуумная система и картплоттер на рулевой консоли были и прежде; только надо разобраться, что в базе, а что в опциях. Ну да, мебель выглядит эффектнее — по форме и обивке, на камбузе — кориан, в кокпите вместо скромных банок стоит отличный диван. В лодке чуть светлее, просторнее, свежее. Было бы лучше, если бы следы вмешательства оказались заметнее? Не уверен. Тут как в косметологии или кулинарии — лучше слегка недо-солить...

## ВИРТУАЛЬНЫЙ ТЕСТ

Варианты моторной установки для Delta 400 SW — два дизельных Volvo Penta D6–370 или Volvo Penta D4–300, все с транцевыми колонками DPH. Delta 400 SW имеет тот же удачный в плане мореходных качеств килеватый корпус с тремя парами продольных реданов, что 40 SW и 40 WA. Водоизмещение близкое, моторные установки одинаковые, поэтому будем считать, что динамические характеристики Delta 400 SW нам известны по тестам 40 SW. Таким образом:

- с двигателями Volvo Penta D6–370 максимальная скорость составляет 45,6 узлов (3400 об/мин);
- выход на устойчивое глиссирование происходит при скорости около 15 узлов (1800 об/мин);
- крейсерской будем считать скорость 25 узлов (2200 об/мин), при которой дальность плавания максимальная (330 миль с 10% запасом, удельный расход менее 2,2 л/милю).

Очень неплохие показатели разгона. Скорости 20 узлов лодка достигает за 6 секунд, 40 узлов — за 20 секунд. С более экономичной установкой Volvo Penta D4–300 динамики будет меньше: судя по данным верфи, скорость

упадет на 4–5 узлов. Но не достаточно ли 40-узловый ход для семейной лодки? Теряет ли она при этом статус performance cruiser? Думаю, вопросы риторические.

А вот уровень шума слегка удивляет: судя по тому же протоколу, на полном ходу он достигает 85 дБА. Видимо, это очередное подтверждение «звучания» корпуса, отформованного по технологии вакуумной инфузии. Такие факты уже отмечались.

Но вернемся к скорости. Столь высокий результат — свыше 45 узлов — получен не только благодаря легкому корпусу и мощным двигателям. На днище Delta 400 SW имеется поперечный стреловидный вентилируемый редан. Он меняет ходовую посадку судна и распределение давления на корпусе, снижает сопротивление трения, которое доминирует на высоких скоростях. Мне не доводилось ходить на таком корпусе в условиях серьезной непогоды, но о его потенциале говорит категория мореходности «В»: лодке разрешено плавание при волне до 4 метров и ветре до 25 м/с.

## ПОСЛЕСЛОВИЕ

Если раньше Delta 40 SW была просто хорошей семейной лодкой — надежной, безопасной, быстрой, на которой было весело гоняться по волнам и совершать небольшие путешествия, то теперь, в образе Delta 400 SW, она еще похорошела и обрела дополнительную привлекательность. Можно даже сказать, стала внутренне богаче, хотя все это следует отнести к косметическим изменениям: ведь как востребованный рыночный продукт модель состоялась давно. И ходить на такой лодке в одиночку — преступление перед человечеством или по меньшей мере — по отношению к близким. Так что... все на борту! **MBV**

# Регата имени себя



Очевидно, что некоторые автомобили приобретаются вовсе не затем, чтобы ездить на дачу. Так же обстоит дело и с гоночно-круизными яхтами: став владельцем такой лодки, вы практически обязаны не только отдыхать, но и гоняться. Иначе половина удовольствия пропадет.

Текст **Ольга Селезнева** Фото **Дэниел Форстер, Карло Борленги**

**Б**ольшинство яхт покупают для отдыха и путешествий. Однако азарт в парусном мире никогда не умрет. Желание погоняться время от времени наступает каждого, кто владеет яхтой или хотя бы берет ее в чартер, даже если скорость — единственное, чем может похвастаться ваша собственная или арендованная лодка.

Сразу предупредим, что сугубо спортивные «болиды» мы отложим на потом, — это совершенно отдельная история. Здесь речь о крейсерских яхтах и их спортивных возможностях.



**Вверху:**  
Яхты класса Swan 42, разработанного верфью Nautor's Swan совместно с Нью-Йоркским яхт-клубом, на старте «своей» регаты в Ньюпорте.

Верфей, специализирующихся на производстве крейсерско-гоночных парусников, в мире не так много. Хотя бы потому, что скорость и комфорт не всегда хорошо уживаются. Крейсерско-гоночные яхты — всегда компромисс, но некоторым он удается лучше прочих. Неудивительно, что верфи, выпускающие гоночные круизеры, заинтересованы в поддержании своей спортивной репутации на должном уровне. И это не только скрупулезный подсчет побед своих лодок в больших регатах. Кто-то идет дальше и организует свои соревнования, а то и создает целые международные классы с чемпионатами Европы и мира.

## NAUTOR'S SWAN

Финские яхты Swan в особом представлении не нуждаются. Выражение «Rolls-Royce парусного мира» хоть и затерто до дыр, но в целом правильно отражает суть. Это просто шикарные лодки — комфортабельные, мореходные и быстрые. Совсем скоро строящая их верфь Nautor's Swan, основанная в 1966 году, отпразднует полувековой юбилей.

Почтенным возрастом может гордиться и главная регата для этих яхт — Rolex Swan Cup, которая уже более 30 лет каждые два года проводится верфью в сотрудничестве с часовой компанией Rolex



и яхт-клубом Costa Smeralda на Сардинии. И это не единственное соревнование, в котором участвуют владельцы яхт Swan. Любой из них, неважно, сейчас или в прошлом, автоматически является членом Club Swan. А его друзья и члены семьи могут участвовать в гонках на правах гостей. График соревнований необычайно плотен: Club Swan принимает участие более чем в 30 регатах по всему миру.

Когда в 1998 году новым владельцем Nautor's Swan стал Леонардо Феррагамо — совладелец модной империи Salvatore Ferragamo, он добавил к Swan Cup еще пару регат для европейских и американских клиентов: Swan European и Swan American Regatta. Дальнейший процесс было уже не остановить.

На сегодня соревнований столько, что в них даже разобратся непросто. Есть события исключительно для яхт Swan; помимо отмеченных, это еще Swan Caribbean Challenge, Swan N European, Swan Baltic Challenge, Swan Mediterranean Challenge, Swan Transatlantic Challenge. Есть регаты для отдельных моделей, признанных ISAF (Международная Федерация парусного спорта) самостоятельными классами. Таковы, например, Swan 45, Swan 42 и — новейшее добавление — класс Gazprom Swan 60.

**У  
Nautor's  
Swan уже три  
международных  
класса,  
признанных  
ISAF**

Swan 45 был признан ISAF еще в 2001 году; сейчас флот включает более полусотни корпусов. Гонки проходят как в рамках других крупных регат (Les Voiles de St. Tropez, Giraglia Rolex Cup и др.), так и отдельно; ежегодно проходит чемпионат мира.

Класс Swan 42 появился в 2006 году стараниями легендарного New York Yacht Club, и это уже девятый класс, созданный клубом с 1900 года. Дизайнеру Джерману Фрерсу поставили задачу создать компактную многоцелевую яхту для гонок в своем классе и в регатах IRC. Результат оказался сногшибательным: в первый год верфь получила заказы на постройку 35 яхт, из них 25 заказали члены New York Yacht Club. Сейчас флот Swan 42 насчитывает 45 яхт в 17 странах мира.

Наконец, класс Gazprom Swan 60 создавали при участии Яхт-клуба Санкт-Петербурга. Впервые класс был представлен в сентябре 2012 года в рамках регаты Rolex Swan Cup на Сардинии и тогда же получил официальный статус ISAF. Это вызвало резонный вопрос: зачем Nautor's Swan еще один класс со своим чемпионатом? Как пояснили представители верфи, за полвека было создано более 90 моделей Swan, но самыми востребованными всегда оставались крейсерско-гоночные лодки

**Вверху:**  
Российская команда  
«Броненосец» в гонках класса  
Gazprom Swan 60.

**На следующей странице,  
сверху вниз:**  
Гонки в Wally Class: работа  
со спинакером на борту яхты  
J-One (Wally 77).

Rolex Maxi Yacht Cup: «ближний бой» между двумя Wally — J-One и Wallyno.

# NORTH SILVER PRO



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

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

Факс: (812) 244-35-51

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

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



# NORTH SILVER PRO



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

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

**Факс: (812) 244-35-51**

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

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





длиной 50–60 футов. А появление генерального спонсора класса в лице «Газпрома» окончательно решило вопрос. Помимо собственного чемпионата, яхты Gazprom Swan 60 участвуют во многих регатах, а «фирменным» событием класса является 800-мильная гонка Nord Stream Race на Балтике из Фленсбурга в Санкт-Петербург, которая в этом году стартует 20 сентября.

## WALLY

Компанию Wally со штаб-квартирой в Монако и производством в Форли, на адриатическом побережье Италии, в 1994 году основал Лука Бассани Антивари — яхтсмен практически с рождения. Сегодня этот эксцентричный бренд, под которым строятся и моторные, и парусные лодки, может похвастаться самым обширным в мире флотом скоростных макси-яхт. Они и составляют Wally Class, соревнующийся в больших регатах на правах отдельной группы. Хотя, естественно, гоняются Wally и в других регатах — уже не классом, а в соответствующих дивизионах.

Как и в случае с Club Swan, Wally Class — это ассоциация владельцев яхт Wally, которая занимается организацией регат и следит за соблюдением правил класса. В класс допускаются только яхты Wally длиной от 77 футов, имеющие мерительный сертификат IRC и отвечающие длинному списку требований по части оборудования





и оснащения. В классе также не допускаются коммерческие логотипы на парусах.

В гоночный календарь Wally Class 2015 вошли четыре основные регаты: прошедшие весной Gaastra Palmavela (Пальма-де-Майорка) и Menorca Maxi (Маон, о. Менорка), а также Maxi Yacht Rolex Cup (Порто-Черво, о. Сардиния) и Les Voiles de Saint Tropez (Сен-Тропе, Франция), которые состоятся в сентябре. В конце гоночного сезона в классе вручается итоговый приз Wally Trophy, претендовать на который могут яхты, участвовавшие минимум в трех гонках класса. Победителем становится лодка, набравшая наибольшее число очков, при этом все регаты класса имеют одинаковый коэффициент. Стоит отметить, что право гоняться в своем классе отнюдь не бесплатно: сезонный взнос за участие в трех и более регатах составляет € 12 000.

Интересная особенность правил Wally Class — жесткие требования к рулевому. Им на протяжении всей гонки обязательно должен быть сам владелец яхты. Если за штурвалом кто-то другой, то ко времени, затраченному на прохождение дистанции, будет добавлено 2%. Если на старте яхтой управляет владелец, а в гонке — другой рулевой, штраф снижается до 1%. Перед началом гонки каждая яхта должна сообщить секретарю гоночного комитета, кто будет за штурвалом

и планируются ли замены. Если яхта взята в чартер, владельцем считается официальный чартерер; он и должен стоять у штурвала.

Правда, есть послабление. Те, кто первый раз берут Wally в чартер, так же, как и владельцы яхт длиной более 100 футов, имеют право не рулить в самые напряженные моменты гонки — три минуты до и после старта, а также во время огибания знаков. Сделано это исключительно из соображений безопасности.

В остальном все строго: в течение гонки владелец может оставлять штурвал всего на пять минут в час, если ему необходим перерыв. В гонке, длящейся более четырех часов, владельца может сменить любой из членов команды, но только если он не является Super Professional. В эту категорию попадают яхтсмены, участвовавшие в Кубке «Америки» начиная с 1975 года, входящие в первую двадцатку мирового рейтинга матчевых гонок за последние 20 лет и все участники предыдущих четырех Олимпиад и кругосветок Volvo Ocean Race. И только для яхт Wally длиной от 130 футов снимаются все ограничения по управлению. К слову, таковых пока всего четыре: 130-футовая *Angel's Share*, *Esense* (143 фута), *Saudade* (148 футов) и *Better Place* (164 фута). Всего же на данный момент построено 29 парусных яхт Wally.



**На странице слева:**  
Чемпионат мира в классе X-35.

**На этой странице (3 фото):**  
X-Yachts Gold Cup ежегодно проводится Королевским датским яхт-клубом в Копенгагене и собирает десятки X-Yachts со всего мира, которые гоняются в нескольких дивизионах.

## X-YACHTS

В отличие от Wally и Swan, X-Yachts строятся в гораздо больших количествах — уже выпущено более 6000 корпусов. Эти лодки куда доступнее и компактнее: длина флагманской модели — 55 футов. Однако гоночная репутация у них ничуть не менее впечатляющая.

Датская верфь X-Yachts была основана в 1979 году, и практически сразу ее лодки начали выигрывать международные регаты по тогдашней системе обмера IOR (International Offshore Rule). Собственно, выигрывают они по сей день: при разработке моделей верфь делает акцент на их максимальную конкурентоспособность в гандикапных гонках, проводимых по системам обмера IRC и ORC. X-Yachts — завсегдатаи большинства крупных регат, где они соревнуются и в смешанных классах, и отдельно.

Конечно, есть у бренда и собственные гонки. Крупнейшая — X-Yachts Gold Cup, которая проводится с 1998 года Королевским датским яхт-клубом в Копенгагене. В этом году Кубок прошел в июле, собрав 60 яхт из 12 стран, не исключая российскую команду на новейшей флагманской модели Xp 55. Помимо «Золотого Кубка», проводится еще несколько региональ-

## X-Yachts гоняются во многих крупных регатах и отдельными классами

ных: X-Cup Finland (Ханко), X-Cup Holland (Алмере, Marina Muiderzand), X-Cup Solent (Саутгемптон, Royal Southern Yacht Club), X-Cup Australia (Сидней, Middle Harbour Yacht Club).

Известна X-Yachts и своими монотипами, которые признаны отдельными гоночными классами. Верфь массово выпускает их с самого своего основания. Например, модель X-99 (длина 9,90 м), производившаяся с 1985 по 2004 г., выпущена «тиражом» 605 (!) экземпляров: эти лодки до сих пор гоняются на многих регатах отдельным классом. Сейчас верфь делает два монотипа. X-35 — крейсерско-гоночная яхта с тремя каютами признана ISAF отдельным гоночным классом. Выпускают ее с 2005 года, и на сегодня класс насчитывает сотни корпусов по всему миру.

В 2008 году на X-Yachts Gold Cup в Копенгагене дебютировал более крупный монотип — X-41. В обоих классах проводятся чемпионаты Европы и мира, и, конечно, они участвуют отдельными дивизионами во всех регатах X-Yachts. Кроме того, верфь регулярно проводит ралли и рандеву, куда приглашаются все владельцы X-Yachts. Ближайшее состоится с 10 по 13 сентября в Port Adriano на Майорке. **МВУ**

# Курс – Черные Горы

Жизнь яхтсмена полна ярких событий. Но есть два больших праздника: покупка яхты и ее продажа. И если в основе второго — чистый прагматизм, избавление от расходов и хлопот, то первый полон романтики и приятных эмоций, которые дарит встреча со взлелеянной в душе мечтой. Погружение в атмосферу этого действия, особенно в первом путешествии на своей лодке, уж поверьте, незабываемо.

Текст **Богдан Парфенюк** Фото **Богдан Парфенюк, Марина Бутусова**



**Н**аше «празднование» растянулось во времени (неделя) и пространстве (380 миль от Словении до Черногории). Трогательные торжественные пункты программы сменялись рутинными, познавательными и даже в чем-то отважными... Впрочем, все по порядку.

Береговая линия Словении — всего около 30 км; здесь только один порт с единственной полноценной мариной (зато она входит в число крупнейших на Адриатике), радующей современной инфраструктурой и полным сервисом. Плюс хорошие подъездные автомагистрали. Вот и получается, что Порторож — один из лучших пунктов «приводнения» новых яхт постройки северо-европейских верфей. Сюда разными путями, но в одно время, съехались новая Targa 44, ее владелец Александр Иванович, группа технарей питерской компании HT-Marine и я, «летописец» запланированного перехода.

### ВСТРЕЧА

Лодку уже сняли с трейлера и установили на кильблоках в эллинге. Срезан упаковочный полиэтилен — и перед нами Targa 44, по-скандинавски консервативная и непривычно утилитарная на фоне средиземноморского «люкса», разбавленного разномастной и разновозрастной «классикой». Но хозяин счастливо улыбается:

*Спуск  
новой яхты  
на воду —  
ответственное  
событие для  
владельца*

— Она у меня украшением марины будет!

Александр Иванович в прошлом — корабельный механик, человек основательный, и морскую жилку явно сохранил. Знает цену и просторному машинному отделению («Я всегда сам проверяю уровни и перебираю контакты — лодка требует внимания и оплатит добром»), и безопасности («Как-то заставил итальянскую верфь сделать сплошной релинг в носу — а как иначе я туда жену со швартовом отправлю!»). Интересно было услышать его комментарий о прошлых лодках — французском «траулере» и люксовой яхте именитого итальянского бренда:

— Обе на ходу вели себя достойно, каждая по-своему. А вот в открытом кокпите 44-футовой «итальянки» оказалось тесновато: диваны солярия используются редко, только место занимают. Но самое неприятное — исполнение. Лючину открыл раз десять — и отвалилась, ибо саморезы были вкручены прямо в пластик; шикарный привальный брус начал пузыриться после первой навигации; несколько приборов просто забыли прикрутить... Не люблю, не по-морскому это.

Чтобы не наступить на третьи грабли, он сам поехал с инспекцией на финскую верфь Botnia Marin. Понравилось.

— Везде, где что-то прикручено, есть закладные. Делают основательно, хоть и не быстро. Особенно возятся с любым принципиальным новше-





ством — бояться ухудшить судно, нарушить развесовку. Еле уговорил их встроить гидравлический трап — раньше такое не практиковали. Зато теперь трап в списке опций.

Мы общаемся и смотрим, как питерская «3D-бригада» (два Дмитрия и Денис) споро монтируют арку, антенны и прочее оборудование на флайбридже. Сегодня бы и на воду, если бы не IPS: при транспортировке колонки на заводе сняли, и здесь их несколько часов устанавливала команда, вооруженная самоходным подъемником.

Кстати, почему днищевые колонки IPS, которые уязвимее транцевых при встрече с бревном или намазывании на винты рыбацких сетей?

— Риск есть всегда, — говорит Александр Иванович. — Мне важнее уверенность при швартовке, ведь я собираюсь путешествовать вдвоем с женой. Что ж, возможно.

## СПУСК НА ВОДУ

День второй, торжественный. Кран бережно вынес судно из эллинга и аккуратно опустил в родную стихию. Таинство крещения прошло вдали от берега, посреди

Пиранского залива. Первая бутылка шампанского разлетелась о якорь, из второй окропили оба двигателя и генератор. А если трогательные речи Александра Ивановича услышал Нептун, судну гарантирована долгая безаварийная жизнь.

Впереди у нас первый переход, причем сразу «бойцовский» — нон-стоп в Черногорию, к месту дислокации яхты. Что докупить? Продукты, варочно-жарочно-разделочный инвентарь, спасательные средства и... всё: лодка оказалась отлично укомплектованной на верфи. Включая швартовки, кранцы, отпорные крюки (штатно закрепленные у дверей рубки), посуду и столовые приборы. А в ЗИПе, кроме «расходников» и смазочных материалов, — баночки с топкоутом нужного цвета: любой скол замазывается кисточкой — и через 10 минут его не видно.

## ИСПЫТАНИЕ МОРЕМ

Следующим утром — старт! Но первый бросок на север, в Пиран — всего в несколько миль. Тут мы попадаем в совсем другой мир. Если Порторож («Порт роз») — наполненный благоуханием розовых кустов современный курорт с классными гостиницами, лечебницами на базе горячих источников и фитнес-центрами, то Пиран — тихий и очень исторический городок со средневековой архитектурой. В свое время отсюда поставляли соль для Венецианской республики, символика которой (крылатые львы) до сих пор украшает здания. В центре городка — круглая площадь имени скрипача и композитора Джузеппе Тардини, которая была... заводью, куда входили корабли. Но вода застаивалась и протухала, поэтому в конце

### На предыдущей странице, крупно:

Порт города Бар — это гавань не только для государственного флота Черногории (довольно малочисленного), но также приют множества прогулочных яхт любых размеров.

### Внизу:

Targa 44 у причала в Пиране, где проходят погранично-таможенные процедуры, готовая к продолжению путешествия.

### На этой странице, сверху вниз:

Словенский Порторож славится своей мариной, одной из лучших на Адриатике.

Госпа од Шкрпела — «Мадонна на Рифе» — рукотворный остров в Которском заливе (Черногория) с православным храмом.

### На странице справа:

Targa 44 добралась до «домашней» марины Porto Montenegro в Тивате.

концов ее заложили плитами. Надобность в крепостной стене вокруг заводи отпала; в ней прорубили арки и устроили жилища — «в стенах» живут до сих пор! К центральной площади ведут по-средневековому узкие улочки, а крыши домов укрыты ярко-красной черепицей. На все это архитектурное великолепие надо любоваться сверху, из собора Святого Георгия на холме. А вдали, над лазурью Адриатики, просматриваются очертания большого города. Это Венеция!

Впрочем, нам сейчас не до созерцания — «открываем» границу. Прощай, симпатичная Словения, нас ждет «далекая» Черногория. Моторы заработали, понемногу набирая обороты. Поехали!

Как жаль, что плотный график не позволил поделить морские мили на короткие отрезки! По левому борту появляются и исчезают невероятно красивые места... Вот Пореч, веселый и людный на фоне остальных хорватских городков с их «фирменным» средневековым шармом; за ним — романтический Ровинь, который в свое время облюбовал Жюль Верн; дальше — основная греками и окрещая при римлянах Пула. И это ведь только Истрия, полуостров, хранящий память как о венецианском периоде, так и о Габсбургах! А дальше...

Острова и бухты красочной Далмации, с ее природными парками, заповедниками и колоритными городками, изобилующими римскими памятниками и архитектурой Средневековья и Ренессанса. 1000-летний Шибеник с крепостью и кафедральным собором; Трогир с его церквями, колокольнями и собором XIII–XVI веков (занесен в список ЮНЕСКО); город-музей Сплит с дворцом Диоклетиана и подлинная жемчужина Адриатики — Дубровник...

Блажен, кто путешествует здесь медленно, не пропуская ни одной «интересности». Александр Иванович уже в этом году планирует пройти побережье Адриатики, и ему можно искренне позавидовать...

## НА БОРТУ

А мы просто идем комфортным ходом в 24 узла по спокойному морю и изучаем лодку — каждый по-своему. Александр Иванович — управление, «3D-бригада» — работоспособность оборудования, я — тонкости, которые на коротких тест-драйвах (это моя профессия) незаметны. Вот затемняющие ролеты, в солнечный день действительно «разгружающие» глаза. Люки в передней части рубки открываются по-разному (вперед и назад) — для «тонкой настройки» вентиляции. Перед выходом в море пришлось закрыть только пару бортовых иллюминаторов, остальные надежно защищены от волны высоким бортом — каюты не «задыхаются». Двойное «штурманское» сиденье на флайбридже оказалось поворотным — разворачивается туда, где красивее пейзаж. И столик рядом с ним достает двумя движениями: отвел стопор — вытянул из-под дивана...

Никогда не был коком, но остальные члены экипажа, как оказалось, подходили для этой роли еще меньше.

Ну, получите: спагетти с соусом песто, сосиски и салат. Заодно выяснил, что на крейсерском ходу готовить тоже можно — дифферент не сильно мешает. Конечно, пригодились бы ограничители вокруг электроплиты, у которой скользкая стеклянная поверхность. Откидные (от подволока) держатели для бумажных полотенец и баночек со специями — просто шедевр, как по функционалу, так и по исполнению.

**В  
яхтенном  
путешествии  
живописная  
Адриатика  
никогда не  
наскучит**



## Старый город

Почти в каждом поселении Черногории сохранилась древняя крепость, окаймленная старинными живописными улочками. На фото — ведущая к замку улица города Бар





А вот мойку я бы предпочел двойную: и мыть удобнее, и складировать все, что может рассыпаться/разлиться, в неспокойном море сюда безопасно. Денис комментирует:

— Вторая мойка? Да, штатная опция. Только в этом случае верхнего ящика недосчитаетесь.

Впрочем, вряд ли мои «наработки» здесь пригодятся: при скоростном потенциале лодки под 40 узлов в путешествиях уместнее укладывать переходы в паузы между завтраком и обедом или обедом и ужином... А мы, чтобы нормально пообедать — за общим столом, со скатертью и ножами-вилками, — сбросили скорость до водоизмещающих 7 узлов и оставили «на вахте» автопилот.

## В НОЧИ

Солнце коснулось горизонта и окрасило море в золотистые, а потом красные оттенки. В городах редко обращают внимание на предзакатное буйство красок, а тут — любовались всем экипажем. Морская жизнь заставляет пересматривать жизненные приоритеты. *Navigare necesse est!*

Часть ночи шли 20-узловым ходом, выискивая с помощью прожекторов (их здесь три!) в прозрачной воде гипотетические бревна. Так тоже можно, но... Когда накопилась усталость, здравый смысл все же победил: куда мы, собственно, летим?! И встали до рассвета на якорь в заливе острова Корчула.

Я снова позавидовал капитану: скоро он сюда вернется, чтобы бродить по узким улочкам старинного города,

## Переход из Словении в Черногорию занял у нас чуть меньше суток

в разные времена принадлежавшего и венецианцам, и венграм, и Генуе. Каждая эпоха наложила свой отпечаток: никогда не знаешь, в какое время попадешь за следующим изгибом улицы. Здесь до сих пор шумят почти средневековые ярмарки и в почете рыцарские танцы.

## ЧЕРНОГОРИЯ

С восходом солнца побежали дальше, вдоль южной Далмации. Чем южнее, тем выше и темнее становились горы. Действительно, одно слово — Черногория! В марину Бара вошли в 13:00, затратив на переход 22 часа (минус «якорные»).

Среди прочих городов крохотного балканского государства (всего 350 тыс. жителей) Бар кажется просторным. На входе гостей встречает не старинная крепость, как, например, в близкой и куда более популярной у русского туриста Будве, а вполне современный пейзаж. Но впечатление обманчиво: если в Черногории нет старого замка у берега, ищите его чуть дальше, в горах. Потратить день на стоянку здесь и прогуляться до старого города в мусульманской части Бара необходимо: крохотные домашние ресторанчики в восточном вкусе, базар с медной посудой, величественная крепость с прекрасным видом на город и море достойны неспешного и вдумчивого осмотра.

Пока капитан оформлял приход, зашли спецы из Volvo Penta:

— Ну, какие проблемы?

— Да никаких. Еще шесть часов походим — и пригласим вас масло менять...

**Слева направо, сверху вниз:**  
Тент над флайбриджем — спасение в жарком климате.

Продленная в корму крыша надстройки дает место для тендера, который поднимается складной электрической стрелой.

Полностью зачехленный кокпит становится еще одним уютным помещением на борту.

Флайбридж — это и пост управления, и зона приятного отдыха, которой тик добавляет шарма.

**На странице справа, крупно:**  
Панорама черногорского города Будва, любимого места отдыхающих из России.

**Вверху:**  
Вид на Будву из цитадели.



## ЕСЛИ ВАША ЯХТА СТОИТ В ЧЕРНОГОРИИ:

**1** Отправляйтесь в круиз вдоль побережья Далмации, одной из красивейших областей Европы (современная Хорватия). Местные города — яркая смесь старинного итальянского влияния и балканского жизнелюбия, а природа сохранила пышную, почти первобытную нетронутость.

**2** Не забывайте — Италия совсем рядом. Что может быть лучше, чем прийти в древнюю столицу моряков Венецию водой? Итальянцы всегда рады гостям: вдоль берега найдется множество комфортабельных марин.

**3** «Домашние» прогулки в Черногории тоже могут быть любопытными: на исследование Которского залива или, например, Будванской ривьеры стоит потратить несколько дней. Не пожалее!

Первые переходы судна бывают рисковыми: то одно выйдет из строя, то другое. Но у нас все неплохо, только один из четырех интерцепторов перестал реагировать на клавишу управления.

Яркий эпизод случился на финальном переходе в Тиват. Ветер усилился, теперь волны встречные и чуть выше — около метра. Тем же курсом идет близкий размеров «люксовая» моторная яхта — медленно так идет. Ну да, там от постоянных жестких ударов уже, думаю, у людей болит позвоночник и голова. А мы легим на скорости 28 узлов, и я пишу эти строки на ноутбуке. И он на столе не прыгает, и мои пальцы куда надо попадают. Собственно, этот пункт и был у Александра Ивановича определяющим:

— С каждым годом климат ужесточается, ветра сильнее и волны выше. Обычные «глиссеры» жутко бьются корпусом, приходится сбавлять ход до малого. Парусная яхта? Да, это здорово, и, может, когда-нибудь я к ней приду. Но сейчас моя жизнь четко регламентирована. Вот сколько бы мы шли те же 380 миль под парусами? Трое суток без остановки? Не готов... Времени на отдых и так немного, мне нужна скорость.

Входим в величественный Которский залив, который иногда называют самым южным фьордом Европы. Тоже сплошная история, с артефактами античности и средних веков. Не зря тут что ни город, то туристический центр. По берегам — старинные церкви, православные и католические, некоторые из них популярны у паломников...

Представляю, как капитан и его семья соберут здесь друзей. С культурной программой проблем не будет: на уютной Targa за пару часов можно добраться до большинства достопримечательностей этого изумительного

по красоте края. До словно сошедшего с картинки острова Святого Стефана с крохотным городком-монастырем на скалах, полной уличных музыкантов старой площади в Которе, белоснежных песчаных пляжей Улицыня, где к сербской речи уже густо примешивается албанская... Путешествовать по Черногории посуху тоже интересно: обязательно стоит подняться на гору Ловчен, самую высокую точку страны... Но на морских путях, в отличие от горных серпантинов, в этом краю и быстрее, и комфортнее. Если, конечно, у вас надежная лодка. А когда близкие прогулки наскучат, всегда можно выбрать один из тысячи маршрутов к новым красотам Адриатического моря, — эта Targa потянет любой.

## ПОРТ ПРИПИСКИ

И вот мы на месте, в современной и красивой марине Тивата. Ребята наконец смонтировали на судне всё, что Александр Иванович заказал на верфи, включая непривычный на «северянине» тент над носовым соларием.

— Теперь я готов к любым условиям. Кормовая беседка-кабина продлит навигацию. Тент над носовой лежанкой и бимини на флайбридже — спасение в жару. Для швартовки кормой — третий пост управления в кокпите. Якорь могу отдать и выбрать прямо из рубки — перед глазами счетчик цепи. Для подъема надувного тендера есть складная стрела... Надо только все это освоить! (Улыбается.)

Я уезжал, а оба Дмитрия остались в качестве инструкторов — тут только кнопки и датчики день изучать! Александр Иванович записывает, переспрашивает — настоящий капитан обязан знать свое судно до последнего винтика. Но с его лица уже который день не сходит улыбка счастливого человека... **МВУ**

# УДОЧКИ ВЕЕРОМ

Тестируем Parker 750 Cabin Cruiser — новую модель универсального круизера, внешне не похожую на прежние модели Parker.

Текст **Антон Черкасов** Фото **Михаил Смотров**



**Д**есять растопыренных пальцев-стаканов для удилец, электрические катушки на крыше надстройки, подвесник для троллинга, серьезная навигационная электроника с рыбопоисковым эхолотом и дополнительный пост управления в кокпите — буквально все в этом Parker 750 Cabin Cruiser даже издали выдает главное увлечение его владельца.

## ПОКА СТОИМ

Этот катер совсем недавно прибыл в Петербург из Польши, где базируется верфь Parker, и был подготовлен к серьезной охоте на рыбу в акваториях Северо-Западного региона, включая Ладожское и Онежское озера. Помимо уже перечисленных рыбацких штучек, на борту *Lady X* (так назвали этот Parker 750 CC) обна-

ружилась тьма полезного в наших условиях дополнительного оборудования, включая независимую систему обогрева Webasto, носовое ПУ, электрическую якорную лебедку, прожекторы, радар и даже авторулевой. Согласитесь, весьма недурно для катера длиной менее 8 метров! А высланная практичным искусственным тиком палуба, вместительный холодильник и мощная аудиосистема Lowrance SonicHub ненавязчиво намекают на то, что владелец *Lady X* любит не только рыбу потаскать, но и отдохнуть после этого на славу.

Планировка Parker 750 CC обеспечивает, пожалуй, близкую к максимальной обитаемость, которую только возможно ожидать от корпуса таких габаритов. Полноценный камбуз с мойкой и портативной газовой плитой (работает на сменных баллонах) скрыт под съемной подушкой по правому борту и одновременно

**Крупно:**  
Снаряженный катер с четырьмя пассажирами набирает максимальную скорость за 30 секунд.

**Вверху:**  
В циркуляции корпус Parker 750 CC ведет себя достаточно предсказуемо.



служит дополнительным сиденьем на случай, если вдруг на лодке соберется максимально дозволeнная компания пассажиров (7 человек). Выгороженный гальюн с морским туалетом хоть и невелик, но вместе с удобной носовой каютой позволяет обеспечить определенную автономность плавания без нужды часто подходить к берегу. Сиденье с перекидной спинкой и подъемный стол составляют основу трансформируемой зоны в салоне: хотите — используйте ее как динетту, хотите — сделайте из нее вторую кровать (в дополнение к лежанке в каюте). Сдвижная трехсекционная дверь в кокпит и шторы по периметру остекления надстройки позволяют спрятаться от чужих глаз в марине, а для вентиляции рубки, помимо двух форточек и широкого люка в крыше, предусмотрены даже непроницаемые для воды безотказные «грибки».



### Рыбалка

Из базовой модели Parker 750 CC владелец сделал серьезную рыбачью лодку, добавив всевозможные крепления для снастей и дополнительный мотор для троллинга

Кокпит Parker 750 CC нельзя назвать за пределами просторным, но там есть где развернуться с рыболовными снастями. Тем более что откидные сиденья по обоим бортам легко складываются и высвобождают место. Владелец *Lady X* заказал дополнительный пост управления, на котором продублирована «умная» рукоятка управления двигателем и многофункциональный дисплей Lowrance. С одной стороны, этот внушительный «нарост» у надстройки выглядит слегка чужеродно и частично перекрывает доступ в салон, но с другой... Он будет невероятно удобен во время рыбалки — избавит от беготни в рубку, чтобы сменить курс, проверить глубину или распределение рыбы в толще воды. Более того, справа от штурвала, на внутренней поверхности фальшборта установлена рукоятка управления подвесником для троллинга



## ДОСЬЕ

ДЛИНА 24 Ф (7,45 М)

ШИРИНА 8 Ф (2,55 М)



На тестовом катере весь объем центрального рундука заняли дополнительные баки

Под сиденьем по правому борту скрыт мини-камбуз с мойкой и портативной газовой плитой

Выгороженный галльон невелик по высоте, но развернуться там сможет даже крупный человек

## ХАРАКТЕРИСТИКИ

**ДВИГАТЕЛЬ** Mercury Verado, 300 л.с. при 5800–6400 об/мин, 6 цилиндров, 2,6 л, бензин

РЕЖИМЫ	ECO			FAST			MAX				
Об/мин	1000	1500	2000	2500	3000	3500	4000	4500	5000	5500	6000
Скорость	2,9	4,8	6,3	6,8	7,3	7,8	11,2	20,4	31,6	36,0	40,3
Расход	3,6	6,7	11,7	19,2	25,0	35,5	49,3	58,1	69,3	93,7	113,0
Миль/л	0,80	0,72	0,54	0,35	0,29	0,22	0,23	0,35	0,45	0,38	0,36
Запас хода	333	296	223	147	121	91	94	145	187	159	148

Скорость в узлах, расстояние в милях, расход в л/ч, запас хода с учетом дополнительных баков и 10% резерва. Указанные величины основаны на показаниях бортовых приборов и могут отличаться от полученных вами данных. Загрузка: 50% топлива в главном баке и 100% в дополнительных, 100% воды, 4 человека на борту, мотор для троллинга. Температура воздуха +20 °С, сила ветра при скоростных заездах 1–2 м/с, волна 1 балл.



**Планировка  
750 СС дает  
максимальную  
обитаемость  
для этой  
лодки**

**На странице слева,  
сверху вниз:**  
У Parker 750 СС удачное  
остекление рубки — слепые  
зоны практически отсутствуют.

Универсальная  
трансформируемая динетта  
на левом борту.

Опустив стол, с помощью  
закладных подушек можно  
организовать дополнительное  
спальное место.

**Слева направо:**  
Parker 750 СС хорошо подходит  
и для отдыха, и для рыбалки.

Благодаря складным сиденьям  
и большому рундуку кокпит  
750 СС очень практичен.

Оptionальный пост  
управления в кокпите.

Mercury 9,9 л.с., который заводится и управляется дистанционно. Подобные вещи встречаются нечасто даже на профессиональных рыболовных катерах, поэтому верфь тут заслуживает отдельного комплимента.

### УЖЕ ЕДЕМ

В довольно тесной Малой Невке у нас не было возможности вдоволь «пошалить» на Parker 750 СС, однако оценить характер катера все же удалось. Прежде всего отмечу прекрасный обзор и удачную организацию поста управления. Приборы Mercury SmartCraft интегрированы в единую сеть с 9-дюймовым МФД; приятная на ощупь рукоятка двигателя ложится прямо в руку; положение кнопок управления транцевыми плитами не вызывает вопросов, а неподалеку от консоли установлены две УКВ-рации разных диапазонов.

Наша тестовая лодка оказалась солидно «вооружена» для автономных походов: на транце висел мотор Mercury Verado максимально разрешенной для этой модели мощности в 300 л.с., а в центральном рундуке под палубой кокпита расположились два дополнительных бензобака емкостью по 65 л. В результате избыточный вес в кормовой части с учетом мотора для троллинга составил порядка 200 кг (против варианта с подвесником в 150 л.с.). Из-за этого корма катера сидит достаточно низко, и во время движения в водозмещающем режиме попутная волна может захлестнуть кокпит. На мой взгляд, даже при наличии высокого порога двери в рубку перед выходом в акватории с высокой крутой волной все же лучше разгружать корму или изначально ставить более легкий мотор, пусть и в ущерб скорости.

Загруженный катер выходит на глиссирование (9–10 узлов, около 3500 об/мин) за 9 секунд с кратковременным дифферентом до 13°, после чего дифферент быстро падает до оптимальных 4°, и лодка разгоняется до максимальной скорости к 30-й секунде. Несколько

затянутый выход на глиссирование при энерговооруженности более 125 л.с./т объясняется горбом сопротивления, обусловленным, помимо прочих факторов, вероятной избыточной кормовой центровкой.

Тест, как и положено, проводился без транцевых плит; при их использовании горб «срежется», и выход на режим ускорится.

При положенной ручке газа приборы показали максимальную скорость 40,3 узла (по нескольким галсам). Сама по себе скорость достаточная, но почти на 5 узлов меньше, чем указано на сайте Parker для 750 СС с 250-сильным мотором. Причин недобора скорости может быть несколько: относительно высокая загрузка судна, смещенный центр тяжести... Полагаю, стоит попробовать следующий по шагу винт, поскольку есть запас оборотов (400 об/мин). Но при всем этом в циркуляции лодка ведет себя хорошо: полная перекадка штурвала укладывает ее на скулу, позволяя выполнять достаточно крутые контролируемые виражи. Волну высотой до метра лодка проходит довольно мягко — сказывается килеватость на транце 22°.

*Lady X* оказалась на поверку «дамой» довольно громогласной — каждый контакт с собственной волной (других не было) сопровождался в рубке небольшой какофонией в исполнении оркестра шумовых инструментов. Однако за часть извлекаемых звуков определенно несут ответственность многочисленные личные вещи владельца, расставленные в нишах вдоль бортов, а также полный холодильник бутылок с шампанским, которые периодически звонко напоминали о себе.

К сожалению, пообщаться с владельцем этого Parker 750 СС нам не удалось, но я уверен, что он гордится своим приобретением. Будучи членом одного из крупных рыболовных клубов, с такой боевой подругой, как *Lady X*, он наверняка еще глубже погрузится в свое любимое занятие. А разве лодки нужны не для этого? **МВУ**

**ДЛИНА**  
24 Ф (7,45 М)  
**ШИРИНА**  
8 Ф (2,55 М)  
**ОСАДКА БЕЗ МОТОРА**  
1 Ф (0,39 М)  
**ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ  
(ПОРОЖНЕМ)**  
1,65 Т  
**ЗАПАС ТОПЛИВА**  
230 Л + 2 × 65 Л  
**ЗАПАС ВОДЫ**  
40 Л  
**ПОДВЕСНОЙ МОТОР**  
150–300 Л.С.  
**ВМЕСТИМОСТЬ**  
7 ЧЕЛ.  
**КАТЕГОРИЯ RCD**  
«С»

# Обитель СИЛЫ

Итальянская dolce vita — это больше чем пляжи, танцы и сырная паста под красное вино. В солнечной Италии умеют не только испытывать здоровье наслаждениями, но качественно и с удовольствием о здоровье заботиться.





Тосканский пейзаж знаком даже тем, кто попал сюда впервые. Зеленые холмы в дымке, оливковые рощи, виноградники, неизменный дрозд в шевелюре кипариса — словно задний план многочисленных ренессансных мадонн сошел с холста в нашу реальность. Гармония здесь — такой же составляющий элемент воздуха, как кислород или азот, и нет лучше места на земле, если нужно укрепить тело и дух.

Не меньше, чем своим вином, Тоскана известна водой: термальных и бальнеологических курортов здесь больше, чем в любом другом регионе Италии. Поправлять здоровье в Тоскане — любимое занятие итальянской аристократии средних веков и важная часть национальной идентичности нынешних жителей Апеннинского полуострова. Длинный уикенд в местных термах — обязательная часть летне-осеннего

отдыха и для шумных семей из Абруццо, и для миланских влюбленных парочек.

Название курортного городка Сан-Джулиано-Терме в провинции Пизы, скорее всего, ничего не скажет русскому человеку, а ведь здешние бальнеологические традиции куда древнее баденских или меранских. Целебное воздействие местной воды ценили этруски и древние римляне, построившие тут первые термы. В 1112 году их восстановила графиня Матильда Каносская, а в конце XVI века посещало семейство Медичи. Но бурная светская жизнь началась здесь после 1743 года, когда Сан-Джулиано-Терме стал летней резиденцией герцога Франческо Стефано ди Лорена. Ради источников, богатых щелочью и сульфатами, сюда приезжали драматурги Гольдони и Альфьери, поэт Перси Шелли с женой Мэри — той самой, которая придумала Франкенштейна, Байрон и даже Наполеон.



Сегодня вилла Лорена, построенная в середине XVIII века и бережно отреставрированная в наши дни, — главный спа-отель провинции Пизы Vagni di Pisa Palace & Spa. Утопающий в мандариновых деревьях и пиниях, уже одним своим видом он оказывает мощное антистрессовое воздействие. Четырехметровые потолки, оригинальный пол и сохранившиеся во многих номерах фрески времен постройки виллы многократно усиливают лечебный эффект местной воды и термальной грязи. А он и без того нешуточный: доказано, что воды из источника, который берет свое начало у подножия холма Сан-Джулиано-Терме, помогают в лечении множества заболеваний: тут и артрит, и бронхит, и проблемы с иммунитетом и пищеварением, и, конечно, вечный стресс.

Это не пустые слова: в Италии к бальнеологическому лечению относятся весьма серьезно. Все лечебные процедуры Vagni di Pisa Palace & Spa одобрены и сертифицированы Итальянской национальной службой здравоохранения, а местная программа похудения и детоксикации создана совместно с Пизанским университетом. Она рассчитана на семь дней и идеально подходит для того, чтобы очистить организм и правильно запустить процесс похудения. Врачи и диетологи не только помогают определиться с инди-



### Фитнес

Утренняя гимнастика в тени оливковых деревьев или занятия аквааэробикой — отличное начало дня для тех, кто мечтает распрощаться со стрессом

видуальным планом питания и процедур, но поддерживают бодрость духа на протяжении всей недели и даже иногда обедают вместе с худеющими клиентами, чтобы тем было не так обидно смирять плоть посреди тосканского изобилия.

Впрочем, даже самые диетические блюда здесь готовят с большой изобретательностью и только из местных — а значит, лучших в мире — продуктов. Если в самом начале жизнь без сахара, соли, красного мяса, алкоголя и кофе кажется невыносимой, то спустя всего три дня ты уже готов отказаться от них на всю жизнь, лишь бы постоянно чувствовать такую же легкость и энергию. Этому ощущению очень способствует утренняя гимнастика в тени оливковых деревьев и аквааэробика в термальном бассейне — обязательная часть программы.

Еще одна важная ее составляющая — дренажные процедуры: вместе с лишней жидкостью организм покидают токсины, уходят целлюлит и отеки, а заодно хроническая усталость и плохой цвет лица. Лучше всего с этой задачей справляются обертывания с горячей термальной грязью. С ней тут обходятся бережно: используют только ту, которая от трех до шести месяцев созрела в термальной воде, насыщаясь солями кальция и серы. А чтобы сохранить все

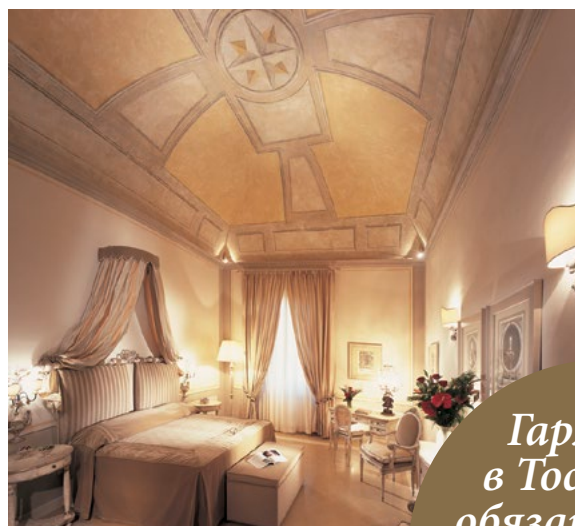


**На странице слева:** Интерьеры отеля по живописности вполне могут соперничать с чудным окружающим пейзажем.

**На этой странице:** Bagni di Pisa Palace & Spa — семейное место отдыха, где детям так же интересно, как и взрослым гостям.

Уютные номера с высокими потолками частично сохранили убранство позапрошлого века, что вполне сочетается с современным комфортом.

Из впечатляющего списка спа-процедур хочется попробовать все, но в первую очередь стоит оценить знаменитые грязевые обертывания.



**Гармония в Тоскане — обязательный элемент воздуха, как кислород или азот**

целебные свойства, не дают грязи остыть, поддерживая ее природную температуру (+47 °С) вплоть до момента использования. Для этого процедурные кабинеты оборудованы специальными грязепроводами.

Впрочем, чтобы поправить здоровье и запастись жизненной энергией, следовать строгой программе не обязательно. Пользоваться термальными удовольствиями недавно отреставрированного исторического спа-крыла Леванте или купальнями Поненте вправе любой гость отеля. Расслабиться можно в нескольких термальных бассейнах с гидромассажными зонами или купальнях поменьше. Старинные арки, изящная стеклянная крыша, травертиновый пол, крытый внутренний дворик, камин и галереи, мозаичный узор в чашах бассейна, негромкий смех, плеск воды, солнечные блики — здесь легко забыть о заботах и потеряться во времени, тем более что в отеле всего шесть десятков номеров, и даже при полной загрузке в купальнях никогда не бывает тесно.

Когда же вновь обретенная кипучая энергия побудит вас исследовать окрестности, выбор окажется трудным. Сан-Джулиано-Терме расположен исключительно удачно: в шести километрах — Пиза, с холма в хорошую

погоду можно разглядеть ее знаменитую башню; в восьми — очаровательная тихая Лукка; 20 минут на автомобиле — и перед вами ослепительное побережье Тирренского моря, известный своей ночной жизнью и шопингом Фортедей-Марми. А для любителей активного отдыха

есть огромный национальный парк Parco Migliarino San Rossore Massaciuccoli со множеством оборудованных пешеходных маршрутов, верховая езда и гольф. Глаз радуют старинные виллы — великолепные образцы пизанской и флорентийской средневековой архитектуры, душу — увлекательная дегустация известных на весь мир вин... Тут и месяца будет мало.

Тоскана — идеальная, концентрированная Италия с лучшими своими дарами, но маленький Сан-Джулиано-Терме среди них не теряется.

«Нет места без духа», — написал в IV веке римский грамматик Сервий. Дух-покровитель этого курортного городка — великий целитель: здесь нет места апатии и тревогам, а жизненная сила прибывает сама собой, что бы ты ни делал. Уезжая из Тосканы, увозишь с собой запас счастья, которого точно хватит до следующего приезда. А не вернуться сюда уж точно никак не получится. **МВУ**



# Качество с историей

Джакомо Канесса, создатель кашемирового бренда Malo, рассказал нам о правильном подходе к бизнесу, стилю и о новом бутике марки в Москве.

**В** мире моды кашемир занимает особенное место: из шерсти тончайшей выделки получают невероятно нежный и при этом хорошо согревающий трикотаж, который не только способен защитить от прохлады, но также безупречно смотрится на фигуре. Кашемир хорош для классических ансамблей и для элегантных вечерних туалетов, и, пожалуй, история моды не знает ни одного периода, когда кашемировый свитер качественной работы не был бы уместен в гардеробе.

Однако найти производителя, который специализируется на этом материале, не так уж просто.

Бренд Malo появился в 1972 году и хорошо известен — как в родной Италии, так и по всей Европе. Но российскому ценителю кашемира еще только предстоит знакомство с маркой: в сентябре в Москве открывается первый российский бутик. Джакомо Канесса, глава компании Malo, согласился рассказать читателям МВУ об истории бренда, технологиях производства и планах развития.

## ИСТОРИЯ БРЕНДА

«Прежде всего, — подчеркивает Джакомо Канесса, — Malo создан ценителями и для ценителей качественного кашемира и трикотажа. Я увлекся технологиями обработки кашемира еще студентом и с тех пор непрерывно совершенствую знания в этой области. Можно сказать, это личная страсть: даже в те годы, когда кашемировые изделия не были на пике моды, компания продолжала заниматься любимым делом, постоянно повышая уровень мастерства. Я занимался не только трикотажем, но досконально изучал все предшествующие и последующие стадии — от сбора и обработки волокна до создания модных образов и представ-

ления продукта на рынке. Наверное, именно такой подход привел к успеху: к концу 1990-х годов Malo стал лидером рынка в своей области».

Были и трудные времена: бренд купила другая итальянская марка; они несколько поверхностно отнеслись к специфике кашемирового производства, не смогли сохранить популярность и вскоре обанкротились. Потом была еще одна попытка реинвестирования, тоже не слишком успешная, но в конце концов появились сегодняшние партнеры: они подошли к процессу грамотно.

## РОЛЬ ЛИЧНОСТИ

Джакомо Канессу пригласили возглавить реконструкцию бренда, чтобы вернуть кашемиру прежние качество и востребованность. Собралась отличная команда, все вместе взялись за усовершенствование производства, ставя на первое место именно качество продукта. После нескольких месяцев, когда люди практически не покидали офис, появились первые серьезные результаты.

«Теперь смело можно сказать, — не без гордости поясняет г-н Канесса, — что мы вернули трикотажу безупречность, характерную для золотого века Malo. Кашемир — это особенный трикотаж, и это особенный бизнес. Здесь главное — качество: качество исходных материалов, лучшие технологии, профессионализм сотрудников... Сегодня за это можно ручаться — Malo заслужила репутацию одной из лучших компаний, специализирующихся на кашемировых изделиях, признана на модных показах и любима клиентами».

## СЛЕДУЮЩИЙ ЭТАП

Malo стремительно развивается: компания открывает новые магазины по всему миру, активно продвигает

Главное правило Malo — забота о качестве на каждом из этапов работы



На этой странице, слева направо:

В женской коллекции осень-зима – 2015/2016 найдется парка, плащ или пальто для любого случая и в любом стиле, в то время как базовые элементы образа приближены к классике и выполнены в нейтральных землисто-теплых оттенках..

Модели мужской коллекции осень-зима – 2015/2016 выдержаны в синей гамме или в коричневых оттенках. Эти цвета, как и собственно безупречный кашемировый трикотаж, дают ощущение тепла, комфорта и безопасности. И не только владельцу костюма, но и людям рядом с ним.

На странице справа: Кашемир всегда хорош на подиуме или рауте, но еще приятнее наслаждаться нежностью трикотажа от Malo в домашней обстановке.

бренд на новых рынках, привлекает новых клиентов, сосредотачиваясь на работе с ними.

«Текущая задача, — говорит г-н Канесса, — не просто создавать трикотаж высшего качества, но предлагать привлекательный ассортимент: готовые коллекции одежды, отражающие актуальные тенденции и достойные занять почетное место в гардеробе на несколько сезонов. Ради комфорта клиентов компания расширяет коллекции: теперь бутики Malo ориентированы на полный образ. Клиент найдет здесь все — от рубашек и брюк до пальто и обуви. В августе открывается бутик в Сен-Тропе, а в сентябре распахнет двери московский бутик Malo».

## НЕ ТОЛЬКО МОНОБРЕНД

«Одна из главных задач дизайнеров компании, — поясняет г-н Канесса, — создавать трикотаж, который превосходно впишется в любой образ. Монобутики — лишь часть программы; мы также активно сотрудничаем с мультибрендовыми магазинами, и Malo становится частью торговых галерей по всему миру. Кашемир уникален: он может облагородить и завершить любой образ, но для этого необходимо учитывать сочетаемость продукции Malo с одеждой других брендов. К этому сезону дизайнеры создали полную мужскую и женскую коллекции, способные удивить даже самого требовательного клиента. Обе они будут представлены в Москве».

## СПЕЦИФИКА РОССИЙСКОГО РЫНКА

В каждой стране есть свои особенности, обусловленные климатом и традициями.

Российский клиент ценит в кашемире не только уникальность, но также тепло

Маркетологи Malo тщательно изучают их, чтобы предложить покупателям максимально комфортные для них вещи. К примеру, на американском рынке востребован тонкий и чистый, без примесей, кашемир. Это запрос на высокую моду — тот вид кашемира, который достоин выхода в свет. Многие годы Malo был лидером на рынке кашемира в США, и теперь компания возвращается на прежние позиции — в том числе и благодаря внимательному отношению к запросам клиента.

В европейских и особенно северных странах задачи другие: здесь в цене более плотный трикотаж, с примесью пуха, идеальный для прогулки на лыжах или для уютного домашнего вечера у камина.

«Российский клиент, — рассказывает создатель Malo, — из-за климата нуждается в теплом ассортименте и — в силу вкуса — ценит уникальность продукта. Поэтому специально для российского рынка подготовлена особенная линия с мехом викуньи».

Викунья — родственник ламы из предгорий Южной Америки. Ее удивительный мех хорошо сохраняет тепло, но при этом отличается особой мягкостью и нежностью.

Это дорогая и редкая шерсть, требующая правильной обработки. Malo может себе это позволить: все производства компании находятся в Италии и отвечают за качество на каждом этапе создания трикотажа.

«Без сомнения, россияне смогут оценить это по достоинству. Коллекция хороша еще и тем, что способна выгодно подчеркнуть статус: линия ориентирована на топовых клиентов Malo, стремящихся к успеху в каждой сфере, будь то бизнес или внешний вид». **IMBY**



# УРАВНЕНИЕ ДЛЯ ПАНЕРИСТИ

Элитный итальянский часовой дом Panerai представил новые хронографы, механизмы с редкой функцией уравнения времени и побаловал своих поклонников-панеристы коллекционными моделями.

Текст Тимур Бараев



Panerai Luminor Submersible 1950 3 Days Chrono Flyback Automatic Titano имеют узнаваемый корпус из матового титана с фирменным защитным рычагом заводной головки и кнопками хронографа, расположенными слева. Модель артикула PAM615 оснащена керамическим ободком.

**На странице справа:**  
Часы Panerai Radiomir Firenze. Лилия — символ Флоренции, а узор на корпусе часов идентичен тому, что украшает фасад знаменитого собора Дуомо. Серия ограничена 99 экземплярами.



**М**астера культового бренда Officine Panerai не следуют трендам — они сами их создают. Оставляя дизайн корпуса и особенно циферблата неприкосновенным, кудесники часового искусства ищут новые формы, не забывая и прежние удачные решения, реализованные, например, в немногочисленных и никогда не поступавших в продажу часах, созданных для ВМС Италии. Вот таким путем мануфактура Panerai развивает модельный ряд, неустанно совершенствуя механизмы, разрабатывая оригинальные осложнения, изобретая новые материалы для корпусов. Все это невероятно трудно, но почетно.

### ПОДВОДНЫЕ ХРОНОГРАФЫ

В этом году обновились дайверские часы уже знаменитой серии Submersible. Две новые модели Luminor Submersible 1950 3 Days Chrono Flyback Automatic Titanio имеют узнаваемый 47-миллиметровый корпус Luminor 1950 из матового титана с фирменным защитным рычагом заводной головки и расположенными слева кнопками хронографа. Такое их положение подходит не только левшам: управлять хронографом с левыми кнопками проще всем. Водонепроницаемость корпуса повышена до 300 метров (30 атм), что для хронографа очень много.

Модели отличаются друг от друга ободком из титана или черной керамики, который может вращаться только в одну сторону.

Часы оснащены автоматическим калибром P.9100, разработанным и изготовленным на мануфактуре Officine Panerai в Невшателе.

Модуль хронографа имеет колонное колесо, вертикальное сцепление и два заводных барабана, обеспечивающих трехдневный запас хода. Есть у хронографа и функция flyback, при которой обну-



### Firenze

Panerai Radiomir Firenze с ручной гравировкой по бокам 47-миллиметрового корпуса из матовой стали можно купить только в бутике Orologeria Svizzera Officine Panerai, что расположен в центре Флоренции на площади Сан-Джованни

ление показаний предыдущего измерения и начало нового отсчета происходит при нажатии одной кнопки (в обычных хронографах эта операция требует трех последовательных нажатий на две кнопки). Дополнен P.9100 также функцией останова секундной стрелки, что позволяет максимально точно установить часы, и функцией мгновенного перевода часовой стрелки на час вперед или назад при установке времени в другом поясе. В комплекте с обеими моделями Luminor Submersible 1950 3 Days Chrono Flyback Automatic Titanio предлагаются запасной дайверский каучуковый ремешок, отвертка и инструмент для быстрой замены.

### СВЕРХПРОЧНЫЙ КАРБОТЕК

Модель Luminor Submersible 1950 Carbotech 3 Days Automatic имеет 47-миллиметровый корпус из карботека — сверхпрочного материала нового поколения. Этот полимерный гипоаллергенный композит первой начала применять именно компания Panerai. Основа материала — углеродное волокно с добавлением полиэфирэфиркетона (ПЭЭК). Карботек имеет матово-черную поверхность, рисунок которой меняется в зависимости от направления резки, поэтому каждый экземпляр часов уникален.

Корпус Luminor Submersible 1950 Carbotech также наделен поворотным ободком и высокой герметичностью до 300 метров. Любопытно, что завинчивающаяся задняя крышка часов изготовлена из стали с черным PVD-покрытием. Она надежно интегрирована в карботек и украшена гравировкой «Firenze 1860» (город и год основания марки), а также изображением торпеды с ручным приводом SLC (Siluro a lenta corsa — тихоходная торпеда) — знаменитой «свиньи». Именно такие торпеды в 1940-х годах использовали в своих операциях командос королевских ВМС Италии, вооруженные часами и гаджетами Panerai. Внутри часов работает мануфактурный автоматический



калибр P.9000 с двумя заводными барабанами и 72-часовым запасом хода. К часам также прилагается запасной каучуковый браслет и оборудование для его быстрой самостоятельной смены.

## УРАВНЕНИЕ С НЕИЗВЕСТНЫМ НАЗНАЧЕНИЕМ

А вот развитие механизмов Panerai в этом году свернуло в совершенно неожиданное русло. В Женеве итальянцы представили часы Radiomir 1940 Equation of Time 8 Days Acciaio (диаметр 47 мм) и Luminor 1950 Equation of Time 8 Days Acciaio, чей корпус на 1 мм больше, а заводная головка защищена фирменным рычагом, оснащенные необычным астрономическим усложнением с названием... «уравнение времени».

Эта функция показывает разницу между продолжительностью земных и астрономических суток и обычно прилагается к сверхсложным часам с астрономическим календарем. В зависимости от времени года разница колеблется в пределах получаса. В культовых часах для подводного спецназа эта функция, мягко говоря, не нужна. Дайверу, исследующему коралловый риф, придет в голову воспользоваться ею, только если он что-то напутает с рецептом смеси, которой заполнены баллоны акваланга... Очевидно Panerai готовит наручные астрономические часы



## Дайверам

Panerai Luminor Submersible 1950 Carbotech 3 Days Automatic. При всей своей футуристичности, обусловленной впервые использованным в индустрии сложным композитным материалом с названием carbotech, эти часы являются настоящим инструментом для дайверов

в честь своего великого флорентийского земляка Галилео Галилея. До этого ему посвящались только интерьерные астрономические часы.

Сквозь сапфировую заднюю крышку можно рассмотреть особенности механизма P.2002/E, который прежде не использовался в часах Panerai. Эта модификация калибра P.2002 с ручным заводом, созданного в 2005 году, имеет диаметр 13¼ линии и оснащена тремя заводными барабанами, которые сохраняют запас хода в течение 8 дней. Всеми этими характеристиками отличались первые часы Panerai 1940-х годов. Модели Radiomir 1940 Equation of Time 8 Days Acciaio (PAM00516) и Luminor 1950 Equation of Time 8 Days Acciaio (PAM00601) выйдут ограниченными сериями — 200 и 100 экземпляров соответственно. Они обладают водонепроницаемостью до 100 метров. Ремешок обеих моделей выполнен из кожи аллигатора.

## НА РАДОСТЬ ПАНЕРИСТИ

Очень порадовала марка и своих многочисленных поклонников, которые называют себя панеристи (по аналогии с ферраристи — фанатами Ferrari). Меккой панеристи является бутик Orologeria Svizzera Officine Panerai, что расположен в центре Флоренции, на площади Сан-Джованни. Когда-то он был крохотной частью большого концерна, специализировавшегося на производстве почти всего оборудования и приборов для



**На странице слева:**  
Panerai Luminor 1950 Equation of Time 8 Days Acciaio P.2002/E оснащены механизмом P.2002/E с ручным заводом и тремя заводными барабанами, которые обеспечивают запас хода 8 суток. Корпус диаметром 47 мм выполнен из стали.

Коллекционный хронограф Panerai Mare Nostrum Titanio на базе старинного механизма для карманных часов Minerva 13-22. Корпус диаметром 52 мм сделан из титана. Ремейк модели 1943 года выйдет ограниченной серией 150 экземпляров.

итальянских ВМС Marina Militare. Сейчас это единственное представительство славного бренда во Флоренции. Специально для своего бутика Panerai выпустила удивительные часы Radiomir Firenze с ручной гравировкой по бокам корпуса. Узор с лилией — символом Флоренции — идентичен тому, что украшает фасад знаменитого собора Дуомо.

Каждая модель этой ограниченной 99 экземплярами серии уникальна. Базой послужили часы в 47-миллиметровом корпусе из матовой стали, который представляет собой почти точную копию первого прототипа Panerai 1936 года. Механизм P.3000 имеет ручной завод и трехдневный запас хода.

Не меньший восторг поклонников вызвал и коллекционный хронограф Mare Nostrum Titanio, созданный Panerai на базе старинного механизма для карманных часов культовой швейцарской мануфактуры Minerva. Эксклюзивный калибр Panerai OP XXV имеет диаметр почти 33 мм, спуск с традиционной частотой 18 000 пк/ч, как и механизм Angelus в прототипе 1943 года. Этот обработанный вручную калибр высочайшего качества оснащен такими уникальными деталями, как колонное колесо и регулятор хода «лебединая шея». Мосты выполнены из мель-

*Грех прятать обработанный вручную калибр с «лебединой шейей» и мостами из мельхиора!*

хиора и декорированы узором Côtes de Genève. Запас хода 55 часов. Для калибра пришлось выпустить корпус диаметром 52 мм из титана: сталь, а тем более золото, сделали бы часы «неподъемными».

Древние римляне назвали Средиземное море Mare Nostrum (Наше море). Об этом вспомнил в начале Второй мировой войны Муссолини, мечтавший об Италии размерами с Римскую империю времен Траяна. Компания Panerai в 1943 году дала название Mare Nostrum модели часов с хронографом, которую разработали для вахтенных офицеров ВМС Италии. До нас дошли несколько прототипов хронографа 1943 года, и именно по их образцу была создана новая модель с аналогичными техническими характеристиками и дизайном. Часы Mare Nostrum Titanio произведены серией всего в 300 экземпляров. Они в точности повторяют своего предшественника.

В отличие от старой модели со стеклом темно-зеленого цвета, новый циферблат имеет элегантный табачно-коричневый оттенок, который великолепно гармонирует с коричневым кожаным ремешком со светло-бежевой строчкой. MBV



# Лучше, чем в кино

Найти хороший отель нетрудно. Найти превосходный отель с яркой и богатой историей сложнее, но гораздо интереснее.

Текст Яна Гусева

Прошлый год фильм Уэса Андерсона «Отель “Гранд Будапешт”» не только собрал кучу престижных наград, включая четыре «Оскара», но быстро завоевал народную популярность. Невероятные приключения героев на фоне истории великолепного отеля захватывают не на шутку. Но еще сильнее завораживает удивительный ностальгический дух векового величия и безупречных традиций, тонко, как это умеет Андерсон, вытканый в каждом кадре.

Отель с историей — больше чем отель: это почти живой организм. Это как наполненный смыслами и тайнами город. Это легенда.

Конечно, после просмотра этой картины непременно хочется прикоснуться к такой вот старине — выдержанной, полной достоинства, шика и порой — сдержанного юмора. К счастью, подобные удивительные отели сохранились не только на кинематографических полотнах: в самом сердце Петербурга принимает гостей «Гранд Отель Европа», чья история насчитывает почти полторы сотни лет.

Здание отеля строилось в 20-е годы XIX века. Сначала здесь располагалась гостиница Г. К. Клее и Ж. К. Кулона; позже, в 1875 году, под руководством архитектора Л. Ф. Фонтана была возведена «Европейская», уже тогда — в статусе действительно роскошного пространства для отдыха гостей и жителей Петербурга. К этому располагало многое, и прежде всего — место: угол Невского проспекта и Михайловской улицы до сих пор входит в обязательный маршрут прогулок воскресных отдыхающих. И до сих пор атланты и кариатиды на фасаде здания отеля заставляют прохожих на минуту замедлить шаг.

Тогда же, в конце XIX века, торжественный размах новой гостиницы взбудоражил умы общественности, как сейчас жителя города взволновал бы, скажем, небоскреб на Невском. И если обитатели шикарных апартаментов безоглядно наслаждались роскошью отеля, то прохожие, ежась в свете тогдашних газовых ламп, находили облик новой гостиницы слишком помпезным.

«... вот архитектура современной, огромной гостиницы — это уже деловитость, американизм, сотни номеров, огромное промышленное предприятие:

тотчас же видно, что и у нас явились железные дороги и мы вдруг очутились деловыми людьми», — не без иронии писал Достоевский в июле 1873 года.

Впрочем, это естественная ирония непричастных: Федор Михайлович был не из тех, кто мог позволить себе жить в апартаментах с лифтом. Уже в те годы в будущем «Гранд Отеле Европа» построили «подъемную машину для людей, багажа и кушаний» по самому современному слову техники.

Гостиница продолжала развиваться. В период с 1908 по 1914 год по плану Федора Лидваля были перестроены главная лестница и интерьеры холла, ресторана, добавлены характерные для модерна широкие арки. Но самым красивым местом в отеле считается зал ресторана «Европа», оформленный в 1905 году архитектором Карлом Маккензеном. Свет, льющийся сквозь крышу из цветной мозаики, отражается на благородных стеклах витража «Аполлон на колеснице» работы Леонтия Бенуа. Бог света и покровитель искусств в окружении лучей и облаков мчится, раскинув руки, на колеснице, запряженной четверкой лошадей...

Кажется, до сих пор под этими сводами слышится шелковый шорох вечерних туалетов титулованных особ, сдержанная беседа за бокалом вина литераторов с издателями, звуки рояля под пальцами талантливого пианиста или композитора... Здесь император Николай II принимал принца Сиам, здесь ужинал П. И. Чайковский, давал концерт сэр Элтон Джон и пела Уитни Хьюстон.

Теперь на историческом этаже отеля расположены 10 именных люксов, напоминающих о прославленных постояльцах и гостях: «Романов», «Паваротти», «Фаберже» и другие. Отель объединил под своей крышей четыре ресторана. Водочный сомелье в «Икорном баре» проводит дегустации икры и водки, а воскресные джаз-бранчи с устрицами и французским шампанским в ресторане «Европа» знамениты на весь Петербург уже 20 лет. И сегодняшний гость «Гранд Отеля Европа» не может не почувствовать почти кинематографическое величие времени, не может избежать прикосновения к легенде. Пожалуй, это самый трепетный момент для каждого посетителя великого отеля. **IMBY**

**Крупно:**  
Современный зал ресторана «Европа» с витражным потолком.

**Слева:**  
То же помещение в начале XX века.

# Volvo. Флагманский SUV

Текст Дмитрий Разгуляев

**М**ое первое знакомство с новым Volvo XC90 состоялось почти год назад. Шведы хорошо подготовились и показали автомобили во всей красе, со всеми возможными опциями. Разве что покататься тогда не удалось. Затем через Интернет менее чем за 48 часов по всему миру была распродана первая партия из 1927 (год основания компании Volvo) уникальных кроссоверов в очень богатой комплектации; из россиян оформить заказы успели всего 40 человек. Однако прошлой осенью рынок сильно лихорадило, посему отдать пусть за долгожданного, но в известной степени кота в мешке больше пяти миллионов решились только истинные поклонники Volvo. Зато сейчас автомобиль можно потрогать в салоне и даже прокатиться, поэтому я, проведя в компании с XC90 целую неделю, уже располагаю некоторым практическим опытом в отношении него.

## СНАРУЖИ

Запустив в 2003 году производство первого XC90, шведы смогли предьявить по-настоящему премиальный и вместе с тем один из самых безопасных

в мире автомобилей. Спустя годы его оснащение выглядело уже не столь привлекательно, зато и цена опустилась до разумного уровня, переведя кроссовер в почти массовый сегмент. Автомобилу нового поколения предстоит продолжить начинание «предка», только уже в новых условиях.

Дискуссий о внешнем дизайне сами шведы стараются избегать. Они называют XC90 «новым лицом марки» и говорят, будто требуется время, чтобы к нему привыкнуть. Однако мне как владельцу Volvo со стажем этот архитектурный стиль нравится своей непохожестью на других. XC90 невозможно спутать ни с одним другим кроссовером, хотя силуэты у некоторых моделей схожи — сказывается ориентация на единые для всех законы аэродинамики. Превжний XC90 выглядел агрессивнее и «внедорожнее», но сейчас спрос на проходимость девальвирует сам покупатель.

*XC90 —  
стильный  
дизайн, комфорт  
салона, мощь  
и высокий уровень  
безопасности*







Хотя у XC90 со способностью преодолевать буераки все отлично, главное — не забыть поднять пневмоподвеску, а по скорости работы она — одна из самых быстрых (о ней мы еще поговорим). В верхнем положении дорожный просвет достигает 267 мм — впечатляющий показатель даже для серьезных внедорожников. Кстати, при погрузке вещей заднюю часть машины можно опустить, для чего в багажнике имеются кнопки.

Несмотря на трехметровую колесную базу, кузов получился очень жестким, что уже само по себе дает хорошую управляемость. Заодно и массу в сравнении с предыдущей моделью удалось снизить больше чем на 100 кг.

## ВНУТРИ

Салон XC90 — еще одна свежая нотка в автомобильном дизайне. Его можно сравнить разве что с Tesla, и это дорогого стоит. Огромный вертикальный центральный дисплей, стеклянные «крутилки» запуска двигателя и выбора режимов меню. Управление экраном напоминает iPad и даже поддерживает многопальцевые команды. Странно, что кроме Volvo такого еще никто не использует, хотя это действительно удобно и при некоторой сноровке помогает добраться до основных функций в 2–3 клика. Дополнительно на консоль вынесены лишь самые необходимые кнопки. Вместо шкал перед водителем также полностью цифровой дисплей

с разнообразными вариантами цветового оформления приборов и отменной графикой.

## НА ДОРОГЕ

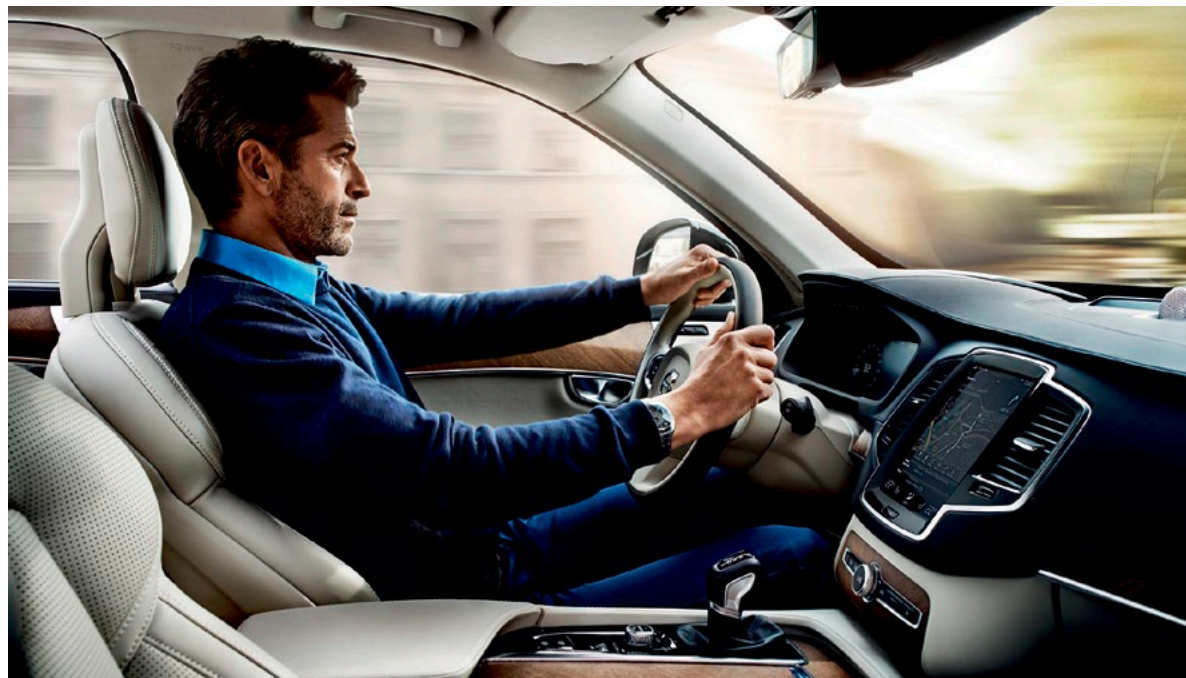
Место под капотом Volvo XC90 занимают исключительно двухлитровые турбированные моторы. Пока у нас доступны только две силовые установки: двухнаддувный, с турбонагнетателем и компрессором бензиновый Т6 мощностью 320 л.с., и 225-сильный дизель. Коробка передач — одна-единственная: 8-ступенчатый автомат, но иного, пожалуй, и не надо. Он работает ожидаемо плавно, расторопно перебирает передачи и помогает экономить топливо на трассе. В городских условиях на дизельной версии расход укладывается в 7–9 л на 100 км; учитывая объем бака в 71 л, на трассе в один присест можно преодолеть больше 1000 км. Главное — трезво рассчитывать собственные силы и делать регулярные остановки в пути для поддержания бодрости духа и тонуса в мышцах. А специфика управления XC90, так же, как и других Volvo, — спокойно, не концентрируясь на цифрах спидометра, планировать над дорогой, и опциональная пневмоподвеска здесь окажется очень кстати.

В долгосрочных планах прописаны более скромные модели Т5 и D4, а также топ-версия кроссовера — гибридный Т8 с 320-сильным бензиновым мотором и парой электродвигателей мощностью 80 л.с. (по 40 л.с. на ось). Суммарная отдача силовой установки — 400 л.с. и 600 Н·м. С таким мощным «зарядом» разгон до сотни



## МОЛОТ ТОРА

Светодиодные ходовые огни формой напоминают молот скандинавского бога Тора. Согласно легенде, молот лёгок, как перо, неотразим и никогда не расстается с хозяином.



Особое внимание к деталям — одно из преимуществ Volvo во все времена

#### На странице слева:

Климат-контроль для пассажиров сзади сенсорный, с крупными кнопками для удобства пользования в перчатках. Диван ожидаемо просторный, так что Volvo XC90 может быть не только кроссовером, но и лимузином.

Сапфировая рукоятка запуска двигателя и валик выбора режимов — несомненная находка.

До Volvo сапфир использовала только марка Aston Martin, а такое соседство дорогого стоит.

#### На этой странице:

Передние кресла Comfort имеют регулировки боковин, длины подушки и поясничного упора. Стандартная комплектация также включает проекционный дисплей на лобовом стекле и систему кругового обзора.

Конструкция руля не затрудняет обзор приборной панели, а кнопок здесь минимум: главные функции возложены на сенсорный дисплей.

Технология Sensus обеспечивает интуитивное взаимодействие с автомобилем. Достаточно коснуться сенсорного экрана или просто сказать, что требуется, чтобы получить оперативный доступ к управлению системами автомобиля.

составляет 6,4 с. Причем емкость батареи позволяет заряжать ее от сети и проходить до 40 км в режиме электромобиля. Так что, регулярно подзаряжая автомобиль на подземной парковке или у дома, можно заметно сэкономить на топливе.

## СИСТЕМЫ

Ну и, конечно, XC90 не был бы настоящим Volvo без множества самых современных, а местами даже фантастических систем активной и пассивной безопасности. Кузов в значительной степени выполнен из стали высокопрочных марок, а сама новая масштабируемая архитектура кузова получила название SPA. Это передовая платформа, предназначенная стать основой для других моделей бренда.

Несмотря на стремление к облегчению, спереди, на смену амортизационным стойкам Макферсон, пришла более комфортная двухрычажная подвеска, а сзади в базовых версиях устанавливается поперечная композитная рессора. Она не только легче привычных пружин, но и заметно меньше, что позволило расширить багажник.

Довольно скоро (в 2020 году) шведы собираются начать выпускать автомобили, которые практически перестанут травмировать людей. По сути речь идет о создании полноценного автопилота, который возьмет на себя управление. Уже сейчас адаптивный круиз-контроль способен различать не только перебегающих

дорогу пешеходов, но велосипедистов и животных. Система в состоянии сама замедлять автомобиль до полной остановки, поворачивать руль вслед за дорожной разметкой, а затем вновь разгоняться. Имеется и система кругового обзора,

которая «склеивает» картинку от четырех камер, и с помощью высококачественного дисплея можно парковаться с точностью до пары сантиметров, а при желании — полностью передать эту функцию автопарковщику.

Позаботились даже о зеваках «за кормой» XC90. Если автомобиль фиксирует, что его заднему бамперу что-то угрожает, он самостоятельно зажигает стоп-сигналы и аварийку, а в случае аварии передние кресла немного проседают, снижая тем самым вероятность травм шеи и спины. Так что пострадать в салоне XC90 может только фатально невезучий человек, и то по собственной оплошности.

Ну, будущее еще впереди, а пока специалисты Volvo в очередной раз смогли построить очень комфортабельный и вместе с тем быстрый автомобиль на все случаи жизни. Он отлично справится с функциями большого семейного дома на колесах, на котором можно смело отправляться в путешествие к дальним морям, в Большой и Малый театры или на деловую встречу. Партнеры по бизнесу, да и все остальные однозначно это оценят! **MBBY**



# Назад, в будущее

Прошлое дарит нам не только воспоминания и опыт. Умелые дизайнеры знают, как заставить забытые мотивы заиграть по-новому.

**Н**ет лучшего времени для ностальгических размышлений, чем августовско-сентябрьская пора, впитавшая вкус летних приключений и уже овеянная осенней вдумчивостью. И видится загородный дом с белыми перилами и окнами к морю, теплые вечера на террасе за бокалом белого сухого, полные веселых воспоминаний и серьезных планов на будущее. Дамы щебечут о своем, загадочном, то и дело звонкими брызгами смеха разбавляя тягучую хрипотцу проигрывателя, поющего голосом Фрэнка Синатры; господа беседуют сдержаннее, вальяжно прячась от августовской прохлады в мягкий кашемир...

Кажется, именно для таких вечеров создана осенняя коллекция Uomo Collezioni, разыгравшая самые живописные мотивы золотых 1960-х. Здесь имитирующие жаккардовое плетение винтажные принты, мягкие пастельные базовые цвета, теплые, глубокие, ни в коем случае не резкие акценты, уходящие в бордовый или коричневый. Осень — пора успокоенности, и дизайнеры постарались передать это при выборе оттенков коллекции.

Тенденции в крое тоже заявляют о возвращении от деловой собранности к степенному комфорту: мягкие подплечники и бортовка, увеличенная пройма и облегченные подкладочные материалы превращают, казалось бы, деловой пиджак в идеально уютную одежду не только для бизнес-встреч, но и для загородного

уикенда. Теперь талия в пиджаках и костюмах завышена, а лацканы становятся шире: открывая больше простора движениям, такой крой, тем не менее, формирует более подтянутый силуэт. Владелец костюма выглядит в таком пиджаке выше и атлетичнее — приятное, согласитесь, свойство.

При создании верхней одежды дизайнеры Uomo Collezioni также сосредоточились на работе с силуэтом: куртки и трукары из натуральных материалов (кашемир, лебяжий пух, телячья кожа) получились невероятно теплыми, но не объемными. Благодаря продуманному сочетанию эффектных фактур и современной обработке эти предметы одежды лишены массивности, такой утомительной в прохладную пору.

Про обработку стоит сказать отдельно. Доводилось ли вам оценить удобство водонепроницаемого шелка или кожи с карбоновым напылением? Сегодня технологии работы с натуральными материалами позволяют и сохранить в изделиях лучшее из дарованного природой, и избавиться от мелких недочетов: наряды из новой коллекции Uomo Collezioni не мнутся, не пропускают ветер и не боятся внезапного осеннего дождя.

Наверное, в этом и есть предесь и удовольствие возвращения к прошлому: открытия новой эпохи и мастерство дизайнеров делают классические образы золотой поры привлекательнее и удобнее, чем в годы ее зарождения. **MBY**



# Очарование A Tavola

В отеле St. Regis Moscow Nikolskaya расположился ресторан A Tavola — кусочек истинной Италии, отсылающий к романтическим римским или венецианским piazza.

**З**айдя в ресторан A Tavola прямо из шума московской улицы, неожиданно оказываешься в обстановке солнечной итальянской trattoria. Название A Tavola — «За столом» — в точности соответствует ее оживленной, но уютной атмосфере: посетители ощущают это сразу, как только присаживаются на удобные стулья.

## МЕНЮ

Изюминка ресторана — венецианские чикетти: маленькие снеки, воплощение культуры итальянского aperitivo. Разнообразные чикетти идеально подходят к вину, коктейлям или в качестве закуски, которую приятно разделить с друзьями.

В меню — маринованное в апельсиновом соке филе сибаса с эстрагоном, копченый угорь с киноа, буррата с томатами и песто, террин из кролика с манго, миндалем и ягодным соусом, карпаччо из утиной грудки, сардины, жареные под хлебной крошкой на подушке из лука, осьминог на гриле в соусе сальморильо. Каждое из этих предложений можно заказать и в варианте чикетти, и как полноценное блюдо.

Стоит отметить русский акцент меню: рецепт любимого всеми салата «Оливье» переосмыслен на средиземноморский манер — с тунцом и крабом, зато включенные в него тонкие прослойки свеклы — неожиданный, но очень вкусный реверанс уже русским кулинарным традициям.

На десерт ресторан предлагает знаменитые канноли по-сицилийски и домашний тирамису; можно также заказать ассорти из десертов и попробовать сразу все под аккомпанемент приготовленного по-итальянски кофе.

## КОНЬЯЧНАЯ КОМНАТА И СИГАРНЫЙ КЛУБ

Ценители сигар по достоинству оценят поистине роскошный ассортимент табачного бара в сигарном клубе Robusto. Тонкий аромат идеально подходит благородным сдержанным интерьерам с кожаной мебелью, пробуждая ассоциации с лондонскими клубами. Пожалуй, именно в такой атмосфере рождаются гениальные идеи в духе Шерлока Холмса.

Утонченное послевкусие сигар Robusto, фирменного продукта клуба, подчеркивается прекрасным выбором коньяков, виски, арманьяков и других напитков, что переводит дегустацию в категорию особенного события. В холодильнике хранятся бутылки самых лучших вин, вина премиум-класса предлагаются в бокалах. Продукция выдающихся виноделов позволяет создать клуб внутри клуба и объединить на постоянной основе истинных гурманов напитка.

Кредо клуба — любой визит может быть организован как приватный, с индивидуальным обслуживанием. Вкус, сигарный аромат, фоновая джазовая музыка — три составляющих, которые определяют Robusto как место встреч джентльменов. А где же им еще общаться! **МВУ**

Вверху, крупно:  
Обеденный зал A Tavola.

Внизу, слева направо:  
Буррата с томатами  
и клубникой.

Кальмар с бальзамиком  
и артишоками.

Канноли по-сицилийски.

Оливье с тунцом и крабом.

Сигарный клуб Robusto.



# Голосуем за E-Тес?

Что общего у снегохода и подвесного двигателя? На первый взгляд, ничего, если только это не техника BRP (Bombardier Recreational Products), которую объединяют двухтактные моторы с прогрессивной технологией E-Тес.

Текст **Антон Черкасов** Фото **Павел Семяников**

**Н**едавно от владельца одной крупной отечественной верфи, выпускающей пользующиеся спросом катера со стационарными и подвесными моторами, я услышал такую фразу: «Будучи по образованию инженером, я никогда не поверю, что двухтактный двигатель может быть лучше четырехтактного!». Уверен: те из вас, кто вырос на продукции советского мотопрома, интуитивно разделяют это мнение, хотя со времен «ижей», «восходов» и «макак» прошли десятилетия, и современные двухтактники уже имеют мало общего с чадающими голубым дымом «масложорами».

Одним из мировых лидеров в разработке и производстве высококлассных двухтактных двигателей сегодня является канадская компания BRP. Начиная со второй половины XX века она постоянно накапли-

вала и развивала новаторские технологии конструирования двухтактников, а в 2004 году представила уникальную технологию E-Тес, которая теперь широко используется в двигателях для подвесников Evinrude и снегоходов BRP Ski-Doo/Lynx. Ситуация с подвесными моторами читателю более или менее понятна, но зачем нужны двухтактники горным снегоходам?

В этот раз компания «Росан», официальный дистрибьютор техники BRP в России, собрала журналистов на продвинутый тест-драйв снегоходов в очень интересном месте — на Манском Белогорье. Напомню, что именно этот Восточно-Саянский горный хребет в Красноярском крае стал ареной событий до сих пор не покидающего телеэкраны кинофильма «Хозяин тайги». Здесь, в полудиких окрестностях поселка Выезжий Лог, старшина Сережкин (актер Валерий Золотухин) расследовал магазинную кражу, в которой



## Памятник

На окраине поселка Выезжий Лог, в окрестностях которого снимался фильм «Хозяин тайги», установлен небольшой памятник Владимиру Высоцкому. Здесь в 1968 г. Высоцкий написал одну из своих самых известных песен — «Банька по-белому»





был замешан бригадир лесосплавщиков Иван Рябой (герой Владимира Высоцкого).

«Продвинутым» тест-драйв назвали не зря: после заброски на автомобилях до базы участникам предстояло пройти на «утилитарниках» в сопровождении инструкторов красноярского BRP-центра «Краб» около сотни километров по заснеженной тайге до Юльевского прииска, а потом совершать радиальные вылазки в сторону Манских озер на горных снегоходах, где без опыта катания передвигаться весьма непросто.

Итак, чем же хорош двухтактный мотор E-Тес в горах? Одно из главных преимуществ Rotax E-Тес — возможность раскручивать коленвал до 14 000 об/мин, что крайне важно в ситуациях, когда необходимо изо всех сил «пилить» крутой склон

со свежим пухлым снегом (в серийных моделях стоит ограничитель оборотов). При этом двухтактник отдает на 40% больше энергии, чем четырехтактник такого же объема. Достигать высоких оборотов двигателям E-Тес позволяют уникальные технологии, ради которых BRP в свое время приобрела американского производителя подвесных моторов Johnson Evinrude.

Для воспламенения равномерно заполняющей цилиндры горючей смеси инженеры Johnson использовали многоискровое зажигание (3–10 искр в зависимости от оборотов), однако свечи при этом достаточно быстро выходили из строя. BRP усовершенствовала технологию, изменив геометрию цилиндров для обеспечения двух режимов сгорания смеси. На малых оборотах, когда не нужна

*До  
уровня Rotax  
E-Тес пока  
не поднялся  
ни один  
массовый  
бренд*



вся мощность, происходит стратифицированное сгорание топлива в одной части цилиндра, а с ростом оборотов все слои горючей смеси одновременно воспламеняются от одной длинной искры. Переход от стратифицированного к гомогенному сгоранию в районе 2000 об/мин можно уловить на слух: звук напоминает частичное отключение рабочих цилиндров в современных автомобильных моторах. Важно, что при этом отсутствует неравномерный износ стенок цилиндров, и в итоге Rotax E-Tec расходует гораздо меньше топлива, чем четырехтактный мотор той же мощности, что весьма актуально для не любящего лишний вес горного снегохода.

Дальше — больше! И без того легкие двухтактные моторы E-Tec позволяют горным снегоходам Ski-Doo сбросить лишний «жирок» — избавиться от аккумулятора и стартера. Предельная температура запуска четы-

рехтактного двигателя в мороз зависит от вязкости масла, тогда как у использующего смесь бензина и масла двухтактника с этим проблем не возникает. Магнето E-Tec достаточно трети оборота, чтобы запитать компьютер, который на второй трети оборота определяет положение поршней, а на последней трети происходит запуск двигателя. Нужен только резкий рывок пускового шнура, чтобы вручную завести любой двухтактный

Rotax до четырех цилиндров включительно, и мой личный опыт показывает, что по крайней мере при тех отрицательных температурах, когда вообще можно выезжать в горы, снегоходы Ski-Doo заводятся «с полтычка».

Сегодня двухтактные двигатели штампуют по всему миру разные компании, включая многочисленных китайских производителей моторной техники,

#### Сверху вниз, слева направо:

По пути к Манскому Белогорью казалось, что снега для горных снегоходов маловато, но опасения не оправдались.

В зависимости от региона горные модели Ski-Doo поставляются с различными настройками двигателя и вариатора.

Способность мотора моментально набирать высокие обороты, отдавая всю мощность (163 л.с. для Rotax 800R E-Tec), очень важна при старте в глубоком снегу и езде по склонам.

#### На странице справа:

Участники тест-драйва на пути к Манским озерам.

Хороший снег и хороший снегоход гарантируют удовольствие!

Ski-Doo Freeride 154 с двигателем Rotax 800R E-Tec.



## Главное ноу-хау BRP — софт для контроля работы инжекторов

но до уровня Rotax E-Тес пока что не поднялся ни один массовый бренд. В чем же главный секрет канадских инженеров, которые потратили на создание современного E-Тес более десяти лет?

Дело в том, что компьютер Rotax с помощью набора датчиков анализирует температуру и давление в цилиндрах и во внешней среде, чтобы максимально точно дозировать подачу топлива через инжектор. Для этого ему необходимо знать полный набор параметров каждого инжектора, и в ходе производства каждый соответствующий строгим допускам инжектор проходит калибровку, а его индивидуальные параметры кодируются на специальном чипе. Программное обеспечение, связывающее «мозг» двигателя с инжекторами и оптимизирующее подачу горючей смеси в цилиндры, является одним из самых сложных и ценных ноу-хау BRP.

Наконец, последний и очень важный момент: максимально полное и эффективное сгорание топливной смеси в цилиндрах выводит двухтактники E-Тес на новый уровень экологичности, когда выхлопные газы

не только не беспокоят самого райдера и следующих за ним коллег, но и вписываются в самые строгие мировые нормативы по содержанию вредных соединений вроде угарного газа и оксида азота.

Если приведенные аргументы все еще недостаточны для того, чтобы хотя бы частично разрушить стереотип безусловного превосходства четырехтактных двигателей, то любой из вас может лично отправиться в Красноярск и принять участие в таком же сравнительном тесте. BRP-центр «Краб», предоставляя полный пансион на новой охотничьей базе в верховьях реки Маны, дает желающим возможность протестировать пять моделей Ski-Doo Summit с моторами Rotax 800 E-Тес и траками разной длины, Ski-Doo Freeride, а также целый набор утилитарных и туристических снегоходов, включая Ski-Doo Scandic SWT и Lynx 49 Ranger с 600 E-Тес'ом последнего модельного года. Ну а если и этот опыт не заставит вас стать горячим сторонником E-Тес, то уж прогулки по угольям «Хозяина тайги» вы не забудете никогда! **МВУ**



### BRP Ski-Doo Summit

Модели семейства Summit входят в число самых популярных горных снегоходов для любительского и профессионального катания. Широкий спектр индивидуальных настроек подвески позволяет тонко адаптировать Summit под конкретный стиль езды



Эксперт MBY  
Грег Копп  
E-mail: editor@mby.ru



RotorSwing питаются от сети 230 В, в среднем потребляя 1 кВт на ротор с пиковой нагрузкой до 1,5 кВт. Такую мощность может дать инвертор, однако лучше иметь на борту полноценный генератор

Учитывая малые размеры и вес RotorSwing (139 кг), ограничением для установки выступает не столько минимальная длина судна, сколько возможность обеспечить стабилизаторы необходимой энергией

## Чудесные цилиндры

Может ли пара вращающихся цилиндров устранить качку на 50-футовой яхте?

В последние годы мы наблюдаем настоящую революцию в разработке судовых стабилизаторов качки. Гироскопы стали компактнее, быстрее и дешевле, а некогда простые «плавники» теперь демонстрируют целый букет всевозможных решений: прямые или изогнутые, электрические или гидравлические, работающие на ходу или на стоянке. А «плавники» Dynamic Marine Systems AntiRoll вообще движутся словно крылья у птиц.

Типичные круизные яхты неуклонно «полнеют», набирают вес за счет тяжелых флайбриджей и хардтопов, поэтому новая разработка RotorSwing пришлась весьма кстати. Можно

сколько угодно писать обзоры стабилизаторов, но лучше все же проверять их эффективность в реальных условиях. Нам доводилось тестировать различные модели, но RotorSwing представила, пожалуй, самый необычный продукт.

Тестовой платформой послужила яхта Linssen Grand Sturdy 52.9; на ней мы прошли из Северного моря в районе немецкого Эмдена вверх по неожиданно бурной реке Эмс.

RotorSwing представляет собой довольно простую систему подвижных цилиндров, которые расположены перпендикулярно диаметральной плоскости корпуса и приводятся в движение высокооборотными электромоторами. Подъемная сила этих стабилизаторов достигается за счет эффекта Магнуса (см. схему).

Когда цилиндр, двигаясь в жидкой среде, быстро вращается, из-за трения на одной его стороне возникает

область повышенного давления (там, где поверхность цилиндра движется против потока воды), а на противоположной образуется зона разрежения. Используя эффект Магнуса, известный сербский теннисист Новак Джокович умудряется ударом закручивать мяч так, что он летит по изогнутой траектории и падает до базовой (задней) линии корта, а не вылетает за его пределы.

Глядя на форму и положение этих стабилизаторов, кажется, что они крайне уязвимы, особенно если рядом есть другие суда. Однако по пути Ян Линссен вместе с менеджером по продажам Эдом Губеном объяснили, почему роторные стабилизаторы

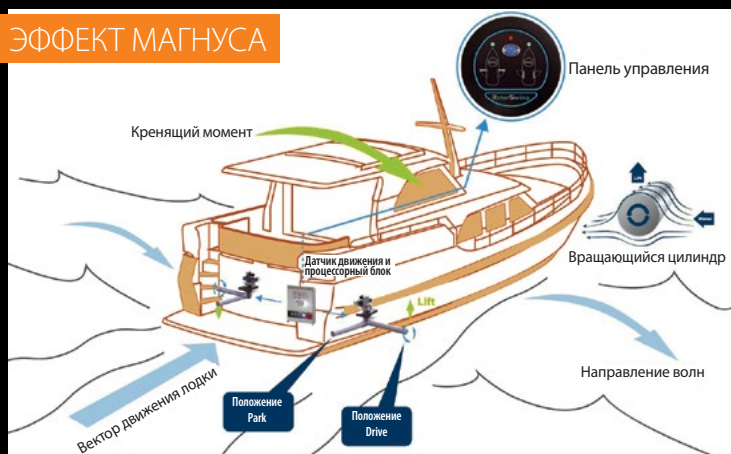
**МНЕНИЕ:** Трудно поверить, что вращающиеся трубы могут быть столь эффективны. Однако почти все крупные стальные яхты на выставке boot 2015 имели роторные стабилизаторы — значит от них явно есть польза. **Хьюго Андреа**



# МИНУТА НА РАЗМЫШЛЕНИЕ

## ЗАМЕНА СТАБИЛИЗАТОРАМ

### ЭФФЕКТ МАГНУСА



широко используются на яхтах Linssen и других лодках в подобных условиях.

Фактически цилиндры выступают всего на метр от точек крепления, расположенных ниже ватерлинии, не выходят за габариты яхты, и зацепить ими другое судно при расхождении опасности нет. Но главное — независимо от длины эти стабилизаторы могут складываться и прилегать к корпусу, что дает снижение сопротивления и габаритов. Во внутренних водах это большой плюс, поскольку там часто встречаются причалы на мелкой воде, где при швартовке даже обычные компактные «плавники» могут касаться грунта. RotorSwing способны складываться

в ручном режиме по нажатию кнопки и автоматически, при переходе на нейтраль или задний ход, а также при падении скорости ниже трех узлов.

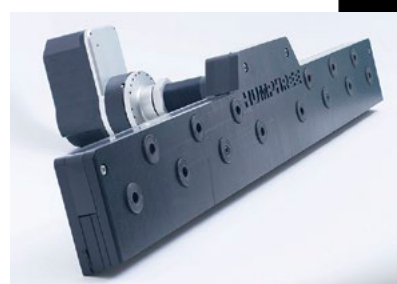
Управлять такими стабилизаторами просто. На пост управления выведены всего две кнопки: Drive и Park, все остальное за вас делают датчик движения и процессорный блок. Корпус тестовой яхты Linssen 52.9 сам по себе неплохо реагировал на качку, однако разница при включении стабилизаторов была очевидна. Эффект можно описать так: корпус идет по подводным рельсам. При входе в Эмс рельсы начали «горбиться» — нос яхты плавно поднимался и опускался, однако

бортовая качка отсутствовала. Система также в состоянии компенсировать крен в циркуляции при полной перекладке штурвала на максимальной скорости 10 узлов. К сожалению, не удалось оценить эффективность RotorSwing в шторм, однако если у вас остались сомнения на этот счет, рекомендуем посмотреть видеоролики на сайте Dynamic Marine Systems.

Среди других плюсов RotorSwing отметим нетребовательность к месту установки и наибольший эффект в диапазоне скоростей 3–14 узлов (все как у гироскопов). Однако электромоторы компактнее и установить их проще.

Изобретение роторных стабилизаторов не означает, что остальные системы уйдут в историю. Повышенное сопротивление не позволяет использовать RotorSwing на скорости свыше 14 узлов, даже в сложенном состоянии они создают дополнительное сопротивление. К тому же цилиндры, в отличие от «плавников» и гироскопов, не работают на якорной стоянке. У каждой системы есть свои плюсы и минусы, но RotorSwing можно считать удачным техническим решением для определенных судов и условий.

Сегодня существуют пять различных систем стабилизации качки: обычные гидравлические и электрические «плавники», гироскопы, RotorSwing, DMS AntiRoll («плавники» с иным принципом работы), а также более крупные «плавники», эффективно работающие на стоящем судне. Однако если ваш бюджет не позволяет приобретать дорогое оборудование или по каким-то причинам эти стабилизаторы не удастся установить на яхту, обратите внимание на следующие необычные альтернативные варианты.



### ИНТЕРЦЕПТОРЫ HUMPHREE

Интерцепторы любых размеров и формы не смогут предотвратить бортовую качку тяжелой водоизмещающей яхты вроде Linssen, однако новая модель Humphree HCS обладает высокой скоростью срабатывания — менее секунды между крайними положениями интерцепторов — и потенциально может полностью контролировать крен на быстроходных лодках.

### FLOPPER STOPPERS (ПАРАВАНЫ)

Эти пассивные стабилизаторы до сих пор используют на трансокеанских судах — по большей части для безопасности в чрезвычайных ситуациях. Принцип их действия прост: с обоих бортов параллельно поверхности воды на шлюпбалках вывешивают пластины; находясь под водой, они частично демпфируют качку.

### КАТАМАРАН

Если на отдыхе в море, на ходу или стоянке качка вас беспокоит, то выбирайте катамаран. Даже система стабилизации качки Zero Speed шумит и потребляет энергию, а катамараны отличаются умеренной качкой безо всяких устройств.

*RotorSwing можно устанавливать на водоизмещающие яхты длиной до 30 м*



ВИДЕО

mby.com/roto



# Для дела и развлечений

Новый гидроцикл Sea-Doo будет полезен не только спасателям

На первый взгляд, крупная эмблема SAR (Search and Rescue, поиск и спасание) однозначно классифицирует новый гидроцикл Sea-Doo как специфическую технику, предназначенную исключительно для спасения жизней. Однако я полагаю, что эта модель окажется весьма популярной среди яхтсменов, которые ищут надежное плавсредство для использования в качестве многофункционального тендера, например, на борту чартерных яхт.

Хайпалоновые баллоны Sea-Doo SAR полезны вдвойне: они придают аквабайку неожиданно высокую устойчивость, что помогает при посадке пассажиров, а также не дают повредить борта и кормовую

платформу яхты, когда на высокой волне капитан затаскивает туда тендер весом 438 кг. Многочисленные обушки, закрепленные на внешней поверхности баллонов, придется кстати при навешивании кранцев и швартовке. Корпус гидроцикла покрыт дополнительным эластомерным защитным слоем толщиной 2,8 мм и оснащен мощным носовым привальником, что обеспечит более продолжительную эксплуатацию на чартерных судах.

Остальные технические решения перешли на SAR с рекреационных моделей Sea-Doo и включают умную систему торможения и реверса iBR (Intelligent Brake and Reverse), а также систему OPAS (Off Power Assisted Steering), которая повышает

маневренность при выключенном двигателе.

Поскольку за основу SAR взята платформа трехместного Sea-Doo GTI 155, не стоит ожидать от него прыти топового RXP-X 260.

На борту SAR установлен надежный четырехтактный полуторалитровый мотор Rotax в атмосферной версии, который выдает 155 л.с. вместо 260 л.с. в турбированной модификации.

Серийные SAR выпускают в непривычно скучной для Sea-Doo бело-серой цветовой гамме, однако рекламные брошюры сообщают

о возможности раскрасить аквабайк в ярко-оранжевый и желтый цвета. В США и Канаде SAR продают только ведомствам, однако в России любой желающий может заказать его у официального дистрибьютора техники BRP.

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



**Заняться синхронным плаванием в этом костюме не получится, но для выживания в ледяной воде в течение суток ему мало альтернатив**

## Приказано выжить!

Новый спасательный костюм Latitude 98 Thermashield 24+ повышает шансы на выживание

Этот костюм определенно относится к числу вещей, которые многие из нас хотели бы использовать в последнюю очередь. Однако существует немало бесстрашных яхтсменов, предпочитающих заранее окружить себя всевозможными спасательными средствами, чтобы не беспокоиться, случись им оказаться в критической ситуации. Интересно, что в основном это безумные владельцы скоростных катеров-RIB, а вовсе не обладатели яхт-эксплореров, способных пересекать океаны.

Latitude 98 Thermashield 24+ фундаментально отличается от всех

спасательных костюмов, которые мне когда-либо приходилось надевать, и это отличие отражено в названии. «Носитель» такой одежды дышит через специальный загубник с клапаном, который направляет теплый выдох в циркуляцию по системе полостей, расположенных внутри 5-миллиметрового неопрена. Таким образом, происходит подогрев не только стенок костюма, но и муфты для рук, что минимизирует потерю тепла в течение длительного времени.

Волонтеры тестировали Thermashield 24+ в воде с нулевой температурой, где, по словам производителя, они провели сутки,

за которые температура тела снижалась незначительно. Чтобы оценить эффективность Thermashield 24+, достаточно вспомнить данные из британских законов по охране труда для мужчин, погруженных в гораздо более теплую (+5 °C) и спокойную воду в спасжилете. Если на человеке повседневная одежда, время выживания составляет полчаса; в обычном сухом костюме — менее двух часов, в неопреновом с поддевкой — около трех часов в зависимости от протечек и погодных условий. Думаю, добавить здесь нечего.

**ИНТЕРНЕТ:** [www.latitude98.com](http://www.latitude98.com)



# WATER SECURITY



ВОДОЭМУЛЬСИОННЫЙ НЕЗАМЕРЗАЮЩИЙ

КОНСЕРВИРУЮЩИЙ СОСТАВ ДЛЯ

ДИЗЕЛЬНЫХ И БЕНЗИНОВЫХ

ЯХТЕННЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ,

ГЕНЕРАТОРОВ, ЛОДОЧНЫХ

МОТОРОВ, ЯХТЕННЫХ СИСТЕМ

ПИТЬЕВОГО И ТЕХНИЧЕСКОГО

ВОДОСНАБЖЕНИЯ.

\* ЭКОЛОГИЧЕСКИ БЕЗОПАСЕН ДЛЯ ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ

И ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

\* НЕ ТРЕБУЕТ ПОЛНОГО ЗАПОЛНЕНИЯ

СИСТЕМ

\* ВЫСОКИЙ СМАЗЫВАЮЩИЙ

ЭФФЕКТ

\* СЕРТИФИЦИРОВАН ДЛЯ

ЯХТЕННОГО ПРИМЕНЕНИЯ



## ЧТО ИМЕЕМ – СОХРАНИМ!

В период зимнего или просто длительного хранения, независимо от того, находится ли яхта в теплом ангаре или на улице, ее оборудование нуждается в консервации. В первую очередь консервируются системы:

- охлаждения основного, вспомогательного двигателя и дизель-генератора;
- питьевого водоснабжения;
- фекальная.

В системах охлаждения двигателей большинства катеров и яхт на практике чаще всего применяются автомобильные антифризы. В отсутствие специальных консервантов это оправдано, но антифризы, не созданные для целей консервации, имеют как положительные свойства, так и ряд недостатков. В качестве незамерзающего агента в них применяется этиленгликоль, который не замерзает, но ядовит и коррозионно активен. Для снижения его коррозионной активности в состав антифризов вводят ингибирующие и другие присадки. При работе двигателя антифриз прокачивается через него постоянно, благодаря чему присадки успевают вымывать и локализовывать очаги коррозии, а при консервации двигателя движения жидкости в нем нет. Во многих местах — полостях и трубопроводах — контакта металла с присадками нет, а пары этиленгликоля присутствуют. Здесь и развиваются очаги коррозии.

Систему питьевого водоснабжения консервируют спиртовым раствором, который дает обеззараживающий эффект и защищает от замерзания. Однако этиловый спирт интенсивно

сушит резиновые и силиконовые прокладки, в результате чего на яхте уже после первой консервации могут потечь все краны.

Фекальные системы консервируют антифризом, который не защищает от бурного развития бактерий и других микроорганизмов, а также не препятствует коррозии. При консервации системы спиртовым раствором могут потечь резиновые уплотнения.

Выход — специализированный продукт WATER SECURITY

Незамерзающая, быстро создающая мощную защитную ингибирующую пленку водная эмульсия остается на внутренней поверхности двигателя и трубопроводов, аккумулируя все смазочные и ингибирующие свойства. За счет своей гигроскопичности она вытесняет воду из уплотнений типа сальников, проникает в тонкие зазоры в помпах и кранах, не допуская их разрыв.

Незамерзающим агентом WATER SECURITY служит химический комплекс на основе пищевого пропиленгликоля. Он имеет выраженный биоцидный эффект, необходимый для защиты систем от биопоражения. Высокая смазывающая способность позволяет при расконсервации производить «сухие» запуски двигателя без боязни сжечь резиновую крыльчатку водяной помпы.

Применяя WATER SECURITY, производители работ и владельцы яхт могут быть уверены в качестве консервирующих материалов. Продукт прошел испытания и рекомендован к применению системой ГОСТ Р, имеет Декларацию соответствия Таможенного Союза (ЕАС).



**ПРИГЛАШАЕМ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДИЛЕРОВ.**

**WWW.SBC-SALE.RU**

**Г. САМАРА. ТЕЛ. 8 902 374 74 79**

## Двойная мощность

Новая линейка радаров Garmin с трансмиттерами на 12 кВт

Компания Garmin расширила линейку радаров с открытой антенной, добавив пять новых моделей xHD2. Внешне они идентичны моделям серии HD2, включают антенны длиной 4 или 6 футов с передатчиками на 4 или 6 кВт.

Но среди xHD2 также появились устройства с передатчиками мощностью 12 кВт, и все предложенные радары обладают набором новых функций. В их числе регулируемая скорость вращения

антенны (24 или 48 об/мин), «птичий режим», позволяющий заядлым рыболовам обнаруживать на воде скопление пернатых, что может указывать на присутствие косяков рыбы, а также автоматические режимы подавления пассивных помех и слежения за целями.

Цена варьируется от £ 3670 за маленькую антенну с передатчиком на 4 кВт до £ 5780 за старшую модель на 12 кВт.

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



Дальнобойность радаров xHD2 достигает 72 миль

## Монитор болезни

Устройство для определения вероятности наступления морской болезни

Новая система Humphree Vessel Motion Monitoring в первую очередь предназначена для грузовых и пассажирских судов, но окажется полезной и на борту прогулочных яхт. На экране устройства отображается ровно все, что необходимо знать его пользователю. Индекс морской болезни показывает вероятность ее наступления, а при расчетах во внимание принимаются ускорение судна и медицинские данные.

Как и в автомобиле, водитель лодки укачивается гораздо меньше, чем пассажиры, поэтому такой прибор будет весьма полезен владельцам и капитанам чартерных яхт. Разумеется, тот же результат можно получить с помощью любого



приложения для современных смартфонов, которое способно измерять ускорение, однако иметь на консоли прибор, оповещающий капитана, что пассажиров пора возвращать на берег, гораздо интереснее.

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

## СТРАННОВЕДЕНИЕ

### Что это такое?

SV11 Barracuda представляет собой многофункциональное судно, разработанное для военных и правоохранительных органов. Учитывая его внешний вид, а также возможность установки различного вооружения, включая гранатомет с гиросtabilизатором и дистанционным управлением, вряд ли SV11 будут использовать для сбора арендной платы за стояночные места в маринах. По крайней мере, в цивилизованных странах.

### В чем его особенности?

Главная «фишка» — технология «невидимки». Форма корпуса и надстройки SV11 снижает эффективную площадь отражения цели. Парадоксально, но простые плоские панели надстройки SV11 с гораздо меньшей вероятностью отразятся на радаре, чем скругленные поверхности с напльвами и выемками. Пока не известно, используются ли в обшивке судна поглощающие излучение радара материалы.

### Какова максимальная скорость?

С двумя дизелями по 575 л.с. SV11 легко разгоняется до 40 узлов — возможно, кому-то это покажется недостаточным, но если посмотреть видео на сайте производителя, хорошо видно, что корпус «Барракуды» легко справляется с волнами, не снижая темпа.

### Каковы особенности конструкции?

В 11-метровом судне используется баллистическое стекло (прозрачная броня), кевларовые и карбоновые композитные материалы. Даже столики для навигационных карт в рубке изготовлены из карбона ради снижения общего веса, увеличения скорости и автономности судна, несущего на борту тонну топлива.

### Сколько оно стоит?

Этот вопрос, пожалуй, лучше адресовать местному поставщику оружия, с которым у вас есть дружеские связи.

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



На снимке SV11 хорошо видно, но это не означает, что лодка будет четко заметна на радаре



**АТП НЕВСКОЕ**

**ПОЛНЫЙ КОМПЛЕКС УСЛУГ  
ПО ДОСТАВКЕ НЕГАБАРИТНЫХ ГРУЗОВ  
ПО ВСЕМУ МИРУ**

**ПЕРЕВОЗКИ ЯХТ и КАТЕРОВ**



**+7 812 329-44-78**

**+7 911 250-00-75**

**[www.atp-nevskoe.com](http://www.atp-nevskoe.com)**



# Едем тише, копаем глубже

*Технический прогресс движется с ошеломляющей скоростью. И нередко бывает так, когда только-только появившиеся новинки тут же встречают живой отклик участников рынка.*

Текст **Антон Черкасов**

В феврале на выставке в Майами компания Volvo Penta представила новый привод Forward Drive (FWD) — транцевую колонку с соосными тянущими (направленными вперед) винтами. В этом необычном гибриде инженеры совместили лучшие технологии, использованные в проверенных временем поворотно-откидных колонках DPS и днищевых IPS.

## НЕМНОГО ПРЕДЫСТОРИИ

Интересно, что первый прототип FWD шведы разработали еще в 1997 году, задолго до появления приводов IPS, однако характеристики колонки с развернутым в обратную сторону редуктором их не удовлетворили, и все силы были брошены в работу над днищевым приводом. Но вот пришло время вытащить из ящика старые наработки: сигналом к этому послужил взрывной рост сегмента спортивных буксировщиков, эпицентром которого образовался в США.

«Мы хотели занять новую нишу в доселе неосвоенном сегменте рынка и обеспечить рост продаж именно за счет инноваций, — рассказывает Марк Хадлстон, представитель американского подразделения Volvo Penta. — Вейксерфинг стремительно набирает популярность во всем мире, а, например, в некоторых штатах использовать для этого вида спорта катера с подвесными моторами или транцевыми колонками противозаконно».

## ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

Чтобы спроектировать хороший буксировщик, недостаточно просто развернуть редуктор на откидной колонке. Конструкторам необходимо тщательно поработать над обводами корпуса, продумать балластные цистерны и специальные транцевые плиты. По сути, перед инженерами стоит противоположная привычной задача — сделать судно, которое будет создавать высокую волну заданной формы, теряя при этом в скорости и экономичности.

Известно, что тянущие винты работают в невозмущенном ламинарном потоке, поэтому более эффективны в отношении ускорения, максимальной скорости и топливной экономичности. Это подтверждает практика, и днищевые колонки Volvo Penta IPS уже прочно обосновались в ряду силовых приводов катеров наравне с винтами на гребных валах и обычными транцевыми колонками. Винты Forward Drive, по сравнению с винтами колонки DPS, смещены на 670 мм к носу судна и оказываются под транцем, в зоне повышенного давления, что может влиять на их КПД. Еще большее влияние оказывает повышение сопротивления редуктора за счет изменения его формы и увеличения скорости набегающего потока от работающих винтов. В итоге по максимальной скорости катер с FWD будет несколько уступать такой же лодке с DPS, но эту незначительную потерю компенсируют многочисленные плюсы.

## ПРЕИМУЩЕСТВА ПРИВОДА

FWD обладает увеличенным диапазоном угла откидки и создает контролируруемую симметричную высокую волну для вейкбординга и вейксерфинга с любой стороны корпуса. Это особенно актуально для неискушенных любителей водного спорта, поскольку для получения нужной волны

профессиональные катера-буксировщики с одним гребным винтом требуют от пилота сложных навыков управления балластным танком, специальным устройством-«плугом» и транцевыми плитами.

Помимо того, симметричная волна удобна для райдеров как

с правосторонней, так и левосторонней стойкой.

«С момента презентации FWD в Майами мы уже получили

положительные оценки от прессы и спортсменов, хотя пока работаем с ограниченным кругом верфей, — поясняет Марк

**FWD**  
совмещает  
лучшие  
технологии,  
примененные  
на колонках  
DPS и IPS



**МЫ УСТАНОВЛИВАЕМ  
СТАНДАРТЫ**



[www.grizzly-marine.ru](http://www.grizzly-marine.ru)

Санкт-Петербург, пр. Энгельса, 33,  
ТМ «Светлановский»

Москва, ТЦ Dexter, 78-й км МКАД

**+7 (812) 955-49-54**

Тестовая Chris-Craft Carina 21 с VPFD показала мягкий ход и очень хорошую управляемость



Хадлстон. — На начальном этапе внедрения нового привода мы контролируем производителей, чтобы покупатели могли получить продукт именно с теми характеристиками, которые были задуманы. Мы не выпустим на рынок продукт, которым не сможем впоследствии гордиться».

#### ПРОИЗВОДСТВО

К началу лета на разных верфях уже были разработаны 12 моделей катеров с FWD, и Volvo Penta поставила для них около 150 моторов.

Сборку колонок компания осуществляет на своем заводе в США, и на сегодня спрос на них превышает возможности производства.

«В этом году FWD будет поставляться с новыми бензиновыми моторами объемом 4,3 л и 5,3 л, в следующем году к ним добавится еще один обновленный агрегат объемом 6,2 л, — рассказывает Всеволод Гаврилов, директор Volvo Penta в России. — Что касается дизельных установок, то FWD легко можно сопрягать с моторами D3, и в будущем мы займемся этим».

**МНЕНИЕ:** Использование FWD позволяет получить катер, который может практически все и дает много преимуществ по сравнению с обычными буксировщиками.

**Барри Слейд, вице-президент Regal Boats**



Рынку также придется год или два подождать появления первых моделей катеров с двумя приводами FWD и нового джойстика для них. К сожалению, из-за специфического положения винтов относительно транца существующий джойстик для колонок DPS работает не так, как хотелось бы, и шведы занимаются его доработкой. Приобретать FWD пока могут только OEM-компании (Original Equipment Manufacturer — производитель конечного продукта), причем исключительно в комплекте с мотором. О том, станет ли возможен апгрейд колонок DPS на FWD путем замены редуктора, в Volvo Penta пока не говорят. Стоить новый привод будет примерно столько же, сколько и поворотно-откидная колонка DPS.

#### ИНФОРМАЦИЯ К РАЗМЫШЛЕНИЮ

Любопытно, что в ходе испытаний FWD конструкторы столкнулись с тем, что катера с поперечными реданами и гидрольжей управляются не так, как хотелось бы, и сейчас идет активный сбор статистических данных по разным корпусам, чтобы повысить эффективность привода.

«Днище катеров с поперечными реданами обтекает водой по-другому; смещая винты в нос, мы вводим их в зону турбулентности. Сейчас мы работаем над общими рекомендациями по установке FWD на таких катерах», — поясняет Всеволод Гаврилов.

Российские яхтсмены непременно зададутся вопросом: что происходит с FWD при столкновении с препятствием вроде дрейфующих у поверхности воды бревен, которые не так уж редко встречаются на наших водоемах? Проведенные Volvo Penta краш-тесты показали, что характер повреждений снабженного системой автоматической откидки привода соответствует таковому у колонок DPS, поэтому опасаться какой-то особенной уязвимости FWD не стоит.

Стандартные тянущие винты можно без проблем заказать через авторизованные сервис-центры Volvo Penta, а на сам привод распространяется гарантийная программа «2+3 года» (первые два — на весь привод, следующие три — на основные компоненты).

Несмотря на то, что FWD разрабатывали в первую очередь

#### ВЕЙКСЕРФИНГ

Популярная разновидность катания за катером-буксировщиком путем использования энергии скольжения по кильватерной волне от идущего впереди катера (по аналогии с классическим серфингом на прибойной океанской волне). От вейкбординга отличается тем, что применяемый здесь короткий фал райдеру нужен только для старта из воды и разгона (далее фал он бросает). Доска для вейкбординга не имеет ножных креплений. Для создания требуемой волны катера-буксировщики оборудуют балластными системами и специальными устройствами; также используется смещение пассажиров на борт для создания крена — асимметричная посадка корпуса вызывает увеличение высоты волны за транцем.



НОВАЯ РАСШИРЕННАЯ ГАРАНТИЯ НА ЗАПЧАСТИ И АКСЕССУАРЫ

# ВДВОЕ ДОЛЬШЕ



Если Вы приобрели и установили запасные части Volvo Penta у официального дилера Volvo Penta, срок действия стандартной гарантии продлевается с одного года до двух лет. Теперь в два раза дольше можно не беспокоиться о запчастях, аксессуарах и расходах на их установку. Обо всем позаботится Volvo Penta — Вы можете быть уверены в этом!

**Просто обратитесь к своему дилеру Volvo Penta! Найдите дилера на сайте [www.volvopenta.ru](http://www.volvopenta.ru)**

**УСЛОВИЯ ГАРАНТИИ ТЕ ЖЕ, А СРОК ВДВОЕ БОЛЬШЕ**

**VOLVO  
PENTA**

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

для буксировщиков, в Volvo Penta непрерывно поступают запросы от верфей, которые хотят устанавливать эту колонку на обычные, неспециализированные прогулочные катера. На деле FWD действительно оказался весьма универсальным приводом, который подходит для спорта, рыбалки и отдыха.

«Хотя FWD и проигрывает в скорости обычным колонкам, на классических корпусах с ним существенно увеличивается управляемость за счет того, что точка приложения упора винтов смещена в нос, ближе к центру тяжести корпуса,— поясняет Всеволод Гаврилов.— Для яхтсменов-любителей это существенный момент».

**ЛИЧНЫЕ ВПЕЧАТЛЕНИЯ**

Я провел полчаса за штурвалом Chris-Craft Carina 21 с двигателем Volvo Penta V8 5.3I (300 л.с.) и полностью разделяю эту точку зрения: при маневрировании на высоких скоростях возникает ощущение, будто лодка оборудована парой IPS и держится за воду настолько крепко, насколько это возможно. При крайне малом радиусе циркуляции на максимальной скорости о проskalывании корпуса даже не идет речи, и лодка с простой геометрией корпуса воспринимается как спортивный болид.

Более того, выход на режим глиссирования занимает у Carina 21 всего 4 секунды (электроника fly-by-wire обрабатывает без задержки), а на разгон до максимальных 43 узлов уходит 20 секунд — тоже весьма неплохо!

Владельцам катеров с FWD придется смириться с некоторыми сложностями при их перевозке на трейлере, поскольку винты и часть редуктора максимально поднятой колонки остаются ниже днища. Этот фактор также накладывает ограничения на возможность оставить лодку на осушке.

**КТО ПРОТИВ?**

В качестве критических аргументов со стороны вейксерферов можно услышать замечания про горячий выхлоп в направлении спортсмена и металлические части колонки, которые могут представлять опасность на лодках без купальной платформы.

«Эта критика имеет мало общего с реалиями,— отвечает Всеволод Гаврилов.— Все любительские катера оснащены транцевой платформой, которая закрывает колонку, а на профессиональных

К началу лета на разных верфях уже были разработаны 12 моделей катеров с FWD

Regal 2100 RX — еще одна из первых моделей катеров с Volvo Penta Forward Drive.



буксировщиках с их плитами и «пругами» опасных металлических элементов

не меньше. Что касается выхлопа, то он смешивается с водой охлаждения двигателя и через ступицу обтекателя выбрасывается далеко за корму, и райдер не чувствует запаха».

**FWD В РОССИИ**

Учитывая растущую популярность всевозможных видов серфинга и бординга, возникает резонный

вопрос: появится ли новый привод на отечественных катерах?

«Сначала мы полагали, что FWD для России не актуален, но сейчас ясно видим, как стремительно развивается сегмент буксировщиков,— говорит Всеволод Гаврилов.— В этом виде спорта профессиональная ниша очень узкая, но обычные люди, не обладающие специальными знаниями, тоже хотят заниматься вейксерфингом на простых катерах. Полагаю, Forward Drive легко приживется в России и получит широкое применение».

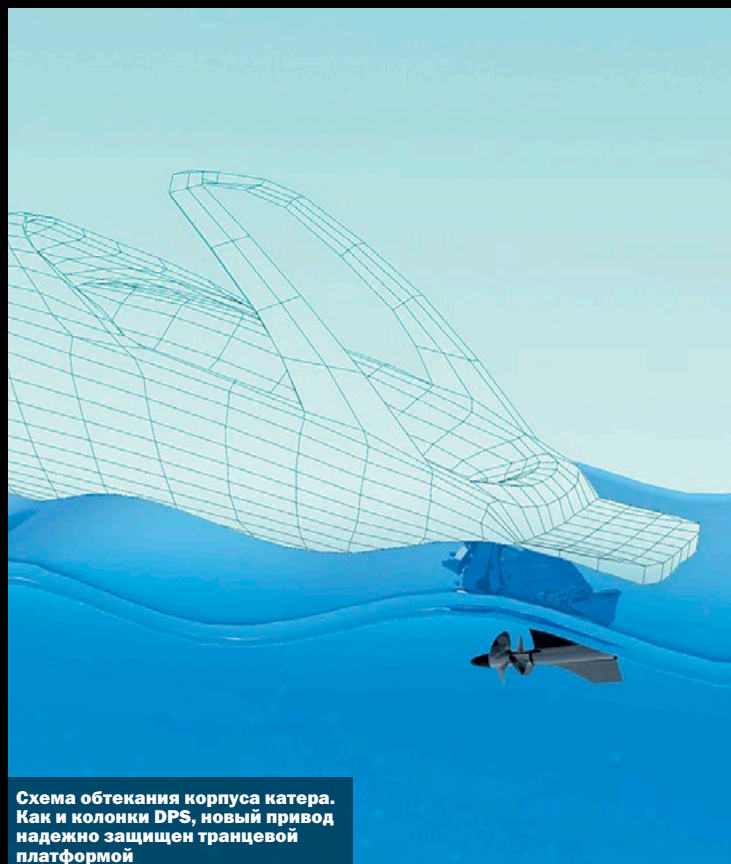
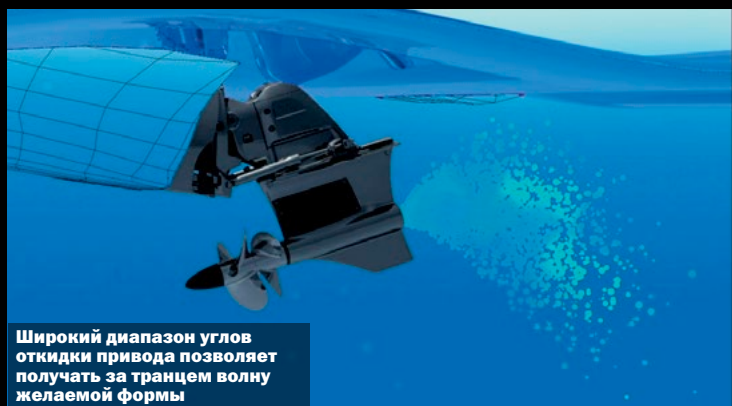
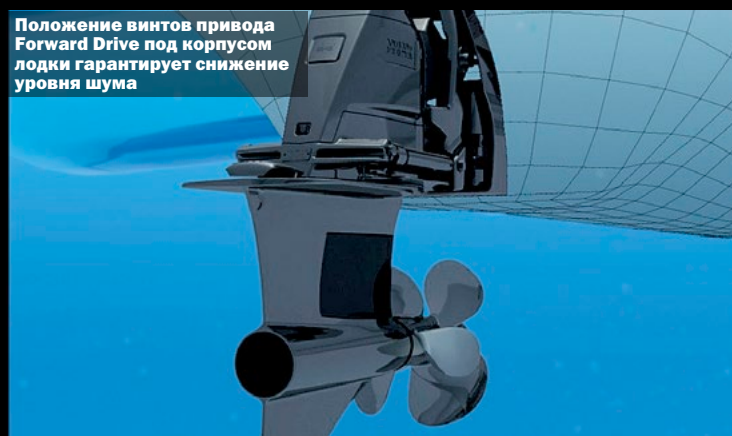


Схема обтекания корпуса катера. Как и колонки DPS, новый привод надежно защищен транцевой платформой



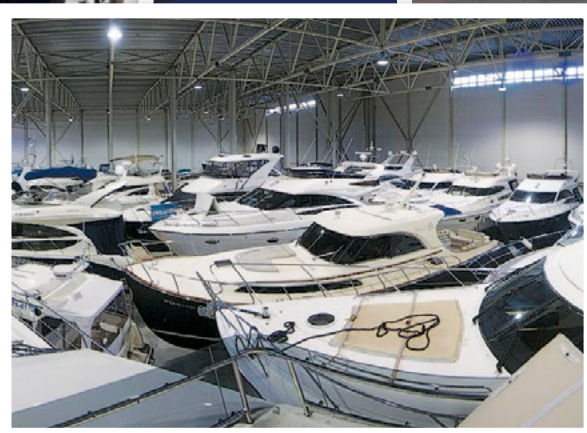
Широкий диапазон углов откидки привода позволяет получать за транцем волну желаемой формы



Положение винтов привода Forward Drive под корпусом лодки гарантирует снижение уровня шума

# ПОРТ ДУБРОВКА

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



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



*Мы сохраняем  
Вашу мечту*

# ШКОЛА МВУ

Что нужно знать будущему капитану яхты



Инструктор  
Джон Мендес  
E-mail: editor@mby.ru

**С**амый лучший день на воде может быть испорчен стрессом, когда по возвращении в марину швартоваться придется при внезапном усилении ветра, хотя еще с утра, как говорится, ничто не предвещало.

Сильный ветер при швартовке — то, чего более всего опасаются владельцы моторных яхт. Сolidная по площади надстройка в сочетании с относительно небольшой подводной частью корпуса делают глиссирующие суда куда более подверженными ветровому воздействию, чем парусные яхты с тяжелым килем. Ситуацию усугубляет непредсказуемость ветра вблизи берега. Так часто происходит в гористой местности с жарким климатом, например, на Средиземном море, где нисходящие потоки воздуха «стекают» с гор резкими шквалами и могут застать врасплох неосмотрительных яхтсменов. В открытом море ветер более или менее стабилен, но чем ближе к побережью, тем вероятнее порывы и изменение его направления, особенно в маринах, где на ветер влияют строения и причальные конструкции. Поэтому главная задача шкипера — тщательно спланировать действия и проинструктировать команду до того, как вы зайдете в зону ограниченного маневрирования.



## ОЦЕНКА СИТУАЦИИ

- Первое — следует понять, что происходит с ветром и куда он вас сносит. Это даст возможность определить зоны потенциальной опасности. Постоянно контролируйте ситуацию и оценивайте, где вы можете оказаться, если что-то пойдет не так.
- Главное — найти сбалансированное положение лодки по отношению к ветру (нейтральную позицию), где вы сможете при необходимости находиться максимально долго вне опасности. Обычно это положение, когда ветер дует в корму.
- Учитесь держать нос яхты под контролем без использования подруливающего устройства. Да, оно полезно, но нужно уметь управлять лодкой только при помощи двигателей, так, чтобы подрулька оставалась лишь вспомогательным инструментом. Не стоит полагаться на нее полностью — при сильном ветре мощности устройства может не хватить, чтобы удержать лодку в нужном положении.

- Заходя в незнакомую марину, убедитесь, что хорошо понимаете, где ваше место швартовки. Прикиньте, при заходе ветер будет помогать или мешать вам, то есть «заталкивать» на место или, наоборот, выдавливать.
- Если ветер порывистый и совсем невыгодного направления, поищите другое место для швартовки.
- Следите за положением кормы. Особенности движения моторных лодок относительно центра вращения таковы, что, если ветер «сдувает» нос в направлении опасности, а вы резко переключаете штурвал в противоположную сторону, — к опасному объекту, который хочется обойти, начинает двигаться корма.
- Наметьте себе стартовую позицию, идеально — ниже по ветру от того места, куда вы намереваетесь встать. Таким образом, к месту вы будете подходить против ветра. Большинство неудачных попыток швартовки связаны как раз с ошибочным выбором стартовой точки.

## ПЛАН ДЕЙСТВИЙ

Оценив ситуацию, постарайтесь, чтобы ветер оказался вашим союзником, а не противником. Используйте его как преимущество, точно так же, как вы пользуетесь течением, которое помогает двигаться в нужном направлении. Особый интерес в этом смысле представляют порывы ветра, и нужно уметь «читать» их заранее. Обращайте внимание на индикаторы вокруг, в особенности выше по ветру:

- флаги и ветровые конусы в марине;
- флаги и вымпелы на соседних лодках;
- мачты парусных яхт (на клотике часто есть ветроуказатель);
- натяжение швартовов других яхт (тоже может подсказать направление ветра);
- рябь на поверхности воды (чем она заметнее и чем темнее вода, тем сильнее ветер на этом участке).

Умение читать порывы ветра и делать упреждающие маневры — бесценный навык, который надо



## Швартовка на ветру



практиковать каждый раз, когда вы выходите на воду.

### ИНСТРУКТАЖ КОМАНДЫ

После того как вы разработали стратегию швартовки, нужно составить максимально простой план действий для команды, чтобы минимизировать стресс.

- Держите в голове алгоритм подхода; это позволит увидеть все ключевые моменты и объяснить их команде.
- Убедитесь, что ваши помощники знают, какой швартов задавать первым. Обычно тот, что с наветренной стороны лодки: если ветер в нос, первым задают носовой швартов, если с кормы — соответственно, кормовой.
- Нужно ли швартов крепить на причале или накинуть на кнехт и вернуть на борт?
- Будет ли вся работа проходить на борту или кто-то из команды должен сойти со швартовом на причал?
- Если нужно сойти, договоритесь о четком сигнале, когда именно это делать.
- Условный сигнал лучше подать рукой: в ветреный день докричаться иногда трудно.
- Делайте все спокойно, не торопясь — при стрессе риск совершить ошибку увеличивается.
- Донесите до команды, что подвести судно к месту швартовки — работа шкипера, остальным нужно только задать швартовы, когда лодка уже на месте. Не стоит совершать героические прыжки на берег — это может привести к травме.
- Последнее и самое важное: составьте запасной план действий на случай, если от основного придется отказаться, и определитесь, когда именно вы смените тактику.

### РЕАЛИЗАЦИЯ ПЛАНА

По возможности используйте ветер в качестве тормоза, чтобы гасить инерцию лодки. Часто это означает, что удобнее всего пройти мимо места швартовки, развернуться и подходить с другой стороны, чтобы ветер не сносил вас к опасности. Затем используйте технику подхода кормой, как показано на этой странице. **МВУ**



1

С утра ситуация кажется спокойной, но после полудня может подняться ветер — на Средиземном море такое часто происходит. В этом случае возвращение будет куда менее комфортным



2

Не обманывайтесь насчет того, что место выглядит хорошо защищенным. Над прибрежными холмами уже поднимается ветер, поэтому маневрирование и швартовка могут вызвать сложности



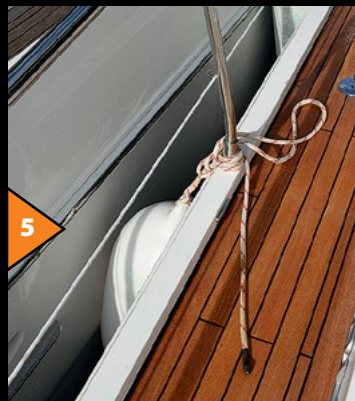
3

Когда ветер дует в правый борт, заход лучше начинать с противоположной, подветренной стороны; потом надо лишь развернуть нос и зайти на место швартовки кормой



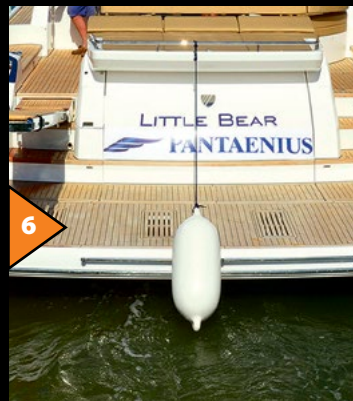
4

Когда нос поворачивает, ветер начинает работать тормозом, мешая лодке развернуться слишком далеко вправо, и вы сможете сдать назад в прямом положении



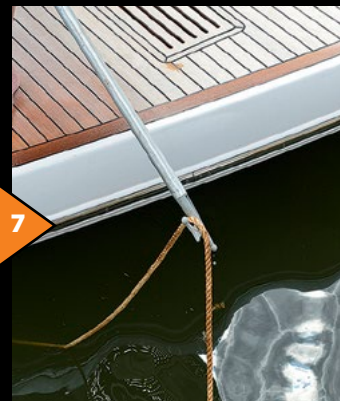
5

Крепите кранцы повыше; ветер может сдвинуть соседние лодки, и вам придется слегка их растолкать



6

Если ветер толкает вас в направлении причала, большой кранец на корме защитит от повреждений



7

Подбирайте сначала наветренный муринг; закрепив его, вы избежите дальнейшего сноса по ветру



8

Закрепив наветренный швартов, можно спокойно разбираться с остальными. Если ветер дует в корму, сначала крепите кормовой конец



9

Отрегулируйте длину носового муринга, чтобы избежать ударов кормой о причал, и задайте кормовые швартовы — они удержат лодку в стабильном положении

# БЕЗОПАСНОСТЬ

Что полезно знать для безопасной эксплуатации яхты

## ИГИЛ на Средиземном море

Могут ли исламские террористы атаковать прогулочные яхты на Средиземном море?

### ИЗ-ЗА ЧЕГО СУЕТА?

Некоторое время назад в газете The Sunday Times появилась статья «Яхтсмены рискуют подвергнуться нападению ИГИЛ в море», где высказывалось предположение, что владельцы суперяхт могут оказаться целями исламской террористической организации. В статье приводились цитаты британского контр-адмирала Криса Пэрри, который сказал: «Яхтинг окажется под угрозой. Будь я одним из тех супербогатых людей, призадумался бы о собственной физической безопасности». Он также добавил, что террористы ИГИЛ вооружены гораздо лучше сомалийских пиратов, имеют «ракеты класса "земля-воздух"» и «неиссякаемый запас боевиков».

### МОЖЕТ ЛИ ТАКОЕ СЛУЧИТЬСЯ?

Для оценки серьезности этих заявлений и вероятности нападения ИГИЛ на яхтсменов яхтенная ассоциация MYBA привлекла консультационно-аналитическую компанию Dryad Maritime. Вскоре был опубликован 12-страничный отчет, в котором специалисты Dryad Maritime оценили уровень риска для судоходства как «низкий» и подчеркнули, что вероятность нападения на суперяхты «весьма невысока». Обоснованием стали отсутствие морской инфраструктуры, выучки членов ИГИЛ и тот факт, что сейчас их приоритетом является сухопутная операция в Ливии.

Более того, ИГИЛ никогда не выдвигала угроз с упоминанием суперяхт, хотя судоходство в Средиземноморском регионе включено в их пропаганду. Анализ всемирной базы данных по терроризму, который провела Dryad Maritime, показывает, что из 98 000 террористических атак за последние 40 лет лишь 199 затрагивали морские цели, причем большая их часть связана



Помогут ли антипиратские патрули наподобие тех, что действуют у берегов Сомали, в случае появления ИГИЛ на Средиземном море?

с повстанческим движением тамильских «тигров» на Шри-Ланке, распущенным в 2009 году.

О нечастых подобных нападениях с террористическими или пиратскими целями говорит и статистика страховой компании Pantaenius. Многие яхтсмены приобретают у них полисы, покрывающие пиратство, но пока никто из 65 000 страхователей не обращался за компенсацией.

Даже если ИГИЛ организует плацдарм в Ливии и обратит внимание на Средиземное море, многочисленные работающие в этом регионе антитеррористические группы не допустят нападений на частные прогулочные суда. Так, Агентство Европейского союза по безопасности внешних границ располагает семью боевыми кораблями и пятью самолетами, действующими у ливийского побережья.

«Сейчас сложилась нездоровая и неточная картина того, что может угрожать судоходству в регионе

Средиземного моря», — поясняет Иен Миллен, исполнительный директор Dryad Maritime. — Очевидно, что определенных портов и прибрежных областей вроде Ливии и Сирии следует избегать, но рассказы о том, что Средиземноморье вот-вот падет жертвой волны террористических атак на воде, не подтверждаются реальными фактами».

### ГДЕ СУЩЕСТВУЕТ РИСК?

Пока Средиземное море остается защищенным от нападений, но тем яхтсменам, кто собирается отправиться в далекое путешествие, стоит планировать маршрут с осторожностью. В октябре прошлого года компания Marine Armor System, занимающаяся вопросами безопасности на море, сообщила, что вдобавок к Сомали, Аденскому заливу и Суэцкому каналу число нападений увеличилось в водах Нигерии, Индонезии и Малайзии. Интересно, что при этом Dryad Maritime оценивает риск террористических атак

на Средиземном море «не выше, чем в Нью-Йорке, Париже или Лондоне».

Тем не менее отчет Dryad все же рекомендует капитанам не подходить к берегам Ливии ближе чем на 75 миль, избегать пересечения главных миграционных путей между ливийским побережьем и итальянским островом Лампедуза из-за «большого числа отчаявшихся мигрантов, которые, стремясь спастись, могут потопить маленькую яхту».

### ЛУЧШИЙ СПОСОБ ЗАЩИТЫ ОТ НАПАДЕНИЙ

Нелетальные меры включают лазерные сдерживающие устройства, которые ослепляют нападающих, или дезориентирующий гликолевый туман. Тем, кто хочет быть на шаг впереди, Marine Armor System предлагает пуленепробиваемые жалюзи для суперяхт.

Многочисленные охранные предприятия (вроде MIRIS International) практикуют различные схемы — от спецподготовки экипажа до эскортирования яхт на особо опасных переходах. Некоторые компании даже предлагают провести полную оценку защищенности судна от нападений еще на стадии постройки, что частенько выливается в оборудование различного рода убежищ и «бункеров».

Нередко владельцы яхт, идущих по опасным акваториям, нанимают вооруженную охрану. «Оружие рассматривается в качестве необходимого превентивного средства», — поясняет Кейт Симпсон из частного охранного предприятия Ironside Associates. — Некоторым не нравится эта идея, однако нужно понимать, что мы берем его не столько для стрельбы, сколько в целях предупреждения. Если нападающие видят вооруженный персонал в бронезилетах и агрессивных позах, они отступают». МВУ

# КОНСУЛЬТАНТ ПО ПОКУПКЕ И АРЕНДЕ ЯХТЫ



---

**PRINCESS • APREAMARE • AZIMUT • MAJESTY • ELLING**  
**BENETEAU • BANDIDO • FAIRLINE • WINDY**  
**ADMIRAL • AQUADOR • FJORD**

**Princess 21M (ref. 089), 2008****1 480 000 GBP****СПЕЦПРЕДЛОЖЕНИЕ**

Длина	21.56 м	Двигатель	MAN V12 1360 CRM (2 x 1360 л.с.)
Ширина	5.55 м	Наработка	1800 м/ч
Осадка	1.57 м	Каюты	5

Яхта в отличном техническом состоянии, ГИМС. Растаможена. Находится в Москве.

**Princess 68 (ref. 011), 2015****1 876 000 GBP**

Длина	21.25 м	Двигатель	CAT C18A (2 x 1150 л.с.)
Ширина	5.38 м	Наработка	0 м/ч
Осадка	1.58 м	Каюты	4 + 1

Яхта новая. Не растаможена. Находится в Монако.

**Princess V65 (ref. 513), 2006****700 000 EUR**

Длина	20.33 м	Двигатель	MAN V12 CRM (2 x 1360 л.с.)
Ширина	5.08 м	Наработка	1250 м/ч
Осадка	1.3 м	Каюты	3 + 1

Яхта в отличном состоянии. Не растаможена. Находится в Монако.

**APREAMARE MAESTRO 65 (ref. 008), 2008****890 000 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.

**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 43 (ref. 601), 2014****410 000 GBP****СПЕЦПРЕДЛОЖЕНИЕ**

Длина	14.5 м	Двигатель	Volvo D6-435 (2 x 435 л.с.)
Ширина	4.25 м	Наработка	30 м/ч
Осадка	1.14 м	Каюты	2

Новая яхта. Находится в Котке. Не растаможена.

РЕКЛАМА



ООО «Яхт-трейд»  
 Москва, Ленинградское шоссе, 39  
 тел.: + 7 (495) 727 11 00, + 7 (985) 201 01 01  
[www.nordmarine.ru](http://www.nordmarine.ru), [brokerage@nordmarine.ru](mailto:brokerage@nordmarine.ru)

**ПРОДАЖА | TRADE IN**

Указанная в макете информация не является коммерческим предложением. Точную стоимость и комплектацию яхт уточняйте у представителей компании.

**Ferretti 690 Altura (ref. 007), 2007 990 000 EUR**



Длина	21.0 м	Двигатель	MTU 1218 CR (2 x 1218 л.с.)
Ширина	5.5 м	Наработка	2100 м/ч
Осадка	1.73 м	Каюты	3 + 1

Яхта в отличном состоянии. Растаможена. ГИМС. Находится в Москве.

**Princess 67 (ref. 017), 2005 40 000 000 RUB**



**СПЕЦПРЕДЛОЖЕНИЕ**

Длина	20.75 м	Двигатель	MAN V10 1100 CRM (2 x 1100 л.с.)
Ширина	5.23 м	Наработка	1737 м/ч
Осадка	1.37 м	Каюты	4

Растаможена. ГИМС. Находится в Москве.

**Sunseeker 62 Predator (ref. 008), 2008 980 000 EUR**



**СПЕЦПРЕДЛОЖЕНИЕ**

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 950 000 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.

**Saga 415 (ref. 010), 2010 250 000 EUR**



Длина	12.65 м	Двигатель	Yanmar Diesel, 480 л.с.
Ширина	3.92 м	Наработка	1171 м/ч
Осадка	1.2 м	Каюты	3

Яхта в отличном состоянии. ГИМС. Растаможена. Находится в Санкт-Петербурге.

**Fjord 40 Open (ref. 009), 2009 250 000 EUR**



Длина	11.9 м	Двигатель	2 x Volvo IPS 600 (2 x 435 л.с.)
Ширина	3.99 м	Наработка	300 м/ч
Осадка	0.8 м	Каюты	1

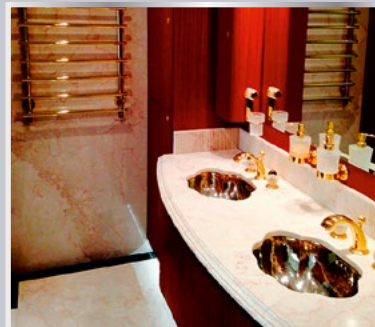
Яхта в отличном состоянии. Европейский VAT выплачен. Находится в Монако.

# 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 4 950 000 EUR включая налог (EU)



**Atlantis 55 Hard Top**

Год постройки 2008 **Длина** 16,70 **Ширина** 4,65 **Осадка** 1,20  
**Место стоянки** Хорватия **Двигатели** 2 x MAN 800 л. с.  
**Наработка** 300 моточасов  
**Цена € 330 000** (включая EU налог)



**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**

197022, Россия, Санкт-Петербург,  
Песочная наб., 18, литер А, пом. 5Н,  
+7 (812) 702 47 70  
info@jonacor-marine.ru  
www.jonacor-marine.ru

Princess 72MY

1 650 000 EUR



Princess 21M

800 000 EUR



Princess 60

1 000 000 EUR



Princess V39

300 000 EUR

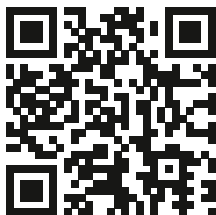


**PRINCESS**  
BROKERAGE

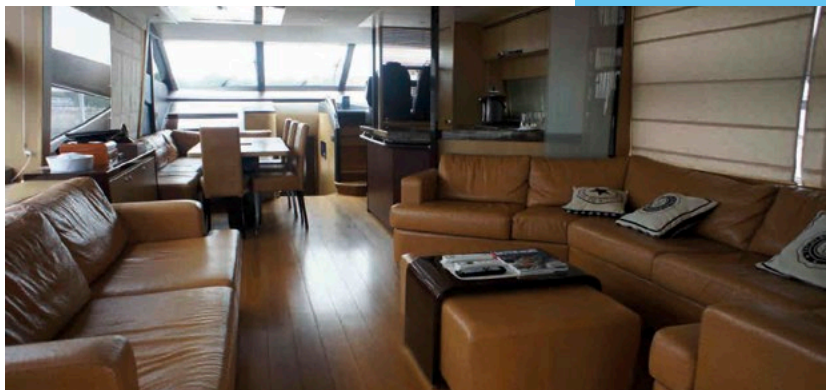


ПРЕДЛОЖЕНИЯ  
ДОСТОЙНЫЕ  
ВНИМАНИЯ

[WWW.PRINCESS-BROKERAGE.RU](http://WWW.PRINCESS-BROKERAGE.RU)

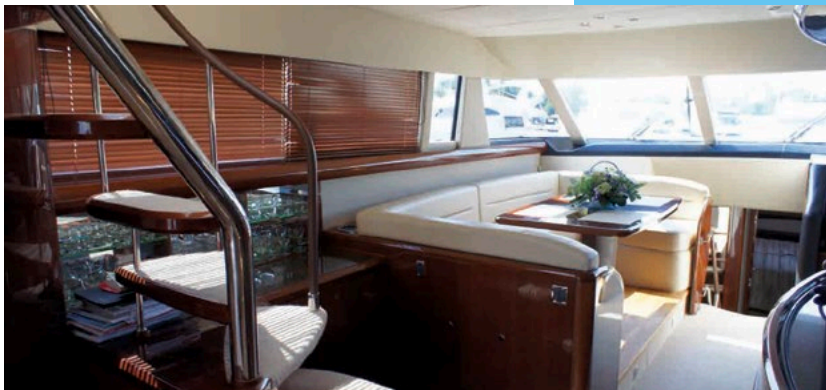


2011 год



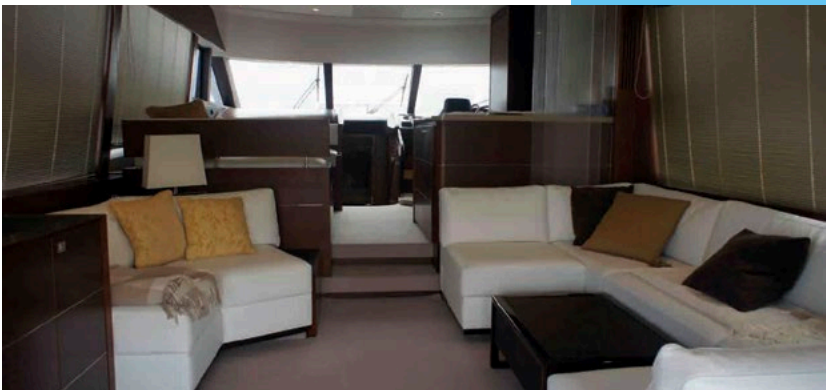
Длина	22,35 м
Ширина	5,49 м
Осадка	1,68 м
Вес	45 т
Двигатели	Caterpillar C32
Мощность	2 x 1622 л.с.
Запас топлива	5000 л
Запас воды	1342 л
Каюты	4+1

2008 год



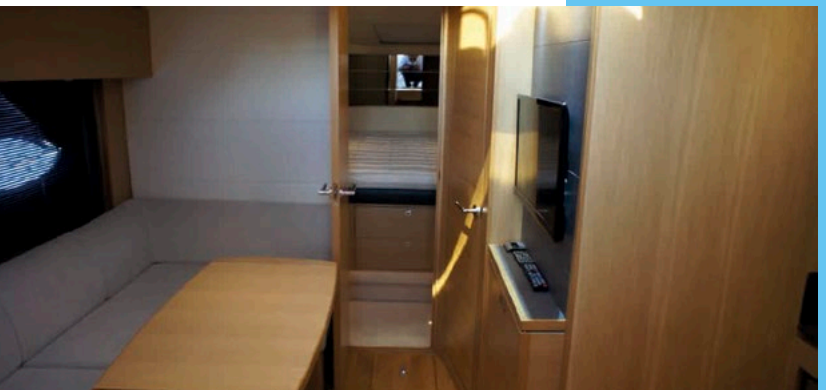
Длина	21,56 м
Ширина	5,55 м
Осадка	1,57 м
Вес	41,3 т
Двигатели	MAN V12 1360 CRM
Мощность	2 x 1360 л.с.
Запас топлива	5000 л
Запас воды	1414 л
Каюты	4+1

2013 год



Длина	18,61 м
Ширина	4,83 м
Осадка	1,27 м
Вес	30,5 т
Двигатели	Caterpillar C18A
Кол-во двигателей	2x900
Запас топлива	2818 л
Запас воды	793 л
Каюты	3+1

2012 год



Длина	12,98 м
Ширина	3,81 м
Осадка	0,56 м
Вес	8,7 т
Двигатели	Volvo Penta D6 DP
Мощность	2 x 330 л.с.
Запас топлива	730 л
Запас воды	332 л
Каюты	2



## Совершенно новая экспедиционная 65-футовая голландская яхта ELLING E6

ATTENTION PLEASE:

В 2015 году Вы можете заказать новую яхту премиум класса Elling E6 по цене обычной 60-футовой морской яхты!

На заказы трех яхт Elling E6 (строительный номер 3,4 и 5) поставки июль-декабрь 2016 года верфь Neptune Marine предлагает специальный прайс-лист, плюс возможность участвовать в кругосветном плавании в составе дивизиона яхт E 6 под эгидой верфи — строителя.

Владельцам яхт Elling E 3 и E 4 хороший Trade-In

### Специальный прайс-лист на три моторных яхты ELLING E6 (указана экспортная цена на верфи)

Размерения: длина: 19,80м., ширина: 5,35м., осадка: 1,30м., надводный габарит: 4,00м.

Топливные баки: 5000л, Вода: 1000л.

**1.450.000 €** - стандартная комплектация, включающая:

- Главный двигатель Volvo Penta D13 900л.с., скорость 18 узлов,
- Вспомогательный полностью автономный двигатель Volvo Penta D2 75л.с., скорость 7 узлов,
- Пятилопастной винт (для комфортного хода во всех режимах), складной винт у вспомогательного двигателя,
- Носовое и кормовое электр. подруливающие устройства.,
- Якорная электр. лебедка с 2 постами + якорь и цепь,
- Гараж для тендера с электро-гидравлическим приводом двери, спуско-подъемное устройство,
- Генератор Onan 11 кВт, Инвертор 3,5 кВт,
- 6х200Ач сервисные батареи + отдельные стартовые батареи,
- Навигационное оборудование Raymarine: GPS картплоттер, радар, автопилот с ДУ, АИС, радиостанция, кормовая телекамера и др.,
- Окраска корпуса любым цветом,
- Палуба – тиковое покрытие, Сдвижная крыша ходовой рубки с электроприводом и пневмо-уплотнением,
- Безопасное леерное ограждение 80 см,
- Двойное остекление ходовой рубки+ жалюзи,
- Тент Bimini над кокпитом,
- Плита, духовка/микроволновая печь, холодильник, морозильник, вытяжка,
- Посудомоечная машина,
- Винный погреб, встроенный сейф,
- Стиральная машина с сушилкой,
- Интерьер из массива вишни,
- 2 просторных салона,
- Выдвижной широкоформатный телевизор с антенной +Stereo оборудование,
- 3 двухместных каюты с отдельными санузлами,
- Душ на купальной платформе (гор/хол. вода),
- Сдаточный пакет: 800л топлива, защита от осмоса, необрастающее покрытие днища.

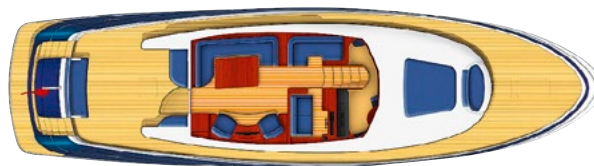
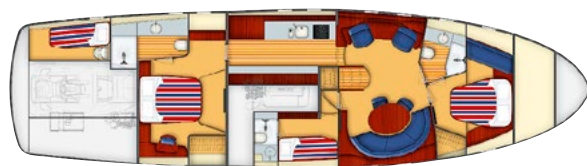
### Опции:

- |  |         |
|--|---------|
| • Центральное водяное отопление с радиаторами во всех каютах и с/у     | 24.500€ |
| • Полный климат контроль во всех помещениях                            | 48.000€ |
| • Интегрированный гидравлический трап-сходня в корме                   | 19.800€ |
| • Жилой блок для шкипера с отдельными входом, душем и туалетом         | 12.800€ |
| • Гироскопический стабилизатор качки нового поколения «Seakeeper 9000» | 80.000€ |

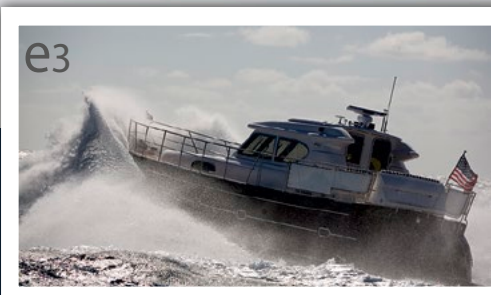
Подробности на сайте [www.elling-yachting.ru](http://www.elling-yachting.ru)

ELLING the pure spirit of adventure

# В роду океанских яхт ELLING долгожданное пополнение – новый флагман E6



# E6



## Легендарный голландский бренд ELLING – это:

- Категория мореходности Евросоюза – «А» Ocean, неограниченный район плавания (проверено в безостановочных трансатлантических переходах);
- Остойчивость и надежность спасательного судна (проверено многочисленными испытаниями, в т.ч. переворотом яхты E4 на 360 градусов);
- Запасы хода 1400–2400 миль для E 3 и E 4, 3000 миль для E 6; скорость до 18 узлов;
- Концепция силовых агрегатов 1 + 1 (1 главный + 1 вспомогательный ходовой дизель);
- Полностью армированный кевларом (Twaron®- Kevlar®) стеклопластиковый корпус, – это значительно повышает общую и местную прочность судна;
- Размерения в футах модельного ряда Elling: E 3–45; E 4–49; E 6(new) – 65.

Колоссальный многолетний опыт известной верфи Neptune Marine –  
за 40 лет построено ок. 1000 яхт Neptunus и более 300 яхт Elling.

[www.elling-yachting.ru](http://www.elling-yachting.ru)



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

# 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

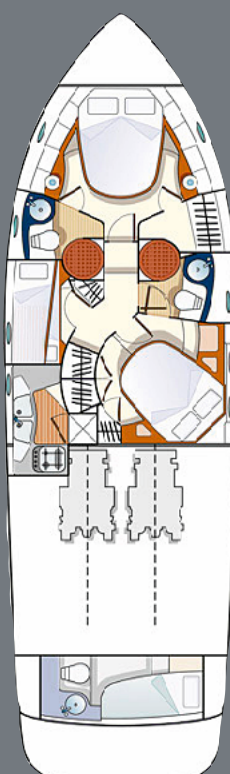
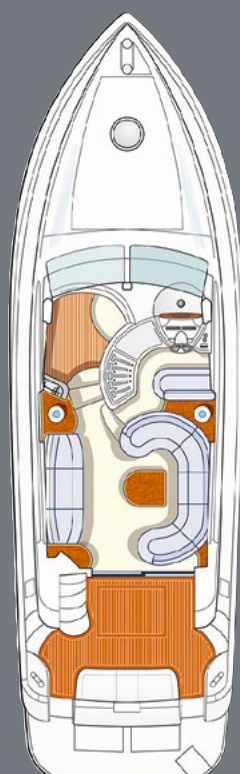
Тел.: +7 (985) 299-00-33, e-mail: yachtmanager1@gmail.com, <http://www.motoryachtneга.com>



## 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



## 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



315 000 €

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 1300 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.

## Beneteau Swift Trawler 34Fly 2010 г.в., Аликанте, Испания,



178 000 €

Длина 10,98 м, ширина 3,98, осадка 1 м, сухой вес 1345 кг, запас топлива 800 л, запас воды 320 л, двигатель Cummins 425л.с., наработка 150 м/ч, 2 каюты, 6 спальных мест.

## 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.



# VENETEAU 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 2Х400 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



# Z58

## Windy 58 Zephyros

Оборудование

Двигатели 2 x VP D13-800 (1600 л.с.)

Генератор 12кВт

Картплоттеры, радар радиостанция (Raymarine)

спутниковый телефон Sailor Fleet

ПУ в носу и корме

Кондиционер, климат-контроль



яхта в идеальном состоянии

длина 17,75 м Водоизмещение 18,5 т

ширина 4,50 м Место базирования Самаре

Полностью укомплектованный камбуз

Камеры кормового обзора и в МО

Отопление Webasto

Аудио-система Bose

Тендер с ПМ Honda 8 л.с.

## Флагман норвежской судовой верфи — яхта А-класса Windy Z58

Возможна продажа с причалом и строением (водопользование оформлено)

8-(846)-922-75-94

# Windy

Spirit of Scandinavia



# SAGA 415



250 000 EURO

Длина корпуса: 12.65 м  
 Ширина: 3.92 м  
 Осадка: 1.2 м  
 Водоизмещение: 8000 кг  
 Двигатель: Yanmar 480  
 Объем бака для воды: 450 л  
 Объем топливного бака: 2000 л

Спальных мест: 6  
 Кают на яхте: 3  
 Круизная скорость: 14 узлов  
 Вместимость: 10 чел  
 Максимальная скорость: 19 узлов  
 Количество галюнов: 2

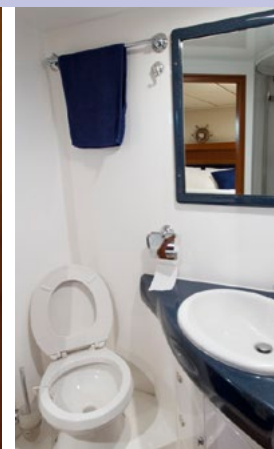
+7 921 886 07 92

Hardy 50

2008 год

+7 (812) 957 92 98

450 000 EUR



## ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Длина 14.95 м  
 Ширина 4.9 м  
 Осадка 1.4 м  
 Вес 25 т  
 Цвет корпуса синий  
 Двигатель 2 x MAN R6  
 Мощность 2 x 800 л.с.  
 Запас топлива 3567 л  
 Запас воды 680 л  
 Макс. скорость 26 узлов  
 Каюты 3  
 Спальные места 6



# 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



## 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



**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



Санкт-Петербург, тел.: (901) 315-4578,  
(911) 743-4181, факс (812) 603-2460

Киев, тел./факс: +38 044 581 2713,  
+38 050 416 8631

[www.aquadorboats.fi](http://www.aquadorboats.fi), [www.htmarine.ru](http://www.htmarine.ru),  
[htmarine@mail.ru](mailto:htmarine@mail.ru)



## «Сбежавший» RIB

**ЭРИК СЭНФОРД:** Ленивую праздность бытия на уединенной якорной стоянке прервал шальной тендер, который вернулся к своему владельцу.

**В**олны слегка покачивали нашу яхту *Indigo*, одиноко стоящую на якоре в заливчике Пуэрто Ферро у южного берега пустынного острова Вьекес, что к юго-востоку от Пуэрто-Рико. Здесь и за год бывает не более десятка лодок, так что заходящий в бухту холеный катер вызывал естественное удивление. Мы с супругой Дебби поглазели, как он встал на якорь примерно в 150 метрах от нас, и вернулись к обычному занятию — ничегонеделанию. Пару часов спустя мы сели в тендер, чтобы прокатиться по крошечному заливу. Но когда проплывали мимо катера, некто появился на палубе и принялся призывно размахивать руками. Мы, конечно, подошли.

Говоривший с жутким акцентом человек сообщил, что ему надо на берег. Я взглянул туда, куда он указывал рукой, и увидел шестерых мужчин в оранжевых футболках, стоявших рядом с грузовиком, за которым на прицепе красовался небольшой нарядный RIB. Так, и что все это значит?

— Видите ли, десять дней назад я потерял на острове Сен-Бартеlemi (еще дальше к востоку от Пуэрто-Рико. — Прим. МВУ) лодку — и вот она!

Мы с женой переглянулись. А Пьер (так звали нашего собеседника) принялся рассказывать нам сагу о блуждающем RIB'е.

Пьер владеет небольшой чартерной компанией в Сен-Мартене (еще один кусочек суши в гряде Восточных Карибских островов); ее флот состоял из пяти лодок, пока одна не пропала.

— Думаю (вместо «think» Пьер произносил «zink»), мне надо поучиться вязать узлы.

Короче, лодка — чудесный небольшой RIB длиной 14 футов с подвесником 70 л.с. — в непогоду отвязалась и отправилась в свободное плавание. Спустя 10 дней волны вынесли ее на крошечный пляж на южном берегу Вьекеса в 135 милях от родной гавани! Это было просто чудо: большинство островков здешнего побе-



Беглый мини-RIB после своего большого приключения направляется на буксире в Сен-Мартен

**После 10 дней и 135 миль лодку вынесло на крошечный пляж на южном берегу острова Вьекес**

режья окружены «зубастыми» рифами и скалистыми утесами, о которые с силой разбиваются волны. Какой-то честный человек нашел RIB и, вместо того чтобы порадоваться и присвоить лодку стоимостью £ 16 000, да еще с ключами в замке зажигания, обратился в полицию. Полицейские, в свою очередь, нашли в бардачке регистрационные документы и разыскали Пьера.

Дальше ему предстоял вояж длиной в 135 миль в открытом океане для воссоединения со своей лодкой и буксировки ее обратно в Сен-Мартен. И тут опять удача: Пьеру позвонил приятель с просьбой помочь доставить купленную им 40-футовую лодку из Сен-Томаса в Сен-Мартен. Лучше не придумаешь!

В общем, Пьер полетел в Сен-Томас (30 миль от местонахождения RIB'а); там они с приятелем встретились и на новой лодке того добрались в Пуэрто Ферро, где, как мы увидели, их ждали представители властей с лодкой-беглянкой. Теперь двое торчали на катере посреди залива, из-за осадки опасаясь подойти к берегу, чтобы пообщаться с полицией и забрать лодку. А на мини-RIB'е, как выяснилось, сдохли батареи, и полиции на нем было не выйти в залив. И даже если бы вышли, как потом возвращаться? Та классическая ситуация, когда не обойтись без посредника. Не подвернулись мы, все застря-

ли бы здесь надолго: ждать кого-нибудь еще в этих местах можно неделями.

Мы переправили Пьера на берег, где он горячо поблагодарил полицейских, а затем отбуксировали RIB к их лодке. Там Пьер небрежно набросил петлю потертого полипропиленового троса с RIB'а на утку у транца катера...

— Эй, вы что, собираетесь буксировать лодку таким манером?! — напрягшись, спросил я.

— Нет, конечно, я завяжу морской узел, — ответил Пьер. При этом он произнес «zee knot».

— Ну и хорошо. Не думаю, что вы прошли бы и 500 метров в океане без того, чтобы снова не потерять лодку. — Я сказал это, глядя, как над бухтой быстро усиливается ветер, а за ней океан топорщится волнами.

А потом я наблюдал, как остаток дня Пьер мыл-чистил свой беглый RIB, без остановки, как мне казалось, что-то восклицая. Интересно, он ругал лодку за своеволие или себя за небрежность? Что касается меня, то я остался под впечатлением. Маленькая лодка за 10 дней прошла в океане 135 миль — без GPS, без картплоттера или простого компаса, без радара и эхолота, да еще нашла место, чтобы безопасно причалить к берегу! Не так много капитанов отважились бы на такое. А стихия проделала это шутя и безо всяких приборов! **МВУ**

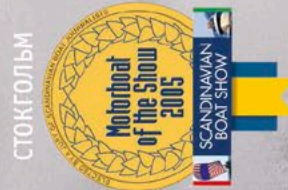
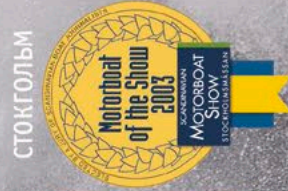
# Targa®

The 4x4 of the sea

# Уверенность в превосходстве



## Престижные международные премии



СТОКГОЛЬМ

СТОКГОЛЬМ

ЛОНДОН

ЛОНДОН

ЛОНДОН

**HARDTOP MARINE**  
St. Petersburg Russia 1998

Официальный дистрибьютор в России и странах СНГ.  
Санкт-Петербург, тел. (901) 315-4578, (911) 743-4181,  
тел./факс (812) 603-2460  
Киев, тел./факс: +38 044 581 2713, +38 050 416 8631  
www.htmarine.ru www.targa.fi htmarine@mail.ru

Модельный ряд

23'

25'

27'

32'

35'

37'

44'

