

# MOTORBOAT & YACHTING



**ABEKING & RASMUSSEN ROMEA**  
WIM VAN DER VALK CONTINENTAL FOUR  
**MONTE CARLO YACHTS 105**  
AZIMUT MAGELLANO 66  
**WAJER OSPREY 38**  
HORIZON FD85

ISSN 2077-8236



15011

9 772077 823783



# НОВЫЙ LEXUS LX

ВАШЕ ПОЛОЖЕНИЕ  
ГОВОРИТ ОБ УСПЕХЕ



Реклама

Побеждать, чтобы быть на высоте. Или быть на высоте, чтобы всегда побеждать. Для тех, кто за рулем абсолютно нового Lexus LX, положение определяет не порядок слов, а уровень возможностей. Легендарный внедорожник Lexus LX в новом, как никогда роскошном воплощении способен на многое. Ультрасовременная роскошь его интерьера приводит в восхищение самых искушенных. Впечатляющая мощь его нового дизельного двигателя покоряет самых неприступных. С абсолютно новым Lexus LX грандиозный успех становится вашим привычным положением всегда и везде.

8 800 200 38 83 | [WWW.LEXUS.RU](http://WWW.LEXUS.RU)

\* Доступен для модели Lexus LX 450d во всех комплектациях.

 LEXUS

СОЗДАЮЩИЙ ЧУВСТВА



ТЕПЕРЬ С ДИЗЕЛЬНЫМ  
ДВИГАТЕЛЕМ 4,5 л\*



Эксклюзивная отделка интерьера<sup>2</sup>



Система кругового обзора<sup>2</sup>



8-ступенчатая АКПП



Система полного привода



Пневматическая подвеска<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Указанное в настоящей рекламе преимущество достигается за счет предоставления официальными дилерами специальной цены.

<sup>2</sup>Оборудование доступно за дополнительную плату. <sup>3</sup>Срок действия предложения с 01.10.2015 до 30.11.2015. Реклама

# Touareg. Volkswagen Touareg И целого мира мало



Преимущество  
до 270 000 руб<sup>1</sup>

И целого мира мало, если покорять его со всеми удобствами. Volkswagen Touareg сочетает в себе выдающиеся внедорожные возможности и высочайший комфорт. 8 премиальных вариантов отделки интерьера — от ценных пород дерева до эксклюзивных видов кожи, электрорегулировка сидений в 12 направлениях, адаптивный круиз-контроль. И все это вместе с системой полного привода 4MOTION, 8-ступенчатой АКПП и пневмоподвеской. Предложение ограничено<sup>3</sup>.



Das Auto.

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

# PRINCESS 68



**N** NORDMARINE



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

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ: Норд-Стар + 7 812 325 55 32  
САМАРА, ТОЛЬЯТТИ: Волга Яхт Групп + 7 846 990 64 30  
ВОЛГОГРАД: Н20 + 7 8442 98 97 02

КРАСНОДАРСКИЙ КРАЙ: Наутика + 7 8617 71 34 24  
ИРКУТСК: Яхт-клуб "Московский причал" + 7 902 171 38 40

ХАБАРОВСК, ВЛАДИВОСТОК: Laguna + 7 4212 69 72 19  
КАЗАХСТАН: Eurasiamotors + 7 727 315 05 05

EXPERIENCE THE EXCEPTIONAL\*

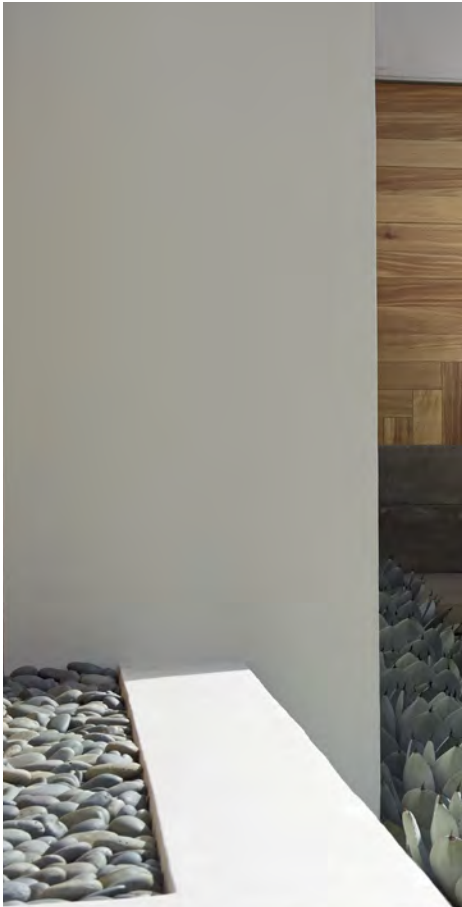


1965  2015  
**PRINCESS**

PRINCESS YACHTS RUSSIA

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

\*РОСКОШЬ БЕЗ КОМПРОМИССОВ



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

НОВЫЙ CADILLAC ESCALADE.  
ТОРЖЕСТВО ИСКУССТВА И ТЕХНОЛОГИЙ



РЕКЛАМА



НЕПРЕВЗОЙДЕННОЕ СОЧЕТАНИЕ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ ИННОВАЦИЙ  
И ВИРТУОЗНОГО МАСТЕРСТВА ИСПОЛНЕНИЯ

ОДНА ПОТРЯСАЮЩАЯ ИДЕЯ, ОДИН ЗАВОРАЖИВАЮЩИЙ СТИЛЬ

МСУ 105 В ВЕНЕЦИИ

Четверг, 30 июля 2015, 9:00

МОЖНО ЛИ ЧТО-ТО ДОБАВИТЬ К ЭТОМУ?



*MSY*

MONTECARLOYACHTS

*MSY 105*

*MSY 86*

*MSY 76*

*MSY 70*

*MSY 65*

*MC*

MONTECARLO

*MC 6 | MC 6s*

*MC 5 | MC 5s*

*MC 4 | MC 4s*

**Новая MSY 105.** Предельное воплощение идеи и передовых технологий Monte Carlo Yachts. Если Вы ищете чего-то большего, дождитесь наших следующих моделей.

*MSY*

MONTECARLOYACHTS

Future, Classic.



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)



# BOVET

1822

PRIDE AND PROWESS®



## SERGIO

СПЛИТ ХРОНОГРАФ  
ОГРАНИЧЕННАЯ СЕРИЯ  
ТРАНСФОРМИРУЕМЫЙ КОРПУС

## DAVINCI

Москва, Смоленская площадь, 3, +7 495 937.81.17

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

# КЧИТАТЕЛЮ

## Колонка главного редактора

Привет вам, читатели!

Этим номером мы завершаем очередной яхтенный сезон и шестой год жизни нашего издания. Дата не круглая, но возраст очень ответственный. После бурной молодости, которая у нас прихлала на последовавшую за «тучными годами» рецессию, неминуемо следует зрелость, когда требования к журналу меняются и у читателей, и у рекламодателей, и у самих создателей этого продукта. По сравнению со многими лицензионными изданиями, российский МВУ очень быстро оторвался от «материнской груди», и сегодня с британским прародителем нас уже в большей степени связывают дружеские отношения и общий логотип, нежели заимствованные материалы. Во многом этому помогли вы — наши справедливые критики, и журнал продолжит идти выбранным путем.

Но это не значит, что он станет консервативным: напротив, в недалеком будущем нас ждут интересные и яркие изменения. А пока позади 36 номеров — температура нормальная, работаем дальше!

Одно из главных событий этой осени — юбилей Monaco Yacht Show. Многие брокеры, дизайнеры и сотрудники верфей хорошо помнят, как все начиналось в 1991 году. По сути, они стали частью первого «суперяхтенного» поколения и теперь с удивлением наблюдают за притоком свежей, энергичной крови. Молодые заказчики ломают сложившиеся правила игры и настойчиво требуют исполнения своих желаний уже не только по интерьерам и технологиям, но и в отношении самих типов яхт. Именно благодаря им мы стали свидетелями бурного «размножения» серьезных эксплореров, судов сопровождения и суперяхт, которые могут брать на борт в три раза больше пассажиров. Мне этот курс по душе, а вам?



**За плечами  
36 номеров —  
температура  
нормальная,  
работаем дальше!**

Главный редактор  
Антон Черкасов

## НАВИГАЦИЯ ПО НОМЕРУ

Обзор юбилейного  
Monaco Yacht Show  
с комментариями  
профессионалов  
с. 72



Знакомимся с яхтенной  
индустрией Швеции:  
факты, тенденции,  
настроения  
с. 106

Борьба за скорость:  
история ранних  
рекордов Дональда  
Кэмбелла  
с. 134



Учимся распознавать  
критическую  
ситуацию  
и принимать меры  
с. 198



## 4G теперь работает на Ваш бизнес

Привычный сверхскоростной 4G LTE-интернет от МТС — это не только доступ к электронной почте и интернет-контенту, но и современные эффективные инструменты для Вашего бизнеса:

- Облачные сервисы портала «Легкий офис» позволят Вам сократить затраты на необходимое программное обеспечение и поддержание IT-инфраструктуры.
- С услугой «Мобильные сотрудники» Вы можете отслеживать местонахождение разъездных сотрудников и управлять их задачами с помощью смартфона или планшета\*, что позволит Вам снизить эксплуатационные издержки.



№1 для Вашего бизнеса

\* При подключении приложения «Мобильные сотрудники» для iPhone, iPad, а также смартфонов и планшетов на базе ОС Android. Информация «№1 для Вашего бизнеса» основана на данных исследования компании «ТМТ Консалтинг», проведенного в мае — июле 2015 г. ПАО «МТС» является лидером корп. рынка по объему выручки среди операторов моб. связи России. Реклама.

# СОДЕРЖАНИЕ

Ноябрь–декабрь 2015



СУПЕРЯХТЫ

56 20



46



106

20

## НОВОСТИ

Интересные сюжеты и факты из жизни на море и на суше

46

## ЯХТЕННЫЕ ВЫСТАВКИ

Главные осенние боат-шоу Европы: Канны, Саутгемптон, Генуя

56

## СО СТАПЕЛЯ

**Princess 49**, Ахорар 37, **Sargo 33**, Frauscher 1414 Demon, **Nordhavn 64**, Fairline Targa 53 GT, **Nimbus 305 Coupé**, Fleming 78, **Draco 22RS**, De Antonio D23

68

## ПЛАВАЛИ, ЗНАЕМ

Назидательные истории и веские суждения от наших экспертов

72

## СЕРЕБРЯНАЯ СВАДЬБА

Отчет о параде суперяхт в столице княжества Монако и мнения ключевых персон индустрии

# AZIMUT GRANDE 95 RPH – ДИНАМИКА БОЛЬШИХ ПЕРСПЕКТИВ

*Отличительной чертой новой яхты в линейке Azimut Grande  
стала планировка с размещением каюты владельца на главной палубе*



реклама  
\* - Непревзойденное качество \*\* - Azimut Yachts Russia \*\*\* - Коллекция «Azimut Grande» \*\*\*\* - Надстроженный пост управления

— 95 RPH —

BY

AZIMUT  
*Grande*

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

AZIMUT  
YACHTS

FINO ALL'ULTIMO DETTAGLIO\*

Бренд группы компаний  
AZIMUT | BENETTI

#### Azimut Yachts Russia \*\*

Эксклюзивный дистрибьютор Azimut Yachts и Azimut Grande на территории Российской Федерации, Украины и Черногории.  
Москва, Ленинградское шоссе, 39 стр. 7. Тел.: +7 (495) 980-77-00  
ООО «Акватехника» – эксклюзивный импортер Azimut Yachts на территории РФ.



72



88

СУПЕРЯХТЫ

### 88 ИНТЕРВЬЮ

Яхтенный дизайнер  
Джон Викерс о своем призвании  
и работе над Mulder 94 Voyager *Firefly*



118

100

### МУЗЕЙ В МОРЕ

Тестируем моторную яхту *Santa Maria T* серии  
Continental Four (верфь Wim van der Valk)



92

114

### HORIZON FD85

Интересный проект с футуристическим дизайном  
и корпусом Fast Displacement

124

### AZIMUT MAGELLANO 66

Новая модель известной линейки: Trawler или Traveler?

134

### ДОНАЛД КЭМПБЕЛЛ

Двойной рекорд скорости — на земле и на воде



80



malo

**MOSCOW**

GUM, Red Square 3

Vremena Goda,  
Kutuzovsky prospekt 48

**SAINT-TROPEZ**

2 Rue du Marche



172



184



186

168

**YAMAHA  
VK PRO II**

Профессиональный снегоход  
в новом облике

190

**ВЕЛИЧИЕ ВОСТОКА**

Buddha-Bar — ресторан,  
напоминающий дворец

192

**ОСЕННИЙ ПРАЗДНИК**

Закрытие яхтенного сезона с МВУ

194

**ЯХТА. МЕЧТЫ И РЕАЛИИ**

Чтобы сделать правильный выбор яхты, зачастую  
требуется помощь. Кто ее окажет?

198

**ШКОЛА МВУ**

Если все не так... Приемы швартовки яхты  
в изменившихся условиях

200

**МЕХАНИКА**

Новые гироскопические стабилизаторы качки  
Seakeeper: результаты теста



188



180

**ski-doo**



на правах рекламы

# Ski-Doo Summit T3

**Мы перевернем ваше представление о зиме!**

Теперь вы будете мечтать о снеге даже летом. Комплектация T3 доступна на всех моделях горных снегоходов Ski-Doo Summit X. Облегченные элементы задней подвески, трансмиссии и передней подвески второго поколения RAS 2, облегченная гусеница Powder Max3 с гибким краем, грунтозацеп 76 мм, лыжи Pilot DS 3 с глубоким килем и съемным расширителем. Ski-Doo Summit T3 спроектирован так, чтобы мгновенно реагировать на каждое ваше движение.

Узнайте больше о технологиях горного катания на [www.rosan.com](http://www.rosan.com)

# MOTOR BOAT & YACHTING

№ 6 (36) Ноябрь–декабрь 2015

Published since 1904

**МВУ Россия**

Motor Boat &amp; Yachting Русское издание

Учредитель и издатель ООО «Мотор Боат Медиа»

**Офис в Москве**

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

Тел./факс +7 (495) 781-60-33

E-mail: info@mby.ru

**Редакция и офис в Санкт-Петербурге**

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

Тел./факс +7 (812) 617-01-11

**Веб-сайт www.mby.ru****Twitter mby\_russia****Электронная версия www.zinio.com****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, 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 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

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** Александра Ларионова**Над номером работали****Авторы**

Тимур Бараев, Владимир Галько, Александр Евтушенко, Анастасия Зайцева,

Грег Копп, Алексей Максимов, Ян ван дер Меер, Джон Мендес,

Джеймс Николс, Анна Сорокина, Сергей Суслов, Петр Шестаков

**Колумнисты**

Дэвид Марш

**Иллюстраторы и фотографы**

Курт Арриго, Дмитрий Гальчун, Александр Евтушенко, Джеймс Николс,

Роман Романишин, Павел Семянников, Дмитрий Скобелев, Даниэль Фостер

**Тираж 35 000 экз. Обложка Monte Carlo Yachts 105 Цена свободная**

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

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

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

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

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

Журнал опубликован и вышел в свет 03.11.2015

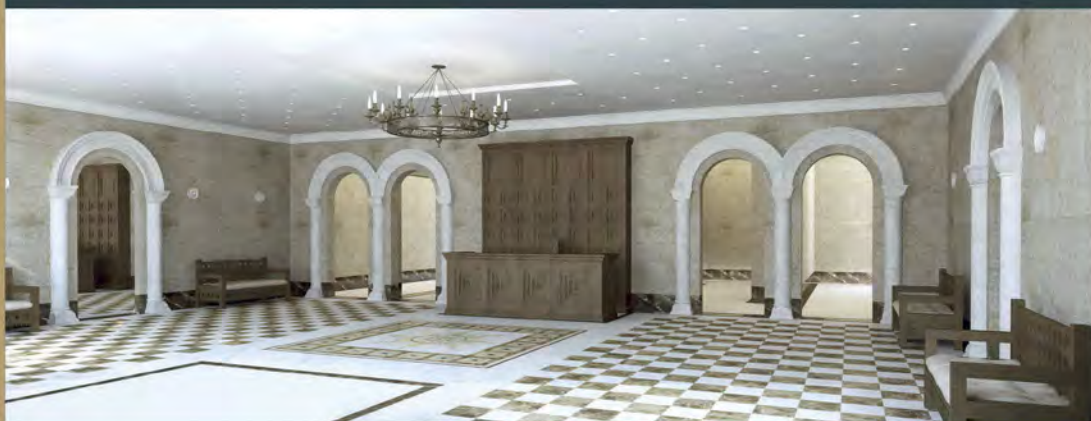
Отпечатано в Эстонии. Типография Printall AS.

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

printall@printall.ee

# РУССКИЙ ДОМ

Басков переулок, улица Короленко



## Роскошный тихий центр

От создателей  
«Парадного квартала»

- ▶ Дом с переменной этажностью от 5 до 9 этажей
- ▶ Квартиры от 60 до 250 м<sup>2</sup>
- ▶ Коммерческие помещения
- ▶ Подземный паркинг на 519 мест
- ▶ Благоустроенная внутренняя территория с променадом
- ▶ Месторасположение в спокойной и тихой части района неподалеку от главных транспортных артерий: Невского и Литейного проспектов
- ▶ Пешая доступность Летнего сада и Инженерного сквера
- ▶ Панорамные виды Петербурга с террас квартир на верхних этажах
- ▶ Квартиры со вторым светом

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

**Продажа квартир и офисов в центре Петербурга**

Центр продаж: Санкт-Петербург, ул. Кирочная, 39

8 (812) **688 88 88**

ООО «ЛСР Недвижимость-СЗ». Проектная декларация на сайте [www.6888888.ru](http://www.6888888.ru).  
Свидетельство №0109.03-2009-7826090547-С-003 от 07.02.2013.



# НОВОСТИ МВУ

Мир яхт: факты, люди, события



*Корпуса  
Sea Axe будут  
построены  
по стандартам  
IMO Polar  
Code*

## Король эксплореров

Похоже, голландская судостроительная корпорация Damen Group, в которую входит верфь Amels, всерьез нацелилась отхватить солидный кусок рынка экспедиционных суперяхт, куда с каждым годом приходят все новые производители. Голландцы открыто заявляют, что 90% крупных частных яхт никогда не покидают Средиземное и Карибское моря, на долю которых приходится всего 1,5% Мирового океана и 6% береговой линии. Гренландия, Папуа Новая Гвинея, Антарктика, Микронезия и Дальний Восток намного интереснее приевшегося Лазурного Берега, но чтобы туда добраться, нужен серьезный эксплорер.

Именно на это и нацелена представленная на выставке в Монако линейка SeaXplorer, куда входят три проекта длиной 65, 90 и 100 м. На картинках эти яхты не просто так показаны стоящими во льдах: их проверенные временем корпуса Sea Axe будут

построены по стандартам IMO Polar Code.

Конечно, с атомными ледоколами им не тягаться, тем не менее защита ото льда будет гораздо выше, чем простое усиление корпуса Ice Class 1, как у некоторых суперяхт. Производители обещают автономность Sea Axe до 40 суток и привлекли для разработки проекта австралийскую компанию EYOS Expeditions, которая занимается организацией экспедиций на суперяхтах в самые труднодоступные уголки планеты.

Характерный наружный дизайн эксплореров создавала студия Azure Yacht Design and Naval Architecture; самый крупный из них сможет брать на борт до 30 пассажиров. При этом в команде из 50 человек планируются врачи, пилоты вертолетов, переводчики, гиды, дайверы

и профессиональные охранники.

«Несколько клиентов обратились к нам с пожеланием адаптировать профессиональные суда Damen, и мы узнали от них, что в мире просто не существует настоящих эксплореров класса “люкс”, — говорит Роб Луендейк, управляющий директор Amels. — То же самое мы услышали от EYOS Expeditions и поэтому взялись за создание SeaXplorer. Сейчас это не просто красивые изображения, а полностью проработанные проекты, которые могла создать только Damen».

Что ж, если дело пойдет, то в ближайшие десять лет суда типа SeaXplorer разрушат монополию относительно старого и не слишком комфортабельного «академического» флота, занятого полярным «извозом».

## Верный курс

**З**има — вовсе не повод отказываться от путешествий под парусом. Если надоело мерзнуть в российских широтах, отправляйтесь в Южное полушарие: за экватором сезон как раз начинается (есть места, где он вовсе не прекращается). Бывалые рекомендуют при выборе направления для зимнего путешествия на яхте обратить внимание на Карибский бассейн, Сейшельские острова, Таиланд, Малайзию.

Полезно знать: куда бы вы ни отправились, переключившись за связь в роуминге не придется, если вы абонент МТС.

Услуга «Ноль без границ» позволяет за 95 руб. в сутки спокойно отвечать на входящие звонки в любой стране мира, дополнительная плата начинается только с 11-й минуты разговора. С помощью пакета «100 SMS в поездках по миру» вы сможете отправить теплые новогодние пожелания всем родственникам и знакомым по цене всего 7 руб. за сообщение.

А тем, кто не желает расставаться с мобильным Интернетом даже на краю земли, МТС предлагает опцию «Супер БИТ за границей»: 200 МБ Интернета в сутки, достаточных для просмотра видео и пересылки объемных файлов, будут стоить 1500 руб. (для большинства стран).



## Для прекрасных дам

**К**то сказал, что покорение морей — чисто мужское занятие?! Часовой дом Corum решительно опровергает это несправедливое утверждение делом: знаменитую коллекцию Admiral's Cup теперь дополнила еще одна женская модель.

С момента своего появления в 1960 году Admiral's Cup остается одной из самых узнаваемых линий в мире часов.

Сохранив легендарные каноны дизайна, 12-угольный 32-миллиметровый корпус часов Admiral's Cup в женском варианте стал миниатюрнее и легче, что замечательно оттеняет хрупкость, стройность и изящество женского запястья.

Дизайнеры Corum позаботились и о стилистических нюансах: новая модель Admiral's Cup Legend Lady A020/02579

особенно эффектна. Матовая красота корпуса, сияние бриллиантов и нежный блеск только подчеркивают строгий силуэт часов. Корпус из нержавеющей стали обрамляет мерцающий перламутровый циферблат, каждый из 12 секторов которого украшен тремя чередующимися двойными рядами бриллиантов. благородное сияние усиливает круговое обрамление из сверкающих камней по безелю. Белый атласный ремешок часов как нельзя лучше подходит для нежной женской руки.

Внутри корпуса установлен надежнейший швейцарский кварцевый механизм. Часы не нуждаются в ручном заводе, кроме того, Corum гарантирует водонепроницаемость часов до 50 метров. Утонченные и элегантные часы Admiral's Cup Lady идеально подойдут для морских прогулок и роскошных вечеринок на яхтах!



## Mondomarine M60 Sea Falcon

Одна из старейших итальянских яхтенных верфей Cantieri Navali Campanella, известная сегодня под названием Mondomarine, в этом году отпраздновала столетие со дня основания. По этому случаю в Монако был представлен новый проект спортивной суперяхты M60 Sea Falcon.

Главная идея дизайнера Луиса де Басто состояла в том, чтобы совместить в элегантном судне максимальный уровень простоты и функциональности. Он пошел по пути создания единого объема, который затем

разделил на корпус и надстройку, получившую характерную арку «тоscanского» красного цвета в кормовой части яхты. Она, подобно шапочке на голове дятла, не даст спутать «Морского сокола» с другими «птицами».

Для увеличения площади палуб на якорной стоянке у Sea Falcon предусмотрен откидывающийся транец, который превращается в продолжение пляжного клуба, и балконы, стирающие границу между салоном и морем. В зависимости от выбранных двигателей полностью построенная из легкого сплава

60-метровая яхта сможет разогнаться до 27 узлов. По заявлению верфи, автономность судна по топливу составит 4100 миль в водоизмещающем режиме (12 узлов). Mondomarine пока не называет дизайнера, который займется оформлением интерьеров яхты, поскольку выбор будет зависеть от предпочтений заказчика.

Сейчас в эллингах верфи в Савоне достраивается проект SF40, который сойдет на воду в конце года, а в ближайшие два года мы увидим готовые M50, M54, M60S и эксплорер M40.





BUILT BY  
**oceAnco**

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

## Зима на Карибах

Компания Imperial Yachts приглашает продлить лето на борту суперяхты *Astra*. 55-метровая гордость верфи Amels проведет грядущий зимний сезон в Карибском бассейне.

Звездная *Astra* не зря носит такое имя: ее исключительную красоту отмечают не только любители, но и профессионалы. За интерьеры от Лауры Сессы яхта была

удостоена престижной премии ShowBoats Design Awards. *Astra* может похвастаться шикарным сандеком с джакузи, тэппанъяки-грилем с баром и настоящим пляжным клубом с парной.

В таких интерьерах приятно отдыхать в любой точке мира, особенно если за бортом тропический рай.

С 5 декабря яхта *Astra* доступна для чартера в Карибском бассейне, а с середины февраля насладиться теплом и морем на ней вы сможете у берегов Мексики и Южной Америки.



## Дорогая тишина



Хорошее жилье пользуется спросом всегда. К примеру, даже в нынешние времена за полгода с момента начала регистрации собственности в жилом комплексе бизнес-класса «На Гребецкой» от ЗАО «БФА-Девелопмент» новых хозяев нашли почти все квартиры. На сегодняшний день в продаже остались трехкомнатные квартиры рациональных планировок с подготовкой под чистовую отделку площадью до 119 кв. м. Дом расположен

в тихом уголке Петроградской стороны, на пересечении Пионерской улицы и Музыкантского переулка.

Петроградский остров — не только красивое, но и невероятно уютное место для спокойной семейной жизни в центре Петербурга.

А оборудованный современными коммуникациями небольшой дом «На Гребецкой» — один из самых комфортабельных элитных жилых

проектов на острове. Дом имеет собственный закрытый двор с детской площадкой, оснащен пожарно-охранной сигнализацией, видеонаблюдением и контролем доступа. Внутренний двор комплекса благоустроен и недоступен для въезда любого вида автотранспорта, здесь оазис спокойного, закрытого мира. Для автомобилей жильцов комплекса предусмотрен подземный паркинг на 123 машино-места.

# REMADE IN ITALY

HIGH-END REFIT & REPAIR SOLUTIONS



**AMICO** &CO

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



## Оceanco Acquaintance

Компания Oceanco совместно с дизайнером Филиппом Брианом и его брендом Vitruvius Yachts представила на Monaco Yacht Show 2015 новый проект под названием Acquaintance.

У голландской верфи уже накоплен значительный опыт строительства яхт, соответствующих требованиям Passenger Yacht Code, и это стальное 105-метровое судно будет рассчитано на 24 пассажира, которые разместятся в 12 гостевых каютах, две из которых, помимо мастер-каюты, являются VIP-апартаментами. Конструкторы обещают, что при общей массе 4302 т яхта будет на 20% экономичнее расходовать топливо по сравнению с аналогичными судами той же длины. Если вспомнить прежние суперяхты линейки Vitruvius, то главную роль в этом, скорее всего, сыграют обводы корпуса и малое воздушное сопротивление надстройки.

Среди прочих особенностей Acquaintance можно отметить весьма обильное остекление алюминиевой надстройки: оба салона на главной палубе и бридждеке обладают

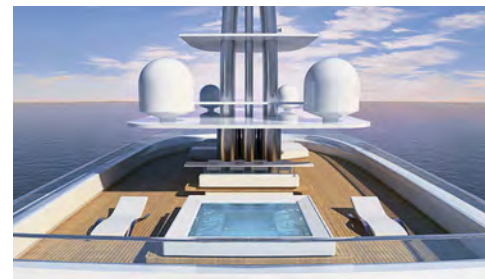
панорамным обзором на 270°. Кроме того, бассейн в кормовой части судна, значительно свешивающийся над зоной спа, за счет прозрачной задней стенки и дна будет казаться парящим над палубой. Учитывая, что весь наружный дизайн этой яхты опирается всего на десять основных линий, ощущение легкости внутри и снаружи, усиленное белым корпусом и надстройкой, станет ее основным кредо.

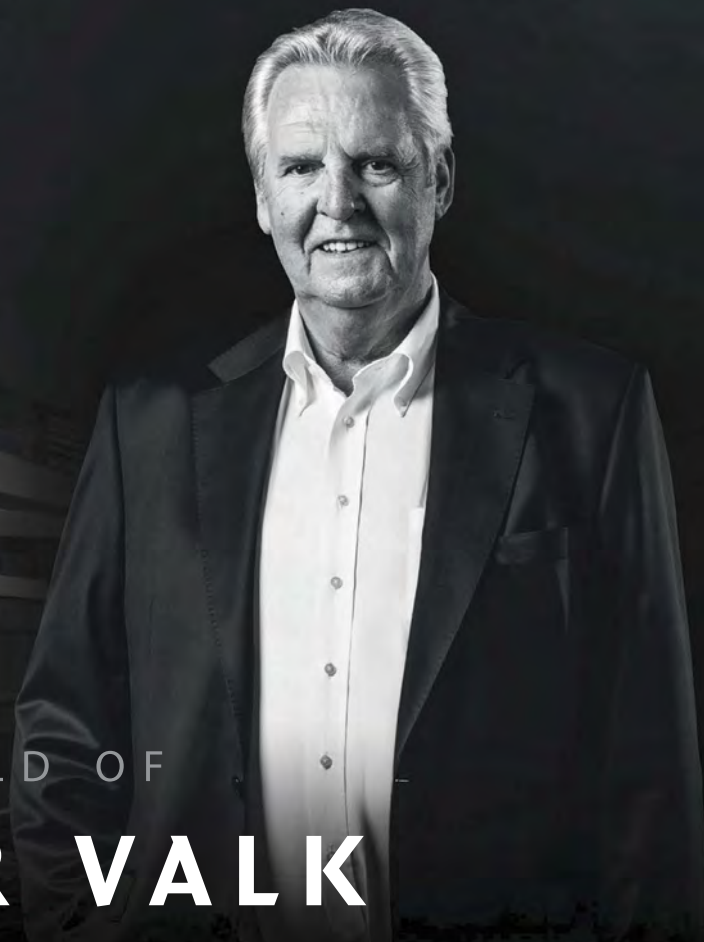
Владельцу судна отведена отдельная приватная палуба над бридждеком, где частично открытые зоны отдыха соседствуют с мастер-каютой; доступ на палубу, как и на сандек, осуществляется только через центральный лифт, связывающий все уровни судна.

Создатели Acquaintance особо подчеркивают высокую безопасность яхты

в отношении проникновения посторонних людей: посадка и высадка пассажиров происходят с автоматического трапа в центральной части корпуса, и когда кормовая дверь в зоне спа закрыта, попасть на яхту невозможно.

Во  
внешности  
Acquaintance  
читаются  
десять базовых  
линий





# 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.



 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)



## В лучших традициях

**В** октябре в Петербурге начались продажи в новом жилом доме «Богемия» от «Группы ЛСР». Просторные квартиры с интересными планировками подойдут тем, кто не привык отказывать себе в комфорте.

«Богемия» возводится в престижной части Московского района, граничащей с Адмиралтейским районом города. Кирпично-монолитный дом с переменной высотностью будет напоминать лучшие образцы сталинского ампира и органично впишется в облик города.

Планировочные решения тоже напоминают о просторных квартирах щедрой на квадратные метры сталинской застройки, но, конечно, в современном европейском качестве: в квартирах «Богемии» предусмотрены большая кухня, гардеробные комнаты, выделенные гостевые и жилые зоны с ванными комнатами, а некоторые квартиры получат собственные видовые открытые террасы. Высота потолков в помещениях — от 2,85 до 2,95 м. В доме будет подземный паркинг, откуда на лифте можно подняться на свой этаж.

## Сладкий дым осени

**О**сень располагает к неспешности. В эту пору нет ничего приятнее, чем устроиться теплой компанией на мягких диванах и наслаждаться едой, напитками и кальяном. Одно из лучших мест для этого — московский ресторан «Коллекция food & chillout» на Кутузовском проспекте. Это на редкость уютное место, по-восточному располагающее к медитативному вечеру с богатой дегустационной программой кальянов.

Проект ресторатора Сергея Дырина предлагает богатейшую коллекцию фруктовых паровых коктейлей. Яркие, сочные миксы — от крепкой «Дамасской розы» и двойного «Александрийского яблока» до нежных лесных ягод и забавного бабл-гам — никого не оставят равнодушным. «Ягодная симфония» на основе смородинового сиропа с эстрагоном, «Огненный рай» на основе абсента и самбуки с апельсиновым и мятным



табаком или «Королевский» на основе арбузного сока и с табаком со вкусом голубики, орбита и персика покорят сердца даже опытных ценителей.

Кроме того, в «Коллекции food & chillout» впечатляющий ассортимент натурального безникотинового табака (более 40 видов) — на заметку тем, кто заботится о своем здоровье. Кальяны готовят на воде, молоке, соке, вине, шампанском, коньяке, ликере

«Бейлиз» и даже текиле. А сама чаша может быть сделана из фруктового плода, что делает аромат еще более ярким и насыщенным.

Каждый четверг ресторан ждет гостей на Кальян-party — любой кальян можно заказать всего за 1000 рублей. Без зрелища также не обходится: зажигают дымчатые сосуды арабские и египетские мастера.

Пожалуй, ресторан «Коллекция food & chillout» не зря претендует на звание лучшей кальянной Москвы. Не верите? Забронируйте столик и убедитесь сами.



Ava Roeg,  
First Lady



# Feel something special

360° elegance live.



**23.- 31. 1. 2016**  
[www.boot.de](http://www.boot.de)

Оцените неповторимость момента, наслаждайтесь совместным времяпрепровождением, сделайте сказку былью и пересекайте океаны. Вы найдете роскошные супер-яхты и все самое лучшее для морехода на выставке boot в Дюссельдорфе с 23 по 31 января 2016.

000 «Мессе Дюссельдорф Москва»  
119021 Россия \_ Москва, ул. Тимура Фрунзе, д. 3, стр. 1  
Тел.: +7 (495) 955 91 99 \_ факс: +7 (499) 246 92 77  
Email: [info@messe-duesseldorf.ru](mailto:info@messe-duesseldorf.ru)

[www.messe-duesseldorf.ru](http://www.messe-duesseldorf.ru)

  
Messe  
Düsseldorf



## Курс на Кубу

**П**осле того как правительство США смягчило торговые санкции против коммунистической Кубы, американские чартерные компании потихоньку стали возвращаться на Остров Свободы.

Первая за 50 лет яхта под американским флагом, Numarine 78 Fly, бросила якорь в гаванской марине «Хэмингуэй» этой осенью. И хотя флоридское побережье с кубинским разделяют всего 90 миль,

для гостей и членов экипажа яхты добраться туда оказалось непросто: на сбор документов, разрешающих посещение Кубы, ушло семь месяцев. Сделаем скидку на то, что чартерная компания Paul Madden Associates стала первой, кто запросил у Министерства финансов США разрешение на подобный вояж. Возможно, в будущем процедура упростится.

Будем также надеяться, что изменение санкций стимулирует паромные компании

штата Флорида обеспечить постоянные и доступные маршруты на остров, — пока на Кубу можно попасть только на своей или чартерной яхте.

Кстати, Куба спокойно принимает яхты под любыми флагами, кроме американского. Правда, после визита к кубинцам у владельца лодки могут возникнуть проблемы уже с береговыми службами США — вплоть до запрещения на полгода появляться в американских маринах.

## Новый дистрибьютор Sunseeker

**S**unseeker International этой осенью объявил о подписании с West Nautical Group нового дистрибьюторского контракта по России и странам СНГ.

Решение закономерное: во-первых, в настоящее время West Nautical Group находится на подъеме, активно развивая свою дистрибьюторскую и брокерскую деятельность, а также направление яхт-менеджмента и чартера как в России и странах СНГ, так и в Европе.

Во-вторых, Андрей Ломакин, занимающий пост генерального директора

West Nautical Group, уже более 10 лет успешно сотрудничает с Sunseeker International, и компания демонстрирует высокие результаты продаж — весомый аргумент в пользу нового контракта.

Офис Sunseeker Russia & CIS будет располагаться в одном из самых живописных и уважаемых мест Москвы — в Royal Yacht Club. Инфраструктура клуба гарантирует высокий уровень обслуживания клиентов. В начале яхтенного сезона-2016 здесь же начнет работу специальный причал для новых и брокерских яхт.

По словам Андрея Ломакина, группа компаний West Nautical использует весь свой накопленный потенциал в области продаж и маркетинга, для того чтобы оправдать доверие Sunseeker International и в кратчайшие сроки стать одним из наиболее значимых звеньев глобальной дилерской сети Sunseeker.

«Наша задача — обеспечить российских владельцев яхт Sunseeker высочайшим уровнем внимания и максимально полным спектром яхтенных услуг», — подчеркнул Андрей Ломакин.



*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». Первый корпус Selene 92 уже спущен на воду.*

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



## «Железный человек» Benetti

Высокотехнологичная яхта со способностями супергероя! Именно так характеризует итальянская верфь Benetti своего «Железного человека» — новую 125-футовую суперяхту из линейки Benetti Class Fast Displacement.

Фирменный корпус переходного типа Displacement to Planning (D2P) позволяет судну эффективно идти в водоизмещающем режиме и при необходимости разогнаться почти до 25 узлов. Развивать столь высокую скорость отчасти позволяет относительно небольшое водоизмещение (190 т), которого удалось достичь за счет облегчения надстройки на 40% с помощью карбона.

В качестве движителей на судне используются днищевые приводы Azipod с тянущими винтами, которые «питаются» энергией от двух дизелей MTU 16V2000 M94 мощностью по 2636 л.с. Стати, благодаря «азиподам» инженеры смогли сместить моторный отсек в корму и обеспечить дополнительную звукоизоляцию пяти гостевым каютам, за что проект Vivace 125 получил классификацию RINA Comfort Class.

Наружный дизайн *Iron Man* в отчетливо выраженном спортивном стиле создавал много работающий с этой верфью Стефано Ригини, а вот идеи по оформлению интерьера принадлежат менее известному

дизайнеру Альфреду Карраму-младшему. Этот первый корпус линейки был продан молодому владельцу, и посему интерьер судна создан по мотивам известного мультфильма в подчеркнuto современном стиле.

«Идея заключалась в том, чтобы создать уникальное пространство с инновационной современной эстетикой через использование эффектных геометрических форм и неповторимых материалов отделки», — поясняет Каррам.

Ну что ж, получилось весьма недурно! Ждем не дождемся увидеть интерьеры в стиле «Человека-паука»!





Новая модель создана, чтобы воздать должное сообществу Панеристи

## Награда за верность

Старость — нет лучшего определения, чтобы охарактеризовать связь между Officine Panerai и самыми преданными клиентами бренда, которым онлайн-сообщество [www.paneristi.com](http://www.paneristi.com) вот уже 15 лет служит местом для обмена мнениями, идеями и впечатлениями.

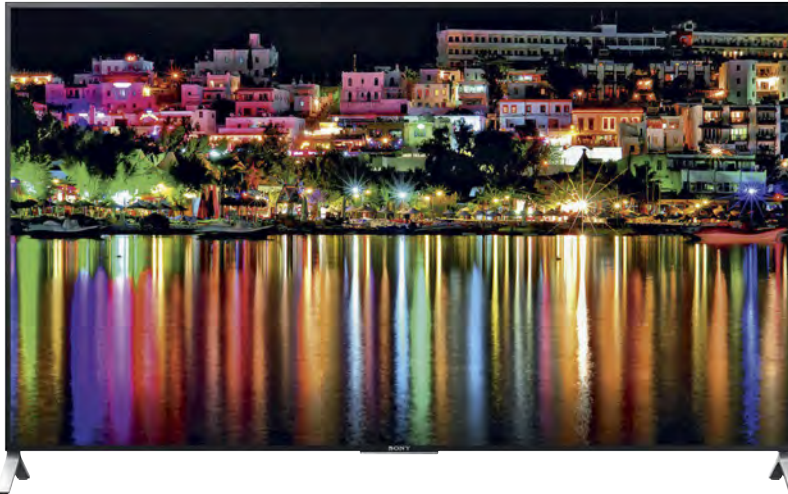
Форум панеристи, созданный в 2000 году энтузиастом из Англии Гаем Вербистом, поддерживается на добровольной основе и полностью независим от бренда Panerai. Однако ежедневно он привлекает тысячи пользователей со всего мира и миллионы — каждый месяц. Представители панеристи есть во многих странах, но наиболее обширно сообщество представлено в США, Сингапуре и Гонконге. Кроме встреч, назначаемых ежедневно в онлайн-пространстве, участники форума периодически проводят собрания за пределами Интернета, чтобы пообщаться с новыми друзьями на любимую тему уже с глаза на глаз.

Верность и энтузиазм команды форума не раз вдохновляли часовую дом Officine Panerai на новые коллекции. Так, к 10-летию панеристи была выпущена лимитированная коллекция The Luminor Base Logo:

консультантами при ее создании выступили сами участники форума. Сегодня Panerai представляет еще одну коллекцию — Luminor Base Logo Acciaio. Она насчитывает всего 500 экземпляров, и на задней крышке каждой модели красуется надпись PANERISTI.COM 15TH ANNIVERSARY.

Часы Luminor Base Logo выполнены в характерном для Officine Panerai минималистском стиле. Корпус диаметром 44 мм из нержавеющей стали марки AISI 316L гарантирует прочность и надежность, а характерное устройство защиты заводной головки с рычагом обеспечивает водонепроницаемость часов до 10 бар (примерно 100 м). На рычаге выгравирована надпись «Paneristi» — лаконичное, но значимое посвящение

сообществу. Черный циферблат оформлен в классическом стиле Panerai с крупными часовыми метками-рисками и цифрами, расположенными по четырем сторонам света. В положении «6 часов» помещено синее лого OP, присутствие которого и определило название новой модели. Как и все изделия Panerai, новые Luminor Base Logo имеют исключительную яркость и читаемость в ночное время благодаря специальному люминесцентному составу Super-LumiNova®. Часы оснащены мануфактурным калибром ручного завода OP I с 56-часовым запасом хода и предлагаются на кожаном черном ремешке с контрастными стежками.



## Кино на корабле

Любители яхтинга имеют профессиональную склонность к функциональному дизайну интерьеров: на яхте, где на учете каждый сантиметр пространства, размер действительно имеет значение. Так что среди яхтсменов найдется немало поклонников ультратонких 4К-телевизоров Sony Bravia серии X9C на платформе Android.

Надо сказать, тенденция на уменьшение толщины для Bravia привычна: в этом году все модели линейки значительно «похудели», а телевизоры серии X9C достигли показателей почти рекордных: толщина корпуса составляет всего 4,9 мм. Усовершенствованная система охлаждения позволяет расположить телевизор максимально близко к стене, соблюдая

при этом все нормы безопасности, а входящее в комплект оригинальное крепление покупатель легко установит самостоятельно — это не сложнее, чем повесить картину.

Новый X9C дизайна Floating Style напоминает произведение искусства: тонкие строгие линии корпуса и почти полное отсутствие рамки создают эффект парящего в воздухе изображения, когда телевизор включен, и делают его гармоничной частью любого интерьера в выключенном состоянии.

За качество картинки отвечает 4К-процессор обработки изображения X1: он тщательно обрабатывает сигнал, подавляя шум и корректируя цвета, и обеспечивает таким образом максимальную четкость и контрастность. С новым Bravia серии X9C ваш досуг станет ярче.

*Толщина корпуса нового телевизора Bravia серии X9C — всего 4,9 мм*

## Клик до чартера

Мобильные приложения активно входят в нашу жизнь, захватывая все новые сферы. И в последнее время появляется все больше предложений для увлеченных яхтингом людей.

Приложение Yachtster, доступное бесплатно для устройств на iOS и Android, подойдет импульсивным любителям морского отдыха: с его помощью можно в несколько кликов взять в краткосрочный чартер (до одной недели) яхту от 10 до 40 метров. Яхта будет готова принять гостей уже через два часа после бронирования.

В поиске Yachtster необходимо указать регион чартера, количество гостей на борту и предполагаемый маршрут. Пока приложение предлагает чартер лишь на Французской Ривьере и Балеарских островах; в будущем добавятся маршруты в Греции, Флориде и Карибском бассейне.

После выбора яхты необходимо верифицировать бронь. Через приложение оплачивается 35% стоимости чартера, остальное — по завершении. С каждым пользователем Yachtster заключается официальный контракт.



## Механическое чудо

К своему 260-летию часовая дом Vacheron Constantin представил «Референцию 57260» — самые сложные часы в мире на сегодняшний день. Трое мастеров восемь лет работали над этим проектом и в итоге сумели создать модель с 57 разными функциями, причем некоторые из них, по утверждению профессионалов, были использованы в часовом деле впервые. Так появился абсолютно новый, не похожий на другие механический калибр с двойным ретроградным сплит-хронографом, регулируемым боем, картой звездного неба, григорианским, вечным еврейским и деловым календарем...

Это лишь некоторые из функций чуда механики.

Надо сказать, что и внешний вид сделанных на заказ часов «Референция 57260» по замысловатости не уступает начинке. Элегантный корпус с идеальными пропорциями и отполированным до глянцевого блеска с обеих сторон безелем изготовлен из белого золота, оба циферблата сделаны из серебра, а вращающиеся диски индикаторов — из легкого алюминия.

Вообще весь вид часов заставляет вспомнить скорее сказочные волшебные артефакты, чем привычные сегодня электронные приспособления для измерения времени. «Референция 57260» не только самые сложные в мире часы, но и редкое произведение искусства и, конечно, гордость мастеров Vacheron Constantin.





SUNSEEKER 75 YACHT  
ОТ НОВОГО ОФИЦИАЛЬНОГО ДИСТРИБЬЮТОРА

125212 Москва, Ленинградское шоссе, 39 стр.7, Royal Yacht Club | +7 (495) 25-88-700 | [www.sunseeker-russia.com](http://www.sunseeker-russia.com)



**Russia & CIS**



## Бархатный сезон

Традиция осенних лодочных смотров становится все более популярной.

В этом октябре прошло первое осеннее сочинское боат-шоу — яхтенный салон «Имеретинский».

По оценке организаторов, за три дня яхтенный салон с его насыщенной дневной и вечерней программами посетили около тысячи человек. Лодочная часть салона была представлена яхтами и катерами длиной от 6 до 31 м известных иностранных и отечественных верфей. Особое внимание привлекли моторные яхты английской верфи Princess, а также французской Beneteau

(парусники и моторные яхты Swift Trawler).

Российская судостроительная компания «Полярная Звезда» представила свой стальной траулер М56 и познакомила гостей с текущими проектами верфи. Большой интерес публики вызвала двухмачтовая парусная красавица-яхта верфи Black Sea Yachts длиной 31 м с площадью парусов 890 кв. м.

В рамках салона состоялись две регаты; за организацию гонок отвечала компания PROyachting, основанная чемпионкой мира и Европы по парусу Екатериной Скудиной.

*Салон  
обещает  
стать одной  
из эффективных  
яхтенных  
площадок юга  
страны*

С успехом прошедшая основная регата Imeretinsky Cup 2015 обещает стать еще одним значимым ежегодным спортивным событием в регионе.

Организаторы салона компания Nautica и администрация курортного района «Имеретинский» сообщили, что главной цели — основания эффективной площадки для яхтинга на базе порта — добиться им удалось. Организаторы уверены, что со временем «Имеретинский» станет одним из сильнейших центров взаимодействия любителей и профессионалов яхтинга на юге России.



## Отвага молодых

Два питерских студента, руководствуясь видео на YouTube, самостоятельно построили морские каяки и успешно дошли на них из Петербурга в Стокгольм.

Около 20 дней Антон Рыкачевский и Сергей Ибрагимов провели в Балтийском море, проходя в день от 25 до 65 км. Спали в палатках на берегу, обед готовили на газовой горелке.

Не без приключений — были и встречи с морскими пограничниками, и переворот вверх килем на полутораметровой волне, и плутания по шведской столице без денег в поисках ночлега — путешественники прошли 710 км и достигли Стокгольма. В Петербург вернулись на машинах, но победителями. И обещают порадовать друзей и болельщиков в следующем сезоне новыми подвигами.

ВИННЫЙ КУРС

# Я сам Сомелье

 ЭНОТЕКА

УЧЕБНЫЙ КУРС СОСТОИТ ИЗ ТЕМАТИЧЕСКИХ МОДУЛЕЙ  
ВЫБИРАЙТЕ САМИ С ЧЕГО НАЧАТЬ

Что такое тематический модуль?

Количество занятий:

**4 СЕМИНАРА**

Дни занятий:

**СРЕДА, ПЯТНИЦА**

Время занятий:

**19:00 – 22:00**

Группа:

**8 ЧЕЛОВЕК**

Стоимость:

**12 000.--**

Обучение проходит в учебном классе специализированной  
Энотеки «Азбуки Вкуса» по адресу **Кутузовский проспект, 18**

Записаться на курс:

**+7 (495) 980 72 16**

**sommelier@azbukavkusa.ru**

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





## Наперекор ветрам

Ярким событием завершившегося парусного сезона стал прошедший в августе в Санкт-Петербурге чемпионат России в классе SB20. Среди спонсоров чемпионата — ЖК «Новоселье: городские кварталы» и журнал МВУ.

За победу в отличных погодных условиях сражались 29 лодок из 9 российских городов: Москвы, Санкт-Петербурга, Саратова, Таганрога, Тольятти, Владивостока, Волгограда, Долгопрудного и Истры.

После семи гонок, проведенных за два гоночных дня при ветре силой в 10–15 узлов, можно было говорить о явных фаворитах. Еще в первый день регаты лидерство захватил экипаж Владимира Просихина, имеющий в своем активе четыре первых прихода. Во второй и третий день он только упрочил свою позицию. А вот угадать остальных победителей было непросто: интрига — кто займет места со второго по пятое — сохранялась до конца.

Заключительный день выдал любителям экстрима ветер с порывами до 30 узлов. Он свистел в вантах, сдувал пену с волн... В таких условиях требовалась четкая слаженная работа, точные отработанные действия всего

экипажа. Филонить было нельзя: тот, кто не справлялся, лежал в бродинге. Были и такие, кто не дошел до финиша из-за поломок и порванных парусов.

Уверенно оттоптался в последний день экипаж Вадима Пушева; имея второй и третий приходы, он заслуженно занял второе место. Опытная команда Melston Team с рулевым Кириллом Фроловым, не раз побеждавшая на международных регатах, заняла третью призовую строчку. На пятки им наступали экипажи Василия Григорьева и Бориса Латкина. Обе команды, сформированные в этом году, в будущем обещают составить крепкую конкуренцию в борьбе за звание чемпиона России.

Итоги вполне ожидаемые: тот, кто много тренировался, был вправе рассчитывать на хороший результат. В то же время, все участники получили бесценный опыт, яркие эмоции и отличную атмосферу праздника. Слаженной работе участников очень способствовали серьезный настрой судейской команды и ответственный подход оргкомитета.

Ждем от Ассоциации класса SB20 таких же великолепных стартов в новом сезоне.

### Победители чемпионата-2015 в классе SB20:

**1-е место**  
В. Просихин,  
А. Басалкин,  
А. Мартемьянов

**2-е место**  
В. Пушев,  
Т. Сабирзянов,  
А. Михайлов

**3-е место**  
К. Фролов,  
А. Мурашкин,  
Е. Игнатенко



# ЖИЛОЙ КОМПЛЕКС "НА ПРОВОЦКОЙ"



- Санкт-Петербург, П.С., Пионерская улица, дом 16
- Метро «Чкаловская», «Спортивная» - 10 минут
- Высота потолка - 3,0 м
- Подземный паркинг

 **БФА**  
ДЕВЕЛОПМЕНТ

**(812) 611 0550**

**КВАРТИРЫ В СОБСТВЕННОСТИ**

*Элегантно и достойно*

Реклама



## Лучшее — в Берлине!

После окончания главных осенних боат-шоу, где прошли заключительные тест-драйвы этого сезона, жюри международной премии Best of Boats Award объявило список финалистов 2015 года. На этот раз профессиональные яхтенные журналисты из 15 ведущих европейских изданий протестировали 260 моделей от производителей из 19 стран и распределили их по четырем категориям.

В отличие от других европейских премий, номинации BOB Award основаны не на длине или типе судна, а на том, как их преимущественно используют владельцы. Не претендуя на единственное верное мнение, учредители премии

избрали альтернативный подход к оценке прогулочных судов, который дает людям возможность взглянуть на процесс выбора оптимальной яхты с другой стороны.

Как и в прошлом году, награждение победителей премии Best of Boats Award состоится на площадке главного партнера — берлинской выставки Boat & Fun Berlin 2015. Нынче она пройдет в выставочном центре Messe Berlin с 26 по 29 ноября, а торжественная церемония BOB Award, где будут объявлены победители премии, станет одним из главных событий первого дня боат-шоу.

Всего на Boat & Fun Berlin ожидается до 500 судов, среди которых будут не только современные моторные и парусные

яхты из Франции, Германии, Голландии, Польши и Скандинавии, но и редкие классические лодки. В специальной зоне E-Boat соберутся производители и дилеры судов с экологичными электрическими и гибридными моторами. Среди порядка 700 экспонентов будет немало компаний, производящих оригинальное яхтенное оборудование, аксессуары и снаряжение для водных видов отдыха и спорта.

Как всегда, Boat & Fun Berlin 2015 начнется накануне с традиционного яркого гала-вечера, когда пришедшие на это открытое мероприятие гости первыми знакомятся с экспозицией в веселой и неформальной обстановке.

### ЛУЧШАЯ ЛОДКА ДЛЯ НОВИЧКОВ

Beneteau Flyer 5  
Jeanneau Merry Fisher 605  
Parker 630 Sport  
Silver Shark Bowrider 580

### ЛУЧШАЯ СЕМЕЙНАЯ ЛОДКА

Bavaria Sport 330  
Brioni 44+  
Delphia Escape 1100 Soley  
Fountaine Pajot MY 37  
Jeanneau Leader 36  
Nimbus 305 Coupé  
Sealine S 330

### ЛУЧШАЯ ЛОДКА ДЛЯ РАЗВЛЕЧЕНИЙ

Agari 950  
Ахорар 28  
Beneteau Flyer 7 Sportdeck  
Invictus 270 FX  
Sea Ray 21 SPX  
XO 250 Open

### ЛУЧШАЯ ЛОДКА ДЛЯ РЫБАЛКИ

Boston Whaler 270  
Dauntless  
Chris-Craft Catalina 26  
Jeanneau Merry Fisher 695  
Quicksilver Captur 810  
Arvor

### Даты:

26–29 ноября

### Место:

Выставочный комплекс Messe Berlin

### Время работы:

10.00–18.00

### Стоимость билета:

€ 11 (€ 25 на гала-вечер)

### Интернет:

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

TSÉ FUNG

廳風翠

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



## Новинки для активных

**В** конце сентября на ежегодной дилерской встрече компания BRP представила революционные новинки сразу в трех модельных линейках.

Любители погонять на гидроциклах не смогут пройти мимо обновленного Sea-Doo: теперь гидроцикл оснащен двигателем Rotax 1630 ACE на 300 л.с. и по мощности превосходит все существующие модели. Наделенный также умной системой Ergolock, позволяющей при управлении аквабайком задействовать мышцы ног, и интуитивной тормозной системой iBR, обеспечивающей максимальную послушность машины,

Sea-Doo с новым мотором смело может претендовать на звание революционно мощного и маневренного средства для отдыха на воде.

Искателей практической пользы во всем впечатлит первый утилитарный SSV в линейке side-by-side мотовездеходов BRP — Can-Am Defender. Тяговитая, надежная и многофункциональная машина подойдет для решения любой рабочей задачи и станет незаменимым помощником охотникам, рыбакам и фермерам. Can-Am Defender будет оснащаться двигателями Rotax HD8 (50 л.с.) и Rotax HD10 (72 л.с.), которые

обеспечат выносливость, долговечность и исключительные утилитарные свойства.

Наконец, BRP расширила свое присутствие в круизном сегменте мотоиндустрии, представив новые модификации родстеров Spyder F3. Линейку трехколесных круизеров F3 дополнили туристическая версия F3-T и F3 Limited с эксклюзивной комплектацией: новые модели отличаются еще большим комфортом и эргономикой. Все модели Spyder F3 оснащены эксклюзивной системой BRP UFit, позволяющей водителю регулировать посадку по своему усмотрению, чтобы наслаждаться поездкой по максимуму.



## Перспективный альянс

**Г**олландский строитель суперяхт Acico Yachts приобретает бренд Jongert и объединяет обе верфи в одну сильную компанию.

Основанная в 1953 году компания Jongert известна всему миру первоклассными парусными яхтами. Слияние с Acico Yachts обеспечит строителям парусных лодок стабильное будущее, а объединенный опыт обеих верфей позволит расширить

активность в строительстве и рефите суперяхт сразу в двух рыночных сегментах.

«Эта сделка усилит наши позиции и позволит стать одной из нескольких голландских верфей, предлагающих клиентам полный сервис под одной крышей», — сообщил Кристиан Болингер, управляющий директор Acico Yachts. — Отныне мы можем строить суперяхты длиной от 60 метров

в едином производственном цикле, по самым высоким стандартам качества и современным технологиям. Наследие Jongert у нас в крови, поскольку многие из наших инженеров и производственников (а их более 50 человек) были длительное время штатными сотрудниками верфи Jongert. Путем слияния компаний богатый опыт и «ноу-хау» воссоединятся и станут доступны нашим клиентам».

# DIGEL



Центральные магазины в СПб:

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

Адреса других магазинов  
на сайте [www.diplomatman.ru](http://www.diplomatman.ru)  
+7 (812) 313 6006

*Новая коллекция Digel (Германия) в магазинах DIPLOMAT.*

МУЖСКАЯ ОДЕЖДА ИЗ ЕВРОПЫ  
**DIPLOMAT**  
MENSWEAR



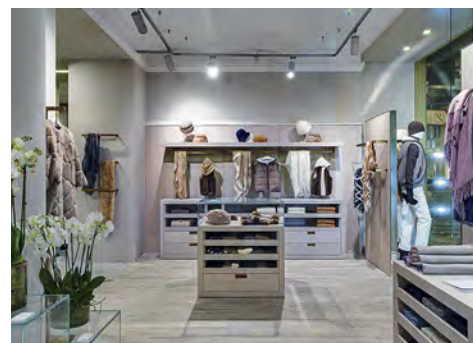
## Время кашемира

**В** сентябре открылся первый бутик знаменитого итальянского кашемирового бренда Malo в России. Бренд занял почетное место в самом центре столицы, в одной из галерей ГУМа.

Дизайн бутика площадью 120 кв. м выполнен в мягких пастельных оттенках, которые создают идеальный фон для богатой цветовой палитры коллекций.

Основанный в 1972 году бренд Malo — один из мировых лидеров по производству и продаже кашемира не только в Италии, но и во всем мире. Секрет кроется в уникальных натуральных волокнах из Монголии и неповторимом способе их плетения. Тонкие упругие нити обеспечивают легкость и сохраняют эластичность в течение долгого времени.

Модный бренд изготавливает не только кашемировые изделия, но и широкую линейку мужской и женской одежды и аксессуаров на все случаи жизни. В новом бутике также представлены коллекции, созданные специально для российских ценителей.



## Вопреки непогоде

**Н**аступление холодов — не повод протяться с активным образом жизни. Магазины Foxland представляют зимние коллекции одежды и аксессуаров, которые качественно защитят от холода и сырости, помогут получить удовольствие от каждого зимнего дня.

Поклонники известного итальянского бренда Emporio Armani оценят ассортимент оригинальных пуховиков, джемперов, кардиганов и пуловеров из коллекции EA7: кроме стильного внешнего вида, эти вещи обладают отличными ветро- и водонепроницаемыми свойствами. Легкие куртки для города или лыжных прогулок быстро выводят

влагу, что позволяет сохранять тепло даже при больших физических нагрузках, а удлиненные пуховики EA7 спасут от ветра и осадков хоть на зимней дачной вылазке, хоть в серьезном походе в горы.

Любители безупречного английского стиля и современного дизайна бренда Musto порадуются выразительной зимней коллекции знаменитых британцев: благодаря специальному утеплителю Primaloft Silver Hi-Loft зимние жакеты Musto отличает изящество силуэта без ущерба для теплоизоляции.

В одежде из магазинов Foxland («Лисья нора», ТВЦ «СпортХит», ТЦ «Горки 10», ТК «Юнимолл») зима покажется теплой.

## Осенняя классика

**М**одный дом Raschini представил новую коллекцию мужской и женской одежды, обуви и аксессуаров сезона осень–зима 2015/2016. Главными особенностями коллекции по традиции стали непревзойденного качества материалы и превосходные лекала, благодаря которым одежда идеально садится по фигуре, а обувь — по ноге. Качество материалов и безупречный крой особенно выигрышно смотрятся на преимущественно лаконичных силуэтах. Сдержанность отличает и цветовую гамму сезона. В коллекции преобладают глухие осенние оттенки: коричневый меланж, фиолетовый, охровый, винный, темно-синий, пудровый и бежевый цвета.





## КРАБ КОРОЛЕВСКИЙ SELECTION



СОЧНОЕ, НЕЖНОЕ, ИЗЫСКАННОЕ  
И ПОЛЕЗНОЕ МЯСО ПЕРВОЙ ФАЛАНГИ – САМОЙ  
КРУПНОЙ И ЦЕННОЙ ЧАСТИ КАМЧАТСКОГО КРАБА.

**ПОДАРИТЕ СЕБЕ ПОДЛИННОЕ УДОВОЛЬСТВИЕ –  
НАСЛАДИТЕСЬ ЛЕГЕНДАРНЫМ ДЕЛИКАТЕСОМ  
ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА!**

# Рандеву на Ривьере

В Каннах совершенно не проявляются какие-либо признаки экономического кризиса



Заслышав словосочетание «Каннский фестиваль», большинство людей не сомневаются, что речь пойдет о празднике кинематографа. И только та часть населения планеты, которая обладает определенным знанием и страстью, видит в этих словах свой, «яхтенный» смысл.

В то время как одни выставки постепенно утрачивают свою значимость и даже вовсе закрываются, Фестиваль яхт в Каннах продолжает набирать обороты. Чтобы убедиться в этом, не обязательно ехать на Лазурный Берег любоваться мощью и разнообразием выставочного флота, пробиваться через многотысячную толпу посетителей, медленно текущую по цветным дорожкам, стоять в очереди среди желающих попасть на борт приглянувшейся яхты... Просто посмотрите статистику — она хорошо иллюстрирует масштабы выставки, хотя за бесстрастными цифрами не видно кипения жизни.

По данным организатора выставки French Nautical Industries Federation (FIN), в этом году было больше лодок, чем когда-либо прежде, и больше экспонентов; число посетителей почти не выросло, хотя 50 000 человек с пяти континен-

тов планеты — это весомо. Мировых премьер прошло чуть меньше (85 против 93 в 2014 году), но этого почти никто не заметил.

На выставке были практически все знаковые бренды. Мощную экспозицию сформировала Ferretti Group, блистала своими яхтами Princess Yachts, всю линейку выставила Monte Carlo Yachts, привлекали новинки у Azimut/Benetti, Sanlorenzo, Absolute, Wim van der Valk... Чем всех перечислять, так уж лучше приложить к журналу каталог выставки.

В состав флота Cannes Yachting Festival вошли 130 яхт длиной свыше 20 м, и суперяхт было немало. Самым крупным экспонатом выставки оказалась 46-метровая Baglietto *Only One*. А если вспоминать самую неожиданную лодку, то это, пожалуй, Galeon 500 Fly Тони Кастро с высокой степенью трансформации конструкции и расширенной палубой в корме за счет откидного фальшборта.

Катализатором посетительского интереса и продаж в Каннах являются тесты лодок. Их проводят постоянно, и разведенные понтоны, мимо которых яхты выходили из бухты, частенько тормозили непрерывный людской поток. Возможностью прой-

*Яхтенный фестиваль в Каннах продолжает набирать обороты*





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)



**Cannes Yachting Festival — главное событие сезона для яхтенной индустрии**

тись на той или иной яхте или катере мы пользовались по максимуму: в этом выпуске вы найдете статьи с результатами тестов показанных в Каннах новых моделей.

Выставка — это еще и плотное информационное пространство. На презентациях брендов, в общении с представителями компаний, во время частных встреч было озвучено немало интересных сведений. Так что услышанного и увиденного хватит надолго — и для осмысления, и для написания статей. Многое достойно отражения на страницах журнала.

Что до россиян, то родная речь в Каннах звучала постоянно; наши соотечественники обнаруживались на выставочных лодках и рядом с ними, в ресторанах неподалеку и просто на улицах. Показательно и приятно, что темы случайно подслушанных разговоров были вовсе не пляжно-шопинговые, а лодочные.

Как водится, Фестиваль — это не только показ лодок, но и развлекательная программа. Конкурс капитанов и команд суперяхт, конкурс красоты среди прогулочных лодок длиной до 12 м... Во время последнего прямо в акватории Vieux Port дефилировали потрясающие старинные и современные суда, а жюри оценивало дизайн, состояние и раритетность лодок, элегантность экипажа. Среди современных моделей победила Frauscher 1017 GT

(2015 г.), от «ветеранов» была выбрана Riva Aquarama (1965 г.).

Но главный конкурс — премия World Yachts Trophies, учрежденная французской LuxMedia Group для поощрения лучших в яхтенной индустрии. Там много номинаций в разных категориях, и в числе победителей были названы Azimut Magellano 66 и Monte Carlo Yachts 105 (премия за инновации), Princess 35M (премия за лучшую компоновку), Riva 76 Perseo и Riva 88 Florida (внешний дизайн). Из «именных» яхт премиями отметили *Ann G*, *Sibelle* и *MySky* (все три — верфь Heesen), *Yalla* (CRN), *Ester III* и *Lady Lara* (Lürssen). Последняя получила титул «Яхта года», а специальный приз «Верфь года» достался Feadship.

Фестиваль яхт в Каннах закончился, подтвердив свою роль главного события сезона для яхтенной индустрии, привлекательной бизнес-площадки для профессионалов отрасли и сильного магнита для остальных. Сюда стоит наведываться даже тем, кому просто нравятся яхты и одновременно хочется насладиться благами, которые может предложить гламурный Лазурный Берег в бархатный сезон. Если не знаешь, какую лодку выбрать, поезжай в Канны. Если точно знаешь, что хочешь, все равно поезжай в Канны: там всегда есть что посмотреть.

**Cannes Yachting Festival 2015**

- Более **50 000** посетителей
- 496** экспонентов (**57%** иностранных)
- 238** верфей/импортеров
- 258** поставщиков оборудования, брокеры, сервис и пр.
- 570** лодок длиной от **5** до **46 м**
- 130** яхт длиной свыше **20 м**
- 112** парусных яхт
- 38** катамаранов (**7 моторных**)
- 85** мировых премьер
- Экспозиция — **Vieux Port** и **Port Pierre Canto**
- 30 га** выставочных площадей
- 10 км** лодок (совокупная длина)
- 3 км** главучих причалов



**На левой полосе, внизу:** Прием гостей на стенде Princess Yachts по случаю 50-летия компании.

**Сверху вниз:** Рабочий момент выставки: подвижная часть понтона «отъехала», открыв лодкам выход в море на тесты и остановив поток посетителей.

Выставочные модели флота Monte Carlo Yachts.

Экспозиция парусников на Cannes Yachting Festival безо всяких оговорок выглядела представительной.



ПРЕДЛОЖЕНИЯ ДОСТОЙНЫЕ ВНИМАНИЯ.



# Несмотря на что

Il Salone Nautico di Genova: в поиске новых решений



Уже не первый год мы гадаем, когда же Il Salone Nautico di Genova вернется к докризисному уровню и статусу крупнейшего боат-шоу на Средиземноморье, затмевавшего даже Канны. Ответ наконец получен: не ранее чем внутренний итальянский рынок и его ближайшие «окрестности» восстановят если не прежний, то хоть сколь-нибудь заметный уровень потребления яхт, катеров и прочей водной техники.

Казалось бы, при чем тут это? Большинство верфей страны как работали, так и работают преимущественно на экспорт, осваивая новые рынки. Италия — один из крупнейших мировых производителей pleasure craft, и внутренний рынок никогда не был основной статьей доходов итальянских судостроителей.

Но хотя ключевые верфи в целом и чувствуют себя неплохо, денег в индустрии стало существенно меньше, и даже сильнее игроки задумались над тем, как тратить их разумнее. Выставок это коснулось в первую очередь. Если раньше большинство крупных итальянских верфей не задумываясь проходили по всей цепочке Канны — Монако — Генуя и даже придерживали премьеры

к «домашней» выставке, то сейчас последнее звено многим кажется лишним: интернациональный покупатель уже все увидел/приобрел в Каннах, а «дома» клиентов можно и не дожидаться.

Необходимость новой бизнес-политики привела даже к полномасштабному «расколу» в UCINA — итальянской Ассоциации морской индустрии, под чьим патронажем традиционно проводится Il Salone Nautico di Genova. Буквально хлопнув дверью, Ассоциацию (а заодно и выставку) недавно покинули многие из крупнейших яхтенных верфей страны. Те, кому интересны подробности, могут прочитать об этом на с. 68. Ну а тут мы, пожалуй, не будем обсуждать, кого и чего на выставке не было, а перейдем к тому, что было. Тем более что было, несмотря ни на что, много интересного.

В общей сложности в боат-шоу приняли участие 760 компаний; выставочный флот составил, по утверждению организаторов, более 1000 судов, хотя в большинстве своем это были небольшие лодки. Сегмент крупных моторных яхт сильно поредел, но все же оказался интересным и вполне представительным. Практически





WAJER & WAJER  
YACHTS

# ВЫБОР КОРОЛЕЙ



Стильные и динамичные, яхты Wajer&Wajer в почете не только у рядовых ценителей высококачественных яхт, но и у Монарших Особ: новейший тендер W&W OSPREY 38 недавно приобрел Король Нидерландов



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)



полные модельные ряды, включая яхты длиной за сотню футов, выставили Sanlorenzo, AB Yachts, Maiora и Monte Carlo Yachts. Флагманская модель последней, новая MCY 105, пришла в Геную сразу после мировой премьеры в Каннах и Монако. Ну а самой крупной моторной яхтой оказалась 44-метровая AB 145.

В парусном сегменте лидировала 24-метровая Brenta 80DC, да и в целом парусная экспозиция получилась весьма достойной: Grand Soleil, Solaris, Azuree, Euphoria, Vismara, Dufour, Beneteau, Bavaria и многие другие. В отличие от прошлых лет, когда доминировали моторные яхты, сейчас на Il Salone Nautico di Genova чувствуется парусный «крен», и те, кто интересуется именно такими лодками, разочарованы не были.

Еще один обширный сегмент выставочного флота — лодки-RIB, в основном итальянского производства. Здесь лидером по длине стал почти 17-метровый SACS Strider 18. Большинство новинок уже показывали чуть ранее, но была и премьера — ZAR 59SL из новой линейки Sport Luxury (подробности на страницах этого номера).

С изменением состава участников, да и вообще всей концепции Genoa Boat Show, куда заметнее стали не только маленькие лодки, но и небольшие производители. А также новички, которые появляются даже в такой непростой для итальянского рынка период.

Пожалуй, самой интересной премьерой на выставке оказалась 13-метровая лодка-трансформер Evo 43 от Evo Yachts. Это дебютная модель компании, разработанная Sea Engineering Group и Studio Rivellini. Лодка отличается вариативной кормой, а раскладывающиеся борта увеличивают кокпит, позволяя получить пляж площадью 25 кв. м. При этом у нее приличные скорость 38 узлов с двумя Volvo Penta IPS600 и дальность хода 300 миль.

Надо отдать должное организаторам выставки. Понимая, что по числу судов и премьер Генуя сейчас едва ли может сравниться с Каннами, они сделали все возможное, чтобы родное боат-шоу оказалось максимально интересным для посетителей и прессы. Чего стоит, к примеру, приглашение на выставку яхт Volvo Ocean Race!

Прибыли две команды — Team Vestas Wind и женский экипаж Team SCA, и почти все дни боат-шоу розовая и синяя лодки гонялись друг с другом перед выставочной маринной — на радость зрителям и для тренировок. Был построен целый павильон Volvo Ocean Race с моделью Volvo Ocean 65 в разрезе, чтобы посетители могли на себе ощутить атмосферу пребывания в гонке: исследовать кокпит, постоять за штурвалом и, конечно, полежать на спартанских койках экипажа. А на пресс-конференцию команд прибыл сам Кнут Фростад, многолетний директор Volvo Ocean Race, который не так давно объявил о намерении оставить эту должность. Именно это и интересовало прессу больше всего. Впрочем, заваленный вопросами журналистов о том, кто придет ему на смену, Кнут признал, что кандидатура пока непонятна, и вообще, возможно, ему придется задержаться на своем посту дольше, чем он планировал, — до весны 2016 года. Кроме того, Фростад выдал еще один небольшой секрет: к участию в следующей гонке Volvo Ocean Race готовится итальянская команда.

«Италия — страна, где страсть к морю всегда очень сильна», — подчеркнул Кнут Фростад.

С ним сложно не согласиться, касается ли это гонок, яхт или просто любви — к лодкам и морю. Несмотря ни на что.

**На предыдущем развороте:**

Вопреки обыкновению, моторных яхт в Генуе было немного. А за сегмент суперяхт «отвечали» всего три компании: MCY, Sanlorenzo и FIPA Group.

Одна из интересных премьер выставки в Генуе — лодка-трансформер Evo 43 от Evo Yachts.

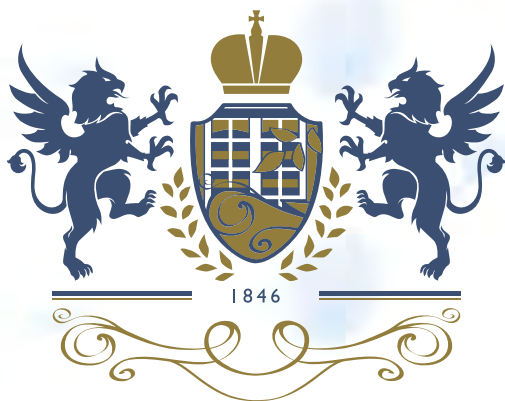
Центральную часть экспозиции Il Salone Nautico di Genova заняли парусники.

**На этой странице:**

Недостаток выставочного флота организаторы боат-шоу в Генуе эффектно компенсировали гостями. На выставку прибыли яхты и команды кругосветки Volvo Ocean Race — Team Vestas Wind и Team SCA. В ходе выставки прошли гонки и пресс-конференция VOR.

**Особыми гостями боат-шоу в Генуе стали команды Volvo Ocean Race**





# ИМПЕРАТОРСКИЙ ЯХТЪ-КЛУБ

РЕЗИДЕНЦИИ



197110, Санкт-Петербург, набережная Мартьянова, 92  
Администрация яхт-клуба: тел.: (812)-3317301  
e-mail: office@iyclub.ru

# Британский подиум

Концепция водного фестиваля в Саутгемптоне получила дальнейшее развитие



**Вверху:** Над выставкой прошло авиашоу «Красных стрел» — пилотажной группы ВВС Великобритании.

Southampton Boat Show за счет своей длительности (10 дней) и демократичности является одним из рекорсменов в Европе по числу посетителей.

Яхтенная выставка в Саутгемптоне — одна из немногих, куда интересно приходиться не только покупателям лодок, но и их семьям. Здесь всегда можно найти массу развлечений, связанных с яхтингом и водными видами спорта.

В этом году такой формат получил еще большее развитие: множество водных программ для детей от 8 до 16 лет, океанариум с морскими обитателями, гонки на швертботах и каноэ, SUP-серфинг и многое другое. Все это, впрочем, не означает, что богатым выбором развлечений организаторы попытались прикрыть недостаток «гвоздей программы» — собственно лодок. В этом смысле Southampton Boat Show также не подкачало. По сравнению с крупными средиземноморскими выставками, флот главного боат-шоу Британии традиционно не слишком велик — на этот раз в проливе Солент собралось чуть более 300 яхт и катеров. Однако среди них немало новинок — сразу 120 британских, европейских и мировых премьер. Последних набралось аж 23, причем многие — весьма титулованных брендов.

Флагман британской яхтенной индустрии Princess Yachts устроил мировые премьеры спортивной Princess V58 Open

и очередной модели инновационного класса Sportbridge — Princess S65. Обе отличаются высокой скоростью, великолепной динамикой разгона и отличной управляемостью.

Еще одна британская спортивная премьерка — Fairline Targa 53 GT, динамичная и очень комфортабельная.

Голландцы из Linssen Yachts привезли на выставку Linssen Grand Sturdy 470 Sedan Wheelhouse — водоизмещающий круизер длиной 14 метров.

Немало было и парусных премьер: компактная и скоростная Hanse 315; Gunfleet 43 с подъемным килем и изменяемой осадкой; классическая Spirit 46, выполненная в духе 1930-х годов, но способная развивать скорость до 18 узлов. И все это можно было не только посмотреть, но и опробовать: Southampton Boat Show относится к числу тех выставок, где тест-драйвы всегда в приоритете. **МВУ**

**Флот боат-шоу в Саутгемптоне был не слишком велик, зато премьер — масса**



# SARGO

THE ALLSEASON BOAT



**В ЛЮБУЮ ПОГОДУ С 1967 ГОДА!**

# SARGO

**НОВОЕ ИМЯ - НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ**



SARGO 25



SARGO 28



SARGO 31



SARGO 33



SARGO 36



SARGO 36  
FLY BRIDGE

**Jonacor**  
marine

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

# СОСТАПЕЛЯ

Новости с верфей всего мира



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

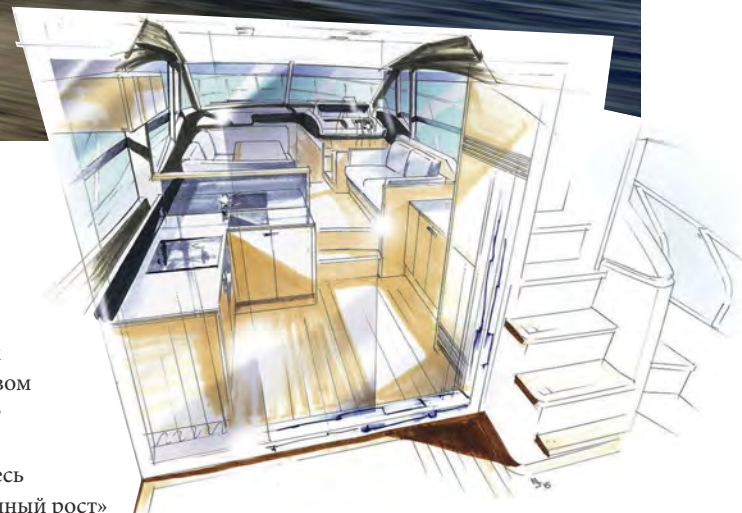
Модель Princess 49 с корпусом «глубокое V» имеет высокие мореходные качества

## ОСОБЕННОСТИ

- Колонки Volvo Penta IPS
- Камбуз на стыке салона и кокпита
- Большие каюты

## ТОЛЬКО ФАКТЫ

**Длина** 51 ф (15,55 м) **Ширина** 14 ф (4,34 м)  
**Двигатели** 2 × Volvo Penta IPS 800 (560 л.с.)  
**Максимальная скорость** 35 узлов  
**Стоимость в Европе** от £ 548 000



## Princess 49

В начале 2016 года состоится премьера Princess 49 — первой флайбриджной яхты Princess Yachts с колонками Volvo Penta IPS. Большинство технических деталей модели пока не раскрывают, но предположительно новинка будет оборудована двумя Volvo IPS 800 по 560 л.с. на базе дизельного двигателя D11.

По заявлениям верфи, Princess 49 с корпусом «глубокое V» отличается высокой скоростью, маневренностью и легкостью в управлении при невысоком расходе топлива (его запас — 1500 л). Максимально яхта сможет разогнаться до 35 узлов, а крейсерский 30-узловой режим как раз и отличается высокой экономичностью.

Помещения верхней и нижней палуб выглядят просторными благодаря вместительному корпусу и объемной надстройке. Впрочем, масштабное остекление без разделяющих стоек делает ее визуально легкой, одновременно обеспечивая в салоне обилие естественного света.

Камбуз находится в корме, что добавляет удобства при обслуживании обеденных зон как в салоне, так и в открытом кормовом кокпите. Угловая планировка дает возможность разместить массу бытовой техники; в частности, здесь предусмотрен холодильник «в полный рост» с морозильником. Дополнительно можно установить льдогенератор.

Внизу — три каюты; мастер-каюта на миделе во всю ширину корпуса, в носу — VIP-гостевая, немногим уступающая первой по объему. Опционально кровать здесь можно снабдить раздвижным механизмом «ножницы»: удобно, если гостям требуются отдельные спальные места. Еще одна каюта правого борта оборудована кроватями-полками, но при этом тесной не выглядит. Везде достаточно шкафов, да и просто свободного места. Санузлов на борту два: один со входом только из мастер-каюты, другой — с доступом как из VIP-каюты, так и из лобби.

На флайбридже имеется кормовая обеденная зона со столом и диваном; впереди — еще один диван (оба раскладываются в лежаки для загорания); также предусмотрен ветбар с кулбоксом в стандартной комплектации и опциональным грилем. Двухместный пост управления практически полностью дублирует основной, включая отдельно стоящие кресла с независимыми регулировками, что гораздо удобнее, чем часто встречающиеся двухместные сиденья.

Увидеть новую Princess 49 «живьем» с большой вероятностью можно будет уже на London Boat Show в январе 2016 года.

**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)

**ТОЛЬКО ФАКТЫ**

**Длина** 37 ф (11,20 м) **Ширина** 11 ф (3,30 м)  
**Двигатели** 1 или 2 × Mercury Verado (250/300 л.с.)  
**Максимальная скорость** 45 узлов  
**Стоимость в Европе** от € 70 833 (без двигателей)

**ОСОБЕННОСТИ**

- Версии планировки
- Подвесные моторы
- 1 или 2 каюты



## Ахорар 37

**П**омня, какие восторги вызвала предыдущая модель Ахорар 28, можно предположить, что новинка — Ахорар 37 — будет встречена с еще большим энтузиазмом.

Дизайн и особенности моделей весьма схожи, но в силу больших размеров у Ахорар 37 четыре варианта компоновки: T-Top,

Cabin T-Top, Cabin и Aft Cabin. Все версии подразумевают носовую каюту на двоих и санузел, а вариант Aft Cabin — еще и кормовую каюту. Открытые модификации больше подойдут для отдыха в дневном формате, а каютные, хоть и с меньшим палубным пространством, позволят комфортно провести на воде уикенд даже в неидеальную погоду.

Лодка рассчитана на подвесные Mercury. Два мотора по 300 л.с. позволят развить 45 узлов, один 350-сильный Verado, наоборот, даст экономию топлива: всего 1,7 л/милю при скорости 25 узлов. Легкий, но прочный корпус с килеватостью 20°, изготовленный методом вакуумной инфузии, обеспечивает хороший ход даже на приличной волне.

## Сарго 33

**Ф**инская верфь Sarins Båtar Oy, хорошо известная катерами Minor, не так давно сменила бренд на Sargo, и уже под этим именем у компании появилась новинка — Sargo 33 Explorer.

Эта компактная модель довольно вместительна. Снаружи — диван в кормовом кокпите, внутри — компактный, но удобный салон с постом управления, динеттой и камбузом. Внизу — две каюты: в носу и на миделе. Последняя предполагает три спальных места и диван, но при желании ее можно сделать чуть меньше

и опционально добавить второй гальюн. Хотя и стандартная спецификация весьма обширна.

Несмотря на высокую надстройку (кстати, с дверью в кокпит), Sargo 33 Explorer выглядит весьма спортивно. Да и не только выглядит — лодка уверенно берет планку в 40 узлов. Она оборудована одним 400-сильным дизелем D6-400 или двумя — от D4-300 до D6-400 (все с угловыми колонками DP). Соответственно, диапазон максимальной скорости широкий и составляет от 28 до 43 узлов.

В экономичном варианте

на крейсерской скорости 25 узлов судно потребляет в среднем 2,05 л топлива на милю и в таком режиме может пройти без дозаправки до 300 миль.

Для этой лодки совершенно не обязательна гладкая вода: корпус «глубокое V» с продольными реданами легко противостоит серьезной волне, а островная рубка (тип walk around) в сочетании с единым уровнем палубы и высоким фальшбортом обеспечивает безопасное передвижение на борту в свежую погоду. Sargo 33 имеет категорию мореходности «B» (Offshore).

**ТОЛЬКО ФАКТЫ**

**Длина** 36 ф (11,03 м) **Ширина** 11 ф (3,45 м)  
**Двигатели** 1 или 2 × Volvo Penta 400–800 л.с.  
**Максимальная скорость** 43 узла  
**Стоимость в Европе** от € 245 690

**ОСОБЕННОСТИ**

- Высокая скорость
- Категория «B» Offshore
- Опции планировки



  
**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

# Frauscher 1414 Demon

**Н**овый Frauscher 1414 Demon хранит безошибочно узнаваемые фамильные черты, свойственные всем лодкам австрийской верфи: вертикальный форштевень, безрамное ветровое стекло и низкую посадку «спорткара». Боковые углепластиковые «крылья», скрывающие воздухозаборники, напоминают модель 747 Mirage, а удобный кокпит с лежаком, бимини-тентом и ветбаром (холодильник, льдогенератор, гриль) расширяет возможности для суперкомфортного отдыха на воде.

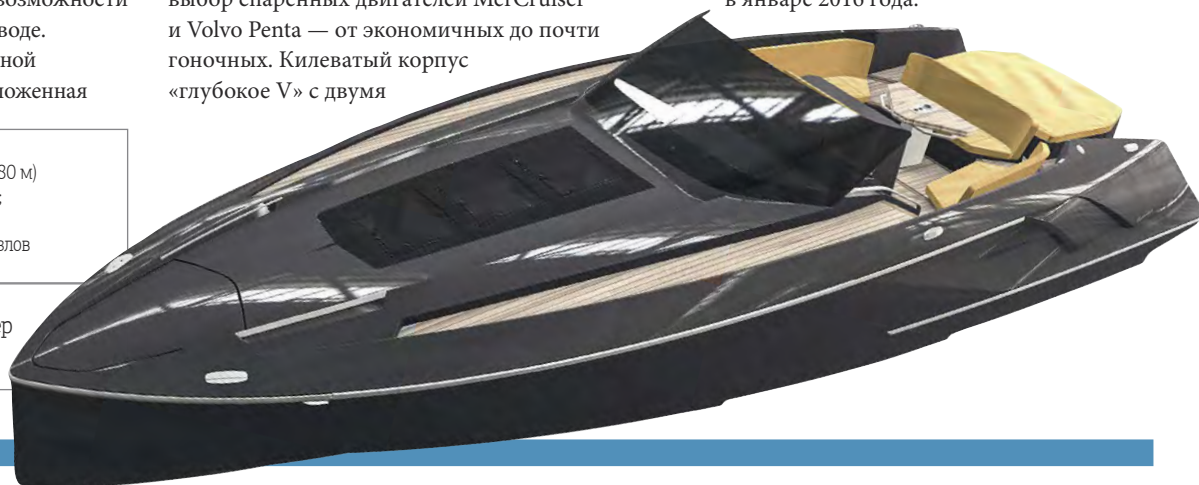
На нижней палубе с асимметричной планировкой — центрально расположенная

мастер-каюта, мини-камбуз, санузел и носовая динетта, трансформирующаяся в спальное место на двоих. При этом высота помещений — 1,96 м! Геометрическая гармония интерьера и обилие тика добавляют нужную ноту комфорта и элегантности.

Впрочем, похвастаться эта модель может не только дизайном. Новый флагман флота Frauscher — лодка очень разумная. Для Frauscher 1414 Demon предлагается широкий выбор спаренных двигателей MerCruiser и Volvo Penta — от экономичных до почти гоночных. Килеватый корпус «глубокое V» с двумя

поперечными реданами позволяет достигать впечатляющих скоростей — более 40 узлов! — без пугающего расхода топлива (его запас 1250 л). Угловые колонки дают маневренность и спортивные ощущения практически как при управлении более компактной лодкой; опционально добавляется джойстик и носовая подрулька.

Официальная мировая премьера состоится на боат-шоу в Дюссельдорфе в январе 2016 года.



## ТОЛЬКО ФАКТЫ

**Длина** 45 ф (13,90 м) **Ширина** 12 ф (3,80 м)  
**Двигатели** 2 × MerCruiser (430–520 л.с.);  
 2 × Volvo Penta (400 л.с.)  
**Максимальная скорость** более 40 узлов  
**Стоимость в Европе** от € 624 000

## ОСОБЕННОСТИ

- Роскошный интерьер и экстерьер
- Высокая скорость
- Выбор двигателей

## ТОЛЬКО ФАКТЫ

**Длина** 64 ф (19,50 м) **Ширина** 20 ф (6,20 м)  
**Двигатель** 1 × John Deere 425 л.с.  
**Максимальная скорость** 11,5 узла  
**Стоимость в Европе** от £ 2 100 000

## ОСОБЕННОСТИ

- Большой запас хода
- Кастом-интерьер и планировка
- Вспомогательный двигатель



# Nordhavn 64

**Е**вропейский дебют этой американской лодки состоялся на боат-шоу в Саутгемптоне. При длине чуть менее 20 м Nordhavn 64 весит как настоящий левиафан — 84 тонны — и являет собой типичный океанский траулер.

В долгих путешествиях комфорт — дело далеко не последнее, и в этом смысле Nordhavn 64 не разочаровывает. В асимметричном по компоновке салоне две зоны: отдыха и обеденная; находящийся на той же палубе камбуз прекрасно оборудован. Мастер-каюта обустроена на миделе (где меньше качка), две гостевые каюты расположены в носовой части судна. Отделка всех помещений выполнена на отлично, к тому же интерьер и планировка яхты могут быть полностью кастомизированы.

Солидный объем корпуса стал возможным благодаря высокому борту и подъему палубы в носу, что дает также дополнительную плавучесть и меньшую заливаемость палубы. Специфика обводов наблюдается и в корме: полные кормовые секции снижают просадку корпуса и килевую качку.

С дизельным John Deere 6135AFM 425 (425 л.с.) судно разгоняется до 11,5 узла. Зато на крейсерской скорости 10,5 узла запас хода составляет 1600 миль, на 8 узлах Nordhavn 64 может пройти на одной заправке 4000 миль. Есть вспомогательный двигатель со своим топливным баком, валом и складным винтом, в аварийной ситуации обеспечивающий судну ход 4–5 узлов (система Get Home).

# NORTH SILVER PRO



РЕКЛАМА

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)



**ОСОБЕННОСТИ**

- Впечатляющий дизайн
- Варианты планировки
- Огромная кормовая платформа

**ТОЛЬКО ФАКТЫ**

**Длина** 54 ф (16,80 м) **Ширина** 14 ф (4,50 м)  
**Двигатели** 2 × Volvo Penta D11 (675/725 л.с.);  
 2 × Cummins (715 л.с.)  
**Максимальная скорость** 32 узла  
**Стоимость в Европе** от £ 649 200

## Fairline Targa 53 GT

После двух лет, потраченных верфью на переоборудование производства и рестайлинг модельного ряда, приятно наконец увидеть абсолютно новую лодку от Fairline Boats, тем более когда она так чертовски хорошо выглядит.

Сглаженный профиль тонированного электроприводного хардтопа и лаконичные линии масштабного остекления надстройки делают ее похожей на ракету. Добавьте к этому огромный кормовой кокпит, где есть и обеденная зона, и бар, и лежак для загорания, а также просто гигантскую кормовую платформу — и вы поймете, откуда берется такое ощущение воздуха и простора. Поскольку при такой платформе надобность в гараже для тендера отпадает,

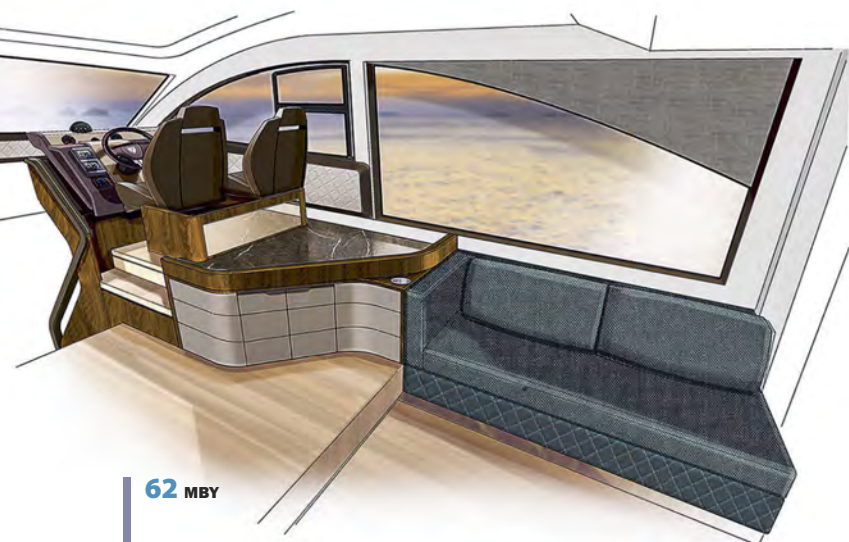
в корме можно организовать каюту для шкипера или подсобное помещение.

Внутри — также варианты планировки на выбор: с камбузом на верхней или нижней палубе. Первый вариант выглядит логичнее, поскольку места в салоне и так более чем достаточно. Плюс это позволяет готовить, не выпадая из компании, а само расположение кухни — на стыке салона и кормового кокпита — удобно для обслуживания обеих обеденных зон. К тому же высвобожденное место внизу может здорово пригодиться. В любом случае на нижней палубе предусмотрены три каюты: «мастер» на миделе, носовая и гостевая левого борта (плюс два санузла). Однако перенос камбуза наверх дает возможность

получить третий санузел и подсобное помещение (вероятно, здесь хватило бы места для еще одной каюты).

Конечно, сегодня для большинства покупателей обитаемое пространство на борту в приоритете, но компания Fairline Boats всегда славилась тем, что могла добавить к этому легкое спортивное управление, хорошие мореходные и скоростные качества своих лодок.

Тесты новинки еще впереди, а пока лишь заметим, что для Targa 53 GT предлагаются три варианта моторной установки (не сильно различающихся по мощности); по информации, предоставленной верфью, скорость на максимальных оборотах составляет 32 узла.



# 9-я международная выставка катеров и яхт

9<sup>th</sup> International Exhibition of Boats and Yachts

8-13 марта 2016 года  
МВЦ «Крокус Экспо»

March 8-13, 2016  
Crocus Expo IEC



**ТОЛЬКО ФАКТЫ**

**Длина** 32 ф (9,85 м) **Ширина** 11 ф (3,25 м)  
**Двигатели** 1 × Volvo Penta D3 (110/150/220 л.с.)  
**Максимальная скорость** 22 узла  
**Стоимость в Европе** от £ 149 270

**ОСОБЕННОСТИ**

- Привлекательная цена
- Один двигатель
- Высокое качество постройки



## Nimbus 305 Coupé

**Н**а боат-шоу в Саутгемптоне шведская верфь Nimbus привезла две свои новинки — модели Nimbus 405 и 305 Coupé, причем наибольший интерес посетителей вызвала вторая.

Лодку отличает смещенная на левый борт надстройка, благодаря чему проход по правому борту расширен; помимо двери в корме, имеется удобная дверь у рулевой консоли. Свес крыши накрывает весь кокпит.

По компоновке это типичное купе с динеттой, из которой образуется спальное место, мини-камбузом, рулевой консолью на правом борту и двумя каютами. Дополнительный свет и вентиляцию дают открывающиеся люки в крыше надстройки.

С двигателем Volvo Penta D3 мощностью 110 л.с. Nimbus 305 Coupé могла похвастаться крайне привлекательной базовой ценой. Последние годы были для шведов сложными —

экономическая ситуация сделала их продукцию более дорогой на фоне конкурентов. Данная комплектация может заинтересовать многих: разумная цена за лодку с рубкой-салонном, удобными каютами и санузелом. Конечно, рекордов скорости ожидать не стоит: с мотором D3-220 она составит 22 узла. Зато мореходные качества корпуса, наделенного мощной скулой и подъемом днища к транцу для размещения гребного винта на валу, не разочаруют.

## Fleming 78

**ТОЛЬКО ФАКТЫ**

**Длина** 81 ф (24,80 м) **Ширина** 21 ф (6,53 м)  
**Двигатели** 2 × MAN (1000/1150/1200 л.с.)  
**Максимальная скорость** 20 узлов  
**Стоимость в Европе** от £ 3 320 000

**ОСОБЕННОСТИ**

- Солидный запас хода
- Просторные каюты
- Большая площадь палуб



**Ф**лагманскую модель верфи Fleming Yachts (Тайвань) впервые привезли в Европу — увидеть ее можно было на недавнем боат-шоу в Саутгемптоне. Пришедшая на смену суперуспешной модели Fleming 75 новинка унаследовала ее лучшие качества и получила новые преимущества.

Внутри лодка по-американски просторна: два салона, три каюты с собственными санузлами плюс отсек экипажа. Наряду со стандартной планировкой, также есть

возможности переключить обитаемое пространство на свой вкус.

Удлиненная ватерлиния и носовой бульб уменьшили расход топлива, повысив дальность плавания на малых ходах примерно на 500 миль при той же емкости топливного танка (11 356 л). На скорости 8 узлов яхта способна пройти 3000 миль без дозаправки, но при этом может разогнаться и до впечатляющих для судна такого типа 20 узлов. Варианты моторной установки есть,

но различаются не сильно: два двигателя MAN мощностью от 1000 до 1200 л.с. Категория мореходности яхты — «А» (Ocean).

Уже в стандартной комплектации яхта оборудована двумя генераторами Onan (32 кВт) и системой успокоения качки от Arcturus Marine. Кроме того, на борту имеется специально разработанный для Fleming 78 комплекс мониторинга бортовых систем с выводом данных на три цветных сенсорных дисплея 15".



# Velvette 41 EVOLUTION



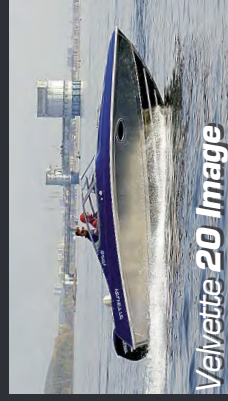
Гарантия  
3 года



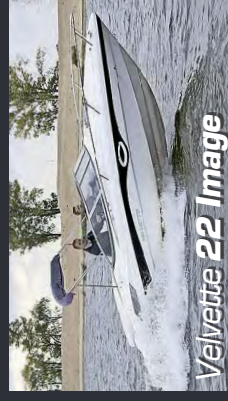
Velvette 16 Prime



Velvette 18 Prime



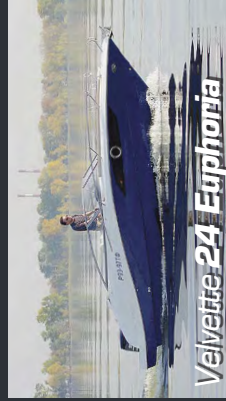
Velvette 20 Image



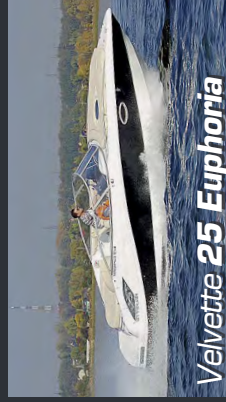
Velvette 22 Image



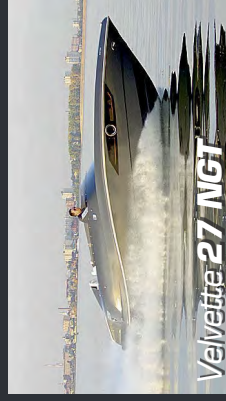
Velvette 23 Active Sedan



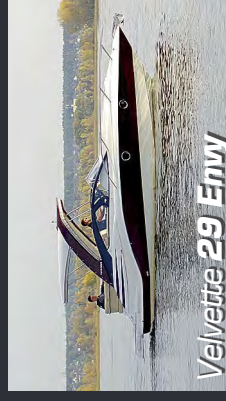
Velvette 24 Euphoria



Velvette 25 Euphoria



Velvette 27 NGT



Velvette 29 Envy



Velvette 33 Intelligent

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

+7 927 436-66-84

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



Velvette Marine



velvetmarine

**ОСОБЕННОСТИ**

- Глубокий безопасный кокпит
- Подвесной мотор
- Высококласная отделка

**ТОЛЬКО ФАКТЫ**

**Длина** 22 ф (6,68 м) **Ширина** 8 ф (2,40 м)  
**Двигатели** 1 × ПМ (115–200 л.с.)  
**Максимальная скорость** 45 узлов  
**Стоимость в Европе** от £ 52 912

## Draco 22RS

**Д**рако 22RS дизайна Dubois Naval Architects — та самая лодка, которая способна изменить мнение противников боурайдеров. Забудьте о грохочущих, низкобортных и плоскодонных американских лодках для мангровых озер — здесь все иначе.

У Draco 22RS мореходный корпус и глубокий, безопасный носовой кокпит с удобными

сиденьями. В центральном кокпите все просто и вместе с тем логично: рулевая консоль на правом борту, пара поворотных кресел, кормовое сиденье с перекидной спинкой и съемный раскладывающийся столик в центре.

Тот факт, что Draco — дочерняя компания норвежской Windy, говорит о качестве постройки, внимании к деталям и, конечно, ... о стоимости продукта.

Draco 22RS рассчитана на один подвесной мотор мощностью от 115 до 200 л.с.

Последний обеспечивает лодке весомые 45 узлов. Что же касается проверки ходовых качеств, то наши коллеги из MBV UK уже провели тест-драйв, причем в очень свежую погоду, и остались весьма довольны мореходностью этого компактного, но вполне серьезного катера.

## De Antonio D23

**В**ерфь De Antonio Yachts (Испания), появившаяся всего три года назад, уже выпустила модели длиной 33 и 43 фута, а недавно представила и младшую — 23-футовую новинку.

Лодка с подчеркнuto современным угловатым дизайном таит немало сюрпризов. Например, не сразу понятно, что рассчитана она на подвесной мотор, который изобретательно спрятан под кормовым лежаком для загара. Плюсы очевидны: подвесник куда проще в обслуживании и не портит вид лодки. Кроме того, это позволило дизайнерам «растянуть» палубу за транец.

De Antonio 23 можно назвать маленькой, но умной лодкой. На борту масса приятных деталей: выдвижные утки, «пристегнутые» к бортам кранцы, тонированное ветровое стекло в духе Wally. Опциональный хадтоп из углепластика, возможно, недешев (£ 8666), но добавит удобства и стиля. В носу есть каюта и даже санузел.

Судя по виду и обводам, De Antonio 23, скорее, предназначена для использования на Средиземном море в хорошую погоду, чем для северных акваторий, но, по крайней мере покупателя не пытаются ввести в заблуждение.

**ТОЛЬКО ФАКТЫ**

**Длина** 23 ф (7,00 м) **Ширина** 8 ф (2,50 м)  
**Двигатели** 1 × ПМ (140–200 л.с.)  
**Максимальная скорость** от 38 узлов  
**Стоимость в Европе** от £ 61 325

**ОСОБЕННОСТИ**

- Интересный дизайн
- Носовая каюта
- Комфорт при небольшой длине



RIB ZAR

# Его Величество - ZAR

ELO R6UNH6CIBO - ZHK



РЕКЛАМА



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, www.winboat.ru



«Nautica Italiana была основана не для оппозиции UCINA. У нее совершенно другие цели и задачи»



## РАЗВОД ПО-ИТАЛЬЯНСКИ?

**ОЛЬГА СЕЛЕЗНЕВА:** Что происходит на итальянском яхтенном рынке — раскол или поиск новых возможностей?

**Б**оат-шоу в Генуе в этом году удивило даже тех, кто и без того не рассчитывал на многое. Год назад главная яхтенная выставка Италии недосчиталась своего многолетнего лидера — Azimut Yachts. По слухам, произошло это из-за разногласий в UCINA (Ассоциация морской индустрии Италии), президентом которой много лет был Паоло Вителли, глава Azimut Yachts. После череды выборов и смены руководства минувшей весной UCINA возглавила Карла Демария из Monte Carlo Yachts. Опять-таки, по слухам, это вызвало недовольство многих, учитывая, что МСУ — часть французской Beneteau Group. Но чем бы все ни объяснялось, на итальянском яхтенном рынке наметился явный раскол.

1 сентября в Милане прошла пресс-конференция, на которой объявили о создании новой ассоциации Nautica Italiana, куда вошли «сливки» итальянской яхтенной индустрии: Azimut Yachts, Benetti, Baglietto, Baia, Perini Navi, Ferretti Yachts, Pershing, Riva, Apremare, Cantieri di Sarnico, Picciotti и др. Плюс некоторые маринеры и производители оборудования. И все проигнорировали боат-шоу в Генуе, которое традиционно проводится под крылом UCINA. Небольшим исключением стал скромный стенд Azimut Yachts, организованный совместными усилиями нескольких итальянских дилеров без участия «головного офиса». В сегменте крупных яхт отдуваться за всех отсутствующих пришлось не вошедшим в новую ассоциацию Sanlorenzo, FIPA Group (AB Yachts и Maiora) и, конечно, Monte Carlo Yachts. Со стороны все выглядит, как конфронтация, но так ли это?

В кулуарах Genoa Boat Show шепотом объясняют происходящее финансовыми аспектами. Дескать, продаж на итальянском рынке нет и не предвидится, крупнейшие верфи, и прежде ориентированные на экспорт, сейчас только на него и работают, предпочитая выставку в Генуе Канны, Форт-Лодердейл и другие перспективные направления.

В новую ассоциацию вошли гранды яхтенной индустрии Италии. На фото внизу: председатель Nautica Italiana Ламберто Таколи



А UCINA, дескать, напрасно занимается бесполезной выставкой и поддерживает на плаву мелких неэффективных производителей.

Вроде все логично, но как тогда объяснить присутствие на Il Salone Nautico di Genova таких грандов индустрии, как вышеупомянутые Monte Carlo Yachts, Sanlorenzo и FIPA Group? Да и сама Карла Демария, известная своей исключительной деловой хваткой, едва ли взялась бы за бесперспективный проект.

Официально UCINA хранит вежливое молчание. По другую сторону «баррикад» комментарии дают охотнее.

«Nautica Italiana была основана не для оппозиции UCINA, — дал МВУ комментарий Ламберто Таколи, председатель Nautica Italiana. — У Ассоциации другие цели: развитие взаимовыгодных отношений в яхтенном секторе экономики, работа с отдельными регионами и яхтенными ассоциациями, включая UCINA. Яхтенный сектор Италии как одна из важнейших экспортных статей нуждается в дальнейшем развитии и поддержке, особенно на международном уровне».

Именно для этого и был создан альянс между Nautica Italiana и Fondazione

Altgamma, куда входят «высокие» итальянские бренды из разных отраслей.

«Это даст нам новые возможности для рестарта экономики и продуктивного диалога на государственном уровне, — поясняет Ламберто Таколи. — Мы намерены поддерживать экспорт и присутствие итальянских верфей на важнейших рынках».

На вопрос, почему почти все верфи, вошедшие в Nautica Italiana, не приехали на выставку в Генуе и каковы планы на будущее, Ламберто Таколи заметил, что «участие или неучастие в главной яхтенной выставке Италии — личное дело каждого».

Nautica Italiana совместно с Fondazione Altgamma также планирует отдельное мероприятие, в котором будут участвовать разнообразные люксовые бренды, олицетворяющие стиль made in Italy, а не только яхтенные.

«Однако мы не собираемся учреждать еще одно боат-шоу», — заключил Ламберто Таколи.

А значит, вопрос с Il Salone Nautico di Genova по-прежнему остается открытым. МВУ

Реклама в Санкт-Петербурге: +7 (812) 327-10-78



# RADIO MONTE CARLO 105.9<sup>FM</sup>

FASHION  
MUSIC  
AUTUMN  
2015

#MONTECARLOSPB

«Если актуальная цена на лодки легко доступна дилерам и покупателям, от этого выигрывают все»



## ДОРОГО И МЕДЛЕННО?

**ДЭВИД МАРШ:** Завеса тумана окутала такую простую вещь, как стоимость стандартной лодки и опционального оборудования. Ну же, судостроители, что вам скрывать?!

**Н**ередко мне доводится слышать фразы типа «Дэйв, честно: во время наших испытаний лодка шла на три узла быстрее!». Поэтому после теста лодок я тщательно просматриваю сайты верфей, проверяя сходимость приведенных там фактов и цифр с тем, что мы обнаружили, измерили и опубликовали в журнале.

Учитывая, что мы часто тестируем лодки-прототипы, едва завершённые и, возможно, с неполным составом оборудования, понятно, что обнаруживаются какие-то несоответствия. Например, нередки расхождения в цифрах емкости топливных баков (они нужны для расчета запаса хода), а вот лодки, идущие много быстрее или медленнее, чем заявила верфь, попадаются существенно реже. И только однажды мне пришлось позвонить, чтобы узнать, какое из указанных четырех значений габаритной длины верное.

А недавно мне довелось внимательно изучить информацию о Linssen 52.9 на сайте, не сложной и довольно информативной. Там я увидел то, что найдешь далеко не везде: свежий прайс-лист на весь модельный ряд лодок Linssen. В отличие от автопроизводителей, большинство верфей почему-то неохотно распространяют эту важную информацию, разве что в напечатанном виде, да еще по личному запросу. Но почему бы не разместить цены на веб-сайте?! Я слышал оправдательные ссылки на некие «особенные» коммерческие резоны, хотя узнать цены конкурента не составляет никакой проблемы в любой момент. На мой взгляд, публиковать актуальную цену, которую могут видеть дилеры и покупатели по всему миру, выгодно всем.

Логичным продолжением этого будет также обнародование цен на опциональное оборудование, как это делают с автомобилями. Возможно, я хочу слишком многого, но ведь предлагают же крупные верфи или холдинги лодочный аналог великолепных приложений



«Цена по запросу» — привычное объявление на лодках, выставленных для продажи

Build Your Car! Они позволяют не только выбрать желаемые опции, но и увидеть «автомобиль вашей мечты» завершённым — в цвете Blu Sophisticato, с кожаным интерьером Rosso... Чтобы вы не мучились, скажу: это персонализация Maserati Gran Turismo, которая обойдется в £ 19 462 — больше, чем стоит весь мой нынешний автомобиль.

Думаю, верфям такая доступность коммерческой информации будет только на пользу. Заказчики получают представление о конечной стоимости полностью оборудованной лодки для обсуждения контрактов на боат-шоу, а укоренившаяся в отрасли «культура скидок», мешающая в долгосрочных отношениях верфи и заказчика яхты, постепенно отомрет.

Весьма похожую на Build Your Car штуку я нашел у Sea Ray (приложение для iPad, страница Sea Ray 650 Fly). Цен там нет, но можно посмотреть разные цвета корпуса, поднять на фордеке тент, настелить палубный тик и пр. Предлагается виртуальный тур снаружи и внутри на основе CAD-технологии, и такое разглядывание компьютерной модели лодки

часто бывает весьма информативным. Теперь несложно создать круговой (360°) обзор изнутри даже реальной лодки и менять ракурс, поворачиваясь вокруг своей оси, к примеру, в каюте, глядя на переборки, поднимая взор к подволоку или опуская на пайолы.

Нынче не то что прежде, когда подобного рода программное обеспечение и изображения приходилось грузить бесконечно долго. Хороший пример я нашел на сайте [www.princessyachts.com](http://www.princessyachts.com). Даже без оптоволоконной связи на загрузку изображений всех 59 помещений и зон яхты Princess 40M ушло всего 10 секунд, а на переход из одной зоны в другую требовалось еще 3 секунды.

При всем блеске этого конкретного сайта с панорамой шикарных помещений хочу сказать о другом. Кружить по лодке можно без конца, но что толку в таких виртуальных прогулках, если бюджета не хватит не то что на Princess 40M, но на Princess S72 и даже V39! Да и на «скромный» Lamborghini может не хватить... Или хватит? Тогда, конечно, по лодкам стоит прогуляться — по виртуальным и живым. **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



# Серебряная свадьба

Двадцать пять лет совместной жизни — срок нешуточный. Именно столько длится союз княжества Монако и выставки Monaco Yacht Show. Пожалуй, это один из самых удачных браков по расчету в современном яхтенном мире, и с годами он только крепнет.

Текст **Антон Черкасов**





**И**режде всего, я должен сказать, что не несу ответственность за погоду и собираюсь подать жалобу в ассоциацию по туризму Монако», — такими словами Питер Люрссен, директор компании Lürssen Yacht, встретил журналистов на борту яхты *Ester III*.

В первый же день Monaco Yacht Show природа решила напугать посетителей грозой, и зонтики тем вечером стали вторым по ценности предметом после самих суперяхт. Едва Питер передал слово дизайнеру Эспену Ойно, как приютившееся на склонах Альп княжество содрогнулось от мощного раската грома.

«Самое время поговорить с моим другом Тором, — не растерялся знаменитый норвежец. — Вы же знаете, что у нас за погоду отвечают свои боги!»

К счастью, теплый дождь стал единственным недоразумением для юбилейной 25-й выставки суперяхт.

*В Монако  
собрались  
яхты общей  
стоимостью  
три миллиарда  
евро*

В прошлом выпуске МВУ мы уже рассказывали о том, что в 2015 году посетителей Monaco Yacht Show ждали значительные топографические изменения, причиной которых стали масштабные строительные работы на том месте, где раньше располагался основной корпус крытых павильонов выставки. В будущем между первой линией зданий на бульваре Альбера I и набережной порта Эркуль появится музей ретроавтомобилей и трехэтажная парковка на 300 мест. Но из-за плотного расписания важных мероприятий, которые ограничивают работу техники, строительство закончится не раньше 2019 года.

Экспоненты и гости восприняли эти перемены по-разному. Те компании, чьи стенды остались на прежних местах, почти ничего не заметили, а вот вынужденные переселенцы на южном берегу марины (пятая часть всех участников) время от времени сетовали, что основное действие выставки происходит вдали от них.

#### **ПОБЕДИТЕЛИ Monaco Yacht Show 2015 Awards**

**Monaco Award**  
*Taransay* (39 м,  
Rossinavi)

**Interior Design & MYS/  
RINA Awards**  
*Madame Kate* (60 м,  
Amels)

**Exterior Design Award**  
*Ester III* (66 м, Lürssen)

**Finest New Yacht**  
*Silver Fast* (77 м,  
Silver Yachts)



**ЕВГЕНИЙ КОЧМАН, основатель Imperial Yachts**

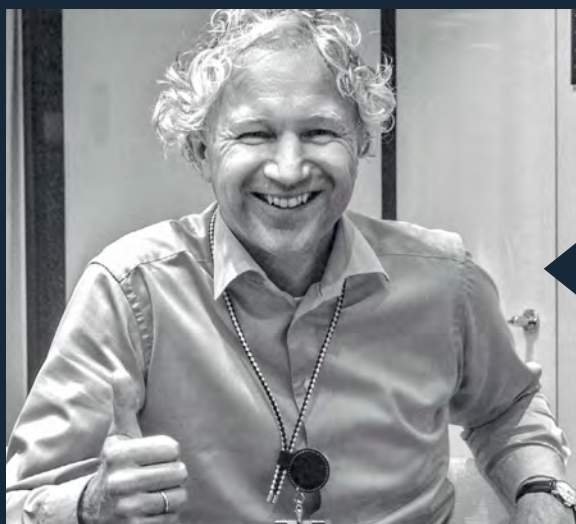
Моя первая выставка в Монако 15 лет назад запомнилась, прежде всего, особенной атмосферой. За эти годы MYS невероятно выросла, превратившись в серьезный инструмент продаж и поиска новых заказчиков. Здесь всегда приятно пообщаться с коллегами и, например, встретить некоторых дизайнеров, которые редко появляются на публике. Вряд ли четверть века назад кто-то мог вообразить, что в Монте-Карло будут демонстрировать суда длиной 90 м! В этом году мы представили на MYS три яхты, включая самый крупный экспонат выставки — новую суперяхту *Romea*, и очень гордимся этим.

Удивительно, насколько год от года повышается уровень подготовки клиентов: теперь они гораздо глубже вникают в детали и принимают активное участие в процессе строительства. Мы таким людям особенно рады и с удовольствием помогаем им создавать самые совершенные в мире яхты.

**ПАТРИК КУТЕ, директор по продажам и маркетингу Blohm & Voss**

За последние 25 лет Монако, без сомнения, стало эпицентром яхтинга благодаря удачному местоположению, отличному климату и, конечно, крупнейшей выставке, которая превратилась в главное событие суперяхтенного календаря. Однако для нашей компании MYS совершенно не является основным инструментом продаж. Blohm & Voss известна в первую очередь тем, что строит суперяхты категории custom длиной свыше 80 м, и главным средством продаж выступает наше портфолио. *Palladium, A, Eclipse, Eco, Graceful, Lady Moura* — все эти знаковые яхты автоматически заставляют людей, выбирающих верфь для строительства своей лодки, рассматривать Blohm & Voss.

А выставка хороша тем, что здесь можно пообщаться с брокерами, дизайнерами и обзавестись новыми связями. В этом году на MYS меня удивили три вещи. Во-первых, повысился общий уровень интереса к яхтам длиной от 80 м со стороны весьма подготовленных клиентов. Во-вторых, значительно снизился средний возраст потенциальных заказчиков — прежде среди них практически не было людей младше сорока лет. Плюс, мы наконец дождалась повышения спроса из Азии, о чем говорит большое число посетителей из Китая. Сейчас на Blohm & Voss достраиваются четыре фрегата для ВМФ Германии; после их спуска освободятся места для суперяхт, и наша ближайшая цель — сфокусироваться на яхтенном бизнесе и заполнить их новыми заказами. А мне выставка предстоит разобрать три сотни визитных карточек, которые накопились за эти дни.



**РОБ ЛУЕНДЕЙК, управляющий директор Amels**

Monaco Yacht Show без преувеличения можно назвать выставкой №1, поскольку ее организация, заинтересованность потенциальных клиентов и, разумеется, качество представленных яхт находятся на очень высоком уровне. В этом году, еще до начала боат-шоу, мы продали две яхты, и это стало хорошим стартом для участия в юбилейной выставке, которая год от года становится только лучше. Вместе с Damen Group мы представили здесь новую линейку экспедиционных яхт SeaXplorer, которая появилась благодаря нашему успешному опыту работы в сегменте судов поддержки.

В этом году я не ожидал такого наплыва потенциальных заказчиков из азиатских стран, которые серьезно интересовались тем, что мы делаем. Сейчас у нас на стадии строительства находятся девять яхт длиной от 55 до 83 м, в следующем году будут готовы три очень интересных судна — первые корпуса проектов 74 и 83 м, а также 69-метровое Yacht Support Vessel. Разумеется, мы очень надеемся найти покупателя на первый SeaXplorer. А по возвращении домой я первым делом выпью кофе с сотрудниками компании, расскажу им о прошедшей выставке, и вместе мы начнем готовить информацию для новых клиентов.





**Слева:**

Для Princess Yachts этот год стал особым, поскольку юбилей MYS совпал с 50-летием самой верфи. Компания Princess Yachts Монако показала на выставке новую 35-метровую яхту М-класса *Anthea III*, ставшую одной из самых посещаемых яхт в своем сегменте.

**Внизу:**

Организаторы попытались сделать все возможное, чтобы новая планировка выставки не доставила неудобств гостям и участникам.

В этом году организаторы насчитали 345 000 посетителей — на 5% больше, чем в прошлом, а крупные игроки рынка сошлись во мнении, что выставка прошла очень успешно.

По грубой оценке, рыночная стоимость всех показанных на выставке суперяхт (121 корпус) составляет порядка 3 млрд евро, и, несмотря на недавнее усложнение экономического и политического положения России, значительная часть этих судов принадлежит нашим соотечественникам. Хотя в последний год некоторым верфям пришлось столкнуться с отказами российских клиентов продолжать строительство заказанных яхт, какой-то заметной паники или нежелания иметь дело с Россией на рынке не наблюдается. Производители понимают, что ситуация со временем разрешится, не требуют от клиентов дополнительных гарантий и по-прежнему готовы заключать контракты.

Сегмент крупных парусников, как и прежде, был представлен скудно, и причина ясна — сегодня на их долю приходится менее 10% всех новых яхт. Однако игроки этого рынка надеются если не достичь объемов начала 2000-х годов, то хотя бы вернуть моду на эти суда, чему в последнее время очень помогают регаты. Спортивная направленность заметно отражается на дизайне и материалах, которые применяются на современных парусниках, и верфи, вовремя научившиеся работать с карбоном, получают большое преимущество.

По некоторым данным, спрос на чартер крупных яхт в прошедшем сезоне уже вырос до уровня 2007 года, и ряд управляющих компаний столкнулись с тем, что некоторые лодки уже не удовлетворяют запросам клиентов, а значит, зимой эллинги занимающихся рефитами верфей не будут пустовать.

В общении с брокерами и представителями верфей прослеживалась тенденция нового подхода к маркетингу. Вместо того чтобы отпугивать клиентов верными, но сухими цифрами расходов на содержание,





**МАЙКЛ БРЕМАН, директор по продажам Lürssen Yachts**

Помню свое первое Monaco Yacht Show в 1992 году, в котором я участвовал с 33-метровой яхтой *Maffy Blue*. Выставка 1993 года запомнилась сильными ливнями, которые шли каждый день. Год за годом MYS росла во всех смыслах, и постепенно клиентов из США стали замещать выходцы из стран бывшего СССР. Очень хорошо, что боат-шоу представляет собой смесь отношений B2B и B2C, но, на мой взгляд, тут стало слишком много производителей оборудования. Эта выставка не для них, и MYS нужно сфокусироваться на яхтах и клиентах. Среди них бывают всякие. Из года в год на MYS меня удивляют люди, которые пытаются попасть на наши яхты, не имея для этого достаточных оснований, из-за чего постоянно возникают забавные ситуации из разряда «вы что, не знаете, кто я такой!».

В календаре Lürssen MYS — одно из главных событий, где мы стараемся усилить присутствие бренда, показать свой продукт и встретить новых клиентов. Мы не раз участвовали в MYS без своих яхт, но это совершенно другой опыт, поскольку «живое» судно у причала скажет намного больше, чем тысяча слов и фотографий. К счастью, Lürssen строит достаточно лодок длиной около 60 м, чтобы ежегодно показывать на выставке хотя бы одну из них, а вот более крупные яхты сюда почти никогда не попадают.

Я работаю в этом бизнесе уже давно и могу сказать, что среди множества брокеров на рынке лишь очень немногие люди и компании обладают возможностью и желанием инициировать и курировать строительство новых яхт. Наши клиенты требуют самые современные яхты, поэтому нам приходится постоянно заботиться о том, чтобы всегда идти на шаг впереди, ведь созданный на бумаге дизайн воплощается только спустя несколько лет, когда многие технические решения могут уже морально устареть. Наша главная цель — продолжать строить яхты в рамках бюджета и непременно в срок.

*Среди множества брокеров лишь некоторые могут курировать строительство новых яхт*

**ЭСПЕН ОЙНО, дизайнер, руководитель Espen Oeino International**

Впервые я приехал на выставку в Монако в начале 1990-х годов. Тогда в ней участвовали не верфи с новыми яхтами, а в основном брокерские лодки, да и тех было немного. За 25 лет MYS превратилось в превосходное место для встречи с руководителями верфей и брокерских компаний, с новыми и существующими клиентами — на четыре дня сюда приезжают все. Например, здесь, на боат-шоу, пять лет назад я познакомился с основателем компании Imperial Yachts Евгением Кочманом, и с тех пор мы интенсивно сотрудничаем по ряду проектов. В этом году здесь собрались семь яхт, над дизайном которых работала наша студия, — *Solandge, Silver Fast, Arkley* и другие. Для Espen Oeino International это рекорд.

Мы работаем с разными верфями по всему миру, и мне как независимому наблюдателю хорошо видно, что каждая из них обладает сильными и слабыми сторонами. Сегодня положение дел таково: поскольку именно производители несут всю ответственность за техническую безупречность судна, они продолжают придерживаться консервативного подхода и соглашаются применять инновационные продукты только если существует стопроцентная уверенность в их долгосрочной безотказной работе.

Жаль, что выставка короткая: до окончания ее работы осталось чуть больше часа, а у меня запланированы еще три встречи. Сегодня вечером мне еще следует подготовиться к переговорам с одним из клиентов Imperial Yachts, которые назначены на завтра.





остаточной стоимости и прочими финансовыми аспектами, они сконцентрировались на объяснении тех уникальных плюсов и возможностей, которые предоставляет собственное судно. Ведь если сам человек уверен, что этот продукт ему действительно нужен, то стоимость отходит на второй план.

Среди множества анонсированных на выставке будущих проектов особого упоминания заслуживает совместная работа Oceanco и Vitruvius Yachts под названием Acquaintance. При длине 105 м эта соответствующая требованиям Passenger Yacht Code суперяхта рассчитана на 24 пассажира и 32 члена экипажа. Немцы из Nobiskrug вместе с дизайнером Игорем Лобановым и Nauta Yachts рассекретили проект White Lion и надеются заложить киль этой 85-метровой яхты в ближайшие месяцы.

Французская верфь Pirio, которая привезла на MYS брутальный 77-метровый эксплорер *Yersin*, уже готова

взяться за строительство Navire de Voyage 95 — серьезного экспедиционного судна, рассчитанного на 16 гостей. Fincantieri и Pininfarina показали футуристический проект *Ottantacinque*, чье название говорит само за себя: заказчика ждут 85 метров роскоши на пяти палубах.

Помимо чествования победителей Monaco Yacht Show Awards, на выставке прошло награждение молодых талантов в области яхтенного дизайна. Первый приз за лучший проект получил американец Джефф Саммерс, а второе и третье места достались Бану Ханлеру из Италии и литовцу Дастинасу Степоненасу.

Вечером последнего дня над выставкой грянул оркестр гудков, не смолкавший более десяти минут, и даже те, кто еще секунду назад спешили по синим дорожкам, замедлили шаг, чтобы воздать должное этому уникальному в своем роде празднику роскоши, тщеславия и яхтенного судостроения. [MVS](#)

#### Сверху вниз:

Компания Imperial Yachts представила на MYS три роскошные суперяхты, среди которых победители престижного конкурса World Superyacht Award — 60-метровые *Arkley* (Lürssen) и *Event* (Amels), а также новая 82-метровая *Romea* (Abeking & Rasmussen). Она стала самым крупным экспонатом выставки (читайте статью на с. 80).

На время выставки порт Эркуль превратился в лабиринт из гигантских яхт, по которому текли реки людей и сновали красивые тендеры.

**РОБЕРТ ТАН, менеджер по продажам Oseanco**

Monaco Yacht Show — очень серьезная выставка и единственное место, где можно увидеть большой сбор представителей индустрии суперяхт. В этом году Oseanco выступает без лодки, что не мешает нам продуктивно общаться с нынешними и будущими клиентами. Год от года мы преследуем одну и ту же цель — ищем новые средства для того, чтобы строить интересные, наполненные новыми идеями яхты. В начале процесса у клиента есть дизайнерские эскизы, чертежи, спецификации, контракт... Но все это бумага, и самое сложное для него в том, чтобы довериться верфи, особенно если он заказывает суперяхту впервые. Именно на этом тонком и ценном чувстве доверия строятся последующие отношения с заказчиком, включая весь его будущий опыт владения судном.

На этой выставке меня удивил человек, который неожиданно пришел к нам на стенд пять минут назад, за час до окончания выставки! На мой взгляд, в целом наша индустрия не успевает за требованиями клиентов нового поколения. Нам всем нужно плавно перестраиваться на работу с достаточно молодыми заказчиками, у которых прежде не было яхт, с людьми, чьи запросы кардинально отличаются от того, к чему привыкли мы.



**КРИСТИНА ОДДОНЕ, директор по продажам Princess Yachts Monaco**

Монте-Карло давно превратился в яхтенную Мекку, куда стекаются люди со всего мира. Сложно придумать стратегически более удачное место для ведения продаж. Помимо прекрасного ландшафта, климата, развлечений и ресторанов, тут есть что-то особенное, поэтому все, что связано с яхтами, пребывает здесь в максимальной концентрации.

Я работаю с Princess уже почти 24 года и впервые приехала на Monaco Yacht Show 10 лет назад. Самыми запоминающимися выставками стали для меня те, где начали показывать яхты Princess M-Class. Любое боат-шоу является инструментом продаж, и выставки в первую очередь ценны тем, что там легче всего увидеть новые лодки вживую. Именно оказавшись на борту, люди испытывают непреодолимое желание купить яхту прямо сейчас: сами яхты, как и вся атмосфера выставки, подталкивают к этому. Поэтому я считаю, что участвовать в таких выставках, как MYS, без яхт не имеет смысла.



**ФАБИО ЭРМЕТТО, коммерческий директор Benetti**

Я приезжаю на эту выставку с 2001 года и вижу, как она меняется. MYS стала ключевым местом, где мы встречаемся с клиентами и показываем им свои яхты.

В этом году я собрался поужинать с одним из них в известном ресторане и с удивлением обнаружил, что за четырьмя соседними столиками сидят владельцы яхт Benetti — очень приятное ощущение! А по окончании шоу мы сразу вернулись на верфь, чтобы проработать информацию для новых заказчиков, и начали готовиться к MYS 2016.



**АНДРЕ ЙОНКЕР, менеджер проектов Abeking & Rasmussen**

В этом году мы показали на выставке уникальную 82-метровую суперяхту *Romea*, которую строили совместно с Imperial Yachts. Будучи менеджером этого проекта, я с большим удовольствием работал с этой надежной и профессиональной компанией.

До сих пор Abeking & Rasmussen ежегодно могла производить не более двух яхт длиной до 90 м, но сейчас на территории верфи в Бремене заканчивается строительство нового эллинга, который позволит нарастить объем и строить лодки длиной до 125 м. Несмотря на то что рядом с нами, на другом берегу реки, Lürssen Yachts строят лодки длиной под 200 м, я считаю, что яхтенный пирог достаточно большой, чтобы каждому хватило по кусочку. Ни они, ни мы, ни голландцы не сможем построить все яхты в мире, поэтому заказов хватит всем.

Сейчас мы ведем переговоры с потенциальными клиентами на проект Intensity и строим частное туристическое прогулочное судно длиной 125 м с корпусом SWATH. Люди пока еще не привыкли к таким необычным обводам, но, думаю, через несколько лет SWATH-корпуса перейдут из ниши специальных судов в индустрию суперяхт.



# Музей природной красоты

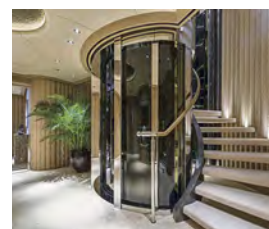
Суперяхта *Romea* — одно из самых совершенных творений немецкой верфи Abeking & Rasmussen.

Текст Антон Черкасов Фото Abeking & Rasmussen





Около двух лет яхтенная пресса по крупицам охотилась за информацией о скрытом завесой секретности проекте Dartwo, который постепенно материализовался в эллингах немецкой верфи Abeking & Rasmussen. Менеджментом строительства Dartwo занималась известная монашская брокерская компания Imperial Yachts, и по объему проработки новое судно со стальным корпусом и алюминиевой надстройкой значительно превзошло своих предшественников. Немцы, связанные условиями контракта, тщательно соблюдали конфиденциальность, и появление *Romea* — так назвал яхту владелец — на Monaco Yacht Show 2015 стало для многих приятным сюрпризом. Будучи самым крупным экспонатом на выставке, она стояла чуть поодаль от торных выставочных троп, но люди целенаправленно приходили посмотреть на нее, возвращаясь снова и снова.



## ОБЪЕМ

Продуманная планировка, изящные и стильные интерьеры *Romea* позволили добиться неизменного ощущения пространства во всех отведенных для гостей помещениях



#### На странице слева:

Салон на главной палубе, оборудованный выдвижным широким экраном, за считанные минуты превращается в кинозал.

#### Сверху вниз:

Необычный стол в обеденной зоне имеет приятную на ощупь волнистую поверхность.

Приватный салон на второй палубе, рядом с апартаментами владельца.



## ГЕОГРАФИЯ ЯХТЫ

Все пять палуб *Romea* связаны между собой центральным лифтом и характеризуются в целом стандартной для суперяхт продуманной планировкой. Четыре зеркальные двухместные гостевые каюты и VIP-апартаменты расположены в носовой части главной палубы. Ближе к корме — обеденная зона и главный салон, который может выступать в качестве кинотеатра. Из подволока позади подковообразного дивана по левому борту опускается огромный экран, а из потолочной ниши напротив выглядит глаз мультимедийного проектора, готового транслировать сотни кинофильмов из коллекции на русском и английском языках. Это не единственное место, где можно посмотреть фильм на большом экране: есть еще один кинотеатр на открытом воздухе, уровнем выше.

*Romea  
стала самой  
крупной  
суперяхтой  
на Monaco Yacht  
Show 2015*

Вторая палуба полностью отдана под личное пространство владельца и его семьи: помимо спальни с панорамным остеклением, в мастер-каюте оборудованы две ванные комнаты с отделкой из похожего на бирюзу зеленого мрамора и никелированными раковинами, кабинет-офис и детская.

Носовая часть бридждека — владения капитана-профессионала, где он и живет, и работает: на посту управления *Romea* семь основных дисплеев и один вспомогательный многофункциональный площадью со средним телевизором. А вот ближе к корме — вотчина женщин. Там расположены салон красоты, фитнес-зона и массажная комната, где витают запахи экзотических масел, кремов и парфюма. Венчает эту пирамиду роскоши и комфорта джакузи и бар на сандеке. Удивительно, но открытые палубы *Romea* располагают к себе не мень-



ше, чем помещения с изысканным декором: думается, на них уложена роща первосортного тика, а необычную плетеную мебель дополняют деревянные колоды, выступающие в роли сидений.

«На *Romea* мы вместе с дизайнерами уделили особое внимание детализации и насыщенности интерьеров художественными произведениями — рассказывает менеджер проекта Андре Йонкер. — Кроме того, яхта выделяется, например, зоной спа в кормовой части, где, помимо бассейна, оборудована традиционная финская сауна и купель с системой охлаждения, поддерживающей температуру воды на уровне 7–8 °С».

Большая часть палубы в зоне спа аккуратно вымощена мелким природным галечником; надежно зацементированные в связующем растворе покатые голыши создают приятное для ног ощущение, будто ходишь по пляжу или массажному покрытию. Интересно, что иллюминаторы в этой части судна помещены в искусственно состаренные медные рамы, подернутые бирюзовый патиной, и это, наряду с выраженной морской темой в интерьерах, создает атмосферу паровой яхты «*Дункан*» из романа Жюль Верна. Еще более неожиданными интерьеры делают удивительных форм покрытые глянцевым лаком коряги, обвязанные тол-



### ЭКСПОНАТЫ

По количеству и разнообразию морских животных в интерьерах *Romea* напоминает зоологический музей. Красивые раковины и скелеты беспозвоночных дополняют картины в абстрактном стиле

стыми канатами камни и поистине сказочное кресло из массивного корневища в ванной комнате владельца, которое вполне могло бы сойти за трон для пирата Тектора Барбоссы.

Рядом с пляжным клубом находится вход в просторный гараж, где хранятся три тендера (Pascoe Beach Lander, Yacht Werft Meyer Limousine и Yacht Werft Meyer Sport), аквабайки Sea-Doo, «стоячие» гидроциклы Yamaha, дайверское снаряжение, подводные буксировщики, рыболовные снасти и масса мелких водных игрушек. Прямо из гаража можно попасть в моторный отсек, который на *Romea* напоминает образцовую пивоварню: в огромных зеркальных бочках глушителей отражается сонм хромированных деталей, по хитро-сплетениям аккуратно проложенных коммуникаций беспрестанно курсируют всевозможные жидкости и токи, а довершает картину почти больничная чистота. Лишь одиноко стоящие на деревянном верстаке тиски говорят о том, что в этом царстве безупречных машин есть место человеку.

Главные двигатели *Romea* — два дизеля Caterpillar 3516C по 2000 л.с.; по данным верфи, общий расход топлива на крейсерской скорости 14 узлов составляет 220 л/ч, что дает запас хода почти 6000 миль. Для обе-



*На Romea  
Теренс Дисдейл  
дал полную  
свободу своему  
таланту*

**На странице слева:**

VIP-апартаменты расположены в носовой части главной палубы.

Санузел в VIP-каюте.

**Сверху вниз:**

Спальня с панорамным остеклением в мастер-каюте.

Зона спа в корме вымощена мелким галечником и оборудована купелью с холодной водой.

спечения работы системы стабилизации качки и других потребителей энергии на судне предусмотрены три основных генератора Caterpillar C18 по 438 кВт и запасной Caterpillar C9 на 184 кВт.

## СВОБОДА ТВОРЧЕСТВА

*Romea* — одна из немногих яхт, чьи интерьеры каким-то волшебным образом положительно влияют на эмоциональное состояние обитателей судна. Оглядываясь вокруг, сразу понимаешь, что Теренс Дисдейл получил явный карт-бланш и дал полную волю своему дизайнерскому таланту.

Основная облицовка переборок в каютах и коридорах *Romea* представлена приятными на ощупь волнистыми рельефными деревянными панелями, причем длина, высота и направление этих сработанных вручную волн плавно меняются от помещения к помещению. И какими бы необычными ни были переходы материалов и текстур, это всегда в высшей степени гармонично. Кстати, деревянные панели не только красивы, но еще и удачно скрывают оборудованные за ними секретные шкафчики и ниши. Не зная, куда нажать, чтобы открыть потаенную дверцу, никогда





**Сверху вниз, слева направо:**  
*Romea* — в первую очередь семейная яхта, где все выверено в соответствии со вкусом владельца.

За длинным обеденным столом на второй палубе можно посадить до 18 гостей.

Второй кинотеатр на *Romea* позволяет наслаждаться искусством под открытым небом.

Центральным элементом уютного «гнездышка» на сандеке выступает джакузи с гидромассажем.

В торжественной церемонии спуска яхты на воду приняли участие (справа налево) директор по продажам Abeking & Rasmussen Тил фон Краузе, основатель компании Imperial Yachts Евгений Кочман, дизайнеры Даниеле Зулли и Теренс Дисдейл, а также Ник Флэшман, менеджер проекта от Imperial Yachts.





**ДЛИНА**  
268 Ф (81,8 М)

**ШИРИНА**  
41 Ф (12,6 М)

**ОСАДКА**  
11 Ф (3,45 М)

**ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ**  
2312 Т

**ЗАПАС ТОПЛИВА**  
210 000 Л

**ЗАПАС ВОДЫ**  
60 000 Л

**ДВИГАТЕЛЬ**  
2 × CATERPILLAR 3516C  
(2000 Л.С.)

**МАКСИМАЛЬНАЯ  
СКОРОСТЬ**  
16,9 УЗЛА

**КРЕЙСЕРСКАЯ  
СКОРОСТЬ**  
14 УЗЛОВ

**ПАССАЖИРЫ**  
12 ЧЕЛ.

**ЭКИПАЖ**  
23 ЧЕЛ.

**НАРУЖНЫЙ И  
ВНУТРЕННИЙ  
ДИЗАЙН**  
TERENCE DISDALE DESIGN

**СЕРТИФИКАЦИЯ**  
LLOYDS & LY2

не догадаешься, где спрятана посуда или, например, чистые полотенца. Более того, за некоторыми дверями скрыты даже дневные туалеты!

Чем больше времени проводишь на борту, тем сильнее становится ощущение, что в интерьерах напрочь отсутствуют ровные поверхности. Даже обеденный стол на 12 персон может похвастаться необычной волнистой столешницей, которая больше походит на песчаную отмель в зоне прибоя, причудливо обработанную волнами.

Интерьеры *Romea* насыщены предметами из мира природы. Гигантские морские губки, вазы в виде кактусов, фигурки в форме акульих плавников, пятнистые раковины моллюсков-конусов, благородные наutilusы и обилие высушенных морских звезд превращают судно в подобие зоологического музея.

Если природные объекты в оформлении яхты легко узнаваемы, то с картинами на стенах дело обстоит сложнее. Едва ли вы сможете различить на заключенных в рамы полотнах какие-то понятные сюжеты. Сами по себе эти авангардистские произведения могут нравиться или не нравиться, но они, без сомнения, идеально рифмуются с общим стилем оформления интерьеров. Замечу, что к непосредственному качеству исполнения отделки и мелких деталей на *Romea* не придраться — Abeking & Rasmussen уверенно демонстрирует сильные стороны марки «Сделано в Германии».

## Эта уникальная семейная яхта недавно стала доступна для чартера

После цикла ходовых испытаний и передачи владельцу яхта отправилась в Норвегию, а затем оттуда перешла на юг Франции, и к моменту прибытия на Monaco Yacht Show маршевые двигатели проработали более 400 часов.

Владелец *Romea* часто бывает на борту со своей семьей, однако длительные путешествия не входят в его планы, пока не подрастут дети.

Кстати, о том, что на *Romea* детям уделено особое внимание, можно догадаться не только по отдельной каюте с очаровательным декором, но и, например, по симметричным отверстиям на уровне бедра в дверных проемах, которые предназначены для специальных перегородок, не позволяющих малышам покидать свою территорию.

Обычно такие уникальные «секретные» и достаточно семейные яхты годами остаются вне поля зрения публики, и узнать что-то новое об их жизни можно, лишь отслеживая перемещения судна через публичные сервисы AIS-трекинга. Но у тех, кому *Romea* запала в душу, все же есть шанс пережить с ней незабываемые дни. Компания Imperial Yachts, которая курировала создание судна и теперь взяла его в управление, неожиданно сообщила, что владелец яхты согласился время от времени отпускать свою красавицу на чартерную службу. Не надейтесь, что это будет дешево, но *Romea* того стоит! **MBY**

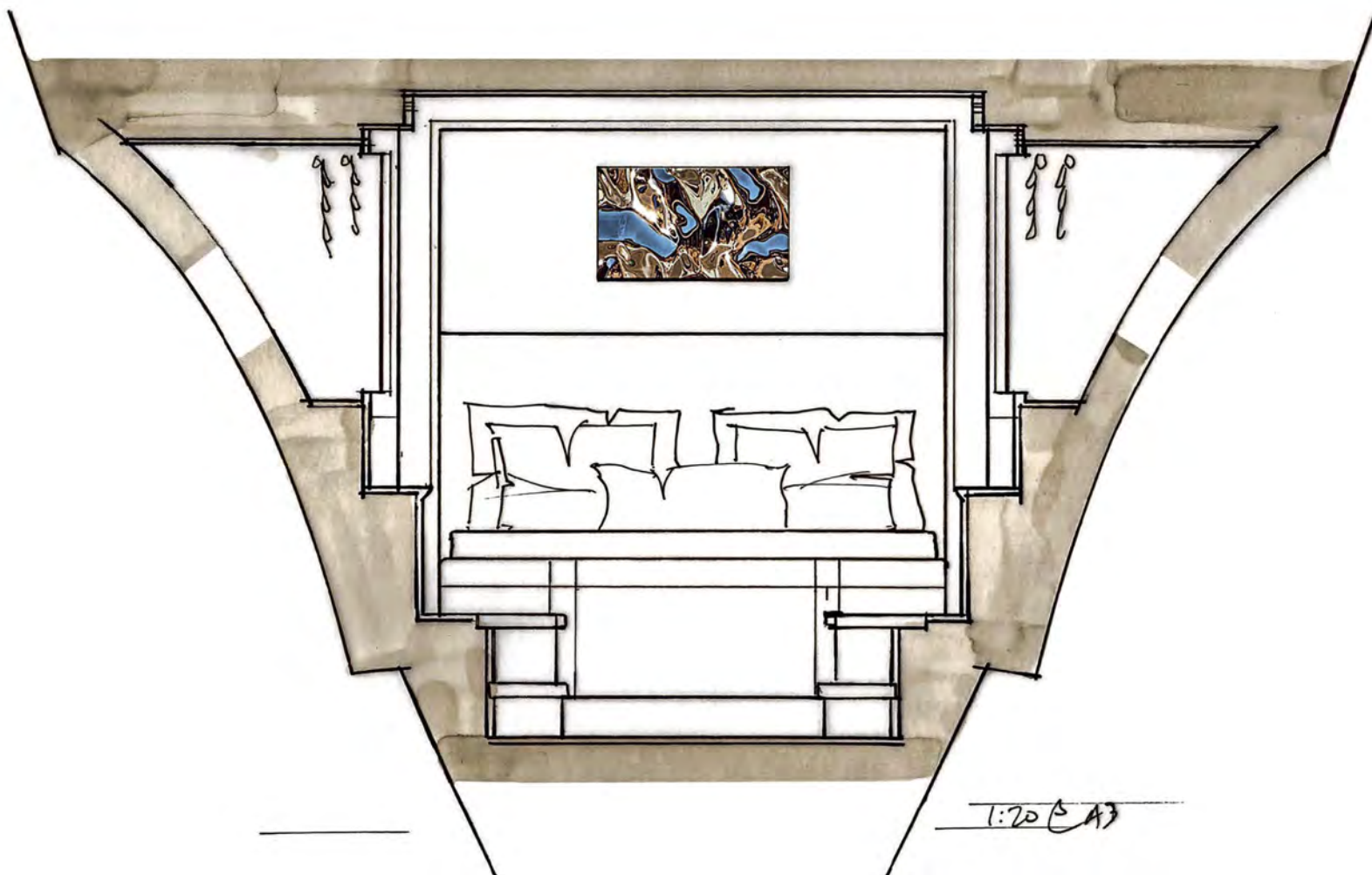
# ИНТЕРВЬЮ МВУ

*Мир парусов и моторных яхт: мнения и комментарии профессионалов*



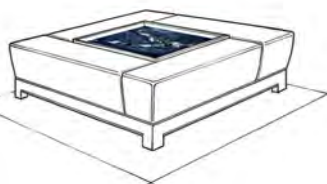
Текст Антон Черкасов

**ДЖОН ВИКЕРС, дизайнер:**  
*«Я очень люблю яхты, и мне не важно, какой они длины»*



О встрече с Джоном Викарсом мы договорились еще за несколько недель до Monaco Yacht Show, и в назначенное время на борту моторной яхты *Firefly* (Mulder 94 Voyager) меня встретил высокий молодой человек с широкой открытой улыбкой, негромким мягким голосом и истинно британскими манерами. Его сольная карьера в дизайнерском мире началась недавно, но к этому времени Джонни уже более десяти лет проработал с Теренсом Дисдейлом и в студии Redman Whiteley Dixon (RWD).

«Некоторое время назад я понял, какими хочу видеть следующие 20 лет моей карьеры, и осознал, что если не пойду своей дорогой сейчас, то этого никогда не произойдет, — поясняет Джон. — В какой-то момент я почувствовал, что административная работа в RWD начала преобладать над творчеством, и решил все



### ИДЕЯ

Перед Джоном Викарсом стояла задача создать в интерьерах первого корпуса Mulder 94 Voyager морское настроение, и он с этим отлично справился

изменить. Это был непросто, но к тому времени у меня уже накопился достаточно большой опыт».

У Викарса, поменявшего пост директора RWD на жизнь вольного художника, необходимость постоянно доносить свои идеи до большого коллектива отнимала половину времени и разбавляла креативный процесс, поэтому сейчас он предпочитает работать с небольшой командой.

«Конечно, чтобы одновременно выполнять несколько проектов и искать новые заказы, необходимо расширяться, но до разумных пределов, — рассказывает он. — Мне довелось участвовать в работе над судном длиной 155 метров. Это огромный объем работы, перед началом которой невольно задаешься вопросом: как съесть слона? Ответ простой: маленькими кусочками. Именно так мы действуем в яхтенном дизайне — разбиваем проект на части, анализируем и выполняем





*Вечером,  
когда яхту  
обволакивают  
сумерки, в салоне  
воцаряется  
мистическая  
атмосфера*

их одну за другой. Это занимает чуть больше времени, зато весь процесс получается гибким, прозрачным и четким».

Джон включился в строительство Mulder 94 Voyager в качестве дизайнера по интерьерам всего за полгода до завершения судна, когда уже определилась планировка и половина отделочных работ была позади. Компания West Nautical, руководившая созданием *Firefly*, попросила его добавить финальные штрихи к разработанному студией Omega Architects дизайну и придать яхте особый характер.

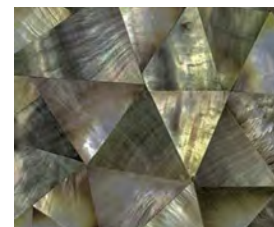
«Мы быстро нашли общий язык и легко сработались, — вспоминает Джон. — Со стороны голландской верфи Mulder и Франка Лаупмана также не было никаких проблем: все открыто и быстро обменивались информацией, получая удовольствие от процесса, хотя я вошел в проект лишь на финальной стадии. По профессионализму и качеству Mulder не уступает лучшим североευропейским верфям. Эта компания строит фантастически хорошие лодки, и мы уже обсуждаем будущие совместные проекты».

Начало нашего интервью пришлось на один из тех редких моментов, когда в хороводе непрерывно сменяющих друг друга на борту *Firefly* посетителей возникла короткая пауза. Джон увлеченно рассказывал про свои дизайнерские решения, а я вспоминал, как осматривал это добротное судно в эллинге Mulder еще на стадии

стального каркаса. Уже тогда, разглядывая 3D-изображения будущих интерьеров, я обратил внимание на обилие зеркальных элементов облицовки средников окон в салоне. Это великолепное решение позволило размыть границу между помещением и пространством снаружи, однако сразу поставило вопрос о возможной стае солнечных зайчиков, которые в погожий день могут устроить в салоне изрядную кутерьму.

«В жизни этого не происходит, — улыбаясь, отвечает Джонни. — Мы не раз оставались на борту вечером, когда тяжелое закатное солнце сползло в океан, и блики никому не мешали. Более того, возникало ощущение, что в надстройке гораздо больше окон, ведь эти зеркала значительно расширяют обзор».

Кроме зеркал, в салоне *Firefly* неизменно привлекают внимание еще два рода объектов: диковинные голубые панели, рисунок которых напоминает фотографии снятых с высоты птичьего полета тихоокеанских атоллов, и известковые скелеты кораллов музейного качества. Вечером, когда яхту обволакивают сумерки, благодаря искусной подсветке чудо-экспонаты оживают, и в салоне воцаряется мистическая атмосфера. «Эти необычные панели выполнены не из природного камня, который сейчас невероятно популярен, а из особой полимерной смолы, — делится секретом Джон. — Мы специально выбрали их, чтобы придать яхте уникальность. И потом, если смотреть



**ДЕТАЛИ**

Оформление *Firefly* продумано до мельчайших деталей. Например, треугольные перламутровые элементы в мозаиках на дверцах мебели выложены по градиенту, подчеркивающему переход от темного дерева к светлым ручкам

**На странице слева:**  
Зеркальная облицовка  
средников окон в салоне  
значительно усиливает  
и без того выраженный  
панорамный эффект.

**Сверху вниз, слева направо:**  
Над широкой двуспальной  
кроватью в мастер-каюте  
расположено трехсекционное  
панно работы художника  
Радо Кирова.

Изображение раковины  
моллюска-наутилуса в гостевой  
каюте дополняет морскую  
тематику интерьеров.

Mulder 94 Voyager *Firefly* на ходу.

на людей, сидящих напротив за обеденным столом под ярко светящейся каменной плитой, глаза сильно устают. А в случае темной полимерной панели с мягкой светодиодной подсветкой отдельных островков этого не происходит».

Когда легко касаешься пальцами лазуритовой поверхности, возникает ощущение, будто трогаешь массивное, чуть прохладное стекло. «Эта смола очень стабильна во времени, — добавляет Джон, — и при необходимости ее всегда легко отполировать».

Что касается кораллов, то во время создания интерьеров *Firefly* ни одно животное не пострадало: все эти ценные экспонаты были добыты еще в 1970-х годах на Соломоновых островах, и Джон приобрел их у легального европейского поставщика.

«Такие вещи не купишь в магазине, — поясняет он. — Я знаю всего одну европейскую компанию, которая продает натуральные кораллы, и лишь несколько дизайнеров используют их для оформления интерьеров. Даже на суперяхтах зачастую можно встретить только пластиковые муляжи, поскольку оформители просто не знают, где достать кораллы, не нарушая закон».

Внезапно салон наполняется свежей порцией гостей, и мы с Джоном спешим в тишину нижней палубы. Там на переборках кают застыли трехмерные образы, будто сам Посейдон, благословляя судно на дальние походы, расплескивал из тяжелого тигеля жидкую ртуть. На самом же деле их специально для *Firefly* изготовил болгарский художник по металлу Радо Киров, прославившийся на весь мир благодаря изобретению уникальной техники работы с листами нержавеющей стали.

Восточные и западные районы Лондона — именно туда Джон обычно отправляется в поисках предметов современного искусства для яхтенных интерьеров. Заглядывая в мастерские и студии знакомых художников, он подбирает подходящие по тематике картины, ткань, скульптуру.

«Иногда мне достаточно выбрать готовые вещи, которые согласуются с главной идеей оформления, но зачастую их просто не существует, и тогда их изготавливают на заказ», — поясняет он.

Заканчивая беседу, мы перемещаемся на носовую палубу, где, спрятавшись под широким бимини от полуденного зноя и взоров посетителей, Джон делится своим отношением к любимому делу, которому посвятил жизнь.

«Мне одинаково нравится работать как над внутренним, так и над внешним дизайном, — рассказывает он. — Особенно я люблю самое начало проекта, когда ты садишься за стол с чистым листом бумаги и начинаешь создавать общую картину. Очень много я занимаюсь этим, работая с Теренсом Дисдейлом на проектах длиной 60–90 метров».

Не только сам Джон, но и все его близкие тесно связаны с яхтами: сестра профессионально занимается парусным спортом, родители управляют яхт-клубом, а брат и невестка трудятся в брокерских компаниях.

«Я очень люблю яхты, — открыто признается он, — это наша семейная страсть, и совершенно не важно, какой они длины. Уверен, что Mulder 94 Voyager, на которой мы сейчас сидим, точно сделает своего владельца счастливым, хоть в ней не 80, а всего 30 метров». **МВУ**

## На переборках кают застыли трехмерные инсталляции из нержавеющей стали



# Переступив черту

В этом году компания Monte Carlo Yachts представила в Каннах всю линейку своих яхт во главе с новым флагманом MCY 105. После тест-драйва нам стало совершенно ясно, почему по итогам The Invictus Yachts Trophies яхта получила титул самой инновационной.

Текст **Петр Шестаков** Фото **Monte Carlo Yachts**





**Д**лина 100 футов — это условная граница, разделяющая ПРОСТО яхты и яхты с приставкой «СУПЕР». Попасты в эту престижную суперлигу не так уж трудно — нужно только начать строить достаточно крупные суда. Гораздо сложнее выделиться в столь сложном рыночном сегменте. Вот и посмотрим, каким получился у верфи Monte Carlo Yachts ее суперпервенец.

## ЗНАКИ ОТЛИЧИЯ

Особенности любой яхты определяют мода, дизайнерская фантазия и предпочтения заказчика. По поводу трендов хорошо сказал Дэн Ленард, вместе с Карло Нуволари разработавший внешний и интерьерный стили MCY 105: «Это не столько роскошь, но красота во всем ее обаянии, вне тенденций и причуд моды».

Дизайн новой яхты впечатляет. Удачные пропорции всей конструкции, острые формообразующие линии создают ощущение динамики, даже если яхта пришвартована. Подъем палубы в носу — прямо как у боевого корабля; элементы надстройки напоминают головное оперение тропической птицы; откидывающиеся балконы — обязательный нынче атрибут дизайна суперяхт. Остекление салона, прозрачные вставки в бортах и цепочка круглых иллюминаторов в корпусе — все это знаковые и привлекающие стилистические элементы бренда. Но... при своих солидных размерах MCY 105 остается изящной.

Интересуюсь маркой серебристого гелькоута корпуса и надстройки. Ответ: это краска DuPont. Заказчик пожелал окрасить яхту, и верфь выполнила работу, применив термостатирование для надежной адгезии и предотвращения появления на поверхности «шагрени» (фактура апельсиновой кожуры). Результат — глянцевая поверхность и полное ощущение гелькоута.

Пора, наверное, сказать: описание лодки и фотографии могут не совпадать. Заказчик первого корпуса (у него большая семья: супруга, пятеро детей, брат с женой, родители — и всех нужно с комфортом разместить на лодке) многое поменял в базовой компоновке яхты. Но это даже хорошо — читатель получит представление о разных вариантах.

*При своей  
немалой длине  
яхта MCY 105  
выглядит весьма  
изящной*

Ну вот... В кокпите вместо большого дивана и стола с креслами/шезлонгами вижу джакузи: жена владельца яхты пожелала наблюдать за своими чадами из ванны с пузырями. Если джакузи накрыть, на этой лежанке в тени флайбриджа могут отдыхать несколько человек. Здесь нет ветра, царит абсолютный комфорт, а за солнцем придется сходить на фордек или подняться на флайбридж.

Не теннисный корт, конечно, но размерами флайбридж не сильно уступает волейбольной площадке, и 70% площади накрывает карбоновый хардтоп со скользящим тканевым закрытием. Кроме пульта управления по левому борту, здесь есть диваны, два ветбара (один с грилем для целого, думаю, барана), выплывающий плазменный экран 55". На корме, защищенной высоким фальшбортом из стеклянных панелей, стоят еще диваны, но я не удивился бы, увидев тут шезлонги. На флайбридже также удобно проводить бизнес-встречи, что владелец яхты и планировал изначально.

Спустившись в кокпит по другому трапу в корме, прохожу на фордек. Диван, лежанки для загорания — именно сюда и будут совершать паломничество почитатели бога солнца Ра. Но где же якорное и швартовное оборудование? Ладно, позже разберемся.

## ВНУТРЕННИЙ МИР

Концепция MCY — добиваться на своих яхтах невероятного объема помещений — здесь реализована по максимуму. Салон большой по площади и свободный: диваны вдоль борта, пуфики, стойка с выдвигающимся ТВ-экраном, обеденный стол и встроенные элементы мебели совершенно не загромождают пространство. Потолок имеет разные уровни, но высота его не менее двух метров. Света более чем достаточно благодаря остеклению надстройки и стеклянным дверям балконов. Интересная деталь — оригинальный механизм выдвигающихся «крыльев» обеденного стола. Спокойная гамма цветов с преобладанием серого — выбор заказчика, с которым, полагаю, не все согласятся. Но мне нравится.

Другая концепция MCY — предлагать высокую степень индивидуализации, и это особенно хорошо просматривается в каютах. Апартаменты владельца на главной палубе,



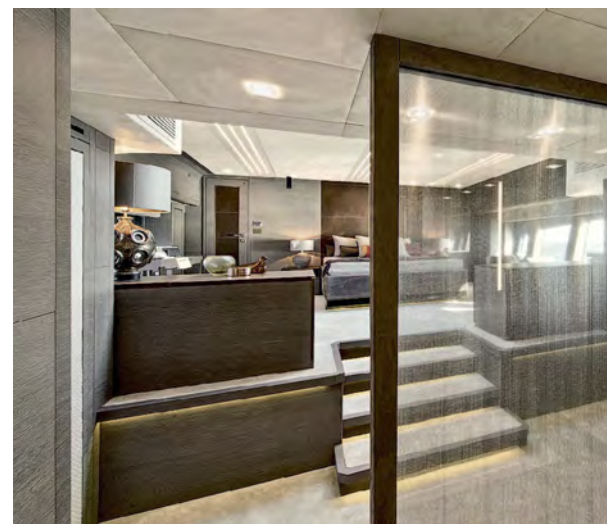
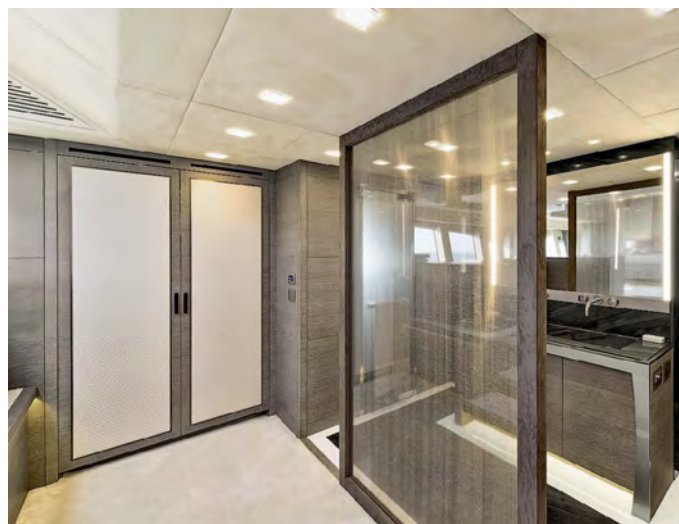


**Вверху:**  
В просторном и светлом салоне по бортам устроены двери для выхода на откидывающиеся балконы.

**Внизу, слева направо:**  
Огромная и хорошо обставленная двухуровневая мастер-каюта. Помимо бортового остекления, свет поступает через прозрачную панель в подволоке.

Прозрачный экран зрительно отделяет санитарную зону от остального пространства каюты.

Как и в других туалетных комнатах, дизайн умывальника и арматуры здесь индивидуальный.





в носовой части надстройки, организованы в двух уровнях. Гардеробы и туалеты «для него» и «для нее» разнесены по бортам. Помещение светлое за счет бортового остекления практически на половину длины каюты и прозрачной потолочной панели.

По ступеням из оникса (!) спускаемся к остальным каютам. Вот каюта, размерами не многим уступающая хозяйской. Здесь, помимо большой кровати, есть раскладывающийся диван... Секрет помещения в том, что из переборки за экраном ТВ выдвигается легкая продольная переборка-ширма, выгораживающая часть каюты в отдельное помещение для пожилых родителей (диван для них). И рядом, и отдельно, при этом у них своя туалетная комната. Гостиные/детские каюты — одна с двухместной койкой внизу и верхним ярусом (но не откидная), вторая с двумя раздельными койками, снабженными механизмом их соединения. Кают хватает на большую семью, но компоновка легко может быть изменена.

В интерьерах немало интересных стилистических решений. Мрамор на полу и стенах туалетных комнат, умывальники фантазийных форм и дизайнерская сантехника, ступени из оникса, повсеместно алькантара (ею отделаны даже оконные проемы) и шикарная кожа, которой обернуты все поручни, венецианская мозаика, эффектное сочетание хрома, текстиля, тикового дерева и пластика, пушистые ковры... На этой яхте степень индивидуализации весьма высока.

«А где камбуз?» — поинтересуется дотошный читатель. Ответу вопросом: заходя в ресторан, вы тоже спрашиваете, где у них кухня? Вряд ли. Вы просто знаете, что вас накормят, и местонахождение плиты с холодильником вас мало волнует. На яхте даже два камбуза — на главной палубе (левый борт) и в помещении команды; я бы ограничился вторым: напрасно заказчик отказался от лифта для доставки блюд к столу.

**В  
интерьеры  
яхты  
дизайнеры  
внедрили немало  
интересных  
решений**

## ИНЖИНИРИНГ

От эстетики и комфорта переходим к сугубой технике, электричеству и металлу. Это ведь настоящее судно, а не интерьерная экспозиция с изящной мебелью. Хотя и в металле, помимо функциональной пользы, есть своя эстетика. Пройдемся бегло по основным системам-устройствам яхты, и начнем с ходовой рубки.

Поднятая относительно уровня остальных помещений главной палубы рубка (Raised Pilothouse) дает выигрыш и в части компоновки, и в плане обзора при управлении судном. В рубке четыре монитора — больше некуда: картплоттер, экран состояния систем, изображение сигнала от радара и камер наблюдения. Отличное кресло пилота на высоком пилоне почему-то смещено к борту относительно штурвала. Что бы это значило? А вот отдельный гальюн при ходовой рубке вопросов не вызывает: его можно использовать как дневной для всех.

В транце устроен гараж для тендера Williams 4,4 м и двух аквабайков; крышка гаража из двух элементов закрывается по сложной кинематической схеме от нажатия кнопки. Тендер можно держать и на погружной гидравлической платформе: именно на этой яхте она на метр длиннее базовой и выдерживает нагрузку 1600 кг. Мощные элементы швартовного устройства в корме: кнехты, лебедки, ролики в клюзах — под стать этой солидной яхте. Здесь же — посты управления швартовкой с джойстиком подручек.

В фальшборте предусмотрены лацпорты, удобные при швартовке к высокому причалу. Далее в нос — водонепроницаемые двери на мощных пантографах: на правом борту из коридора, на левом — из камбуза. А в носовой оконечности якорные лебедки и прочее оборудование убрано под крышку (элемент палубы), так что снаружи ничего не видно.

Про навигационную электронику даже начинать не буду: все, что надо, есть — и в избытке.





**Слева направо, сверху вниз:**

Двухместная гостевая каюта с собственным санузлом.

VIP-каюта; по размерам и отделке ее можно считать второй хозяйской.

Трап со ступенями из оникса, ведущий на палубу кают.

Капитанская каюта с койками в два яруса.

Туалетная комната VIP-каюты. В отделке использованы мрамор, металл, дерево, зеркала.

Под таким душем в каюте владельца с вмонтированной в потолок лейкой можно помыть даже небольшого слона.



**ЕСЛИ ПРИГЛЯДЕТЬСЯ**

**ЗАРИЙ ЧЕРНЯК**

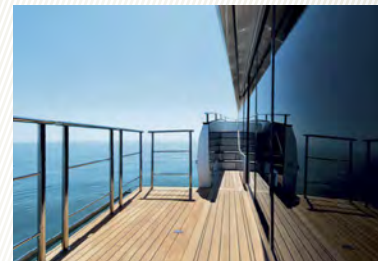
**ФОРДЕК**

Палуба с диванами ориентирована на отдых гостей. Швартовное и якорное устройства спрятаны под открывающимся фрагментом настила в самой оконечности.



**БАЛКОНЫ**

На МСУ 105 балконы с обоих бортов увеличены на метр (длина до 3 м) по сравнению с предыдущей моделью МСУ 86.



**ЭКИПАЖ**

Зона обитания экипажа в корме включает две каюты с койками в два яруса, отдельную каюту капитана, столовую с большой кухней, а также инженерный отсек.



**МОТОРНЫЙ ОТСЕК**

В моторном отсеке благодаря использованию V-образных редукторов удалось выиграть объем для размещения дополнительных агрегатов и удобства обслуживания всех систем.



*На флайбридже MCY 105  
владелец планирует не только  
отдыхать всей семьей,  
но и вести деловые переговоры*





**Уровень шума в салоне яхты оказался ниже, чем в машине на трассе**

А вот в моторный отсек заглянем. Туда ведут дверь в надстройке по левому борту и симметричная ей дверь в салоне. Спускаемся по трапу и оказываемся в зоне обитания команды. Рядом — отдельное помещение мастерской — с верстаком, пультами, приборами, индикаторами систем... Сам моторный отсек шикарный: чистый, разумно организованный, разве что шумно внутри при работающих машинах, хотя снаружи они едва слышны, что и подтвердил тест.

**ПРИЧИНЫ И СЛЕДСТВИЯ**

В брошюре МСУ говорится: «A boat is beautiful because it sails». Тут я бы поспорил, что первично. Грациозная лодка прекрасна, но она потому и идет хорошо, что красива изначально.

С двигателями MTU 16V 2000 M93 по 2400 л.с. мы получили 26,4 узла. Сам по себе показатель отличный, хотя для такой яхты указанные мощность и скорость кажутся избыточными. Легкий бриз и волна до полуметра — условия идеальные, только мерное покачивание с борта на борт при ходе лагом к волне напоминало о сознательно отключенных гироскопических

стабилизаторах качки Seakeeper NG 35. Управляемость на уровне, а для подхода к причалу предусмотрены мощные (по 58 л.с.) подрульки в носу (база) и корме (опция).

Хорошо бы еще пройтись по волне, да где же ее найти? Но опасений в части мореходности МСУ 105 нет. Мало того что у яхты солидное водоизмещение, так еще и килеватость корпуса на транце 16,3°. Корпус — композитный сэндвич на основе полиэфирной смолы — изготовлен по технологии вакуумной инфузии и усилен в носу кевларом. Три пары продольных реданов и скула должны легко справляться с пеленой брызг.

Продолжу о корпусе. Применяемая на всех проектах Monte Carlo Yachts модульная технология сборки здесь впервые реализована на суперяхте. То же с монококом; только, в отличие от младших моделей, у МСУ 105 больше капсул.

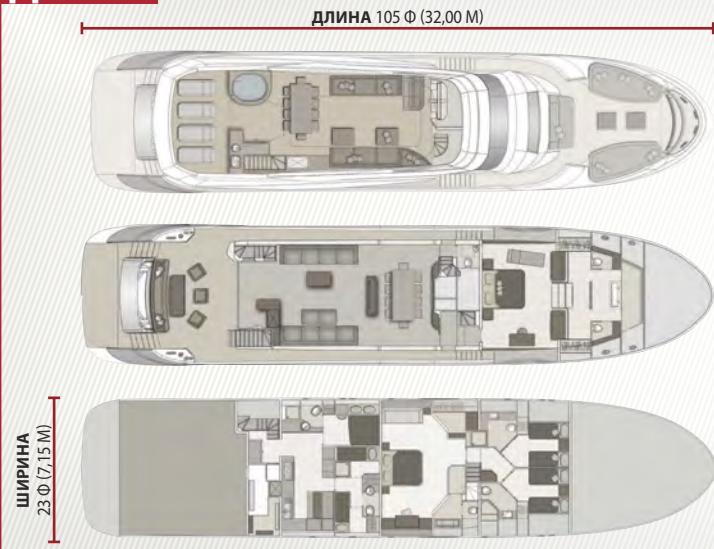
Уровень шума в салоне на полном ходу даже ниже, чем в моем Range Rover на гладком асфальте; слышно только поскрипывание обстройки — ей требуется время, чтобы «устаканиться»: яхта совсем новая.

**УВЕРЕННЫЕ ШАГИ**

К проекту суперяхты верфь Monte Carlo Yachts, входящая в холдинг Beneteau, шла все пять лет, наращивая длину моделей, развивая производственные мощности в Монфальконе. С момента начала работ на верфи оборот компании вырос в 20 раз, штат сотрудников увеличился с 20 человек до 300. Ставка на сегмент суперяхт (пусть в начальном кластере) оказалась верной. Да, здесь кризис менее затронул рынок, но требования к яхтам выше, клиенты наперечет, проектами занимаются немало талантливых дизайнеров, и создать нечто совершенно новое, свежее чрезвычайно сложно. Безошибочный шаг — заказ архитектуры и интерьеров у Нуволари и Ленарда, признанных мастеров яхтенного дизайна, работавших над всеми моделями МСУ. Результат налицо.

Остается сказать о проданных «на корню» еще двух корпусах МСУ 105 — оба сойдут на воду в 2016 году. А еще символично, что в год пятилетия компании ее модельный ряд пополнился пятой яхтой. Если и дальше двигаться такими темпами, нетрудно подсчитать, с какими итогами верфь придет к своему 10-летию. **MBY**

**ДОСЬЕ**



**ХАРАКТЕРИСТИКИ**

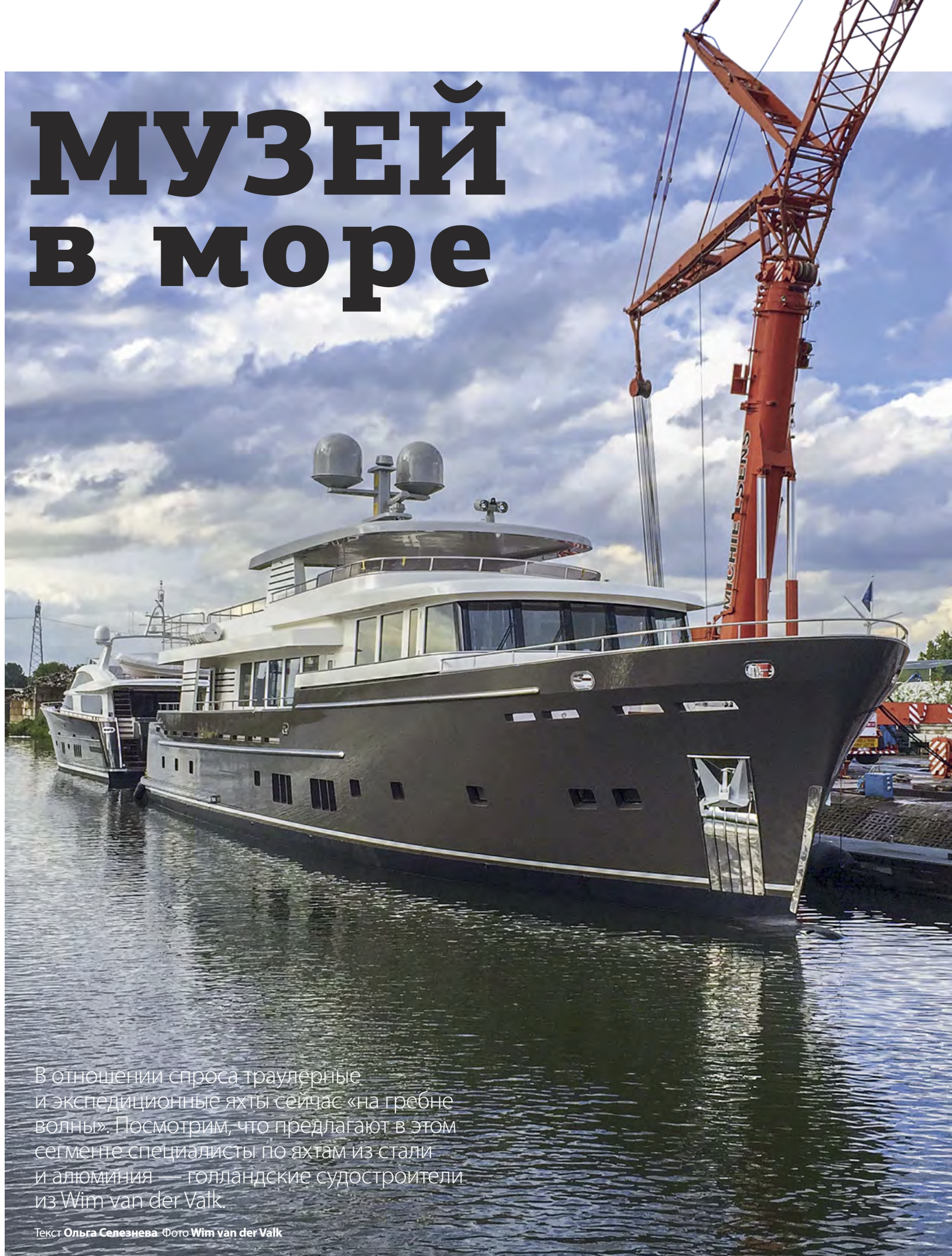
**ДВИГАТЕЛИ** 2 x MTU 16V 2000 M93, 2400 л.с. при 2450 об/мин, 16 цилиндров, 35,7 л, дизель

РЕЖИМЫ	ECO	FAST	MAX
Об/мин	600	1000	1500
Скорость	3,9	10,2	14,3
Расход	—	138	292
Миль/л	—	0,07	0,05
Запас хода	—	1064	705
Уровень шума	57	63	67

Скорость в узлах, расстояние в милях, расход в л/ч, запас хода из расчета увеличенных баков и 10% резерва, уровень шума в дБА (салон). Указанные величины основаны на показаниях бортовых приборов и могут отличаться от полученных вами данных. Загрузка: 45% топлива, 50% воды, 12 человек на борту. Температура воздуха +24 °С, сила ветра при скоростных заездах 3–4 м/с, волна 1–2 балла.

- ДЛИНА** 105 Ф (32,00 М)
- ШИРИНА** 23 Ф (7,15 М)
- ОСАДКА** 8 Ф (2,37 М)
- ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ** 104 Т
- ЗАПАС ТОПЛИВА** 12 000/16 000 л
- ЗАПАС ВОДЫ** 2000 л
- ВМЕСТИМОСТЬ** 10 чел.
- ВЫСОТА НАД ВЛ** 9,80 М
- ЭКИПАЖ** 5 чел.
- КЛАССИФИКАЦИЯ** RINA/PLEASURE YACHTS
- СТОИМОСТЬ** ОТ € 9 300 000

# МУЗЕЙ В МОРЕ



В отношении спроса траулерные и экспедиционные яхты сейчас «на гребне волны». Посмотрим, что предлагают в этом сегменте специалисты по яхтам из стали и алюминия — голландские судостроители из Wim van der Valk.

Текст **Ольга Селезнева** Фото **Wim van der Valk**



**Н**едavno на верфи Wim van der Valk дали старт новому направлению. Этим летом сошла на воду первая (и сразу довольно крупная) яхта *Santa Maria T* длиной 36,80 м, проект которой разработан в партнерстве с бюро Guido de Groot Design. Она открывает модельный ряд экспедиционных судов. Мировая премьера яхты состоялась в Каннах.

### НОВЫЙ ПОРЯДОК

Поначалу серия получила логичное название Continental Trawler. И тут, во избежание путаницы, требуется небольшое пояснение. Верфь прежде делила свои яхты на серии: Continental I, II и III — в зависимости от размеров и дизайна. Разобраться во всем этом флоте иногда было непросто: яхты одной серии выпускались в водоизмещающем корпусе (сталь), в глиссирующем (легкий сплав), да еще разной длины, так что серии «пересекались» по размерам. Но в августе верфь объявила об упорядочении модельного ряда и новом названии серий. Отныне есть:

- Continental One — яхты длиной 15–21 метр с рубкой-салонном и обязательной каютой в корме;
- Continental Two — яхты длиной 23–25 метров с открытым или закрытым верхним мостиком, привод — валы или днищевые колонки IPS;
- Continental Three — яхты длиной 25–27 метров современного дизайна (Raised Pilothouse) с флайбриджем, мастер-каютой или столовой, помещенными в носовой части главной палубы;
- Continental Four — серия яхт траулерного типа с водоизмещающим корпусом. Разбег длины у последних довольно широк: от 17 до 40 метров, и *Santa Maria T*, первая яхта этой линейки, на которой мы побывали в Каннах, совсем близко подобралась к верхней границе.



**Все  
каюты  
яхты, включая  
хозяйскую,  
помещены  
на нижней  
палубе**

**В МОРЕ КАК ДОМА**

Что наиболее важно для экспедиционной яхты? Высокая мореходность в широком диапазоне погодных условий, большой запас топлива, экономичность и, конечно, комфорт, поскольку такие яхты рассчитаны на длительные путешествия. Скорость здесь не так важна, да и рост ее ведет к увеличению расхода топлива, поэтому большинство эксплореров — суда относительно тихоходные. Хотя в случае с траулерами Wim van der Valk возможны варианты: если корпус изготовить не из стали, а из легкого сплава (алюминий/магний), то появляется реальная возможность получить еще несколько узлов при тех же двигателях.

*Santa Maria T* имеет стальной корпус и алюминиевую надстройку. При этом ее расчетная скорость с двумя двигателями Volvo Penta D16 MН мощностью по 615 л.с. достигает 14,5 узла (1800 об/мин). Если допустить, что в экономичном режиме при 1200–1400 об/мин скорость будет 8–9 узлов, то запас топлива в 30000 л позволит яхте совершать трансатлантические переходы.

Дизельные двигатели Volvo Penta D16 MН, обычно применяемые на коммерческих судах, имеют Rating 1 (Heavy Duty Commercial). Сие означает, что их можно долгое время безостановочно эксплуатировать на предельных режимах, что также соответствует судам экспедиционного типа.

Об этом говорит и название — *Santa Maria T*: почти как у флага эскадры Колумба в его первой экспедиции, когда была открыта Южная Америка. Кстати, первоначально яхту назвали *Vagabundus* («Скиталец») — намек на то, что ей не придется скучать у причала.

Специфичность формы корпуса подчеркивают носовой бульб, призванный сглаживать собственную волновую систему и снижать сопротивление, а также обводы с подъемом днища к корме, выраженной скулой и плавным переходом в более плоские поперечные секции для увеличения гидродинамической подъемной силы. Кроме того, обращает на себя внимание мощный фальшкиль: помимо функции защиты гребных валов и винтов, он сможет демпфировать качку. *Santa Maria T* является первой и единственной суперяхтой, на борту которой установлена оригинальная система успокоения качки AntiRoll голландской компании Dynamic Marine Systems.

Активными элементами системы AntiRoll являются имеющие две степени свободы и убирающиеся в корпус бортовые крыльевые стабилизаторы. Известно, что Wim van der Valk не чурается инноваций, но инновации не самоцель: главное — повышение уровня комфорта и безопасности судна и эффективности самой системы. Поэтому для определения возникающих на плавниках сил (на скорости и на стоянке) устройство подверглось полномасштабным тестам в опытовом бассейне. Как сообщают источники, результаты впечатляют: моделирование оказалось весьма точным, а снижение сопротивления плавников по сравнению с обычными активными рулями составило 75%.

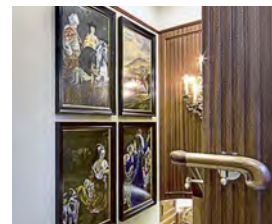
Понятно, что яхта оборудована носовым и кормовым подруливающими устройствами мощностью 60 л.с. каждое, а для обеспечения всех энергопотребляющих систем на борту в моторном отсеке установлены два генератора по 55 кВт. Да и вообще... Я внимательно прочитала почти 40 страниц технической спецификации и ответственно заявляю: на яхте есть все мыслимое и немислимое оборудование для безопасного плавания в океане.

**ОЩУЩЕНИЯ НА БОРТУ**

О компоновке яхты я расскажу чуть позже, а здесь попытаюсь передать возникшие на борту свои ощущения и эмоции.

При всей узнаваемости компоновочных и инженерных решений внутри яхта удивляет стилистикой интерьеров. Чтобы достойно их описать, следовало бы обратиться к музейному эксперту: интерьеры *Santa Maria T* скорее не яхтенные, но... дворцовые. Изгибы стульев у обеденного стола, комоды на высоких ножках, диванные валики, сложные потолочные плафоны, паркет... И повсеместно — картины: натюрморты, пейзажи, портреты. Понятно, что не оригиналы, но весьма качественные копии, полагаю, известных мастеров.

Могу ошибаться, но все это похоже на классический модерн XIX века. Или на ампи́р. Красиво безумно, совершенно не по-яхтенному, но... При всей своей «музейной начинке» *Santa Maria T* — яхта, способная совершать самые серьезные плавания. А внутреннее убранство — это выбор заказчика: на то и semi custom.



**ГАЛЕРЕЯ**

Живописные полотна разных жанров, в обилии присутствующие на борту яхты, создают атмосферу музея



## ЕСЛИ ПРИГЛЯДЕТЬСЯ

ОЛЬГА СЕЛЕЗНЕВА

### НОСОВАЯ КАЮТА

Туалетная комната носовой VIP-каюты с выгороженной душевой кабиной отделана мраморными поверхностями и снабжена изящной фурнитурой.



### ДЕТСКАЯ

Эту гостевую каюту с койками в два яруса (нижняя — queen size) можно использовать как детскую, хотя по отделке она немногим уступает остальным каютам яхты.



### КАМБУЗ

В плане оборудования эта судовая кухня даст фору многим домашним. Ее отличие также в том, что она ориентирована вдоль судна (на снимке видна дверь в салон, справа — дверь на палубу).



### МОТОРНЫЙ ОТСЕК

Здесь стоят дизельные двигатели Volvo Penta D16 MH (Marine Heavy) — с наибольшим у бренда объемом цилиндров. При обилии стоящего здесь оборудования работать в отсеке довольно комфортно.



**На первом развороте, вверху:**  
Подготовка *Santa Maria T* к спуску на воду.

**Сверху вниз, слева направо:**  
Обеденная зона.  
На стенах были бы уместны обелены, но это тканые экраны, закрывающие окна надстройки.

Салон с диванами, креслами и кофейными столиками. Классический интерьер совершенно не исключает самое современное электронное оборудование.

Мастер-каюта; слева от кровати находится дверь в туалетную комнату с ванной, справа — вход в гардеробную.

Гостевая каюта с двумя кроватями (левый борт).

Носовая VIP-каюта; как и в других гостевых каютах, здесь кровать имеет выдвижные ящики внизу.

Удачное архитектурно-функциональное решение — португальский мостик, позволяющий пройти с борта на борт, минуя фордек

Хардтоп над флайбриджем дает защиту от непогоды и палящего солнца тем, кто здесь находится

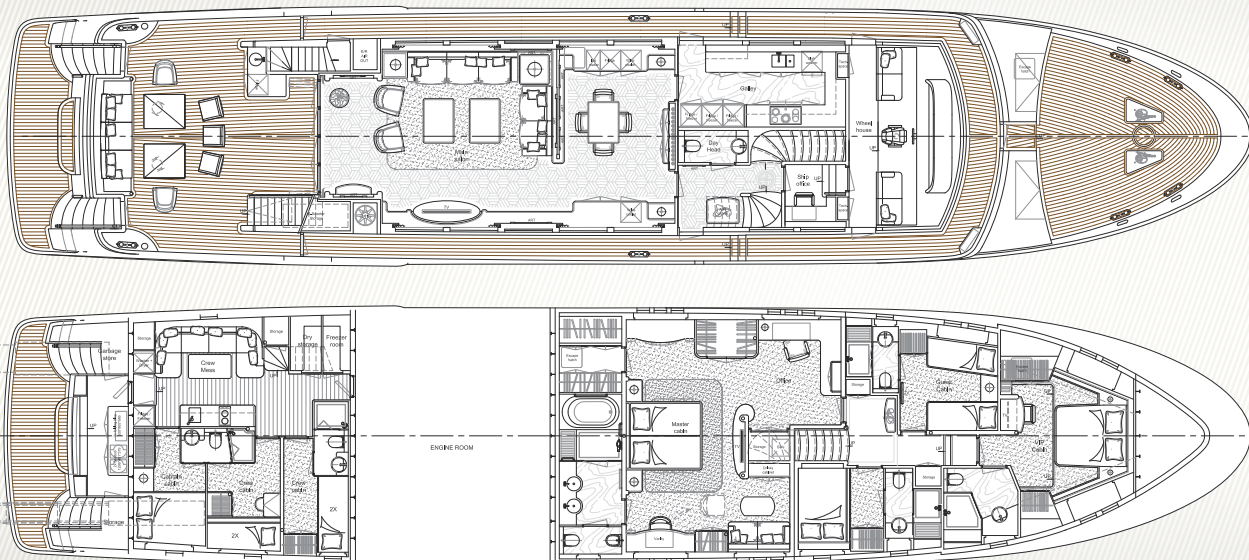
Свободная носовая палуба оставляет достаточно места и для работы с якорным и швартовным оборудованием, и для отдыха

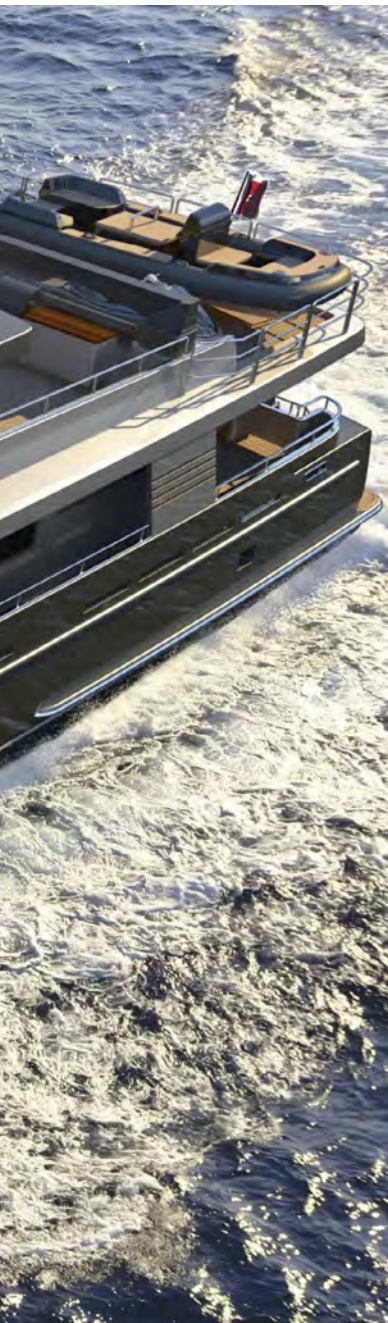


## ДОСЬЕ

длина 121 Ф (36,80 М)

ШИРИНА 25 Ф (7,75 М)





## ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ

Конфигурация и насыщенность оборудованием поста управления соответствуют самым строгим стандартам



Как и на многих современных яхтах, рядом с капитанским креслом стоят диваны

Редкое сочетание — яхта-эксплорер с музейным интерьером

## ПЛАНИРОВКА

На Wim van der Valk все яхты строят по принципу semi custom. Поэтому, говоря о планировке *Santa Maria T*, нужно понимать: она может быть в значительной степени пересмотрена на последующих яхтах Continental Four близкой длины.

Здесь же главная палуба организована традиционно для суперяхт таких габаритов: просторный кормовой кокпит с обеденной зоной; далее — салон со столовой в центре; поблизости — камбуз, дневной санузел и трап, ведущий вниз (к каютам) и наверх (на флайбридж). Заметное отличие лишь в том, что в носовой части палубы устроен пост управления, а не мастер-каюта, как на судах типа Raised Pilothouse.

Все каюты помещены на нижней палубе, включая апартаменты владельца, которые решительно огромны и занимают примерно треть всего обитаемого пространства палубы. Помимо большой кровати, здесь есть и рабочий кабинет, и зона отдыха, и туалетный столик, и объемная гардеробная. А ванная комната поражает площадью: даже если разделить это пространство надвое, получились бы пара вовсе не маленьких кают.

Для гостей предусмотрены еще три каюты: в носу и по бортам, с отдельными или двуспальными кроватями; в каждой, конечно, — собственный санузел. Помещение экипажа располагается в корме, за моторным отсеком, и жаловаться на жизнь команде явно не придется: пара двухместных кают с ярусными койками, капитанская — с большой кроватью, два санузла, собственный салон и камбуз. О его наличии заявлял манящий запах бифштексов на гриле; осматривая лодку, мы его почувствовали, только практически спустившись в жилой блок экипажа.

## НА ВОЗДУХЕ

Флайбридж простирается до самого транца, и, по нашим прикидкам, его длина составляет более 20 метров! Поэтому не удивляет, что наряду с просторной зоной отдыха здесь еще много места для водной техники — для экспедиционной яхты это важно. В кормовой части легко поместится 6-метровый тендер,

гидроцикл и кран для спуска всего этого на воду. Далее — свободная площадка с шезлонгами и баром. Хотите джакузи — будет, хотя на *Santa Maria T* заказчик решил без этого обойтись.

В центральной части, под защитой хардтопа, находится обеденная зона; помимо стационарных дивана и стола, здесь предусмотрено в достатке мобильных посадочных мест. Дальше в нос — верхний пост управления с тремя креслами и еще одним комплектом из дивана и пары столиков. Теоретически тут легко могли бы уместиться и два десятка гостей.

Еще одна открытая зона — носовая палуба с португальским мостиком — оставлена свободной, хотя места столько, что при желании можно было бы что-то придумать. Высокий фальшборт надежно защищает находящихся здесь от ветра и брызг.

## ВЕРДИКТ

Многие воспринимают эксплореры как брутальные суда для путешествий в труднодоступные, суровые места типа Аляски. А от голландцев всегда ждут верности традициям, и те не обманывают ожиданий. Но хотя происхождение *Santa Maria T* считается безошибочно, эта первая модель Continental Four совершенно не выглядит «морским танком» — ни снаружи, ни изнутри. В ней мореходные качества удачно рифмуются с известной легкостью яхтенной архитектуры, приправленной роскошными интерьерами. В целом, учитывая возможности этой яхты, — сочетание нетривиальное и весьма многообещающее как для верфи, так и для ее заказчиков.

Яхты серии Continental Four уже всюю строятся: сейчас в производстве находится очередной «траулер» длиной 23,95 м. Кстати, анонсирована серия Continental Five — еще более крупные экспедиционные суда с вертолетной площадкой и возможностью нести на борту пару больших тендеров и другую водную технику. Но это дело будущего, а сейчас хотелось бы выйти на *Santa Maria T* и убедиться в ее экспедиционных возможностях. То, что мы видели в Каннах, и репутация верфи Wim van der Valk сулят много интересного. **MBV**

**ДЛИНА**  
121 Ф (36,80 М)  
**ШИРИНА**  
25 Ф (7,75 М)  
**ОСАДКА**  
8 Ф (2,30 М)  
**ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ**  
250 Т  
**ЗАПАС ТОПЛИВА**  
30 000 Л  
**ЗАПАС ВОДЫ**  
6000 Л  
**ДВИГАТЕЛИ**  
1230 Л.С.  
**ДИЗАЙН/  
ИНЖИНИРИНГ**  
GUIDO DE GROOT DESIGN/  
GINTON NAVAL ARCHITECTS

# Наше королевство

Швеция всегда входила в десятку самых яхтенных стран мира и раньше многих поняла, что в XXI веке этот вид отдыха приобретет новые формы.

Текст и фото **Антон Черкасов**







*«По сравнению с коммерческими проектами в других областях, строительство яхт — очень странный бизнес»*

Около двух тысяч лет назад древнегерманское племя свеев назвало свои земли svear rike, что на их языке означало «наше королевство». В средние века этих искусных мореходов уже называли шведами, а флот их маленькой страны готовился к господству на Балтике. С тех пор минуло много штормов, но любовь к морю, как и прежде, передается шведами из поколения в поколение, разве что неповоротливые драккары их предков сменились парусными и моторными яхтами.

По данным Национальной ассоциации яхтенной индустрии Sweboat, в Швеции увлекаются яхтингом около 2,5 млн человек, и каждый третий бывает на воде хотя бы раз в сезон. Однако прошли те времена, когда люди уходили всей семьей путешествовать на лодке по островам на несколько недель; теперь шведы проводят на борту в среднем не более двух ночей, а днем в основном посещают кафе и рестораны, которых за последнее десятилетие вокруг Стокгольма заметно прибавилось.

«Наблюдаются два четких тренда, — поясняет Йонас Готберг, коммерческий директор Nimbus Boats. — Одни предпочитают уходить в море надолго и прово-

дить там время, другим лодка нужна для кратковременных выходов, чтобы, например, добраться до ресторана, съездить к друзьям или искупаться. Десять лет назад все они представляли собой единое сообщество, но сегодня дифференцировались».

Интересно, что на примере современной Швеции Европа наблюдает формирование нового поколения потребителей, которые считают, что жечь много топлива политически некорректно. Эти люди гордятся тем, что их машины и яхты могут развивать высокую скорость, но при этом потребляют умеренное количество горючего, оказывая минимальное негативное влияние на окружающую среду. Соответственно, они предъявляют совершенно новые требования к лодкам, и производители вынуждены к этому прислушиваться: времена, когда они диктовали условия, прошли.

Прежде к «дальним кордонам» Стокгольмского архипелага, на долю которого приходится половина из 60 тысяч шведских островов, отваживались ходить только просоленные «парусники». Теперь же, когда благодаря GPS-навигации даже новичок способен вести судно сложными узкими фарватерами, моторные лодки тоже забираются достаточно далеко. По своей природе шведы вообще очень любят путешествовать

**Жечь топливо уже не модно, и новому поколению нужны другие яхты**

**Сверху вниз:**  
Александра и Пьедер Асплунд (вверху) ушли из телекоммуникационного бизнеса в яхтенную индустрию и основали компанию Agari Boating.

Agari 950 представляет собой редкий пример семейного каютного катера-RIB, рассчитанного на северные акватории.

# Sport Palace

K R E S T O V S K Y

4 бассейна, теннисные корты,  
многофункциональный тренажерный зал,  
гольф-симуляторы и многое другое

## Новая система оплаты клубных карт для вашего удобства!

Впервые за свою практику клуб предлагает уникальную возможность оплачивать годовые карты в течение нескольких месяцев. Обязательное условие — непрерывная пролонгация договоров. В случае достижения ежемесячными платежами стоимости годовых абонементов – остаток года в подарок.

Подробности по телефону +7 (812) 913-84-94



Санкт-Петербург, Крестовский остров, Южная дорога, д. 9

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

тел. +7 (812) 913-84-94



**Низкая инфляция и кредитные ставки оживили интерес к яхтам**

и охотно отправляются в дорогу, например, в кемперах; они любят другие виды активного отдыха, поэтому яхтингу преданы не все. Но два прошедших лета вселили в шведскую яхтенную индустрию оптимизм, поскольку благодаря отличной погоде люди массово вернулись на воду. По словам Хансе Торслунда, менеджера Стокгольмского боат-шоу, покупательскому спросу также способствовали относительно низкие ставки по кредитам и невысокая инфляция. Однако на фоне повышения цен на недвижимость бизнесмены опасаются, что низкий процент по ипотечным кредитам и слабая кредитно-денежная политика могут привести к возникновению финансового пузыря, поэтому относятся к росту индекса потребительского доверия с некоторой долей скепсиса.

«Эта деятельность всегда сопряжена с рисками, — поясняет Йонас Готберг. — Но у Nimbus очень сильный в финансовом отношении новый владелец, который весьма заинтересован в том, чтобы не просто строить яхты, но и зарабатывать на этом. Не думаю, что за последние пять лет это хорошо получалось у многих, и, учитывая тенденцию, 2015 год для нас станет одним из первых прибыльных».

После экономического кризиса 2008 года для сокращения издержек некоторые из скандинавских верфей приняли решение о переносе производства в страны с относительно дешевой рабочей силой вроде Эстонии и Польши.

«О том, чтобы строить наши лодки в Швеции, речь не шла изначально, так как их цена была бы неконкурентоспособной, — рассказывает Пьедер Асплунд, в прошлом генеральный директор южноамериканского подразделения Ericsson, в 2006 году основавший компанию Agari Boating. — Мы попытались работать с Китаем, однако там сложно контролировать качество производства. В итоге мы пришли к сотрудничеству с польской верфью Delphia, где нашли оптимальное соотношение цены и качества».

«Состоятельные шведы, как и представители других северных наций, охотно приобретают недвижимость, летние дома в теплых странах вроде Испании, — добавляет Ларс-Оке Риден, главный редактор яхтенного журнала *Batliv*. — Соответственно, крупные яхты им логичнее покупать не дома, а по месту отдыха. Что касается мелких катеров, которые можно «штамповать» где угодно, то из-за дороговизны производства Швеции сложно конкурировать со странами Восточной Европы».

Однако спасение в выводе производства видят не все; например, Nimbus Boats выбрала диаметрально противоположную стратегию.

«Каждая из наших яхт на сто процентов произведена в Швеции, — подчеркивает Йонас Готберг. — Без сомнения, это усложняет борьбу с конкурентами, но такова наша стратегия, которая выражена в слогане «Почувствуйте разницу». Вместо наращивания объемов

**Сверху вниз, слева направо:** Многочисленные кафе и рестораны повсеместно выросли на островах Стокгольмского архипелага, став главной целью многих яхтсменов.

В Швеции по воде ходит всё, даже экскурсионные автобусы!

Покататься после учебы или работы на водном велосипеде или каноэ для шведской молодежи в порядке вещей.



## РЕСТОРАН НА ВЫСОТЕ



ТУНЕЦ С ПОМЕЛО И ЦУКИНИ  
890 руб.

УЛ. ЛЬВА ТОЛСТОГО, 9  
ГАЛЕРЕЯ «ТОЛСТОЙ СКВЕР», 10 ЭТАЖ  
**INFO & RESERVE 991 10 90**  
[WWW.NAKRYSHE.PARUSA-SPB.RU](http://WWW.NAKRYSHE.PARUSA-SPB.RU)



ТОЛЬКО СЫТЫМ ПОКОРЯЮТСЯ МОРЯ



РЕКЛАМА



— St-Petersburg —  
**PARUSA RMC**

## ПАНОРАМНЫЙ КАРАОКЕ-РЕСТОРАН



РИБАЙ СТЕЙК С ЦИТРУСАМИ  
990 руб.



ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ЯХТ-КЛУБ  
ПЕТРОВСКАЯ КОСА, 9  
**INFO & RESERVE 929 928 3**  
[WWW.PARUSA-SPB.RU](http://WWW.PARUSA-SPB.RU)



производства мы сфокусировались на качественном нишевом продукте».

За последние пять лет пик производства яхт пришелся на 2010 год, когда всего в стране было выпущено 8330 лодок. В 2013 году Sweboat зарегистрировала почти двукратный спад, но спустя год положение немного выровнялось, и в Швеции построили уже немногим больше 6000 корпусов.

Наибольший рост продаж сейчас наблюдается в сегменте алюминиевых катеров длиной 4–7 м. Для производителей вроде Anytec и Alukin прошлый год оказался достаточно удачным, и покупателей лодок такого типа они делят на две четкие группы. Первым нужны крепкие, недорогие в эксплуатации катера с мощными подвесниками, чтобы быстро добираться до островов, где находятся их дачи. Вторые относятся к числу профессионалов, которые работают на архипелаге. Активность также наблюдается и в сегменте небольших стеклопластиковых прогулочных лодок, где набирают популярность боурайдеры.

На сегодня в стране насчитывается около 900 тыс. прогулочных судов всех «мастей и калибров», но на моторные и парусные яхты с каютами приходится всего лишь 20% флота. В последние годы продать в Швеции бывшую в эксплуатации парусную яхту было крайне сложно, да и с новыми дела шли туго, поскольку у людей становится все меньше времени

**Швеция  
ведет  
активную  
торговлю  
яхтами  
с соседями**

ходить под парусом. Например, еще в 2008 году в стране ежегодно продавалось более 900 парусников, а пятью годами позже их число упало аж до 60 корпусов. С января по июнь 2015 года на экспорт было произведено всего 73 парусные яхты, 216 моторных яхт со стационарными двигателями и 1246 лодок с подвесными моторами и иными движителями, причем большая их часть ушла в соседнюю Норвегию. При этом показатели импорта значительно превысили экспорт — 172, 1546 и 7258 корпусов соответственно, а лидерство среди ввозимых судов занимают финские, немецкие, французские и произведенные в Китае лодки.

«Экспорт составляет важную часть нашего бизнеса, — поясняет Йонас Готберг, — и главными рынками являются страны Северной Европы, Франция и Турция. Также мы работаем с Китаем, Тайванем и США, но пока это скорее стратегический расчет на будущее, нежели большой объем сбыта».

К сожалению, в процессе недавнего экономического кризиса Швеция потеряла несколько сильных брендов, включая Nord West и Najad; эти верфи много лет строили очень хорошие яхты, но оказались неготовыми к возврату кредитов в полном объеме по внезапному требованию банков.

«Я всегда считал, что строительство яхт, например по сравнению со сферой теле-

**Сверху вниз, слева направо:**  
Йонас Готберг, коммерческий директор Nimbus Boats, на выставке в Каннах.

Небольшие яхты типа Coupe составляют в Швеции основную массу флота прогулочных судов со стационарными двигателями.

Ключевой фактор развития яхтинга — хорошая инфраструктура, и в Швеции с ней все в порядке.

**На странице справа:**  
В водах Стокгольмского архипелага есть место всем судам от мала до велика.



коммуникаций, — это в высшей степени странный бизнес, — признается Пьедер Асплунд. — Большинство верфей, которые мне знакомы, постоянно теряют деньги или в лучшем случае работают в ноль. Возможно, лишь Beneteau и Jeanneau удастся немного зарабатывать на массовом продукте, но остальные ничего не получают. Удивительно, как в яхтинге по сей день существуют сотни верфей, ведь по правилам большого бизнеса, если ты не в плюсе, то моментально вылетаешь.

Посмотрите, в каком положении сейчас три лидирующих шведских бренда. Nimbus — два банкротства за последние несколько лет, они борются, но вряд ли сейчас получают прибыль; Delta — мощная новая марка, но ее владелец, которого я хорошо знаю, делает деньги в других областях; Apytec — также два банкротства за пять лет, и новый владелец, бывший профессиональный хоккеист, постоянно вливает деньги в компанию, да еще и судится с прежним хозяином. Все они выпускают хорошие лодки, но если оценивать эффективность бизнеса, то возникает большой вопрос».

По словам Йонаса Готберга, сейчас, вслед за длинной и опасной рецессией, началось постепенное оживление рынка. Nimbus по-прежнему остается одним из самых продаваемых в Швеции брендов, но теперь инженеры и дизайнеры компании сосредоточились на обновлении ключевой линейки Соуре, которая всегда составляла костяк продаж.

«Чтобы начать зарабатывать деньги, нам нужно объединиться под крышей национальной Ассоциации и расширить границы рынка подобно тому, как это делают финны», — подчеркивает Пьедер Асплунд. Эту задачу шведским производителям помогает выполнять Sweboat, которая лоббирует интересы индустрии на государственном уровне и облегчает верфям участие в местных и зарубежных выставках.

Шведы вообще любят объединяться для решения насущных проблем: например, их круизная Ассоциация является одним из самых больших яхтенных сообществ в мире (более 42 тыс. участников) и занимается популяризацией морских путешествий. Параллельно с этой организацией действует Шведский яхтенный союз, который решает вопросы безопасности яхтинга, и Шведская парусная федерация, продвигающая парусный спорт.

Возможно, шведская яхтенная индустрия и уступает по эффективности таковым в Финляндии и Франции, но в ближайшие полсотни лет у нее есть шанс стать номером один по количеству использующих биотопливо прогулочных судов. Дело в том, что шведы помешаны на экологии и активнее всех в Европе отказываются от бензина в пользу спиртов, метана и биодизеля. Пока «зеленые» планы касаются в основном наземного транспорта, но едва критический порог будет преодолен, они примутся за яхты. И не сомневайтесь — у них это получится, ведь неспроста Швеция дала миру три десятка нобелевских лауреатов. **MBY**

## ДОСЬЕ

Рост ВВП  
**2,1%** (2014 г.)  
Прогноз роста ВВП  
в 2015 г. **2,5%**  
Уровень инфляции  
**-0,18%**  
Уровень безработицы  
**8,5%**  
Население  
**9,7 млн**  
Длина береговой  
линии **2700 км**  
(без островов);  
**8000 км** (с учетом  
островов)  
Число марин **1500**  
Число яхт-клубов  
**>1000** (свыше  
250 000 членов)

# На горизонте — будущее



Слагаемые рыночного успеха любой новой яхты — широкие технологические возможности верфи, талант дизайнеров/конструкторов и точное соответствие потребительскому спросу. Похоже, все эти составляющие умело реализованы в новаторском проекте Horizon FD85.

Текст **Алексей Максимов** Фото **Horizon Yachts**



Обзор Horizon FD85 я проведу по такому сценарию. Скажу о потенциале верфи, дизайнерах, создавших художественный образ, интерьеры и конструкцию судна, коснусь его устройства, одновременно пытаясь понять, насколько точным ожидается попадание модели в рыночную нишу.

## ВЕРФЬ

Основанная в 1987 году Horizon Yachts (Тайвань) ныне входит в пятерку верфей, выпускающих моторные яхты категории custom (по критерию совокупной длины корпусов), а по числу строящихся на верфи проектов даже опережает некоторых из лидеров (GlobalOrder Book 2014). За три без малого десятилетия на верфи построено более 750 яхт, длина 160 из них превышает 80 футов. Наиболее популярные типы судов — моторные яхты, суперяхты, катамараны и эксплореры. Посему нет особой нужды



## ФЛАЙБРИДЖ

Большое пространство (площадь 50 кв. м) позволило также установить здесь кран для спуска/подъема тендера

в доказательствах наличия производственных мощностей, самого современного оборудования, технологий, квалифицированных кадров и всего прочего, что необходимо верфи для успешного бизнеса. У Horizon есть и собственное конструкторское бюро, которое участвует в разработке проектов вместе с приглашенными дизайнерами.

## ДИЗАЙН, КОМПОНОВКА

Дизайном и техническим проектированием Horizon FD85 занимался голландец Кор Д. Ровер — дизайнер, гидромеханик, инженер, много лет сотрудничавший с верфью Mulder. Его проекты — *Skyback* (80 м, верфь Fincantieri), *Nameless* (41 м, Mondo Marine), *Lady Dee* (47 м, Acico Yachts), *Azimut Magellano 43 и 50* и др.

Судя по фотографиям, яхта обещает быть интересной, броской и неожиданной. Внимание привлекают форма корпуса (форштевень, скула), надстройки, которая в носовой части плавно переходит в надводный борт, а



**Такой  
интерьер  
со свободной  
планировкой  
выбран  
заказчиком**

также конфигурация остекления. Все очень нетривиально. Вот оно, великое преимущество стеклопластика, дающего свободу и простор фантазии!

Правда, в одном из интервью Кор Д. Ровер заметил, что не стремится никого удивить — ни дизайном, ни размерами своих проектов. Он против нарочитой экстравагантности, показной роскоши, перегруженных интерьеров и стремится найти «вечные линии», чтобы яхта всегда была современной, не выпадая из моды. Трудно комментировать соответствие слова и дела, но необычный, даже футуристический стиль яхты, ее индивидуальность и, как следствие, запоминаемость здесь очевидны. И можно допустить, что предложенные Ровером формы не устареют еще долго.

Дизайнера явно привлекает обилие стекла. Сегодня технологии настолько продвинулись, что можно формировать большие непрерывные стеклянные секции, не опасаясь за прочность и безопасность, о чем лет десять назад только мечтали. На Horizon FD85 в салоне, как и в мастер-каюте, стеклянные секции окон от пола до потолка должны давать уйму света в помещения и шикарные морские виды. Ты на борту яхты, в тепле, в безопасности, но в то же время вода — вот она, совсем рядом...

Планировка у Horizon FD85 такая (semi custom). На главной палубе, как у большинства яхт типа RPH (Raised Pilothouse), расположены салон и мастер-каюта (ходовая рубка между ними). На борту еще четыре пассажирские каюты с удобствами — две зеркально расположенные VIP-каюты (мидель) и две гостевые (носовая часть); все каюты, конечно, двухместные. Экипаж обитает рядом с моторным отсеком: туда попадаешь с левого борта и с кормовой платформы.

В кокпите стоят диван, стол/столы и приставные стулья: пожалуйста, пообедайте! Проход на фордек, также с диванами, устроен по правому борту. Из кокпита два основательных трапа (не какие-нибудь досочки на трубочках) ведут на флайбридж, где есть рулевая консоль, бар, диваны, лежанка для загорания и джакузи — идеальное место для беззаботного отдыха. Оттуда трап ведет в ходовую рубку, и быстро перейти от одного поста управления к другому не составляет никакой проблемы.

### **FAST DISPLACEMENT**

Индекс FD в названии Horizon FD85 расшифровывается как Fast Displacement. Под этим понимается специфическая форма корпуса, позволяющая эксплуатировать данное судно в среднем диапазоне скоростей, располагая



### **ВЕРФЬ**

Horizon FD85 в эллинге верфи на этапе достройки. Монтаж корпуса и надстройки уже завершен, идут работы с оборудованием, системами, а также отделка интерьеров

**На странице слева, сверху вниз:**

Контрастную цветовую гамму яхты (черное с белым) в салоне оживляет яркая обивка мягкой мебели и дерево пайол.

Свет в мастер-каюту поступает через огромные окна и прозрачную панель в подволоке.

Искусство художника — несколькими штрихами-деталью оживить прежде «слепые» панели (салон, вид в нос).

**Сверху вниз, слева направо:**

На флайбридже по левому борту — пульт управления, по правому — отделанный мрамором ветбар.

Обеденная зона в кокпите с двумя столами, которые можно объединить.

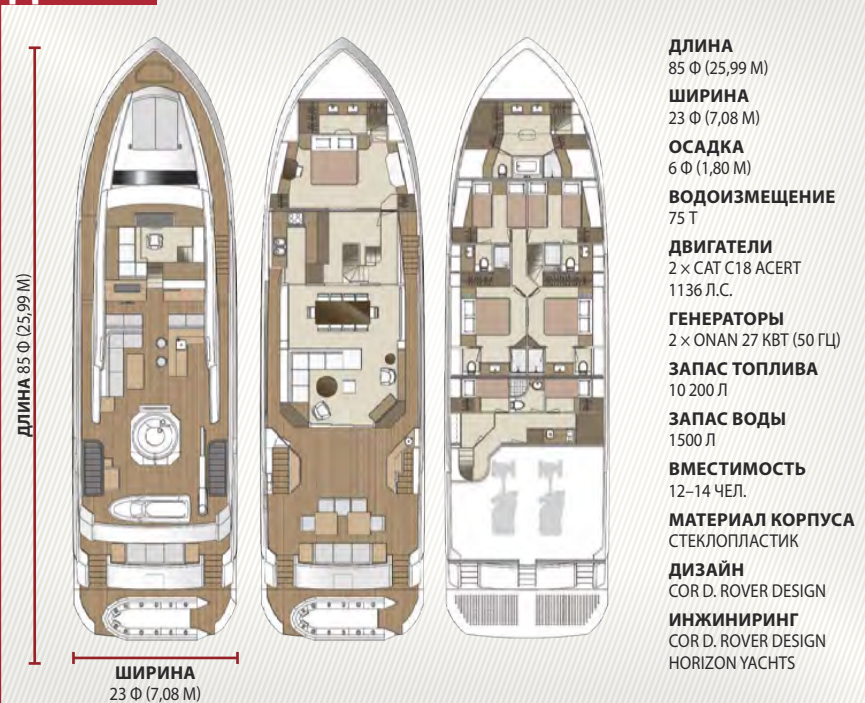
Джакузи на флайбридже — норма или излишество? В любом случае, это большое удовольствие.



существенным запасом хода, и вместе с тем развивать относительно высокую скорость на полных оборотах двигателей. То есть мы имеем дело с двухрежимным корпусом — это тоже запрос рынка, воспринятый рядом верфей, в том числе Horizon Yachts.

Под мощностью 2272 л.с. от двух Cat C18 расчетная скорость Horizon FD85 составляет 16 узлов (максимум) при экономическом ходе 10 узлов. Важно, чтобы режимы не сопровождалось пиковыми значениями сопротивления и чрезмерным расходом топлива. Для этого при помощи цифрового моделирования процессов обтекания корпуса (Computational Fluid Dynamics) проведена оптимизация обводов, суть которой верфь не раскрывает. Как, впрочем, и расчетную дальность плавания. Единственное, что известно и хорошо заметно, — характерный для корпусов Fast Displacement вертикальный форштевень, призванный эффективно рассекал волну и дающий, как сообщает верфь, увеличение полезного объема в носу на 25%.

Яхтенный рынок многолик, и Horizon FD85 наверняка будет востребованной. А насколько точны расчеты, мы узнаем довольно скоро: яхта находится на этапе достройки (монтаж надстройки и корпуса завершен), дебютный показ судна намечен на март 2016 года на Taiwan International Boat Show, а перед этим оно пройдет полный цикл испытаний. **МВУ**

**ДОСЬЕ**

# Лекарство от старости

Генуэзская компания Amico & Co входит в тройку самых современных верфей, которые специализируются на рефите суперяхт в Средиземноморском регионе. Ее средняя годовая загрузка — порядка сотни проектов: от быстрого мелкого ремонта до масштабных вмешательств в конструкцию судна, которые длятся более года.

Текст **Антон Черкасов**  
Фото **Amico & Co,**  
**Freaklance, Canale**

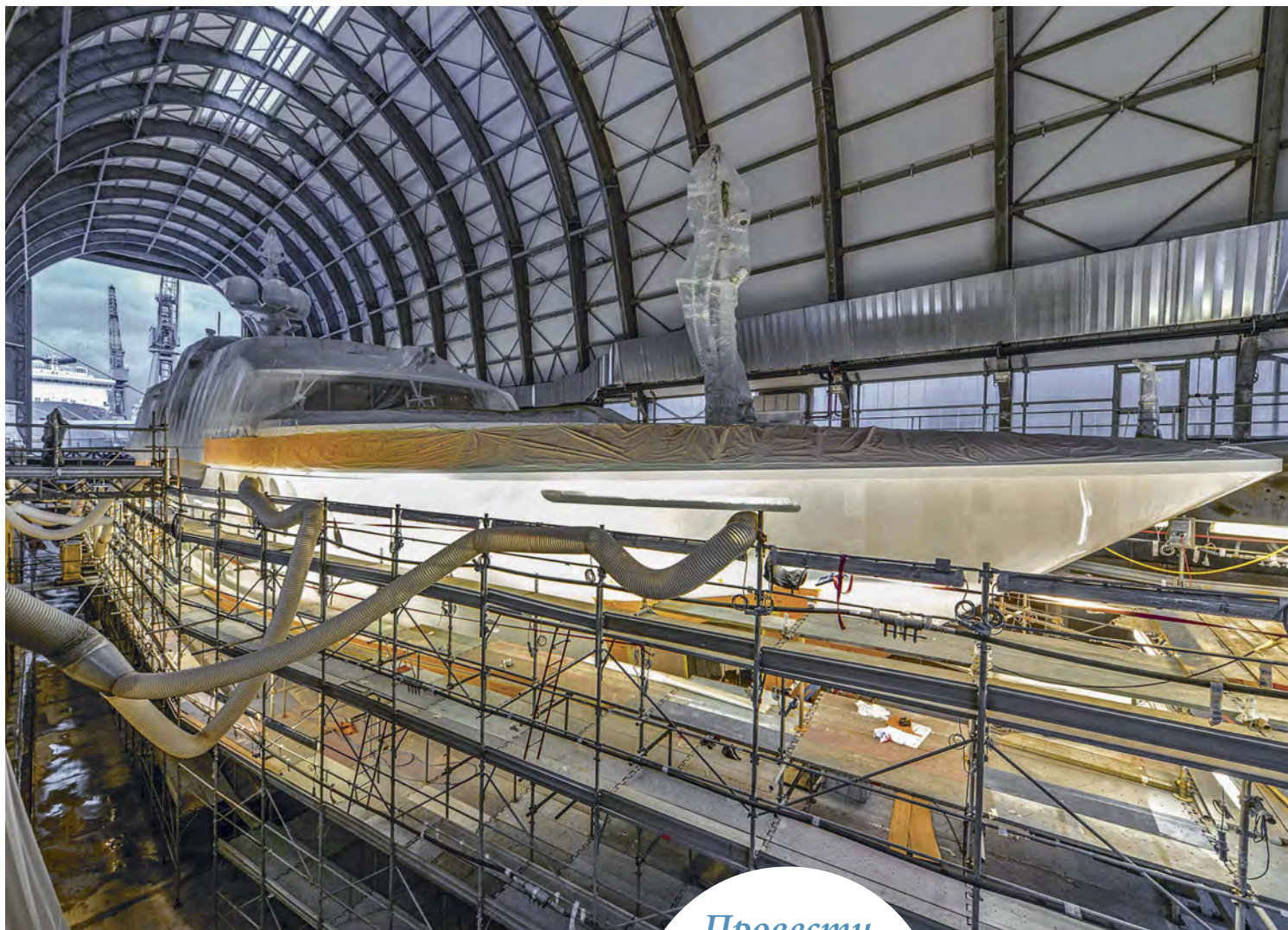




**И**стория этого семейного предприятия началась в 1799 году, когда Маттео Амико основал верфь в Лоано, и с тех пор уже пять поколений его потомков развивают этот мощный судоремонтный бизнес. Сотрудничая с коммерческими судоходными компаниями, в XX веке Amico & Co накопила огромный опыт, особенно в вопросах борьбы с коррозией и покраски корпусов, поэтому с расцветом индустрии суперяхт верфь стала одной из немногих, готовых предложить высококачественные услуги рефита по конкурентной цене. И если в конце 1990-х годов подавляющую часть ее клиентов составляли итальянцы, то сегодня более половины заказчиков приходят из других европейских стран, а также из Азии и США.

*Для нас вполне естественно, что после рефита яхта становится даже лучше, чем была в момент выхода с верфи, поскольку мы стараемся улучшить конструкцию*





**На странице слева,** Альберто Амико управляет семейной компанией уже в шестом поколении.

**Сверху вниз:** В среднем через компанию ежегодно проходит около сотни судов.

Во время Monaco Yacht Show 2015 нам удалось встретиться с Альберто Амико, который присоединился к семейному делу сразу после получения инженерного образования в 1988 году и уже спустя три года организовал отдельное направление по рефиту суперяхт. Сегодня Альберто занимает пост управляющего директора Amico & Co и получает огромное удовольствие от своей работы.

Вполне можно решить, что ремонтировать яхты гораздо скучнее, чем создавать их с нуля, однако у Амико на этот счет иное мнение.

«На мой взгляд, провести качественный рефит гораздо сложнее, чем построить новую яхту, — поясняет он. — Со стороны может показаться, что этот процесс практически лишен дизайнерской составляющей, но все наши крупные рефиты демонстрируют обратное. У полностью перестроенного судна появляются новые линии корпуса и надстройки, изменяется скорость и планировка, добавляются двери, тендеры и многое другое. Мы сталкиваемся с огромным объемом инженерной работы, а времени на нее отводится существенно меньше, чем при постройке. И главное — в итоге владелец все равно получает фактически новую яхту!»

Благодаря грамотному управлению Amico & Co смогла без потерь пережить кризис 2008 года, когда за право получить заказ на рефит одновременно боролись до десятка верфей. В итоге сегодня репутация компании уже работает сама на себя: люди первым

**Провести  
серьезный  
рефит гораздо  
сложнее, чем  
построить  
новую яхту**

делом обращаются в Amico & Co, и только потом рассматривают другие предложения, если их что-то здесь не устроило.

«Порой владельцы боятся отдавать свою яхту на рефит, — рассказывает Альберто Амико, — и чтобы избавиться от сомнений, нужно не просто выбрать подходящую верфь, но поручить менеджмент всех процессов надежной компании, которая постоянно и полностью контролирует ситуацию. Это позволит оставаться в рамках заранее согласованных сроков, стоимости и качества работ. Для этого необходимы опытные менеджеры как со стороны верфи, так и со стороны заказчика. Меня порой поражает, сколько людей отказываются нанимать профессионалов, которые бы сэкономили им кучу времени и денег!»

Но тут возникает резонный вопрос: как распознать профессионального менеджера рефит-проектов?

«В нашей сфере главную роль играет репутация, — отвечает Альберто. — Если владелец яхты впервые затевает большой рефит, то лучше начать с расспросов разных людей о той или иной компании, поскольку репутация не появляется из ниоткуда, но скрупулезно зарабатывается день за днем. К сожалению, в нашей индустрии много случаев, когда люди заявляют о том, что могут выполнить определенные работы, но в действительности у них нет ни опыта, ни возможностей».

В Amico & Co гордятся тем, что специалисты компании умеют проводить рефиты не только металли-

ческих судов, но и классических деревянных парусников. На территории верфи редко можно увидеть менее 30 яхт, на которых одновременно идет рефит, и значительную их часть составляют именно парусные суда.

«Чтобы вы могли получить представление о том, какие рефиты делает Amico & Co, приведу два примера, — продолжает Альберто. — У нас есть два постоянных клиента: один владеет скоростной Wally Power на газовых турбинах, а второй — хозяин деревянного парусника *Shamrok V* (яхта J Class, построенная в 1930 г. для Томаса Липтона. — Прим. авт.). Благодаря надежным поставщикам и субподрядчикам, с которыми мы работаем не один десяток лет, наша верфь может успешно выполнять весьма специализированные рефиты, в том числе и уникальных судов».

Конечно, бывают ситуации, когда проводить рефит экономически не выгодно. Например, в случае очень старых деревянных судов. Однако на крупных стальных яхтах с изначально надежной конструкцией сложностей с доступом к системам и ключевым узлам для их обновления, как правило, не возникает.

Помимо прочего, Amico & Co является авторизованным сервисным центром MTU, Caterpillar и Northern Lights, что дает компании возможность проводить ремонт двигателей любой сложности, включая капитальный, а также устанавливать новые моторы. Все это сопровождается рутинными процедурами по уменьшению вибрации и шума,

центровке гребных валов и монтажу стабилизаторов качки. Как и многие современные верфи, Amico & Co использует систему электронного менеджмента, в данном случае — программу собственной разработки под названием AMIS, которая позволяет не только поддерживать строгий порядок проведения работ с записью каждой операции, но и сохранять важную информацию для последующих проектов.

«Средний возраст мирового флота суперяхт растет, и в последние годы Amico & Co вкладывает много средств в развитие инженерного отдела, поскольку это становится приоритетным направлением, — воодушевленно рассказывает Альберто. — За прошедшие 15 лет многие технологии устарели, и сегодня замена бортовых систем составляет значительную часть операционного бюджета рефита. В ходе строительства нового судна верфь по сути собирает его из частей, и почти всегда различные узлы и системы устанавливают субподрядчики. Мы же относимся к небольшому числу тех компаний, которые делают это самостоятельно, а также своими силами производим, например, покрасочные работы, чтобы максимально контролировать качество и расходы».

Один из самых выдающихся недавних рефитов, который провела Amico & Co, прошел на моторной яхте *Reborn*. Результатом был очень доволен и ее владелец, и участники чартерного рынка, где обновленная лодка обрела популярность.

#### Внизу:

Главный салон яхты *Reborn* (верфь Amels) после рефита на Amico & Co.

#### На странице справа, сверху вниз:

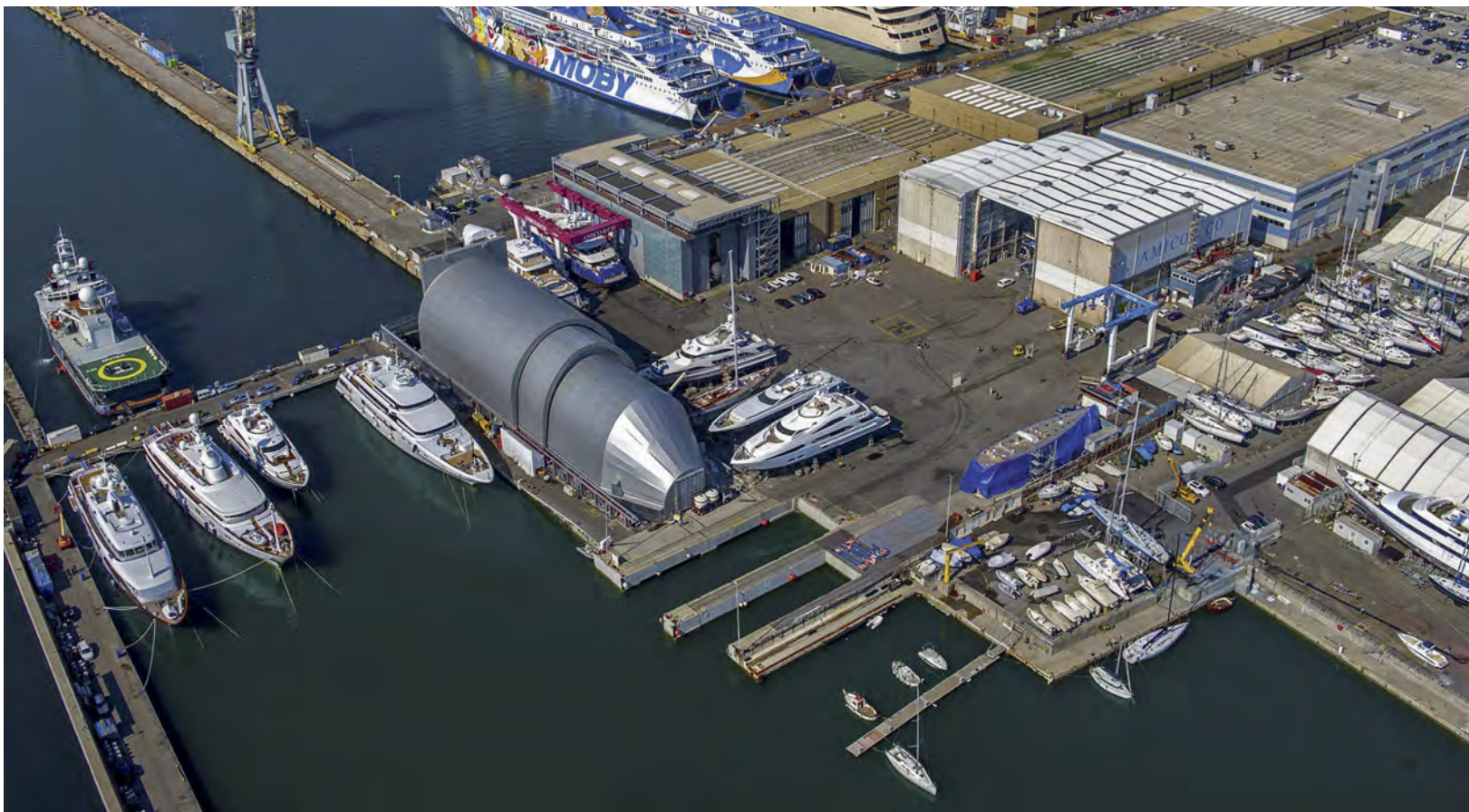
Один из сухих доков верфи с подвижной телескопической крышей.

На Amico & Co умеют не только ремонтировать стальные яхты, но и бережно восстанавливать деревянные суда.

Специалисты компании самостоятельно производят сложный ремонт дизельных двигателей и генераторов, а также устанавливают новые агрегаты.

**Amico & Co**  
постоянно  
развивает  
собственный  
инженерный  
отдел



**AMICO & CO**

ОБЩАЯ ПЛОЩАДЬ  
ТЕРРИТОРИИ **30 000 М<sup>2</sup>**

ПЛОЩАДЬ АКВАТОРИИ  
**20 000 М<sup>2</sup>**

**20** ШВАРТОВНЫХ МЕСТ  
ДЛЯ РЕФИТА СУДОВ  
ДЛИНОЙ ДО **110 М**  
ПЛОЩАДЬ МАСТЕРСКИХ  
**4500 М<sup>2</sup>**

КРУПНЕЙШИЙ В ЕВРОПЕ  
САМОХОДНЫЙ КРАН  
ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬЮ  
**835 Т (СУДА ДО 60 М)**

НОВЫЙ СУХОЙ ДОК  
С ТЕЛЕСКОПИЧЕСКОЙ  
КРЫШЕЙ ДЛЯ ЯХТ  
ДЛИНОЙ ДО **102 М**

ВТОРОЙ СУХОЙ ДОК  
ВМЕЩАЕТ СУДА ДЛИНОЙ  
ДО **90 М**

БЕРЕГОВОЕ  
ЭЛЕКТРОПИТАНИЕ  
ДО **500 А**

«Для нас вполне естественно, что после рефита яхта становится даже лучше, чем была в момент выхода с верфи, поскольку мы не только делаем косметический ремонт, но также стараемся улучшить конструкцию, — говорит Альберто Амико. — К тому же, насколько я знаю, впоследствии *Reborn* была продана за гораздо большую сумму».

Для владельцев яхт Amico & Co предлагает консерж-услуги по организации их пребывания на верфи, а для команды, которая, как правило, выполняет во время рефита простые задачи вроде покраски якорей и калибровки цепей, на территории оборудована круглосуточная зона отдыха, питания и офисной работы. Поскольку верфь расположена всего в 15 минутах езды от исторического центра Генуи, экипажу не приходится скучать вечерами во время длительных рефитов, не говоря уже о том, что Альпы с их горнолыжными курортами видны прямо с побережья.

В конце нашего разговора я задал Альберто Амико вопрос, который давно меня интересовал: что происходит со старыми интерьерами и мебелью, которые удаляют с яхты в ходе полного рефита? Учитывая обилие ценных материалов и дизайнерских вещей, можно было бы предположить, что они уходят с молотка или, например, оседают у кого-нибудь на даче. Оказалось, ничего подобного не происходит.

«Поскольку Amico & Co сертифицирована по стандарту экологического менеджмента ISO 14001, мы просто разбираем старые интерьеры и утилизируем их по установленным законом правилам, а мебель иногда идет на реставрацию, — раскрывает секрет Альберто. — Повторно использовать отделку довольно сложно, так как большая часть элементов была склеена или закреплена на саморезах, поэтому собирать их заново трудно и не имеет смысла». МВУ





# Приглашение к путешествию

В начале XVI века моряк и путешественник Фернан Магеллан совершил первое кругосветное плавание. Прошло без малого 500 лет, и теперь его имя носит целая линейка яхт итальянской верфи Azimut. Знакомьтесь: новая модель Azimut Magellano 66.

Текст Алексей Максимов Фото Azimut Yachts

**К**аннский дебют Azimut Magellano 66 — пятой модели в линейке траулерных яхт верфи Azimut — получился весьма эффектным. Мало того что яхта пользовалась повышенным вниманием публики (что, правда, осложняло доступ «к телу» для осмотра), так она еще отхватила престижную и желанную многими премию World Yachts Trophies как самая инновационная в категории 50–80 футов. И награда эта заслуженная.

## ВСТРЕЧАЕМ ПО ОДЕЖКЕ

Первая модель линейки Magellano 76 появилась в 2008 году. Тогда все писали, что верфь Azimut предложила новый стиль яхтинга на моторных судах — свободу продолжительных круизов в домашнем комфорте — и новый их тип. Идея прижилась: отличные ходовые качества, свободные интерьеры, комфортные для долгого пребывания в море, неустаревающий стиль — нынче это тренды в яхтостроении.

Magellano 76 сразу окрестили modern trawler (новомодный траулер). В английском языке очень важно произношение, и однажды слово trawler я принял на слух за traveler (путешественник). И тут же посчитал это удачей: все же траулерные яхты имеют более выраженную архитектурную и мореходную специфику.

В ключе той же новаторской философии создан и Azimut Magellano 66, занявший свое место в линейке среди моделей длиной 43, 53 и 76 футов. Архитектурный дизайн и концепцию (куда входит, полагаю, компоновка яхты) разрабатывал известный и талантливый маэстро из Голландии Кор Д. Ровер, участвовавший в проектах Azimut Magellano 43 и 50, а корпусом занималась компания Pierluigi Ausonio Naval Architecture совместно с Azimut Yachts.

Нет нужды описывать облик Azimut Magellano 66: его характерные формы — высокий надводный борт, оригинальное остекление корпуса и надстройки, сама надстройка — хорошо видны на фотографиях. Скажу только, что вся эта эстетическая оболочка наполнена яхтенными функциями, главной из которых остается отдых и удовольствие. Этой идее подчинена организация кокпита с диваном и столом в тени длинного свеса флайбриджа, зоны отдыха с диванами и столом в носу, достаточно крупного открытого мостика. Там, кроме поста управления, поместились обеденный стол, лежанка для загорания и еще осталось место для шезлонгов...

Все перечисленное нам уже не раз встречалось на разных яхтах, но, обладая индивидуальными формами, расставленные особым порядком, все эти детали создают неповторимый, запоминающийся образ Azimut Magellano 66.



## САЛОН И КАЮТЫ

Примечательный аспект яхты — организация обитаемого пространства и интерьер. В Magellano 66 продолжили предложенную на предыдущих моделях концепцию свободных интерьеров, и лодка оказалась необычайно просторной для своей длины: в ней полно места для отдыха и общения. А для чего еще люди ходят в море на яхтах, если не считать приключений и географических открытий?!

Компоновкой, как уже говорилось, занимался Кор Д. Ровер, а интерьерные композиции «сочиняли» дизайнеры Azimut Yachts. На тест нам досталась яхта в версии Navetta, и в салоне, помимо большой сдвижной двери в кокпит, была еще одна, отделяющая пост управления и камбуз. Но есть специальное «окно» в салон, так что подавать к столу вполне удобно.

Если это будет кто-то из приглашенного экипажа, особенно маячить перед гостями ему не придется: из камбуза есть дверь на палубу для незаметной миграции команды по судну. В салоне — его пайол, как и вся палуба, организован в одном уровне — есть угловой диван, обеденный стол, мебельные тумбы с ТВ-экраном

50'и баром, масса закрытых объемов для хранения оборудования (развлекательного, бытового) и вещей — все в базовой комплектации.

Стилистика оформления салона, отделанного деревом и меблированного в кремово-пастельной цветовой гамме, современная и вполне изящная. Особое внимание привлекает остекление: его длинная полоса дает широкоформатную картинку за окном, сюжет и привлекательность которой зависят только от того, скучает ли лодка в марине или ходит по морям, время от времени останавливаясь в сказочных местах.

На нижней палубе расположены мастер-каюта во всю ширину корпуса, две VIP-каюты и еще одна гостевая с койками в два яруса; ее можно использовать в качестве кладовой или подсобки. Итого на борту могут расположиться с ночлегом восемь гостей плюс двое из экипажа.

Довольно светлая мастер-каюта функциональна, практична (гардеробы, ящики, туалетный столик, рундук под койкой) и в то же время вполне изящна. Не забыты шкафы и укладки в остальных каютах. Наличествуют даже стиральная и сушильная машины (вынесены в коридор).

*На яхте реализована концепция свободного интерьера*



## СТОЛОВАЯ

Обеденная зона в салоне зрительно выглядит обособленной, но не выпадает из общей интерьерной композиции



**Вверху крупно:**  
Салон, организованный в одном уровне и поделенный на зоны — диванную и обеденную. В версии Navetta ходовая рубка и камбуз (в глубине) отгорожены переборкой со сдвижной дверью.

**Сверху вниз:**  
Угловой диван в зоне отдыха салона (левый борт).

VIP-каюта в носу; обратите внимание на бортовые иллюминаторы, зеркало, отделку поверхностей и обивку мягкой мебели.

Просторная мастер-каюта, оформленная в той же стилистике, что и остальные каюты, но гораздо богаче.

Ванная комната мастер-каюты с выгоревшим душем и мрамором в отделке.

На борту любой яхты не бывает избытка пространства, поэтому задача дизайнеров — грамотно его организовать. Например, как на Magellano 66.

## ОБВОДЫ И ХОДКОСТЬ

Как уже говорилось, одна из концептуальных идей Magellano 66, продолжающая философию всех моделей линейки, — то, что Azimut называет двухрежимным корпусом (Dual Mode Hull). Смысл в минимизации гидродинамического сопротивления в водоизмещающем и переходном режимах движения и обеспечении желаемой мореходности судна. Это достигается, в первую очередь, за счет формы корпуса.

Теоретически проектировать судно на «горбовой» режим движения при относительной скорости (число Фруда) 1,9–2,0 не выгодно: на пике сопротивления заметно возрастает расход топлива и, соответственно, снижается дальность плавания. Но, как выясняется, не все законы имеют однозначное практическое применение: многие владельцы яхт предпочитают иметь возможность в условиях приближающегося шторма быстро убраться в спасительную гавань, не думая об экономии горючего. А ходить на большие расстояния можно на скорости 8–9 узлов: «всего-то» надо выбрать правильные обводы.





## ДОСЬЕ

ДЛИНА 66 Ф (20,15 М)

ШИРИНА 17 Ф (5,44 М)



В корме нашлось место для экипажа, а V-образные редукторы позволили получить дополнительный объем для кают.

Мастер-каюта на миделе от борта до борта — типовое решение для многих яхт. Здесь она особенно светлая и просторная.

Эту двухместную каюту с кроватями в два яруса при желании можно преобразовать в кладовую или подсобное помещение.

## ХАРАКТЕРИСТИКИ

**ДВИГАТЕЛИ** 2 x Volvo Penta D13-800, 800 л.с. при 2300 об/мин, 6 цилиндров, 12,8 л, дизель, угловая передача

РЕЖИМЫ						ECO						FAST	MAX
Об/мин	600	1000	1250	1500	1750	2000	2260						
Скорость	5,5	8,9	10,5	12,1	15,3	19,1	23,7						
Расход	9	33	63	112	164	222	305						
Миль/л	0,61	0,27	0,17	0,11	0,09	0,09	0,08						
Запас хода	2475	1092	675	438	378	348	315						
Уровень шума	59	64	68	69	73	74	80						

Скорость в узлах, расстояние в милях, расход в л/ч, запас хода с учетом 10% резерва, уровень шума (салон) в дБА. Указанные величины основаны на показаниях бортовых приборов и могут отличаться от полученных вами данных. Загрузка: 64% топлива, 75% воды, 10 человек на борту. Температура воздуха +21 °С, сила ветра при скоростных заездах 2-3 м/с, волна 1 балл.

**На странице слева, сверху вниз:**  
Довольно плотная, но функциональная компоновка флайбриджа с рулевой консолью на правом борту.

На верхней палубе есть где посидеть и полежать под солнцем: диваны стоят на носу, у борта, в корме, плюс остается место для шезлонгов.

Диваны с подушками и столик на фордеке — отличное место для завтрака al fresco, особенно удачное, если яхта ошвартована кормой.

Флайбридж, протянувшийся до самого транца, просто огромен и разделен на две большие зоны отдыха, легко вмещающие компанию из 10 человек.

А при установленном тенте создается ощущение, что это еще один салон.

В боковинах капа и его носовых секциях устроены рундуки для кранцев, швартовов и т. п. Их не придется доставать из «недр» и тащить вдоль всего борта.

Ходовые качества Azimut Magellano 66 на тесте превзошли расчетные показатели в отношении скорости и дальности плавания.

**На этой странице:**

Хорошо оборудованный камбуз расположен рядом с постом управления, и вся эта рабочая зона отделена от салона сдвижной дверью.

Оборудование поста управления не вызывает вопросов. Если надо выйти наружу, для этого есть дверь на левом борту.



## ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ



**По уровню оборудования, включая навигацию, это океанская яхта**

Их разработку начали давно. В результате получился корпус с двойной скулой и вертикальным форштевнем; помимо его способности рассекать волны, объем носовых образований, добавляя плавучести в носу, повышает всхожесть на волну, способствует снижению килевой качки и заливаемости палубы. Подобные оригинальные обводы у других брендов получили название FDHF (Fast Displacement Hull Form).

На тестовой лодке стояли два дизельных Volvo Penta D13 мощностью по 800 л.с. Сам тест прошел на удивление гладко, без каких-либо «адмиральских эффектов», когда что-то неожиданно выходит из строя и приходится комкать программу испытаний. Мы измерили скорость и против заявленных верфью 22 узлов получили 23,7 узла. Это очень неплохо: запас при ходе на волне не повредит. Вместо 900 миль дальности плавания на скорости 9 узлов, как прогнозировала Azimut, расчет показал 1000 миль (при 10% запаса), а на скорости 6 узлов дальность удваивается. Это весьма прилично для подобной лодки и важно для того, кто хочет уходить далеко: море не шоссе, где заправки стоят через каждые 5–10 км.

Скажу еще о двигателях. Они имеют Rating 5, что подразумевает их грамотную эксплуатацию без длительного «насилования» на полных оборотах. Короче, действуйте по инструкции — и не пожалеете. А кривая расхода топлива соответствует стендовым показателям двигателей, что является дополнительным свидетельством достоверности измеренных характеристик.

По результатам теста видно, что первый горб сопротивления соответствует режиму 1500–1600 об/мин (12–14 узлов). Яхта проходит его незаметно: во всем

диапазоне оборотов ходовой дифферент не превышает 4°. Маневренность у судна нормальная, равно как и устойчивость на курсе... В общем, все хорошо, если не считать такую негативную сторону «гладкого теста», как отсутствие волнения для проверки справедливости рассуждений о мореходности. Однако раннее сентябрьское утро в Каннах, когда проходил тест Magellano 66, выдалось каким-то особенно умиротворенным...

## ВЕРДИКТ

Говоря о Magellano 66, многие издания и сайты как мантру повторяют слова: «Это мегаяхта при длине всего 20 метров!». Понятно, что парадоксальная характеристика имеет хвалебный оттенок, однако... Но что поделать, если «20-метровая мегаяхта» у меня вызывает ассоциацию с другим термином из нашего времени — «мини-супермаркет»?! Что, по сути, есть небольшой магазинчик, где продают кое-что из продуктов и товаров первой необходимости, но в небольшом количестве и в ограниченном ассортименте.

Вот поэтому я не стану называть Azimut Magellano 66 мегаяхтой с какими-либо оговорками — звучит уничижительно. Это НАСТОЯЩАЯ яхта, пусть недотягивающая по дальности хода до категории «эксплорер», но в которой есть АБСОЛЮТНО ВСЁ, что должно быть и бывает на серьезных яхтах океанского класса, причем в ДОСТАТОЧНЫХ объемах. Яхта, привлекательная внешне и с отличными интерьерами, причем не обремененными излишествами. Вот за эти качества, а не за хлесткие эпитеты, уверен, и дают престижные премии. **МВУ**

**ДЛИНА**  
66 Ф (20,15 М)  
**ШИРИНА**  
17 Ф (5,44 М)  
**ОСАДКА**  
6 Ф (1,67 М)  
**ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ**  
37,5 Т (ПОРОЖНЕМ)  
44,5 Т (ПОЛНОЕ)  
**МОЩНОСТЬ**  
1600 Л.С.  
**ЗАПАС ТОПЛИВА**  
4500 Л  
**ЗАПАС ВОДЫ**  
1000 Л  
**КАЮТ**  
3/4 + 1 (ЭКИПАЖ)  
**СПАЛЬНЫХ МЕСТ**  
6/8 + 2

# Королевский тендер

Короли тоже любят ходить в море. Вопрос — на чем? Обсуждаем выбор монарха Нидерландов.

Текст **Ольга Селезнева** Фото **Wajer & Wajer**



**Б**ывая в музеях-дворцах, иногда ловлю себя на мысли «примерить» царские символы былых времен. Надеть корону, поваляться на ложе с балдахином, посидеть на троне... Этой осенью в Каннах я практически реализовала свое желание: мы тестировали Wajer 38 Osprey — любимую игрушку и, можно сказать, плавучий трон короля Нидерландов Виллема-Александра IV. Понятно, что движимый патриотизмом монарх мог выбрать только голландскую лодку. Но в стране изрядно верфей, и хочется понять, чем привлекла внимание Его Величества именно эта модель.

## WAJER & WAJER

В России бренд Wajer & Wajer пока в новинку; лишь недавно его стала представлять компания Larus Yachts. А в Нидерландах имя Wajer & Wajer известно хорошо. Основатель компании Дорус Вайер большую часть жизни провел на воде; в 1992 году он начал строить лодки на берегу озера в местечке Лусдрихт, неподалеку от Амстердама, а затем перевел производство в Хеег, ближе к морю. Линейка верфи включает всего четыре модели, но каждая уникальна. Флагманом является каютная Wajer 38, у которой есть модификация Wajer 38S с центральной консолью и хардтопом. Проект разработан совместно с известным дизайн-бюро Vripack, и это служит отличной характеристикой класса судна.

## ДИЗАЙН

Wajer 38 Osprey — это быстроходный прогулочный катер, который можно использовать и как тендер для суперяхты. Лодок такого типа немало, и для успеха требуется что-то еще. Этим «что-то» в данном случае выступает дизайн: в меру смелый, безукоризненно элегантный и, безусловно, функциональный.

Wajer & Wajer делает ставку на беспроегршное сочетание классической внешности, современных материалов и технологий. Корпус выполнен из стеклопластика, в конструкции и отделке применен также карбон. Отличительная (и весьма удобная) особенность лодки — обширная носовая палуба. У 38 Osprey немалую ее часть занимает лежак для загорающих, у модификации Wajer 38S здесь носовой кокпит с диванами, из которых образуется лежак. Однако первый вариант позволяет иметь в носу каюту; учитывая это, лодку можно классифицировать как полноценный weekendер.

Компоновка приборной панели несложная. Wajer 38 Osprey оборудована системой Mastervolt, завязанной на интегрированную систему мониторинга Imtech (двигатель, навигация, аккумуляторы и пр.). Универсальный монитор 15", с помощью которого осуществляется общий контроль над судном, системами и ситуацией, читается даже на ярком солнце. На него можно вывести и изображение от камеры кормового обзора, что полезно не столько для швартовки, сколько для контроля лыжника за кормой. На рулевой консоли есть и управление электрической якорной лебедкой.

Все гениальное просто. Эта фраза характеризует идею планировки кокпита. Перед ветровым стеклом — пост управления с тремя креслами (рулевой по центру). Слева — вход в каюту. Пассажирские места — диваны вдоль бортов и тот что в корме (он же — лежак для заго-





## ДОСЬЕ



**ШИРИНА**  
12 Ф (3,76 М)

Вариации кормы: лежак для загорания, сиденье со спинкой, свободный проход в кокпит

Для тендера не обязательна каюта, но на такой лодке можно провести выходные

## ХАРАКТЕРИСТИКИ

**ДВИГАТЕЛИ** 2 x Volvo Penta IPS600, 435 л.с. при 3500 об/мин, 6 цилиндров, 5,5 л, дизель

РЕЖИМЫ			ECO			FAST	MAX
Об/мин	600	1000	1500	2000	2500	3000	3520
Скорость	5,2	7,6	10,1	17,4	27,7	35,8	41,3
Расход	4	10	29	59	76	118	165
Миль/л	1,36	0,76	0,35	0,29	0,36	0,30	0,25
Запас хода	1290	1064	329	279	344	287	236

Скорость в узлах, расстояние в милях, расход в л/ч, запас хода из расчета 10% резерва. Указанные величины основаны на показаниях бортовых приборов и могут отличаться от полученных вами данных. Загрузка: 25% топлива, 30% воды, 4 человека на борту. Температура воздуха +24 °C, сила ветра при скоростных заездах 3-4 м/с, волна 1-2 балла.

**ДЛИНА**  
37 Ф (11,30 М)

**ШИРИНА**  
12 Ф (3,76 М)

**ОСАДКА**  
3 Ф (0,90 М)

**ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ**  
8,4 Т

**ЗАПАС ТОПЛИВА**  
1050 Л

**ЗАПАС ВОДЫ**  
180 Л

**ДВИГАТЕЛИ**  
600-870 Л.С.

**ВМЕСТИМОСТЬ**  
16 ЧЕЛ.

**КАТЕГОРИЯ RCD**  
«B»



Кресла оснащены газовыми амортизаторами и регулировками для персональной настройки

Обрамление ветрового стекла из карбона, но вместо него может быть любой материал, например дерево ценных пород

Лодка в целом и каждая ее деталь тщательно продуманы

В ступени под лежаком спрятан выдвигающийся телескопический трап-сходня для высадки на высокий причал

На странице слева, сверху вниз, слева направо:

Проход с широкой кормы в кокпит вполне удобный, а носовая часть палубы с большим лежаком для загораания явно привлечет дам.

Про удобство управления посредством джойстика IPS знают все, и швартовка Wajer 38 Osprey это продемонстрировала в очередной раз.

Помимо многофункционального монитора и другой сложной электроники, на лодке смонтирована специально разработанная аудиосистема (1000 Вт, восемь динамиков и два сабвуфера) — хорошее сопровождение скорости.

Килеватый корпус (18°) с реданами, изрядная энерговооруженность (более 100 л.с./т) говорят о мореходном потенциале Wajer 38 Osprey.

В каюте, помимо двухспальной кровати, имеются выгороженный галюн, кондиционер и компактный неплохо оборудованный камбуз с холодильником. Но вот вопрос: станете ли вы готовить на этой лодке?

Рундуков на лодке (особенно небольшой) не бывает много. Обилие шкафчиков по бортам в каюте позволяет разместить там массу полезного — от вещей до посуды.

раия). Помимо ходового тента, предусмотрен защищающий от солнца бимини. Гнездо в центре кокпита предназначено для съемного столика (убирается в рундук): вокруг рассядется немаленькая компания — кресла разворачиваются в кокпит.

Каюта выглядит традиционно. В носу — кровать на двоих, по бортам — шкафчики. Здесь же уместились полноценный выгороженный санузел и мини-камбуз. Особого внимания заслуживает отделка: применен металл (полированная сталь и матовый анодированный алюминий), красное дерево и тик, кожа; приятно выглядит светодиодная подсветка. Возможны любые материалы на выбор, используются разные цвета и фактуры, но лодки при этом не перегружены деталями. Глядя на них, можно только восхититься, настолько идейно завершено выглядит каждая, начиная с цвета корпуса и заканчивая подушками в кокпите и каюте.

## НА ХОДУ

Wajer 38 Osprey стояла у понтоного причала, а бесконечный поток посетителей временами тормозил возле нее: люди останавливались, с любопытством взирая на нас, по-королевски расположившихся в кокпите, и, конечно, на саму лодку. А мы готовились к тесту.

Вариантов моторной установки здесь несколько: Volvo Penta IPS350, IPS500 и IPS600 (днищевые колонки) и двигатели D6-435 с транцевыми колонками DPH. С агрегатами IPS600 (870 л.с.) на полуметровой волне лодка не напрягаясь выдала 41 узел.

При 1800–2000 об/мин (скорость около 15 узлов, режим «горба») дифферент достигает 8° и затрудняет обзор,

но выход на глиссирование занимает 5 секунд, а разгон со стопа до максимума (без интерцепторов) — 32 секунды, и дифферент почти не проявляется. При отсутствии бокового ветра интерцепторы практически не влияют на динамические характеристики. Устойчивость на курсе сопровождается обеспеченной IPS высокой маневренностью и ощущением полного контроля над лодкой. В крутой циркуляции обороты падают до 2800–3000 об/мин, ее диаметр 25–30 метров; крен заметный (более 15°), но скула уверенно держит корпус. Ветровое стекло отбивает воздушный поток, а реданы и развал борта в носу хорошо защищают кокпит от брызг. Уровень шума 78 дБА (на полном ходу) — меньше, чем у некоторых рубочных крузеров.

## ВЕРДИКТ

Большой плюс Wajer 38 Osprey — возможность кастомизации. Верфь подчеркивает, что не занимается массовым производством. Каждая лодка уникальна отделкой, оборудованием, детализацией, что для такого типа редкость. Впрочем, в данном случае удивляться не стоит: троны тоже делают не на конвейере. Так что выбор Виллема-Александра IV вполне понятен.

Wajer 38 Osprey иногда сравнивают с кабриолетом Rolls-Royce Dawn. Может быть, только лодка больше по размерам, возможностям и цене (от € 575 000). Недешево, но, наверное, оправданно, раз эти лодки покупают, причем не только короли: незадолго до нашего теста Wajer 38 Osprey приобрел клиент из России. Думаю, такая лодка украсит акватории Москвы, Питера, Сочи или волжский пейзаж. **МВУ**



# Двойной рекорд

Лишь одному человеку в мире удалось установить с небольшим интервалом рекорды скорости на воде и на суше. Отправляемся по следам Дональда Кэмпбелла в Австралию, на озеро Дамблеюнг.

Текст **Джеймс Николс** Фото **Джеймс Николс, семейный альбом семьи Маккормак**



О последней попытке Дональда Кэмпбелла установить мировой рекорд скорости на воде написано немало. Закончилась она трагически: 4 января 1967 года лодка *Bluebird K7* взлетела в воздух и, сделав сальто, ушла на дно озера Конистон. А вот о более ранних экспериментах легендарного англичанина известно меньше.

### ЖАЖДА СЛАВЫ

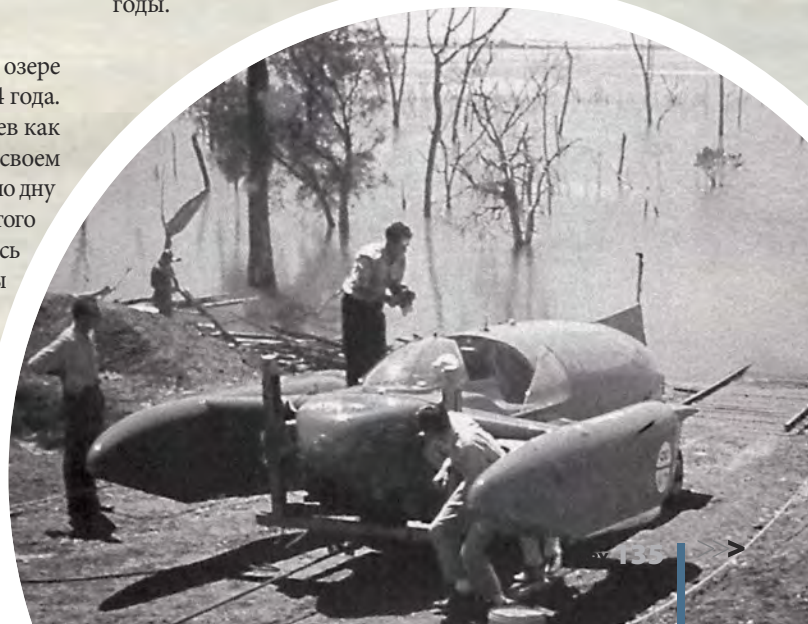
Пожалуй, самым примечательным стал эпизод на озере Дамблеюнг (Западная Австралия) в декабре 1964 года. К тому моменту за Кэмпбеллом уже пять месяцев как числился мировой рекорд скорости на суше — на своем болиде *Bluebird CN7* он разогнался до 403,1 миль/ч по дну высохшего озера Эйр в Южной Австралии. После этого Кэмпбелл решил сделать то, чего ранее не удавалось еще никому: в течение одного года побить рекорды скорости на воде и на суше.

Его не успокаивал даже тот факт, что он уже установил рекорд скорости на воде, который сам же и улучшал в 1955, 1956, 1957, 1958 и 1959 годах до максимума — 260,35 миль/ч. Вот если бы удалось поставить два рекорда

сразу — на воде и на земле, да еще и в один календарный год, это точно обеспечило бы ему признание и известность, которых он отчаянно жаждал. Такого не добивался даже его знаменитый отец — сэр Малкольм Кэмпбелл. Дональд всегда чувствовал, что живет в тени успехов своего отца, которые обеспечили тому и рыцарский титул, и всемирную известность в тусклые послевоенные годы.

**На первом развороте, крупно:**  
В наши дни пересохшее озеро Дамблеюнг выглядит более похожим на озеро Эйр, где Кэмпбелл установил рекорд скорости на суше.

**Справа:**  
В 1964 году озеро Дамблеюнг было полноводным, что позволило Кэмпбеллу побить рекорд скорости на воде в тот же год, что и на суше.





Хотя Дональд добился похожего успеха и впервые в мире на автомобиле превысил 400 миль/ч на опасной поверхности дна пересохшего озера Эйр, он все еще чувствовал необходимость доказать миру, на что способен. Времена изменились: в эру Beatles и Rolling Stones, полетов на Луну и реактивных самолетов достижения Дональда Кэмпбелла уже не столь захватывали воображение британской публики, как раньше подвиги его отца.

Но в Австралии после успеха на озере Эйр он все еще был героем. Именно здесь Дональд и запланировал совершить невозможное. Изначально он снова привез свою *Bluebird K7* в Южную Австралию, на озеро Бонни возле городка Бармера, и здесь осенью 1964 года попытался установить новый рекорд скорости на воде. Подвела погода — сильные ветры вызывали волну. И даже без ветра постоянные течения создавали на поверхности рябь. Да и, по правде говоря, озеро Бонни было маловато для скоростей, которых добивался Кэмпбелл.

И все же, несмотря на явную опасность, 23 ноября он сумел разогнать *K7* до 216 миль/ч, что хоть и не шло ни в какое сравнение с его достижением 1959 года на озере

Конистон, стало новым рекордом страны. Вслед за этим он решил перебраться на 1600 миль западнее, в самое сердце «пшеничного пояса» Австралии, на озеро Дамблеюнг. Это было долгое путешествие, точнее — настоящий логистический кошмар с поисками транспорта, жилья и поддержки прессы в регионе, который местный совет по туризму описывает словами «Вне дорог. Вдали от мира».

## У ОЗЕРА

Когда я приехал на озеро Эйр, чтобы изучить историю попытки Кэмпбелла установить рекорд скорости на суше, то понял: надо отправиться по его следам и на озеро Дамблеюнг, дабы прочувствовать, каким было прибытие сюда Кэмпбелла, его окружения и прессы. Окрестности Дамблеюнга полны золотых полей пшеницы и пасущихся повсюду овец. Маленькие городки, появившиеся здесь в 80-е годы XIX века, разбросаны на мили друг от друга. Красивая сельская местность чем-то напоминала Кент, но в ином масштабе: поля размером со среднее английское графство, а по дороге можно ехать час, не встретив живой души.

**Слева направо, сверху вниз:**  
*Bluebird K7* прибывает на озеро Дамблеюнг.

За неимением других возможностей и удобств базовый лагерь состоял из нескольких фургонов-прицепов.

Настольные игры помогли команде коротать время в ожидании подходящих условий для рекордного заезда.

*Bluebird K7* в акватории озера Дамблеюнг с лодкой сопровождения.

Супруга Кэмпбелла Тоня доплыла до лодки, чтобы поздравить Дональда с рекордом. Сам же он в спешке даже не надел гоночный костюм.

**На странице справа:**  
Пробный запуск реактивного двигателя *Bluebird K7* на берегу.



Даже в XXI веке эти края пугают: температура в декабре редко опускается ниже +33 °С, и никто не составит вам компанию, кроме вездесущих мух. Впрочем, после стресса на озере Эйр и разочарования на озере Бонни Кэмпбеллу, полагаю, приятно было оказаться здесь со своей уставшей свитой, в которую, помимо прочих, входили его жена Тоня и инженер Лео Вилла.

Длина соленого озера Дамблеюнг 13 км, самое широкое место — 6,5 км. В XIX — начале XX веков оно часто обсыхало, как и сегодня, но в 1964 году проливные дожди наполнили его до краев. Если не поднимался ветер и огромная популяция уток держалась в стороне, условия были прекрасными.

Полвека спустя, также испытав на себе скуку, жару и мух на озере Эйр, я оказался здесь в надежде пообщаться с людьми, которые еще помнят Кэмпбелла. Если вам нужно здесь остановиться, вариант один — в местной таверне, где Дональд праздновал Рождество 1964 года. Туда я и направился поговорить с хозяином таверны Йеном Маккормаком: он все еще помнит в деталях впечатление, которое произвели на него Кэмпбелл и его лодка.

«Мне было всего восемь лет, но когда в твоей жизни происходит столь заметное событие, его, конечно, не забыть. Отец, полицейский, был вовлечен во все, что тут происходило. И, понятно, мы с мальчишками постоянно крутились вокруг и слушали, кто что говорит».

Одной из задач отца Йена было попытаться прогнать уток с воды: перед каждым заездом он гонял по озеру на быстроходном катере. А сам Йен отлично помнит финальную попытку Кэмпбелла установить рекорд.

«Я пришел на озеро рано утром 31 декабря. Мечтой Дональда был именно двойной рекорд — на воде и на суше в один год. Наступил последний день этого года, и оставался всего один шанс — сегодня. К тому моменту он уже дней восемь–десять пытался это сделать, но условия не были идеальными».

День обещал быть жарким: ветер дул с порывами, поднимая волны до полуметра высотой.

«Около полудня Дональд отказался от бесплодных попыток и собрался лететь в Перт — развлечься на новогодних вечеринках, куда был приглашен. Он сел в свой самолет, но как только взлетел... Думаю, это было обычное любопытство или что-то вроде того... Он еще раз взглянул на озеро и увидел, что поверхность стала спокойнее. Резкий разворот, быстрое приземление...»

Около трех часов дня все было снова готово к старту: люди на позициях, условия, можно считать, идеальные — безветрие и гладкая вода.

«Мы стояли, наблюдая за происходящим: как спускали на воду лодку и за самим заездом. Людей было немного; мне говорили, что в базовом лагере находился всего 21 человек. Даже мы, дети, понимали, что это последний шанс установить двойной рекорд».

## В ПОСЛЕДНИЙ МОМЕНТ

Йен привел меня туда, где когда-то находился базовый лагерь и где они торчали часами в ужасную жару, ожидая заезда. Здесь еще видны места, где корчевали деревья и рыли траншею, чтобы вытаскивать *Bluebird* на мелководье. *K7* была невероятной лодкой. Ее спроектировали братья Кен и Лью Норрис и впервые спустили на воду



**Дональд  
Кэмпбелл:  
смысл жизни —  
скорость,  
цель — еще  
один рекорд**

в феврале 1955 года; ко времени заездов на озере Дамблеюнг она претерпела многочисленные переделки. При длине 8,05 м и ширине 3,20 м лодка весила более двух тонн, а ее турбореактивный двигатель Metro-Vickers на полных оборотах выжигал 200-литровый танк меньше чем за четыре минуты. Непросто было притащить такого монстра на другой конец света.

До меня доходили слухи, что Кэмпбелл во время первого из двух рекордных заездов был без костюма гонщика, и Йен это подтвердил.

«Дональд не надел костюм — у него просто не было времени. Все происходило в ужасной спешке. Шлем был, это можно видеть и на фотографиях, но я точно могу сказать, что он не взял свой талисман — мягкую игрушку по имени Мистер Вуппет. Я стоял рядом с Тоней, и она держала Мистера Вуппета в руках. Насколько знаю, это был первый и единственный раз, когда он сел за руль своей машины или лодки без этого талисмана».

Кэмпбелл так и не заметил его отсутствия, иначе мог бы вовсе передумать ехать. Он завел двигатель и с ревом унесся на дистанцию, потом развернулся и двинулся в обратном направлении. Так прошел час.

«Когда *Bluebird* вернулась на берег, все мы были взволнованы, — вспоминает Йен. — Нам сказали, что из-за проблем с замером времени достигнутую скорость нельзя было немедленно официально подтвердить. Но все говорило о том, что новый рекорд состоялся, мы просто не знали точных цифр. Тоня от радости прыгнула в воду и поплыла к лодке».

Потом они еще вернулись в паб, чтобы прикинуть результат и объявить команде о рекорде. Он сделал это. В последней попытке в последний день 1964 года Дональд Кэмпбелл установил новый рекорд скорости на воде 276,33 миль/ч, став единственным, кто когда-либо смог побить рекорд скорости на воде и на суше в один год!

Спустя два года и четыре дня бесстрашный Дональд Кэмпбелл погибнет на своей лодке *Bluebird K7* на озере Конистон в очередной попытке улучшить рекорд. Свидетельством достижений Кэмпбелла стал тот факт, что его рекорды смогли улучшить всего трижды. В последний раз это удалось в 1978 году австралийцу Кену Уорби, который разогнался до 317,6 миль/ч в Новом Южном Уэльсе. **МВУ**



## ПРЕССА

The Wagin Argus — выходящая с 1905 года газета региона Витбелт (Западная Австралия), в которой сообщение о рекорде Дональда Кэмпбелла помещено на первой полосе



# По морским городам

Мое путешествие из Финляндии в столицу Нидерландов и обратно на лодке Targa 32 — это два моря, семь стран, почти 4000 километров и месяц жизни на борту. А главное — незабываемые впечатления и удивительное чувство свободы, когда тебе покоряется любая морская дорога.

Текст и фото **Александр Евтушенко**



**В** рубрике «Путешествия» мы больше всего рассказываем о морских приключениях европейцев, реже — американцев, и совсем нечасто — о путешествиях наших соотечественников. Такая статистика говорит совсем не об отсутствии патриотизма, а лишь о печальном факте, что в России традиция использовать лодку «на полную катушку» и смело бороздить далекие моря пока не очень прижилась. Тем приятнее поделиться историей нашего читателя, владельца Targa 32 CFC Александра Евтушенко, который этим летом вернулся из увлекательного путешествия в Голландию.

### БАЛТИКА

Поход начался в местечке Виролахти (Финляндия). Оттуда мы с женой и сыном 29 июня взяли курс на Таллин,

затем к эстонскому острову Сааремаа, дальше — к островам Готланд и Борнхольм. Балтийское море прошли за три дня. Targa 32, с двумя Volvo Penta D4-260 способная идти более 40 узлов, могла бы проскочить море и за сутки, но цели гнать не было: мы наслаждались солнечной погодой. Попутная метровая волна только добавляла хорошего настроения. Наметили комфортный темп: утренние 5–7 часов тратили на переход в 100–170 миль, при этом средняя скорость — 22 узла на 2200 об/мин. Для открытого моря, где смотреть в общем-то не на что, — это оптимально, тем более что поддержание курса можно доверить автопилоту и заняться другими делами на борту. А вдоль берега и в городах мы, конечно, замедлялись — полюбоваться видами.

Балтика — хорошее море в приятную погоду. В Швеции, Финляндии или

*Балтика,  
если она  
не штормит, —  
комфортное  
море с обилием  
марин*



Эстонии легко найти уютную марину на расстоянии всего одного дневного перехода. Крупные острова отлично освоены. К примеру, на шведском Готланде есть городок Висбю, где прибрежная жизнь не умолкает ни на минуту, по градусу веселья напоминая Ибицу: у причалов музыка до поздней ночи, а рестораны рядом с водой переполнены.

В этот раз Висбю мы прошли без остановки, зато задержались на датском Борнхольме: неожиданно теплая погода потянула на пляж. Покатались на велосипедах, позагорали, а вот купаться было прохладно: море в этом году не прогрелось выше +18 °С.

## КИЛЬСКИЙ КАНАЛ

Дальше мы взяли курс на Киль, откуда начинается соединяющий Балтику с Северным морем канал. Почти 100 км длиной и более 100 м шириной, он относительно неглубокий — всего 11 м, поэтому до входа в канал происходит перегрузка с океанских кораблей на суда с меньшей осадкой. Среди «тяжеловесов» снуют яхты и совсем крохотные лодочки: после пустынной Балтики — настоящий аншлаг! Но и найти стоянку здесь оказалось непросто: мы обошли с десяток марин, прежде чем ошвартовались. Позже прогулка по берегу показала, что



## КАЧЕСТВО

Когда два сезона назад я понял, что вырос из своего Nord Star 24, Targa привлекла меня не только превосходными мореходными качествами, но и удивительной тщательностью в сборке и отделке. На моей Targa 32 каждый провод аккуратно закреплен, а салон и каюты вообще выше всяких похвал. У Botnia Marin культура производства по сравнению со многими верфями заметно выше

и с парусным спортом у северных германцев все хорошо: на наших глазах на пляж приехало человек сто пятьдесят яхтсменов — видимо, сборы какой-то парусной школы. Ребята дружно побросали вещи, быстро собрали гоночные катамараны C2 класса Formula 18 — и умчались к горизонту в Кильский залив.

Канал Targa 32 прошла спокойно за... 9 часов — скорость в канале ограничена 8 узлами. Надо отдать должное водной службе: организация шлюзования и движения судов здесь на высоте. Единственное волнение мы испытали на выходе в Эльбу: короткая волна со стороны моря под четыре метра напугала. Хотя от брызг и встречного ветра выручает наклон лобового остекления и хорошая изоляция рубки, было неприятно. Оказалось, такая аномалия вызвана особенностями течения именно по центру фарватера на выходе из шлюза: стоило взять чуть левее, как река успокоилась до комфортной метровой волны.

## СЕВЕРНОЕ МОРЕ

После дружелюбной Балтики Северное море кажется очень суровым. Да и погода испортилась: к нашей следующей стоянке, острову Нордернай, шли по трехметровой встречной волне, и 84 мили от Брунсбюттеля



**В  
Голландии  
удивительная  
инфраструктура:  
для яхтсменов  
здесь есть  
все**

**На странице слева:**  
Targa 32 CFC (Comfort Front Cabin) с улучшенной носовой каютой идеально подходит для семейного путешествия: за почти месяц жизни на борту втроем мы ни разу не ощутили тесноты.

Мы взяли с собой три велосипеда и по берегу передвигались в основном на них.

На борту Targa 32 комфортно и взрослым, и детям: удобная рубка и каюты, высокий фальшборт, функциональные кокпиты — все сделано так, чтобы детям на лодке было уютно и безопасно.

**На этой странице:**  
В Гронингене, как и в других голландских городах, вдоль набережных полно самых разных судов.

Город Киль встретил нас удивительным закатом.

удалось преодолеть лишь за 8 часов. Серый далекий горизонт и изредка — гигантские силуэты океанских «грузовиков»... Вот и весь пейзаж.

Уже в марине мы выяснили, что небольшие лодки здесь по морю вообще не ходят: все побережье испещрено множеством протоков и каналов, хорошо защищенных от ветра и с продуманной инфраструктурой. То, что мы ломанулись через море, хорошо характеризует мореходные качества Targa 32, но плохо — нашу подготовку. Вот туда, к матерiku, мы и пошли.

Здесь, в национальном парке «Мелководье», нас ждало зрелище совсем неожиданное: впервые я видел фарватер, обставленный простыми березками. Дело в том, что в этой части Северного моря — грандиозные приливы и отливы: перепад уровня воды в течение шестичасового цикла достигает трех метров. В этих водах ходят только в приливное время: в акватории выстраиваются целые лодочные караваны. А молодыми деревьями с цветными пометками на стволах водные службы каждый год размечают новый фарватер: из-за песчаной структуры дна он часто меняется. Нас, неопытных, через эту «лесопосадку» вел сосед по стоянке, пожилой голландец на Linssen.





## МОРСКИЕ ГОРОДА

Чем дальше от Петербурга, тем круче морская инфраструктура. Наудачу мы зашли в голландский Снек. Представьте себе современный город со старинным центром: разноцветная улица, аккуратные дома с квадратными просторными дворами. А теперь представьте, что всё: и улицы, и дворы — вода, а вместо припаркованных автомобилей у подъездов выстроились лодки. Вот так вот выглядит Снек, и море — важная часть жизни его обитателей. Здесь могли бы быть пробки по типу автомобильных, но движение хорошо организовано: «дорожные» знаки, по сигналу светофора поднимаются маленькие мосты, чтобы прошли лодки с высокой надстройкой, капитаны пропускают помеху справа, как это принято на суше.

Центральный канал шириной с Московский проспект в Санкт-Петербурге утыкан вывесками больших компаний и крохотных фирм, обслуживающих лодки, которых здесь необычайное разнообразие. Кстати, в Снеке мы встретили «прабабушку» нашей Targa 32: корпус, спущенный на верфи Botnia Marin в 1978 году, до сих пор в отличном состоянии, и владелец лодки за 40 лет не имел серьезных поводов на нее жаловаться.

*Нашей целью было не добраться до места, а насладиться дорогой*

Мы ни разу не бронировали стоянки заранее: марин много, и место для швартовки найти легко. Более того, стоянка в центре Амстердама в безупречно обустроенной марине стоит всего 10–11 евро. Для сравнения: в Таллине за швартовку мы заплатили 40 евро.

## РЕЖИМ

По Амстердаму, куда мы добрались после Снека, погуляли совсем мало. Но это и не входило в планы, ведь мы настроились получать удовольствие именно от самого путешествия и видов с воды — развлечения на суше нас не особенно привлекали. На борту давно установился режим дня: просыпались рано, выходили в море часов в девять и тратили 6–7 часов на переход, потом устраивались в марине и шли на берег — покатаются на велосипедах по окрестностям, что-то купить.

Обедали почти всегда на борту — на Targa 32 все для этого есть. Спать тоже ложились довольно рано, на закате; в Голландии в подобном ритме, как мы поняли, живут все яхтсмены. Кстати, среди местных любителей яхтинга мы оказались самыми молодыми: большинство владельцев лодок — люди старше 45 лет. Поэтому сверстников сына по дороге почти не встречали: хоть в этих

### Сверху вниз:

Возможно, в Голландии лодок не больше, чем автомобилей, но уж точно — не многим меньше.

Сын в неполные шесть лет активно вникнул в управление лодкой и прекрасно себя чувствовал в морском путешествии.

В Киле развит парусный спорт: мы наблюдали более сотни гоночных катамаранов C2 на каких-то сборах.

### На странице справа:

Переход из Амстердама в Денхелдер не порадовал погодой, зато подарил приятные пейзажи.

В Кильском канале движение оживленное: много и маленьких лодок, и больших сухогрузов.

Город Снек — самый «водный» из городов, которые мы когда-либо видели.

Амстердам не отстает: здесь есть не только здания у воды, но и дома на воде.



## ЛОДКИ

Нигде нам не встречалось такое разнообразие лодок, как в Амстердаме. Здесь можно увидеть и привычные русскому глазу модели, и странные произведения небольших верфей или даже доморощенных умельцев

краях на лодках ходят в основном семьями, но детей в маринах мало. А зря: на примере сына могу сказать, что ребенок почти месяц жизни на борту переносит отлично и воспринимает как замечательное приключение. Даже на обратном пути по Балтике, когда всю дорогу шли при мерзкой погоде по трехметровой волне (спасибо, что попутной) на скорости 22–23 узла, и нас изрядно потряхивало, сын не приуныл.

Правда, надо заметить, что Targa 32 в подобных условиях ведет себя превосходно: лодка достаточно крупная, чтобы давить волну, килеватая, и чудовищной тряски с клацаньем зубов на ней не бывает. Раньше у меня была лодка поменьше, Nord Star 24, так что есть с чем сравнивать: «Таргуня» гораздо надежнее, на ней спокойно и в штиль, и в ненастье.

Этим летом Targa 32 в очередной раз стала для нас полноценной плавдачей, которая прошла без малого 4000 км через 7 стран. За путешествие мы сожгли 4,5 т топлива, и оно того стоило. С воды масштабы совсем другие, острова и материка познаешь не локально, а целиком — и впечатления гораздо богаче. К тому же тебе нет дела до расписания самолетов, аренды машин или бронирования отелей — просто заводишь двигатель и берешь курс туда, куда позвало сердце или любопытство. На лодке ты ни от кого и никак не зависишь. Это мне больше всего и нравится. **МВУ**



# Мы строим лодки

Модельный ряд российской верфи Velvette Marine (Казань) включал лодки разных типов длиной от 20 до 41 фута. Недавно компания расширила его за счет младших моделей и начала работать с алюминиевыми корпусами.

Текст и фото **Марина Бутусова**



**У**ходящий сезон был непростым для всей экономики страны. Но больше всего пострадала «индустрия избытка» — те сферы производства, чей продукт в пирамиде потребностей можно определить не как необходимый, а, скорее, как желанный. Яхты и катера попадают именно в этот сегмент, и все причастные — от верфей и дилеров до потенциальных покупателей — озабочены перспективами отрасли.

В этой ситуации казанская компания Velvette Marine избрала самую здравую стратегию информирования общественности о положении своих дел: в сентябре дилеров бренда и журналистов пригласили на дилер-митинг, где неожиданно откровенно рассказали об итогах производственного года и планах компании на сезон-2016. Забегая вперед, скажем: верфь Velvette Marine не только спокойно переносит кризисное время, но даже использует нынешнюю экономическую ситуацию с выгодой для себя.

## ПО ИТОГАМ СЕЗОНА

Считается, что яхтинг — явление сезонное, но у производителей лодок работа кипит круглый год. Новый цикл работ начинается уже в конце навигации, когда верфь активно принимает заказы на весну. И это подходящее время оглянуться назад, на прошедшие 12 месяцев. За год со стапеля Velvette Marine сошли и обрели хозяев 53 лодки, причем этот показатель превысил плановый: неожиданно высокий спрос на Velvette 23 потребовал увеличения выпуска. Особая гордость Мурата Гаянова, директора торгового дома Velvette Marine, — сокращение «неликvida» (корпусов на стоке): если в 2012 году на верфи «зимовали» 12 лодок, то в 2015 году непроданной оставалась всего одна.

О чем говорят эти цифры? Как большинство российских (и, пожалуй, зарубежных) верфей, Velvette Marine выросла «из гаража»: в не таком уж далеком 2007 году команда энтузиастов арендовала ангар в 500 кв. м, где собирали первые корпуса Velvette. Сегодня компания обладает



**Крупно:**  
Velvette 20 Image  
с алюминиевым корпусом  
по скорости и отделке  
получился удачным.

**Вверху:**  
Самая маленькая новинка верфи  
Velvette 16 Prime — длина 4,75 м,  
ширина 2,05 м, вес 450 кг  
(без ПМ), килеватость 18°.

серьезным производством, а главное — человеческим ресурсом, уделяет внимание не только технологиям, но стандартизации и стабильности процессов. Иными словами, всесторонне укрепляет профессиональную базу, чтобы повышать темпы развития, не теряя в качестве.

Удачный пример того, что с задачей Velvette справляется, — рекордно короткие сроки выпуска первого корпуса Velvette 41 Evolution в версии хардтоп: весь цикл — от подготовки матрицы до спуска лодки на воду — занял 65 дней. О таких темпах еще пару лет назад можно было только мечтать.

## КРИЗИСУ ВОПРЕКИ

Термин «импортзамещение» уже успел приобрести негативный оттенок — в основном потому, что отечественные аналоги зарубежных продуктов иногда до комичного несостоятельны. Однако казанская верфь — удивительный пример того, как российский продукт справедливо претендует на расширение

присутствия на рынке. Ситуация в экономике сопровождается падением спроса на лодки. Зато на фоне общей стагнации доля катеров Velvette на рынке стала заметно выше. В этом году прибыль Velvette выросла на 40% против запланированных 10%. Конечно, надо принять в расчет инфляцию, и если привести цифры «к общему знаменателю», то по факту рост прибыли оказался вдвое выше ожидаемого.

В чем секрет? После скачка курса валют разница между стоимостью лодок Velvette и импортных аналогов существенно увеличилась. Если в 2014 году она не превышала 30–35%, то при обоюдном повышении цен разрыв составил 70–100% не в пользу западной продукции. Несмотря на то, что многие комплектующие (в первую очередь, двигатели) Velvette Marine импортирует, производство находится в рублевой зоне, и большинство расходов — это рублевая масса. Ни экономия на материалах и качестве, ни иные «хитрые» способы удешевления катеров Velvette Marine



*Velvette 20  
Image —  
первая модель  
с корпусом  
из легкого  
сплава*

не применяет; единственный секрет удержания приемлемого уровня цен — умение верфи работать. Для клиента это выглядит чудом: лодка из Казани не уступает по большинству показателей, скажем, немецкой или финской, но стоит в два раза меньше. Представители Velvette уверяют: к такому «чуду» следует начинать привыкать.

**ЭПОХА МЕТАЛЛА**

Кстати, об умении работать самому и в кооперации. Верфь Velvette Marine давно интересовалась производством алюминиевых корпусов, но не было подходящего подрядчика.

«Теперь мы нашли правильного человека, — рассказывает Михаил Клопоух, руководитель компании Velvette Marine. — Именно человека, а не компанию, потому что люди — это всегда главный ресурс. Он невероятно увлечен своим делом, не боится экспериментировать и знает тонкости алюминиевого производства. Такому подрядчику мы можем доверить развитие Velvette».

Буквально накануне дилер-митинга на верфи Velvette Marine спустили на воду «первую ласточку» — модель Velvette 20 Image с алюминиевым корпусом. Катер оказался всего на 23 кг тяжелее стеклопластикового

аналога, и с развесовкой не было проблем. Первые тесты модели, в которой устранили мелкие недочеты стеклопластикового варианта, прошли успешно. Оказалось, что новая лодка по гидродинамике даже превосходит прототип. С подвесным 4-тактным мотором Mercury 115 при 5000 об/мин скорость составила 61 км/ч; до максимума (6000 об/мин) еще не обкатанный мотор раскручивать не стали. Есть все основания полагать, что после подбора винта и обкатки двигателя новый Velvette 20 Image сумеет прибавить на максимуме 10–12 км/ч.

Катера с корпусами из легкого сплава имеют массу преимуществ перед стеклопластиковыми (в частности, по износостойкости), свой — и немаленький — покупательский пул, а значит, целесообразность их производства не вызывает сомнений. Velvette 20 Image — пробная модель, и это только начало: за ней последуют другие.

**МАЛЫЙ ФЛОТ**

На встрече в Казани Михаил Клопоух сделал важное заявление.

«Несколько лет мы работали над премиальным сегментом, стараясь закрепить узнаваемость бренда и одновременно максимально отработать все технологии. Теперь, когда по обоим пунктам успех достигнут,



**ПОСТ  
УПРАВЛЕНИЯ**

«Начинка» нового алюминиевого Velvette 20 Image почти не отличается от стеклопластикового варианта: такой же удобный пост управления в спортивном стиле, мягкие пассажирские диваны в корме и двухместная носовая каюта



можно и нужно выходить на рынок лодок длиной до 6 метров: от известного и стабильного производителя клиент будет брать их с уверенностью».

Так был обозначен новый вектор развития компании, а в линейке Velvete Marine появились новинки — компактные Velvette 16 Prime и Velvette 18 Prime длиной 5 и 5,5 м соответственно, которые будут выпускать тоже в двух вариантах: стеклопластиковом и комбинированном (алюминий + пластик). Их прототипы — лодки сильного украинского производителя Cobra. Теперь модели Cobra 16 и 18 футов длиной сменили имя на Velvette, и производство перенесено в Казань. Перемена имени значит также ряд улучшений для моделей: корпуса сохраняют проверенные временем и владельцами обводы, но палубы и рулевые консоли претерпят изменения в сторону повышения комфорта (например, появятся версии с тентом).

Это хорошее предложение для тех, кто интересуется недорогими лодками. А они и вправду такие: конечную цену верфь пока не называет, но ориентировочно Velvette 16 Prime будет стоить около 369 000 руб. в пластиковом корпусе и около 469 000 руб. — в алюминиевом, а Velvette 18 Prime — 469 000 руб. (пластик) и 599 000 руб. (алюминиевый корпус с пластиковой палубой).

Перед дилер-митингом журналисты получили возможность протестировать стеклопластиковые

Velvette 16 Prime и 18 Prime: похоже, новинки от Velvette имеют шанс стать лучшим предложением на рынке в ценовом диапазоне до полумиллиона рублей. И они достойны отдельной статьи, которую мы обещаем вам в одном из ближайших номеров.

Так что известие о расширении линейки Velvette в сторону небольших моделей стало главным событием, обсуждавшимся на дилер-митинге, и в грядущем сезоне сей факт незамеченным рынком не останется.

## В ЗАКЛЮЧЕНИЕ

На этом достижения верфи в уходящем году не закончились. В отличие от многих производителей, Velvette не только расширяет линейку, но и постоянно совершенствует имеющиеся модели. Уже говорилось о том, что флагман верфи Velvette 41 Evolution выпущен в комплектациях hard top и hard bimini; на половине лодок изменили остекление, а у Velvette 23 оно теперь и вовсе почти панорамное; лодки с высоким релингом снабдили трапом-сходней в носу... В 2016 году клиентов Velvette ждет еще больше улучшений и усовершенствований: новые аудиосистемы, подводные прожекторы, громкоговорители с туманным горном и сиреной, комплекты для мойки палубы — это лишь некоторые из них. МВУ обещает следить за развитием казанской верфи и публиковать результаты тестов лодок Velvette. **MVU**

**На странице слева, сверху вниз, слева направо:** Катера Velvette 22 и Velvette 24 в волжской акватории.

Новая Velvette 18 Prime — длина 5,75 м, ширина 2,10 м, вес 500 кг (без ПМ), килеватость 18° — будет выпускаться в пластиковом и в комбинированном корпусе.

Во время теста быстроходный катер Velvette 27 удалось поднять над водой даже в безветренную погоду — на волне от Velvette 41.

**Сверху вниз, слева направо:** В этом сезоне Cabin Velvette 23 Active Sedan получил новое панорамное остекление.

Мурат Гаянов, директор торгового дома Velvette Marine, выступает на дилер-митинге.

Velvette 29 Envy в комплектации hard bimini стал еще комфортнее для отдыха.

# Очень особенный

Новая модель итальянской компании ZAR Formenti — свежий взгляд на эстетику и функциональность RIB'ов.

Текст **Ольга Селезнева** Фото **ZAR Formenti**



**Н**а яхтенных выставках этой осени ZAR Formenti представила вторую модель своей новой линейки Sport Luxury — ZAR 59SL. Хотя RIB'ы считаются лодками утилитарными, из названия ясно, что это довольно рафинированная штучка, призванная сочетать спортивные характеристики и повышенный уровень комфорта. К тому же она на метр с лишним длиннее ZAR 49SL — первой модели этой серии. На боатшоу в Генуе мы посмотрели, чем новая модель выделяется среди сонма лодок той же длины с жестким корпусом и надувными бортами.

## КОНСТРУКЦИЯ

Как уже писал МВУ, лодки ZAR — это весьма любопытная ветвь развития типа RIB. У моделей этого бренда немало отличий от большинства «конвенционных», и все они хорошо заметны на ZAR 59SL.

Первое — дизайн новой серии Sport Luxury сопровождают мягкие линии корпуса с довольно высоким (особенно в носу) бортом. Далее — надувными являются только относительно низко расположенные бортовые элементы, плавно сопрягающиеся с корпусом в зоне более метра от форштевня. Вся носовая часть выполнена из стеклопластика, что позволяет иметь привычный якорный ящик с лебедкой и носовой якорь под бушпритной площадкой.

Форштевень более вертикальный, чем обычно видишь на RIB'ах; это добавляет объема в носу и улучшает всхожесть на волну.

Еще одна характерная черта — отсутствие свеса баллонов в корме. Считается, что он дает защиту от брызг, но если корпус хорошо спроектирован, как у ZAR, то необходимости в свесе нет. Помимо всего, конструкция более надежна, если баллон опирается на жесткий корпус (без консоли).

Надувные элементы изготовлены из неопреновой ткани Orca компании Pennel Industries (Франция). Материал отличают гибкость, высокая стойкость к истиранию, механическая прочность, устойчивость к ультрафиолету, углеводородам, к высоким и низким температурам, огнестойкость, ремонтпригодность. А весь корпус, включая баллоны, опоясывает эластичный привальник.

## КОМПОНОВКА И НЕ ТОЛЬКО

ZAR 59SL относится к типу central console с носовым и кормовым кокпитами солидной площади. Сиденья в носу раскладываются в лежак для загорания, а в кормовой части потенциал трансформации еще выше. Возможен прогулочный вариант (пассажирский диван и двухместное сиденье у рулевой консоли по ходу движения); хотите — загорайте (раскладывается не только диван, но и сиденье), проголодались —

## О КОМПАНИИ

Лодки ZAR с 1979 года строит верфь Formenti, расположенная неподалеку от Милана. Благодаря солидному опыту в производстве надувных лодок Formenti легко обеспечила своей марке международный успех: сегодня широкий модельный ряд ZAR представлен на большинстве европейских и мировых яхтенных рынков. Рецепт успеха таков: ориентация на качество, а не на количество; использование лучших, экологически безвредных материалов; особое внимание к безопасности на воде; первоклассная организация производства (компания имеет сертификат ISO 9002) и, конечно, передовые технологии, включая пятикоординатный фрезер для изготовления болванов и вакуумную инфузию при формовке стеклопластика.



**Вверху:**  
Хорошо видна функциональная рулевая консоль, рундуки и тиковая площадка в корме.

**Слева:**  
Варианты трансформации кормового кокпита.

**ДЛИНА**  
20 Ф (6,09 М)  
**ШИРИНА**  
8 Ф (2,43 М)  
**СУХОЙ ВЕС (БЕЗ ПМ)**  
590 КГ  
**ЗАПАС ТОПЛИВА**  
160 Л  
**ЗАПАС ВОДЫ**  
60 Л  
**МОЩНОСТЬ ПМ**  
70–150 Л.С.  
**РЕДУКТОР**  
XL  
**ДИАМЕТР БАЛЛОНОВ**  
520 ММ  
**ЧИСЛО ОТСЕКОВ**  
6  
**ВМЕСТИМОСТЬ**  
11 ЧЕЛ.  
**КАТЕГОРИЯ RCD**  
«В»

спинка сиденья перекидывается, и все на борту присаживаются к столу.

Пост управления — высокая рулевая консоль со штурвалом слева и многофункциональным дисплеем. Посередине — рукоятка газа и удобная полка для мелочей с ограничителем. Тонированное ветровое стекло, просто обязанное хорошо защищать от воздушного потока на ходу, по периметру обрамлено поручнем (поручни предусмотрены также в носовой и кормовой части кокпита). Кресло у консоли рассчитано на управление сидя и стоя, поскольку складывается еще и вертикально. На борту масса рундуков для вещей и снаряжения: в носу и в корме (под сиденьями), по бортам и под сиденьем у консоли, в транце.

От среднеразмерных RIB'ов обычно не ждешь особенного комфорта. Однако, позиционируя ZAR 59SL как лодку Sport Luxury, инженеры Formenti снабдили ее элементами люксовой прогулочной модели, например тиковыми вставками палубы и более дорогой отделкой. Есть система пресной воды (объем танка 60 л) и душ, можно расширить носовой лежак и установить еще один стол. Наконец, предусмотрена стальная радарная арка с навигационными огнями, подсветкой и пр. Все детали хорошо проработаны именно в плане комфортного отдыха.

## ХОДОВЫЕ КАЧЕСТВА

Что можно ожидать от ZAR 59SL? Модель рассчитана на один подвесной мотор в широком диапазоне мощностей — от 70 до 150 л.с.: удельный показатель при максимальной мощности и весе 1800 кг (10 чел.) довольно высокий — 85 л.с./т.

У обычных лодок-RIB надувные баллоны при погружении в воду повышают статическую и динамическую остойчивость. У ZAR 59SL, помимо того, надувные элементы формируют своего рода бортовые тоннели. Обтекающий корпус поток в них ускоряется и создает динамическую разгрузку, повышая скорость и ходовую остойчивость на прямом курсе. Корпус с острыми ватерлиниями в носу, продольными реданами и килеватостью в корме 24° («глубокое V») призван обеспечивать мягкий устойчивый ход по волне.

Тесты новинки еще предстоят, поэтому данных по скорости и расходу топлива с каким-либо мотором пока нет. Однако анализ испытанных моделей и предварительные оценки показывают, что при максимальной мощности 150 л.с. можно гарантированно рассчитывать на скорость не менее 40 узлов. Изрядного для лодки таких размеров запаса топлива (стандартный бак вмещает 160 л) должно хватать на 100–120 миль хода, а категория мореходности «В» говорит сама за себя. **МВУ**

**RIB ZAR  
59SL  
изобилует  
элементами  
люксовой  
модели**



# Двойной успех

Писателю непросто повторить успех дебютной книги, актеру — не разочаровать зрителя вторым спектаклем, а организаторам нового боат-шоу — поддержать и развить интерес яхтенного сообщества к проекту. Организаторы Saint Petersburg International Boat Show с задачей справились.



**В** этом году SPIBS — выставка яхт, катеров, сопутствующей морской и другой техники, предназначенной для отдыха на воде и у воды, — проходила с 3 по 5 сентября. Солидная экспозиция, насчитывающая более полусотни лодок разных типов и размеров на воде и на берегу, активность посетителей и мнение участников развеяли всякие сомнения в целесообразности такого показа. Даже по-питерски пасмурная погода в день открытия не помешала гостям заполнить причалы Императорского Морского яхт-клуба и береговой площадки выставки.

Занятий каждому посетителю хватило. В этот раз выставочный флот снова порадовал своим разнообразием, а география верфей, где построены представленные лодки, удивила масштабами: Великобритания (Princess,

Sunseeker), Германия (Hanse), Италия (Atlantis, Azimut, ZAR Formenti), Китай (Selene), Норвегия (Hydrolift, Nordkapp), ОАЭ (Majesty), Польша (Galeon, Parker), США (Meridian, Weldcraft, Crownline, Cobalt), Финляндия (Aquador, Bella, Nord Star Patrol, Sargo, Targa, XO), Франция (Beneteau)... Перечисление стран и зарубежных брендов можно продолжать, но на выставке демонстрировали свою продукцию и российские верфи: «Спортсудпром» (бренд NorthSilver), Velvette Marine, «Компан Марин» (Adventure).

Самая крупная моторная яхта в длину превышала 76 футов (23 м), самой маленькой оказалась 21-футовая (6,5 м) лодка. Большие яхты стояли рядом с моторными круизерами и RIB'ами, самым фактом мирного соседства подчеркивая демократичность и масштабность такого явления, как яхтинг: в море довольно места всем.

#### Вверху и слева:

Застеленные красными фестивальными дорожками понтоны, у которых ошвартовался экспозиционный флот, не пустовали все дни выставки.

#### Внизу:

Представленные на SPIBS суда радовали разнообразием типов и размеров.





**На  
SPIBS было  
показано  
немало новых  
и довольно  
интересных  
моделей**

Наряду с лодками, чьи бренды давно пользуются мировой славой, на выставке можно было увидеть и не столь известные пока, но также весьма интересные модели: прогулочные суда из пластика и легкого сплава, серийные модели и почти эксклюзивные образцы. К числу последних относился немецкий стальной разъездной катер 1933 года постройки, так умело отреставрированный, что в столь солидный возраст просто не верилось.

Для тех, кто рвется в море, но пока не созрел для собственной лодки, чартерная компания Nord Star Charter предлагала увлекательные маршруты путешествий по Средиземному морю на роскошных моторных яхтах или классических турецких парусных галетах.

Однако главный показатель успеха проекта — количество посетителей. Устроителей боат-шоу, а еще в большей степени — экспонентов порадовала массовость и активность гостей. На выставке побывало более 1500 человек, причем не только петербуржцев, но и жителей других регионов страны. И никого не смутили погода и ремонтные работы на подъезде к яхт-клубу.

Стоит отметить, что праздных визитеров, пришедших сюда просто скрасить досуг в выходной день (благо вход

на выставку бесплатный), было крайне мало. Радовало постоянное присутствие людей на палубах, конкретные и точные вопросы гостей, свидетельствующие о понимании предмета и того, что человек хочет получить от лодки. Время от времени яхты отходили от причалов на тесты, которые предусматривала программа выставки.

По сведениям, полученным от экспонентов, на SPIBS было подписано несколько контрактов. Конечно, заключение сделки прямо на выставке — приятный для экспонента факт, но контакты с потенциальными покупателями не менее важны. У некоторых компаний число таких встреч и общений превосходило сотню.

К открытию смотра была подготовлена специальная программа: яркие выступления артистов, сюрпризы от партнеров выставки и замечательный фуршет стали еще одним поводом для коллег по яхтингу за бокалом вина порадоваться достижениям индустрии и обсудить перспективы рынка и грядущего яхтенного сезона.

Партнерами выставки выступили компании: Порше Центр Пулково (официальный дилер автомобилей Porsche), страховая компания ООО «Росгосстрах», АО «ЮниКредит Банк», дистрибьютор техники BRP

**На странице слева, сверху вниз:**  
Моторные яхты Princess составили ядро выставочного флота SPIBS.

На борт финской Targa 44 постоянно заходили посетители выставки.

Автомобиль Porsche украсил береговую часть экспозиции.

**Сверху вниз, слева направо:**  
Красотой на выставке блистали не только яхты, но и прекрасные дамы.

К полетам готовы: лодки регулярно выходили на тесты.

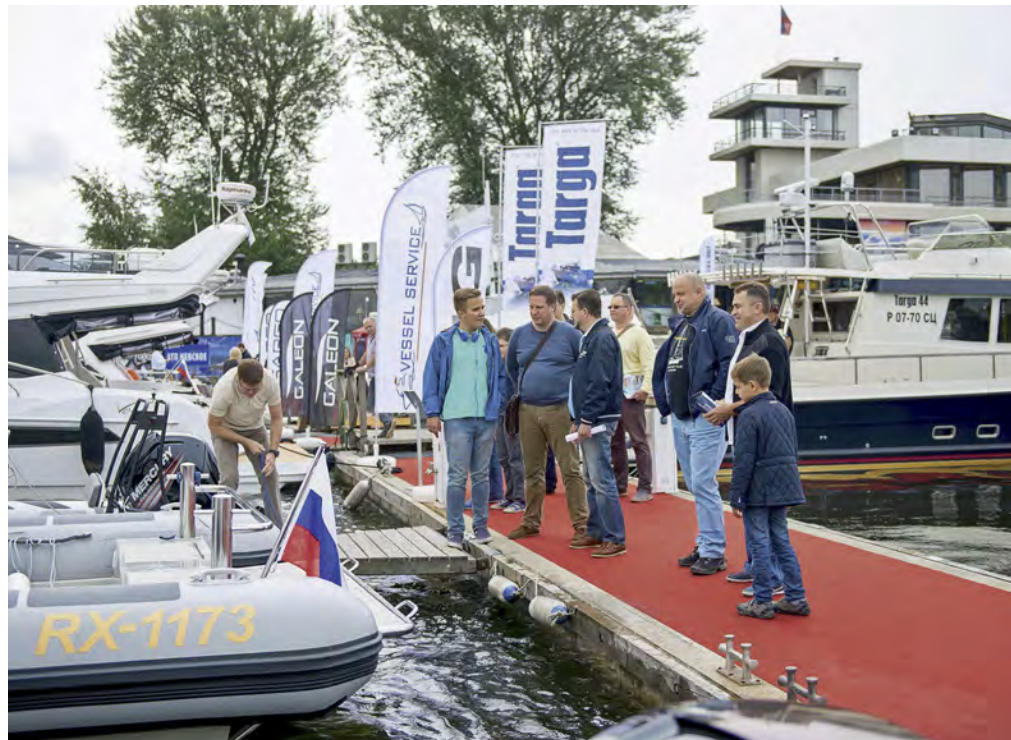
Посетители SPIBS активно обмениваются мнениями.

Кое-кто из гостей любовался выставкой с вертолета.

Маленькие любители спорта.

NorthSilver 1440 — новый флагман питерской верфи.

Чтобы оценить лодку, надо непременно подняться на борт.



в России — компания «Росан», компания Kotka Yacht Store (сервис и зимнее хранение судов в Финляндии), АТП «Невское», ООО «Группа компаний СтройСинтез», дом текстиля Togas, фитнес-клубы World Class и сеть супермаркетов премиум-класса «Лэнд». Именно их поддержка помогла организатору SPIBS — журналу Motor Boat & Yachting Russia — провести выставку на столь достойном уровне. И, конечно, особой признательности команды SPIBS и всех участников достоин Императорский Морской яхт-клуб, радушно принимавший экспонентов и гостей боат-шоу.

Итак, вторая выставка SPIBS прошла с успехом, но пора начинать думать о мероприятии следующего года. Возможно, стоит продлить работу выставки на один день; непременно надо попытаться расширить экспозицию. В любом случае, есть основания считать, что выставка SPIBS уже заняла прочное место в календаре яхтенных событий Северной столицы, и теперь говорить о значимости этого Boat Show для Петербурга можно без суеверного скрещивания пальцев. Поэтому приглашаем вас посетить Saint Petersburg International Boat Show 2016. Точные даты проведения выставки журнал сообщит заблаговременно. [МВУ](#)



# Что мы давеча шумели?

**В** этом году, на выставке SPIBS, решив пригласить участников яхтенного рынка к обсуждению актуальных проблем яхт-клубов Северо-Западного региона, мы засомневались. К чему эти встречи, если принятые по их итогам решения навечно прилипают к бумаге? Вопрос не праздный, ведь за прошлым круглым столом уже, наверное, в сотый раз участники договорились о том, что российским строителям яхт и катеров крайне необходимо объединяться под стягами национальной ассоциации, которая будет представлять их общие интересы. И что? Журнал неоднократно затрагивал тупиковую ситуацию с сертификацией прогулочных судов, а воз и ныне там...

Тем не менее мы считаем, что собираться и обсуждать насущные проблемы полезно. Пусть этим все и заканчивается, но хорошо уже то, что коллеги встречаются, знакомятся и ведут откровенные беседы. Выставка SPIBS для таких встреч оказалась очень удачной, удобной и нейтральной площадкой.

В этот раз по итогам дискуссии сформировался важный вывод: для того чтобы марины и яхт-клубы могли спокойно и эффективно развиваться, не опасаясь за свое будущее, им необходимо объединяться и действовать сообща. Квалифицированная центральная юридическая поддержка, выступление с законодательными инициативами, обмен опытом и взаимопомощь — все это можно осуществлять через общественную организацию, которая будет представлять интересы участников в стране и за рубежом.

Мы не хотим учить жизни взрослых и самостоятельных людей, но на память неизменно приходит история полка Игорева, проигравшего решающую битву с половецким войском из-за того, что князь пожертвовал традиционной славянской соборностью в угоду личным целям. Конечно, наша неповоротливая, медлительная государственная машина едва ли сравнится с ловкими половцами, но победить ее в одиночку не менее сложно. Так, может, пора уже собраться и выступить вместе?

**Внизу:**  
Участники обсуждения актуальных проблем яхт-клубов Северо-Западного региона высказывали немало дельных предложений.

**На странице справа:**  
Модераторы-ведущие круглого стола (слева направо): Зарий Черняк, председатель редакционного совета журнала МВУ, и Антон Черкасов, главный редактор МВУ.







### **ВЛАДИМИР ЛЮБОМИРОВ, командор Яхт-клуба Санкт-Петербурга**

У городских яхт-клубов много разных проблем, но все они решаются профессиональным подходом и кропотливым трудом. Когда создавали яхт-клуб «Терийоки», большинство чиновников думали, что это невозможно, но в итоге он есть и работает. Самое главное, что все яхт-клубы существуют не для их владельцев, а для тех, кто держит там яхты, ведь именно они платят деньги и являются движущей силой. Если таких людей нет, значит, им не интересно это место, и клуб не будет развиваться. В Терийоках был пляж — появился яхт-клуб, в Лахте была свалка — появился яхт-клуб, а в Стрельне яхт-клуб существует больше ста лет, и теперь его сносят. Вероятно, члены клуба не были заинтересованы в его будущем. Основная проблема яхт-клубов — отсутствие правильной маркетинговой политики, при которой яхтсмены стремятся финансово поддерживать клуб, обеспечивая тем самым его развитие. Другая проблема — не у каждого клуба есть своя территория: кому-то, как Морскому яхт-клубу, повезло, а у кого-то клуб ограничивается слипами и понтонами, что не позволяет оказать полный спектр услуг. Такие места развиваются исключительно как стоянки.

### **АЛЕКСАНДР БЕЛЯЕВ, управляющий партнер Engel & Völkers Санкт-Петербург**

Сейчас мы ведем реконструкцию Императорского яхт-клуба, которому возвращено историческое название, присвоенное еще в 1846 году. У нас есть запрос со стороны людей, которые хотят получать в Петербурге яхтенный сервис на уровне международных стандартов, поэтому в ближайшие два года мы проведем комплексное обустройство собственной территории площадью три гектара. Здесь будут возведены два здания, где расположатся 50 резиденций с гостиничным сервисом, фитнес-клубом, спа и рестораном высокой кухни. Люди, которые будут проживать и останавливаться в этом комплексе, гарантированно получают причальные места. Береговая линия также подвергнется реконструкции, появится полукилометровый променада со стороны Средней Невки, и к 2017 году на этом месте будет совершенно новый объект, а Бычий и Безымянный острова постепенно превратятся в единую спортивно-рекреационную зону.

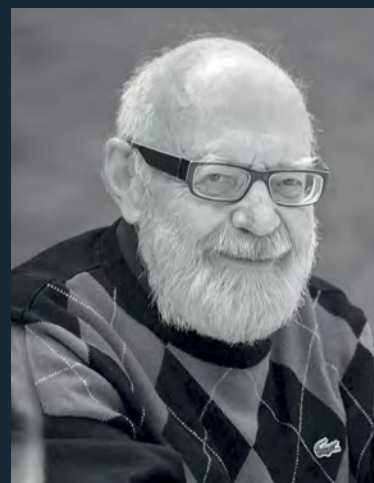


### **АЛЕКСЕЙ ПОНОМАРЕНКО, гавань New Port Kotka, Финляндия**

Здесь очень важна позиция властей: яхт-клубы стараются, работают, но если у них нет возможности получить землю, ничего не выйдет. Пока это не изменится, будет тяжело, причем изменения должны быть радикальными. По рентабельности яхтенный спорт не может конкурировать со строительством, поэтому все «золотые» места будут использоваться понятно как, и если ничего не предпринимать, то город не обретет статус яхтенной столицы.

### **ВАДИМ ВОЛОСТНЫХ, профессор СПбГМТУ, член совета яхт-клуба «Балтиец»**

Прежде чем мы получили в аренду территорию «Балтийца», мы проработали с городскими властями 19 вариантов его размещения. Мы развиваемся как яхт-клуб массовой социальной направленности и постоянно сотрудничаем с властями прилегающих районов, что помогает держаться на плаву, но «засыпать» нельзя ни на минуту. У яхтинга нет хозяина, зато полно контрольно-надзорных органов. Чем больше частных вопросов мы решаем, тем на большее количество новых наталкиваемся. Решать нужно сразу на законодательном уровне — с первого, пятого или десятого раза. А еще лучше — упразднить старую и создать полностью новую нормативно-правовую базу.



### **СЕРГЕЙ АЛЕКСЕЕВ, президент СППС, вице-президент ВФПС**

Петербургский парусный союз существует уже сто лет, и многие вопросы, которые мы сейчас обсуждаем, были давно решены. Марины — это стоянки, и их основная функция в том, чтобы приносить прибыль владельцам. А яхт-клубы существуют не только для того, чтобы проводить праздники: их основная задача — учить людей. В яхт-клубе должен быть спортивный, учебно-методический и технический отделы, а также служба спасения. И если этого не делать, то в маринах скоро некому будет стоять — грамотных яхтсменов просто не останется. Давайте объединяться, вместе решать эти проблемы и делать Петербург яхтенной столицей России.



**ВАЛЕРИЙ КРАВЦОВ,**  
генеральный директор  
ООО «Еврострой-Развитие»

Мы построили причальные места на Малой Невке специально для обитателей нашего жилого комплекса. Они постоянно встречаются на общедомовых мероприятиях, поэтому смысла в создании яхт-клуба как такового мы пока не видим. Некоторые жильцы приобрели у нас квартиры именно из-за наличия марины. Интересно, что сейчас там стоят всего три-четыре лодки, хотя все места раскуплены. То есть люди, пока не связанные с яхтингом, покупали их на будущее.



**СЕРГЕЙ КУКАНОВ,**  
директор яхт-клуба  
«Восточный»

У меня есть опыт создания первой в стране Ассоциации помощи на дорогах «Спас 001» и работы в администрации Санкт-Петербурга, поэтому я хорошо знаю, как можно «толкать» те или иные проекты. Считаю, что нельзя создавать новую структуру на базе уже существующей. Нужно начинать все с нуля, приглашать людей из Морского совета, Комитета по спорту и развивать мощный юридический отдел, чтобы делать все по закону. Многие проблемы сегодня не решаются из-за того, что нет «вожаков», поэтому необходимость в ассоциации яхт-клубов и марин давно назрела.



**АНДРЕЙ БОЙКО,**  
генеральный директор  
Burevestnik Group

Под управлением компании «Буревестник» пять яхт-клубов — три в Москве, в Сочи и в Петербурге. В них базируются порядка 600 яхт, и мы планируем увеличить их число как минимум до тысячи. Переговоры по Морскому яхт-клубу в Петербурге начались еще с его прежними владельцами больше четырех лет назад, и в этом году наконец-то достигнута договоренность. Теперь он называется «Императорский Морской яхт-клуб Санкт-Петербурга» и входит в девелоперский проект «Императорский яхт-клуб». Мы планируем масштабное обновление и увеличение числа плавучих причалов, развитие яхтенной инфраструктуры с расчетом на более крупные яхты и реновацию офисного здания. Клиенты голосуют рублем, поэтому если у яхт-клуба хорошая инфраструктура и комплексный подход, то проблем с его наполняемостью не будет.

У яхтинга нет хозяина, зато полно контрольно-надзорных органов. Поэтому проблемы нужно решать сразу на уровне закона



**ДЕНИС МОРДВИНЦЕВ,** заместитель генерального  
директора компании Hardtop Marine

Летом яхт-клуб «Стрельна», который находился рядом с государственным комплексом «Дворец конгрессов» и служил стоянкой для сотни прогулочных судов, поменял собственника и теперь подлежит сносу. Всех «постояльцев» яхт-клуба просто выгнали. Частично люди переместились в соседний яхт-клуб «Балтиец», а остальные в спешном порядке вынуждены были искать места.

**ЕВГЕНИЙ ЗАХАРОВ,** президент  
Ораниенбаумского морского фестиваля

Недавно мы получили подтверждение из Министерства юстиции о создании «Регионального общества «Спортивный клуб» Ораниенбаумского общества любителей яхтенного спорта». На его базе планируется создание яхт-клуба в Сидоровском канале, которым прежде пользовался рыбколхоз «Балтика». Владелец части канала — компания СКС, которой управляют шведы — идет на сотрудничество и готова обустроить причальную стенку со своей стороны и передать торец канала под яхтенную школу. Мы за свой счет полулегально реконструировали 75% причальной стенки, поскольку официальных прав на нее нет. Вынужденный уход людей из яхт-клуба «Стрельна» подстегнул нашу активность, и к следующему сезону мы уже планируем иметь сформированный клуб.



# Под парусом белым

Учиться, учиться и еще раз учиться... Только так можно обрести уверенность при управлении яхтой.

Текст **Марина Бутусова** Фото «М-Марин»



**У** человек, открывающий для себя увлекательный мир яхтинга, рано или поздно захочет обрести самостоятельность в море. Некоторое время радоваться отдыху под парусом можно и в статусе праздного пассажира, но очень скоро этого оказывается мало: руки тянутся к штурвалу, появляется интерес к планированию переходов, настройке парусов... Более того, куда приятнее ходить на яхте с друзьями и близкими, а не с нанятой командой, да и на услугах капитана при аренде можно сэкономить.

Для всего этого требуется, во-первых, учиться, а во-вторых, подтвердить свою квалификацию документами международного образца. А это значит, что пора записываться в парусную школу.

Парусная школа «М-Марин» (Санкт-Петербург) несколько раз в год выпускает курсантов. По окончании курсов успешно сдавшие экзамены получают международные права IYT (International Yacht Training Worldwide).

Вообще в мире признаны несколько стандартов, подтверждающих любительскую квалификацию: IYT, RYA, ICC... Все они, как правило, распространяются



## **BAREBOAT SKIPPER**

Окончившие курс Bareboat Skipper после экзамена получают международную лицензию IYT, которую признают чартерные компании по всему миру. А главное, что выпускники уверенно чувствуют себя в море и достойно справляются с управлением яхтой в любую погоду

на управление яхтами длиной до 24 метров с пассажироместимостью не более 12 человек. Однако «любительский» статус таких документов обманчив: представители чартерных компаний даже в тех странах, где управление маломерными судами разрешено без всяких «корочек», очень внимательно относятся к квалификации и опыту людей, которым дают в аренду лодки, и непременно попросят у вас документы. Преимущество стандарта IYT перед прочими в том, что эта система допускает преподавание на других языках, кроме английского: для курсантов родной язык ускоряет прохождение курса и позволяет лучше вникнуть в тонкости яхтинга.

В парусной школе «М-Марин» этим тонкостям обучают на современных спортивных яхтах Beneteau Platu 25, которых тут целый флот, и на круизной лодке Delphia 37. Практические занятия у побережья Португалии и в других частях Европы, участие в регатах и гонках, освоение навыков управления яхтой от уровня матроса до опытного яхтсмена-капитана, способного пересечь море, и приобретение новых друзей в самом приключенческом виде водного спорта — такие вот плюсы обучения в «М-Марин».



**Слева направо, сверху вниз:**

В распоряжении парусной школы «М-Марин» находится флот спортивных яхт Beneteau Platu 25, а также круизная яхта Delphia 37.

Спортивные Beneteau Platu 25 рассчитаны на экипаж максимум из пяти человек.

Кроме теоретической программы, разработанной специально для будущих шкиперов, школа готовит к этой зиме несколько курсов, которые могут быть интересны как опытным яхтсменам, так и людям, пока далеким от яхтинга.

Курсанты парусной школы часто принимают участие в любительских регатах.

Сегодня школа предлагает три основные образовательные программы. Курс International Crew рассчитан на тех, кто яхтенного опыта пока не имеет, но жаждет получить: за шесть комбинированных занятий (теория + практика) в Санкт-Петербурге курсант изучит устройство яхты и основы управления, правила поведения и безопасности на борту, действия экипажа при отходе/подходе к причалу и в ситуации «человек за бортом» и многое другое. Это — основы, без которых яхтинг — и как спорт, и как отдых — просто невозможен.

Курс Voreboat Skipper предполагает изучение всех дисциплин, необходимых для получения международной лицензии, позволяющей брать яхту в чартер и самостоятельно управлять ею в большинстве стран мира. Этот курс может стать продолжением International Crew, или на него можно записаться отдельно. В первом случае программа подразумевает 14 занятий по 3 часа + практику в одной из европейских стран (1 неделя, 200 миль) или в Санкт-Петербурге (8 занятий по 3 часа и двух-

## Теория и практика — две основные составляющие процесса обучения

дневное квалификационное плавание), во втором — 18 занятий по 3 часа и практику на тех же условиях. После прохождения программы Voreboat Skipper курсант получит достаточно знаний и навыков, чтобы управлять яхтой в любой точке мира, а также документы, подтверждающие его квалификацию перед чартерными компаниями и контролирующими службами.

Дальше остается совершенствовать полученные знания личной практикой и наслаждаться отдыхом на яхте. А если вдруг захочется достичь еще более высокого уровня под парусами, можно записаться на курс Yachtmaster Coastal Sail. Он рассчитан на уже опытных яхтсменов. Программа включает 10 занятий по 3 часа и неделю практики.

Люди приходят в яхтинг по-разному. Но образовательный этап — общий для всех. Школа «М-Марин» рада научить всему, что поможет яхтсменам получить солидную подготовку, и тогда яхтинг станет яркой и полноценной стороной жизни влюбленного в море и парус человека. **МВУ**

# Терпение — добродетель

Легендарная Rolex Fastnet Race отметила в этом году юбилей: старейшей регате Европы 90 лет.

Текст **Анастасия Зайцева** Фото **Rolex/Daniel Forster/Kurt Arrigo**





**К**ак и полагается в круглые даты, юбилейная гонка Rolex Fastnet Race стала особенной по многим показателям. Да и вообще, этот год выдался щедрым на знаменательные события...

### ВЕСОМЫЕ ЦИФРЫ

Начнем с того, что 90-летие отметил Королевский клуб океанских гонок (RORC), имеющий самое прямое отношение к Rolex Fastnet Race, — он является ее организатором. Далее — 200-летие Королевского яхт-клуба Squadron, от клубного дома которого в Каусе, на острове Уайт, по традиции стартует регата. «Сезон» больших дат и юбилеев привлек еще большее внимание к и без того популярной регате, и это хорошо.

В последние годы яхтенное сообщество оказывало на RORC давление на предмет увеличения разрешенного числа участников Rolex Fastnet Race. Лимит в 300 судов ввели после трагедии 1979 года; к 2009 году он стал выбираться полностью, и наконец в 2011 и 2013 годах RORC нашел возможности для участия в регате большего числа желающих. В этом году лимит для флота IRC (яхты, соревнующиеся за приз в общем зачете — трофей Fastnet Challenge) составил 340 лодок; еще дополнительные 50 мест оставили для яхт, гоняющихся в собственных категориях, так называемых профессиональных классах: многокорпусные лодки, IMOCA 60, Class 40s и Figaro.

Как только открыли регистрацию, начался ажиотаж. Список IRC оказался запол-

ненным за 24 минуты (в 2013 году это заняло сутки), а общее число яхт, собравшихся выйти на старт, оказалось рекордным — 356.

### ИСПЫТАНИЕ НА ВЫНОСЛИВОСТЬ

Все, кому удалось зарегистрироваться, прибыли испытывать себя в той самой знаменитой офшорной гонке, о штормовых условиях которой ходят легенды, к которой надо определенным образом готовиться и, в том числе, подтверждать квалификацию. В действительности условия оказались, мягко говоря, несколько иными.

«На протяжении двух дней у нас был очень слабый ветер, — говорит Эдди Уорден-Оуэн, генеральный директор RORC. — Из-за этого старт оказался почти под угрозой срыва».

Выручил пришедший легкий бриз, позволивший участникам выйти в пролив Солент. «Условия разочаровывали, экипажам приходилось часто менять паруса, — добавляет он. — Также возникали тактические сложности: вдоль побережья Англии проходит масса течений, в то же время сам пролив очень узкий, поэтому экипажам приходилось еще и уклоняться от неблагоприятных течений. Это стало настоящим психологическим испытанием на выносливость».

Примечательно, что регату Rolex Fastnet Race в этот раз выиграл участник, который изначально не претендовал на главный приз и не делал никаких заявлений об этом. Конечно, победа экипажа Жери Трантсо на 35-футовой

**В  
2015 году  
состав  
участников  
определился  
всего за 24  
минуты**

#### Вверху:

На обратном пути в Плимут ветер все же появился, что дало надежду на хорошие результаты небольшим яхтам.

#### Слева:

Яхта *Rocketdog II* огибает поворотную точку маршрута — скалу Фастнет.



лодке — это огромное достижение; возможно, не столь яркое, как на лодке под управлением двух яхтсменов, завоевавших главный трофей в прошлый раз, но абсолютно заслуженное.

56-летний француз вышел на старт Rolex Fastnet Race уже в 13-й раз, а впервые участвовал здесь еще в 1977 году. В этой гонке решающую роль зачастую играют три фактора: опыт, опыт и еще раз опыт. Из шести человек команды, участвовавшей в соревновании с Жери Трانتсо, пятеро ходят с ним еще с 1999 года. Хотя, надо сказать, в условиях слабого ветра на старте даже этот опытный экипаж яхты *Courrier Du Léon* допустил ошибку и вынужден был потратить 40 минут на рестарт.

«Fastnet Race — гонка на выносливость, как “24 часа Ле-Мана”. Неважно, как вы стартовали, важно, как финишировали, — рассказывает Трانتсо. — В этом году сильного ветра не ожидалось, стартовать пришлось вообще без ветра, поэтому было сложнее, чем в предыдущие годы. Приходилось искать ветер, чтобы занять хорошую позицию и ничего не упустить».

## ДУЭЛЬ

И все же, несмотря на слабый ветер, на старте не обошлось без интригующей дуэли. Фаворитом гонки считалась американская команда *Comanche* на уникальной 100-футовой Supermaxi, спущенной на воду в конце



## ПОБЕДИТЕЛЬ

Прежде чем выиграть Rolex Fastnet Race 2015, Жери Трانتсо (яхта *Courrier Du Léon*) участвовал в гонке 13 раз, начиная с 1977 года

прошлого года и наделавшей много шума во время последней Rolex Sydney Hobart. Именно они пытались посягнуть на многолетнее первенство Wild Oats XI, однако столкнуться с пьедестала австралийцев им не удалось. Fastnet Race сразу разочаровала американцев: тем хотелось побить рекорд маршрута, однако предварительные прогнозы погоды напрочь разрушили все планы.

Кроме того, с момента старта *Comanche* пришлось вести напряженную борьбу с 88-футовой *Rambler*. Гонка между командами получила развязку только у финиша, когда *Comanche* добралась до волнореза в Плимуте с отрывом в 4,5 минуты от соперника.

«Честно говоря, это одна из самых странных гонок в моей жизни: старты следуют за остановками, а люди, оставшиеся далеко позади, вдруг внезапно оказываются вокруг тебя. Это было феноменально», — комментирует шкипер Кен Рид.

Владелец *Rambler 88* Джорж Дэвид был более чем удовлетворен результатами своей лодки.

«Это была гонка со слабым ветром, — объясняет Дэвид. — Мы очень долго обходили скалу. Поэтому приход с разницей в несколько минут (с *Comanche*. — Прим. МВУ) — это замечательно».

Итак, приз line honours в категории однокорпусных судов достался команде *Comanche*, прошедшей маршрут в 603 мили за 2 дня 15 часов 42 минуты и 26 секунд.



**На странице слева:**  
На переднем плане — яхта *Courier Du Leon*, победитель Rolex Fastnet Race 2015 по скорректированному времени.

**На этой странице (3 фото):**  
Яхты *Comanche*, *Rambler* и *Sorcha*. Работа баковых — одна из самых важных, опасных и сложных. Правда, иногда случаются «бонусы» в виде пришедших на помощь лоцманов-дельфинов, как это произошло с яхтой *Rambler*.

## МНОГОКОРПУСНЫЙ ФЛОТ

Здесь шла не менее напряженная борьба. Команда *Spindrift 2* казалась недосягаемой, ведь большая часть флота была как минимум вдвое короче этого тримарана (131 фут). Но нашлось место и для ближнего боя: *Prince de Bretagne* все же на короткое время перехватила лидерство, когда яхты обходили острова Силли на обратном пути. Швейцарский тримаран под управлением Доны Бертарелли и Яна Гуйштарда завершил гонку за 2 дня 10 часов 57 минут и 41 секунду, что на сутки с лишним превышает собственный рекорд *Spindrift 2*, установленный в 2011 году. Вообще, ожидание первых яхт на финише казалось бесконечным. Постепенно погода на берегу в Плимуте портилась, а у скалы наконец-то появился ветер.

## ОБЩИЙ ЗАЧЕТ

Гонка за победу в общем зачете была комплексной задачей. В какой-то момент казалось, что слабый ветер даже на руку большим лодкам: благодаря своей длине и мощному парусному вооружению они быстрее и у них больше шансов найти ветер, если он вообще где-то существует.

Феноменальную дебютную гонку прошла *Momo* Дитера Шоена. Уступая в длине и по технологической оснащенности своим противникам, чьи лодки с качаю-



**Rolex  
Fastnet 2015  
подтвердил:  
шансы  
выиграть есть  
у каждого**

щимися килями шли в авангарде флота, эта *Maxi 72* пересекла финишную линию четвертой по счету, и какое-то время ее шансы на победу по скорректированному времени были достаточно высоки. Но этому не дано было случиться. Поднявшийся у скалы Фастнет ветер зародил надежду у экипажей маленьких яхт, многие из которых на момент, когда *Momo* пришвартовалась в Плимуте, были еще далеко от финиша...

Главное, что подтвердила юбилейная Rolex Fastnet Race, так это свою непредсказуемость. Участникам нужно быть готовыми ко всему — от шторма до штиля. Гонка дает шанс проверить себя в самых разнообразных условиях, и это, возможно, главное, что привлекает сюда раз в два года яхтсменов со всего мира. Выиграть может каждый.

Командор RORC Майкл Бойд, также участвовавший в гонке этого года на яхте *Quokka 8*, прокомментировал:

«Юбилейная Rolex Fastnet Race является для нас особенной. У нас было рекордное количество участников, невероятное разнообразие гонок внутри разных классов с прекрасными результатами и, конечно, потрясающий победитель. Мы знали, что это отличная лодка, но не ожидали, что она настолько хороша. Надеемся, эти результаты вдохновят других участников, которые присоединятся к нам через два года». **MBY**



# Снег-2016

Мой коллега недавно признался: «Побывав зимой на Камчатке, я думал, что уже видел настоящий снег; но, оказавшись в Горной Шории, понял, как сильно ошибался». Это уникальное место стало нашим полигоном для теста новых снегоходов BRP Ski-Doo и Lynx 2016-го модельного года.

Текст **Антон Черкасов** Фото **Дмитрий Гальчун и Павел Семяников**



**Н**а юге Кемеровской области, в междуречье истоков Оби и Енисея, где соединяются отроги Алтая и Саян, затеряно удивительное место — Горная Шория. Уже само по себе название ассоциируется со сказочным миром Джона Толкина, а зимой природа засыпает шорскую землю таким дивным снегом, что невольно начинаешь искать в этом участие магических сил.

Зима в этих краях начинается с третьей декады октября, и в некоторых районах снег лежит до середины мая. В рельефе Шории преобладают вершины с мягкими очертаниями высотой 500–800 м, а сами горные массивы изрезаны узкими скалистыми речными долинами, что создает идеальные условия для катания на снегоходах всех мастей.

Для своих ежегодных тестов компания «Росан», официальный дистрибьютор техники BRP в России, не зря выбрала Шерегеш. Этот горнолыжный курорт у подножья горы Зеленая принимает почти миллион туристов в год, и в последнее время

гости проявляют все больше интереса к снегоходам. Здесь действуют снегоходные школы, где костяк прокатного пула составляет техника BRP, а профессиональные проводники водят группы по безопасным маршрутам разной сложности.

## ЧТО НОВОГО?

Больше всего изменений в модельный ряд 2016 года канадцы внесли в линейку BRP Lynx, которая объединяет утилитарные многоцелевые снегоходы и кроссоверы. Пожалуй, самой яркой новинкой стал мощный Lynx Commander с мотором 800R E-Tec (163 л.с.) в неожиданном исполнении Traveler. Он и прежде пользовался большой популярностью благодаря удивительно сбалансированному сочетанию утилитарных и туристических качеств, но теперь BRP решила усилить вторую составляющую и вступила в «сговор» с компанией Touratech — известным производителем аксессуаров для мотоциклов, с которым давно работает, например, BMW Motorrad. Обвес «путешественника» в комплектации Traveler

**BRP**  
подготовила  
сюрприз для  
любителей  
путешествий  
по снегу

Сверху вниз, слева направо:  
Lynx Commander 800R E-Tec  
в максимальной комплектации  
Traveler Touratech ECS 2.1.

На снегоходах обвес от Touratech  
смотрится еще лучше, чем на  
мотоциклах.

Блок дистанционного  
управления жесткостью задней  
подвески ECS 2.1.



**Чтобы  
выбрать  
снегоход  
по душе, стоит  
поучаствовать  
в подобном  
пробеге**

Touratech ECS 2.1 включает два вместительных алюминиевых кофра, которые надежно защищают содержимое от ударов, влаги и вибрации, крепкий алюминиевый багажник и фирменную защиту «морды». Последняя, помимо солидного бампера, состоит из хитросплетения алюминиевых «ребер» и решетчатой накладкой, призванной беречь от повреждений головную фару.

Принципиальные усовершенствования Lynx Commander 800R E-Тес пошли дальше модного обвеса: снегоход получил усиленный туннель и подножки, а также удобную опциональную систему удаленного управления задней подвеской ECS 2.1. Она автоматически меняет настройки сжатия и отбоя центрального и заднего амортизаторов и регулирует преднатяг задней пружины. Это позволяет райдеру настраивать жесткость подвески в зависимости от загрузки багажника и характеристик трассы прямо на ходу. Расположенный на руле пульт управления дает на выбор пять запрограммированных комбинаций

настроек, но водитель может настроить подвеску полностью на свой вкус.

Несомненно, Lynx Commander 800R E-Тес в комплектации Traveler Touratech солидно выглядит и очень удобен для путешествий, но даже с его мощностью и проходимостью в глубокий мягкий снег нужно соваться с большой осторожностью. Едва широкая гусеница теряет надежную опору, все оплетающие снегоход защитные трубы превращаются в якоря, не позволяющие снегу сходить с капота.

Если бы у BRP не было прекрасных горных снегоходов Ski-Doo Summit, то для активного катания в Горной Шории я бы однозначно выбрал новый кроссовер Lynx Boondocker DS 4100 с тем же «заряженным» Rotax 800 E-Тес. В этой реинкарнации аппарат получил новую геометрию передней подвески A-LFS+, суперлегкие плавучие лыжи Blade DS без металлических частей, улучшенное сиденье и гусеницу длиной 163 дюйма с грунтозацепом 76 мм. Все эти изменения позволяют еще более точно и эффективно управлять бундокером

**Вверху:**

В 2016 г. Lynx Boondocker оснащаются суперлегкими лыжами Blade DS, которые улучшают управление в глубоком мягком снегу.

**На странице справа:**

Все обновленные модели Ski-Doo Summit X получают увеличенный радиатор и опциональную комплектацию ТЗ.

Когда под ногами несколько метров «пухляка», выкапывать застрявшие снегоходы приходится нетривиальным способом.

Компания «Росан» поставляет в Россию почти полсотни разных моделей BRP Ski-Doo и Lynx.



## КЛЮЧИ

Почти все новые снегоходы BRP оснащаются ключами RF D.E.S.S., которые используют принцип ближней радиосвязи и безотказно работают, даже если в них попадают снег и вода

в глубоком снегу, а новая эффектная желто-зеленая окраска под волнистых попугайчиков сделала Lynx Boondocker DS 4100 одной из самых популярных машин во время нашего теста.

Что касается «горников» Summit, то с 2016 года все модели Summit X будут оснащаться увеличенными радиаторами для более эффективного охлаждения, а облегченная комплектация Т3 станет доступна для аппаратов с гусеницами всех размеров (154, 163 и 174 дюйма). Кроме того, на базе Summit SP канадцы совместно с Burton Snowboards создали модификацию Summit Burton с низким двухместным сиденьем и креплениями для лыж и сноубордов, чтобы забрасывать спортсменов на «дикие» горные склоны.

## ПРОВЕРКА ДОРОГОЙ

В один из тестовых дней мы отправились в небольшую экспедицию под руководством главы Таштагольского муниципального района Владимира Макуты и председателя Совета народных депутатов Петра Остроухова, которые уже много лет путешествуют

в этих краях на снегоходах и знают район как свои пять пальцев. Полтора метра свежего мягкого снега (он выпал накануне) усложнили путь и новичкам, и опытным райдерам: машины то и дело засасывала белая каша, а райдеры по плечи в снегу всем составом отработывали навыки откапывания техники. Но оно того стоило: именно в таких условиях быстрее всего приходит понимание особенностей каждой модели, выходят на поверхность улучшения и доработки, которые зачастую незаметны на ровной набитой трассе. В идеальном случае, чтобы выбрать снегоход по душе, нужно прежде поучаствовать в подобном пробеге, где определяется комфортный стиль езды, физическая подготовка и личные интересы. Одних Горная Шория манит крутыми склонами девственного «пухляка», других привлекает разбросанными по тайге кержацкими деревнями и золотыми приисками, третьи приезжают сюда просто ради того, чтобы ближе почувствовать величие и красоту сибирской природы. Ну а у BRP всегда найдется свой, особенный снегоход для каждого из нас! **МВУ**



# Снегоход для счастливых людей

*Морозный воздух свеж, как нашатырь,  
Горят верхушки лиственниц крестами,  
И благовестит звонкими клестами  
Тайги великолепный монастырь.*

Отрывок из стихотворения Михаила Тарковского «Охота»

Текст **Антон Черкасов** Фото **Роман Романишин**



С талкиваясь со снегоходами Yamaha, я каждый раз удивляюсь, насколько консервативны японцы в этой области. Россия является для них наиважнейшим рынком, где уже давно и стабильно продаются две ключевые модели: неприхотливый бюджетный Viking 540 и дорогой серьезный Viking Professional. Вопреки всем законам маркетинга, год от года Yamaha вносит лишь минимальные, по большей части косметические, изменения, продолжая выпускать «утилитарники» в неизменном виде. Что это? Дефицит новых идей и технологий? Или же дело в чем-то другом?

Еще пример консервативного поведения — экипировка. В то время как российский рынок громко требует яркой цветной

«спецодежды», Yamaha упорно делает вид, что этого не замечает. Японцы по-прежнему шьют костюмы в скучноватой черно-синей гамме, ссылаясь на собственные исследования, которые показали, что их аудитория предпочитает именно такую неброскую экипировку. То же касается и расцветки самих снегоходов: год за годом белый и черный остаются

в Японии самыми востребованными цветами. Так кому же, в конце концов, служат японские «Викинги»?!

Чтобы ответить на этот вопрос, достаточно посмотреть цикл документальных фильмов «Счастливые люди» о буднях охотников-промысловиков, живущих в удаленном сибирском поселке Бахта в среднем течении Енисея. За идеей и съемками этой киноленты стоит

*Японцы не спешат модернизировать свои снегоходы в угоду моде*



### ГУСЕНИЦА

VK Professional II обзавелся новой гусеницей Samoplast Cobra WT с грунтозацепами высотой 1,5 дюйма



**Новый  
двигатель  
с инжектором —  
главная  
особенность  
VK Pro II**

Михаил Тарковский, внук поэта Арсения Тарковского, много лет назад променявший московский комфорт на полудикую, но настоящую таежную жизнь. Будучи почти отшельниками и половину года проводя наедине с природой, сибирские промысловики могут полагаться лишь на себя и на очень узкий круг простых и предельно надежных вещей. Отказываться от техники — лодочных моторов и снегоходов — им нельзя, поскольку без нее не преодолеть сотни километров до охотничьих угодий, но в тайгу они берут только проверенные машины. И если позволяют средства, свой выбор останавливают именно на Yamaha.

К зиме 2016 года японская компания неожиданно презентовала новую модель многофункционального утилитарного снегохода Viking Professional II. Конечно, о степени ее новизны можно спорить, но в целом инженеры существенно доработали столь любимый сибиряками оригинальный VK Pro. Видимые изменения коснулись, прежде всего, пластикового обвеса, ветро-

вого стекла и формы бензобака, причем конструкторы руководствовались, в первую очередь, функциональной, а не эстетической составляющей дизайна. Например, новый капот, по которому VK Pro II легко отличим от предшественника, стал более угловатым — чтобы лучше работать в глубоком снегу и не позволять ему накапливаться под капотом, постепенно превращаясь в ледяные булыжники. Более острая головная фара получила режущий нижний край, который, подобно грейдеру, отводит снег в стороны и вниз. В результате замерзшая вода не оседает на фаре и не мешает ей освещать путь.

Топливный бак VK Professional II увеличился на четыре литра и получил новую форму; она обеспечивает водителю более эргономичную посадку, позволяя точнее управлять снегоходом и затрачивать меньше усилий. Высокий ветровой щиток на вид остался почти таким же, однако, будучи доработанным, на высокой скорости он по-другому направляет поток воздуха, и ледяные

**Сверху вниз, слева направо:**

Лучше всего многофункциональность VK Pro II проявляется на равнинном ландшафте.

Капот новой формы обеспечивает лучшую проходимость по глубокому снегу.

VK Pro II позволяет кататься по «пухляку» в спортивном стиле.

**На странице справа:**

Новый «Викинг» без проблем заводится на сильном морозе, а если нужно заменить свечи, то добраться до них легко.

Обновленный снегоход обеспечивает на треть более сильный стартовый рывок при буксировке.



## КУРОК ГАЗА

На утилитарных снегоходах Yamaha не предусмотрен фал аварийной остановки двигателя. Безопасность достигается за счет курка газа со специальным эксцентриком.

Чтобы открыть дроссельную заслонку, на него необходимо нажать определенным образом — это может сделать только человек



завихрения не задевают пассажиров, а тепло от двигателя еще эффективнее отводится к их ногам.

Однако «гвоздем» переродившегося «Викинга» все же является новый четырехтактный трехцилиндровый двигатель серии Genesis с рабочим объемом 1049 см<sup>3</sup> и системой электронного впрыска топлива EFI. Другими словами, снегоход стал почти на семь сил мощнее (+10 Н·м крутящего момента) и наконец-то обзавелся инжектором. Кто-то может язвительно заметить, что у конкурентов подобная комбинация на утилитарных снегоходах давно в порядке вещей, но для Yamaha поступиться надежностью в угоду прогрессу недопустимо.

Это значит, что инжекторный двигатель как минимум обязан заводиться в суровый мороз не хуже карбюраторного, и японцы уделяют этому огромное внимание. При -10 °C электростартер оживляет мотор в среднем за 0,7 с; в -20 °C на это уходит в два раза больше времени, а в -30 °C холодный старт занимает 2,4 с. В реальной жизни эта разница не имеет значения: главное, чтобы машина без проблем заводилась и быстро прогревалась на стабильных оборотах с мини-

мальным износом внутренних деталей. Viking Professional II именно так себя и ведет, а новый двигатель обеспечивает на треть более сильный рывок, что важно при старте с груженными санями. Кроме того, повышенная мощность отнюдь не влияет на прожорливость снегохода — напротив, расход топлива понизился на 6%, и для жителей тайги, где бензин зачастую гораздо ценнее денег, это, пожалуй, самое важное преимущество обновленной машины.

Значит ли, что новый Viking Professional II не подойдет обычным людям, которые хотят просто путешествовать по снежным просторам или использовать его зимой вместо автомобиля? Во все нет — он надежен, вынослив и достаточно комфортабелен для длинных автономных поездок в туристическом режиме. А для самых упорных консерваторов Yamaha пока продолжит выпускать предыдущую модель с карбюратором — по крайней мере до тех пор, пока не наберется солидная статистика по безотказной работе инжекторного двигателя в самых тяжелых условиях — там, где нет времени думать о цвете экипировки. **MBY**



# Достоинный статус

О статусе человека может сказать его автомобиль, а об автомобиле — не избыточные лошадиные силы, но безупречный комфорт на дороге. И, конечно, высокое качество — в целом и каждой детали. Все это присутствует у нового Lexus ES.

Текст **Сергей Суслов**

**L**exus — статусная машина, о чем известно и «жрецам» мирового автопрома, и тем, кто за рулем этого авто не сидел. Но, произнося слово «статус», мы зачастую не вдумываемся в его смысл. Что определяет статус Lexus, помимо безупречного качества и красоты? И что именно определяет статус владельца этого авто?

## ОЩУЩЕНИЯ

Выводя за рамки такие факторы, как стабильный достаток и внешний лоск, хочу сделать акцент на внутреннем ощущении. По-моему, человек достигает определенного статуса, когда его мнение обретает весомость, истинные ценности уже хорошо отличимы от показных, а осознание собственных сильных сторон и умение их использовать дает то спокойное самоуважение, когда пафос оказывается излишним.

С автомобилями та же история. Будем честны: каждому на определенном этапе хочется покрасоваться скоростными и внедорожными возможностями своего авто, почувствовать себя за рулем болида Formula 1 или бэтмен-мобиля — многие любят крутые игрушки. Но из этого периода однажды вырастаешь, и приходит понимание: автомобиль нужен не для позерства, а для комфорта. Конечно, первоклассный автомобиль, потому что настоящий, постоянный комфорт возможен лишь тогда, когда качество безупречно.

Короче говоря, тому, кто достиг солидного статуса, скорее всего, обновленный Lexus ES понравится. Вообще среди представительских седанов (ES расшифровывается как Executive Sedan) Lexus всегда выделялся ценностями особенными: уже в начале 2000-х годов, когда конкуренты на базе модели пытались вырастить гоночные образцы, ES развивался по пути повышения надежности и комфорта. И в новом поколении Lexus ES эта традиция продолжилась.

## ВНЕШНИЙ ВИД

Новый автомобиль выглядит эффектнее прежних моделей. В центре передней части — традиционный яркий акцент — фирменная решетка радиатора в форме веретена в хромированной окантовке. Дизайнеры обновили систему освещения: головные фары новой конструкции оснащены светодиодными лампами прожекторного типа. В стороны от них расходятся стреловидные дневные ходовые огни L-образной формы — узнаваемый элемент всех моделей Lexus. Изменились противотуманные фары: теперь они располагаются по краям бампера в самом низу, тем самым визуально расширяя автомобиль и делая его более основательным.

В цветовую палитру ES добавлены четыре новых «металлика»: коричневый, темно-голубой, черный и искрящийся белый. В процессе окраски используется специальная многослойная система нанесения цвета, позволяющая придать корпусу глубокий бриллиантовый блеск.

*В этом обновленном Lexus ES продолжены самые лучшие традиции бренда*



Салон  
нового  
Lexus ES —  
воплощение  
функциональной  
роскоши

## САЛОН

Все в интерьере нового ES — от компоновки широкой передней панели до эргономично выверенных элементов управления, идеальных поверхностей и превосходных отделочных материалов — оставляет ощущение непревзойденного качества. Lexus никогда не экономил объем: в салоне нового седана, как и в предыдущих моделях, комфортно путешествовать даже на небольшие расстояния, причем и пассажирам, и водителю. Последнего в обновленном ES также порадует спортивное рулевое колесо: помимо удобства управления, оно не мешает обзору приборной панели. Наиболее важная информация об автомобиле, состоянии его агрегатов и маршруте, а также данные мультимедийной системы выводятся на расположенный по центру жидкокристаллический дисплей 4,2". А пользоваться интерфейсом Remote Touch (RTI) в новом ES стало удобнее благодаря кнопке «Ввод» на обеих сторонах панели управления.

## БЕЗОПАСНОСТЬ

Ни стильные обводы, ни роскошная отделка значения не имеют, когда производитель мало заботится о надежности автомобиля, но у Lexus с этим всегда все было в порядке. В новой версии инженеры Lexus добавили жесткости силовой конструкции кузова ES, усилив ее там, где это было необходимо. Элементы шасси, заимствованные у спортивного седана Lexus IS, позволили заметно

повысить ходовые качества и управляемость. Дополнительная шумоизоляция моторного отсека лучше защищает салон от звуков работающего двигателя.

## ДВИГАТЕЛЬ

На российском рынке новый ES будет доступен с четырехцилиндровым бензиновым мотором с непосредственным впрыском топлива объемом 2 л и мощностью 150 л.с. Премиум-седан, как и предыдущее поколение ES, оснащается двигателем V6 (3,5 л, 249 л.с.) и рядной «четверкой» (2,5 л, 184 л.с.).

Широкий выбор двигателей позволит покупателю сделать выбор в пользу экономии топлива либо динамики. Лично меня двухлитровый мотор в 150 л.с. радует: экономичные версии статусных машин интересуют многих. Итак, Lexus ES 200 с крутящим моментом 199 Н·м разгоняется до 100 км/ч за 11,6 с; его максимальная скорость 200 км/ч. Lexus ES 250 (235 Н·м) достигает 100 км/ч за 9,8 с; его максимальная скорость 207 км/ч. Самый мощный Lexus ES 350 (346 Н·м) разгоняется до 100 км/ч за 7,5 с и способен развить скорость до 210 км/ч.

Для потребностей бизнесмена в мегаполисе скорости и маневренности мотора в 150 л.с. вполне достаточно, и тратить лишнее топливо ради неостребованного ресурса человек разумный не будет. Новый седан, таким образом, станет находкой для каждого, кто четко понимает свои задачи и заботится об экологии и экономии.



## РАДИАТОР

Шикарная радиаторная решетка в хромированной окантовке, формой слегка напоминающая песочные часы или веретено, — одна из заметных внешних стилистических деталей новых моделей Lexus. Другие элементы наружного декора — новые светодиодные фары головного света, бамперы (задний тоже изменил геометрию), а также более современные габаритные фонари с L-образной светодиодной графикой



#### На предыдущем развороте:

В цветовую палитру Lexus ES добавлены четыре новых «металлика»: коричневый, темно-голубой, черный и искрящийся белый.

#### Слева направо, сверху вниз:

Конфигурация торпедо, компоновка приборов и конструкция руля не затрудняют обзор и чтение информации на приборной панели.

Особый комфорт в салоне достигается за счет кожаной обивки. В некоторых вариантах доступны функции вентиляции и регулировки длины подушки водительского сиденья и запоминания настроек, а у ES 350 в комплектации Luxury добавлена регулировка положения переднего пассажирского сиденья пассажиром сзади и память настроек пассажирского сиденья.

Lexus ES 200 в стартовой комплектации Comfort оснащается multifункциональным рулевым колесом нового дизайна с кожаной отделкой и подогревом.

Высокая эргономика — водитель легко контролирует все параметры: от скорости до звучания музыки и желаемой температуры в салоне.

При этом любой вариант имеет превосходные экологические характеристики. Все версии двигателей сочетаются с 6-ступенчатой автоматической трансмиссией с механизмом секвентального переключения передач.

## КОМПЛЕКТАЦИЯ

Итак, новый Lexus ES предлагается на российском рынке в трех версиях: ES 200, ES 250 и ES 350. При этом модель ES 200 впервые доступна в двух комплектациях: Comfort и Executive.

Уже в стартовой комплектации Comfort ES 200 оснащается 17-дюймовыми легкосплавными дисками, светодиодными фарами (ближний свет, дневные ходовые огни, противотуманные фары и фонари), multifункциональным рулевым колесом с кожаным покрытием. Сиденья переднего ряда, обитые искусственной кожей Nuluxe, имеют 8 электрорегулировок, включая регулировку поясничной опоры, и подогрев.

У Executive также предусмотрены диски иного дизайна, светодиодные фары дальнего света и датчик дождя. Дополнительный комфорт в салоне достигается за счет кожаной обивки сидений, вентиляции и регулировки длины подушки водительского сиденья, памяти настроек водительского сиденья, рулевой колонки и положения боковых зеркал, электрообогрева лобового стекла в зоне стеклоочистителей, солнцезащитной шторки заднего стекла с электроприводом и шторок для пассажиров второго ряда.

Модель ES 250 предлагается в четырех комплектациях, среди которых, помимо уже представленной Comfort, есть Premium, Premium 2 и Luxury. В списке оборудования комплектации Premium появляются подогрев рулевого колеса и электропривод крышки багажника. Начиная с Premium 2, добавляются трехзонный климат-контроль, подогрев задних сидений, задний подлокотник с элементами управления, камера заднего вида с динамической разметкой, навигационная система с установленными картами российских городов, джойстик Remote Touch на центральной консоли. В комплектации Luxury покупатели получают аудиосистему премиум-класса Mark Levinson с 15 динамиками, панорамную крышу и люк с электроприводом, систему мониторинга слепых зон в боковых зеркалах и систему помощи при выезде с парковки задним ходом (RCTA).

Топовая версия ES 350 предлагается в комплектациях Premium и Luxury (как у ES 250). Среди опций, доступных только на ES 350 в комплектации Luxury, отметим отделку сидений кожей улучшенного качества semi aniline, функцию регулировки положения переднего пассажирского сиденья пассажиром сзади, память настроек пассажирского сиденья.

Как видите, каждый поклонник марки Lexus может подобрать представительский седан на свой вкус и по своему статусу. Ближе познакомиться с особенностями каждой из моделей можно в салонах Lexus — продажи ES нового поколения начались в конце сентября. **МВУ**

# Виртуозы времени

Главной новинкой года от старинного швейцарского дома Bovet стала усовершенствованная версия турбийона Virtuoso со скульптурными мостами механизма.

Текст **Тимур Бараев**



Редкая и эффектная индикация времени в Bovet Tourbillon Amadeo Fleurier Virtuoso IV: сверху — ретроградная минутная стрелка, окошечко прыгающего часа в центре и секундная стрелка на кончике оси турбийона.

Корпус Amadeo приведен в положение для настольного варианта часов (справа). Рядом — оборотная сторона часов с традиционным циферблатом.



Представленный публике еще в 2013 году турбийон Virtuoso стал гордостью дома Bovet и одной из самых популярных моделей. Он отличался комбинацией весьма необычных усложнений самого престижного класса Grande Complication. Огромная каретка турбийона, прикрепленная длинным стройным бело-золотым мостом к кончикам срезанной ажурной платины, была полностью открыта взору. Вращалась она с традиционной скоростью 1 об/мин, и поэтому к ее оси прикрепили секундную стрелку.

Еще любопытнее осуществлялась индикация времени: дисковый индикатор «прыгающий час» в самом центре циферблата показывал часы, а минуты — центральная золотая ретроградная стрелка, которая раз в 60 минут одновременно с прыжком часового диска совершала мгновенный скачок на исходную позицию у отметки «9 часов». Во время скачка и минутная стрелка, и весь ретроградный механизм подвергаются феноменальному ускорению и моментальному замедлению. Очень немногие механические системы в состоянии выдерживать такое напряжение длительное время.

На центральной оси находилась и стрелка индикатора запаса хода. А он здесь составляет целых 5 дней! Ну а самое удивительное, что на обратной стороне корпуса, на другом кончике многорадиальной центральной оси располагаются обычные часовая и минутная стрелки.

Все это предпринималось для того, чтобы максимально использовать фирменную запатентованную конструкцию корпуса Amadeo, позволяющую легко трансформировать эти наручные часы в карманные



и даже настольные. Чтобы часы стали карманными, достаточно нажать на украшенные сапфировыми кабошонами верхние ушки крепления ремешка, а затем, открыв заднюю крышку, вынуть нижнее крепление целиком. После чего прикрепить к расположенной на отметке «12 часов» заводной головке цепочку. А превратить Bovet Tourbillon Amadeo Fleurier Virtuoso в настольные часы еще проще: открытая задняя крышка надежно фиксируется в нужном положении и служит устойчивой подставкой.

И вот в этом году на базе прежнего Virtuoso вышла новая модель под названием Virtuoso IV. Все достоинства прежней модели в виде индикации времени «прыгающий час» и ретроградной минутной стрелки сохранились. Механизм также скелетонизирован; но если прежде его мосты и платина были практически сточены до состояния паутины, то ныне они представляют собой пары трехмерных скульптур, которые мастера часового дома

произвели и выгравировали вручную. Они зеркально размещены по обе стороны от центрального диска с прыгающим часом, и создается ощущение, что именно скульптуры поддерживают сам диск и удивительный сложный механизм Tourbillon Virtuoso IV со сложным же названием Calibre 16BM02AI-HSMR.

В 2015 году для заказа доступны различные темы: лошади, слоны, голуби и ангелы — четыре интерпретации, символично отражающие наиболее распространенные мотивы, найденные в карманных часах, которые Bovet выпускали в позапрошлом веке. Их парное и зеркальное расположение также отсылает нас к стилю художественного оформления корпусов эмалевыми миниатюрами на часовых парах, традиционно производимых для китайского рынка на мануфактуре из Флерье.

Знаменитый корпус-трансформер Amadeo (кстати, основатель компании Паскаль Раффи назвал его в честь сына) имеет диаметр 44 мм и изготавливается из красного или белого золота.

*Мостами  
для сложного  
механизма  
Virtuoso IV служат  
вырезанные  
вручную  
скульптуры  
из золота*



**На странице слева:** Мосты в виде скульптурных лошадей. Также в 2015 году для заказа доступны фигурки слонов, голубей и ангелов.

Оригинальная модель Bovet Tourbillon Amadeo Fleurier Virtuoso, которая до сих пор востребована, особенно с эмалевыми миниатюрами на циферблате с оборотной стороны корпуса. Можно заказать миниатюру с эксклюзивным сюжетом.

Родившийся из легенды и получивший соответствующее имя Tourbillon Virtuoso IV, создан, тем не менее, по новейшим и совершенным технологиям. Это лучше всего видно по конструкции модуля турбийона и зафиксированного в его каретке спуска. Во-первых, удивляет огромный диаметр каретки — аж 13,5 мм! Она увеличена не только для красоты, но и ради точности: чем больше диаметр балансового колеса, тем часы потенциально точнее, ведь большие обода гораздо легче балансировать и регулировать. Интересно, что очень похожим модулем турбийона оснащены карманные часы Bovet XIX века из музея марки. Но, в отличие от турбийонов 200-летней давности, новая каретка весит всего лишь 0,49 г! Этого удалось достичь благодаря использованию сверхлегких, но прочных сплавов и материалов.

Перед тем как стать частью великолепного механизма, каждая деталь тщательно исследуется не только на структурную однородность и техническую надежность, но и на предмет полировки и декора, которые должны соответствовать строжайшим стандартам качества Qualite Fleurier. В историческом стиле деко-

рировано и колесо баланса. Его тонкие профили повторяют форму подвижных гирь работы Эдуарда Бове. Так как эти гири производились из вороненой стали, конструкции каретки и опоры мостов укреплены винтами соответствующего благородного синего цвета.

Что касается крохотного спускового колеса, то оно хотя и практически невидимо, тем не менее представляет собой колоссальное достижение мастеров-микромехаников. В отличие от обычных анкерных колес, имеющих четыре рычажные спицы, установленные под прямым углом, спусковое колесо Tourbillon Virtuoso IV имеет всего два рычага, зато красиво изогнутых, как в китайском символе гармонии инь и ян. Из-за этой чисто эстетической прихоти пришлось уменьшать анкерные палеты почти в десять раз. Но опять же, длившаяся почти год строжайшая проверка качества и функциональности гарантировала абсолютную надежность хода.

Воплощенный в жизнь благодаря футуристическим технологиями Bovet Amadeo Fleurier Virtuoso IV демонстрирует неиссякаемое воображение и творческий потенциал часовщиков Bovet. **МВУ**

# 10 000 ЯХТ СПУСТЯ

Британская верфь Princess Yachts — мировой лидер в сфере строительства яхт — празднует свое 50-летие.

Текст Анна Сорокина



Сезон осенних яхтенных выставок — самая горячая пора для верфей всего мира. А для британской компании Princess Yachts это еще и начало большого торжества: в этом году верфь отмечает свой 50-летний юбилей. Празднование знаменательной даты уже началось — на крупнейших боат-шоу и не только. Событий много: это и вечеринки, и специальные проекты, и, конечно, новые яхты — представленные осенью блистательные новинки Princess 35M, Princess S65 и Princess V58 Open.

Princess Yachts отлично чувствует себя в настоящем, уверенно смотрит в будущее,

и при этом никогда не забывает о своем наследии. Первая из построенных верфью в 1965 году яхт — Project 31 — была восстановлена и выставлена на Cannes Yachting Festival. И отнюдь не в качестве музейного экспоната — она не только прекрасно

выглядит, но и по-прежнему способна ходить в море. Как и полвека назад, яхта вызвала такой интерес, что верфь серьезно задумалась над идеей перевыпустить эту модель ограниченной серией в 50 корпусов для поклонников бренда и ценителей стиля 1960-х годов.

Именно в таком духе и были оформлены все «декорации» юбилея. В этом году даже стенды Princess Yachts выглядят для

*В период с 1965 года британская верфь Princess построила более 10 000 яхт*



## НАЧАЛО

Уже первую модель Princess Yachts — Project 31, построенную в 1965 году, ждал огромный успех.

В период ее производства (до 1969 года) было выпущено более 130 корпусов. В честь 50-летия верфи одна из этих яхт была бережно отреставрирована и показана на Каннском боат-шоу



**Вверху:**  
Празднование 50-летия Princess  
Yachts на Каннском боат-шоу.

**Справа:**  
Стенд Princess Yachts на Cannes  
Yachting Festival в этом году  
выглядел непривычно: он был  
оформлен в духе 60-х, когда  
основали компанию. В этом году  
здесь впервые представили  
новую яхту Princess 35M. Еще две  
новинки — Princess S65 и Princess  
V58 Open — были показаны  
на Southampton Boat Show.





*Nordmarine —  
рекордсмен  
среди дилеров  
по продажам  
яхт Princess  
М-класса*

поклонников бренда непривычно, напоминая времена, когда возникла компания. Тот же стиль отличает и специальную коллекцию аксессуаров от Princess Yachts, выпущенную по случаю юбилея совместно с маркой Thomas Pink.

Сегодня, спустя полвека с момента основания верфи, построив более 10 тысяч яхт, Princess не забывает о своих корнях. «Домом» компании с 1965 года является Плимут, а акватория знаменитой Южной верфи, где строят суперяхты Princess М-класса, была морской гаванью еще в XVII в. Именно там в конце лета Princess Yachts собрала всех своих представителей в отеле Bovey Castle — замке, расположенном неподалеку от Плимута, в национальном парке Дартмур графства Девон. Эти красивейшие места на юго-западе Англии — сердце стиля жизни истинной Британии, что идеально сочетается с философией и наследием Princess Yachts.

В ходе прошедшей там конференции, наряду с непременными финансовыми отчетами, обзорами технических инноваций и особенностей модельного ряда, были озвучены весьма интересные факты.

Лучшим дилером последнего 10-летия и рекордсменом по продажам суперяхт Princess М-класса был назван официальный представитель Princess Yachts в России — компания Nordmarine, на чью долю среди

прочего пришлось около половины продаж всех «метровых» моделей. Было особо подчеркнuto, что, имея самый большой опыт в продажах яхт этой серии, компания Nordmarine внесла массу инноваций и в сам процесс постройки. Стоит отметить создание эксклюзивных интерьеров и привлечение к работе дизайнеров с мировым именем, таких как Марк Берриман и Франсуа Зуретти. Постепенно многие позиции из списка опций перешли в стандартное оснащение. С помощью Nordmarine была налажена схема взаимодействия верфи с «внешними» дизайнерами и новыми субподрядчиками — в частности, по мультимедийным системам. Сейчас Princess Yachts и Nordmarine разрабатывают идею выпуска яхт версии Special Edition, что выведет спецификацию по мультимедиа на совершенно новый уровень. Фактически Nordmarine стала примером нового подхода в «подаче» яхты для других дилеров Princess Yachts, которые не всегда осознают огромные возможности верфи, ограничиваясь стандартными решениями.

В Princess Yachts отлично понимают, что творчество и новые решения — залог успеха в строительстве и продажах яхт. Это касается и маркетинговой стратегии на разных рынках. Для иллюстрации процесса участникам конференции предложили составить свой соб-



**АРОМАТ  
УСПЕХА**

Гибкая маркетинговая стратегия — залог успеха Princess. На разных рынках она включает разные «компоненты». В ходе дилерской конференции каждый из представителей Princess Yachts получил возможность составить собственный рецепт успеха: смешав парфюмерную основу и разные ароматы, проиллюстрировать индивидуальный подход к работе с клиентами



**На странице слева:**  
Юбилейная конференция представителей Princess Yachts прошла неподалеку от Плимута — «родного дома» верфи, в отеле Bovey Castle в Девоншире.

**Вверху:**  
Евгений Кочман, основатель компании Nordmarine (официального представителя Princess в России) и Денис Новиков, директор по продажам. В ходе конференции Nordmarine была объявлена мировым рекордсменом по продажам яхт Princess M-класса.

**В центре, слева направо:**  
Юбилейная дилерская конференция Princess Yachts прошла в непривычном формате: основные принципы создания яхт и маркетинговой стратегии верфи были продемонстрированы посредством необычных конкурсов и заданий.

**Внизу:**  
Приз в категории «Самый красивый офис Princess» получила компания Princess Yachts Monaco.

ственный «аромат успеха» от Princess. Каждый продавец по-своему «миксовал» маркетинговую стратегию, смешивая парфюмерную основу и различные ароматы. Что интересно, результаты у всех получились разные. Наконец, третий компонент успеха — отлаженный производственный процесс и точное соблюдение сроков. И здесь тоже присутствовали современные маркетинговые приемы: проводилась сборка моделей из Lego на время, со схемой и, конечно, без нее. Именно для того, чтобы продемонстрировать, насколько важно получить идеальный результат в нестандартных ситуациях. Забавно? Да. Но это — самая наглядная иллюстрация подхода Princess к созданию яхт. Креативность. Точность. Мастерство.

На этом празднование 50-летнего юбилея Princess Yachts, естественно, не заканчивается. Сейчас в самом разгаре сезон осенне-зимних яхтенных выставок, где еще будут сюрпризы, но период этот очень «занятый». А вот весной, накануне нового сезона, в яхт-клубе Монако планируется большое мероприятие для клиентов компании, в том числе — звезд мирового уровня, которое верфь организует совместно с компанией Princess Yachts Monaco. А в Москве будут отмечать не только юбилей верфи Princess Yachts, но и 15-летие компании Nordmarine.

Праздник продолжается, господа! MBY





**Вверху:**  
В апартаментах «Лидваль» со всем тщанием сохранен исторический интерьер.

**В центре:**  
В номере «Романов» воссоздана поистине дворцовая атмосфера прошлых веков.

**Внизу, слева направо:**  
Роскошный концертный рояль украшает апартаменты «Паваротти».

Номер «Фаберже» оформлен в розово-бежевой гамме.

Для номера «Достоевский» дизайнеры выбрали более глубокие, «серьезные» тона.

# Историю храня

В сегодняшней архитектуре и интерьерном убранстве зданий Санкт-Петербурга память о великой истории города играет громадную роль. Детальная реконструкция люкс-апартаментов «Гранд Отеля Европа» — прекрасный пример того, как бесценное прошлое может гармонично сочетаться с комфортом дня нынешнего.

**А**рхитектура — один из мощных видов искусства в том числе и потому, что век архитектурного шедевра впечатляюще долгов. Однако ценность здания зависит не только от фантазии зодчих, но и от художественного такта идущих за ними мастеров-реставраторов. Именно благодаря им в безупречной красоте исторических зданиях сегодня бурлит жизнь.

«Гранд Отель Европа» — как раз такой случай. Под руководством французского дизайнера Мишеля Жуане, известного своими работами по восстановлению интерьеров знаменитых отелей Cipriani (Венеция) и Sorocabana Palace (Рио-де-Жанейро), здесь прошли реконструкция и обновление исторических апартаментов. Жуане сумел объединить изящество столичного Петербурга времен императора Александра I и современные стандарты комфорта, а строгость классицизма смягчить шелковыми тканями и уютной мягкой мебелью.

После реставрации в просторных номерах, площадь которых достигает 97 кв. м при высоте потолков 4,3 м, сохранены прихожая, гостиная, спальня и большая ванная комната. Из окон комнат открывается вид на живописный исторический центр города: площадь Искусств с памятником А. С. Пушкину и здание Дворянского собрания (ныне Филармония). Каждые люкс-апартаменты имеют свое название, отражающее и богатую историю престижного отеля Северной столицы, и оригинальную концепцию интерьера.

Данью уважения одному из крупнейших зодчих Санкт-Петербурга начала XX века, выдающемуся мастеру архитектуры модерна Федору Ивановичу Лидвалю, стали роскошные апартаменты «Лидваль» с антикварной мебелью и зимним садом. В этих стенах в 1908–1914 годах

архитектор жил и работал над перделкой интерьеров «Гранд Отеля Европа»: помещения лобби-бара и балльного зала «Крыша», отделка главной лестницы и холла бельэтажа (нынешний зал «Лидваль» на Историческом этаже) оформлены при его участии. Смежные с этим залом апартаменты и носят с 1991 года имя зодчего.

В апартаментах «Паваротти» знаменитый тенор оставался во время своих прощальных гастролей в 2004 году, да и другие прославленные музыканты предпочитают этот номер прочим: в гостиной стоит рояль, позволяющий репетировать, не покидая отель. Другой «музыкальный» люкс, апартаменты «Стравинский», любят гости жизнерадостные: музыка композитора ассоциируется с весной, символом всеобщего пробуждения, поэтому в цветовом решении интерьера здесь преобладают оптимистичные оттенки свежей зелени.

Люди более серьезные предпочитают, скорее, апартаменты «Достоевский»: для передачи настроений, свойственных самому неоднозначному русскому писателю, дизайнер выбрал чистые, но при этом глубокие и «серьезные» оттенки. Стены оклеены обоями с рисунком в стиле XIX века, а для «писательских» трудов в гостиной установлен массивный письменный стол.

После реставрации «Гранд Отеля Европа» гостей также ждут ювелирно-роскошные апартаменты «Фаберже», торжественная классика апартаментов «Росси», сияющие теплотой «Янтарные» апартаменты. Достойны внимания эффектные люксы «Романов», «Мариинский» и «Императорская яхта». К сожалению или к радости, назвать лучший номер невозможно, как невозможно выбрать лучшее воспоминание юности, лучшую эпоху или лучшую городскую историю: в каждом — свое достоинство и свой шарм. **MBV**

Дизайнер Мишель Жуане дал новую жизнь старинным апартаментам отеля





# Под куполом

В 2000 году часовая дом Corum представил публике модель Bubble — часы с массивным сапфировым стеклом, быстро ставшие самой востребованной моделью нового тысячелетия. Сегодня Bubble — часть наследия бренда — с триумфом возвратились.



**К**ак многое изменилось в мире часов всего за 15 лет! Когда-то крупные часы были редкостью, выглядели необычно и даже неуклюже. Но в начале XXI века Corum буквально встряхнул часовой мир, представив на выставке Baselworld 2000 часы Bubble с выпуклым сапфировым стеклом. Благодаря размерам (диаметр корпуса 44 мм) и беспрецедентному внешнему виду часы сразу стали хитом.

Идея принадлежала Северину Вундерману, талантливому предпринимателю, который в 2000 году приобрел марку. На создание Bubble его вдохновила разработанная еще в 1960 году экспериментальная модель часов для глубоководного дайвинга с огромным выпуклым стеклом, способным выдерживать давление толщи воды.

Беспорная уникальность часов Bubble стала развитием заложенной создателями марки философии. Со дня своего основания в 1955 году Corum являет миру уникальные часовые творения с оригинальным дизайном — от модели Rolls-Royce, внешний вид которой напоминал решетку радиатора, до культовых Golden Bridge с их сложнейшим линейным багетным механизмом. Часы Bubble являются важной частью наследия Corum и по праву заслуживают место в зале славы бренда. Сегодня возрожденные Bubble вместе с другими знаменитыми часами марки — ультратонкими Coin Watch — входят в коллекцию Heritage.

Сохранив основные черты первых Bubble, модель 2015 года не стала полной репликой, хотя мягкие округлые линии корпуса и сапфировое стекло напоминают об оригинале. Обновленная версия Bubble обладает корпусом увеличенного диаметра (47 мм) и высотой 18,8 мм (со стеклом). Неизменно ставя во главу угла практичность, дизайнеры снабдили корпус короткими выпуклыми ушками, чтобы часы плотно сидели на запястье.

Сапфировое стекло весьма твердое, при его обработке применяют инструменты для огранки брилли-



### ИЛЛЮЗИЯ

Нанесенные на циферблат часов Bubble Vintage квадраты разной величины придают плоской поверхности объем, а толстое сферическое стекло играет роль линзы, увеличивая и немного искажая цифры. Эффект потрясающий

антов. Придание сапфировому стеклу сферической формы требует виртуозного мастерства и гораздо большего времени, нежели уходит на обычное плоское стекло. Сначала выпиливают толстую пластину сапфирового стекла; затем ее вытачивают, придавая форму сферы, и в завершении полируют для идеальной прозрачности. За счет толщины (8 мм) стекло играет роль линзы, увеличивая и немного искажая циферблат. Дизайнеры Corum учли эту особенность и наделили циферблат элементами оп-арта (от англ. optical art — оптическое искусство, использующее эффект иллюзий зрительного восприятия). Черпая вдохновение в работах основателя оп-арта французского художника Виктора Вазарели, мастера Corum декорировали циферблат квадратами, размер которых увеличивается к центру. Благодаря им циферблат Bubble — плоский диск из лакированной латуни — кажется выпуклым, сопровождающим сферу стекла.

Только две модели в корпусах с PVD-покрытием могут похвастаться циферблатами в стиле оп-арт (серия каждой — 350 экземпляров).

Версия Bubble Vintage выполнена в бронзовых тонах; корпус с PVD-покрытием контрастирует с циферблатом, «состаренным» покрытием Super-LumiNova (реверанс первой модели Bubble). Bubble All Black — модель с черным PVD-покрытием, черным матовым циферблатом, угольно-черными стрелками и часовыми метками — монохромный шедевр, гимн культовым часам Bubble. В коллекцию Corum войдет и третья модель Bubble, у которой... нет циферблата. Скелетонизированный механизм занял свое место за сапфировым стеклом, открывая восхитительный вид на каждую деталь автоматического калибра CO0082.

Все часы Bubble сопровождаются ремешками из кожи и каучука (внутренняя часть ремешка). В моделях оп-арт каучук покрыт кожей теленка, у скелетонов — кожей аллигатора. **MBV**

# Перед рассветом

Свежее осмысление классической модели: Rolls-Royce Dawn обещает стать рассветом новой эпохи в мире кабриолетов класса «люкс».



**Б**ритания, 1952 год. Островное государство, как и вся континентальная Европа, с оптимизмом смотрит в будущее, начиная постепенно справляться с экономическими последствиями затяжной войны. Только что взошла на престол Елизавета II, пробудив новые надежды. Рождаются смелые научные гипотезы: предложена, к примеру, объясняющая происхождение Вселенной теория Большого взрыва. Практики не отстают: британский реактивный лайнер De Havilland Comet совершает свой исторический коммерческий рейс...

В том же году кузовное ателье Park Ward выпускает кабриолет Rolls-Royce Silver Dawn («Рассвет») — первый Rolls-Royce, кузов которого изготовлен прямо на заводе. Впрочем, каждый из автомобилей Dawn — это имя носят всего 28 особых кабриолетов Rolls-Royce, созданных в период с 1950 по 1954 год, — собирали вручную и по индивидуальному заказу. Эти авто становят-

ся воплощением оптимизма тех лет, когда люди вновь почувствовали вкус к жизни.

Вдохновленные моделью 1952 года, нынешние дизайнеры Rolls-Royce создали новый Dawn, обещающий стать важным этапом в истории британской марки.

Подобно классической модели Silver Dawn, новый роскошный четырехместный кабриолет Rolls-Royce Dawn 2015 года значительно отличается от собратьев по классу — 80% кузовных панелей в нем абсолютно уникальны. Узнается непременно для марки соотношение высоты кузова и колеса — 2:1, длинный капот, короткий передний и длинный задний свесы, изящная коническая «корма» и высокая плечевая линия. Скрытое ускорение и ощущение натяжения поверхностей усиливается за счет изгибов панелей кузова, образующих более жесткие грани и более атлетический силуэт, за которыми угадывается внутренняя сила.

Особое внимание инженеры и дизайнеры уделили созданию верха для кузова Dawn. Достигнутая степень



## ПРЕМЬЕРА

Мировая премьера нового Rolls-Royce Dawn прошла на автосалоне во Франкфурте. Кроме того, официальный дилер марки в России — компания «Авилон» — провел предварительный закрытый показ для небольшого числа потенциальных клиентов на частной вилле в Монако. «Авилон» уже принимает заказы на новый автомобиль, и первые владельцы Rolls-Royce Dawn смогут выехать на дороги в мае-июне 2016 года



*Dawn —  
самый  
сексуальный  
Rolls-Royce за всю  
историю  
британской  
марки*

**На странице слева:**  
Уверенный, сильный, динамичный — все эти эпитеты очень подходят к новому Dawn.

**Слева направо, сверху вниз:**  
Поездка за рулем превращается в роскошное удовольствие благодаря поворотному контроллеру Spirit of Ecstasy, который облегчает доступ к навигации и мультимедийному контенту.

Новый Dawn не экономит на пространстве во втором ряду и способен предоставить одинаково высокий уровень комфорта всем пассажирам.

Сильное впечатление производят четыре отдельных сиденья в салоне Dawn, расположенные в виде «рогатки», сформированной из великолепного сплава дерева и кожи.

звукоизоляции не имеет аналогов в современной автомобильной промышленности: в салоне Rolls-Royce Dawn при поднятой крыше так же тихо, как и в закрытом Rolls-Royce Wraith. Даже механизм складного верха практически бесшумен и безупречно работает на скорости до 55 км/ч (цикл складывания или раскладывания верха занимает около 20 секунд). Похоже, новый Rolls-Royce Dawn можно с уверенностью назвать самым бесшумным кабриолетом в истории.

Как большинство кабриолетов и, конечно, как все модели линейки, «рассветный» Rolls-Royce впечатляет отделкой салона. Но, в отличие от других кабриолетов конфигурации «2 + 2», где пространство сзади ограничено, и на комфорт могут рассчитывать лишь два пассажира или дети, здесь иная история.

Недостаток места сзади зачастую есть следствие неспособности производителя рационально сформиро-

вать отсек для складного верха, багажный отсек и задние сиденья. Дизайнеры Rolls-Royce с этой проблемой справились: просторный Dawn по вместительности, а значит, и привлекательности не уступает полноценному купе.

И, разумеется, сияющий и стремительный Rolls-Royce Dawn наделен мощностью, достойной класса «люкс». Мотор V12 объемом 6,6 л с двумя турбокомпрессорами мощностью в 570 л.с. и с крутящим моментом 780 Н·м разгоняет автомобиль до 100 км/ч за 4,9 с. Восемиступенчатый «автомат» ZF с помощью системы Satellite Aided Transmission подбирает передачи под условия движения, и максимальная скорость достигает 250 км/ч — разогнаться сильнее автомобилю не дает электронный ограничитель. Впрочем, и этой скорости более чем достаточно, чтобы с наслаждением мчаться по хайвею навстречу ветру и рассвету. **МВУ**



# Величие Востока

Уже три года Buddha-Bar на Синопской набережной остается самым модным рестораном паназиатской кухни в Петербурге. Накануне дня рождения мы вспоминаем, за что гости любят всемирно известный проект Раймонда Визана.

**В** Buddha-Bar St. Petersburg на Синопской набережной в этом ноябре празднует свое трехлетие. Петербургский ресторан стал первым заведением знаменитой сети Раймонда Визана в России и остается одним из любимых мест отдыха для тех, кто ценит возможность вкусно пообедать, насладиться редкой винной картой, посмотреть музыкальные программы мировых знаменитостей или потанцевать под сеты модных диджеев — и все это в одном месте.

Говорят, великий выдумщик и талантливый организатор Раймонд Визан задумал свой паназиатский проект после просмотра фильма Бернардо Бертолуччи «Последний император». История юного правителя в стенах великолепного восточного дворца Пиньинь заставляет задуматься о значимости окружающего пространства для поддержания внутренней гармонии человека. Очарованный этим, Визан постарался сделать так, чтобы Buddha-Bar для своих гостей стал не просто местом, где можно вкусно пообедать, но полным и гастрономических, и эстетических чудес дворцом.

Двухэтажный Buddha-Bar St. Petersburg на Синопской набережной напоминает дворец не только узорной изысканностью мебели, золотыми всполохами света на стенах или коллекцией статуэток Будды, привезенной из дальних стран, но прежде всего — простором: здесь на этом не экономят. Около 500 посадочных мест разделены на барную зону, лаунж и обеденные зоны; винный зал вмещает одну из лучших коллекций вин и витрину с коньяком Remy Martin Louis XIII для особых случаев; в VIP-зале с роскошной подборкой шампанских вин

и панорамным видом на Неву транслируются представления со сцены первого этажа, где места хватает не только музыкантам, но и театральному шоу.

Впрочем, Buddha-Bar не требует церемоний. Это удивительно дружелюбное лаунж-пространство, подходящее для любого досуга — от делового обеда до кальянной вечеринки и зажигательных танцев. Но прежде всего он привлекает гурманов: шеф-повар Аарон Стотт, обаятельный здоровяк из Новой Зеландии, известен как один из лучших мастеров паназиатской кухни. Его влияние распространяется и на европейскую часть меню: салат «Цезарь» или стейки — это не реверанс сторонникам классики, а отдельные гастрономические шедевры.

Только вкусная еда — это еще не все. Buddha-Bar — одно из немногих мест в мегаполисе, где отличный обед сочетается с богатой культурной программой. Чтобы насладиться костюмированным этническим Buddha-Bar-шоу с танцовщицами и акробатами, стоит зарезервировать столик на пятницу или субботу — в выходные заведение переполнено. Действительно, экзотический ситар в сочетании с миксами от знаменитых диджеев — резидентов ресторанной сети — впечатляет. Кроме того, многие предпочитают именно здесь, а не в шумных концертных залах, наслаждаться выступлением любимых артистов: Buddha-Bar известен как самая уютная площадка камерных концертов мировых знаменитостей.

Для Северной столицы Buddha-Bar стал сильной альтернативой пятничной прогулке по заведениям: ради обеда, коктейля и музыки не нужно ехать в разные места: все прелести отдыха доступны в одном — и удивительно красивом! — пространстве. **МВУ**



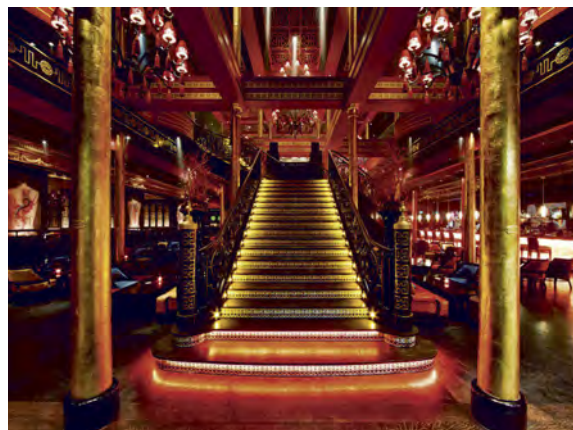
Вверху, крупно: VIP-зал ресторана с видом на Неву одинаково хорошо подойдет и для делового обеда, и для личного торжества.

Внизу, слева направо: Туец на гриле с эдамаме и трюфельным соусом.

Говядина ангус с корейским соусом и маринованной свеклой.

Парадная лестница Buddha-Bar.

Пряный шоколадный мусс на земле из черного шоколада с карамельным соусом и икрой из Hennessy.



# Осенний праздник

Жизнь так устроена, что для хорошего начинания чего-то одного требуется порой завершение чего-то другого. Здесь нет ничего плохого, просто это надо понимать и учитывать: финиш какого-то этапа позволяет осмыслить итоги и наметить пути дальнейшего развития.



## НА СЛАДКОЕ

За десерты этим вечером отвечала пекарня-кондитерская «Коржов». Перед песочным печеньем с шоколадной крошкой, ванильными и апельсиновыми эклерами и нежными тортами не смог устоять никто





Открытие нового яхтенного сезона непременно предшествует закрытие текущего, и это отличный повод встретиться с друзьями и коллегами в праздничной атмосфере яхт-клуба.

Ритуал осенних встреч сопровождается особенным настроением. Это добрая традиция единомышленников, которые после четырех месяцев увлекательных парусных гонок или путешествий по морским дорогам наконец-то собираются вместе для обмена историями, осмысления опыта и, конечно, веселых шуток за бокалом вина. Поэтому в конце сентября журнал MBY и компания Nord Star Yachting пригласили гостей в Речной яхт-клуб, в ресторан Moge, на традиционную церемонию, посвященную закрытию яхтенного сезона, — осенний праздник подведения итогов для любителей яхтинга и отдыха на воде.

В залах, на террасах ресторана и вдоль причалов яхт-клуба было пестро от вовсе не по-осеннему ярких нарядов дам и шумно от серьезных мужских разговоров. За шикарный фуршет с изысканными закусками и достойными винами — а фуршет действительно удался! — этим вечером отвечали «Азбука вкуса», пекарня-кондитерская «Коржов», шеф ресторана Moge и компания «Мираторг». Кулинарные виртуозы последней готовили роскошные стейки из мраморной говядины на гриле здесь же, под открытым небом. О качестве угощения можно было судить не только по манящему аромату обжаренного на гриле мяса, отвлекавшему гостей от серьезных бизнес-разговоров, но и по очереди из солидных мужчин

с тарелками наперевес и их нарядных дам, сиявших от почти детского предвкушения гастрономического удовольствия.

По зрелищности этот процесс уверенно соперничал с выступлением танцевальных и музыкальных коллективов на сценической площадке ресторана и с модным показом от Vogner. Последние представили публике зимнюю коллекцию, которая годится и для продления яхтенного сезона: в этих куртках на борту будет тепло даже поздней осенью.

Уготившись стейками, гости выстроились в другую очередь: каждый хотел поучаствовать в тест-драйве Jaguar Land Rover, организованном компанией «Омега-Премиум» — официальным дилером Jaguar Land Rover в Петербурге, партнером мероприятия. И, конечно, было немало желающих выйти в наше, питерское море — Финский залив — на представленных компанией Nord Star Yachting моторных яхтах Princess 39 и Princess 56. И вправду, какой же яхтенный праздник без яхт!

Кроме того, партнерами мероприятия выступили «Райффайзенбанк», презентовавший продукты и услуги Premium Banking, компании Garage Space и TeleTrade, а также страховая компания «Ингосстрах»: компания работает с яхтсменами уже более 65 лет и имеет крупнейший портфель по страхованию яхт и катеров в России.

За веселыми разговорами этот теплый вечер для единомышленников пролетел быстро. Подведение итогов сезона уходящего плавно перешло в обсуждение планов на будущее. Ведь закрытие яхтенной навигации — это всегда предвкушение новых плаваний, больших и не очень, старт которым непременно дает весна. А ждать ее осталось не так уж долго. MBY

Этот праздник — первый шаг к началу нового яхтенного сезона



Вверху:

У причала — яхты Princess 39 и Princess 56, готовые к прогулке по Неве и Финскому заливу.

В этот вечер в яхт-клубе можно было не только полюбоваться автомобилями Jaguar Land Rover, но и принять участие в тест-драйве.

Слева:

Компания «Мираторг» устроила из приготовления мяса настоящее шоу.

Председатель редакционного совета журнала MBY Зарий Черняк объявил гостям о закрытии сезона.

Справа:

Сервис Premium Banking, который «Райффайзенбанк» представил на вечер, заинтересовал многих гостей.

Ни один праздник не обходится без сюрпризов. Полтора десятка гостей, участвовавших в лотерее, стали обладателями ценных подарков от партнеров мероприятия.



Парусная яхта Hanse 455 (Германия).  
Длина 13,9 м. Стоимость от € 169 000 (на верфи)



# ЯХТА. Мечты и реалии

*Даже при наличии средств на покупку лодки, даже посещая все значительные яхтенные выставки, регулярно читая статьи в яхтенных журналах, посоветовавшись с друзьями и неоднократно побывав на их лодках, сделать правильный выбор — дело непростое. Тут нужны реальные помощники.*

Текст Владимир Галько

## О ЧЕМ СТОИТ ПОДУМАТЬ

Димитрис Димитриу, компания Jetty Marine, Кипр



При покупке новой яхты необходимо решить несколько важных вопросов. Следует ответственно подойти к сюрвейерской проверке, чтобы понять, хорошо ли яхта построена, насколько легко (или сложно) обслуживать ее оборудование, кто озаботится решением всех проблем (больших и малых), которые возникнут в первые год–два после покупки. Следует

помнить, что любая яхта без поддержки дилера и верфи окажется для своего владельца скорее генератором головной боли, нежели источником удовольствия. Кто из них важнее? Даже самая лучшая дилерская компания не в состоянии быстро и эффективно решить все возникающие с лодкой проблемы без участия верфи. Но справедливо и обратное: любой верфи будет сложно решать те же вопросы без помощи дилера, который существенно ближе и к яхте, и к ее владельцу.

Понимая это, некоторые заказчики, уже определившись с типом желаемой лодки, но не с моделью, сначала выбирают дилера, а только потом смотрят конкретное судно. Выбирать правильного дилера и надежную верфь будущему владельцу яхты придется, проявляя максимум осторожности и не бросаясь на первое предложение, даже если цена выглядит весьма привлекательной.

В случаях с яхтами категории semi custom или даже custom, когда появляется возможность выбора марки оборудования и поставщика, консультация хорошего дилера может оказаться особенно полезной.

Пример. Наша компания получила официальное уведомление от Oreste (итальянского производителя гидравлических трапов-сходней) о том, что гарантийный срок на их продукцию для яхт, построенных за пределами Евросоюза, составляет всего год (хотя стандарты индустрии предусматривают два года), даже если постройка велась по самым строгим нормативам и спецификациям. Более того, начало гарантийного срока они относят на дату отгрузки оборудования верфи, а вовсе не на момент приемки судна заказчиком. Учитывая, что период постройки крупной яхты может составить более года, в итоге от такой гарантии остается пшик.

Но есть и другие компании; их оборудование не столь высокого качества, зато они предоставляют реальную гарантию и качественный сервис, так что опытные дилеры посоветуют работать именно с ними.

*При покупке любой яхты особенно внимательно надо подходить не только к самому судну, но и к выбору дилера*

Набросок «лодки мечты» уже перед глазами, осталось его детализировать и претворить в жизнь, не сильно ошибившись в цене (самой яхты и ее обслуживания), качестве (судна и оборудования) и не разочаровавшись окончательно в человечестве.

К удовольствию (и смятению) новичков, спектр предложений лодок сегодня очень широк — на любой вкус и кошелек. Яхты с похожими характеристиками выпускают разные верфи, и зачастую непросто понять преимущества и недостатки того или иного варианта. Осмотрительный покупатель, конечно, побывает на яхтенных выставках и попытается сравнить модели. Но это может только усугубить растерянность: на одном стенде ему объяснят, что лучше Hanse яхты нет, на соседнем он услышит то же про Bavaria, на третьем — о Jeanneau и т. д. Похожий сюжет ждет его и с моторными яхтами.

Выскажу крамолу: на мой взгляд, большой разницы между лодками одной категории/типа от разных брендов нет. Конечно, они разнятся конструкцией и отделкой, но приличный базовый уровень качества обеспечивают все европейские массовые бренды, и различия между моделями скорее стилистические (для меня они отходят на второй план). А любые принципиальные улучшения лодки по сравнению с продукцией конкурентов находят отражение в цене.

**П**окупка яхты — событие неординарное. Частенько «плавать» (именно так, а не иначе) будущий владелец начинает задолго до того, как взойдет на борт своего судна. Плавать в вопросах выбора типа, разнообразии ценовых предложений, названиях дилеров.

О рыночных катаклизмах, коварных течениях и скрытых опасностях, которые могут встретиться покупателю при выборе яхты, рассказывает судовладелец и дилер со стажем Владимир Галько (компания Nord Star Yachting, Санкт-Петербург).

Владимир, сколько себя помнит, увлекается яхтами. В разное время он владел тремя моторными и двумя парусными лодками. Последние 15 лет в качестве брокера помогает людям приобретать и обслуживать суда. За эти годы Владимир собрал коллекцию типичных ошибок начинающих судовладельцев и знает, как этих ошибок избежать.

### ВЫБОР БРЕНДА

Как правило, будущий покупатель яхты уже представляет, какую яхту хочет: парусную или моторную, глиссирующую, водоизмещающего типа или яхту-траулер. Скорее всего, некоторый морской опыт (по крайней мере, «пассажира» яхты) у него есть, как и понимание желаемой длины и водоизмещения будущего судна, каких-то деталей и реального бюджета.



*Цены  
на яхты  
в нынешних  
условиях  
не обрушились; они  
либо остаются  
на прежнем уровне,  
либо понемногу  
растут*

**Моторная яхта Princess 39 (Великобритания).  
Длина 13 м. Стоимость от € 392 000 (на верфи)**

#### **ФОРМИРОВАНИЕ ЦЕНЫ**

Цена на яхту берется не из воздуха. Прежде чем составить прайс-лист на новую лодку, специалисты верфи уточняют собственные затраты, калькулируют услуги контрагентов и поставщиков, учитывают разные опции, анализируют рынок, изучают конкурентов. Процесс ценообразования многоступенчатый, но все довольно прозрачно, и покупатель в состоянии узнать рекомендованную цену на яхту и опции от верфи-производителя.

Многие верфи открыто публикуют прайс-листы; позже, общаясь с дилерами, вы сможете опираться на эти цены. Некоторые компании, выпускающие в основном яхты категории custom и semi custom, прайс-листы не тиражируют. Здесь разумное решение — посетить верфь: информация на непонятных интернет-сайтах, от знакомых и даже продавцов может быть существенно искажена.

На яхтенных выставках бренды нередко представляют местные дилеры. Порой цены в их прайс-листе могут оказаться завышенными, на что есть свои причины. К примеру, небольшие голландские верфи предлагают дилерам самим назначать надбавку к заводской цене — просто потому, что верфи в большинстве своем ориентированы на внутренний рынок и не в состоянии дать специальную скидку. Стоит ли в таком случае гнаться за низкой ценой и обращаться непосредственно на верфь, мы поймем дальше.

Имея представление о рекомендованной цене и том, как она формируется, уже можно рассматривать варианты и скидки. Скидку лучше оценивать не в конкретной сумме, а в процентах от стоимости, дабы не путаться в яхтах с различной комплектацией.

Теперь о ценах в условиях стагнации рынка. К разочарованию некоторых «аналитиков», цены на яхты не обрушились; они либо остаются на прежнем уровне, либо понемногу растут. Это объяснимо: в отличие от автомобилей, яхты строят преимущественно по контракту, острой необходимости в срочной реализации при таком раскладе у верфи нет, так что можно рассчитывать

на скидку не более 6–10%. Возможно, вам повезет попасть в какую-то специальную программу, стимулирующую производство, и тогда скидка окажется больше (пример — программа Early Bird верфи Hanse). Ничего секретного в таких проектах нет: информация о них общедоступна, и дилер обязан предоставить скидку покупателю.

#### **ВЫБОР ДИЛЕРА**

Неопытные судовладельцы при выборе яхты охотно «клюют» на бренд и скидку. Эти условия необходимые, но не достаточные. Заключение сделки — не конец ваших приключений, а лишь их начало, а какими они будут: изматывающими или приятными, — зависит от дилера.

Важно сразу понять: даже если вы возьмете самую дорогую модель от производителя с безупречной репутацией, в первые годы эксплуатации обязательно проявятся определенные проблемы — столь сложное техническое сооружение, как яхта, насыщенное современным оборудованием, к тому же установленным вручную, нуждается в настройке, в регулярном обслуживании. Избежать таких хлопот невозможно, но надежный дилер — шанс их минимизировать. Для этого постарайтесь собрать перед покупкой максимум информации о продавце. Пообщайтесь в марине с другими судовладельцами, желательно — имеющими яхту того же бренда. Яхтсмены редко довольны своим дилером; скорее можно услышать, что «все они не очень», но кто-то окажется «получше». Других вариантов просто нет. Пусть такие отзывы вас не пугают: мы редко ценим по достоинству тех, кого привлекаем в помощь для решения сложных вопросов, да еще за деньги. Та из компаний, которую пренебрежительно охарактеризовали как «получше», скорее всего, вполне профессиональная. Внимательно отнеситесь к фактам: если компания давно на рынке, имеет приличный офис, в марине постоянно присутствует кто-то из сотрудников, они реагируют на запросы владельцев яхт и оказывают им поддержку, — с такой стоит сотрудничать.

Убедитесь, что вам помогут организовать и сопутствующий покупке сервис: перегон яхты к месту базирования, оформление регистрации или — при необходимости — временного ввоза, проведение таможенных платежей или банковский депозит. Если вы меняете одну лодку на другую, имеет смысл увязать покупку новой с продажей старой тоже у одного дилера.

#### ГАРАНТИЙНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА

Готовясь подписать контракт на покупку новой, только со стапеля, лодки, заказчик пребывает в восторге от нее и от себя и гарантийные обязательства читает через строчку. И очень зря: при внимательном изучении такого документа нередко выясняется, что производитель дает гарантию ТОЛЬКО на корпус и установку оборудования. С корпусом, поверьте моему опыту, проблемы возникают крайне редко, да и ситуация, когда «телевизор открылся от переборки», — скорее из ряда курьезов. А вот отказы двигателя или навигационной системы время от времени случаются. Вот тут неожиданно может выясниться, что верфь «ни при чем», и обращаться придется сразу к производителю. В этом случае дилер должен взять на себя роль менеджера и отстаивать ваши интересы.

В начале 2000-х годов, соскучившись по парусу, я решил приобрести круизную Bavaria 49. Принимал лодку в словенском Копере: собрал друзей, закатил настоящий праздник предвкушения. После оформления всех документов наконец вышли в море. Но счастье было недолгим: спустя полчаса работы двигатель Volvo Penta TAMD22 (105 л.с.) замолчал. Словенцы отбуксировали нас в марину, осмотрели мотор. Выяснилось, что развалился коленвал. Еще оказалось, что контракт предусматривает по гарантийному случаю бесплатные запчасти, но не доставку; то есть в перспективе на новехонькой лодке я мог получить двигатель после капремонта, да еще прилично за это доплатив. Выручил дилер, компания Golden Comet Marine. Ее сотрудники проделали громадную документальную работу и решили вопрос с верфью. В итоге на мою лодку бесплатно поставили новый двигатель, с которым я довольно долго путешествовал.

*Рынок  
яхт весьма  
многообразен:  
можно найти  
лодки, близкие  
по длине,  
но разных типов  
и стоимости*

#### «ЗАГРАНИЦА НАМ ПОМОЖЕТ»

При покупке яхты для эксплуатации за границей к выбору дилера надо подходить особенно внимательно.

На выставке или на верфи вас обязаны отправить к российскому дилеру или к региональному — туда, где лодка будет находиться. Так поступают солидные бренды. Дальше выбор за вами: если планируете много путешествовать, то лучше выбирать дилера где-нибудь в центре предполагаемого района плаваний.

Внимательно изучите контракт: в документе должны быть указаны штрафные санкции за несоблюдение сроков поставки, условий приемки, гарантийного обслуживания.

Не всегда, но часто западные бизнесмены при возникновении каких-либо проблем не сделают ни на полшага больше, чем прописано в контракте. А если вы уйдете из региона ответственности дилера, он забудет о вас раньше, чем скроются за горизонтом ходовые огни вашей яхты.

Если вам все-таки удобнее обратиться к российскому дилеру, но вы планируете ходить на лодке за границей, убедитесь, что ваш дилер сумеет договориться с местными службами. Как правило, поддержание гарантии стоит определенных денег, и компании просто делятся друг с другом парой процентов; вам же это даст уверенность, что вашей лодкой будут заниматься. Особенно это важно в мелочах: чтобы не пришлось бегать по турецким, например, окраинам в поисках умельца, способного починить галюн, обсудите такие вопросы заранее. На мой взгляд, заказ у российского дилера яхты для эксплуатации за рубежом — разумное решение. Главное, чтобы у него были серьезные бизнес-партнеры в нужном регионе: на цене это не сказывается, а для судовладельца — весомая польза.

Готовя эти заметки, я вовсе не стремился напугать потенциальных владельцев лодок текущими сложностями и грядущими проблемами. Моя цель совсем иная — попытаться объяснить читателю важность выбора правильных партнеров в этом непростом бизнесе, чтобы новая яхта доставляла своему владельцу максимум удовольствия без серьезных хлопот. Хотя хлопоты с любой лодкой — дело обычное. **МВУ**

**Траулерная яхта Selene 42 Europe (Китай).  
Длина 13,7 м. Стоимость от € 420 000 (на верфи)**



# ШКОЛА МВУ

Что нужно знать будущему капитану яхты



Инструктор  
Джон Мендес  
E-mail: editor@mby.ru

Яхтинг — занятие, в общем-то, не самое стрессовое, за исключением, пожалуй, финального аккорда — швартовки в марине. В двух предыдущих статьях мы выясняли, как максимально просто ошвартоваться. Но даже самые матерые из нас не застрахованы от ошибок, поэтому здесь мы рассмотрим варианты действий на случай, если все пошло не так, как намечалось.

Оценка критичности ситуации у всех разная. Когда более опытные шкиперы уже вовсю принимают меры, новички еще продолжают надеяться, что ситуация поправима. Возможно, потому, что им еще не доводилось слышать хруст стеклопластика — вовремя распознать, когда план провалился, и быть к этому готовым. А лучше всего — предварительно отработать выполнение похожих маневров в безопасных условиях знакомой марины. Так вы сможете заранее понять, что будет или не будет делать ваша лодка, а не выяснять это в реально опасной ситуации.

Советы, изложенные ниже, относятся к типовой двухмоторной яхте с валами. Лодка с колонками и носовой подружкой будет вести себя похожим образом, разве что придется активнее пользоваться штурвалом. А вот суда с одним двигателем — неважно, с валом или колонкой, — не столь маневренные и требуют большей осторожности: вариантов выхода из проблемной ситуации у них меньше.

*Маневры лучше отрабатывать предварительно, не дожидаясь опасной ситуации*

## УЗЕЛКИ НА ПАМЯТЬ

- Чем больше кранцев, тем лучше, и вывешивать их в любом случае стоит на оба борта сразу. Если план швартовки внезапно поменяется, не придется носиться по палубе, закрепляя их на другом борту. Круглые кранцы на моторной яхте обычно используют для защиты зоны носа.
- Если вас сносит ветром и неизбежно столкновение, постарайтесь, насколько возможно, затормозить лодку. Боковой сносом остановить трудно даже при помощи подруливающего устройства; но если вы сможете хотя бы снизить скорость движения вперед или назад, кранцы, скорее всего, сыграют роль демпфера при навале. Они способны погасить большую энергию удара, если, конечно, их не выдавит.
- Как можно дольше держите лодку носом или кормой к ветру и/или течению; это даст время оценить ситуацию и разработать план действий.

## ЕСЛИ ВСЕ ПОШЛО НЕ ТАК

- Вроде бы очевидно, но... Чем раньше вы поймете, что ситуация

разворачивается не по плану, тем больше шансов вернуться на исходную позицию и начать заново до того, как вы окажетесь по уши в проблемах.

- Будьте аккуратны, добавляя газ при движении в стесненных условиях. Если только вы не обладаете серьезным опытом, попытка принесет скорее неприятности, чем избавление от них.
- Оказавшись в опасной близости от другого судна или какого-то объекта, поставьте рукоятки газа в нейтральное положение. Убрав газ, вы, возможно, выгадаете несколько ценных минут на раздумье.
- Если вас сносит слишком быстро, для швартовки лагом с первого раза попробуйте... намеренно навалиться на соседнее судно. Когда у вас достаточно кранцев, а лодка не имеет хода, никакого ущерба не будет, зато потом вы сможете начать новую попытку швартовки уже с этой точки.
- Старайтесь не упускать из виду корму. В сложной ситуации естественная реакция — двигаться вперед, отворачивая от опасности. Это заставляет корму, наоборот, смещаться в нежелательном направлении: об этом

## ЕСЛИ ВСЕ НЕ ТАК...



ВИДЕО

[mby.com/cruise4](http://mby.com/cruise4)

легко забыть, увлекшись наблюдением за носом лодки.

- Если в опасном положении оказывается корма, попробуйте подвинуть нос лодки к объекту вероятного столкновения — в этом случае корма отвернет в обратную сторону. Такой маневр кажется нелогичным, но он помогает легко развернуть корму и дает возможность отойти задним ходом. Маневр требует практики и уверенности, но когда вы освоите этот прием, то оцените его эффективность при необходимости избежать столкновения.

### ПОДРУЛКА В ПОМОЩЬ ДВИГАТЕЛЯМ

Носовое подруливающее устройство может принести большую пользу, но также способно доставить массу проблем при неаккуратном применении. Вот что следует помнить.

- Отводя при помощи подрулки нос судна от препятствия, вы смещаете корму ближе к нему. Используйте подруливающее устройство одновременно с коротким движением назад рукоятки газа того двигателя, который ближе к объекту. Это ответит от препятствия также и корму. Как и рукоятку газа, подрулку включайте короткими нажатиями — все это поможет отойти от опасности лагом.

- На низкой скорости или на стопе работа двигателей враздрай (правый вперед, левый назад) уведет корму вправо. Но если вы одновременно с кратковременными нажатиями ручек газа слегка двинете джойстик подрулки вправо, то лодка сдвинется вправо. Если надо сместить лодку влево, действуем наоборот: левый двигатель — вперед, правый — назад, джойстик подрулки — влево. Тренировки помогут совершать эти манипуляции одновременно.

Практика — главное в применении этих приемов. Без навыков в сложной ситуации вы с большой вероятностью дадите либо слишком много газа, либо недостаточное усилие на подрулке. Так что упражняйтесь заранее, когда есть время и безопасные условия. И обязательно наблюдайте, как реагирует ваша лодка. Отточив этот навык, вы станете чувствовать себя куда увереннее в любой марине. МВУ



**1** Перед заходом в марину вывешивайте кранцы на оба борта, особенно когда ветрено: потом не придется срочно переносить их, если понадобится защитить другой борт



**2** Если швартовка сразу не задалась, начните все сначала. Всегда полезно, если кто-то из команды будет держать наготове свободный кранец



**3** Даже если нос вашей лодки очень близко к соседней, главное — не паниковать. Но помните: попытка отработать двигателями с добавлением оборотов может усугубить ситуацию



**4** Кажется нелогичным, но бывает полезно подвести нос поближе к соседнему судну. Без хода вперед или назад в случае опасного сближения поможет кранец



**5** Если ваша лодка все еще движется вперед, остановить ее можно кратковременным реверсом левого двигателя. Это сдвинет корму влево, правда, и приблизит нос к соседу



**6** Лодка остановилась; отведите нос от соседней лодки носовой подрулкой и реверсом правого двигателя или обоими двигателями, чтобы точнее сдать кормой



**7** Лодка сдала назад, зазор между корпусами увеличился, и опасность миновала. Теперь самое время осмыслить ситуацию и начать заново. Отрабатывайте выполнение этого маневра заранее, прежде чем попадете в сложную ситуацию

# МЕХАНИКА

Обзоры технических новинок



Эксперт MBV  
Грег Копп  
E-mail: editor@mbv.ru

Работающий от аккумуляторов (без помощи генератора) новый Seakeeper 3DC способен стабилизировать качку даже таких небольших лодок, как эта Beneteau Antares 30



## Когда на море качка

Новый гироскопический Seakeeper 3DC может перевернуть рынок устройств стабилизации качки

Новые системы стабилизации качки появляются с завидной частотой, что очень даже на руку владельцам лодок, которые если и желают прыгать, то никак не на волнах.

Не так давно на рынке появилась самая компактная система компании Seakeeper (США) — Seakeeper 5. Миниатюрное устройство отличалось небольшими размерами и ценой, что делало его пригодным для лодок длиной даже 30 футов. Теперь компания, чей завод в Пенсильвании раскинулся на площади почти в гектар, выпустила новую стартовую модель — Seakeeper 3DC.

На первый взгляд, спецификация вызывает недоумение: 3DC имеет те же

размеры (765 × 757 × 628 мм), вес (358 кг) и цену (\$ 29900), что и модель Seakeeper 5. И тем не менее это заметный шаг вперед.

### АККУМУЛЯТОРЫ

Главное отличие 3DC, позволяющее считать ее существенным этапом в развитии подобных систем, состоит в том, что новый Seakeeper может работать от батарей. Сам по себе двигатель по-прежнему потребляет мощность 900 Вт (чистая синусоида

однофазного инвертора, 110–230 В, 50/60 Гц), но на систему управления гироскопа с потребной мощностью 100 Вт подается напряжение 12 В. Теперь стабилизаторы можно ставить на небольшие лодки без генераторов!

Чтобы использовать столь малую мощность батареи, 3DC вращается с частотой 6400 об/мин (10 700 об/мин у Seakeeper 5). Следовательно, максимальный вращающий момент, противодействующий качке,

составляет 6500 Н·м — почти половину по сравнению с предыдущей моделью. Это объясняет, почему разработчики утверждают, что 3DC подходит для лодок длиной до 40 футов, тогда как Seakeeper 5 пригоден для лодок длиной 50 футов.

Преимущество меньшей скорости вращения состоит в том, что 3DC заметно тише — 62–64 дБ (С) по сравнению с 70–72 дБ (С) для Seakeeper 5 (в метре от устройства). Учитывая, что 65 дБ (А) — принятый уровень шума при обычной беседе, полное шумоподавление 3DC в хорошо изолированном отсеке не вызывает сложностей.

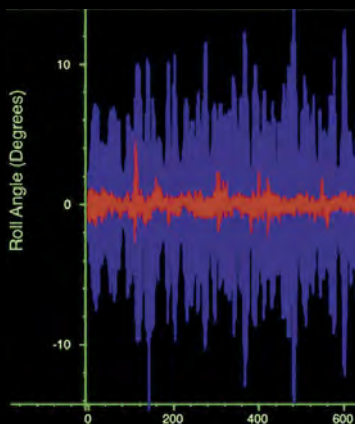
В конце апреля Seakeeper провел предварительные тесты на открытой

**МНЕНИЕ:** Seakeeper 3DC привлекает размерами, ценой и мощностью. Большой вопрос — захотят ли верфи применять это простое и доступное устройство на своих лодках в качестве опции. **Хьюго Андреа**



# МИНУТА НА РАЗМЫШЛЕНИЕ

## СТАБИЛИЗАТОРЫ НА БОРТУ



Синяя линия показывает параметры качки при выключенном Seakeeper 5, красная — при включенном

рыболовной лодке Contender 35ST с реданированным корпусом (длина 35 футов, ширина 10 футов, водоизмещение 6 т). При высоте волн до метра и ветре 15 узлов (на порывах до 30 узлов) было зафиксировано почти полное (94%) подавление бортовой качки. Как видно на диаграмме, при включенном ЗДС амплитуда большей части остаточных колебаний была снижена до 1° или менее — прямо как в штиль у причала.

### ПОДГОТОВКА К РАБОТЕ

Для достижения рабочего режима любого гироскопа требуется время. На то, чтобы у ЗДС достичь стабилизирующего эффекта, уходит 27 минут и еще 11 минут — до полной скорости вращения. Сторонники



По мнению разработчиков, ЗДС эффективен на лодках длиной около 10 м (фото Beneteau Antares 30)

плавниковых стабилизаторов качки Zero Speed не преминут заметить, что такое ожидание не радует, только, на мой взгляд, это ерунда: кто мешает включить ЗДС, как только вы взойдете на борт? На то, чтобы разложить вещи по местам, провести инструктаж команды по части безопасности и потихоньку начать выходить из марины, как раз уйдет полчаса.

Как и другие гироскопы, устройство ЗДС можно установить в любом удобном месте. К примеру, на Contender 35ST оно находилось в небольшом рундуке прямо на палубе. На подобных моделях,



не отличающихся обилием свободного места, это крайне выгодно.

Единственное предостережение: на лодках, которые регулярно испытывают вертикальное ускорение больше чем  $\pm 1,0g$ , гироскоп следует размещать кормеее центра тяжести (ЦТ).

Но я чувствую, что стартовая длина лодки 30 футов для Seakeeper 3DC не отражает весь потенциал устройства. Если принять во внимание, что плечо дополнительных 358 кг не создаст обременительный дифференцирующий момент (вес всего четырех человек с багажом или типового аквабайка), компактные размеры устройства, аккумулятор и возможность установки почти где угодно за ЦТ, теоретически ЗДС пригоден для любой лодки, владелец которой может потратить \$ 29 000 (плюс стоимость установки). А учитывая тенденцию тотального повышения значимости комфорта на борту, даже небольших и недорогих лодок, столь экстравагантные (на первый взгляд) траты не следует считать напрасными. **MBV**

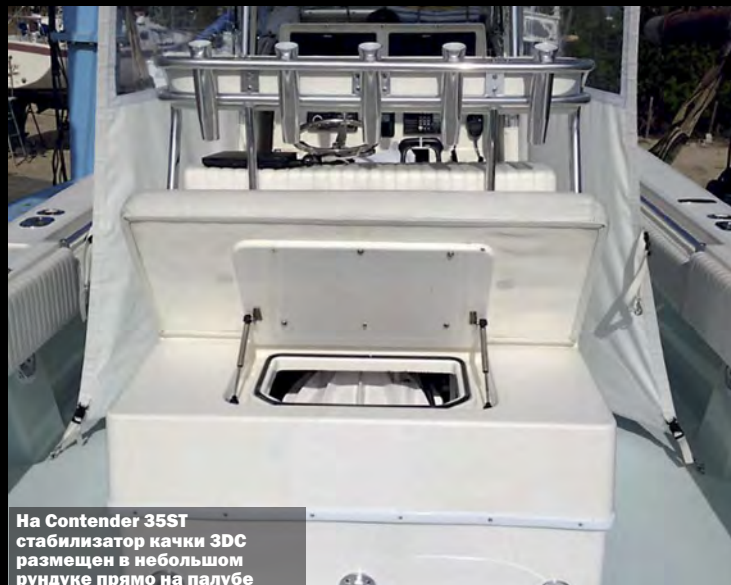
Новейшие разработки систем стабилизации качки способны радикально расширить район эксплуатации небольших водоизмещающих крузеров.

● Если лодки Nordhavn считаются океанскими, то существенно менее крупные Linssen Classic Sturdy 32 AC (на фото внизу) обычно воспринимаются как лодки для внутренних водных путей, хотя по прочности и жесткости конструкции не уступают Nordhavn.

● У Nordhavn и Linssen скорость не превышает 8–10 узлов, когда о динамической остойчивости, препятствующей качке на волнении, можно не вспоминать. С точки зрения мореходности лодки обоих брендов близки.

● Если исключить из рассмотрения мореходность, скорость, прочность и динамическую остойчивость, наиболее заметная разница между брендами в плане способности к офшорному плаванию окажется в том, что океанские лодки оборудуются стабилизаторами качки, в отличие от небольших Linssen и им подобных.

● Теперь новое поколение стабилизаторов качки — гироскопы от Seakeeper и AntiRoll DMS — устранили основное препятствие для совершения на небольших лодках героических морских плаваний. Более того, эти системы хорошо работают на тихоходных лодках. Так что форсирование Ла-Манша на 30-футовом водоизмещающем крузере перестает быть испытанием на выносливость и остается только удовольствием.



На Contender 35ST стабилизатор качки ЗДС размещен в небольшом рундуке прямо на палубе



# Тест Seakeeper 5 на Princess 43

Спокойное море без какого-либо волнения, способного вызвать качку, — не лучшие условия для испытаний систем стабилизации лодки. Так я думал, пока не потратил несколько часов июльским днем на тестирование Princess 43, снабженной гироскопическим стабилизатором Seakeeper 5.

Однако выяснилось, что, помимо способности существенно уменьшить крен на ходу или якорной стоянке, гироскоп имеет несколько скрытых возможностей. Управление джойстиком становится все более популярным, особенно при днищевых колонках типа Zeus или Volvo Penta IPS. В то же время сложное или быстрое маневрирование при управлении джойстиком может вызвать на удивление резкую бортовую качку, когда капитан делает это слишком энергично, особенно на лодках с IPS, где днищевые колонки установлены по нормали к днищу корпуса.

Хотя на Princess 43 джойстик управляет обычными гребными валами и носовой подрулькой (не IPS),

раскачивание заметно демпфировалось, но по-прежнему ощущалось, а Seakeeper 5 убрал его полностью. В результате я ощутил более полный контроль над лодкой, поскольку ход стал устойчивее.

Есть и другое преимущество, уже при швартовке. При включенном гироскопе лодка становится неколебимой как скала, даже когда экипаж прыгает на причал с кормовой платформы или с борта. На нашей Princess 43 это было хорошо заметно. На 30-футовых лодках, где могут быть установлены компактные устройства нового поколения Seakeeper 3DC (равно как и Seakeeper 5), это преимущество окажется еще более заметным.

Окончательный бонус проявляется в динамической остойчивости, что ощущаешь даже на гладкой воде. Одно из главных удовольствий от корпусов,

разработанных Бернардом Олесински, — их замечательная проворность; такое качество совершенно не хочется утратить или хотя бы снизить.

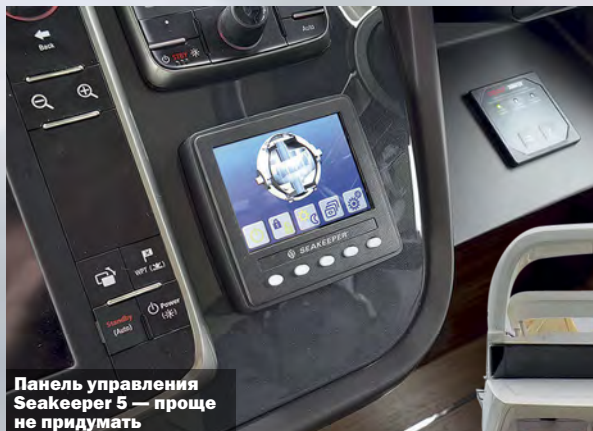
В итоге я был приятно удивлен совокупным ощущением от Princess 43 при включенном гироскопическом успокоителе качки. Наиболее близкая аналогия, я думаю, — разница между семейным седаном и спортивным автомобилем с жесткой рамой и тонко настроенной подвеской. Спорткар совершит поворот по той же траектории, но более точно и устойчиво. А самое приятное, что все эти плюсы не сопровождались никакими минусами (за исключением дополнительных финансовых затрат).

К сожалению, не было возможности проверить Seakeeper 5 в действительно сложных условиях,

но предыдущие испытания более крупных гироскопов и впечатления от этого теста позволяют считать, что устройство заметно повысит комфорт и на волне — при ходе в водоизмещающем режиме, и на якорной стоянке. Этот эффект пропадает на скорости 15 узлов, когда начинает проявляться динамическая остойчивость корпуса. Шум устройства незначительный — на ходу и даже на якоре доминирует генератор, а не гироскоп, что является ограничивающим фактором. Гироскопический стабилизатор легко размещается в моторном отсеке Princess 43, оставляя дополнительное пространство для хранения чего-либо.

Устройство стоит \$ 29 000 (в США); его установка на лодку у дилера Seakeeper заняла около 250 часов, что подняло цену до \$ 65 500 (с НДС). Монтаж гироскопического успокоителя качки на этапе сборки должен пройти быстрее и оказаться дешевле, но даже при этой цене мы, не колеблясь, его рекомендуем.

*Было бы хорошо предусмотреть Seakeeper 5 как опцию еще на верфи*



Панель управления Seakeeper 5 — проще не придумать



Генератор Cummins, аккумуляторы и трап показывают компактность Seakeeper 5 (в центре)



В таких «суровых» условиях мы испытывали установленный дилером на тестовой Princess 43 успокоитель качки Seakeeper 5

# 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*

В перечень аксессуаров VersaDock также входят утки, поручни-ограждения, стойки, соединительные элементы и лебедки



# На море и на суше

*VersaDock — универсальная система докования, идеальная для владельцев спортивных лодок*

Пока не увидишь VersaDock в работе, не поверишь, насколько легко, оказывается, можно завести на эту плавучую платформу и спустить с нее небольшую спортивную лодку. Единственное, что требуется, — точно подвести форштевень к оси «канала», газануть, придав лодке импульс, и дальше она сама пойдет по направляющей.

Такое приспособление может показаться излишеством при наличии стояночного места или слипа в марине, но для владельцев быстроходных

лодок с подвесными моторами оно имеет свою привлекательность, и они готовы за него платить. Корпуса даже небольших катеров к середине сезона обрастают, что увеличивает сопротивление и расход топлива. Потеря всего в два узла на лодке с крейсерской скоростью около 30 узлов увеличивает расход топлива примерно на 7%. И кому это надо?

Решение задачи обрастания и снижение затрат на топливо — это еще не все достоинства VersaDock. Лодка будет чище, дольше сохранит

вид новой, а если вам потребуется осмотреть корпус или провести какие-то работы, на платформе это сделать гораздо удобнее.

VersaDock изготовлен из прочного полиэтилена высокой плотности, имеет модульную конструкцию и может принимать как обычные лодки, так и катамараны с одним или несколькими моторами.

Показанный на снимках Ахорар 28 взбирается на понтон с Air Assist Dock (опциональные элементы), спроектированный для лодок длиной

до 10 метров и водоизмещением до 6,5 т. Для большинства лодок типа RIB вполне подойдет более простая конструкция.

У VersaDock прекрасный веб-сайт, включающий раздел Dock Builder, где можно узнать стоимость конкретной системы, удобной именно вам. Также там представлен перечень полезных аксессуаров, включая кронштейн подвесника, и если вам придется менять марину, то на VersaDock к ней можно будет добраться своим ходом.

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



Направив форштевень по оси «канала»...



...слегка газаните — и лодка сама взойдет на VersaDock



Таль (блок и трос) позволят протянуть лодку при помощи лебедки последние несколько футов

**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**

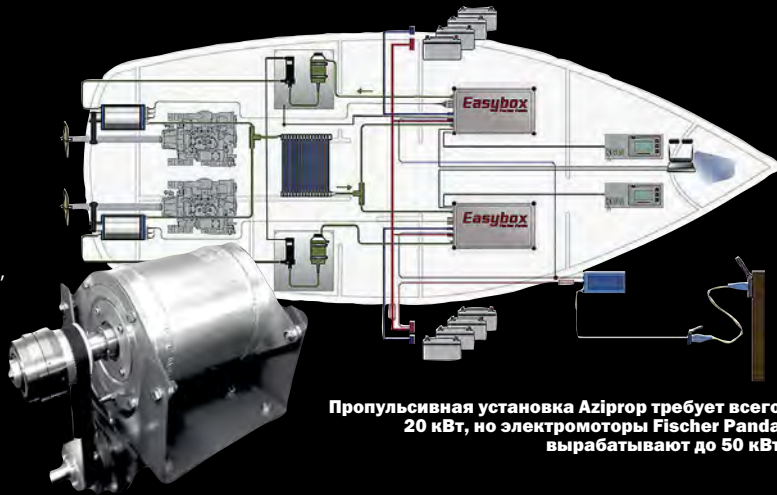
# Даем ток

## Гибрид или электро?

Немецкая компания Fischer Panda, известная своими компактными генераторами, недавно представила EasyBox. С виду невзрачный «кусок» металла оказался сложным коммутационным устройством: этот удивительный комплексный и всеобъемлющий агрегат увязывает электромоторы, топливные элементы, джойстик, инвертор/зарядное устройство и Azirprop (электромотор/винт). К нему прилагается система управления для взаимодействия всех составляющих комплекса друг с другом.

Сегодня владельцы яхт и верфей интересуются электрическими или гибридными пропульсивными установками. Есть чисто электрические системы для тихоходных лодок (диапазон от 7,5 кВт до 2 × 50 кВт) и последовательные/параллельные гибридные системы — дизели с электромоторами; они вращают такие же гребные валы, но питаются от аккумуляторов (литий-ионных) через EasyBox.

Речь не только о строителях и покупателях новых лодок,



Пропульсивная установка Azirprop требует всего 20 кВт, но электромоторы Fischer Panda вырабатывают до 50 кВт

потенциально заинтересованных в системах Fischer Panda. Возьмем, к примеру, старую яхту с двумя дизельными двигателями, Vroom или Atlantic, на которой можно ходить вдоль побережья на скорости 30 узлов, а потом неделю неспешно «гулять» по внутренним водам. При наличии места на борту почти любую подобную лодку можно «гибридизировать», добавив пару электромоторов для вращения гребных валов на малом ходу и систему управления.

Двух двигателей Fischer Panda по 50 кВт достаточно, чтобы самая крупная модель Vroom двигалась по внутренним водным путям на предельной скорости. Fischer Panda принадлежит 12-тонный круизер; он

развивает 6,7 узла всего при 20 кВт. Получается лодка, которая в одной из своих ипостасей становится целиком электрической со всеми выгодами электродвижения: отсутствие выброса вредных веществ и шума, минимум эксплуатационных расходов (зарядка батарей от береговой сети), а также изрядный крутящий момент с целью маневрировать на узком речном фарватере при быстром течении, во время прилива и отлива.

Если вы интересуетесь гибридными или электрическими пропульсивными установками, веб-сайты Fischer Panda содержат массу полезной информации и широкий ассортимент продукции. **ИНТЕРНЕТ:** [www.whisperprop.de](http://www.whisperprop.de) [www.fischerpanda.de](http://www.fischerpanda.de)



## iSailor

iSailor — это планшетное навигационное

приложение, разработанное компанией, которая привычно ассоциируется с навигационными системами для крупных судов.

Но разработчики Transas хорошенько поработали и сумели придумать приложение, которое несложно в использовании, может похвастаться четким и ясным дисплеем и некоторыми полезными встроенными функциями, например якорной сигнализацией.

Само приложение бесплатное, но карты не дешевые: коллекция карт на широкую зону покрытия дороже, чем у большинства продавцов (на всю Великобританию требуется пять карт по £ 21,28 каждая). Цена устроит тех, кто ограничивается одной конкретной зоной.

**Приложение совместимо с iOS и Android Free от iTunes и Google Play.**

## СТРАННОВЕДЕНИЕ

### Что это такое?

Вы наверняка видели красочные морские скутеры, например Sea-Doo. И если их, поискав аналогии в царстве рыб, можно сравнить с радужной форелью, то Seabob Black Shadow 730 (SBS730) — это черно-белая косатка. Такой скутер больше подходит Джеймсу Бонду или парням из морского спецназа.

### Что тут особенного?

Предельная скорость любительских скутеров, как правило, около 5 км/ч, время работы не превышает 1,5 ч, а глубина погружения от 5 до 30 м. Изготовленный из прочного материала коммерческий SBS730 может погружаться на 60 м; двигатель 8 л.с. при тяге 75 кг разовьет 13 км/ч — хорошая скорость для подводных путешествий.

### Как долго он работает?

Как и у всех аппаратов, работающих от аккумуляторов (у SBS730 они литий-ионные), запас хода зависит



Не хотите прыгнуть с самолета вместе с Black Shadow, чтобы погрузиться в морскую пучину?

от расхода энергии, но при минимальном расходе энергии полностью заряженного аккумулятора аппарат SBS730 работает свыше 6 ч, что позволяет пройти почти 60 км. При половинном заряде запас хода достигает 22 км.



Испытания аппарата Black Shadow 730 на глубине 60 м

### Характеристики

Длина аппарата 1,76 м — чуть меньше среднего роста человека. Вес самого тяжелого любительского скутера 14,5 кг, тогда как SBS730 весит 110 кг. При такой массе не удивительно, что один из аксессуаров к нему — транспортировочная тележка.

### И парашют?

Аппарат марки Rotinor не просто не боится морской воды: у него есть специальные крепления для парашютных строп, и бесстрашные парни из морского спецназа вместе с их Black Shadow могут прыгать с самолета прямо в воду и решать свои задачи.

### Это действительно прорыв?

Да. SBS730 включает подводный компас, галогеновую фару, гидролокатор, эхолот и ярко-зеленый дисплей.

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

# КОНСУЛЬТАНТ по покупке и аренде яхты



---

**PRINCESS** • MONDO MARINE • **LÜRSSEN** • AMELS • **FERRETTI**  
SUNSEEKER • **VAN DER HEIJDEN** • APREAMARE • **AZIMUT** • ELLING  
**BENETEAU** • BANDIDO • **FAIRLINE** • SELENE • **ADMIRAL**  
FONTAINE PAJOT • **HYDROLIFT**

МЕНЕДЖМЕНТ ЯХТ  
УПРАВЛЕНИЕ  
СТРОИТЕЛЬСТВОМ  
КУПЛЯ-ПРОДАЖА

ЧАРТЕР

#### EVENT

ЦЕНА ПО ЗАПРОСУ

ДЛИНА 60,65 м  
ВЕРФЬ Amels  
ГОД 2014  
СКОРОСТЬ 16,5 узлов  
КАЮТЫ 6  
ГОСТИ 12  
КОМАНДА 15

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АГЕНТ

FOR  
SALE



#### MANIFIQ

1 45 000 ЕВРО \*

ДЛИНА 40,5 м  
ВЕРФЬ Mondo Marine  
ГОД 2010  
СКОРОСТЬ 17,5 узлов  
КАЮТЫ 5  
ГОСТИ 10  
КОМАНДА 8

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АГЕНТ

FOR  
RENT



#### ARKLEY

Низкий сезон:  
430 000 ЕВРО \*  
Высокий сезон:  
450 000 ЕВРО \*

ДЛИНА 60 м  
ВЕРФЬ Lürssen  
ГОД 2009  
СКОРОСТЬ 15,5 узлов  
КАЮТЫ 6  
ГОСТИ 12  
КОМАНДА 15

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АГЕНТ

FOR  
SALE  
&  
FOR RENT



#### ASTRA

Низкий сезон:  
275 000 ЕВРО \*  
Высокий сезон:  
295 000 ЕВРО \*

ДЛИНА 55 м  
ВЕРФЬ Amels  
ГОД 2014  
СКОРОСТЬ 15,5 узлов  
КАЮТЫ 5  
ГОСТИ 10  
КОМАНДА 13

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АГЕНТ

FOR  
RENT



IMPERIAL



\* Стоимость чартера в неделю (MYBA terms).

Ermanno Palace, 27 Boulevard Albert 1er, Monaco  
www.imperial-yachts.com · charter@imperial-yachts.com

МОНАКО +377 97 98 38 80  
МОСКВА +7 985 997 73 00

РЕКЛАМА

**Princess 85MY (ref. 025), 2010****2 700 000 EUR**

Длина	25.93 м	Двигатель	MTU 12V2000 M93 (2 x 1800 л.с.)
Ширина	6.3 м	Наработка	1200 м/ч
Осадка	1.65 м	Каюты	6

Яхта не растаможена. Находится в Риме.

**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 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	1260 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 50 (ref. 537), 2009****29 500 000 RUB**

Длина	15.37 м	Двигатель	Volvo D11-670 (2 x 670 л.с.)
Ширина	4.57 м	Наработка	1390 м/ч
Осадка	1.27 м	Каюты	4

Хорошее состояние. Полная комплектация. Яхта растаможена. Находится в Севастополе.

РЕКЛАМА



ООО «Яхт-трейд»  
 Москва, Ленинградское шоссе, 39  
 тел.: + 7 (495) 727 11 00, + 7 (985) 201 01 01  
[www.nordmarine.ru](http://www.nordmarine.ru), [brokerage@nordmarine.ru](mailto:brokerage@nordmarine.ru)

**ПРОДАЖА | TRADE IN**

Указанная в макете информация не является коммерческим предложением. Точную стоимость и комплектацию яхт уточняйте у представителей компании.

**Princess 68 (ref. 011), 2015****1 910 000 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.

**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.

**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****СПЕЦПРЕДЛОЖЕНИЕ**

Длина	18.61 м	Двигатель	Caterpillar C18A (2 x 900 л.с.)
Ширина	4.83 м	Наработка	350 м/ч
Осадка	1.27 м	Каюты	3 + 1

Яхта в отличном состоянии. Находится в Средиземноморье под флагом Британии.

**Princess 43 (ref. 601), 2014****559 000 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.

**Princess 42 (ref. 417), 2012****520 000 USD**

Длина	13.48 м	Двигатель	Volvo Penta D6 (2 x 435 л.с.)
Ширина	4.14 м	Наработка	200 м/ч
Осадка	1.09 м	Каюты	2

Состояние новой яхты. Растаможена. ГИМС. Находится в Москве.

# 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)

# 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)

# 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 2 500 000 EUR

**”Бритиш Рейсинг Грин”, Mercruiser 502 ”BIG BLOCK”**



**Hydrolift S-24R**

Год постройки 2011 **Длина** 7,70 м **Ширина** 2,10 м  
**Двигатели** Mercruiser MAG 502 (бензин), 430 л.с.  
**Место стоянки** Россия, регистрация ГИМС  
**Цена € 160 000**

**Ограниченная серия (всего пять в мире!)**



**Hydrolift S-24 Platinum**

Год постройки 2011 **Длина** 7,7 м **Ширина** 2,1 м  
**Двигатель** Yanmar 6LPA-STZP2 310 л.с.  
**Место стоянки** Санкт-Петербург, регистрация ГИМС  
**Цена € 165 000**



**Hallberg Rassy 372**

Год постройки 2013 **Длина** 11.35 м **Ширина** 3.6 м **Осадка** 1.99 м  
**Место стоянки** Финляндия  
**Цена € 315 000**



**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 € 950 000** включая налог (EU)



**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**

**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**

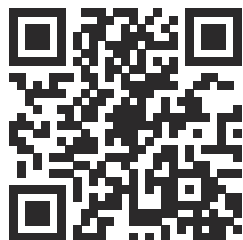
# NORD STAR

BROKERAGE



ПРЕДЛОЖЕНИЯ  
ДОСТОЙНЫЕ  
ВНИМАНИЯ

[WWW.NORD-STAR.COM](http://WWW.NORD-STAR.COM)



САНКТ-ПЕТЕРБУРГ  
ПЕТРОВСКИЙ ПР. 14/4  
+7 812 32 555 32

## Sunseeker 52

600 000 EUR



Длина	17.60 м
Ширина	4.63 м
Осадка	1.26 м
Вес	27 т
Двигатели	2 x Caterpillar C12 715 л.с.

## Nord Star 31

190 000 EUR



Длина	10.1 м
Ширина	3.15 м
Осадка	0.90 м
Вес	5500 кг
Двигатели	2 x Volvo Penta 300 л.с.

## Princess V39

300 000 EUR



Длина	12.98 м
Ширина	3.81 м
Осадка	0.56 м
Вес	8.7 т
Двигатели	2 x Volvo Penta 330 л.с.

## SELENE 60

1 300 000 EUR



Длина:	20.50 м	Топливо:	1890 л
Осадка:	1.85 м	Кают:	4
Двигатель:	2 x 250 л.с.	Санузлы:	3
Запас воды:	7570 л	Душевых:	3



## ACM 31

5 500 000 RUB



Длина:	9.41 м	Топливо:	480 л
Осадка:	0.85 м	Кают:	2
Двигатель:	2 x 150 л.с.	Спальные места:	6
Запас воды:	200 л		

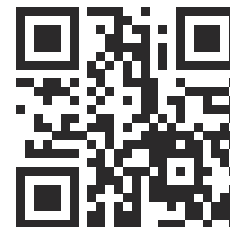
[www.trawler.pro](http://www.trawler.pro)

## SELENE 54

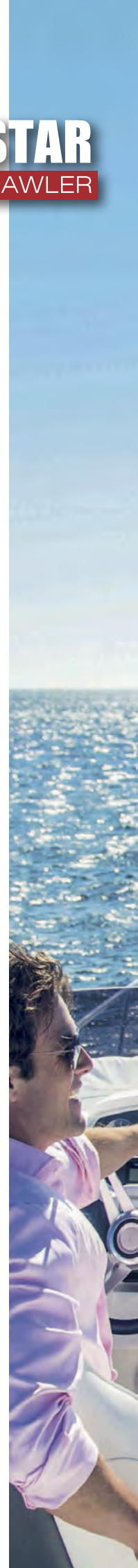
1 100 000 EUR



Длина:	18.24 м	Топливо:	5680 л
Осадка:	1.75 м	Кают:	3
Двигатель:	405 л.с.	Санузлы:	2
Запас воды:	1510 л	Душевых:	2



САНКТ-ПЕТЕРБУРГ  
 ПЕТРОВСКИЙ ПР. 14/4  
 +7 921 967 38 43





## Совершенно новая экспедиционная 65-футовая голландская яхта ELLING E6

### ATTENTION PLEASE:

До окончания выставки яхт в Дюссельдорфе (31.01.2016г.)  
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.

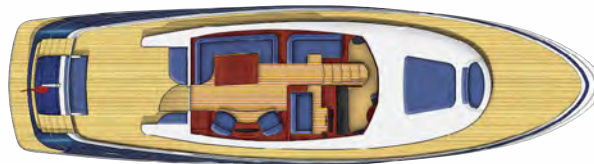
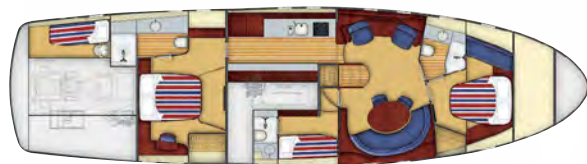
### Опции:

- |  |         |
|--|---------|
| • 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



Как всегда будем рады видеть Вас на выставке яхт в Дюссельдорфе с 23 по 31 января 2016 года. Зал № 17. Вас ждут приятные выставочные скидки лично от первых лиц компании.



## 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)

# МОТОРНАЯ ЯХТА «ARSI»

Дата спуска на воду: «10» марта 2012 г.

Длина наибольшая: 23,9 м

Ширина наибольшая: 6,65 м

Осадка наибольшая: 1,8 м

Главный двигатель: 2 x Volvo Penta D9 MH 425 л.с.

Вместимость: 12 человек в 5 каютах

Водоизмещение полное: 120 тонн

Водоизмещение порожнем: 98 тонн

Автономность 4 000 м. миль

**ПРОДАЖА 1 500 000 EURO**

**Состояние новой лодки,  
прямая продажа.**

+7 985 769 55 88

email: are-igor@yandex.ru

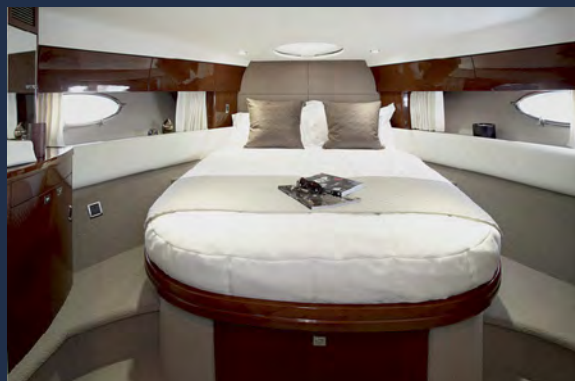


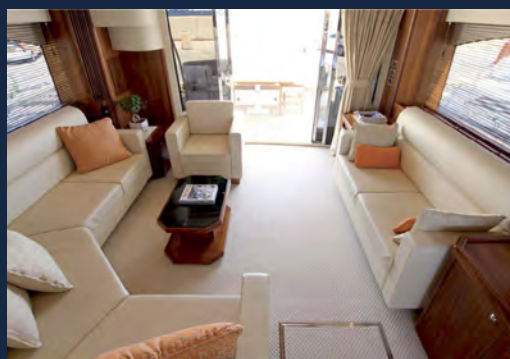


# PRINCESS 42

ГОД ПОСТРОЙКИ 2012 ДЛИНА 13,48 М  
ШИРИНА 4,14 М ОСАДКА 1,09 М  
ДВИГАТЕЛЬ VOLVO PENTA D6 (2 X 435 Л.С.), 250 МОТОЧАСОВ  
МЕСТО СТОЯНКИ МОСКВА, РЕГИСТРАЦИЯ ГИМС  
ЦЕНА \$ 520 000  
СОСТОЯНИЕ НОВОЙ ЛОДКИ, ПРЯМАЯ ПРОДАЖА

**ТЕЛЕФОН: +7 985 411 41 75**





Год: 2008  
 Количество кают: 4  
 Кол-во спальных мест: 8  
 (плюс 2 члена экипажа в 1 отдельной комнате)  
 Длина: 22.25 м  
 Ширина: 5.66 м  
 Водоизмещение: 41 тонна  
 Объем топливного бака: 4,652 л  
 Объем резервуара для воды: 1,200 л  
 Двигатели: MAN 2x1360  
 Мощность двигателя: 615  
 Часы работы двигателя: 1373  
 Максимальная/круизная скорость: 31/25 узлов  
 GYRO стабилизатор  
 Генератор: Kohler 27 кВт + 13 кВт  
 Носовая и кормовая подруливающая установка  
 Система автопилота Raymarine  
 Вся необходимая навигация и радио  
 Гидравлическая платформа  
 Тропическая система кондиционирования  
 Флаг: BVI  
 Тендер: Williams 385 Turbo jet  
 Местонахождение: Севастополь  
 Цена : 990 тыс.евро

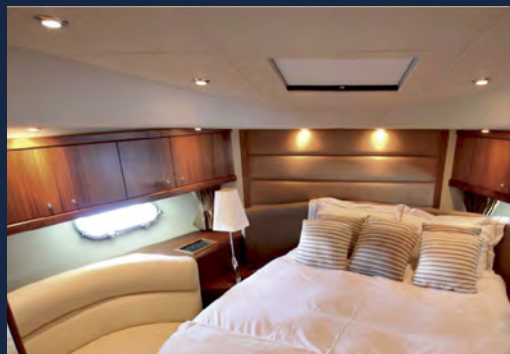
## SUNSEEKER 70 MANHATTAN

Это роскошная яхта фирмы Сансикер Манхеттен 70 (Sunseeker Manhattan 70) 2008 года, которая, без сомнения, на сегодняшний день занимает одно из ведущих мест среди яхт своего класса. Эта великолепная яхта имеет высокие показатели во всех отношениях, а ее состояние, которое поддерживается постоянным иностранным экипажем, безупречно.

Оснащенная двумя двигателями MAN 1360HP, она является единственной в своем роде яхтой Сансикер Манхеттен 70 2008 года, которая комплектуется гироскопическими стабилизаторами Сикипер (Seakeeper S700) и дополнительным ночным генератором Kohler 13 кВт, что обеспечивает спокойные ночи на борту. Существенными преимуществами яхты являются: специальный климат-контроль, обшивка из тикового дерева на боковых палубах и открытом мостике, модернизированный генератор Kohler 27 кВт и дополнительный ночной генератор Kohler 13 кВт. И это лишь часть преимуществ данной яхты!

**НАИЛУЧШАЯ СПЕЦИФИКАЦИЯ В КЛАССЕ.  
Поддерживается в прекрасном состоянии постоянным  
иностраным экипажем**

**КОНТАКТ: +7 985 168 28 20**



## Beneteau Swift Trawler 50

2013 г.в., Самара



515 000 €

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



250 000 €

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,



168 000 €

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.

## Grandezza 31 OC

2006 г.в., Завидово (Московская обл.)



160 000 €

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.





## 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](mailto:metalservis@mail.ru), [www.metalservis.ru](http://www.metalservis.ru)



### Galeon 530

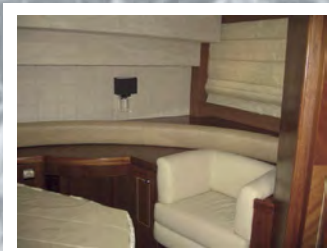
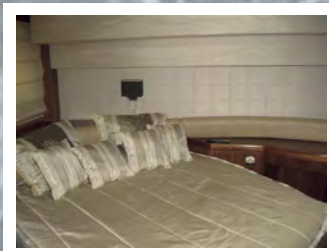
Длина 16.2 м  
 Ширина 4.7 м  
 Осадка 1.39 м  
 Вес 28.4 т  
 Двигатель 2 x 715 л.с. Volvo Penta D12

Запас топлива 2200 л  
 Запас воды 400 л  
 Максимальная скорость 32 узла  
 Каюты 3+1  
 Спальные места 6+2

2008 год. Хорватия. VAT выплачен. 350 м.ч

**380 000 EUR**

+7 921 886-07-92





**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: 22' 23' 25' 27' 28' 30' 32' 33' 35'**



AQUADOR 25 Ce



AQUADOR 28 C



AQUADOR 35 C

Мореходные качества, категория В Offshore, классическая корабельная архитектура делают катера Aquador лучшими в своем классе

Официальный дистрибьютор в России и странах СНГ

**HARDTOP** MARINE  
St. Petersburg Russia 1998

Санкт-Петербург, тел.: (911) 157-3070,  
(911) 743-4181, факс (812) 603-2460

Киев, тел./факс: +38 044 581 2713,  
+38 050 416 8631

[www.aquadorboats.fi](http://www.aquadorboats.fi), [www.htmarine.ru](http://www.htmarine.ru),  
[htmarine@mail.ru](mailto:htmarine@mail.ru)



## В шторм

**ЯН ВАН ДЕР МЕЕР:** Знакомство с новой лодкой может стать серьезным шагом в обретении опыта. Особенно если ею не пользовались 7 лет

**К**упив в Голландии 36-футовый траулер Litton, я подхватил вирус яхтинга и вскоре уже мечтал о лодке покрупнее, чтобы отправиться в Средиземное море. Поэтому, наткнувшись в Интернете на рекламу Hatteras 70MY, я тут же вылетел в Пальму посмотреть лодку. На ней не выходили в море 7 лет, и почти все на борту нуждалось в замене. Не испугавшись, я совершил пробный выход и, оплатив покупку, обрел статус владельца яхты с названием *Spica*.

Откровенно говоря, чтобы ходить на *Spica* по морям, требовалась изрядная работа. Я привел в порядок двигатели и генераторы, установил новые туалеты, заменил все шланги, отремонтировал забортные клапаны и авторулевого, купил новое навигационное оборудование и даже постелил ковер. Яхта была великолепна. Оставалось только перегнать ее из Алькудии (Майорка) в новый дом на Корфу, в Gouvia Marina.

Это было оно — наше Первое Большое Путешествие! Помимо меня, экипаж составили мой племянник Петер и наш друг Марко; не имея морского опыта, он был счастлив должностью кока.

При отходе погода была прекрасная, но с темнотой в корму задул ветер. К утру еще раздуло, и когда волны принялись качать лодку, пришлось со спокойных 9 узлов увеличить ход до 22-х. Так продолжалось пару дней; я уже было привык управлять *Spica* и чувствовал себя вполне уверенно, пока однажды ночью ветер вконец не рассвирепел и черное облако плотным одеялом не окутало нас. Шторм безжалостно трепал судно, и тут я почувствовал вибрацию правого двигателя. Три часа вибрация продолжалась, и не было никакой возможности остановить двигатель, чтобы выяснить причину. Кроме того, в моторном отсеке орала пожарная сигнализация, стрелка датчика давления масла «больного» мотора дергалась как безумная.



До того как Ян купил *Spica*, лодка 7 лет не выходила в море

**Когда я объяснил экипажу, что делать, если лодка перевернется, парни заметно побледнели**

Я все же выключил двигатель и метнулся вниз. Рядом с люком моторного отсека с огнетушителем в руках стоял взволнованный Петер. Мы открыли люк и едва не задохнулись в густом черном дыму; пламени, к счастью, не было. Ситуацию усугубляли ветер в 8 баллов (не меньше), дувший в корму, качка (стабилизаторов у нас не было) и отказавший гидронасос правого двигателя. При волнах высотой под 6 метров держать курс не удавалось, и мы вынужденно шли в кильватере судна-кабелеукладчика.

Оттуда нас вызвали по УКВ и предложили держаться подальше. Стараясь перекричать шторм, я объяснил наше положение и невозможность сохранять дистанцию. Потом с помощью куска трубы я пытался провернуть маховик двигателя, но он казался абсолютно мертвым. Вернувшись в рубку, я осознал весь ужас нашего положения: оставалось пройти еще 100 миль под одним двигателем и без стабилизаторов качки. В общем, ночка предстояла еще та! Это были ужасные семь часов, но мы, промокнув до нитки, наконец достигли северной

части Корфу. Я позвонил жене и заверил ее, что мы в порядке. До Гувии всего несколько часов ходу, и мы решили идти. Худшую идею предложить было решительно невозможно...

Небо почернело, ветер повернул, и волны стали молотить в левый борт. Я собрал всех в рубку и заставил надеть спасательные жилеты. Приборы показывали черт те что, и только на анемометре светились пугающие 64 узла. Я объяснил всем, что если мы перевернемся и придется покинуть лодку, следует держаться вместе. Мой экипаж заметно побледнел.

Ай да *Spica*! Лодка, к счастью, выдержала, не пошла ко дну, что показывает, насколько хороша продукция верфи Hatteras: не думаю, что с другим судном нам бы повезло так же! В итоге мы ошвартовались, вконец измученные, но счастливые, что не погибли. Выяснилась и причина останова двигателя: в цилиндре лопнула пружина клапана и пробила его. Под давлением масло ушло из двигателя, закоптив все вокруг. Впереди был отличный ремонт... **МВУ**

# Targa®

The 4x4 of the sea

# Уверенность в превосходстве



## Престижные международные премии



СТОКГОЛЬМ

СТОКГОЛЬМ

ЛОНДОН

ЛОНДОН

ЛОНДОН

СТОКГОЛЬМ

**HARDTOP MARINE**  
St. Petersburg Russia 1906

Официальный дистрибьютор в России и странах СНГ.  
Санкт-Петербург, тел. (911) 157-3070, (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'

30'

32'

35'

37'

44'



# CORUM

LA CHAUX-DE-FONDS · SUISSE



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

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

• Москва CONQUEST WATCHES (495) 650 76 37, ДА ВИНЧИ (495) 937 80 89, 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, AMBASSAD (495) 229 83 23, LOUVRE (495) 981 42 82, (495) 692 90 47, RAFFHOUSE (495) 726 55 45, Sublime by BOSCO (495) 620 33 90, REGSTAER DUTY FREE SHOP (495) 737 66 29, RICH TIME (495) 419 90 60 • Владивосток ЗОЛОТОЕ ВРЕМЯ (423) 2 209 108

• Иркутск ЗОЛОТОЕ ВРЕМЯ (3952) 242 399 • Казань ВЕРСАЛЬ (843) 292 16 76 • Калининград ЧАСЫ ЖЕНЕВЫ (4012) 59 31 21

• Краснодар ЗОЛОТОЙ ЛАРЕЦ (861) 275 25 75 • Красноярск GENEVA (391) 220 57 77 • 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) 922 08 46, (812) 922 08 35, (812) 922 08 47, НОБЕЛЬ (812) 335 09 08, MASTER OF TIME DUTY FREE • Челябинск CLASSIC TIME (351) 263 77 83

Официальный Сервисный Центр ТАЙМ СЕРВИС (499) 243 35 12