

MOTORBOAT

& YACHTING

ЖУРНАЛ О ЯХТИНГЕ В РОССИИ И ЗА ЕЕ ПРЕДЕЛАМИ

Главный калибр

*Какие они, самые-самые
большие парусные яхты
XXI века?*

№4 (40) ИЮЛЬ-АВГУСТ 2016

ISSN 2077-8236

15007



9 772077 823783



RENDEZ-VOUS À

ЗАКАЗЫВАЙТЕ ОНЛАЙН НА WWW.RENDEZ-VOUS.RU

ТОЛЬКО ОРИГИНАЛЬНЫЕ
БРЕНДЫ ИЗ ЕВРОПЫ

БЕСПЛАТНЫЙ
РЕМОНТ

УНИКАЛЬНЫЙ ВЫБОР
НА ЛЮБОЙ ВКУС





PARIS*





ALIDA 55M

Днем или ночью Alida - яхта на все случаи жизни. От потрясающих линий экстерьера до эксклюзивно оформленного интерьера площадью в 250 м2 эта 55-метровая суперяхта сочетает в себе современный дизайн и непревзойденный комфорт с прогрессивной морской архитектурой. Построенная по стандартам эталонной точности Heesen с инновационным корпусом Fast Displacement, обеспечивающим оптимальные ходовые качества, яхта Alida может похвастать удивительной дальностью крейсерского плавания в 4,500 морских миль. Роскошь и эффективность в совершенном дизайнерском оформлении.

Будет готова к эксплуатации в марте 2017 г.
Познайте невероятное на heesenyachts.com

Crafted in Holland. Home of yacht building.



THE PRINCESS 75 MOTOR YACHT
EXPERIENCE THE EXCEPTIONAL®





МОСКВА, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, МОНАКО:
NORDMARINE
+7 495 727 11 00
info@nordmarine.ru

САМАРА, ТОЛЬЯТТИ:
Волга Яхт Групп
+7 846 990 64 30

ВОЛГОГРАД:
H2O
+7 8442 98 97 02

КРАСНОДАРСКИЙ КРАЙ:
Наутика
+7 8617 71 34 24

ИРКУТСК:
Яхт-клуб «Московский причал»
+7 902 171 38 40

КАЗАХСТАН:
Евразия Моторс
+7 727 315 05 05


PRINCESS
PRINCESS YACHTS RUSSIA

*Испытайте исключительное

УЗНАТЬ БОЛЬШЕ НА: WWW.PRINCESS.RU



САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, СМОЛЬНАЯ НАБЕРЕЖНАЯ/ УЛИЦА СМОЛЬНОГО, 4



СМОЛЬНЫЙ ПАРК

КЛУБНЫЕ ДОМА В СОБСТВЕННОМ СТАРИННОМ ПАРКЕ

Жилой квартал de luxe рядом со Смольным собором

- 9 клубных домов в стиле модернизм
- Холлы с многосветными атриумами и панорамными лифтами Thyssen
- Эксклюзивная отделка холлов из натуральных материалов
- Виды из окон на изгиб Невы и ансамбль Смольного собора
- Квартиры с потолками от 3,0 до 3,45 метров, окнами «в пол» и террасами
- 3 особняка XIX века, реконструированные под коммерческое использование
- Подземный паркинг



САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, КРЕСТОВСКИЙ ОСТРОВ, МОРСКОЙ ПРОСПЕКТ, 29



VERONA

ДЫХАНИЕ ИТАЛИИ НА ПЕТЕРБУРГСКИХ БЕРЕГАХ

Клубный дом на Крестовском острове

- Мотивы итальянского Ренессанса в архитектуре фасадов
- Дорогое убранство холлов по эксклюзивному проекту
- Совершенные квартиры с высотой потолков от 3,25 до 3,55 метров
- Двухуровневый подземный паркинг
- Местоположение среди зелени Крестовского острова: рядом Фруктовый сад, парк Елагина острова для прогулок в 5 минутах
- Яхт-клуб Крестовского острова для любителей морских прогулок



САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, УЛИЦА КОРОЛЕНКО / БАСКОВ ПЕРЕУЛОК



РУССКИЙ ДОМ

РОСКОШНЫЙ ТИХИЙ ЦЕНТР

900 метров от Невского проспекта

- Архитектура с переменной этажностью, главный двор-курдонёр и два замкнутых двора
- Эксклюзивная орнаментальная фактура облицовки фасадов
- Квартиры с террасами, многосветные квартиры, квартиры с эркерами
- Летний сад и сквер Инженерного замка в пешей доступности
- Подземный паркинг

6888888.RU

(812) 688 88 88



ПРОЕКТНАЯ ДЕКЛАРАЦИЯ НА САЙТЕ WWW.6888888.RU. ЗАСТРОЙЩИК ООО «СМОЛЬНЫЙ КВАРТАЛ» СБ-ВО №0010.02-2009-7803048130-С-003 ОТ 26.01.12. ЗАСТРОЙЩИК ООО «ЛСР. НЕДВИЖИМОСТЬ - СЗ» СБ-ВО №0109.03-2009-7826090547-С-003 ОТ 07.02.13. ЗАСТРОЙЩИК ОАО «СКВ СПб» СБ-ВО №0010.02-2009-7803048130-С-003 ОТ 26.01.12.

460 EXPLORER



CREATING YOUR PERFECT YACHT IS A JOURNEY WE'LL MAKE TOGETHER

У МЕЧТЫ НЕТ ГРАНИЦ. НЕ ДОЛЖНО ИХ БЫТЬ И У ЯХТЫ.

НОВАЯ SANLORENZO 460 EXP ПОСТРОЕНА, ЧТОБЫ ВЫХОДИТЬ ЗА РАМКИ, ЭТА АМБИЦИЯ, КОТОРУЮ РАЗДЕЛЯЮТ SANLORENZO И КАЖДЫЙ, ДЛЯ КОГО МЫ СТРОИМ ЯХТЫ ПО ИНДИВИДУАЛЬНЫМ ПРОЕКТАМ. КАЖДАЯ ДЕТАЛЬ ЭТОЙ СУПЕРЯХТЫ БРОСАЕТ ВЫЗОВ ВСЕМ ОГРАНИЧЕНИЯМ, БУДЬ ТО ДИЗАЙН, УРОВЕНЬ КОМФОРТА ИЛИ НОВЕЙШИЕ ТЕХНОЛОГИИ. НА УВЕЛИЧЕННОЙ ГЛАВНОЙ ПАЛУБЕ С ЛЕГКОСТЬЮ РАЗМЕЩАЕТСЯ 10-МЕТРОВЫЙ ТЕНДЕР, А РЕГИСТРОВЫЙ ТОННАЖ В 460 ТОН ОБЕСПЕЧИВАЕТ ВЫСОКИЙ УРОВЕНЬ КОМФОРТА. В СОЧЕТАНИИ С АВТОНОМНОСТЬЮ, ПРЕВЫШАЮЩЕЙ 5000 МОРСКИХ МИЛЬ, ЭТО ДАЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ ПУТЕШЕСТВОВАТЬ И ПОЛУЧАТЬ НОВЫЕ ВПЕЧАТЛЕНИЯ. ВЫ СМОЖЕТЕ ПРОДОЛЖИТЬ ПУТЕШЕСТВОВАТЬ ЕЩЕ И В ВОЗДУХЕ И ПОД ВОДОЙ, БЛАГОДАРЯ ГИДРОСАМОЛЕТУ, ВЕРТОЛЕТУ И БАТИСКАФУ, КОТОРЫЕ МОЖНО УСТАНОВИТЬ НА БОРТУ. ОБЪЕДИНЯЯ ВАШЕ ПРЕДСТАВЛЕНИЕ ОБ ИДЕАЛЬНОМ ПУТЕШЕСТВИИ И НАШИ НОВЕЙШИЕ РАЗРАБОТКИ И ТЕХНОЛОГИИ, 460 EXP - ЭТО УНИКАЛЬНОЕ ПРИКЛЮЧЕНИЕ, КОТОРОЕ МЫ С ВАМИ РАЗДЕЛЯЕМ.



SANLORENZO
YOUR VISION. OUR CRAFT. SINCE 1958

THE DEFINITION OF LUXURY

Kevin Glancy и Jonathan Fawcett - это 47 лет опыта в поставке самых эксклюзивных брендов и предметов роскоши. В числе наших совместных проектов больше ста лучших в мире яхт, частных резиденций и самолетов, на которые мы поставили изысканный фарфор, хрусталь и серебро, наряду с элегантным постельным бельём и аксессуарами. Богатый опыт работы, непревзойденный портфель изысканных товаров и поистине индивидуальное обслуживание — вот что отличает нас от других компаний и выводит на лидирующие позиции в отрасли.



KEVIN GLANCY &
JONATHAN FAWCETT LTD

Telephone +44 (0) 161 876 0437
The Old Engine Works, 2 Lund Street, Old
Trafford, Manchester, England M16 9NN
www.glancyfawcett.com


JONATHAN
FAWCETT


KEVIN GLANCY





Привет, друзья!

С приходом лета яхтсмены стремятся проводить больше времени на воде, а у нас, яхтенных журналистов, начинается весьма напряженный период деловых поездок. Тест-драйвы, спуски новых судов, посещения верфей: из командировок порой не вылезает неделями. Однако в эти особенно насыщенные событиями месяцы работа приносит наибольшее удовольствие, поскольку именно тогда рождаются новые идеи и появляются самые интересные материалы, создающие лицо нашего журнала. Вы наверняка заметили, что на его страницах выступает все больше самых разных, но обязательно связанных с яхтенным стилем жизни людей. Ведь именно люди, а не лодки, делают яхтинг таким, какой он есть.

За прошедшие несколько недель мне довелось пообщаться с руководителями совершенно различных европейских компаний, которые строят суперяхты, прогулочные суда средних размеров или небольшие катера. Все они задавали один и тот же вопрос: «Что происходит на российском яхтенном рынке?». Ответ на него, думаю, вы знаете сами, а я же хочу сказать, что в Европе с большим сожалением переживают спад покупательской способности в нашей стране и смотрят в будущее с надеждой. Связана она не только с желанием зарабатывать больше. За последние десять лет за границей уже привыкли к яхтсменам из России и чувствуют их уход. Ведь, как бы то ни было, яхтенное сообщество — это одна большая семья.

Главный редактор
Антон Черкасов-Нисман



К яхтсменам
из России привыкли
и чувствуют
их уход

НАВИГАЦИЯ ПО НОМЕРУ



Парусные
суперяхты —
главная тема
этого выпуска
с. 80



Пятьдесят узлов
на водометах:
возможно
ли такое?
с. 108



Основные события
и премьеры
из мира life style
с. 160



Букет новых
технологий
от Volvo Penta
с. 208



PANERAI



RADIOMIR 1940
3 DAYS GMT POWER RESERVE AUTOMATIC
ACCIAIO - 45MM
(REF. 658)*

БУТИК PANERAI
МОСКВА – БЕРЛИНСКИЙ ДОМ, УЛ. ПЕТРОВКА 5

PANERAI.COM • +7 495 662 75 76

LABORATORIO DI IDEE.

*Радюмир 1940 3 Дэйс ДжиЭмТи Пауэр Резерв Автоматик Аччайо – 45 мм (референция 658)

реклама

СОДЕРЖАНИЕ

№4 (40) Июль–август 2016



024

Новости

Ожидаемые премьеры яхт, интересные предложения компаний, события, факты и сюжеты из жизни на море и на суше



080

Большие паруса

Таинственный мир парусных суперяхт... Что происходит в этой отрасли, и почему «богатые и знаменитые» все чаще изменяют моторным суперяхтам с парусными?



090

Amels. Путь к совершенству

Как работают на голландской верфи Amels: секретные приемы и методы из первых уст



Время всегда важно для нас.
Особенно сегодня.
20-летний юбилей



108

Призрак в море

На что способны водометы? Представляем итальянскую AB 100 — одну из самых быстрых моторных суперяхт нашего времени



072

Личное мнение

Назидательные истории и рассуждения наших экспертов:

Дэвид Марш размышляет о том, почему древесина — до сих пор востребованный в судостроении материал

Антон Черкасов-Нисман объясняет, как из яхтсмена не превратиться в преступника

Ирина Липовецкая описывает подробности сделок с брокерскими яхтами

Станислав Лебедев дает практические советы, куда пойти на яхте в Подмоскowie и чем там заняться

120

Интервью MBY

Как люди приходят в яхтинг? Какие лодки предпочитают? Почему переделывать яхты не только сложно, но и интересно? Глава «СМ-Клиника» Николай Смыслов рассказывает о собственном опыте яхтинга в России и за рубежом



098

Бумажный щит

Подводные камни и реальные случаи в страховании яхт и их экипажей. О чем нужно знать, заключая договор со страховой компанией, рассказывает директор Imperial Yachts Джулия Стюарт и другие профессионалы яхтенного рынка



Мы открылись!

Новый дилер «Мерседес-Бенц» на Таллинском шоссе

Mercedes-Benz
The best or nothing.





114

Дебют

Британская верфь Sunseeker Yachts готовится представить миру Sunseeker 95 Yacht — новинку длиной 28 метров, обладающую большими возможностями



142

Охота на молодых

Одна из самых развитых в Европе, катерная индустрия Финляндии в думах о будущем: как привлечь в яхтинг новых людей и куда девать старые лодки



134

Нетипичный голландец

В мае при большом скоплении публики прошла презентация нового флагмана линейки голландских яхт Elling — модели E6

124

Хочу ее!

Princess V58 — пожалуй, самая потрясающая спортивная яхта из всех, что построила Princess Yachts за последние годы



Страхование яхт и катеров



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

Ингосстрах платит. Всегда.*

* В соответствии с условиями договора страхования.
СПАО «Ингосстрах». Лицензия Банка России СИ № 0928, от 23.09.2015 г., без ограничения срока действия. Реклама.



168

Драйв от Cartier

Новинки с идеальными формами от легендарного часового и ювелирного дома



160

Звезды Монако

Princess Yachts и Bentley Motors провели для поклонников своих брендов уникальное мероприятие в рамках Grand Prix Historique de Monaco

180

У самого синего моря

Elounda Beach Hotel & Villas — не просто лучший отель Крита, но целый курортный городок с уникальной атмосферой

190

Партнерство

Вагиф Биккулов, операционный директор компании Aviron, — о сотрудничестве на рынке luxury

194

Целительные отели

Бальнеологические отели-курорты GB Thermae Hotels, привлекающие людей со всего света



172

Великолепная семерка

В год своего столетия BMW представила флагманский седан шестого поколения

198

Три стихии

Открытие яхтенного сезона с журналом MBY Russia

SAMSUNG

SUHD TV

Quantum dot display*



Фантастически реалистичный. **THIS IS TV****

* TV – ТВ. Дисплей на квантовых точках. ** Это ТВ.
Реклама.

MOTOR BOAT & YACHTING

№4 (40) Июль–август 2016

Published since 1904

МВУ Россия

Motor Boat & Yachting Русское издание
Учредитель и издатель ООО «Мотор Боат Медиа»

Офис в Москве

Royal Yacht Club, 125212, Ленинградское шоссе, 39, стр. 6
Тел./факс +7 (495) 781-60-33
E-mail: info@mby.ru

Редакция и офис в Санкт-Петербурге

197110, Петровский пр., д. 14, корпус 4
Тел./факс +7 (812) 617-01-11

Веб-сайт www.mby.ru

Twitter [mby_russia](https://twitter.com/mby_russia)

Электронная версия www.zinio.com

2010–2016 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 Чернях, e-mail: editor@mby.ru

Главный редактор Антон Черкасов-Нисман, e-mail: ac@mby.ru

Арт-директор Михаил Смотров, e-mail: ms@mby.ru

Редактор Ольга Селезнева, e-mail: olga.selezneva@mby.ru

Цветокорректор Дмитрий Вульфсон

Корректор Александра Ларионова

Над номером работали

Авторы

Тимур Бараев, Марина Бутусова, Полина Захарова, Марина Иванова,
Алексей Кириллов, Дмитрий Макаров, Алексей Максимов, Дэвид Марш,
Джон Мендес, Никита Осипов, Рэйчел Рэдхед, Джек Хейнс,

Петр Шестаков, Ян Ядченко

Колумнисты

Станислав Лебедев, Ирина Липовецкая, Дэвид Марш

Иллюстраторы и фотографы

Карло Барончини, Карло Борленги, Джефф Браун, Кари Вилен,
Дмитрий Гальчун, Лестер Маккарти, Стюарт Пирс, Игорь Смольников,
Михаил Смотров, Дмитрий Скобелев, Рик Томлинсон, Юрий Юрьев

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

PR-менеджер

Ян Ядченко, e-mail: yan@mby.ru

Менеджер по распространению

Светлана Михайлова, e-mail: office@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) — 2400 руб.

Подписка осуществляется через редакцию или веб-сайт
+7 (812) 617-01-11, www.mby.ru

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

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

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

Цены на отдельные яхты, услуги, товары и дополнительное оборудование указаны при условии приобретения в Европе,
без учета налогов и пошлин Российской Федерации, если не указано обратное.



BORK



реклама

**Ваш личный
стейкхаус**



Гриль G802

bork.com

MOTOR BOAT & YACHTING

№4 (40) Июль–август 2016

Published since 1904

MBYUK

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

ISSN: 770027 178204

Tel: +44 (0) 20 3148 4651

Fax: +44 (0) 20 3148 8127

E-mail: mby@timeinc.com

Website www.mby.com

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

Editorial

Editor Hugo Andreae

Art Editor Neil Singleton

Production Editor Rebecca Miles

Deputy Editor Jack Haines

News Editor Chris Jefferies

Technical Contributor David Marsh

Custom Yacht Contributor Alan Harper

Chief Photographer Lester McCarthy

Website Editor Natalie Davies

Publishing Team

Publishing Director Simon Owen

Publisher Nick Hopkinson

Head of Marketing Richard Shead

Display Advertising and Trade Enquiries

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

Head of market Stuart Duncan

Brand Manager Jane Smith

Account Manager Bess Cullis

Senior Sales Executive Robert Hudson

Production Supervisor Paul Quieros

Production Manager Becky Singleton

Тираж 35 000 экз.

Обложка Кеч Sybaris (Perini Navi)

Цена свободная

Журнал подписан в печать 24.06.2016

Отпечатано в Эстонии. Типография Printall AS.

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

printall@printall.ee

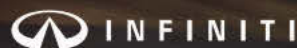
Time Inc.

 PRINTALL

ПРЕВОСХОДСТВО КАК СТИЛЬ ЖИЗНИ

Infiniti QX80 воплощает в себе все ваши представления о роскоши и безупречном дизайне. Просторный салон с отделкой из натурального клена создает ощущение комфорта для всех пассажиров. Infiniti QX80 обладает не только внушительным размером, но и мощностью. В вашем распоряжении 5,6-литровый двигатель V8 мощностью 405 лошадиных сил. Система полного привода All Mode 4WD¹ обеспечивает превосходную управляемость. Вы можете удаленно контролировать автомобиль через смартфон благодаря технологии Infiniti Sense². Infiniti QX80 превращает каждую поездку в путешествие первым классом.

Infiniti QX80



¹Ол Моуд 4ВД. ²Инфинити Сенс. Реклама.



(812) 448-11-11
www.autoprodix.ru

Дунайский пр., 15/2
Школьная ул., 71/3

НОВОСТИ

Мир яхт: факты, люди, события



Точка зрения

Гран-при Монако — важнейшее событие в мире автоспорта, и эти дни оказываются, безусловно, в числе самых ярких в календаре княжества. По этому поводу компания Imperial Yachts организовала традиционный прием для своих клиентов на террасе Ermano Palace, откуда открывается шикарный вид на порт Эркуль и гоночную трассу.

Монако — это мекка для любителей яхтинга и автомобильного спорта, оазис роскоши и адреналина, количество которого в этом году просто зашкаливало. Центр событий Гран-при Монако — порт Эркуль с шикарными

75

процентов

гоночного трека
видно с террасы
Imperial Yachts
в Ermano Palace

суперяхтами, с борта которых захватывающая гонка смотрится совершенно по-особенному.

Сюрпризы природы добавили интриги финальному этапу Королевских гонок, и если накануне все обсуждали пул и любопытную стратегию Даниэля Риккардо, то в воскресенье главной темой стала погода в Монако. Несмотря на проливной дождь, превративший гонку в рулетку, мероприятие прошло в атмосфере драйва и запомнилось волевой победой Льюиса Хэмилтона как гостям приема, так и его организаторам.



PORTO MONTENEGRO

ЯХТЕННЫЙ КОМПЛЕКС Porto Montenegro 2–4 сентября 2016 года примет выставку суперяхт MYBA. При наличии оборудованных причалов длиной до 250 м у марины нет каких-либо ограничений для размещения яхт, желающих принять участие в предстоящем мероприятии. Организаторы соберут ведущих мировых брокеров, агентов и владельцев яхт длиной более 20 м и постараются превратить шоу в уникальную платформу для проведения бизнес-встреч, посещения семинаров и, конечно же, осмотра чартерных яхт. Впервые выставка MYBA состоялась в Porto Montenegro в прошлом году; в ней участвовали суперяхты длиной до 50 м.

15 мая на гала-вечере в Палаццо Веккио во Флоренции состоялась торжественная церемония награждения победителей престижной премии World Superyacht Awards 2016. Жюри отметило лучшие суперяхты года в 15 номинациях и вручило их обладателям статуэтки в виде Нептуна — знак признания и уважения яхтенного сообщества во всем мире.

ВОДОИЗМЕЩАЮЩИЕ МОТОРНЫЕ ЯХТЫ

Водоизмещение 2999 т и более

Symphony
101,50 м
Feadship

Водоизмещение 1300-2999 т

Savannah
83,50 м
Feadship

Проект Feadship De Voogt Naval Architects
Дизайн CG Design/Feadship De Voogt Naval Architects

Водоизмещение 500-1299 т

Il.11
63,00 м
Benetti

Водоизмещение менее 500 т, 47 м и более

Sibelle
49,90 м
Heesen Yachts

Водоизмещение менее 500 т, 42-46,9 м

Moka
42,20 м
Sanlorenzo

Genesi

Специальный приз «Технологии и инновации»
46,00 м
Wider

Водоизмещение менее 500 т, 30-41,99 м

Rüya
Специальный приз «Дизайн»
41,30 м
Alia Yachts

Solis
34,00 м
Mulder Shipyard

ЦЕНА И КАЧЕСТВО

Nashwan
37,30 м
Gulf Craft

МОРЕПЛАВАТЕЛЬ ГОДА

Latitude
44,98 м
Timmerman

РЕФИТ

Mirage
53,00 м
Feadship
Рефит STP Palma

РЕКОНСТРУИРОВАННЫЕ ЯХТЫ

Kanaloa
Специальный приз «Достижение»
48,00 м

CRN Shipyard
Рефит Composite Works

Malahne
50,30 м

Camper & Nicholson's
Рефит Pendennis Shipyard Refit

ПАРУСНЫЕ ЯХТЫ

Длина более 40 м

Unfurled
46,00 м



Vitters Shipyard
Проект/экстерьер Frères Naval Architecture & Engineering
Интерьер Stirling & Co

Topaz

Специальный приз
«Дизайн»
42,60 м
Holland Jachtbouw

Длина 30-39,99 м

Atalante

38,80 м
Claassen Shipyards

Nikata

Специальный приз
«Дизайн и исполнение»
35,00 м
Baltic Yachts

МОТОРНЫЕ ЯХТЫ ПЕРЕХОДНОГО ТИПА

Трехпалубная, более 41 м

Serenity
42,30 м
Mondomarine

Трехпалубная, 30-40,9 м

Divine
40,10 м
Palumbo Group

Двухпалубная моторная яхта

Anthea III
35,20 м
Princess Yachts



Плоскость времени

Швейцарский часовой дом Vacheron Constantin пополнил запущенную в 2008 году коллекцию Quai de l'Île новой моделью в стальном корпусе диаметром 41 мм. Благодаря накопленному за 260 лет опыту мастерам мануфактуры удалось добиться высокого качества и точности исполнения, что подтверждено престижным Женевским клеймом (Poinçon de Genève) — гравировкой в виде герба Женевы, учрежденной часовщиками города в 1886 году для отличия собственной продукции от подделок.

Свое название коллекция Quai de l'Île получила в честь одноименной набережной, расположенной на небольшом острове меж левым и правым берегами Роны, где на протяжении XIX века размещались дома и мастерские швейцарских кабинотье — часовых дел мастеров. Именно она считается символом часового искусства дома Vacheron Constantin. Сегодня небольшой остров превратился в шумный оазис городской жизни, а коллекция Quai de l'Île, чутко отвечающая веяниям времени, стала символом гармоничного сочетания прошлого и будущего.

Главная особенность часов Quai de l'Île — многоуровневый циферблат, выполненный в серебристом



↑
Ремешки из кожи аллигатора
коричневого цвета или
из черного каучука со стальной
раскладывающейся застежкой

или черном цвете с матовой отделкой. На внешней окружности циферблата размещены арабские цифры с люминесцентным покрытием, на внутреннем диске красуются название часового дома и логотип в виде мальтийского креста. Самое интересное находится между ними: диск из минерального стекла с обозначениями дат месяца, вокруг которого движется указатель числа.

Несмотря на сложную конструкцию, сочетающую три знаковые формы дома Vacheron Constantin: круглый безель, корпус-«подушку» (cushion) и корпусное кольцо в форме бочонка (tonneau), — коллекция Quai de l'Île адресована людям, ведущим активный образ жизни. Новая модель обладает водонепроницаемостью до 30 м и благодаря двойному барабану и вольфрамовому ротору отличается запасом хода более 60 часов. Пульс времени приводится в движение механизмом с автоподзаходом, состоящим из 172 деталей и 37 драгоценных камней. Через заднюю крышку из сапфирового стекла можно рассмотреть отделку калибра с круговым зернением и узором «женевские волны» (Côtes de Genève). Калибр 5100, обеспечивающий индикацию часов, минут, секунд и текущей даты, целиком разработан и собран мастерами Vacheron Constantin.



FULL CUSTOM • LIMITED EDITIONS • REFIT • YACHT SUPPORT • SEAXPLORER

AMELS 188

Ультра-современный дизайн от Тима Хейвуда



Проведите лучшие моменты жизни в атмосфере абсолютного комфорта и качества. AMELS 188 с гибридно-электрическим двигателем — это идеальный размер 57,70 метров (188 футов) и 970 регистровых тонн. Ожидаемо от лидера рынка в этом сегменте? Но AMELS 188 идет дальше. Познакомьтесь с уникальным дизайном корпуса от Тима Хейвуда и видением интерьера от Reymond Langton на www.amels-holland.com или свяжитесь с менеджером по продажам AMELS Питером Дайквелом по телефону: +31 623 9063 88.

AMELS 
ИСКУССТВО СОЗДАНИЯ ЯХТ

DAMEN



Sanlorenzo выходит на биржу?

Итальянская верфь Sanlorenzo недавно переместила свои производственные мощности на новое место в Ла Специи, благодаря чему преодолела существовавшие ограничения по максимальной длине судов (60 м). Теперь эллинги Sanlorenzo позволяют строить суперяхты длиной до 80 м и водоизмещением около 1600–1800 рег. т.

«В последующие два-три года мы инвестируем около € 25 млн в приобретение и поэтапное развитие верфи Cantieri San Marco, — сообщил нашим коллегам из ИВИ Ферручио Росси, генеральный директор Sanlorenzo. — Прежде там строили сухогрузы и другие коммерческие суда водоизмещением 120 000 рег. т и больше. Сейчас на Cantieri San Marco мы работаем над двумя 52-метровыми яхтами, одна из которых будет завершена в марте следующего года, а другую планируем показать уже на MYS 2016. Наши потенциальные клиенты также интересуются лодками длиной 60–65 м, и сейчас мы разрабатываем новые проекты в этом диапазоне».

Sanlorenzo Elite
Days 2016 в бухте
Портофино



По словам Росси, в 2015 году оборот Sanlorenzo достиг € 220 млн, а в этом году компания надеется увеличить его до € 250 млн. Один из миноритарных акционеров Sanlorenzo — азиатская Sundiro Group — также приобрела долю (10%) в крупнейшей азиатской сервисной компании Simpson Marine и заключила с ней дилерское соглашение для продвижения итальянских яхт в этом регионе. Кроме того, Sundiro совместно с Sanlorenzo начала строить лодки длиной до 20 м под собственным брендом: уже выпущены две яхты Sundiro 70.

«В будущем Sanlorenzo может выйти на фондовую биржу, — предположил Ферручио Росси. — Конкретных сроков пока нет, но один из наших акционеров — Fondo Italiano d'Investimento — планирует выйти из компании, тогда как Sundiro точно останется».



REMADE IN ITALY

HIGH-END REFIT & REPAIR SOLUTIONS



AMICO &CO

amicoshipyard.com



Feadship растёт

Один из крупнейших игроков индустрии суперяхт верфь Feadship в очередной раз продемонстрировала миру свои возможности, построив выигравшую World Superyacht Award яхту *Symphony* длиной 101,5 м, и не собирается останавливаться на достигнутом. Компания объявила, что в дополнение к трем имеющимся заводам она начинает строительство новой площадки для постройки и рефита суперяхт, которая будет располагаться прямо в Амстердаме, неподалеку от острова Кааг, где находится производство Royal Van Lent.

Новый завод позволит Feadship реализовывать проекты длиной до 160 м и на равных конкурировать с немецкими верфями, у которых в этой длине пока мало соперников. Амстердамские эллинги будут готовы принять первые суда в 2019 году; для них создадут около 150 рабочих мест, тогда как остальной персонал предполагается использовать совместно с Royal Van Lent, поэтому высокое качество работы и корпоративная культура Feadship сохранятся в полной мере.

«Мы очень рады, что смогли найти такое удобное место для нового производства, — говорит Ян-Барт Веркюл, директор Royal Van Lent. — Наши клиенты хотят строить все более крупные яхты, и для будущего компании это логичный шаг. Вместе с заводом в Маккуме у Feadship теперь два производства с возможностью создавать суда длиной значительно более 100 м».



↑
Новая площадка Feadship будет располагаться всего в 20 минутах на автомобиле от аэропорта Schiphol

←
Суперяхта Feadship *Symphony*



Рынок суперяхт постоянно меняется, и Feadship продолжит идти в авангарде, как это происходит уже десятки лет.

Ян-Барт Веркюл, директор Royal Van Lent

ПУТЕШЕСТВИЕ
НА САМЫЙ КРАЙ
ЗЕМЛИ

SX 65

**Роб Маккалум****Партнер-основатель EYOS Expeditions**

Наши клиенты всегда приходят к нам с собственными идеями для путешествий, и они хотят, чтобы эти путешествия проходили с максимальным комфортом для них и их гостей. Для каждой экспедиции мы создаем персональный план. Но как правило нам приходилось сокращать его, так как пожелания клиентов не соответствовали возможностям яхты. Вот почему мы так взволнованы появлением такого проекта, как SeaXplorer. В конце концов появился корабль, который может безопасно добраться до самого края Земли!

Настоящий кроссовер в мире эксклюзивных суперяхт с надежным и прочным дизайном, Damen SeaXplorer обладает беспрецедентными возможностями для путешествия в самые суровые и труднодоступные уголки нашей планеты, включая глобальную автономность плавания в течение 40 дней, и соответствует правилам IMO Polar Code (категория В). Узнайте, что значит настоящий эксплорер!

**SX 65** - 65 metres (213 ft)**SX 90** - 90 metres (295 ft)**SX 100** - 100 metres (328 ft)



Baglietto 46 FAST

В мае Baglietto торжественно спустила на воду судно с заводским номером 10221, которое положило начало новой линейке скоростных суперяхт FAST.

В дизайне 46 FAST, создавать который помогала студия Франческо Пашковски, Baglietto постаралась сохранить традиции бренда и одновременно показать его эволюцию. Характерная особенность яхты — довольно приземистая надстройка с обтекаемым аэродинамическим профилем.

Особое внимание при определении планировки Baglietto 46 FAST было уделено открытым зонам, и в кормовой части верхней палубы получилась огромная, покрытая тиком терраса с великолепным видом на море.

Современные интерьеры работы Маргериты Касприни сочетают теплые оттенки палисандра с более холодными тонами лакированных панелей, которые использованы для оформления стен и потолков. Традиционная планировка

включает четыре двухместные гостевые каюты на нижней палубе и мастер-каюту с офисом и гардеробом на главной палубе.

Выполненное из алюминиевого сплава судно построено в соответствии с требованиями регистра Ллойда и МСА, оборудовано двумя маршевыми дизелями MTU 16V4000 и развивает максимальную скорость 28 узлов. Шанс увидеть Baglietto 46 FAST своими глазами будет у тех, кто приедет в сентябре на выставки в Канны или Монако.



КРУПНЕЙШАЯ ВЫСТАВКА яхтенного оборудования *metstrade* и журнал *international boating industry* объявили о начале номинирования участников международного конкурса *boat builder awards 2016*. На официальном сайте www.boatbuilderawards.com любой желающий может выдвинуть достойную, по его мнению, компанию, которая внесла значительный вклад в развитие яхтенной индустрии. В этом году **Boat Builder Awards** включает восемь номинаций в сфере перспективных разработок оборудования и технологий, а также маркетинга и развития бизнеса. Присуждение наград и чествование победителей пройдет 16 ноября во время гала-ужина в Национальном морском музее Амстердама.



Застройщик ООО «Еврострой», Генеральный
подрядчик ООО «Еврострой-Развитие». Раз-
решение на строительство №78-13019520-2014
от 19.02.2014г. Проектная декларация на сайте
www.privilege-spb.ru



ИСПОЛНЯТЬ ВАШИ МЕЧТЫ НАША ПРИВИЛЕГИЯ

Один из покупателей квартиры
в жилом комплексе «Привилегия» станет обладателем
первого в России прогулочного катера Chris-Craft Capri 21

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

Для того, чтобы стать участником акции, необходимо заключить договор участия в долевом строительстве
ЖК «Привилегия» с 6 июня по 30 ноября 2016 года. Подробности об организаторе акции, правилах проведения,
количестве призов, сроках, месте и порядке их получения – на сайте www.privilege-spb.ru



ПРИВИЛЕГИЯ
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

ЖИЛОЙ КОМПЛЕКС
КЛАССА
DELUXE

крестовский остров
ВЯЗОВАЯ

НОВЫЙ
КОТТЕДЖНЫЙ ПОСЕЛОК
В ТОКСОВО

ТУОКСА

АТМОСФЕРА ДЛЯ ЖИЗНИ И ОТДЫХА
В ОКРУЖЕНИИ ЛЕСОВ, ПОЛЕЙ И ТРЕХ ОЗЁР

15 КМ ОТ КАД

ГОТОВЫЕ ДОМА
ИЗ ОЦИЛИНДРОВАННОГО БРЕВНА



ДЕВЕЛОПЕР

ЕВРОСТРОЙ

(812) 240 00 40
www.tuoksa.ru



→
Димсамы
от шеф-повара
подаются
в бамбуковых
шкатулках



←
В China Club
приятно провести
и романтический
вечер, и деловые
переговоры

Восток + Запад

China Club — это не просто ресторан, а целое пространство, которое поделено на залы, комнаты и кабинеты со множеством красивых вещей. Основной зал ресторана выполнен в азиатском стиле и напоминает китайскую комнату. Интерьер украшают старинные комоды, китайские ширмы, горящие свечи, статуэтки, букеты из живых цветов, стильные черно-белые фотографии. Романтический вечер можно провести на уютных диванчиках с пухлыми подушками.

Праздничные мероприятия проводятся в просторном банкетном зале с роялем

и каминной зоной, интерьер которого выполнен в классическом стиле. Для более камерных мероприятий и деловых встреч оптимально подходят закрытые от посторонних глаз кабинеты вместимостью от 6 до 12 человек. Каждый из четырех кабинетов оснащен всем необходимым для проведения переговоров и презентаций.

Шеф-повар ресторана Андрей Лихачев предлагает проверенные хиты филиппинской, малайзийской, сингапурской и перуанской

кухни, а также европейские блюда в авторском исполнении. С ним в тандеме работает шеф-повар из Китая, специализирующийся на аутентичных китайских блюдах.

Винная карта China Club, за которую отвечает шеф-сомелье Алексей Чернов, отличается от винных карт большинства московских ресторанов. В ней представлены только готовые к употреблению вина из ведущих винодельческих регионов, Нового Света, России и других стран.

Синергия стихий

Статус владельца уникальной яхты способен подчеркнуть роскошный автомобиль. Управляя тем и другим, вы получаете вдвое больше новых впечатлений и азарта, ведь именно вы — покоритель сразу двух стихий.

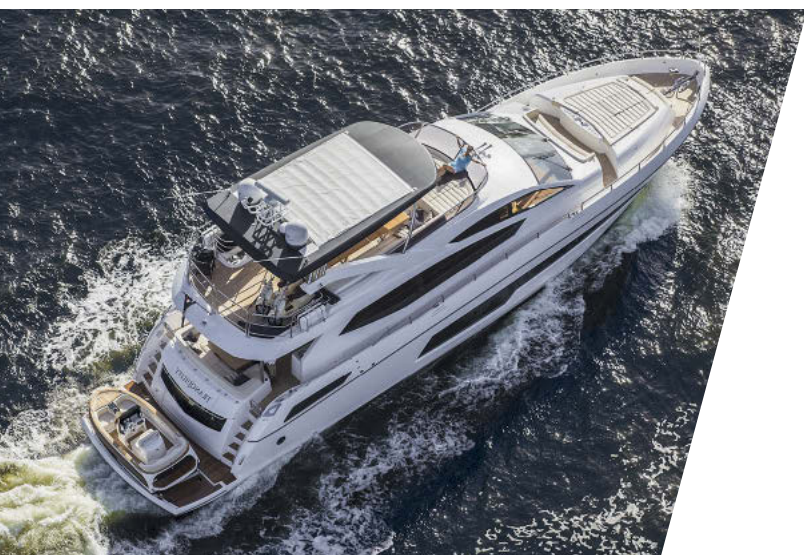
Следуя этому принципу, представители британской верфи Sunseeker в России и шоу-рум Bentley Moscow-Volgogradskiy объявили о старте совместного проекта под названием «Sunseeker & Bentley: Власть над стихиями».

В рамках акции будущий владелец единственного в мире Sunseeker 75 Yacht Exclusive Edition, который сошел со стапелей

→
Кроссовер
оснащается 8- или
12-цилиндровыми
двигателями



←
На Sunseeker 75
установлены
двигатели MAN V12
общей мощностью
2800 л.с.



верфи уже в июне, получит в собственность первый в истории английского бренда внедорожник Bentley Bentayga.

Уникальные модели достойны друг друга. Флайбриджная яхта Sunseeker 75 считается одной из самых ярких новинок 2016 года.

Интерьеры ее салона и четырех кают выполнены известным дизайнером Джоном Виккерсом. В свою очередь, Bentley Bentayga воплощает всю роскошь, присущую марке, неподдельное искусство мастеров в сочетании с поразительным вниманием к деталям.

Яхтам Sunseeker и автомобилям Bentley свойственны отличные ходовые качества, комфорт и английский стиль — это их кредо. Так почему бы им не объединиться?

Royal Huisman Sea Eagle

Этот красивый 43-метровый шлюп с романтическим названием «Морской орел» построен на голландской верфи Royal Huisman для заказчика с Тайваня, который планирует путешествовать на нем вокруг света и по пути участвовать в различных регатах суперяхт.

Проектировал *Sea Eagle* известный в парусных кругах конструктор Герман Фрерс, который также создавал победившие в регате St. Barth Bucket 2016 парусники *Unfurled* и *Hyperion*. Судно водоизмещением чуть менее 200 т оснащено карбоновой мачтой, которая возвышается над водой на 57 м, и фиксированным килем длиной 4,5 м. Главная палуба яхты выполнена на разных уровнях: в корме, на несколько ступеней ниже, расположен пляжный клуб с откидывающейся транцевой платформой, а рядом с кокпитом организован приподнятый «чайный островок» — обеденная зона, защищенная от яркого солнца съемным тентом.

↑
Карбоновую мачту для *Sea Eagle* изготовила компания Rondal

Интересно, что владелец *Sea Eagle* не только не скрывает своего имени, но и пообещал верфи полную поддержку в плане участия яхты на различных яхтенных выставках и мероприятиях мирового масштаба. Бизнесмен и филантроп Самуэль Ин является учредителем Tang Prize Foundation, а также весьма опытным яхтсменом.

«Яхтинг — это особенное увлечение, — говорит Самуэль Ин, — он позволяет побыть наедине с собой и увидеть то, что вы никогда раньше не видели. Здесь, как и в жизни, бывают взлеты и падения, но все усилия непременно вознаграждаются».

Летом *Sea Eagle* обойдет все страны Балтийского моря, заглянет в норвежские фьорды, а затем отправится на запад, в Карибское море.

←
Интерьеры яхты выполнены в современном стиле

→
Sea Eagle хороша и для гонок, и для путешествий



Pleasure is a **serious** matter



serviceshipyards

www.monacomarine.com



La Ciotat



Golfe de St Tropez



Antibes



St Laurent du Var



Beaulieu sur Mer



Monaco

Из Франции с любовью

На страницах MBY мы регулярно рассказываем об удобной и стильной одежде для яхтсменов, а также отслеживаем свежие тренды в яхтенной моде. В этом сезоне предлагаем обратить внимание на новинку — коллекцию обуви Paraboot, эксклюзивно представленную в магазинах Rendez-Vous.

В линейке известного французского бренда важное место занимают модели для яхтенного спорта: мокасины и топсайдеры. По традиции топсайдеры из натуральной кожи имеют водонепроницаемое покрытие, обеспечивающее защиту от влаги, а также особую белую рельефную подошву, препятствующую скольжению и появлению следов на тиковой палубе. Благодаря шнурку по верхнему краю даже в самую ненастную погоду обувь будет надежно зафиксирована на ноге. Черпая вдохновение в яхтинге и морских пейзажах Средиземноморья, дизайнеры Paraboot представили коллекцию в классическом синем, темно-сером и зеленом цветах.

Обувщикам Paraboot удалось добиться превосходного качества исполнения, и гарантия тому — опыт компании, накопленный более чем за 100 лет. История марки началась в 1908 году, когда тридцатилетний француз Реми Ришар занялся обувным бизнесом. Поначалу он создавал дизайн моделей обуви в Париже и заказывал их производство предприятиям в своем родном французском городке Изо. В 1920 году Ришар купил свою первую фабрику обуви в Изо, чтобы лично контролировать качество обуви, а в 1927 году официально зарегистрировал бренд Paraboot. Название образовано от двух слов: Para и boot, где Para — один из портов Амазонии, откуда прибывали партии каучука, а boot, как нетрудно догадаться, — ботинок.



↑
Оленина в кедровых
орешках под соусом
из сосновых шишек

Вкус Сибири

Каждый со школьной скамьи помнит, что Сибирь — самый крупный регион нашей страны. Ее границы простираются от побережья Тихого океана на востоке России до Уральских гор на западе. Народы, издревле населяющие Сибирь, будь то якуты, тувинцы, нанайцы, коряки, буряты или ханты, обладают богатой историей и неповторимой культурой, которая так ярко проявляется в искусстве кулинарии. В этом можно убедиться, заглянув в ресторан «Чемодан» и окупившись в волшебный мир сибирских гастрономических традиций.

Уникальное меню ресторана восходит к кулинарным рецептам Енисейской губернии XIX века. Шеф-повар «Чемодана» готов удивить гостей фирменными блюдами из рыбы и мяса, используя при их приготовлении только высококачественные продукты, доставленные напрямую из Сибири. Это североенисейская рыба — нельма, муксун, а добыча охотников-промысловиков Сибири и Алтая — оленина, медвежатина, мясо кабана и полярный гусь.

Любители вегетарианских блюд также не останутся без внимания. Помимо дичи и рыбы, в «Чемодан» из Сибири поступают лесные грибы и ягоды, алтайские целебные травы и фермерские региональные продукты, такие как минусинские помидоры.

Наконец, «Чемодан» не был бы истинно русским рестораном без традиционных застольных напитков. Здесь подают шедевры старорусского алкоголя: ерофеичи, ратафии, водки и наливки, — введенные на Руси самим Петром I и приготовленные со строгим соблюдением оригинальной технологии минувших времен.

Ресторан «Чемодан» — уголок настоящей Сибири в самом центре Москвы!

ОДНА ПОТРЯСАЮЩАЯ ИДЕЯ, ОДИН ЗАВОРАЖИВАЮЩИЙ СТИЛЬ



MONTECARLO YACHTS

Future, Classic.



РАССЛАБЬТЕСЬ.
И ОТКРОЙТЕ ДЛЯ СЕБЯ МИР
monte carlo yachts

MCY 65

MCY 70

MCY 76

MCY 80

MCY 86

MCY 105

Monte Carlo Yachts 105 – флагман молодой талантливой итальянской верфи. Эта 32-метровая яхта завоевала ряд престижнейших мировых наград.

Работа известных морских архитекторов и дизайнеров студии Nuvolari&Lenard видна во всем: в необычно широкой и глубокой форме корпуса, в просторных каютах, в роскошной отделке салона и лаундж-зон. У MCY 105 отличные технические и мореходные характеристики, а также сниженный расход топлива. Джакузи на огромном флайбридже, откидывающиеся от борта балконы с двух сторон корпуса, зона отдыха в кокпите и на носу – на португальском мостике – все организовано для того, чтобы вы наслаждались беззаботным отдыхом на воде. В интерьере используются дорогие породы дерева, муранское стекло, мозаика, мрамор, оникс, мебель, ткани и аксессуары Hermès, Armani, Poltrona Frau и Pierre Frey.

www.dream-yachts.eu



DREAM YACHTS

Dream-Yachts – Эксклюзивный дистрибьютор Monte Carlo Yachts s.p.a. в России и в Эстонии

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

Молот Ulysse Nardin

Коллекция Diver часового дома Ulysse Nardin проделала большой и яркий путь, чтобы стать символом морского духа марки. Новая модель Diver Chronograph Hammerhead Shark на базе мануфактурного хронографа калибра UN-150, выполненного с применением кремниевой технологии, является результатом новейших разработок швейцарской мануфактуры.

Благодаря технологически усовершенствованному механизму, работу которого можно рассмотреть через сапфировое стекло задней крышки, хронограф объединил все функции, необходимые его владельцу для морского путешествия. Увеличенный размер корпуса модели (теперь 44 мм), 48-часовой запас хода и автоподзавод, фиксируемая на резьбе заводная головка и однонаправленно вращающийся безель — надежные помощники для людей, живущих морем. Под сталь корпусу циферблат часов окрашен в кобальтовый цвет, словно напоминая об океанских



глубинах. На нем помещены 30-минутный счетчик в положении «3 часа», дата и 12-часовой счетчик рядом с отметкой «6 часов», а также малая секундная стрелка в положении «9 часов». В дополнение к узнаваемым красным меткам на люминесцентных стрелках и насечках, на циферблате изображен отпечаток рыбы-молота — кочевника-одиночки, который высматривает добычу и молниеносно атакует. Равно этому хищнику нет среди обитателей океана, он умен и невероятно точен. Не удивительно, что коллекция мануфактуры названа именно в его честь.

Коллекция выпущена ограниченным тиражом 300 штук в стальном корпусе. Для ценителей ювелирных изделий мастера изготовят 99 экземпляров из 18-каратного розового золота. Новая модель обладает водонепроницаемостью до 300 метров.

Летняя идиллия

Порой, просматривая фотографии далеких островов в поисках лучшего места для отдыха, мы не замечаем того, что уникальный курорт находится всего в нескольких часах езды от города. Вода — наша стихия, и отель Radisson Resort, Zavidovo способен предвосхитить желания самого искушенного путешественника.

Гостиничный комплекс расположен в каких-то ста километрах от Москвы на живописном берегу реки Дойбицы, впадающей в Волгу. По версии ЮНЕСКО, это один из самых чистых уголков природы на Земле. На территории Radisson Resort, Zavidovo предусмотрены 900-метровый песчаный пляж, несколько натуральных водоемов, в которых можно ходить под парусом, а также две бухты с причалами на 500 судов. Это ли не мечта каждого владельца яхты!

После активного отдыха гостей на воде команда отеля готова принять их на берегу и предложить целый список развлечений.

Настоящие мужчины смогут испытать характер на охоте в Безбородовском охотничьем хозяйстве.

Скусающие по морю
яхтсмены всегда
могут найти его
здесь — недаром
Иваньковское
водохранилище
называют
Московским морем

Любители аристократических видов спорта оценят единственное гольф-поле в России, награжденное титулом PGA. Каждая из его 18 лунок обладает своим собственным уникальным характером и стратегической задачей, что привлекает игроков любого уровня.

Пожалуй, в Radisson Resort, Zavidovo есть все, чтобы обеспечить посетителям идеальный загородный отдых. К их услугам 239 комфортабельных номеров, спа-центр с бассейном, сауной и хаммамом, несколько ресторанов, экскурсии по уникальным историческим местам Тверской области, а также полеты на вертолете в компании друзей.



SEA-DOO®



ЧИСТЫЙ АДРЕНАЛИН

Новый сверхмощный гидроцикл Sea-Doo RXP-X 300

■ Новый двигатель ■ Совершенство в каждой детали ■ Характер гоночного болида
Для тех, кто всегда стремится вперед, оставляя других далеко позади.

Подробнее на www.rosan.com





Путешествие с чудом

В сезон отпусков зачастую возникает вопрос выбора аксессуара, без которого путешественнику просто не обойтись.

Американский производитель чемоданов Samsonite в этом сезоне представляет сразу три новые элегантные коллекции багажа.

Одной из самых функциональных стала Prodigy, чемоданы которой позволяют путешественнику с легкостью пройти контроль безопасности благодаря переднему карману. В него можно положить все самое необходимое: ноутбук, документы или ключи. Там же предусмотрено отделение для аксессуаров, а также съемный водонепроницаемый мешок, а для большей безопасности оба отделения оборудованы встроенной системой защиты TSA. Линейка Prodigy разработана для современных деловых людей: в модели высотой 55 см доступна функция расширения объема, что редко встречается в чемоданах с твердой оболочкой.

Изделия из коллекции Prodigy доступны с атласной отделкой в классических белом и черном цветах, а также в оттенке слоновой кости.

Дыхание природы

В наше время все тяжелее найти талантливых художников, способных гармонично объединить новое видение современных трендов с вечной классикой. Редким примером подобной «творческой мастерской» является дом текстиля Togas.

В летней коллекции 2016 года дизайнеры Togas представляют новый комплект постельного белья, выполненного из натурального экологически чистого льна. Для модели «Органик» лен обрабатывается по запатентованной технологии «стирка камнями» для придания ткани дополнительной мягкости, легкости и благородной текстуры. Пемза и вулканические породы, используемые при обработке льна, повышают гибкость его волокон, а полученную в результате ткань отличает практичность (она не требует глажки) и неповторимая элегантность.

Теплыми летними ночами комплект постельного белья «Органик» идеально обеспечит комфортный сон благодаря воздухопроницаемости материала. Преображая привычное пространство, он привнесет в спальню гармонию и свежесть природы.



ВЛАСТЬ НАД СТИХИЯМИ



СОВМЕСТНЫЙ ПРОЕКТ SUNSEEKER RUSSIA И BENTLEY МОСКВА-ВОЛГОГРАДСКИЙ.



ПОКУПАТЕЛЬ ЯХТЫ SUNSEEKER 75 YACHT EXCLUSIVE EDITION
ПОЛУЧАЕТ В СОБСТВЕННОСТЬ ВНЕДОРОЖНИК
BENTLEY BENTAYGA*.

< Подробнее

*С информацией о сроках и правилах проведения данной акции можно ознакомиться на сайте: westnautical.ru/news

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



Russia & CIS



Идеология semi-custom

Прошедшей весной голландская верфь Contest Yachts приняла новую концепцию работы с клиентами. «Строим мечты вместе» («Building dreams together») — так звучит слоган компании.

Подобная стратегия создания яхт категории semi-custom кажется логичной: на протяжении более 50 лет голландская верфь старается привлекать к проектированию и строительству лодок их будущих владельцев. Клиенты с удовольствием принимают участие в процессе создания своей мечты и даже предлагают уникальные идеи, которые в будущем могут использоваться в других моделях.

Очередной вехой развития компании стало добавление в линейку парусных яхт нового флагмана собственного флота — Contest 84CS. На данный момент парусная яхта находится на этапе проектирования, ее спуск запланирован на 2018 год.

↑
Проект 25-метровой парусной яхты создается совместно с немецким конструкторским бюро Judel/Vrolijk

Корпус флагмана, палуба и переборки — сэндвичевый ламинат, изготовленный по технологии вакуумной инфузии. Благодаря небольшой осадке, вертикальному форштевню и широкой корме с двумя штурвалами модель 84CS будет пригодна и для участия в регатах, и для семейных круизов с 10 гостями на борту, которые комфортно разместятся в пяти каютах. Для экипажа из 4 человек предусмотрены две каюты. Дизайн интерьеров в классическом стиле выполнен бюро Wetzels Brown Partners.

При всех вышеперечисленных особенностях 84CS не изменяет духу верфи Contest Yachts — новая модель все так же является яхтой semi-custom, и будущий владелец сможет выбрать любое расположение кают и служебных помещений.

Море — жизнь

С началом лета мы интуитивно обращаем все больше внимания на блюда из овощей, фруктов и морепродуктов, предлагаемых в меню самых популярных ресторанов.

Естественно, после межсезонья чрезвычайно важно восполнить баланс витаминов, и поэтому команда из трех шеф-поваров ресторанов La Maree на Петровке и в Жуковке подготовила расширенное меню для летнего сезона — 2016.

За средиземноморскую кухню отвечает шеф Александр Паленов, за тайскую — шеф Tom-Thongsuk Channamom, а за японское направление — шеф рыбной лавки Дмитрий Ермаков.

Среди наиболее интересных новинок от Александра Паленова хотелось бы выделить карпаччо из гребенчатых креветок с черной икрой и запеченную карамелизированную свеклу с домашним козьим сыром «Шевре». Кстати, сыры «Камамбер» из коровьего и козьего молока, «Пекорино», «Чеддер», «Шевре» шеф-повар готовит сам по классическим рецептам из натурального цельного молока.

Хитом летнего меню по праву названа рыба в кувшине. Для этого блюда подойдут любые морепродукты и морская рыба, которые запекаются в кувшине с томатами, баклажанами, луком, базиликом, приправой «Харриса» под хлебной корочкой. В качестве средиземноморского десерта непременно нужно отведать ягодное гаспачо с сырным мороженым «Шевре».

↓
Тунисские перчики, фаршированные морепродуктами, от шеф-повара Александра Паленова

Поклонников японской кухни заинтересует фейерверк блюд из морепродуктов: краб турто с соусом «Васаби», суси нигири с гребенчатой креветкой, а также ролл с трепангом и китайской капустой. В тайском же меню шеф предлагает холодный суп из лангустов и лангустин, стеклянную лапшу с крабом и грибами Муэр, мурманскую треску с вешенками и овощами в соусе «Тамарин».



www.grecotel.com

GRECOTEL

HOTELS & RESORTS



ЛЕТО 2016 ГРЕЦИЯ В СТИЛЕ GRECOTEL

GRECOTEL - КОЛЛЕКЦИЯ УНИКАЛЬНЫХ КУРОРТНЫХ ОТЕЛЕЙ ГРЕЦИИ. КАЖДЫЙ ИЗ ОТЕЛЕЙ ОБЛАДАЕТ СОБСТВЕННЫМ СТИЛЕМ, ИНДИВИДУАЛЬНЫМ ДИЗАЙНОМ И ОСОБОЙ АТМОСФЕРОЙ, ВДОХНОВЛЕННОЙ ПРИРОДНЫМ И КУЛЬТУРНЫМ НАСЛЕДИЕМ РЕГИОНА. ОБУЧАЮЩИЕ АКАДЕМИИ ДЛЯ ДЕТЕЙ • ПЕРСОНАЛИЗИРОВАННЫЙ СЕРВИС • БОЛЕЕ 100 РЕСТОРАНОВ, ВКЛЮЧАЯ АВТОРСКИЕ МЕНЮ • ЭКОПОМЕСТЬЕ AGRECO И ПРОДУКЦИЯ СОБСТВЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА • ГОЛЬФ АКАДЕМИИ И ТАЛАССОЦЕНТРЫ • ЛЕГЕНДАРНОЕ ГРЕЧЕСКОЕ ГОСТЕПРИИМСТВО

CORFU IMPERIAL, EXCLUSIVE RESORT, КОРФУ



МИКОНОС - АФИНЫ - АТТИКА - КРИТ - КОРФУ - ПЕЛОПОННЕС - РОДОС - КОС - ХАЛКИДИКИ

ПР-ВО GRECOTEL S.A. В РОССИИ ТЕЛ.: +7 495 604 84 33, E-MAIL: moscow-office@grecotel.com

Навстречу лету

Сезон отпусков и путешествий в разгаре, и популярные европейские бренды одежды продолжают радовать новыми идеями для гардероба. Этим летом итальянская марка Aeronautica Militare приготовила для своих поклонников новую коллекцию: оригинальные брюки с вертикальными карманами для мужчин и женщин, легкие свитера, шорты и бейсболки с шевронами.

Отправляясь на море, девушкам стоит обратить внимание на предложение от итальянских дизайнеров Emporio Armani — «морские» сумки в полоску, купальники лазурно-синего цвета, эспадрильи и футболки с элегантными принтами-бабочками, подчеркивающими легкий летний образ.

Удобные брюки чинос, шорты в стиле casual, сумки и футболки-поло различных цветов — британской марке Musto также есть чем приятно удивить яхтсменов.

Новейшие коллекции одежды и обуви для летнего сезона можно найти в магазинах Foxland: «Лисья нора», ТВЦ «СпортХит», ТК «Юнимолл».



Возвращение красоты

Ценители эксклюзивных спа-услуг будут приятно удивлены, узнав, что после трехлетнего отсутствия косметические средства Anne Semonin возвращаются в Россию. Все посетители клуба Pride Wellness Club, который анонсировал сотрудничество с французской компанией, могут попробовать новинки и бестселлеры известного бренда. Сочетание уникальных продуктов Anne Semonin и услуг высочайшего качества Pride Wellness Club не оставит равнодушным, пожалуй, даже самого взыскательного клиента.

Anne Semonin вернулась на российский рынок, пройдя полный ребрендинг, а также обновив составы и добавив в линейку своих продуктов новые средства по уходу за кожей. Стоит отметить, что бренд пользуется большим успехом у мировых знаменитостей — представителей аристократических и монархических семей, а также высшей политической элиты. И это

не удивительно: около 30 лет назад Anne Semonin стала пионером в области создания космецевтических средств, сочетающих олигоэлементы, эфирные масла, растительные и морские экстракты. Благодаря использованию новейших достижений в области антивозрастных средств этот уникальный коктейль от Anne Semonin позволяет достичь по-настоящему видимых результатов.

Подобное сотрудничество должно стать очень плодотворным, так как открытый в 2011 году Pride Wellness Club стал особым центром притяжения людей, любящих движение, спортивный образ жизни, высочайшее качество и истинный комфорт. Клуб находится на обширной благоустроенной территории рядом с берегом Москвы-реки, что позволяет заниматься спортом на открытом воздухе круглый год. В распоряжении членов клуба просторные фитнес-зоны, залы индивидуальных тренировок, теннисные корты, спортивные площадки, открытый и закрытый бассейны и ресторан.

Косметика
Anne Semonin уже
представлена
в комплексе
Pride Beauty & Spa





DELTA 80 IPS – ПРОСТРАНСТВО И СКОРОСТЬ



DELTA 80 IPS 100% CARBON ИННОВАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ
РАСХОД ТОПЛИВА – НА 40% МЕНЬШЕ ПО СРАВНЕНИЮ С ДРУГИМИ ГЛИССИРУЮЩИМИ ЯХТАМИ ЭТОЙ ДЛИНЫ



JOANCOR MARINE — ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР В РФ
РОССИЯ, 197022, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, ПЕСОЧНАЯ НАБ. 18А
+7 (812) 702 47 70/79;
WWW.JONACOR-MARINE.RU

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

delta
DELTAPOWERBOATS.RU

Летом — в горы!

Июль и август — самый пик семейных путешествий, и было бы нечестно не сказать, что черноморское побережье России начинает пользоваться все большей популярностью. Европейский сервис, богатая развлекательная программа и, конечно, потрясающей красоты природа Кавказа — вот залог успеха отечественных курортов.

Красная Поляна стала одним из самых перспективных направлений, и специально к летнему сезону отель Solis Sochi Suites, расположенный на всесезонном курорте «Горки Город», подготовил привлекательные предложения по проживанию и целую серию интересных развлечений: от занятий йогой в горах до велосипедных прогулок по специальным маршрутам с набором для пикника от шеф-повара.

Команда Solis Sochi Suites поставила перед собой нетривиальную задачу: убедить гостей в том, что в горы можно ездить не только зимой. Являясь лучшим в России высокогорным спа-центром, отель расположен всего в 40 минутах езды на бесплатных автобусах от Олимпийского парка и пляжей Черного моря. В распоряжении отдыхающих не только просторные номера-люкс — они могут посетить ресторан La Chalet, где подают гастрономические хиты швейцарской кухни, в том числе знаменитое сырное фондю.

Любителям активного отдыха придутся по душе экскурсии к горным водопадам и пещерам, сплав по быстрой реке,



а также банджи-джампинг в парке приключений SkyPark, расположенном над двухсотметровым ущельем вблизи Красной Поляны.

Рассказывая об отдыхе в горах, генеральный менеджер отеля Харальд Бюркле отметил: «Сама природа создала здесь идеальные условия для отдыха: чистый горный воздух, усыпанные цветами альпийские склоны, тишина и покой. Отличное место, чтобы забыть о духоте и суете приморской части Сочи летом».

↑
Интерьеры
52 просторных
номеров-люкс
выполнены
в современном
стиле

Кипр, море, яхты

Курорт Limassol Marina уже завоевал репутацию самого интересного проекта в сфере недвижимости на Средиземном море с собственной яхтенной гаванью. Он рассматривается как идеальное место, где можно чудесно отдыхать, занимаясь яхтингом, посещая рестораны и бутики, спа-центр и тренажерный зал, при этом находясь в центре оживленного города. В настоящее время курорт, в гавани которого уже обосновались свыше 250 яхт, продал 95% своих апартаментов и 65% только что построенных вилл.

Каждая из вилл комплекса Peninsula Villas имеет свой причал или выход на пляж. Это и шикарный курортный дом, и прекрасная инвестиция. А недавно покупателям были предложены роскошные

апартаменты с видом на море в 29 домах комплекса Nireas Residences. Апартаменты с одной, двумя и тремя спальнями и пентхаусы с четырьмя спальнями находятся в пешей доступности от моря и от центра города. Преимущества комплекса: большой бассейн, крытые террасы, частная парковка и непосредственная близость ко всем эксклюзивным объектам курорта для отдыха и досуга.

За последнее время гавань Limassol Marina посетили до полусотни моторных суперяхт, в числе которых «А» (119 м), *Madame Gu* (99 м), *Nirvana* (88,5 м), *Queen K* (72,6 м). Некоторые из владельцев уже подписали контракт на долгосрочную аренду причалов.





CANALI

1 9 3 4

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ,
Михайловская ул., 1/7,
Гранд Отель Европа
812 320 08 08

CANALI.COM



«Кубок Усть-Луги»

В пятой Международной Балтийской регате «Кубок Усть-Луги — 2016», проходившей в июне, многое было впервые. Проложенный в восточной Балтике маршрут Таллинн — Хельсинки — Котка — Кронштадт, участие сразу трех зарубежных экипажей и... победа одного из них. Переходящий кубок достался команде из Эстонии, представляющей компанию-оператора железных дорог Eesti Raudtee.

«Кубок Усть-Луги» — крупнейшая на Балтийском море отраслевая регата, в которой участвуют непрофессиональные яхтсмены, сотрудники компаний, связанных с морем, портами, транспортной логистикой. В этом году на дистанциях соревновались команды, представляющие крупные предприятия России, Эстонии, Германии, Голландии.

Флот из 12 крейсерских парусных яхт был разбит на две группы. Организаторы провели пять этапов: маршрутные гонки между городами, а также короткие гонки в Таллиннском заливе и в порту Хельсинки. Многие из участников регаты впервые вышли в море под парусом, и тем не менее все показали себя достойно, проявив характер и волю к победе.

Группа I

Eesti Raudtee (Эстония)
Damen (Голландия)
ООО «УК «Анкер Логистик»/ «Ультрамар» (Россия)
ОАО «РЖД» (Россия)
ОАО «Компания Усть-Луга» (Россия)
Liebherr (Германия/Россия)
ОАО «Ростерминалуголь» (Россия)

Группа II

Boskalis (Голландия)
ОАО «ПУЛ транс» (Россия)
ПАО «Мурманский морской торговый порт» (Россия)
Минтранс РФ/Морской регистр судоходства (Россия)
ООО «Морстройтехнология» (Россия)

Судьба призовых мест в обеих группах, равно как и судьба переходящего кубка, решалась в последней гонке, и борьба шла до самого финиша. Команда Eesti Raudtee на протяжении всей 80-мильной финишной дистанции вела напряженный поединок с голландской командой Damen и сумела сохранить небольшой перевес в очках, имевшийся у нее перед последним стартом. Во второй зачетной группе лидерские качества проявила команда Boskalis, также в завершающей гонке отстоявшая первое место в борьбе с командами ММТП и «ПУЛ транс».

На церемонии закрытия, проходившей в историческом центре Северной столицы, у стен Петропавловской крепости, организатор и участник регаты Валерий Израйлит отметил безусловный успех соревнования и то, что «Кубок Усть-Луги» стал хорошо узнаваемым, знаковым событием на Балтийском море.

«Регата постоянно растет, в этом году к нам присоединились новые участники, а все без исключения команды уже высказали свое желание выступить в очередном сезоне «Кубка Усть-Луги». Мы ожидаем, что в следующем году к нам примкнут новые европейские порты, которые уже проявляют интерес к нашим гонкам».

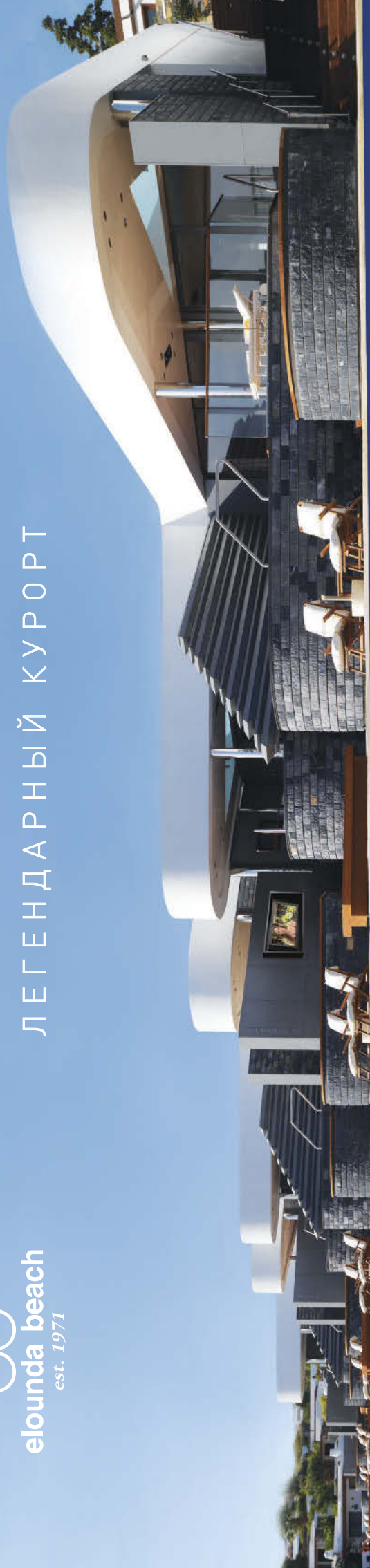
ЦЕРЕМОНИЯ ЗАКРЫТИЯ РЕГАТЫ стала ярким событием в культурной программе «Петербургского международного экономического форума – 2016». Во время награждения победителей со словами поздравления выступили руководители ряда компаний Северо-Западного региона и России в целом. От лица организаторов держали речь Валерий Израйлит, председатель совета директоров ОАО «Компания Усть-Луга», и Александр Алиев, исполнительный директор АНО «Балтийская регата Ust-Luga Cup». Также с приветственными словами выступил заместитель министра транспорта РФ Виктор Олерский.





elounda beach
est. 1971

ЛЕГЕНДАРНЫЙ КУРОРТ



SEA PRINCE

SEA SATIN

SEA RUBIN

SEA PRINCESS

SEA SILK

SEA PEARL

SEA MAJESTY

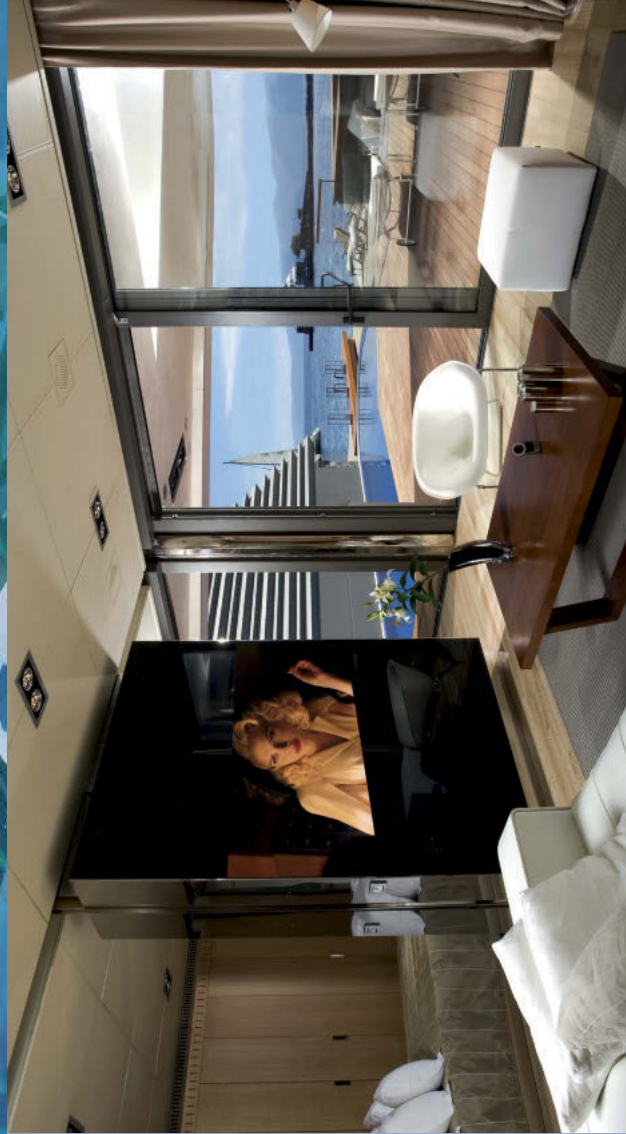


info@eloundabeach.gr
www.eloundabeach.gr



THE LEADING HOTELS
OF THE WORLD®

MHTE 1040 KP15A0079800





Приз сезона

Швейцарская часовая мануфактура Ulysse Nardin и российский яхтенный проект PROyachting объявили о начале сотрудничества. Партнерское соглашение определило главный приз сезона в популярной серии регат Wednesday Night Race 2016 — часы Marine Diver из коллекции Marine.

Уже 170 лет швейцарская мануфактура создает модели, воплощающие новейшие технологии и безупречный стиль. А с 2015 года Ulysse Nardin — официальный партнер шведской команды Artemis Racing в America's Cup. Задавая высокие стандарты яхтенных мероприятий, креативная команда PROyachting, активно привлекающая в яхтинг ведущие мировые бренды, продолжает придумывать новые форматы и развивать многочисленные проекты в России и за рубежом. Популярная серия вечерних регат Wednesday Night Race by PROyachting

уже стала заметным событием в яхтенной жизни Москвы. И часы от швейцарского бренда Ulysse Nardin — почетный трофей, который обострит и без того азартную борьбу за лидерство в общем зачете сезона.

Екатерина Скудина — чемпионка мира и Европы, лучшая яхтсменка России и идеолог проекта PROyachting — так прокомментировала это событие: «Мы прикладываем много усилий, чтобы вывести парусный спорт в стране на новый уровень.

Уверена, наши партнеры оценят сформировавшуюся яхтенную аудиторию для развития своего бизнеса, а яхтсмены по достоинству оценят преимущества легендарных часов Ulysse Nardin».

В этом году сезон в PROyachting открылся 4 мая первой регатой серии Wednesday Night Race. Всего летом планируется 24 регаты, а торжественная церемония вручения главного приза — часов Marine Diver — состоится в ноябре на ежегодной премии «PROyachting. Человек года».

Повезет точно!

Марка Hyundai продолжает экспансию в сегмент автомобилей премиум-класса. Вслед за роскошным седаном Genesis корейский бренд представляет новый кроссовер Grand Santa Fe. Благодаря серьезным изменениям, которые коснулись отделки интерьера, адаптивной оптики, приборной панели с цветным экраном и систем безопасности, кроссовер получил набор опций, присущих автомобилям премиум-класса.

Новый Grand Santa Fe в России будет представлен в трех основных комплектациях: Family, Style и High-Tech, — а также с пакетами опций Advanced. Приведут в движение автомобиль практичный 200-сильный дизельный мотор объемом 2,2 л либо новый трехлитровый бензиновый мощностью

249 л.с. Ассистентами послужат 6-ступенчатая АКПП и полный привод — то, что нужно владельцу прицепа для транспортировки катера или

гидроцикла по бездорожью.

Отныне новый Grand Santa Fe подчеркивает статус своего владельца, дарит ему свободу и премиальный комфорт.



Программа сопровождения яхт в **Таиланде** от Симпсон Марин

Яхтинг всегда прост с надежными партнерами.

Купите яхту своей мечты и держите ее в Таиланде, приезжайте и наслаждайтесь ею в любое время. Когда вас нет, ваша яхта будет под нашим непрерывным присмотром до вашего возвращения.



Что такое сопровождение яхт с нами:

- Купите яхту своей мечты
- Отправьте яхту в Таиланд. Мы позаботимся об организации транспортировки и вводе в эксплуатацию.
- Выберите стоянку на Пхукете или Паттайе, мы осуществляем поддержку во всех маринах.
- Наши профессионально обученные и опытные специалисты работают для вас 24 часа, 7 дней в неделю.
- Мы предоставляем полный спектр технической поддержки и ремонта, поставку запчастей и уборку.
- Просто вы нам звоните и мы готовим лодку к выходу: команда, продукты, топливо и многое другое.
- Мы организуем ваше пребывание в Таиланде, начиная со встречи и проводов в аэропорт. А так же подбор отеля или виллы, консультации по маршрутам на воде и суше, спортивные и рыболовные принадлежности, предоставление опытных дайв инструкторов.
- Сопровождение осуществляется на Русском, Тайском, Французском, Итальянском и Английском языках.
- По вашему отъезду мы берем яхту под свое крыло до вашего следующего визита.
- Наслаждайтесь бесконечным летом в стране улыбок - рай на земле рядом с вами.



Симпсон Марин (Таиланд) ЛТД. Яхтенная компания №1 из Азии

www.simpsonmarine.com maksim.volkov@simpsonmarine.com
AoPo Grand Marina, 113/1 Moo 6, Paklok, Thalang, Phuket 83110, Thailand
Раб. Тел.: +66 76 239 768 Мобильный:  +66 84 745 9900
China Hong Kong Indonesia Malaysia Singapore Taiwan Thailand



Absolute в России

Итальянский бренд Absolute Yachts обрел нового официального дистрибьютора. Представлять эти лодки в России будет яхтенное агентство «Полярная Звезда».

Яхты Absolute — прекрасный образец итальянского стиля, превосходных эксплуатационных характеристик и конкурентной стоимости, что давно оценили люди с достаточным опытом. Модельный ряд Absolute включает линейки Sport, Sport Yachts, Flybridge Yachts и Navetta длиной от 40 до 72 футов.

Залогом успеха бренда является высокое качество конструкций, использование новейших судостроительных технологий, безупречная организация производства, а также отлаженное взаимодействие верфи с дистрибьюторами в процессе строительства и в течение гарантийного срока.

Красивые, современные и сбалансированные по цене яхты, без сомнения, найдут своих владельцев среди российских любителей яхтинга и обоснуются столь же прочно в наших маринах на внутренних водах и в яхтенных гаванях Черного и Балтийского морей, как они прижились в Европе и за океаном.

В планах компании «Полярная Звезда» — создание дилерской сети, а также сервиса и полного спектра административных услуг для владельцев яхт.

В английском стиле

Какие ассоциации возникают при слове «Великобритания»? Монархия, аристократия, левостороннее движение и, конечно же, английский стиль. Британские автомобили и яхты являются воплощением духа своей страны: они роскошны, вселяют уважение и притягивают взгляды.

По этой причине журнал Motor Boat & Yachting принял участие в вечеринке, организованной официальным

дилером автомобилей Jaguar Land Rover в Санкт-Петербурге компанией «Автобиография». Мероприятие состоялось 2 июня в петербургском ресторане «Чайка» и собрало поклонников британской марки. Перед входом в ресторан гостей встречал абсолютно новый, инновационный, динамичный и стильный автомобиль Jaguar XF.

Гости вечеринки насладились ярким выступлением артистов, солнечной погодой и панорамным видом на акваторию Невы. Внимание посетителей привлекла к себе пришвартованная у причала моторная яхта

Princess 54. Компания Nordmarine — официальный представитель британской верфи Princess Yachts в России — разыграла прогулки на снежно-белой красавице по Финскому заливу, чтобы каждый смог почувствовать себя частью такого пестрого мира, как яхтинг.



ХАМОВНИКИ.



РАЗЛИВНОЕ И В БУТЫЛКАХ

ДЛЯ НАСТОЯЩИХ ЦЕНИТЕЛЕЙ



«Возрождая бренд «Хамовники», мы, с одной стороны, как археологи на раскопках, тщательно изучили все сорта пива конца 19-го – начала 20-го века, с другой стороны, привнесли в них все лучшее, чего добилась пивоваренная отрасль за последние 100–150 лет».

Богатый вкус пива,
как и его история!



MUNICH LAGER
МЮНХЕНСКОЕ
ПИВО



WEISS BIER
ДЕНИЧНОЕ
ПИВО

PLZEN PILSNER
ПІЛЬЗЕНСКОЕ
ПИВО

VIENNA LAGER
ВЕНСКОЕ
ПИВО

Объем 0,5 л
Алк. 4,5 %

18+



реклама



Riva 100 Corsaro

На итальянской верфи Riva в Ла Специи близки к завершению работы над новой 100-футовой моделью Corsaro. Яхта строится для заказчика из Азии; ее первый закрытый показ состоится в начале сентября в Монако, а мировая премьера — несколькими днями позже, на Cannes Yachting Festival.

Дизайном Corsaro, как обычно, занимался легендарный Мауро Микели и его совместное с Серджио Беретта бюро Officina Italiana Design в сотрудничестве с инженерным департаментом Ferretti Group.

Riva 100 Corsaro — это крупная спортивная яхта с необычно большим флайбриджем, ювелирно вписанным в сглаженный аэродинамичный профиль. Флайбридж может быть полностью кастомизирован: верфь допускает гибкую планировку в зависимости от пожеланий заказчика. Впечатляют масштабы остекления: огромные «окна» тянутся вдоль надстройки и бортов.

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина
98 ф (29,90 м)
Ширина
22 ф (6,70 м)
Двигатели
2 × MTU 16V 2000
(2435 л.с.)
Максимальная скорость
27,5 узла

ОСОБЕННОСТИ

- Потрясающий дизайн
- Пять кают
- Максимальная индивидуализация

Одна из главных особенностей планировки внутреннего пространства Corsaro — огромная частная зона владельца на главной палубе. На нижней располагаются четыре сьюта для гостей и отсек команды на четверых в носовой части корпуса. Отделка, как обычно, на высоком уровне: яхты Riva всегда славятся роскошными интерьерами, невероятным уровнем комфорта и вниманием к мельчайшим деталям.

Riva 100 Corsaro оборудуется сдвоенными двигателями MTU 16V 2000 по 2435 л.с. с приводом на вал. Максимальная скорость, по данным верфи, достигает 27,5 узла, крейсерская — 24–25 узлов. В последнем случае дальность плавания при запасе топлива на борту 9000 л составит 320 миль.

↑
По расчетам верфи, скорость Riva 100 Corsaro достигает 27,5 узла



←
Открытая зона отдыха в кормовом кокпите



→
Салон открытой планировки отличается строгим интерьером и обилием света



**SIN
TOHO**

Лучшие блюда из Сингапура, Токио и Гонконга
Ежедневно с 16:00 до 0:00
Тел. 339 80 43
sintoho.ru
Вознесенский пр., 1, в отеле Four Seasons Hotel Lion Palace St. Petersburg



percorsso

Гастрономическое путешествие по Италии
Ежедневно с 13:00 до 0:00
Тел. 339 80 44
percorsso.ru
Вознесенский пр., 1, в отеле Four Seasons Hotel Lion Palace St. Petersburg



Богатое исполнение

Немецкая марка мебели hülsta, известная своими инновационными идеями дизайна жилых помещений, запустила новую коллекцию мебели — Nuria. Линейка позволяет достичь высокой степени индивидуализации интерьера. Благодаря фирменной системе сборки корпусов можно комбинировать элементы мебели разной ширины (два размера) и высоты. Возникает удивительный контраст и достигается вместительное пространство для хранения вещей.

Еще одна особенность Nuria — новый набор лаков, включающий, помимо 18 базовых цветов, новую палитру NCS из 1950 дополнительных оттенков.

Все модули Nuria представлены с открытыми и с закрытыми секциями, а в качестве опции могут оснащаться подсветкой, регулировка которой осуществляется с помощью пульта ДУ. Подсветка гармонично сочетается с такими материалами, как массив балочного дуба или сердцевинного ореха, и придает мебели эффект легкости и парения в воздухе.



Лига чемпионов

Российские гольф-клубы объединились в Лигу клубных команд, чтобы выявить сильнейшую дружину, которая осенью представит страну в международном финале на греческом острове Крит. Более десятка клубов из Москвы и регионов страны подали заявки на участие в дебютном сезоне.

В течение трех отборочных этапов в гольф-клубах Forest Hills, Moscow Country Club и Links National определятся четыре лучшие команды, и в начале сентября в Завидово PGA National именно они поспорят за звание чемпиона. Победителю вручат шикарный серебряный кубок и дадут возможность выступить под национальным флагом.

В истории российского гольфа, уже богатой на турниры самого высокого ранга и значимости, еще не было столь амбициозного и масштабного проекта, призванного объединить в одном турнире клубные команды всей страны.

Welcome onboard!

При всей своей привлекательности яхтинг в Таиланде и Малайзии весьма специфичен. Наряду с необитаемыми островами и дикими пляжами, местная яхтенная инфраструктура отличается от европейской, где почти в каждой бухте есть городок с мариной, заправкой и ресторанами. Поэтому здесь важна профессиональная поддержка, которую осуществляет компания Simpson Yacht Charter, базирующаяся в Ao Po Grand Marina (Пхукет, Таиланд).

Помимо флотилии катамаранов Lagoon длиной от 40 до 62 футов, компания предлагает в аренду моторную яхту MCY 70 и даже суперяхты. Сервис компании касается всех аспектов чартера: шкипер на лодке (если нужен), снабжение продуктами, VIP-трансфер на яхту и пр. Вы сможете выбрать маршрут, где и когда пришвартоваться; береговые команды Simpson Yacht Charter в Таиланде и Малайзии готовы удовлетворить ваши специальные запросы и дать полезный совет.

Чартерные каникулы с Simpson Marine — это гарантированное удовольствие. Максимально легкий и приятный отдых, как вы того заслуживаете!

ВИДЕО



goo.gl/KDBNwk

Путешествие на чартерном катамаране Lagoon вдоль живописного залива Майя Бэй в Таиланде

Targa 53GT & Targa 53 Open.
Открыты для новых впечатлений.



**YACHTING
FESTIVAL**

CANNES

Приглашаем на мировую премьеру Targa 53 Open в Канн (6-11 сентября 2016)

Targa 53GT

TARGA 53 OPEN*:

НОВЫЙ ДИЗАЙН ОТ ALBERTO MANCHINI
УВЕЛИЧЕННОЕ ПАНОРАМНОЕ ОСТЕКЛЕНИЕ САЛОНА И КАЮТ
ДВУХ- ИЛИ ТРЕХКАЮТНАЯ ПЛАНИРОВКИ
ГИДРАВЛИЧЕСКАЯ КУПАЛЬНАЯ ПЛАТФОРМА
ГАРАЖ ДЛЯ ТЕНДЕРА 325 WILLIAMS
СИСТЕМА СТАБИЛИЗАЦИИ КАЧКИ
БАР С ГРИЛЕМ В КОКПИТЕ

*подробнее о комплектациях: www.fairline-russia.com

Главная гонка

Эмоции — это, пожалуй, главная причина, по которой фанаты квадроциклетного спорта приезжают на Can-Am Trophy Russia. Именно эмоции, которые получают спортсмены во время прохождения спортивной дистанции, — главная награда участников. С 15 по 18 июня в Альметьевске (Татарстан) свою долгожданную порцию адреналина получили 60 экипажей из 40 городов России и Казахстана.

Первый этап Can-Am Trophy Russia 2016 ждали особенно сильно, поскольку в этом сезоне крупнейшая квадрогонка страны немного изменила свой формат, перейдя из соревнования выходного дня на более насыщенный и продолжительный график.

Спортивную часть соревнования открыл короткий пролог, построенный на трассе «Экстрим — Парк». Этот трехкилометровый спецучасток — единственный кусок трассы, доступный для зрителей и болельщиков.

60 команд

из 40 городов
России
и Казахстана
приняли участие
в первом этапе
Can-Am Trophy
Russia 2016

Остальные 620 км были разделены на три спецучастка и преимущественно проходили по лесным дорогам. Can-Am Trophy Russia — это не кросс: здесь важно уметь правильно и быстро читать дорожную книгу и самое главное — выдерживать длинные марафонские дистанции.

«На четвертом спецучастке ехали на честном слове и на феноменальной выносливости техники BRP, — вспоминает Алексей Бердинский, участник зачета мотовездеходов SSV Sport, где проходила самая интересная борьба. — Нам повезло в том плане, что мы стартовали первыми на спецучастках, двигались по трассе практически одни и пыль не глотали».

По словам руководителя оргкомитета Can-Am Trophy Russia Олега Майорова, 20% участников составляют новички. Сначала им просто интересно попробовать себя в новой дисциплине, а потом они приезжают уже не столько ради победы, сколько для приятного общения в кругу единомышленников, за эмоциями. К тому же среди участников много профессиональных и титулованных спортсменов, с которыми очень интересно соревноваться.

Для победителей и призеров главный партнер и инициатор серии компания Rosan приготовила уникальные кубки и медали, а также ценные сертификаты. «Радует, что в Can-Am Trophy Russia есть взаимовыручка, все друг другу помогают, — говорит Олег Майоров. — По сути, у нас сформировался свой собственный формат, который объединяет спортсменов со всей страны».

Завершилось соревнование праздничной программой, фейерверком и лазерным шоу. Региональным партнером первого этапа Открытой внедорожной квадросерии Can-Am Trophy Russia 2016 выступил BRP-центр «N.L.M.», а второй ее этап пройдет с 10 по 16 сентября по маршруту Элиста — Астрахань.





КОМФОРТ В ДЕТАЛЯХ!

С MÖVE FOR FROTTANA



Вкусомания 

Период акции: 13 июня 2016 - 16 октября 2016
Условия проведения акции указаны на сайте marki.vkusomania.ru



БЕЗУСЛОВНАЯ ЗАБОТА!
Еще больше возможностей в приложении «Вкусомания»

MYBA Charter Show

МYBA Charter Show — крупнейшая выставка яхтенного чартера — перебазируется. Mediterranean Yacht Brokers Association объявила о решении в ближайшие годы проводить MYBA Charter Show в испанской марине Port Vell.

«Право принять выставку Барселона получила в борьбе с сильными конкурентами — Ниццей и Генуей. Поздравляем с победой OneOcean Port Vell и выражаем благодарность Pesto Sea Group и Генуе, где шоу проходило в течение 16 лет», — заявили представители MYBA.

«Из списка претендентов на проведение мероприятия марина Port Vell сразу вышла в лидеры. Кроме того, мы надеемся, что выставка в Барселоне ускорит развитие чартерного рынка в этом привлекательном для яхтинга регионе», — добавил президент MYBA Charter Show Джеймс Грэхем-Клот.

Одним из решающих факторов стала возможность марины OneOcean Port Vell принять 68 яхт длиной до 190 м. Также учитывались такие туристические возможности, как наличие и расположение отелей. Наконец, марина Port Vell находится всего в 25 минутах езды от аэропорта Барселоны, который ежедневно принимает 128 рейсов из многих городов мира.



Prestige 680S

Основой для новой версии Prestige 680S типа «спортбридж» стала выпущенная годом ранее французской верфью Prestige Yachts модель Prestige 680. Корпус, двигатели и даже планировка палуб у них идентичны, а вот полноценная палуба с хардтопом уступила место компактному «спортбриджу». И хотя он вмещает только пост управления, обеденную зону и пару кресел-шезлонгов, преимущества у такой архитектуры тоже есть.

Во-первых, лодка выглядит более спортивной, а во-вторых, этот сильно смещенный в корму мини-флайбридж позволил сделать открывающуюся

«крышу» над носовой частью салона, где находится основной пост управления.

В остальном будущие владельцы Prestige 680S смогут оценить все преимущества планировки внутреннего пространства флайбриджной версии модели: потрясающую мастер-каюту в носовой части корпуса и не менее шикарный VIP-сьют на миделе. Остальной объем внизу можно использовать для размещения еще одной или двух кают для гостей — в зависимости от предпочтений заказчика.

Напомним, что обе версии этой модели Prestige оснащаются двумя комплексами Volvo Penta IPS 1200 по 900 л.с. с днищевыми колонками, которые разгоняют лодку до 30 узлов. А на крейсерской скорости 25 узлов яхта может пройти без дозаправки 350 миль.

ОСОБЕННОСТИ

- Потрясающая мастер-каюта
- Люк в салоне



ТОЛЬКО ФАКТЫ

- Длина**
70 ф (21,46 м)
- Ширина**
17 ф (5,33 м)
- Двигатели**
2 × Volvo Penta IPS 1200 (900 л.с.)
- Максимальная скорость**
30 узлов
- Стоимость в Европе**
от € 1 570 000

YACHTING FESTIVAL



CANNES

THE ULTIMATE
RENDEZ-VOUS

6-11 SEPT 2016

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

Organisé par / Organised by
 Reed Expositions

Un salon de la / Owned and hosted by
 FÉDÉRATION
DES INDUSTRIES
NAUTIQUES

 PORT DE CANNES
CCI NICE COTE D'AZUR

 PORT PIERRE CANTO
Ville de Cannes

Official Partner

PORSCHE

Чудесное открытие

Фееричное, зажигательное, яркое... Именно этими словами можно описать проходившее вечером 18 июня в яхт-клубе «Пестово» Открытие яхтенного сезона. Легкий аперитив и DJ-сет с самого начала задали дружественный тон мероприятию, изюминкой которого стал модный показ от французского бренда пляжной одежды класса «люкс» Vilebrequin.

В продолжение вечера состоялась беспроигрышная лотерея с подарками от партнеров — дистрибьютора британских яхт Princess компании Nordmarine и «Авилон», официального дилера BMW. Разыгрывались сертификаты на персональный тест-драйв новой модели BMW 7-й серии, яхтенную одежду, аксессуары, а также особые привилегии на покупку яхт из флота компании Nordmarine.

Несмотря на проливной дождь, вечер украсил необычайной красоты закат. Гости наслаждались всеми вокальными возможностями, соревнуясь в караоке.



Рядом с Голландией

Жить в самом сердце города, рядом с особняками российских князей, могут позволить себе не многие. Холдинг «Кlover групп» предлагает уникальные апартаменты по соседству с историческими местами. В начале июня на набережной Адмиралтейского канала компания провела презентацию роскошного комплекса премиум-класса «Голландия».

Три корпуса с благоустроенными дворами созданы на основе отреставрированных зданий, являющихся объектами культурного наследия, и расположены в одном из тех мест, где город зарождался: напротив острова Новая Голландия.

Присутствовавшие на презентации почувствовали атмосферу петровского Нового Амстердама, где возникла мечта великого российского реформатора о европейской прогрессивной стране. В рамках «Голландского вечера» гостям подарили выступление звезды российской эстрады Дмитрия Маликова, музыкальную программу от дуэта ди-джеев S-Brother-S и восхитительные танцевальные номера в окружении голландских тюльпанов. Отличным дополнением вечера стала организованная дилерским центром «Авангард Мерседес-Бенц» презентация новых моделей автомобилей немецкой марки.

Windy SR 28

Специальные проекты, в том числе тендеры для суперяхт, сейчас составляют немалую часть работы норвежской Windy Marine. Все началось с создания потрясающе красивой Windy Blackbird дизайна Эда Дюбуа, и вот из гнезда «черной птицы» вылетел еще один «птенец» — открытая спортивная модель длиной 28 футов с вызывающим черно-красным «оперением». Отличная заявка на звание супертендера!

Windy SR 28 оборудуется либо одним двигателем Volvo Penta D6 мощностью 400 л.с., либо двумя 220-сильными

Volvo Penta D3. Во втором случае максимальная скорость лодки достигает 40 узлов. Длинные сиденья в носовом кокпите и раскладывающаяся в лежак скамья на транце гарантируют немало посадочных мест для пассажиров. А пара кресел у поста управления с массой регулировок обеспечивают удобство рулевому и обещают удовольствие от жесткого спортивного управления. SR 28 хороша и сама по себе как быстрая прогулочная лодка, и в качестве стильного тендера для суперяхты — выглядит она куда изысканнее, чем RIB, правда, и стоит заметно дороже.

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина
28 ф (8,45 м)

Ширина
9 ф (2,70 м)

Двигатели
1 × Volvo Penta D6
(400 л.с.);
2 × Volvo Penta D3
(220 л.с.)

Максимальная скорость
40 узлов

Стоимость в Европе
от € 600 000

ОСОБЕННОСТИ

- Уменьшенная версия Blackbird
- Один или два двигателя





Greenline 48



Greenline SeaClass

Greenline 33



Greenline 40



Greenline 48



Greenline OceanClass

OceanClass 57



OceanClass 70



OceanClass 88



www.greenlinehybrid.ru

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

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

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

ОСОБЕННОСТИ

- Высокая скорость
- Вместимость 12 чел.
- Комфорт на борту

Invictus 370 GT

В Каннах пройдет премьера Invictus 370 GT — флагманской модели итальянской Invictus Yacht. Сейчас в портфолио верфи пять спортивных лодок и тендеров разных модификаций (FX, SX, GT и TT) длиной от 6 до 9 м. Их разработкой занимался дизайнер Кристиано Гранде, известный сотрудничеством с верфями Sanlorenzo и Cranchi. Новинка станет первой каютной моделью в линейке компании.

370 GT выделяется специфической конструкцией форштевня, крупным остеклением и линиями корпуса, напоминающими спорткары. Большая купальная платформа, обеденная зона, трансформируемая в лежак,

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина
37 ф (11,40 м)
Ширина
11 ф (3,50 м)
Двигатели
2 × MerCruiser 4.2 V8 (370 л.с.); Volvo Penta D4 (300 л.с.)
Максимальная скорость
43 узла

и еще один, в носовой части, делают 370 GT привлекательным вариантом для летнего отдыха. Однако это не просто дорогой «плавающий пляж». С парой 370-сильных бензиновых MerCruiser лодка может разогнаться до 43 узлов. Также предлагаются более «спокойные» дизельные Volvo Penta D4 (38 узлов).

Вместительные танки (900 л топлива и 200 л воды) позволяют Invictus 370 GT совершать достаточно длительные переходы, тем более что на лодке вполне можно жить: есть двухместная каюта, динетта, телевизор, мини-камбуз с холодильником и санузел.

Также верфь предлагает массу вариантов кастомизации — от оборудования до деталей интерьера и различные цветовые схемы: Personal White, Dark Wood, Attack Grey и Vanilla Sea.

Absolute 50 Fly

Итальянская верфь Absolute осенью представит новую флайбриджную модель Absolute 50 Fly. Лодка будет показана на многих боат-шоу мира: в Каннах, Гамбурге, Стамбуле, Сиднее, Дюссельдорфе, Майами. А поскольку первый корпус уже спущен на воду, яхта с конца июля будет доступна для тест-драйвов в Варацце (Савона, Италия).

Как видно по первым фотографиям, Absolute 50 Fly отличается масштабным остеклением надстройки и большими иллюминаторами корпуса. Салон открытой планировки включает камбуз на стыке с кормовым кокпитом, обеденную зону в центре и двухместный пост управления.

Внизу — три каюты (мастер-каюта располагается на миделе от борта до борта) и столько же санузлов.

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина
50 ф (15,20 м)
Ширина
15 ф (4,41 м)
Двигатели
2 × Volvo Penta IPS 600 (435 л.с.)

ОСОБЕННОСТИ

- Функциональность
- Форма остекления
- Большой флайбридж

В корме предусмотрена каюта шкипера. Высота всех помещений внушительна: от 1,90 до 2,15 м.

Флайбридж весьма просторный для 50-футовой яхты: его площадь составляет более 18 кв. м. Здесь располагаются обеденная зона, бар (с грилем, раковиной, холодильником и льдогенератором), диван, двухместный пост управления и большой лежак перед ним.

Первый корпус Absolute 50 Fly оборудован установками Volvo Penta IPS 600 мощностью по 435 л.с., что должно обеспечить лодке высокие ходовые и маневренные качества, минимальный уровень шума и вибрации, а также разумный расход топлива. По данным верфи, в режиме работы двигателей на 3000 об/мин он составляет 110 л/ч. К сожалению, скоростные характеристики модели пока не обнародованы, поэтому для получения точных данных придется дождаться теста.





Privilege
MARINE
Since 1985

Официальный дистрибьютор в России | www.yachtvoyage.ru | +7 (495) 721 92 42

Nord Stream Race 2016

Гонка завершилась победой команды Северогерманского гоночного союза. Финиш яхты *SGM* Александра Шлезвиг-Голштинского (1-е место в общем зачете) был принят 9 июня в 02:58, а спустя 20 минут финишировал «Царь Петр» яхт-клуба Хельсинки. Третьими прибыли победители прошлого сезона — команда Европейского союза на яхте *Spirit of Europe* (2-е место). Команда «Броненосец» Сергея Бородинова была четвертой в этапе (итоговое, 3-е место), а закрыли гонку британцы на *Petite Flamme*.

По мнению Сергея Бородинова, шкипера «Броненосца» и наставника проекта Gazprom Youth Sailing Challenge, российские яхтсмены отлично справились в сложных условиях плавания. Шкипер *Spirit of Europe* Тим Крегер охарактеризовал Nord Stream Race 2016 как самую сложную и холодную за пять лет.

«Гонка была очень интересная, до самого финиша несколько команд имели шансы на победу. Я не устану повторять, что просто обожаю Nord Stream Race!»



Награды, награды...

МСУ 105 – 32-метровый флагман итальянской верфи Monte Carlo Yachts — собирает урожай наград. Опередив конкурентов от топовых верфей индустрии, яхта получила премию International Yacht and Aviation Awards в категории «Дизайн интерьера».

Церемония награждения прошла 20 мая в Венеции. Эту ежегодную премию учредил журнал Lux et al Magazine, специализирующийся на авиационной и яхтенной тематике. Победитель определяется по итогам онлайн-голосования среди широкого круга независимых профессионалов индустрии. В этом году за награды в разных категориях боролись более 7000 номинантов.

«Мы гордимся этой победой, которая подтвердила, что внешняя элегантность Monte Carlo Yachts сочетается с высочайшим уровнем интерьеров», — заявил маркетинговый директор верфи МСУ Федерико Перуччио. — Уникальность премии в том, что она объединяет лучшее, что есть в обеих индустриях, и позволяет получить авторитетное мнение экспертов. Участие в таком событии — всегда вызов».

Все модели Monte Carlo Yachts, и особенно флагман модельного ряда, не только отличаются передовым дизайном, но и выполнены с применением самых изысканных отделочных материалов: лучших сортов мрамора, мозаики из венецианского стекла, тканей и аксессуаров Hermès, Armani, Poltrona Frau и Pierre Frey.

Второй премией, которой удостоилась МСУ 105, стала Golden A' Design Award, которую флагман Monte Carlo Yachts получил в категории «Дизайн яхт». Проектировавшее суперяхту известное дизайн-бюро Nuvolari & Lenard безоговорочно опередило множество конкурентов в этой номинации.

Особенность премии Golden A' Design Award состоит в том, что до финальной стадии доходят лишь 3% представленных работ, а выбор победителей экспертное жюри осуществляет анонимно, чтобы гарантировать действительно независимый выбор из лучших проектов.



**ДЭН ЛЕНАРД
и КАРЛО
НУВОЛАРИ:**

«Мы всегда стремимся к максимальному простору и комфорту на борту, но не забываем, что проектируем не виллу, а яхту».



THE SPORTBRIDGE S65

EXPERIENCE THE EXCEPTIONAL®*



*Испытайте исключительное

МОСКВА, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, МОНАКО:

NORDMARINE

+7 495 727 11 00

info@nordmarine.ru

САМАРА, ТОЛЬЯТТИ:

Волга Яхт Групп

+7 846 990 64 30

ВОЛГОГРАД:

H2O

+7 8442 98 97 02

КРАСНОДАРСКИЙ КРАЙ:

Наутика

+7 8617 71 34 24

ИРКУТСК:

Яхт-клуб «Московский причал»

+7 902 171 38 40

КАЗАХСТАН

Евразия Моторс

+7 727 315 05 05


PRINCESS

PRINCESS YACHTS RUSSIA

УЗНАТЬ БОЛЬШЕ НА: WWW.PRINCESS.RU

Marex 310 Sun Cruiser

Новый 310 Sun Cruiser — уменьшенная, но не менее удачная версия норвежского Marex 375 (финалиста премии Motor Boat Award 2016): у этой модели практически те же достоинства, только в более компактном исполнении. Столь же продуманный кокпит с большой обеденной зоной на десяток человек; расширенная купальная платформа с рундуками (они исполняют роль сидений); огромный открывающийся люк в хардтопе; масса практичных мелочей...

При объемном и глубоком кокпите внизу просторно: здесь разместились оборудованный камбуз, санузел и две немаленькие каюты. А крупные иллюминаторы в корпусе обеспечивают обилие дневного света. Лодки длиной всего 31 фут нечасто радуют таким уровнем комфорта; даже бортовые проходы здесь шире, чем можно было бы ожидать от круизера этого класса.

Моторная установка — один двигатель Volvo Penta D4 с колонкой, но лодка способна разогнаться до 30 узлов.

Мировая премьера Marex 310 Sun Cruiser состоится в сентябре на боат-шоу в Осло, но, возможно, еще один корпус можно будет увидеть и в Саутгемптоне.



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина
31 ф (9,46 м)
Ширина
11 ф (3,24 м)
Двигатель
1 × Volvo Penta
(225–300 л.с.)
Максимальная скорость
30 узлов
Стоимость в Европе
от £ 165 000



ОСОБЕННОСТИ

- Варианты планировки
- Богатая комплектация

Fairline Targa 53 Open

В сентябре на яхтенных выставках в Каннах и Саутгемптоне состоится мировая премьера Targa 53 Open — новой спортивной модели британской верфи Fairline Yachts. Это очередное дополнение к 53-футовой серии верфи, в которую входят флайбриджный Squadron 53 (премьера состоится в начале 2017 г.) и уже представленная Targa 53 GT (читайте статью в этом выпуске). Последняя модель, тоже спортивная, отличается от версии Open закрытым салоном, отделенным от кормового кокпита сдвижными дверями. Новинка же открыта с кормы, что в сочетании с электроприводным хардтопом превращает почти всю палубу в солнечный «пляж».

Для Targa 53 Open доступны два варианта планировки: с двумя или тремя каютами. Мастер-каюта — во всю ширину корпуса и с большими

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина
55 ф (16,92 м)
Ширина
15 ф (4,52 м)
Двигатели
2 × Volvo Penta
D11 (675/725 л.с.);
2 × Caterpillar C12.9
(850 л.с.)
Стоимость в Европе
от £ 639 000

иллюминаторами по бортам. В носу расположена VIP-каюта с собственным санузлом, а в центре нижней палубы — просторный, хорошо оборудованный камбуз с массой места для хранения и обеденная зона. При желании ее можно заменить на третью каюту с парой отдельных кроватей. Разумное решение, ведь одна обеденная зона уже есть наверху. Там же — пост управления с независимо регулируемые креслами, секция диванов, бар и кормовой лежак для загорания, под которым скрыт гараж, вмещающий тендер Williams 325 Jetrib.

Для Targa 53 Open предусмотрены четыре базовые версии отделки интерьера (Capri, Hamptons, Amalfi, St. Tropez) и три варианта моторной установки: сдвоенные двигатели Volvo Penta по 675 или 725 л.с. или более мощные Caterpillar по 850 л.с. В зависимости от этого максимальная скорость составит 30–34 узла, а вальный привод обеспечивает яхте устойчивый ход и отличную управляемость даже на серьезной волне.

Endurance 30



Эксклюзивный дистрибьютор в России

Москва | +7 (985) 995-43-33

Санкт-Петербург | +7 (919) 995-43-33

Тверская обл., Завидово | +7 (916) 995-43-33

salon@grandmarine.ru

www.grandmarine.ru



Номер один

Соревнования бывают не только спортивными. Руководители ведущих компаний страны всегда рады собраться вместе, рассказать о своих проектах и выбрать лучший. Одним из подобных мероприятий является вручение премии «Рекорды рынка недвижимости», которое в этом году состоялось 7 июня в московском развлекательном комплексе Golden Palace.

Это главное событие в российском мире недвижимости. По результатам голосования победителем в номинации «Элитный объект № 1 в России» стал петербургский жилой комплекс класса

↑
Интерьер входной группы создан британскими архитекторами и дизайнерами Lees Associates LLP и Lambart & Browne

deluxe «Привилегия» от компании «Еврострой». Победа комплекса не случайна, ведь в разработке его дизайна принимали участие профессионалы.

В этом году церемонию награждения вела светская дива Ксения Собчак. В торжественной обстановке она вручила заветную статуэтку Оксане Кравцовой, генеральному директору компании «Еврострой».

«Я счастлива, что мы стали лидерами по результатам независимого голосования, — делится с МВУ Оксана. — Уверена, премия получена нами заслуженно, и обещаю, что мы встречаемся на этой сцене не последний раз».

Cranchi 50 Fly

Итальянская верфь Cranchi представляет новый флайбриджный 50-футовый круизер. Две компактные установки IPS 700 с новыми двигателями Volvo Penta D8 позволили сделать мастер-каюту во всю ширину корпуса. Помимо нее, на нижней палубе можно разместить еще одну или две каюты для гостей: благодаря длинному окну в корпусе все они будут очень светлыми. Рядом с моторным отсеком есть еще небольшая каюта шкипера.

Камбуз удобно размещен в салоне, у дверей в кокпит. Интересная деталь — колонна с «нанизанными» на нее ящиками и полочками, которая визуально отделяет камбуз от салона, где находятся обеденная зона, диван и пост управления с выходом на палубу правого борта. На носовой палубе — диван и лежак для загорания трансформирующийся в шезлонги.

Флайбридж и кормовой кокпит одинаково удобны для отдыха на воздухе, особенно если в кокпит опционально добавить ветбар и гриль на купальную платформу.

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина
52 ф (15,82 м)
Ширина
15 ф (4,67 м)
Двигатели
2 × Volvo Penta IPS 700 (550 л.с.)
Скорость
до 30 узлов
(по оценке МВУ)
Стоимость в Европе
от € 713 000

ОСОБЕННОСТИ

- Две или три каюты
- Колонки IPS



Красота спасает мир... Мы - красоте!

МИРОВЫЕ ХИТЫ АППАРАТНОЙ КОСМЕТОЛОГИИ:

ULTHERA SYSTEM

Первый в мире ультразвуковой лифтинг
на уровне SMAS. Реальная альтернатива пластике!

LIGHTSHEER DUET

Король лазерной эпиляции!
Быстрое и безболезненное избавление
от нежелательных волос.

THERMAGE CPT

Безоперационный лифтинг кожи
с исключительным результатом: 30 минут
процедуры вместо долгой пластической операции!

ZELTIQ

Суперхит! Посредством холода за один час разрушается
25% жира в проблемных местах.

FRAXEL RE:STORE

Лазерная шлифовка кожи.
Результат - восстановленный овал лица и обновленная кожа!

А ТАКЖЕ:

Пластическая и реконструктивная хирургия
Терапевтическая косметология
Коррекция фигуры
Гинекология
Лечение волос и кожи головы



КОСМЕТОЛОГИЯ И ПЛАСТИЧЕСКАЯ ХИРУРГИЯ

WestMed

Тверской бульвар, 17, стр. 1
Осенняя улица, 11

+7 (495) 114-55-53
+7 (495) 781-53-53
www.westmed.ru

№ ЛИЦЕНЗИИ ЛО-77-01-005-01

РЕКЛАМА
ПОЛУЧИТЕ КОНСУЛЬТАЦИЮ СПЕЦИАЛИСТА ПО ВОПРОСАМ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯМ

При соблюдении всех технологий
современные деревянные яхты
снаружи неотличимы
от стеклопластиковых

ПОСТУЧИМ ПО ДЕРЕВУ



ДЭВИД МАРШ:

Даже с учетом повторного использования ресурсы алюминия и стали конечны, а древесина при правильном подходе становится неисчерпаемым, возобновляемым источником строительного материала.

Я уже неоднократно подчеркивал преимущества стали и алюминиевых сплавов в качестве основных конструктивных материалов для прогулочных судов. Теперь пришла пора поговорить еще об одном материале, который даст большую фору своим конкурентам. Все верно, я имею в виду дерево.

Верфи, серийно выпускающие стеклопластиковые яхты, станут убеждать вас, что сегодня применять древесину в массовом производстве экономически невыгодно и просто смешно. Но — могу поспорить! — в то же время они будут петь вам песни про замечательные образцы вишни, ореха и эбена, которые используются для отделки интерьеров роскошных судов, и о сотнях человеко-часов, затраченных на изготовление мебели. Хм!..

Наше восприятие древесины в судостроении всегда омрачала мысль об уничтожении лесов в умеренных и тропических зонах, особенно когда речь идет о бирманском тике для палуб. Разумеется, нелегальная и неконтролируемая вырубка деревьев приводит к исчезновению видов и нарушению баланса в экосистеме. Если эти слова для вас ничего не значат, просто представьте, что однажды на Землю явятся инопланетяне и сообщат, что планета подлежит уничтожению, так как находится прямо на маршруте межгалактического хайвея.

Однако не все так плохо: Лесной попечительский совет (Forest Stewardship Council — созданная в 1993 году международная некоммерческая организация, в том числе контролирующая

разработку глобальных стандартов ответственного управления лесами) разработал удобную и широко признанную систему, которая позволяет управлять мировыми лесами с пользой для экономики и без вреда для природы. Великобритания, например, импортирует большую часть хвойной древесины из Скандинавии и Канады, а в Швеции леса выращивают больше, чем вырубает. Таким образом, даже с учетом повторного

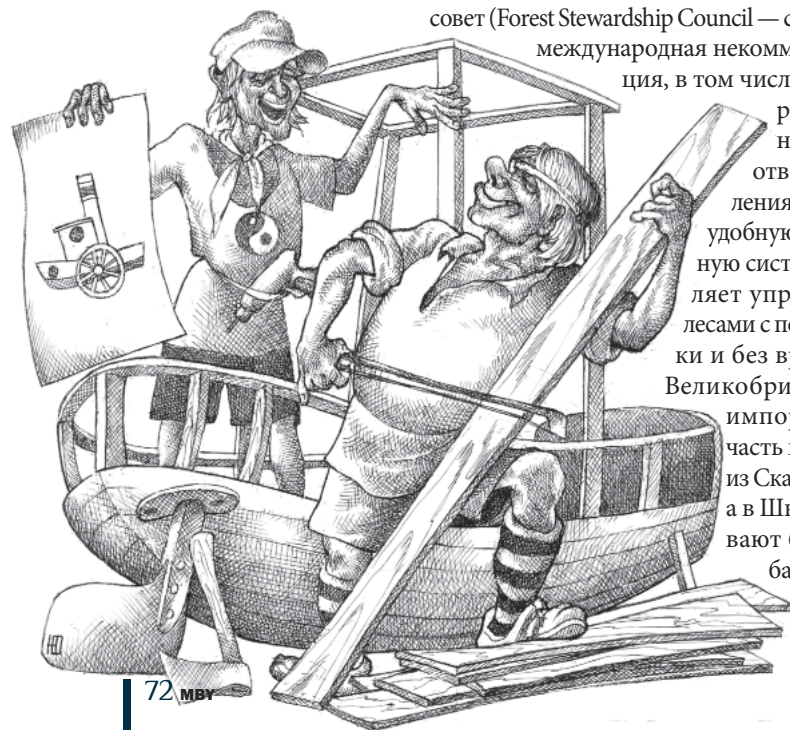
использования ресурсы алюминия и стали конечны, а дерево при правильном подходе становится неисчерпаемым, возобновляемым источником строительного материала. Производимые из нефти полимерные составы, из которых по большей части сделаны современные стеклопластиковые яхты, в этом контексте даже не обсуждаются.

Но оставим в стороне непростую тему экологического баланса и попытаемся понять, почему дерево — хороший материал. С точки зрения конструкторов, большинство древесных пород обладает достаточной прочностью и сопротивлением не только в абсолютном значении, но и по удельным показателям. Точно так же, как они подбирают тип стекломатериала и смолы для формовки корпуса, инженеры могут сочетать древесину с разными свойствами для достижения определенных характеристик конструкции.

Благодаря своей клеточной структуре и волокнистой природе дерево хорошо противостоит ударной нагрузке, а его устойчивость к «усталости» намного превышает таковую у алюминия. Большинство видов древесины обладают прекрасной «памятью» и после деформации быстро возвращаются к исходной форме. Именно поэтому британские лучники выбирали для изготовления своего оружия тис, имеющий отличную «память» (для производства луков также использовали ясеня и вяз).

Помимо романтики обладания деревянной лодкой, ее владелец явно оценит термоизоляционные свойства древесины: летом в ней прохладнее, а зимой теплее, нежели в лодках из других материалов. Кроме того, дерево обеспечивает потрясающую звукоизоляцию (металлические и стеклопластиковые суда ощутимо шумнее) плюс весьма эффективно смягчает и гасит вибрацию. Кто же откажется, нежась во сне в своей каюте, слышать чуть меньше шума от работающего двигателя и бьющих в корпус волн!

По правде говоря, хотя все упомянутые преимущества в полной мере относятся к классическим деревянным судам, в наши дни древесина применяется в судостроении в основном в форме композитов с участием тех же продуктов нефтепереработки, что используются при производстве стеклопластиковых яхт. При условии соблюдения всех технологий современные деревянные яхты снаружи неотличимы от стеклопластиковых, а если сделаны, например, из красного дерева, то еще и значительно превосходят их по красоте. **MBY**





ПРЕДЛОЖЕНИЯ ДОСТОЙНЫЕ ВНИМАНИЯ.



Без животных, больших и маленьких, станет беднее жизнь моря, а значит, и наша с вами жизнь

НАТУРАЛИСТЫ ИЛИ ПРЕСТУПНИКИ?



АНТОН
ЧЕРКАСОВ-НИСМАН:

Порой наше желание максимально приблизиться к животным в море становится для них угрозой.

Одна из причин, почему люди покупают себе яхты, — возможность ближе познакомиться с жизнью моря. Дайвинг и снорклинг на коралловых рифах, созерцание птичьих базаров и наблюдение за китами существенно разнообразят яхтинг, добавляя к романтике плаваний множество интересных занятий. Однако порой желание максимально приблизиться к животным становится угрозой для последних, а человек из натуралиста превращается в преступника...

В начале каждого яхтенного сезона организации, осуществляющие надзор за морскими ресурсами, вновь и вновь напоминают судовладельцам о простых правилах, которые необходимо соблюдать по отношению к морским обитателям, и в первую очередь — к млекопитающим. Завидев дельфинов, тюленей и китов, не подходите к ним ближе чем на сто метров; полностью избегайте общения с самками, опекающими детенышей, а также переводите двигатели в нейтраль, когда животные сами устремляются к яхте. Если дельфины начинают выпрыгивать из воды рядом с носом идущей лодки, не наращивайте скорость и не меняйте курс, пока они не наиграются (если, конечно, это не влияет на безопасность). Кроме того, запрещается преследовать и трогать животных — все это будет расценено как правонарушение, последствия которого могут испортить не только отпуск.

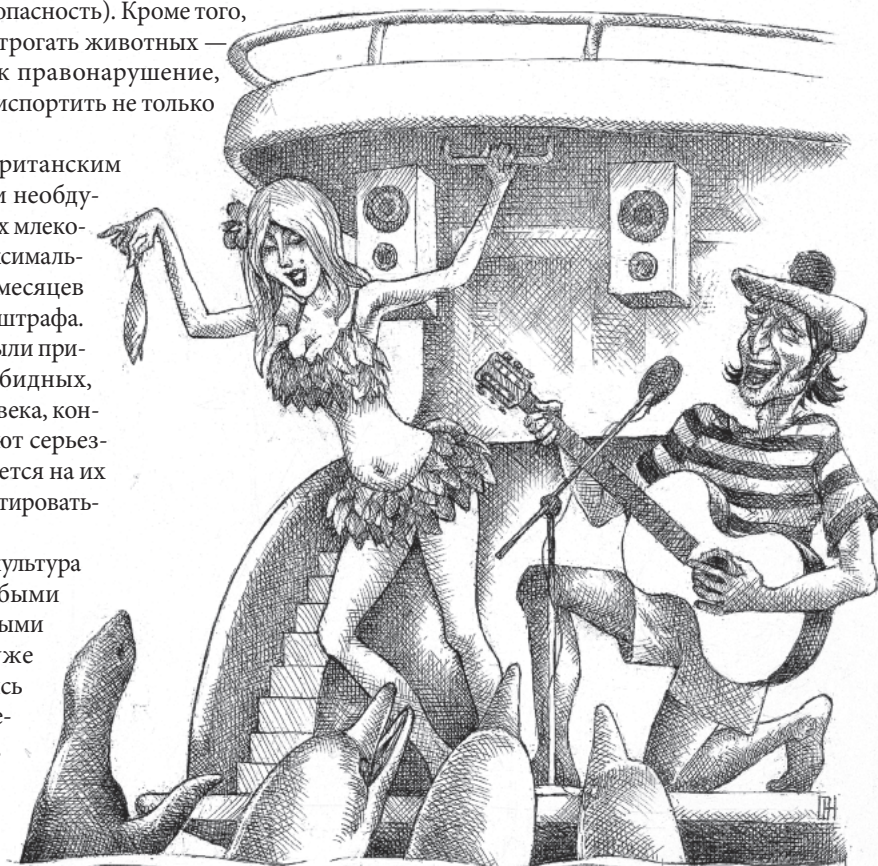
Так, например, согласно британским законам, за умышленное или необдуманное беспокойство морских млекопитающих предусмотрено максимальное наказание в виде шести месяцев заключения и существенного штрафа. Подобные суровые правила были приняты неспроста: после безобидных, с точки зрения рядового человека, контактов животные испытывают серьезный стресс, который сказывается на их способности питаться и ориентироваться в пространстве.

В цивилизованных странах культура бережного обращения с любыми (не только морскими) животными прививается в обществе уже почти полвека, поэтому, гоняясь на тендере за дельфинами где-нибудь на Средиземном море,

не стоит надеяться, что это сойдет с рук. Вам никто не станет делать замечания — сознательные европейцы просто позвонят на горячую линию надзорной организации или в береговую охрану, и тогда из охотника вы быстро превратитесь в жертву.

Другое чувствительное место Мирового океана — коралловые рифы. Чтобы понять, что происходит с ними в тех местах, где люди беспорядочно бросают якоря, достаточно один раз погрузиться с аквалангом и своими глазами увидеть, как цветущий риф превращается в уродливое кладбище известковых скелетов. Это сродни парковке на газонах, только вот риф не вырастет заново ни за пару месяцев, ни за пару лет, да и «посадить» его не так-то просто.

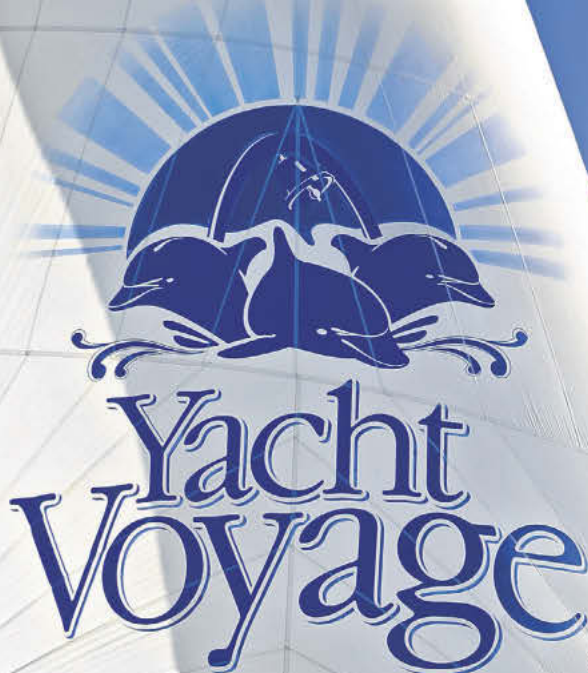
Впрочем, довольно нотаций! Уверен, никому из наших читателей даже в голову не придет пугать дельфинов, морских котиков и прочих больших и маленьких животных, без которых станет беднее жизнь моря, а значит, и наша с вами жизнь. **МВУ**





АРЕНДА

ПАРУСНЫХ КАТАМАРАНОВ



Италия
7 дней, от €5 150

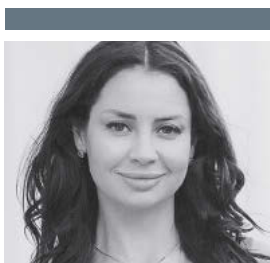
Испания
7 дней, от €4 200

Черногория
7 дней, от €4 100

Москва, Алтуфьевское шоссе, 77, стр. 1. Тел. +7 (495) 721 49 79. www.yachtvoyage.ru

В отличие от зарубежного, российское законодательство не применяет понятие «эскроу» — профессионального посредника при заключении сделки

ПОКУПКА БРОКЕРАЖНОЙ ЯХТЫ



ИРИНА ЛИПОВЕЦКАЯ, адвокат, управляющий партнер коллегии «Липовецкая, Шперов и партнеры»:

Продолжим разбираться в тонкостях приобретения яхты, бывшей в эксплуатации, и поговорим о том, как обычно проходит сделка.

Обычно любые сделки купли-продажи сопровождаются заключением письменного договора. В морской индустрии востребованы так называемые проформы договоров; их составляют международные организации, хорошо знакомые с потребностями рынка и его участников, поэтому такие типовые договоры, как правило, соблюдают баланс интересов сторон.

В яхтенной сфере примером такого договора является договор купли-продажи, разработанный МУБА (Mediterranean Yacht Broker Association), с заключением которого проходит большинство сделок. Этот многостраничный документ в деталях регламентирует взаимодействие между продавцом, покупателем, брокером и посредником (эскроу). Можно вносить изменения в стандартный текст, исключать отдельные пункты в соответствии с достигнутыми сторонами договоренностями, однако делать это рекомендуется с большой осторожностью: все положения документа находятся в системной взаимосвязи, и изменение какой-то детали может повлиять на толкование и применение других положений договора.

Договор купли-продажи МУБА подразумевает, что он заключается после осмотра яхты, но еще до тест-драйва; при этом покупатель для обозначения серьезности своих намерений обязуется внести депозит. Возникает вопрос: зачем вносить депозит, если лодка еще не протестирована? Многие относятся с предубеждением к предложению заключить такой договор, однако с готовностью подписывают соглашение о намерениях, позволяющее, как им кажется, «зарезервировать» за ними лодку на какое-то время.

На мой взгляд, заключение договора предпочтительнее: стандартная форма МУБА предусматривает, что в течение определенного срока после тест-драйва покупатель вправе отказаться от сделки, при этом сумма депозита должна быть ему возвращена за минусом расходов на тест-драйв, которые понес продавец, что справедливо. Соглашение же о намерениях, как правило, не имеет юридической силы, являясь чем-то вроде зафиксированной письменно джентльменской договоренности.

Договором МУБА урегулирован и вопрос проведения предпродажного сюрвейя для выявления возможных технических неисправностей яхты. Продавец обязан предоставить судно для проведения осмотра (в том числе подводных частей корпуса), однако расходы на сюрвей оплачивает покупатель. При этом

покупателю предоставляется право отказаться от сделки, если профессиональный сюрвейер выявит существенные неисправности, влияющие на эксплуатационную пригодность яхты, ее механизмов или систем. В этом случае депозит также должен быть возвращен покупателю. Альтернативой может быть устранение продавцом этих неисправностей за свой счет, но только с согласия покупателя.

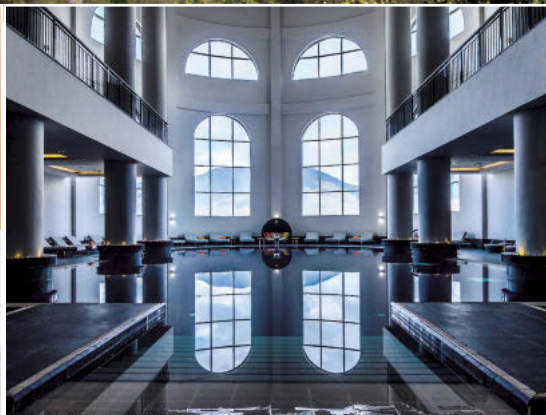
Как показывает практика, самым болезненным моментом в ходе любой сделки купли-продажи (не только яхты) является передача предмета купли-продажи и денег за него, ведь тот, кто передал первым, рискует не получить встречное предоставление. В отношении яхт эта проблема усугубляется тем, что на кону — объект дорогостоящий, и кроме того, продавец и покупатель могут находиться в разных странах, а яхта — в какой-нибудь третьей.

Решение проблемы с помощью банковской ячейки, столь популярное в сфере недвижимости, к договорам купли-продажи яхт, как правило, неприменимо. Выход — привлечение профессионального посредника (так называемого эскроу). Его функция сводится к тому, чтобы получить от покупателя деньги в счет оплаты стоимости яхты до ее передачи. Когда передача яхты от продавца к покупателю состоится, он обязан перечислить деньги продавцу. Таким образом, покупатель получает гарантию, что не лишится своих денег до получения яхты, а продавец может быть уверен, что получит свои деньги, если надлежащим образом выполнит обязательства по передаче яхты покупателю.

Российское законодательство не знает понятия «эскроу» и не регулирует такую деятельность, однако если вы приобретаете яхту за границей, никаких препятствий к привлечению эскроу нет. В Германии или Швейцарии такую функцию может взять на себя нотариус. Деньги клиента зачисляются нотариусом на специальный счет, которым нотариус по банковским правилам может распорядиться только в интересах клиента. При этом профессиональная ответственность нотариуса обычно застрахована. **МБУ**

ОТДЫХ И БИЗНЕС С КОМФОРТОМ RIXOS

*Специальные предложения и акции для индивидуальных туристов
и корпоративных клиентов*



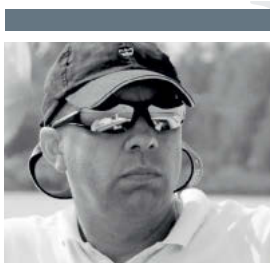
www.rixos.com

RIXOS
KRASNAYA POLYANA
SOCHI

Сочи, Красная Поляна, п. Эсто-Садок,
курорт «Горки Город», уровень +960,
ул. Созвездий, 3
Тел.: +7(862) 245-51-51
e-mail: sochi@rixos.com

Утверждение, будто подмосковные берега тесны для полноценного отдыха на воде, глубоко ошибочно

МОРЕ МОСКОВСКОЕ



СТАНИСЛАВ
ЛЕБЕДЕВ:

Куда отправиться на яхте в ближайших окрестностях столицы, где можно найти достойное занятие?

Выражение «моряки с Москвы-реки» знакомо многим. Особенно любят его жители Петербурга и юга России, в чьем распоряжении акватории куда более обширные и серьезные, чем у столичных яхтсменов. При этом яхт в Москве и Подмоскovie хватает, и в разгар сезона лишь немногие простаивают у причала. Куда же они ходят?

Всем известна и такая расхожая фраза: «Москва — порт пяти морей». Другой вопрос, что добраться до этих морей можно только через обширную систему шлюзов, а дело это небыстрое. Как и везде, самый популярный формат яхтенного отдыха в столице — короткая вылазка в выходные. А это значит, что в вашем распоряжении водное пространство в пределах шлюза № 6.

Эта акватория, куда можно добраться из города без прохождения шлюзов и достаточно быстро (около 2–3 часов на моторной яхте или катере с разрешенной скоростью), включает канал им. Москвы и четыре водохранилища: Клязьминское, Пироговское, Пяловское и Пестовское. Стоит помнить, что ограничение скорости в канале им. Москвы для яхт и пассажирских судов длиной менее 30 м — 15 км/ч; здесь нельзя ходить под парусом и становиться на якорь. А вот на водохранилищах таких ограничений почти нет; как отдыхать — исключительно ваш выбор, и, кстати, он довольно широк.

Можно отправиться в «турне» по окрестным яхт-клубам, коих сегодня немало. Большинство их сосредоточены в ближайших к столице Клязьминском и Пироговском водохранилищах: «ПИРогово», «Буревестник», «Галс», «Адмирал», «Малибу» и др. Здесь есть рестораны, пляжи и разнообразные развлечения — от гольфа до парусных гонок (спортивный флот в Подмоскovie уже весьма обширен и доступен для аренды). Единственный минус — места эти весьма популярны, а значит, в выходные здесь людно и «лодочно».

Стоя на якоре, придется терпеть волну от проходящих мимо яхт, а купаться — с оглядкой на проносящиеся мимо катера-буксировщики: вейкбординг, вейксерфинг и водные лыжи с каждым годом становятся популярнее. К тому же в выходные часто проходят регаты и тренировки под парусом, а их организаторы и тренеры весьма нелюбезно «общаются» с создающими волну моторными судами.

В общем, за тишиной и уединением лучше отправляться чуть подальше. Если двигаться по каналу от Москвы, с правой стороны будет Пяловское водохранилище, а слева — его Аксаковский рукав. Яхт здесь уже существенно меньше, и можно без проблем найти места для спокойной стоянки, например в Аксаково (пристань Витенево). Но лично у меня любимое место еще дальше — Тишково на Пестовском водохранилище: тихая зеленая зона в стороне от судоходных путей. Можно купаться на якорной стоянке или высадиться на берег и устроить пикник. Никакого скопления яхт уже нет, правда, и рестораны тоже закончились — последние остались в яхт-клубах «Пестово» и «Зеленый мыс». Если решите заняться рыбной ловлей (рыба здесь есть!), не забудьте прихватить второй якорь и отдать его с кормы, чтобы яхта

стабильно стояла на «растяжке». В противном случае она будет вращаться, и закинутые снасти (особенно на ночь) безнадежно перепутаются.

«Бонус» дальних водохранилищ — много свободного места для водных видов спорта: меньше риска и не мешает волна от других катеров. Но помните о простых правилах. При буксировке райдера на гидроцикле или в кокпите катера должно быть два человека: один управляет, другой следит за буксируемым. Используйте аварийный размыкатель — страховочный линь на руке, выключающий двигатель в случае выпадения рулевого за борт. Нельзя заниматься буксировкой на судовом ходу, в канале, а также вблизи пляжей — помните о безопасности купальщиков и других людей, находящихся на воде.

Некоторые используют для вейксерфинга не приспособленные для этого катера моторы; максимально откинутые колонки создают волну, в целом пригодную для катания, но близость винтов чрезвычайно опасна для райдера в случае падения. Ну и, конечно, на отдыхе не злоупотребляйте алкоголем и всегда держите при себе здравый смысл. Осторожность нигде не помешает, даже в подмосковных «морях». **МВУ**



RIB ZAR

Его Величество - ZAR

Его Величество - ZAR



РЕКЛАМА

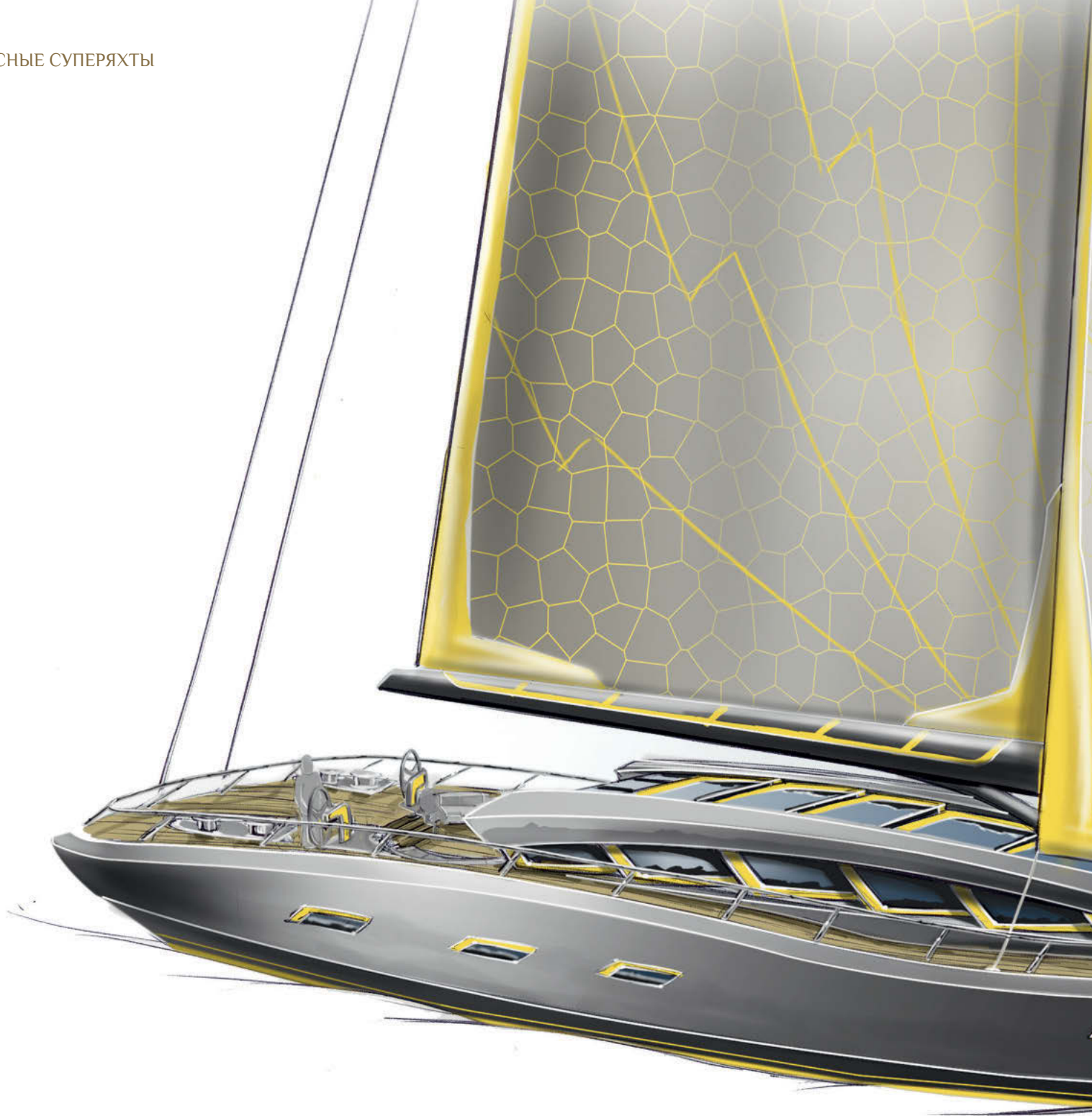


Эксклюзивный представитель в России
ООО "ТД АКВАМАРИН"



СПб, Богатырский пр., 18, корпус 3.
тел.: 8 (812) 305-38-94, 8-800-333-99-85
winboat.fabric@yandex.ru, www.winboat.ru

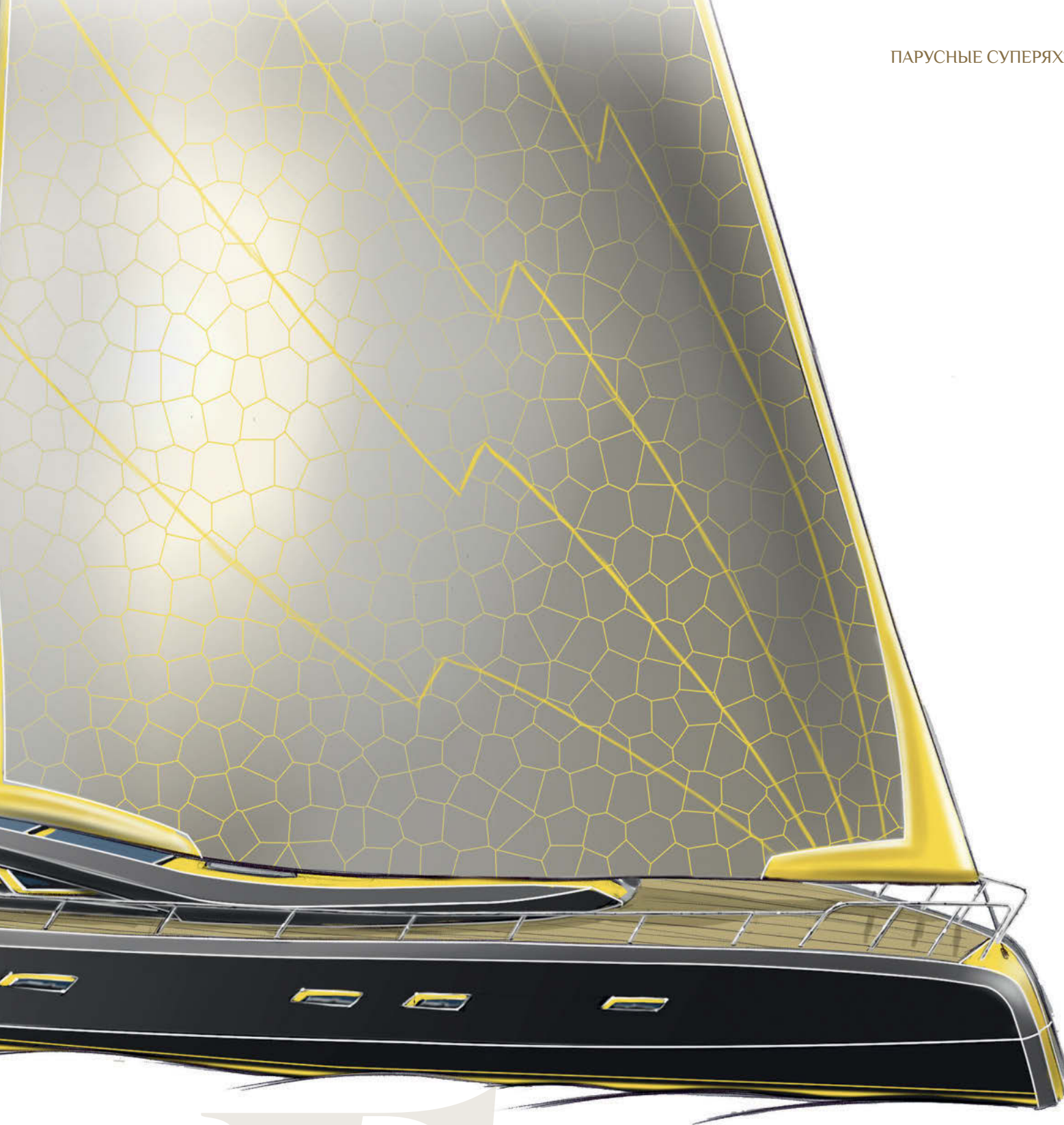




БОЛЬШИЕ ПАРУСА

Краткий обзор положения дел в индустрии парусных суперяхт, тенденций в их дизайне, специфических решений, оборудования и материалов, применяемых при строительстве.

Текст **Марина Иванова** Фото **Карло Борленги, Джефф Браун, Стюарт Пирс, Рик Томлинсон**



Гигантские парусные яхты невероятно красивы и столь же таинственны. Фамилии их владельцев не афишируют, фотографии таких парусников зачастую приходится разыскивать, зато известны их создатели — именитые дизайнеры и не менее именитые верфи...

ЦИФРЫ И ТРЕНДЫ

Считается, что главным индикатором состояния мирового яхтенного рынка является Global Order Book — ежегодный портфель заказов верфей. Эксперты оценивают благополучие отрасли по приведенному там количеству яхт в постройке, по средней длине одного заказа и совокупной длине «портфеля». Цифры текущего года демонстрируют устойчивое положение дел в индустрии: 755 заявленных

верфями суперяхт, из них 84 — парусные. Учитывая общее соотношение «парусов» и «моторов» на рынке, доля парусников (11% объема заказов) вовсе не мала. Кроме того, парусный сегмент отличился и размерами: в Global Order Book 2016 указана самая большая в мире парусная яхта «А» длиной 142,8 м от Nobiskrug.

Аналитики отмечают новую тенденцию в кругах «богатых и знаменитых»: любители комфортного и умиротворяющего отдыха на роскошных многометровых моторных яхтах стали пересаживаться на гигантские парусники. Что это: смена приоритетов, модное поветрие или прививка времени? Сложно сказать, однако крупнейшие мировые судостроители уже начали подстраивать свои производства под меняющийся спрос.

Парус, помимо всего прочего, — это особая эстетика и искусство. А любому искусству свойственно разнообразие стилей



Так, одна из крупнейших голландских верфей Oceanco, которая всегда специализировалась на моторных супер- и мегаяхтах, недавно спустила на воду парусную *Aquijo* (дизайн/инжиниринг — Tripp Design Naval Architects). *Aquijo* — самый крупный (длина 86 м) быстроходный кеч — двухмачтовое судно с косыми парусами.

Нужно отметить, что при создании *Aquijo* Oceanco сотрудничала с верфью Vitters, тоже голландской и тоже известной, только уже в парусном сегменте. Для Oceanco это был первый опыт в отношении и паруса, и кооперации с Vitters. Окрыленная успехом, Oceanco готовится к выпуску еще одной парусной яхты, теперь уже трехмачтовой 106-метровой *Solar*, к которой мы еще вернемся.

СТИЛЬ ЭКСТЕРЬЕРНОГО ДИЗАЙНА

Парус, помимо всего прочего, — это особая эстетика и искусство. А любому искусству свойственно разнообразие стилей.

Классика

Этот стиль элегантен, интуитивно понятен и всегда в моде. Многие предпочитают классический дизайн, будь то часы, коттеджи, автомобили или яхты, что





ТИС НИККЕЛЬС, яхтенный дизайнер и управля- ющий директор Dykstra Naval Architects:

Парусные суперяхты по сей день остаются консервативными, и в первую очередь это продиктовано консерватизмом их заказчиков. Многим кажется, что крупные парусники очень похожи друг на друга, но стоит заглянуть внутрь, как вы тут же поймете: созданные разными дизайнерами яхты сильно различаются, и дело не только в интерьерах.

Мы спроектировали парусное вооружение для яхты «А», а гигантские карбоновые мачты для нее изготовила британская компания Magma Structures. Только представьте: на вершине каждой мачты есть технологическая панель, через которую можно забраться внутрь, если потребуются проверить или заменить такелаж. А стенки мачт настолько прочны, что реверберация звука от небольшого удара по внутренней поверхности сохраняется очень долго. Сейчас на яхте заканчивают последние покрасочные работы, и, думаю, скоро мы увидим ее под парусами на ходовых испытаниях. Такие люди, как владелец «А», не только открыто заявляют всему миру о своих амбициях — именно благодаря им вся индустрия суперяхт движется вперед.



Классическая парусная яхта *Atalante* (верфь Claassen), лауреат премии World Superyacht Awards в номинации «Лучшая парусная яхта 2016» в категории от 30 до 40 м

можно расценивать как признак хорошего вкуса. Классика в современном яхтенном дизайне — это квинтэссенция дизайна первой половины XX века при поддержке инновационных технологий постройки судна и современном оборудовании, включая парусное вооружение.

Яркий представитель нового классического стиля среди парусных яхт — шлюп *Atalante* (38,8 м, Hoek Design), построенный в прошлом году на голландской верфи Claassen для участия в различных регатах. Жюри престижной международной премии World Superyacht Awards наградило *Atalante* титулом «Лучшая парусная яхта 2016 года» в категории от 30 до 40 м.

Модерн

Часто, следуя вкусу и предпочтениям заказчика, дизайн-бюро предлагают свежие натуралистичные формы с плавными современными линиями, формирующими в облике яхты выверенную элегантность, неудержимую экспрессию и даже агрессивность.

Perini Navi — мировой лидер в строительстве крейсерских и гоночных парусных суперяхт — создает лучшие образцы «чистого модерна». *Maltese Falcon*, спущенная на воду в 2006 году, по сей день является эталоном дизайна, конструкторской мысли, функциональности и мореходности. Принципы ее парусного вооружения, созданного Dykstra Naval Architects, берут за основу и другие верфи; на упомянутой выше *Solar Oceanco* будут похожие мачты и паруса.

А самый внушительный и передовой проект Perini Navi последнего времени — 70-метровый кеч *Sybaris* — может похвастаться стройными формами и «зализанной» надстройкой, что в духе времени. Кстати, технической стороной проекта и планом парусности с площадью парусов 5842 кв. м занимался Филипп Бриан.

Футуризм

Человек склонен к мечтам и фантазиям, поэтому без футуризма не обходится ни одна

А был ли парус? О 142-метровой яхте «А» (Nobiskrug) высказывают самые разные мнения, что нашло отражение и в этой статье

область искусства. Строгие, выверенные, «скучные» формы интересны не всем, но непривычная интерпретация чего-то обыденного непременно привлечет внимание.

Создание концептов — отправная точка в процессе разработки любых идей, и многие концепты парусных суперяхт невероятно фантазийны. Так, проект 40-метровой парусной яхты от Moore Yacht Design (на первом развороте) дышит «биодизайном». В форме ее корпуса угадываются очертания рептилии, а стилизованные паруса с желтоватыми прожилками-фасетками напоминают крылья насекомого.

Греко-римский концепт *Phoenicia* дизайнера Игоря Лобанова — это попытка компиляции стилистического наследия «Илиады», арабских мотивов и суперсовременных технологий.

Говоря о необычном дизайне, вернемся к парусной яхте «А» (не путайте с моторной «А», принадлежащей тому же владельцу). Помимо рекордной длины, «А» выделяется необычной архитектурой, формой мачт, но открытым остается вопрос ее принадлежности к... парусному флоту. По факту это «ассистированное парусами» моторное судно — так позиционирует яхту верфь Nobiskrug. Полагаю, вы не отыщете ни одного фото этой «А», где на трех ее огромных мачтах были бы подняты паруса. Похоже, Sailing Yacht «А» никогда под ними не ходила и, вероятно, не пойдет, и вся эта дизайнерская задумка Филиппа Старка — не что иное как мистификация с элементами эпатажа.

Многие фантазийные концепты со временем становятся вполне реальными яхтами

84

СУПЕРЯХТЫ

находятся
в постройке
на верфях мира
(Global Order Book
2016). Их совокупная
длина составляет
3510 м

Футуристичный
концепт *Phoenicia*
российского
дизайнера Игоря
Лобанова —
квинтэссенция
греко-римского
стилистического
наследия
и арабских мотивов



↑
Классика внутри
и снаружи. Строго
выверенный дизайн
салона на борту
яхты *Atalante*
(Claasen)



→
Эффектные детали:
золотая
«гравировка»
на корпусе яхты
Atalante (Claasen)

ПЕСТРЫЙ МИР

Верфи пытаются завоевать интерес потенциальных заказчиков не только инновационными технологиями. Уникальность яхты custom должна быть подтверждена визуально. Это может быть особая форма корпуса, что реализовать достаточно сложно, архитектура надстройки (это проще), яркая окраска или наружные изображения.

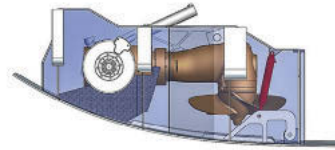
Верфь Wally из Монако одарила яхту *Better Place* (2012 год, дизайн — Tripp Design, интерьеры — Wetzels Brown Partners) насыщенным синим цветом, который затейливые монегаки называют не иначе как Bugatti blue. Vitters окрасила корпус *Inoï* в кислотно-салатовый. Вариации на тему «черного на черном», то есть «вороной» корпус и черные пиратские паруса, способна предложить, пожалуй, любая верфь. Да и сами паруса можно использовать в качестве огромных дышащих полотен для самовыражения: с изображением символики судна или команды, фамильного герба или, если есть такое желание, вензеля с инициалами владельца.

УСТРОЙСТВА, ПАРУСА, МАТЕРИАЛЫ

Если увеличение скорости моторной яхты достигается в первую очередь за счет наращивания мощности двигателей, то добиться прироста скорости на парусной яхте значительно сложнее. Помимо водоизмещения, обводов корпуса, формы и площади парусов, для парусной яхты приходится оптимизировать соотношение водоизмещения и площади парусности. На *Better Place* это позволило ускорить ход даже при относительно слабом ветре; утверждают также, что при курсе бакштаг и ветре 20 узлов яхта идет с этой же скоростью.

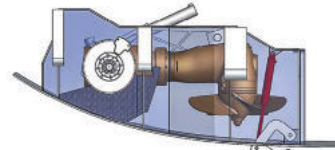


Днищевые колонки яхты *Unfurled* (Vitters)



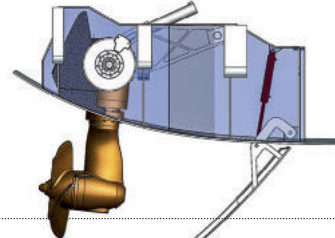
ИСХОДНОЕ ПОЛОЖЕНИЕ

Когда яхта идет под парусами, колонки убраны в корпус.



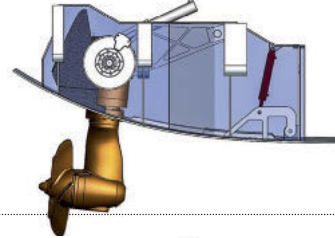
1-Й ЭТАП

Люк в днище открыт, колонки пока остаются в исходном положении.



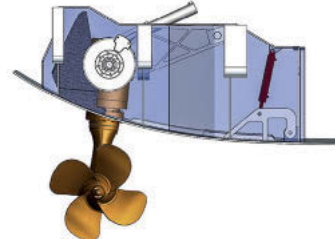
2-Й ЭТАП

Люк в днище остается открытым, колонки выдвинуты в рабочее положение.



ДВИЖЕНИЕ ЛАГОМ

Люк в днище закрыт, колонки готовы к работе для заброса кормы (маневрирование).



ПРЯМОЙ ХОД

Люк в днище закрыт, колонки развернуты в диаметральной плоскости, и яхта может идти под двигателями.

На ходовые характеристики и остойчивость влияет конструкция подъемного киля, длина которого при необходимости может быть увеличена на несколько метров. Для сравнения, осадка *Better Place* при выдвижении киля меняется от 4,6 до 6,5 м, а 58-метровый «вездеход» *Seahawk* от Perini Navi обзавелся так называемым вариативным килем, изменяющим осадку с 4,3 до 14 м.

Управлять парусной яхтой гораздо сложнее, нежели моторной. Представьте, что надо поставить паруса общей площадью, скажем, 6000 кв. м, и какая для этого требуется команда! Потому большинство процессов на парусных суперяхтах автоматизированы. Электроника управляет закруткой грота в гик, современные стопора грота-фалов оснащаются датчиками натяжения, такелаж имеет «кана-



С такого ракурса 70-метровый кеч *Sybaris* (Perini Navi) напоминает моторную яхту, но его «генотип» выдает вариативный киль



ЛУИС ХАММИНГ, генеральный директор Vitters Shipyard:

Рынок парусных суперяхт понемногу растет: заказов становится чуть больше, и хорошо прослеживаются два вектора развития этого сектора. Одни делают ставку на быстроходные суда с жесткими требованиями к весу, парусному вооружению и технической начинке, тогда как другие обращают свой взор в сторону очень крупных яхт, зачастую с экстремальным дизайном.

В мире всего три или четыре верфи строят яхты J Class. Vitters обладает колоссальным опытом создания классических парусников с использованием современных технологий. Кроме того, мы стали первыми, кто начал строить полностью карбоновые гоночные яхты. Кстати, работая над яхтой *Aquijo* совместно с Oseanco, мы многому научились. Прежде всего, новыми для нас стали менеджмент и логистика такого крупного проекта. Интересно, что у нас никогда не было клиентов из России на новые лодки, хотя знаю точно, что русские приобрели несколько яхт Vitters на вторичном рынке.



лы обратной связи»: тензометрические датчики определяют натяжение рангоута и передают информацию на монитор поста управления. Чтобы добрать или потравить паруса, нужно просто нажать кнопку — работу с парусами упрощают автоматические лебедки с переменной скоростью.

Как пишут, паруса *Maltese Falcon* (2400 кв. м) с помощью направляющих на реях поворотных мачт могут быть подняты за шесть минут. Яхта способна под парусом отходить от причальной стенки: компьютеры анализируют скорость ветра, вырабатывают управляющие команды, и с судном может справиться один человек.

В силу того, что парусные яхты, наделенные ореолом романтики, имеют не блестящую управляемость на малых ходах, в качестве вспомогательных устройств для маневрирования все большее распространение получают выдвижные днищевые винто-рулевые колонки (например, Vitters). И вспомним парусные супертримараны Blue Coast Yachts. В марине внешние корпуса-«поплавки» этих яхт, напоминающих инопланетные корабли, прижимаются к корпусу, а в море работают как стабилизаторы качки.

Чтобы улучшить эксплуатационные характеристики яхт, верфи вкладывают немалые средства в исследования материалов, применяемых для корпусов, надстро-

ек и рангоута. Выбор материала, безусловно, зависит от назначения судна. Если это экспедиционная яхта типа Perini Navi, способная пересечь Атлантику, критерием будет прочность корпуса; корпуса этих яхт стальные, а надстройку изготавливают из алюминиевого сплава. Из легкого сплава строят быстроходные крейсерские яхты Royal Huisman: снижение общего веса положительно сказывается на скорости. Тем же путем идет и австралийская верфь Alloy Yachts, которая специализируется исключительно на строительстве custom-яхт.

Для корпусов парусных суперяхт широко используют углеродные композитные материалы. Они прочнее стали и легче алюминия, отсюда и сфера их применения — гоночные парусные яхты, для которых особенно важны малый вес и скорость. Углепластик имеет высокую прочность на сжатие и низкий удельный вес, поэтому нередко его применяют в производстве мачт. 50-метровая *Better Place* — самый большой в мире быстроходный шлюп, построенный из карбонового композита, — имеет водоизмещение всего 250 т, из которых 88 т — балласт и 11,5 т — парусное вооружение.

Ветер и парус — экологически чистый пропульсивный комплекс, однако на яхтах нередко приходится пользоваться двигателями внутреннего сгорания. При этом ни верфям, строящим яхты, ни владельцам этих яхт не чужды идеи бережного отношения к природе, и многие интересуются альтернативные источники энергии.

Так, упомянутый проект Oseanco *Solar* оборудуют солнечными батареями; яхта *Topaz* верфи Holland Yachtbouw (2015 год, дизайн — Hoek Design Naval

При строительстве суперяхт применяют самые передовые материалы

Степень автоматизации процессов на парусных суперяхтах весьма высока

←
Флайбридж — конструктивная особенность, заимствованная парусными яхтами у моторных. На парусной суперяхте он может быть просто гигантским. Яхта *Better Place* (Wally)

→
Проектировщики оснастили яхту *Unfurled* (Vitters) выдвижными подруливающими колонками



БАС ПЕУТЕ, менеджер по продажам Rondal BV:

В отношении материала для изготовления мачт парусных суперяхт будущее за карбоном. Даже при том, что карбоновые мачты в четыре раза дороже алюминиевых, их главными козырями являются преимущество по весу и возможность создания любых, даже очень сложных форм. В Rondal мы делаем цельные мачты из углепластика длиной до 80 метров не только для верфи Royal Huisman, но и для других, в том числе итальянских, компаний.



ЙОАХИМ КНЕФТ, генеральный директор Claassen Shipyards:

Стабильный интерес людей к большим классическим парусным яхтам сохраняется независимо ни от чего. Как и в случае моторных яхт, мы сталкиваемся с тенденцией увеличения длины новых проектов. В наши дни мир становится меньше, и частные яхты все чаще забираются в самые удаленные уголки планеты. Естественно, что люди, которые получают удовольствие от прямого контакта с природой, выбирают парусники. Это особые клиенты, и тех, кто пересекается с моторной суперяхтой на парусную, среди них практически нет.

Claassen занимает комфортную нишу в диапазоне классических яхт длиной от 20 до 45 метров, а теперь, когда мы работаем в связке с Vitters, производство стало еще более эффективным. Мы считаем, что яхты должны простаивать из-за различных технических сложностей как можно меньше, поэтому изначально предпочитаем простые конструктивные решения, которые не доставляют владельцу проблем. Усложнить конструкцию можно всегда, но справиться ли с ее эксплуатацией среднестатистический инженер?

Architects) может похвастаться невероятно компактной гибридной пропульсивной системой, которую отметило жюри World Superyacht Awards 2016; а яхта *Wally Better Place* с новейшей дизель-электрической пропульсивной системой получила от RINA классификацию Green Star.

ЯХТА ПРОТИВ ЯХТЫ

Несмотря на очевидные различия: концептуальные, внешние и технические, — парусные и моторные яхты имеют немало общего. Помимо основного сходства — и те и другие предназначены для отдыха в любых его формах и проявлениях, — есть и подобию в принципиальных деталях. Например, вертикальный форштевень — тренд, который подхватили многие «моторные» верфи. Не ухудшая мореходные качества, такая форма носовой оконечности удлиняет ватерлинию и позволяет несколько увеличить объемы в носу. Сейчас в постройке у Perini Navi несколько проектов с таким форштевнем, и недавно спущенная на воду яхта *Dahlak* (дизайнер Филипп Бриан) тоже «в тренде». А 35-метровая *Nikata* от Nauta Design постройки финской верфи Baltic Yachts, пересекая Атлантику в регате RORC Caribbean 600, смогла разогнаться до 24,8 узла и взять 1-е место в классе.

Флайбридж — конструктивная особенность, заимствованная парусными яхтами у моторных. Причем на парусной суперяхте флайбридж подчас может иметь неожиданно гигантские размеры. Но если он есть, то с постом управления, тогда как на моторных яхтах эту открытую верхнюю палубу нередко используют исключительно для отдыха.

При всех очевидных различиях парусные и моторные яхты имеют немало общего как снаружи, так и внутри

Панорамное остекление — классика дизайна моторных яхт, но теперь все больше стекла верфи используют в строительстве яхт парусных. Филипп Бриан, дизайнер целой флотилии яхт, регулярно занимающих призовые места в различных регатах, почти настаивает на панорамном остеклении надстроек: это красиво, романтично и вполне безопасно в эпоху инновационных технологий производства высокопрочного стекла.

Парусные верфи давно стремятся на своих суперяхтах реализовать уровень комфорта, предлагаемый яхтами моторными. Сегодня на борту суперпарусника не покажется диковиной джакузи или бассейн на палубе, терраса в мастер-каюте или вообще приватная «мастер-зона», а beach club и гараж, полный тендеров и водных «игрушек», — это уже, извините, must have.

Планировка и отделка интерьеров парусных суперяхт не меркнут на фоне роскошных вензелей, позолоты и полудрагоценных камней, которыми нередко декорируют интерьеры крупных моторных судов. Здесь





↑
Убранством интерьеров парусные яхты ничуть не уступают яхтам моторным. На снимке — один из салонов яхты *Wisp* (Royal Huisman)



←
Построенная в классическом стиле яхта *Wisp* (Royal Huisman), комфортная как в «джентльменской» гонке, так и в семейном путешествии

тоже есть место Fendi, Hermes, ар-деко и модерну. В отделке жилых зон используют кожу, замшу, шелк, беленый дуб, макасарский эбен, орех каналетто, в отделке ванных комнат — разновидности мрамора, оникса, перламутр.

Но что бывает у парусных суперяхт и не случается у суперяхт моторных (помимо мачт с парусами, огромных салонов на катамаранах и ходового крена у однокорпусных яхт), так это регаты. Обладая столь современными, технически сложными и дорогостоящими «игрушками», владельцы парусников должны иметь возможность не только демонстрировать их, но и поостязаться в возможностях и своем мастерстве... Короче, хочется соревноваться с себе подобными, для чего и проводят регаты.

Верфи устраивают регаты монотипов «имени себя» для укрепления у клиентов лояльности бренду и формирования некоего элитного социума. К подобным регатам относятся Perini Navi Cup, Dubois Cup, Pendennis Cup. Такие гонки, как Superyacht Cup или Loro Piana Superyacht Regatta, собирают на Средиземном море прекрасных представительниц различных верфей, величин и классов, а любители экстрима могут отправиться в трансатлантическую гонку.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Парусные яхты не менее интересны и привлекательны, чем моторные. Парус или мотор — вопрос предпочтений. Но если откровенно, парус требует особого склада характера владельца и особых знаний. Это спорт в большей степени, а значит риск, устремленность и адреналин... Те, кто «в теме», это знают. **МВУ**

AMELS

Путь к совершенству

Голландия — страна небольшая: чтобы пересечь ее на машине от края до края, требуется всего четыре часа. Может быть, поэтому у голландцев такое бережное отношение к пространству, которое проявилось и в яхтах, где каждый сантиметр они задействуют с умом и пользой.

Текст **Антон Черкасов-Нисман** Фото **Amels**





С момента нашего прошлого путешествия по голландским верфям, где строят суперяхты, прошло уже два года (читайте МВУ № 4/28, 2014), и национальная яхтенная ассоциация HISWA снова собрала журналистов, чтобы за четыре дня познакомить их с положением дел в лидирующих компаниях.

Amels без преувеличения можно назвать одной из самых старых и крупных верфей страны, поскольку она является частью судостроительного гиганта Damen Shipyards Group, годовой оборот которого составляет около € 2 млрд. На рынке суперяхт Amels известна в пер-

вую очередь линейкой моделей Limited Editions, которая была представлена на Monaco Yacht Show в 2005 году. Все они строятся на предварительно обкатанных платформах с неизменным дизайном и конструкцией, однако у заказчика нет никаких ограничений в части внутреннего оформления судна. Все шесть моделей Limited Editions пользуются большой популярностью и хорошо продаются, что позволяет компании закладывать новые суда еще до того, как они будут проданы клиентам. Это дает возможность существенно сократить сроки ожидания (в некоторых случаях до года!) и эффективно использовать производство.

При самом современном производстве на верфи массу вещей приходится делать вручную

Сейчас на Amels идет строительство 13 проектов Limited Editions, включая первый корпус самой большой за всю историю верфи яхты Amels 272 (83 м) и четыре 74-метровые Amels 242. Помимо Limited Editions, верфь совместно со специалистами Damen также строит суда поддержки суперяхт на базе корпусов с запатентованным дизайном Sea Axe и ведет опытно-конструкторские работы на серьезных экспедиционных проектах SeaXplorer (подробности читайте в МВУ № 1/37, 2016). Кроме того, на верфи проходят рефит две суперяхты длиной 80 и 60 м, но информация о них засекречена.

СХОДСТВА И РАЗЛИЧИЯ

Во внушительных сухих доках Amels кипит работа, и во время экскурсии директор проектного отдела компании Ханс Конингс рассказывает нам о том, чем уникальна верфь и сходящие с ее стапелей яхты. Слушая Ханса, быстро понимаешь, что перед тобой выдающийся профессионал, сочетающий обширные знания в узких технических областях с широким взглядом на настоящее и будущее всей индустрии.

«Все больше и больше верфей превращаются из производителей в посредников, на чьей территории происходит сборка судна, — говорит он. — Мы тоже идем этим путем: предоставляем подрядчикам инструменты и помещения, а также обеспечиваем и контролируем весь процесс — от закладки яхты до сдачи ее клиенту».

На площадках Amels работают порядка 900 человек, большинство из которых приходят от голландских субподрядчиков, чтобы выполнить определенный вид работ, а при необходимости верфь приглашает специалистов со всей Европы. Трудятся в одну смену, лишь столяры выходят по субботам, а маляры задерживаются на несколько часов по технологической необходимости. Поскольку общая продолжительность строительства яхты во многом зависит от длительности покрасочных работ, ускорить

Огромную яхту вывели из эллинга; скоро на ней начнутся достроечные работы



Причалная стенка верфи Amels; на стоящих там яхтах проводят окончательную отделку и подготовку к испытаниям





которые невозможно, вводить на таком производстве двухсменный график не имеет смысла.

Технологический процесс на Amels выстроен так, что по прибытии готового корпуса в док работать над ним начинают одновременно с верхнего и нижнего уровней, чтобы потом «проходчики» встретились на главной палубе, которая является важнейшим местом в отношении логистики. Именно отсюда внутрь судна попадает большая часть оборудования и отделочных материалов, поэтому и работы здесь заканчивают в последнюю очередь.

Интересно, что стальные корпуса и надстройки для яхт Amels производят в Польше (Гдыня) или в Румынии (Галац), где находятся принадлежащие Damen Shipyards Group заводы. Оттуда их морем доставляют на верфь во Влissingен, и все покрасочные работы Amels выполняет уже самостоятельно, не доверяя это сложное дело подрядчикам. Для покрытия корпусов Amels используют краски AwlGrip и Alexseal; по словам Ханса, они не различаются по качеству, а использование разных продуктов позволяет частично избежать проблем, если у одного из производителей что-то пойдет не так.

83 метра

Такова длина находящейся в постройке на верфи суперяхты Amels 272 — самой большой за всю историю компании

→ У борта моторной яхты *Event* (Amels 199). На фирменной куртке читается глубоко символическая надпись: «Искусство строительства яхт»



Мы стремимся к минимуму исключений из требований регистров на своих судах и строим строго по правилам

Однако корпусами дело не ограничивается. Если вы когда-нибудь бывали в моторном отсеке суперяхты, то наверняка видели, что это помещение напоминает операционную. Все механизмы и агрегаты там окрашены в ослепительно белый цвет, чтобы было легче обнаружить протечки и другие неисправности. Если бы верфь устанавливала двигатели, генераторы, опреснители и прочие устройства того цвета, в который их окрасили производители, моторный отсек выглядел бы весьма пестро. Поэтому на Amels перекрашивают все компоненты согласно требованиям регистров и собственного дизайна, стараясь по возможности использовать нейтральную белую краску.

«Если бы мы устанавливали все оборудование как есть, могли бы сэкономить кучу денег, — поясняет Ханс Конинг. — Поставщиков бесполезно просить красить — они не станут менять свое производство. Кроме того, редко у кого получается достичь требуемого нами качества, особенно если речь идет о термоустойчивой краске».

Даже кожухи спутниковых антенн и радаров на Amels красят самостоятельно, используя специальные составы, которые не препятствуют прохождению электромагнитных волн.

Поступая на верфь, каждая деталь получает уникальный код, и оборот компонентов для любого проекта в режиме реального времени контролирует сложная электронная база данных. Это позволяет не только знать, в каком состоянии и на каком участке находится та или иная вещь, но также следить за общей динамикой процесса постройки и быстро определять характеристики оборудования при последующем обслуживании судна.

Большинство проектов верфи строится в соответствии с требованиями регистров Ллойда и Каймановых островов. Благодаря этой серьезной комбинации яхты Amels могут быть зарегистрированы для коммерческого использования под флагом любой страны без дополнительного сюрвейя и каких-либо технических доработок. Кроме того, это позволяет максимально сохранить их ценность при последующей продаже.

«Мы стремимся к минимуму исключений из требований регистров на своих судах и строим строго по правилам, — с гордостью говорит Ханс Конинг. — Например, на Amels 199 вообще нет ни одного исключения, тогда как многие верфи допускают в своих проектах сто, а то и двести позиций. Конечно, это проще, и обычно регистры относительно легко согласовывают исключения частным верфям, но это не наш путь».



↑
Моторная яхта
Amels Limited
Editions 272 (83 м)
и судно
сопровождения
Sea Axe 6911
(69 м, на переднем
плане) на рейде

ДЕТАЛИ И ТЕХНОЛОГИИ

Проходя по верхней палубе строящейся Amels 272, мы встречаем рабочего, который вырезает из готового тикового настила планку длиной под два метра. Дело в том, что палубы на Amels не набирают планка за планкой, как на маленьких яхтах, а укладывают панелями (4,00 × 0,60 м), которые подрядчики изготавливают в своих мастерских по размерам, полученным на 3D-моделях. Древесина бермудского тика толщиной 35 мм (!) подбирается таким образом, чтобы все волокна шли параллельно друг другу, не пересекаясь. Когда этот непростой пазл сложился, каждую панель инспектируют, и если в какой-то планке обнаруживается дефект (например, трещинка длиной несколько сантиметров), ее вырезают и заменяют.

«У Amels очень современное и эффективное производство, но все равно многое приходится делать вручную, чтобы обеспечить наивысшее качество, — поясняет Ханс, — и мы не собираемся от этого отказываться».

Не менее тщательно здесь подходят и к монтажу интерьеров. Сначала в помещениях поверх шумоизоляционных сэндвичей монтируют базовые панели, на которые крепят лицевые панели без отделки, чтобы убедиться в идеальном соответствии всех элементов. И только потом изготовитель интерьеров забирает



их, чтобы обтянуть тканью, кожей или другим материалом. Таким образом, когда наступает время окончательного монтажа, готовые лицевые панели не требуют никакой примерки и доработки — их просто крепят на специальных быстро защелкивающихся замках. По сравнению с итальянскими яхтами, где панели, как правило, приклеены намертво, такой вариант позволяет в будущем намного легче и экономнее обновлять интерьеры.

Кроме того, базовые интерьерные панели крепятся к внутренней поверхности надстройки с использованием резиновых демпферов, что дает возможность отделить панели от несущих элементов и сделать помещения максимально тихими. Такой метод на Amels применяют не только внутри, но и на открытых палубах, например при обшивке подволока. Кстати, поскольку верфь часто закладывает новые яхты задолго до появления клиентов, процесс сборки тут настроен так, чтобы интерьерные работы начинались как можно позже. Это дает возможность воплощать индивидуальную отделку даже на относительно поздних стадиях строительства.

Находясь в составе Damen Shipyards Group, компания имеет доступ к самым передовым технологиям из коммерческого судостроения, многие из которых реализует в ходовых рубках суперяхт Amels.

«Мы давно наблюдаем тенденцию технической и эстетической интеграции приборных панелей, — говорит Конингс. — Сплошное стекло, минимум кнопок, сенсорное управление... Именно так выглядит рулевая консоль современной яхты. Думаю, в будущем вместо привычных



Уровень качества определяет сам заказчик: если он доволен результатом и счастлив на своей яхте, значит наша задача выполнена.

Ханс Конингс, директор проектного отдела Amels

Находясь в составе Damen Shipyards Group, компания имеет доступ к самым передовым технологиям

рукояток управления двигателем мы будем использовать жесты. Причем посты управления на суперяхтах оказываются даже сложнее, чем на коммерческих судах, где каждый прибор зачастую установлен отдельно. Капитаны наших клиентов предпочитают самостоятельно настраивать положение приборов на экранах и в этом плане гораздо более требовательны».

Еще одна отличительная особенность многих суперяхт Amels заключается в эффективном использовании тепловой энергии, которую производят маршевые дизели и бортовые генераторы. Выделяемое ими тепло применяется для нагрева воды в бассейне и джакузи, а также для высушивания воздуха в системе кондиционирования. Впервые такую схему опробовали на Limited Editions 199, а на строящейся сейчас Limited Editions 188 в нее интегрировали блоки аккумуляторных батарей и «умные» переключатели потоков энергии.

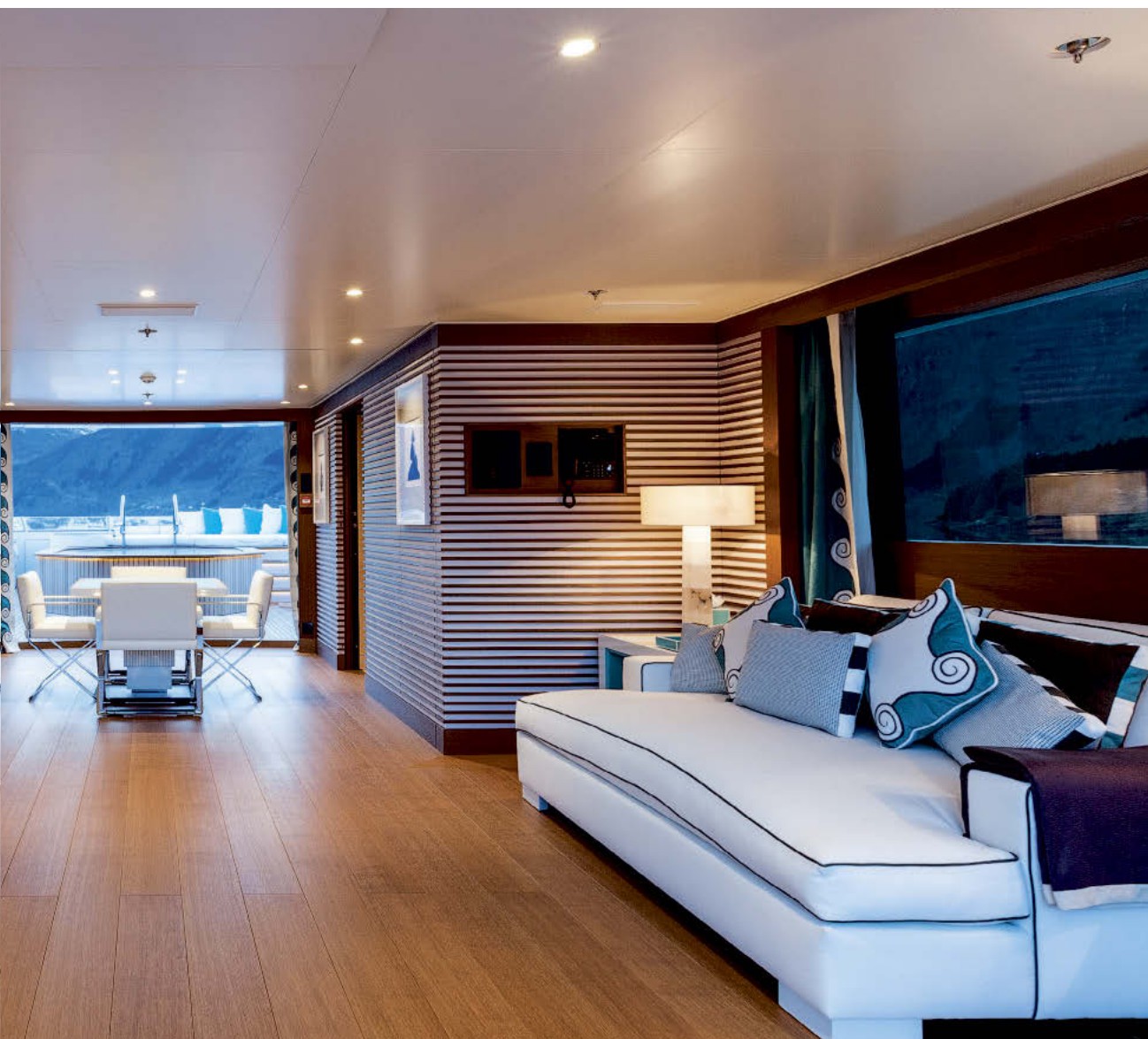
«На круизных лайнерах технология использования тепла двигателей и генераторов применяется уже 30 лет, но лишь немногие верфи реализуют ее на яхтах, — поясняет Ханс Конингс. — Поступая так, мы стараемся повысить экологичность наших судов, сделать их чуть более «зелеными». Кроме того, на каж-



↑
Верхний салон
суперяхты *Event*
(интерьерный
дизайнер
Лаура Сесса)

←
Салон на главной
палубе Amels 188
(дизайнеры
Паскаль Реймонд
и Эндрю Лангтон)

→
Amels умеет
объединять
передовые
технологии
и прекрасные
формы



ЕВГЕНИЙ КОЧМАН,
компания
Imperial Yachts

На мировом рынке суперяхт длиной до 85 м голландские верфи занимают лидирующие позиции, и верфь Amels, с которой мы давно поддерживаем крепкие деловые связи, находится в авангарде. Подтверждение тому — престижнейшие международные премии, в частности, за наш совместный проект *Event* (2014 г.).

Imperial Yachts — самый крупный заказчик верфи: за 10 лет мы построили на верфи 8 корпусов. Среди заказов — судно сопровождения shadow vessel: к таким проектам рынок проявляет все больший интерес. При создании яхт Amels использует весь арсенал средств — смелые архитектурные и интерьерные решения, новейшие технологии, самое современное оборудование... Столь эффективных верфей не так уж много.

дую яхту у нас существует экологический паспорт, в котором указано количество использованных для ее строительства материалов, что очень полезно при утилизации судна в конце его жизненного цикла».

ДОСТИЖИМО ЛИ СОВЕРШЕНСТВО?

Интересный факт: в процессе строительства Amels 272 стоимость одних только защитных материалов, которыми укрывают готовые зоны судна, составляет порядка € 300 тысяч! Даже самые низкоквалифицированные сотрудники, занимающиеся уборкой в доках, понимают важность и ответственность своей работы и стараются выполнять ее максимально прилежно. Ведь стоит позабыть закрыть какой-то участок корпуса, и его могут случайно повредить, например, ящиком с инструментами. А повторная окраска не только стоит колоссальных денег, но и затягивает сроки сдачи, что для верфи Amels абсолютно недопустимо.

«Яхта в чем-то схожа с красивыми дорогими часами, где каждая пружинка, каждая шестеренка должны быть совершенными. И мы стараемся делать все настолько хорошо, насколько это возможно. В конечном итоге уровень качества определяет сам заказчик: если он доволен результатом и счастлив на своей яхте, значит наша задача выполнена». МВУ





БУМАЖНЫЙ ЩИТ

На рубеже веков страхование суперяхт пребывало в зачаточном состоянии, и застраховать, например, водные «игрушки», мини-субмарины и тендеры-буксировщики, которые находятся на борту суперяхты и используются во время отдыха, было просто невозможно.

А как с этим обстоят дела сегодня?

Текст Рэйчел Рэдхед Фото Superyacht Business

Похоже, индустрия суперяхт успешно преодолела кризис в мировой экономике и процветает. Рынок страхования крупных прогулочных судов тоже не стоит на месте — современные страховые программы покрывают буквально все, что связано с яхтой и пребыванием пассажиров на борту: корпус судна, двигатели и оборудование, коммуникационные системы, вертолет, команду, ущерб в случае начала войны или нападения пиратов, даже похищение детей!

НОВЫЕ ИГРОКИ: ОПАСНОСТЬ ИЛИ ВЫГОДА?

Именно во время кризиса в этом сегменте страхования оказались те, кто прежде почти не знал и не понимал происходящих процессов. Разумеется, сегодня людям уже не нужно объяснять, что такое суперяхта, и многие компании стремятся во что бы то ни стало выйти и закрепиться на таком денежном рынке. По словам Никола Кингмана, специалиста по страхованию из Yachtowners — The Shipowner's Club, за последние пять лет количество страховых компаний и брокеров значительно выросло, и эта ниша стала чрезвычайно тесной.

«Рынок страхования коммерческих судов много лет не давал возврата инвестиций, — подтверждает Ричард Пауэр, директор Fastnet Marine Insurance, — поэтому морские страховщики ищут альтернативные способы зарабатывать. Яхты (и особенно суперяхты), на первый взгляд, являются для них весьма интересным вариантом».

Однако, заглатывая приманку в виде ожидаемого куша, новые игроки не всегда понимают нюансы страхования суперяхт.

«Это хороший бизнес, и новых игроков к нему привлекает иллюзия легкой прибыли. Но мы, ветераны в этой области, хорошо понимаем, что хотя страховых случаев может быть очень мало, размер выплат по ним зачастую огромен, — объясняет Никола Кингман. — Этот факт может стать шокирующим сюрпризом для компаний-новичков».

ЦЕНОВАЯ ВОЙНА

Текущий баланс страховых премий и выплат все же позволяет страховщикам зарабатывать. Анна Баум, директор по маркетингу Pantaenius, считает, что хорошие статистические показатели безопасности суперяхт помогают уменьшать страховые премии и сводят к минимуму число исков. Современные суперяхты действительно весьма безопасны с точки зрения страхования, поскольку их эксплуатация регулируется множеством норм и стандартов, а катастрофические потери вроде тонущей *Yogi* случаются крайне редко.

Не все страховые компании хорошо разбираются в нюансах страхования суперяхт



Рост конкуренции вынуждает компании пересматривать ценовую политику ради сохранения бизнеса. «Страховые взносы уменьшаются, а предлагаемое за эти деньги покрытие расширяется», — подтверждает Ричард Пауэр. — Причем это происходит вопреки росту стоимости ремонта, сложностям с подержанными судами и неизменному среднегодовому количеству страховых случаев».

Сегодня стоимость страховки для суперяхт находится на рекордно низком для последних лет уровне, чему во многом способствовало разрастание этого сегмента в кризисный период. В итоге люди стали выбирать страховую компанию исходя преимущественно из стоимости полиса, а не из результатов экспертного сравнения покрытий, да и сами страховщики сконцентрировались исключительно на том, как сформировать наиболее выгодное предложение.

К сожалению, экономия на стоимости полиса приводит судовладельцев к несравнимо большим расходам при наступлении страхового случая.

«Если человека беспокоит только низкая цена страховки, то, скорее всего, он столкнется с ограниченными выплатами», — говорит Никола Кингман. — При этом любой страховой случай сильнее влияет на страховую историю клиента, что в итоге все равно рано или поздно приведет к росту цен».

Здесь есть и другой побочный эффект. При низких ценах и растущем уровне расходов на рядовые страховые случаи компаниям приходится постоянно изымать средства из страхового фонда, поэтому средств на покрытие крупного ущерба остается существенно меньше.

Главным фактором при выборе страховой компании должна быть не цена полиса, а уровень сервиса, правила страхования и репутация в плане выплат по страховым случаям.

Анна Баум, директор по маркетингу Pantaenius

«Многие страховщики стремятся работать с суперяхтами, не до конца понимая, насколько этот рынок компактный и насколько здесь важен специфический опыт в отношении разработки покрытий и урегулирования убытков», — подтверждает Томас де Кампу, страховой менеджер ANP Yacht Insurance.

Принимая во внимание, что 2016 год начался для страховщиков достаточно тяжело, можно ожидать скорого роста цен на полисы.

«Рынок диктует цены, и страховщики должны постоянно следить за ними», — поясняет Анна Баум. — Однако главным фактором при выборе компании все же должна быть не цена, а уровень сервиса, правила страхования и репутация в плане выплат по страховым случаям».

НА СУШЕ ОПАСНЕЕ?

Ремонт и рефит суперяхт всегда составляли проблему для страховых компаний: в процессе работ повышается вероятность возникновения пожаров. Зачастую собственный полис страхования ответственности верфи не покрывает стоимость находящегося там судна, поэтому она старается перенести максимум ответственности на страховую компанию или владельца через подписание отказа от суброгации.

«Верфь предпочитает заполучить отказ от суброгации, однако страховщики не хотят подписывать такие документы, ибо тогда при наступлении страхового случая их возможности уменьшаются», — поясняет Томас де Кампу. В этом случае страховщик и владелец не смогут получить компенсацию от верфи за причиненный ущерб, если только не будет доказана абсолютная халатность с ее стороны».

Обычно страховой полис покрывает одни и те же риски вне зависимости от того, находится яхта в море или в доке, однако важно проверить договор с верфью на предмет полного страхования ремонтируемого судна.

«Необходимо тщательно изучить контракт, выяснить, требуется ли отказ от суброгации, и обсудить все это с вашей страховой компанией», — советует судовладельцам Анна Баум. — Имейте в виду, что стоимость полиса может измениться, особенно если планируются «горячие» (пожароопасные) работы».

Под такими работами подразумеваются сварка, клепка, использование автогена и других инструментов и технологий с открытым огнем, поскольку страховщики видят в них источник повышенных рисков. Кроме того, удорожать полис могут и иные факторы, например привлечение субподрядчиков — ведь дополнительные риски от их участия с трудом поддаются оценке.

Как правило, страховое покрытие корпуса судна уже включает определенный перечень стандартных сервисных процедур, но вот рефит и масштабный ремонт покрывают далеко не все полисы. Именно поэтому до подписания любых касающихся рефита документов важно сообщать вашему стра-

Экономия на стоимости полиса может привести к несравнимо большим расходам

UNDER THE HIGH PATRONAGE OF HSH PRINCE ALBERT II OF MONACO

mys

MONACO YACHT SHOW



HOUSE OF
FINE YACHTING

— PORT HERCULES, MONACO —

28 SEPTEMBER
1 OCTOBER
2016

ховщику все детали предполагаемого вмешательства. И не факт, что стоимость страховки автоматически вырастет, — все зависит от конкретной страховой компании.

Описанные правила игры установились в индустрии с конца 2000-х годов, и если владельцы или их представители, ответственные за проведение рефита, забывают уведомлять страховых агентов, то ответственность целиком ложится на них. Известен случай, когда капитан подписал предложенный верфью контракт с отказом от суброгации, не проконсультировавшись со страховой компанией, а во время ремонта суперяхта была уничтожена пожаром.

Если вам все же не удастся убедить верфь взять страховку ремонтируемого судна на себя, тогда стоит принять ряд дополнительных мер. Например поинтересоваться, проведен ли на верфи аудит безопасности (в первую очередь пожарной) согласно сюрвейерской форме JH143. Без него лишь немногие страховщики согласятся принять на себя риски верфи. Также важно уведомить страховую компанию, в течение какого срока яхта будет находиться в доке и какие работы планируются. Кроме того, не помешает заключить типовой контракт ICOMIA о выполнении ремонта или рефита.

За последние пять лет количество страховых компаний и брокеров значительно выросло, и эта ниша стала чрезвычайно тесной.

Никола Кингман, специалист по страхованию Yachtowners — The Shipowner's Club



СТРАХОВАТЬ ЛИ ЭКИПАЖ?

За последние десять лет ситуация со страхованием экипажей яхт заметно усложнилась. В 2006 году Международная организация труда (МОТ) приняла «Конвенцию о труде в морском судоходстве» (КТМС), которая объединила современные нормы и рекомендации в этой области.

«С принятием КТМС все поняли, что страхованию команды необходимо уделять не меньше внимания, чем страхованию самого судна, особенно на крупных, работающих в чартере суперяхтах», — рассказывает Анна Баум.

«Конвенция о труде в морском судоходстве» вступила в полную силу в 2013 году и действует на уровне законов в 30 странах (включая РФ. — Прим. МВУ), которые ее ратифицировали. С этого момента члены экипажей судов водоизмещением 500 и более регистровых тонн, выполняющих международные рейсы под флагом одной из этих стран, обязаны иметь Морской трудовой сертификат. КТМС регламентирует минимальный возраст моряков, трудовое соглашение, объем рабочих часов и отдыха, выплату зарплат, ежегодный оплачиваемый отпуск, порядок репатриации по окончании контракта, питание на борту, защиту здоровья, гарантию безопасности, а также предотвращение несчастных случаев и подачу жалоб. Таким образом, закон вынуждает владельцев крупных яхт страховать свой экипаж.

«Прежде мы редко сталкивались с просьбами выдать полис со страховым покрытием для членов команды яхты, а сейчас это уже стало нормой», — вспоминает Никола Кингман.

Страхованию команды суперяхты следует уделять не меньше внимания, чем страхованию самого судна



ВСТРЕЧИ ДЛЯ БИЗНЕСА. ОТДЫХ ДЛЯ СЕБЯ.

Отель, в котором продумана каждая деталь вашего полноценного отдыха и предусмотрено все необходимое для успешного ведения бизнеса.

234 НОМЕРА
4 КОНФЕРЕНЦ-ЗАЛА
ЧАСТНАЯ ПЕРЕГОВОРНАЯ КОМНАТА
ПРЕДСТАВИТЕЛЬСКАЯ ГОСТИНАЯ
РЕСТОРАН АМЕРИКАНСКОЙ КУХНИ
ЛОББИ-БАР "GOSTINAYA"
ФИТНЕС-ЦЕНТР



МОСКВА MARRIOTT ОТЕЛЬ НОВЫЙ АРБАТ

121099, РОССИЯ, МОСКВА, УЛ. НОВЫЙ АРБАТ, 32

+ 7.495.734.7000

www.moscowmarriottarbat.com



MARRIOTT
MOSCOW
NOVY ARBAT



Последствия инцидента с яхтой могут быть самые тяжелые, особенно если это пожар, а яхта не застрахована надлежащим образом



В страховую компанию необходимо сообщать о смене флага, капитана, классификационного статуса яхты, региона базирования...

Томас де Кампу, страховой менеджер
ANP Yacht Insurance

Налаженное взаимодействие между владельцем яхты и страховой компанией — ключевое условие для спокойствия обеих сторон

Минимальная страховка команды обязана покрывать затраты на медицинское обслуживание, и это даже не обсуждается.

«Правила гласят: члены экипажа должны иметь быстрый доступ к медицинской помощи, сравнимый с тем, который есть у сотрудников на суше, — поясняет Анна Баум. — По стандартам в нее входит бесплатная стоматологическая помощь, посещение врача и необходимые медицинские процедуры. Более того, сотрудники должны иметь возможность проходить диспансеризацию и обращаться за превентивными консультациями».

Не все требования КТМС напрямую связаны со страхованием, однако страховые компании предпочитают расширять покрытия, чтобы те максимально соответствовали стандартам.

«Экипаж теперь может быть уверен в том, что ему будет оплачена репатриация, а также обеспечены страховые выплаты в случае смерти или долгосрочной нетрудоспособности, — объясняет Никола Кингман. — Кроме того, КТМС позволяет вводить страхование от невыплаты зарплаты, поэтому риск того, что члены экипажа недобросовестного судовладельца окажутся в трудной ситуации, сходит на нет».

Особняком стоят американские экипажи, поскольку на них распространяется «Закон о доступном здравоохранении» (Affordable Care Act, ACA), известный как Обама Care. В нем оговаривается помощь, например, при беременности (нестандартная на суперяхте ситуация!) и других связанных со здоровьем случаях, которые отсутствуют в КТМС. Этот закон обязывает всех американских граждан иметь медицинскую страховку ACA, а ее отсутствие карается денежным штрафом. Соответственно, положение дел для американских экипажей усложняется, так как полисы ACA не распространяются на членов команды за пределами США, и им приходится оформлять сразу две страховки.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Важно понимать, что налаженное взаимодействие между владельцем яхты и страховой компанией — ключевое условие для спокойствия обеих сторон. Размер страхового покрытия для крупной яхты зависит от множества факторов, среди которых модель эксплуатации судна, регион плавания, численность и национальность членов экипажа.

«Менеджеру яхты следует постоянно находиться в контакте со страховым агентом, — поясняет Томас де Кампу. — Необходимо сообщать в страховую компанию о смене флага, капитана или классификационного статуса; о переходе в новый регион базирования или появлении на борту водных «игрушек» нового типа».

При оформлении страховки стоит до последней буквы вычитывать напечатанные мелким шрифтом сноски, и если какие-то условия договора непонятны, требовать их детального разъяснения. Справедливости ради стоит сказать, что все больше страховых компаний пересматривают свои типовые контракты, упрощая терминологию, избавляясь от скрытых смыслов и нечитаемых сносок, чтобы клиенты могли правильно понимать написанное.

Сегодня страховка суперяхт в основном предполагает максимальное покрытие и учитывает множество непредсказуемых и необычных обстоятельств, которые могут иметь место. Обойдется такой полис дороже, но основное его преимущество в том, что страхователю не приходится самостоятельно доказывать необходимость выплат по возмещению ущерба, как это происходит в случае полиса с ограниченными рисками.

Однако не стоит думать, что оформив такой полис, вы гарантированно получите выплату, что бы ни случилось с вашей яхтой. В договоре страхования мелким шрифтом все равно будут перечислены исключения, и к изучению этого важного документа требуется подходить весьма ответственно. МВУ

Ваши преимущества



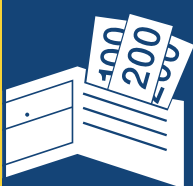
...общение со специалистами по страхованию яхт!

Более 80 000 владельцев яхт доверяют нам и нашим страховым решениям.



...быть действительно понятым!

Вы общаетесь с экспертами по страхованию водного транспорта, а не с анонимным контактными центром.



... безопасность в финансовом отношении!

Если ваша лодка застрахована у нас, то вы знаете, какую страховую сумму получите при полной ее потере.

24/7



...не оказаться одному в экстренном случае!

Если мы вам нужны в чрезвычайной ситуации, наши эксперты на связи круглосуточно.

Позвоните нам для предложения
Monaco +377 97 70 12 00
Hamburg +49 40 37 09 10



Germany · Great Britain* · Monaco · Denmark · Austria · Spain · Sweden · USA** · Australia

pantaenius.com

*Pantaenius UK Limited is authorised and regulated by the Financial Conduct Authority (Authorised No.308688)

**Pantaenius America Ltd. is a licensed insurance agent licensed in all 50 states. It is an independent corporation incorporated under the laws of New York and is a separate and distinct entity from any entity of the Pantaenius Group.



Текст Антон Черкасов-Нисман

Джулия Стюарт, директор Imperial Yachts: Важно понимать, с кем работают страховые компании, чем различаются их предложения и какую поддержку они могут оказать

Какие услуги, связанные со страхованием, предлагает клиентам Imperial Yachts?

Прежде всего, это помощь с оформлением самой страховки — чрезвычайно важная и необходимая услуга. Мы сотрудничаем с лучшими страховыми брокерами рынка, включая компании OnlyYacht и Willis, и получаем для наших клиентов самые выгодные для них контракты, в том числе и в отношении размера страховой премии. Мы должны быть уверены, что требования клиентов выполняются всегда и полностью, поэтому регулярно ведем переговоры с партнерами на предмет предоставления приоритетных услуг, например в случае повреждения судна или ошибки экипажа.

Есть ли заметные изменения на рынке страхования суперяхт за последние пять лет?

Услуги страхования сегодня стали гораздо более детализированными и сфокусированными, а произошло это, в первую очередь, из-за повышения точности требований клиентов. Сегодня один из наших уважаемых партнеров — компания OnlyYacht — находит и создает самые выгодные страховые продукты для управляемого Imperial Yachts флота, хотя прежде с этим были определенные сложности. Мы практически ежедневно имеем дело с профессионалами в области страхования: солидными, признанными регистром Ллойда компаниями — и с каждым днем все больше и больше уверены в предлагаемых ими страховых продуктах.

Что предпочитают ваши клиенты: полную страховку с максимальным покрытием или полисы с определенным перечнем рисков?

Мы всегда говорим клиентам: должны быть застрахованы все риски! Предсказать все возможные неприятные ситуации трудно, но стоимость страховки в любом случае несоизмеримо меньше затрат на устранение непредвиденных повреждений.

Ваши клиенты обращаются к вам за помощью, перед тем как подать страховой иск? Какую роль в этом случае играет яхтенный брокер?

Да, они всегда приходят прежде к нам, поскольку знают, что наша квалифицированная команда профессионалов может быстро проинспектировать судно. Мы моментально налаживаем связь между верфью, страховой компанией и вовлеченными третьими сторонами. Открытое и конструктивное общение всех участников — самое важное условие при наступлении страхового случая, позволяющее свести к минимуму издержки клиентов.

Поскольку Imperial Yachts также оказывает услуги подбора экипажа, что вы думаете о новых законах, которые обязывают судовладельца страховать всех членов команды согласно требованиям КТМС?

Неважно, требует ли этого КТМС или другие правила, — весь экипаж должен иметь специально подобранное страховое покрытие, ведь по закону судовладелец несет ответственность за команду и гостей на борту. Страховые продукты, которые мы согласовываем с OnlyYacht и Willis, соответствуют всем требованиям КТМС, и переход на новые правила прошел для наших клиентов абсолютно безболезненно.

Что бы вы изменили на рынке страхования крупных частных яхт, если бы у вас появился шанс это сделать?

Во-первых, следовало бы детально разъяснять, из чего складывается страховая премия. Однако деньги — не самая большая проблема. Гораздо важнее понимать, с кем работают страховые компании, чем различаются их предложения и какую поддержку они могут оказать. Страховщики должны быстро адаптироваться к постоянно меняющимся запросам рынка суперяхт.

Что бы вы посоветовали потенциальным покупателям суперяхт в отношении страхования их судов, водных «игрушек» и экипажа?

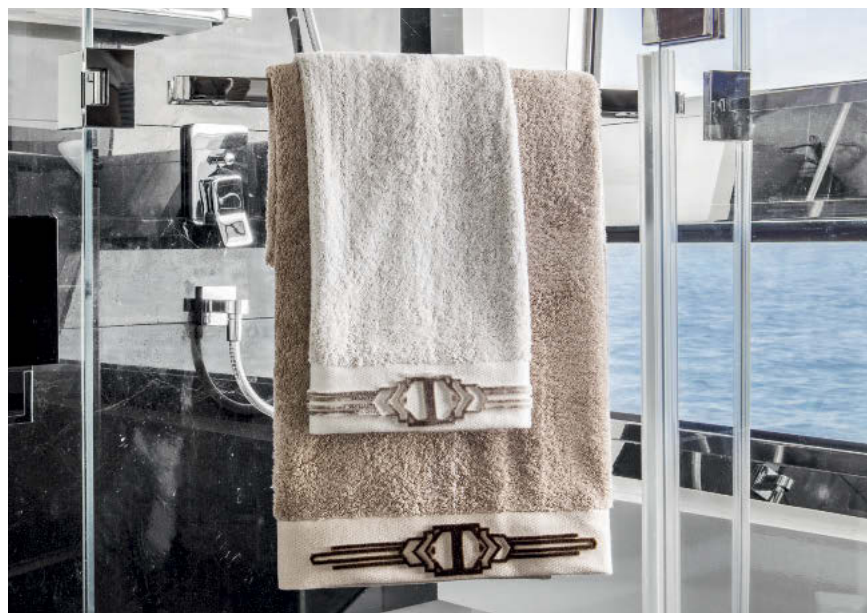
Прежде всего, никогда не экономить на страховке. Страховой договор — важнейший документ, и каждый его пункт должен быть обязательно проверен. Для нас это бескомпромиссное требование, поэтому мы всегда уверены, что клиент заключил юридически правильный договор с надежной, имеющей хорошую репутацию компанией, признанной регистром Ллойда. И клиенты уважают нашу работу, поскольку мы всегда находим для них оптимальные решения.

**Страховой договор —
важнейший документ, и каждый
его пункт должен быть
обязательно проверен**



Togas

HOUSE OF TEXTILES
EST. 1926



ПРИЗРАК В МОРЕ

Может ли 100-футовая моторная яхта разогнаться до скорости пятьдесят с лишним узлов? Новая водометная *Spectre* («Призрак») итальянской верфи AB Yachts способна на это.

Текст Ольга Селезнева Фото AB Yachts





Длина 100 ф (30,48 м)	Водоизмещение 56 т	Максимальная скорость 53 узла
Ширина 22 ф (6,60 м)	Двигатели 2 × 2600 л.с./ 3 × 1925 л.с.	Запас топлива 12 000 л
Осадка 4 ф (1,20 м)		Запас воды 2000 л



На верфи AB Yachts почти завершена работа над 30-метровой моделью AB 100. Испытания на воде уже состоялись, а мировая премьера яхты пройдет в сентябре в Каннах. 100 футов — «красивая» длина для лодки, хотя верфь строит и куда более крупные суда. Впрочем, новинка привлекает внимание не только круглым цифровым индексом: при своих немаленьких габаритах AB 100 способна развивать скорость 53 узла. Откуда такие фантастические возможности?

AB Yachts — одна из немногих верфей мира, специализирующихся на крупных яхтах с водометами

ХОДОВЫЕ КАЧЕСТВА

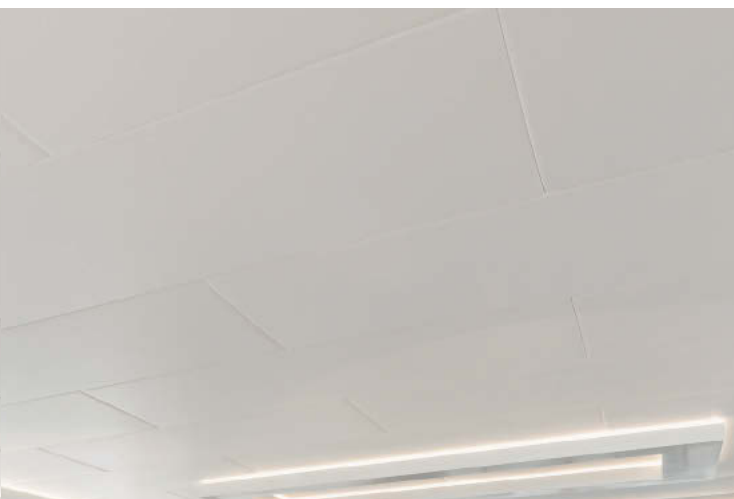
Начнем с того, что AB Yachts — одна из немногих верфей, специализирующихся на судах с водометными двигателями, причем оснащает ими отнюдь не катера, а весьма крупные яхты. На сегодня модельный ряд верфи простирается до 145 футов, а в перспективе — яхты длиной 166 и 200 футов. Судя по спецификации, для AB 100 предлагается несколько пропульсивных установок с различными двигателями (двумя или тремя) и различными водометами (соответственно, два или три). Таким образом, скоростные характеристики и расход топлива могут варьироваться в широком диапазоне.

Первый корпус AB 100 был оборудован тремя двигателями MAN 12V по 1900 л.с. каждый и шведскими водометами MJP (Marine Jet Power). Бортовые агрегаты — два MJP 500 CSU (Compact Steering Unit), центральный — MJP 500 Booster (без управляющих заслонок). Индекс «500» означает диаметр водовода в зоне перед импеллером. В этом варианте композитный корпус (стеклопластик, карбон, кевлар) с тремя парами продольных реданов и аккуратной скулой как раз и показал на тесте те самые 53 узла максимальной скорости, которые поражают воображение и позволяют AB 100 претендовать на звание самой быстроходной суперяхты планеты.



Мастер-каюта
устроена на миделе
(от борта до борта)
и располагает
отдельной
гардеробной

Обеденная зона
со столом на восемь
персон в центре
главной палубы



↑
Пост управления
отличается
не только
безупречной
эргономикой,
но и шикарной
отделкой

→
Лобби нижней
палубы

←
Открытая
планировка главной
палубы наряду
с панорамным
остеклением дает
ощущение
невероятно
объемного
пространства



ИНТЕРЬЕР И ПЛАНИРОВКА

Кажется, что такие подвиги по плечу скорее не круизным яхтам с приставкой «супер», а гоночным лодкам с весьма аскетичной в смысле интерьера начинкой. Тем не менее с комфортом на борту AB 100 все обстоит отлично — собственно, ожидать другого от роскошной внешне 100-футовой яхты было бы странно.

Салон главной палубы впечатляет размерами и обилием света. Интерьер первой яхты выполнен с преобладанием светлых оттенков серого, что добавляет еще больше объема. Планировка верхней палубы вполне традиционна: обширная лаунж-зона с диванами и ТВ-экраном 75" при входе; столовая на восемь персон в центре палубы, а впереди — космического вида пост управления с тремя креслами. Его не назовешь рабочей зоной — настолько элегантно он отделан и, конечно, оснащен по последнему слову техники.

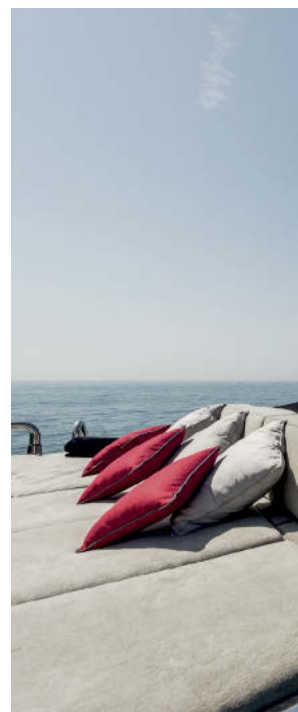
Возле поста управления — трап на нижнюю палубу, где, помимо кают гостей и команды, также располагается камбуз. Мастер-каюта размещена на миделе, во всю ширину корпуса, при этом от моторного отсека ее отделяют ванная и гардеробная комнаты (хорошо в отношении шумоизоляции). Еще три каюты для гостей имеют двуспальные или раздельные кровати, и, разумеется, в каждой каюте — собственный немаленький санузел.



↑
Купальная
платформа
оснащена
гидроприводом

→
В огромном
кормовом кокпите
открытую
обеденную зону
al fresco дополняет
бар у левого борта

←
«Пляжный клуб»
в корме добавляет
площади купальной
платформе



Отсек экипажа, рассчитанный на четверых, занимает носовую часть корпуса. К помещениям команды примыкает камбуз и трап, ведущий наверх; таким образом, экипаж может свободно перемещаться между всеми рабочими зонами, не тревожа гостей. Также сюда есть прямой доступ непосредственно с палубы.

ЭКСТЕРЬЕР И ПАЛУБА

Открытые пространства AB 100 тоже впечатляют. Кормовой кокпит с баром и трансформируемой зоной отдыха на транце просто огромен; кстати, под ним располагается гараж — весьма вместительный, учитывая, что в корме не пришлось делать отсек экипажа. Более того, он превращается в «пляжный клуб», добавляя площади внушительной купальной платформы.

Стоит пройти по палубе в нос, как обнаруживается еще одна просторная зона отдыха под открытым небом — с лежаком, диваном, столиками и тентом. Таким образом, где бы ни оказалась яхта и как бы ни была она пришвартована (или поставлена на якорь), всегда можно найти «место под солнцем», скрытое от любопытных посторонних взглядов.

Уровнем выше — неожиданно просторный флайбридж. «Неожиданно» потому, что он так вписан в профиль яхты, что со стороны выглядит совсем небольшим. Тем не менее здесь поместились верхний пост управления, обеденная зона, угловой диван и две большие секции лежаков для загорающих. Это огромный

Со стороны флайбридж не выглядит большим, но здесь уместились обеденная зона, лежаки и пост управления

Камбуз расположен на нижней палубе и примыкает к отсеку экипажа

Носовая зона отдыха остается приватным местом, даже когда яхта пришвартована кормой в марине



Открытые палубные пространства яхты AB 100 впечатляют как площадью, так и компоновкой



53

узла

Такую скорость, по информации верфи, яхта AB 100 развивает с тремя дизелями MAN 12V по 1900 л.с. каждый

плюс для спортивной яхты, где «верхний этаж» обычно большим не бывает.

Выглядит AB 100 и правда весьма спортивно, что подчеркивает двухцветная окраска: более темный корпус и светлая надстройка. Вообще верфь предлагает разные ее варианты: в серебристых, бронзовых, жемчужно-серых тонах. Наверняка можно будет обсудить и другие решения. Учитывая, насколько экстраординарна эта лодка, верфь располагает широчайшими возможностями кастомизации, чтобы сделать это удивительное творение инженерной и дизайнерской мысли максимально соответствующим характеру будущего владельца.

Кстати, не стоит думать, что подойдет AB 100 только для стремительных бросков на короткие расстояния. Верфь обещает запас хода без дозаправки около 550 миль на крейсерской скорости 36–40 узлов. А если еще учесть впечатляюще малую благодаря водометам осадку (всего 1,20 м), становится понятно, почему у подобных яхт множество преданных поклонников: с такими данными можно открывать для себя места, куда другие яхты близких габаритов даже подойти не осмелятся. MBY



Длина
92 ф (28,06 м)

Ширина
21 ф (6,55 м)

Осадка
7 ф (2,13 м)

Водоизмещение
(с половинной загрузкой)
84,7 т

Запас топлива
12 000 л

Запас воды
1750 л

**Максимальная
скорость**
26 узлов

Двигатели
до 2 × 1950 л.с.

Стоимость в Европе
от £ 5 900 000

ДЕБЮТ

*Верфь Sunseeker Yachts готовится к сезону осенних
боат-шоу: в сентябре состоится мировая премьера
Sunseeker 95 Yacht — сногшибательной новинки с огромным
потенциалом индивидуализации.*

Текст **Ольга Селезнева** Фото **Sunseeker Yachts**



В линейке британской верфи Sunseeker 95 Yacht заменит весьма успешную, выпускающуюся уже много лет модель Sunseeker 28M Yacht. Банально, но факт — время не стоит на месте: даже супер-успешные модели требуют обновления по причине появления новых материалов, технических решений и, разумеется, меняющейся моды и тенденций рынка. Поэтому разработка Sunseeker 95 Yacht велась не только с целью привести к одному знаменателю дизайн всего модельного ряда, в котором за последние годы появилось немало новинок, и дело отнюдь не ограничилось легким «фейслифтингом». Даже если просто сравнить внешность двух яхт, становится понятно, что изменилось многое.

НОВЫЙ ПОДХОД

Нетрудно заметить, что длина у обеих яхт одинаковая, хотя и обозначена по-разному: у новой — в футах, у предыдущей — в метрах. Но один взгляд на архитек-

туру 95 Yacht позволяет понять, что теперь это совершенно другие 28 метров. Если Sunseeker 28M Yacht имела стандартную трехпалубную конфигурацию: нижняя палуба, главная и флайбридж, — то Sunseeker 95 Yacht уже относится к типу RPH (Raised Pilot House) с типичным для крупных яхт постом управления, расположенным между уровнями главной и верхней палубы.

Благодаря такому решению каюта владельца оказалась в носовой части главной палубы, а нижняя палуба отдала только под гостевые каюты. Появившееся дополнительное пространство позволило разместить на борту 10 человек в пяти каютах (не считая экипажа), но это лишь один из вариантов планировки, больше подходящий для чартера, где важна максимальная пассажироместимость. Также для Sunseeker 95 Yacht разработаны трех- и четырехкаютная версии.

Вариантов планировки нижней палубы несколько: четыре одинаковые каюты; одна VIP-каюта плюс пара

95 Yacht — впечатляющая новинка с огромным потенциалом индивидуализации

гостевых; два огромных VIP-сьюта, по площади и комфорту не уступающих мастер-каюте...

Кстати, не стоит отказываться от предлагаемых верфью откидных «пульмановских» коек второго яруса в гостевых каютах. В сложенном состоянии они не выделяются на переборке, а в разложенном позволяют довести вместимость яхты до максимально возможной — 12 человек. Не вредно, если на борту вдруг окажется много детей или все друзья разом решат составить вам компанию в море.

Что касается апартаментов владельца (это именно апартаменты), то они располагаются в два «этажа»: сама каюта на главной палубе, а ванная и гардеробная — уровнем ниже. Чем еще хороша каюта владельца на главной палубе, так это крупноформатным остеклением, площадь которого «работает» на 100% — часть фальшборта напротив окон вырезана, что дает хороший обзор на окружающие пейзажи (для безопасности предусмотрен релинг).

ИНТЕРЬЕР

В отделке интерьера помещений простора для фантазии оказалось еще больше.

У Sunseeker Yachts давно существует подразделение Bespoke, которое готово разработать полностью индивидуальный интерьерный дизайн вашей яхты. В салоне можно менять расстановку и конфигурацию мебели, разве что придется учитывать наличие откидного балкона на правом борту, расположенного в центральной части корпуса. Балкон, разумеется, опциональный, но отказываться от него просто неразумно, учитывая



←
Напротив окон мастер-каюты вырезана часть фальшборта: вид на море просто отменный

3 варианта

планировки нижней палубы позволяют разместить здесь от двух до четырех кают, что удобно как для чартера, так и для приватного использования



↑
Панорамное остекление салона
дополнено прозрачными
дверями, ведущими на откидной
балкон по правому борту,
напротив столовой

↓
Вариант интерьера гостевой
VIP-каюты нижней палубы



какой вклад она вносит в атмосферу на борту в прямом и переносном смысле. Если раньше пообедать на воздухе удавалось только в кормовом кокпите, то теперь это можно сделать и в главной столовой, которая благодаря балкону превращается в террасу. Ну а кокпит — чудесное место для коктейлей, тем более что сюда можно добавить опциональный бар.

Что касается рабочих зон, то они тщательно спрятаны и вместе с тем организованы так, чтобы команда могла работать и перемещаться по лодке, оставаясь незаметной для гостей. Огромный камбуз с рабочей и сервировочной зонами разумно вписан между столовой, дневным санузлом и трапом, ведущим в рубку. Кроме того, из камбуза есть выход на палубу, откуда экипаж может попасть в свои помещения, расположенные в корме (вход с транца). Это пара вполне комфортабельных двухместных кают, немаленький санузел, собственная мини-кухня и зона отдыха с динеттой и телевизором.

ПОД СОЛНЦЕМ

Как и на большинстве крупных яхт, попасть на флайбридж Sunseeker 95 Yacht можно двумя «путями» — из кокпита и из рубки; второй путь в большей степени

↑
Дизайн интерьера
может быть
полностью
индивидуальным
для каждой яхты:
этим занимается
подразделение
Bespoke

→
Гостевые каюты
с разделенными
кроватями можно
дополнять
«пульмановскими»
койками второго
яруса



удобен для команды и позволяет капитану быстро добраться к открытому посту управления, а экипажу — не вторгаться в пространство гостей.

Как и в случае с другими зонами яхты, компоновка флайбриджа гибкая. Верфь подготовила несколько версий планировки, но, по сути, «переиграть» и свободно «двигать» можно почти все. Единственное, что не следует трогать из технологических соображений, — верхний пост управления, расположенный на флайбридже по правому борту.

Базовая планировка предполагает просторную обеденную зону, бар и обширный лежак для загорания, а дальше варианты: установить джакузи, поменять конфигурацию упомянутого бара, предусмотреть трансформацию динетты еще в один «пляж», свободно расставить шезлонги или установить кран-балку для спуска на воду водных «игрушек»... Кстати, в кормовой части флайбриджа легко умещается тендер или пара гидроциклов. Но ничто не мешает иметь на борту и то и другое, используя для хранения водной техники купальную платформу с гидравлическим приводом.

Помимо флайбриджа, есть еще альтернативная открытая зона отдыха на носу яхты. Здесь располагаются диван и стол, причем нет никакой нужды снабжать все это механизмом трансформации в лежак для загорания: выше есть целый «пляж», расположенный на уровне рубки, — еще один плюс яхт типа Raised Pilot House.

ХОДОВЫЕ КАЧЕСТВА

Должна ли яхта таких размеров быть быстроходной? Для судна такого класса водоизмещением почти 85 тонн, пожалуй, самое главное — удачно найденный баланс между скоростью и дальностью плавания. Понятно, что

У яхты идеальный баланс между скоростью и дальностью плавания



↑
Мастер-каюта располагается на двух уровнях, с ванной и гардеробной внизу

→
Огромный камбуз имеет отдельные рабочую и сервировочную зоны

←
Купальную платформу на гидротриводе также можно использовать для хранения водной техники





↑
Выделенная рубка
располагается
между уровнями
главной палубы
и флайбриджа

←
Ванная комната
гостевой VIP-каюты



На Sunseeker 95 можно реализовать практически любые пожелания заказчика.

Кирилл Шабалов, управляющий директор
Sunseeker Russia



при почти 100 футах длины больше оснований ожидать высокой автономности, но строить тихоходные лодки совершенно не в традициях Sunseeker.

Максимальная скорость 26 узлов, на наш взгляд, — идеальный показатель для такой яхты. Хотя, конечно, многое зависит от моторной установки. Как обычно, Sunseeker Yachts не ограничивает выбор заказчика парой-тройкой опций, регламентируя лишь максимальную суммарную мощность двигателей — до 3900 л.с. Это хорошо известная политика верфи, введенная в обиход очень давно, так что заказчик вправе выбирать любую марку в зависимости от собственных потребностей и предпочтений. Из уже предложенного максимально мощными будут сдвоенные MTU 12V 2000 M94 (1920 л.с., 2450 об/мин). А указанный верфью запас хода 1250 миль на скорости 10 узлов — навскидку это все западное Средиземноморье, от Сицилии до Гибралтара.

Что еще стоит упомянуть? Плавниковые стабилизаторы качки последнего поколения, новейшую навигационную электронику, хардтоп... И в заключение отметим небольшую для столь крупной яхты осадку 2,13 м, что в имперской метрической системе составляет ровно семь футов. А мы пожелаем новинке от Sunseeker еще столько же под килем — у 95 Yacht определено большое будущее. **IMBY**

ИНТЕРВЬЮ MBY

Без этих людей мир яхтинга не стал бы таким интересным и полным.



Николай Смыслов:

Не знаю, что люблю больше — парус или мотор. Мне нравится наблюдать стихию, яхтенную жизнь, людей — мне на них везет.

У вас большой опыт в экстремальных видах спорта и путешествиях. Как в этом списке появился яхтинг?

— Я занимался мотокроссом, парашютным спортом, горными лыжами, летал на самолете... Как-то мы с женой путешествовали на машине по Скандинавии и остановились в отеле рядом с яхт-клубом. Яхты произвели на нас такое впечатление, что на предложение покататься мы тут же согласились. В общем, когда вернулся в Питер, сказал брату: «Хочу яхту!».

Назначили встречу с дилером; он был очень важным и предложил нам две английские лодки: 45 и 50 футов. Они мне понравились, но показались великоваты и дороговаты, тем более что в рассрочку мне отказали. А позже в Москве мы увидели итальянский 39-футовик... Поздняя осень, холод жуткий, флайбридж завален листвой. Лодку потом, конечно, подготовили и помыли, но это было уже неважно — я влюбился с первого взгляда. Всю зиму ее переделывал: флайбридж, диван, стол, холодильник, музыку. Переделывать лодки — отдельное хобби: мне нравится комфорт. Когда речь о доме или квартире, все время вмешивается жена, а я иду на поводу. Но на лодке интерьеры только мои!

И как первый опыт?

— Еле дождался следующей весны, спустили лодку на воду... И тут я заболел болезнью всех начинающих яхтсменов — потянуло в большие размеры. Сейчас-то я гигантоманией не страдаю, но тогда захотел лодку побольше. Сам еще не управлял, был капитан, и сразу стало ясно, что на борту нас слишком много. Капитана девать некуда: хоть за борт выбрасывай. Но кто будет рулить? В итоге поменял 39 футов на 58, и тоже капитально переделал лодку: новая мебель, управление светом и мультимедиа с iPad...

Но тут появилась *Exodus* — стальная моторная яхта, построенная Timmerman на Московском ССЗ. И я опять влюбился. *Exodus* — он теплый; прикоснулся к борту — и такое впечатление, что он говорит: «Возьми меня, я буду служить тебе верой и правдой». Я романтик, как, наверное, все, кто увлечен яхтингом. На *Exodus* мы не раз прошли Волгу, бывали на Ладоге...

Как возник интерес к парусу?

— Года четыре назад я ездил в Дюссельдорф, смотрел моторные лодки. И стало мне скучно: в тот раз не было особенных новинок. Захотелось все кардинально поменять, и тогда меня повели смотреть парусники. Я загорелся, хотя до этого парусные лодки не пробовал. Предложили съездить на регату в Хорватию — и как же мне это понравилось! Так я и купил парусную Moody 45.

Начал в Питере, потом перевез лодку в Испанию, где много ходил и тренировался. Чему-то научился на регате, а потом уже самостоятельно, по книгам. Из моря мы тогда не вылезали: в любую погоду, удобное и неудобное время тягали паруса. То правильно, то неправильно, то нас накренило, то лодка не едет. Все сами,

без шкипера, можно сказать, хулиганили. Естественно, сначала без прав — их там никто и не спрашивает, если лодка своя.

Потом мы выучились, сдали теорию, практику и сейчас многие вещи делаем почти профессионально. Вся моя команда — изначально «моторщики» с речки; теперь они стали моряками. Сейчас Moody 45 стоит в Доминикане, мы на ней ходили в океан. Там хорошо, стабильные ветра: как задуло — иди в галфвинд хоть в одну сторону, хоть в другую. Песня!

Выходит, у вас целый флот...

— Как-то купил еще моторную Apreamare. Лодка своеобразная, замучила проблемами. К счастью, на Майорке мне предложили обменять ее на красавицу *Garuda*, парусный Swan 101. Ей 30 лет, и тогда она была в ужасном состоянии. *Garuda* — удивительная лодка, совершенно особенная. Это первая яхта, которую выпустили к 20-летию верфи Nautor's Swan, и первая их суперяхта. Мачта — 40 метров, толщина корпуса на днище — 8 сантиметров. Чтобы установить новые кингстоны, пришлось их наваривать — сейчас такие уже не делают.

К нам даже приезжал человек с верфи Nautor's Swan, который ее строил, — посмотреть на предмет рефита. Но верфь не смогла предложить ничего дельного ни по срокам, ни по оборудованию. Так что справлялись сами и часто возили в Испанию мастеров из России. Приходилось мудрить. Решили заменить крышки лебедок и безуспешно пытались заказать у англичан. В итоге отливали их на российском заводе, потом сидели и чистили напильником — отлично получилось! Они из такого материала, что кувалдой не разбить! Теперь лодка как новенькая. Моторам Mercedes 30 лет, но работают как часы; дымят слегка, но такие они с рождения. Сейчас *Garuda* и *Exodus* — мои любимцы.

Я все время готов яхты доделывать и переделывать. Недавно нашел еще катер. Ему 20 лет, и он почти сгнил, но мы собираемся сделать из него конфетку. Тоже жду с нетерпением.

Все эти лодки — для круизного яхтинга, а погоняться нет желания?

— Мне больше нравятся дальние путешествия. Но, думаю, следующей осенью пойдем на *Garuda* на регату ARC (трансатлантическая гонка для круизеров. — Прим. МВУ). Хотели еще в прошлом году, но яхта довольно старая; мы многое отремонтировали, но недочеты еще оставались и полезли, когда мы стали интенсивно лодку эксплуатировать. Приглашают гоняться регулярно, но лишь в этом году *Garuda* перестала нас подводить. Конечно, может, еще что-нибудь выкинет — лодка капризная. Как-то я на нее разозлился: «Будешь так себя вести — утоплю!». Подействовало, и сейчас она выглядит роскошно.

С детьми лучше на моторной яхте в штиль, а парусник — он для мужской компании. Главное — найти время

Вся моя «моторная» команда влюбилась в парусный яхтинг

На *Garuda* у вас профессиональный капитан?

— Капитан есть, и это я. У меня лицензия RYA Yachtmaster Offshore, хотя она действительна на лодку длиной до 24 метров. Но как владелец я имею право управлять своим судном независимо от длины. Вся команда тоже влюбилась в парусный яхтинг: мой капитан-«моторщик» выучился на Coastal Skipper. Семье нравится: жена очень любит яхтинг. Оба сына активно занимаются парусом — самостоятельно ходят в офшорные переходы. А еще у меня пять внуков...

Когда впервые решили попробовать парус, не казалось, что это ужасно сложно?

— Ох, там было столько веревок... не знаешь, что дергать. (Смеется.) Особенно я опасалась маленьких спортивных лодок: кажется, там веревок больше, чем на *Garuda*. Сейчас понимаю, что все не так плохо, и с такими тоже справлюсь. На *Moody* 45 могу уже и один. А вначале был ужас: мы боялись крена, скорости, ветра в морду. Потом начало нравиться. Когда понимаешь возможности лодки, приходит ощущение, что парусник очень безопасен: если что-то с мотором, всегда можно дойти на парусах. Если что-то не так с этими парусами, можно дойти на других. Сейчас, готовясь к трансатлантике, мы уже гораздо лучше понимаем все требования к оснащению лодки, что с собой брать и так далее.

Всегда считалось, что парусное и моторное «сообщества» — это совершенно разные люди с непохожим стилем жизни и интересами. Каково ваше мнение?

— Мне кажется такое разделение довольно искусственным. Один смог себе позволить моторную лодку, другой — парусную. До сих пор немало людей покупают яхты исключительно для престижа и потом почти не отходят от причала. Я хожу много. Дилеры даже шутят: «Ты зачем моточасы наматываешь? Как мы потом твою лодку продавать будем?»

Есть и другие нюансы. На *Garuda* я один в море не выйду — требуется экипаж, друзья. А на моторной яхте мне нужен один матрос. Когда погода свежая, не всегда возьмешь в море всю семью, жену, внуков. Внизу может укачать, а на палубе парусной яхты холодно и детям скучно, особенно не побегаешь. Им проще на моторной лодке в спокойную погоду.

→ По России удобнее ходить на моторной яхте



Еще расстояния: если идти, например, 100 миль, то под парусом мы дойдем в лучшем случае за полсутки, какой бы ни был ветер. А на глиссирующей яхте понадобится часов пять. Парусник — он для мужской компании, и мы здорово чувствуем себя там. Всегда есть чем заняться, можно экспериментировать с лодкой, парусами, изменить маршрут. Главное — чтобы было время. К тому же топливо: залили 7 тонн и два года ходим, двигатель включаем редко, только выйти из порта да зайти.

По России так же интересно ходить, как и за границей?

— Да! Честно говоря, я раньше не знал Волгу, приволжские города Ярославль, Казань, Плес — сказочные места. Дон, Онега, Ладога... А какие берега в Карелии! Можно спустить тендер и уйти в заливы — главное не заблудиться! Я даже взял на *Exodus* еще один тендер — на всякий случай, чтобы прийти спасать.

Россия очень интересна. Просто нужно понять, на чем здесь ходить. *Exodus* — идеальная лодка. Скорость всего 10 узлов, зато дальнобойная: 15 тонн топлива хватает на 15 суток безостановочного хода. Стальному корпусу не страшны ни бревна, ни другие помехи. Хорошая звуко- и теплоизоляция: можно ходить до самой зимы, да и зимовать во льду, что мы и делаем. Мы как-то пригнали *Exodus* в Испанию, и оказалось, что смысла держать его там нет. Вернули обратно в Москву. Отличная лодка для наших рек и озер.

От стеклопластиковых лодок я здесь отказался: пока дойдешь до Ивановского водохранилища, уже нужно топливо. И вопрос не в экономии: проблема — найти заправку. Даже воду для душа залить — проблема: набирать из-за борта можно на Онеге, Ладоге, а в каналах она грязная. Разве что с какой-нибудь баржи попросить. Держать на московских водохранилищах круизный парусник бессмысленно; сейчас думаем взять небольшую спортивную SB20, чтобы развлекаться, не уходя далеко.

Как для вас выглядит идеальный день на борту?

— Встать рано утром, выйти в море, увидеть дельфинов, потом отдать где-нибудь якорь, искупаться, позавтракать. Сойти на берег в новом месте, погулять и продолжить поход. Но... Когда я на моторной яхте, прошу, чтоб не было ветра, когда на парусной — чтобы был. А он, зараза, делает наоборот! Однажды на регате в Хорватии мы ждали ветер; по старой традиции принялись скрестить мачту и... наскребили такой шторм! С тех пор больше не рискую. МВУ

← *Garuda* (31 м) — первая суперяхта Swan, построенная в 1986 году





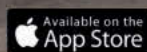
TROIKA CARS

ТАКСИ

В ЛУЧШИХ ТРАДИЦИЯХ
ПЕТЕРБУРГА



+7 (812) 333 8 333
www.troikacars.ru



**МОБИЛЬНОЕ
ПРИЛОЖЕНИЕ**

20% скидка
при заказе через приложение

ХОЧУ ЕЕ!

Вполне возможно, что Princess V58 — самая потрясающая яхта из тех, что были построены на верфи в последние годы: ее дизайн и характеристики свидетельствуют об этом.

Текст Джек Хейнс Фото Лестер Маккарти

Похоже, верфь Princess Yachts и дизайнер яхт Бернард Олесински начали победную серию. Princess S65 линейки Sportbridge (см. статью «Энергия ракеты», МВУ № 2/38, 2016) и флайбриджная Princess 75, недавно показанная на London Boat Show, выглядят самыми привлекательными моделями нынешнего рынка. Их отлично дополняет элегантная Princess V58 Open; она также явно выделяется из флота яхт своего типа и привлекает внимание пропорциями, близкими к совершенству.

Princess Yachts, как правило, весьма осторожна в отношении дизайна и предпочитает эволюцию революции, и Princess V58 демонстрирует идеальный баланс между агрессивностью и изяществом. Это осознаешь еще до того, как ступаешь на борт. Конечно, внешность — это еще не все, но в мире 60-футовых спортивных круизеров она чертовски важна для успеха на рынке.



Длина 60 ф (18,40 м)	Осадка 4 ф (1,27 м)	Запас топлива 2200 л	Категория RCD «В», 18 чел.
Ширина 15 ф (4,70 м)	Водоизмещение 20,2 т	Запас воды 500 л	Дизайн Бернард Олесински/ Princess Yachts



Вокруг большого тикового стола динетты (его высота регулируется электроникой) рассядется немало народа



В удивительно светлой мастер-каюте слева от кровати стоишь в полный рост



Выдвигающийся ТВ-экран (42"), смонтированный в ветбаре, расширяет его функциональные возможности



Динетта внизу больше подходит для завтрака или короткой трапезы, нежели для серьезного обеда



Одна из причин, почему эта яхта, относящаяся к типу Open, выглядит столь шикарно, состоит именно в том, что она открытая. Дизайнерам не пришлось поднимать крышу надстройки с ее угольно-черным свесом над кокпитом, чтобы поместились двери в кокпит и профиль яхты стал более «приводненным». У этой модели есть версия Deck Saloon; несомненно, она тоже станет популярной — продажи младшей Princess V48 Open и ее модификации Deck Saloon распределились примерно поровну. Но здесь мы сосредоточимся на открытой солнцу версии Party, которая представляет собой глубокий реверанс в сторону привычных спортивных круизеров.

ПАЛУБА

Открытый в корму кокпит выглядит как единое обитаемое пространство с дополнительным удобством — снабженной пневмоприводом герметичной сдвижной крышей (тоже немаленькой) с прозрачной вставкой, так что даже в плохую погоду нехватки света в салоне не будет. Неотъемлемая часть столь традиционной компоновки — лежанка для загора на транце; свес надстройки ее не защищает, но тень даст опциональный тент (с электроприводом), который выдвигается из крыши надстройки. Под лежанкой оставлено пространство для гаража, достаточно большого, чтобы держать там тендер Williams 325. То есть вы можете оставить опускаемую платформу свободной или использовать ее для водных «игрушек», если лишний вес в корме вас не смущает.

ВИДЕО



mby.com/v58

Видеорепортаж
Джека Хейнса
о новой
моторной яхте
Princess V58 Open

Все это добавляет удовольствия от Princess V58 в солнечную погоду. Могу себе представить стоянку на якоре в голубой бухте, когда тендер мягко покачивается у кормы, на купальной платформе, погруженной чуть ниже поверхности кристально чистой воды, стоят кресла, и в одном из них сижу я с бокалом чего-нибудь освежающего в руке...

ПИКНИК НА БОРТУ

А какой на яхте кокпит! Поднявшись сюда с купальной платформы, видишь палубу в одном уровне, вплоть до рулевой консоли. Это позволяет передвигаться легко и абсолютно безопасно, и широкий проход между столом и ветбаром не вызывает боязни за что-либо зацепиться. Здесь не будет тесно приличной компании: пусть 18 человек, разрешенные правилами RCD, за стол одновременно не сядут, мест в кокпите хватит всем. Короче, это фантастически просторная гостиная напротив большого ветбара, имеющего шкафчики и другие полезные вещи типа гриля, ящика для льда, мойки и даже выдвигающегося влагозащищенного ТВ-экрана 42" (опция за £ 15000). Да, недешево, но это разнообразит удовольствия от пребывания в кокпите теплым вечером.

Впереди по левому борту есть изогнутый диван, где приятно сидеть, когда яхта идет полным ходом, и даже



→
Опциональный механизм «ножницы» кроватей в VIP-каюте делает ее еще более вариативно удобной



загорать при открытом люке, если лежанка в корме занята. У рулевой консоли напротив стоят кресла для рулевого и штурмана: пока первый сосредоточен на управлении яхтой, второй контролирует ситуацию на экране одного из двух картплоттеров.

Не скажу, что управление таким судном требует особой концентрации; вряд ли, когда пускаешься вскачь по гребням волн, оно могло бы быть более простым и приятным. Вариантов моторной установки два, и оба прекрасно подходят для Princess V58: это спаренные Volvo Penta D13 по 800 или 900 л.с. — как у нас на тестовой яхте, когда мы получили более 35 узлов. Моторы просто «выдернули» яхту на глиссирование, и спустя мгновение мы уже мчались на скорости 30 узлов; все происходило гораздо более динамично, чем у конкурентов с такими же двигателями.

Верфь давно преуспела в создании прекрасно сбалансированных яхт с валным приводом, и V58 маневрирует столь же точно, как и любая другая Princess с валами при легком усилии на штурвале. Во время теста мы нещадно гоняли яхту по волнам, и она исправно их «гладила»; я слегка подрабатывал транцевыми плитами, выравнивая корпус на гребнях. Учтите, мне приходилось позировать перед камерой — любому другому в этих условиях было бы гораздо легче, и это тоже говорит в пользу впечатляющей управляемости яхты.

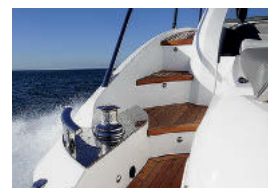
В плане шумности версия Deck Saloon, конечно, окажется еще более тихой, но и на борту Open, несмотря на открытый кокпит, шум совершен-

ДЖЕК ХЕЙНС пристальный взгляд



РУНДУКИ

Эти два отделанных тиком объемных рундука (наружный — отсек для льда) примут немало припасов. В случае чего на них можно и присесть.



ПАЛУБА

В бортовых проходах, куда ведут удобные ступени, чувствуешь себя в безопасности даже на ходу. К тому же Princess не экономит на швартовном оборудовании.



«ПУСТЯКИ»

Место для всего, и всё на месте! Чего уж проще — аккуратно хранить посуду: и удобно, и выглядит пристойно, но не все верфи предлагают подобное.



МОТОРНЫЙ ОТСЕК

В отсеке под люком в кокпите двигателям просторно. Масляные шупы и фильтры расположены удобно, отличная звукоизоляция, трубы и кабели аккуратно уложены и промаркированы.

но не беспокоил. А в звучании убегающей от транца воды и выхлопа двигателей лично я не усматриваю ничего странного.

Место рулевого организовано превосходно: «геометрия» такова, что ты сидишь в кресле, удобно откинувшись, одну руку держа на штурвале, другую — на рукоятках двигателей, и ничто не мешает обзору. Отлично скомпонованная, логичная приборная панель и выглядит, и функционально воспринимается «на пять»; здорово, что есть место для телефона или солнцезащитных очков.

ПОЕСТЬ, ПОСПАТЬ

При создании этой яхты, где кокпиту отведена главенствующая функция, интерьер отнюдь не оказался в положении «бедного родственника»: внутри просторно, все хорошо спланировано и прекрасно отделано — даже по завышенным стандартам Princess. Камбуз, где стоит холодильник/морозильник полной высоты, замкнут барной стойкой; здесь комфортно не только готовить даже на ходу, но и подать завтрак сидящим за столом напротив. Эта компактная уютная динетта наверняка будет востребована для завтрака на скорую руку, а то и вечерних посиделок с рюмкой или бокалом, когда на палубе прохладно.

Первое, что бросается в глаза при входе в мастер-каюту, насколько низко она утоплена в корпус. Это дает большую высоту подволока (по крайней мере на левом борту) и шикарный обзор с постели на уровне ватерлинии через цельные окна в корпусе. Тому, кто спит у правого борта, вставая с кровати, придется склонить голо-

Princess V58 Open явно выделяется из флота яхт своего типа



Размеры гаража, где хранится тендер, достаточны для водометного Williams 325



ву, но сидеть и читать перед сном там вполне удобно. Туалетная комната с душевой кабиной чуть приподнята над уровнем пайола каюты; внутри много света и отличное оформление — и в целом, и в деталях.

Высокая VIP-каюта в носу очень светлая благодаря прозрачным потолочным люкам и бортовому остеклению в форме лезвия ножа — прием, которым Princess пользуется на всех новых моделях. Определенную универсальность помещению придает механизм «ножницы» (опция), сдвигающий отдельные кровати.

Гостевая каюта на правом борту с койками в два яруса, расположенными довольно близко друг к другу, идеально подойдет детям. В каюте есть окно с открывающимися иллюминаторами, ТВ, шкаф, так что там достаточ-

но комфортно и взрослым на одну или две ночи. Примыкающий к VIP-каюте туалет с душем даже более просторный, чем хозяйский. Он относится также к гостевой каюте и используется как дневной для всех (есть дверь, выходящая в салон).

ВЕРДИКТ

Этот большой, мощный и невероятно привлекательный спортивный круизер настолько «правильный», что его практически не за что критиковать. Но ведь надо что-то сказать, и я скажу: детская каюта тесновата! Если вы хотите получить более просторный салон на главной палубе, с отличным видом наружу и дверями, отсекающими холод и любой звук работающих двигателей, выбирайте Deck Saloon, а Open — дело особенное.

С появлением спортивных круизеров Deck Saloon, где реализуется лучшее из планировок обоих типов, могло показаться, что дни открытых моделей сочтены. Но, как подтвердили продажи Princess V48 Open, у этих более традиционных яхт сохраняется изрядный потенциал. И пусть кто-то сочтет Princess V48 в варианте Deck Saloon более удобной и продлевающей навигацию в прохладных акваториях, у Princess V58 Open есть кое-что, берущее за душу, и этого «кое-чего» немало. Здесь и компоновка главной палубы, которой во время теста не доставало разве что большой дружеской компании. И ностальгические ощущения от управления 60-футовым спортивным круизером, на котором в море комфортно, как в собственной квартире. Или просто — Princess V58 Open поражает изобретательной практичностью, заставляя сердце замирать от одного только взгляда на яхту. И возникает отчетливое желание «Хочу!» — яхта просто отказывается вас отпускать. MBV

Princess V58 Open заставляет сердце замирать от одного только взгляда на нее

Темные боковины надстройки зрительно понижают сглаженный профиль Princess V58



Проход к каютам закрывает прозрачная тонированная сдвижная дверь

Компоновка приборной панели — классика, удобная и понятная, как и взаимное расположение сидений, рукояток двигателей и штурвала

В хорошую погоду крупные лежанки носовой палубы — дополнительная зона приятного отдыха



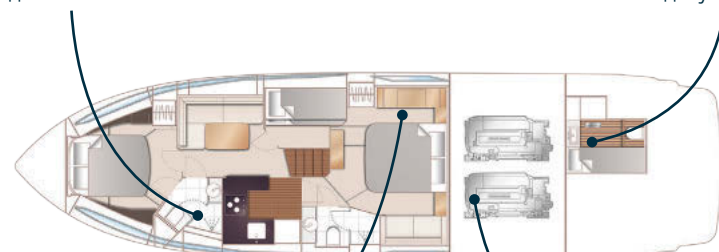
Совершенно плоский пайол кокпита позволяет легко и безопасно передвигаться



Досье Princess V58

Гостевой туалет, предназначенный для двух кают, довольно большой

В каюте экипажа (опция, £ 7200) тесновато; скорее всего, из нее сделают кладовую



Высота подволока с этого борта меньше, но в «ногах» кровати вполне комфортно

Доступ к дизельным Volvo Penta D13 свободный для их обслуживания

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 2 × Volvo Penta D13, 900 л.с. при 2400 об/мин, 6 цилиндров, 12,8 л, дизель

РЕЖИМЫ

Обороты

Скорость

Расход

Миль/л

Запас хода

УРОВЕНЬ ШУМА

Пост управления

Кокпит

Салон

ЕСО	1000	1200	1400	1600	1800	FAST	2000	2200	MAX	2400
Обороты	1000	1200	1400	1600	1800	2000	2200	2400		
Скорость	9,9	11,5	14,7	19,0	24,0	28,5	32,1	35,3		
Расход	38	74	110	149	192	239	289	334		
Миль/л	0,26	0,16	0,13	0,13	0,12	0,12	0,11	0,10		
Запас хода	459	274	235	224	220	210	196	186		
УРОВЕНЬ ШУМА										
Пост управления	75	78	78	80	83	84	85	85		
Кокпит	74	77	79	82	82	86	85	87		
Салон	52	64	76	78	83	83	84	84		

Скорость в узлах, расстояние в милях, расход в л/ч, уровень шума в дБ(А), запас хода из расчета **20%** резерва. Указанные величины основаны на показаниях бортовых приборов и могут отличаться от полученных вами данных. Загрузка: **100%** топлива, **75%** воды, **4** человека на борту при минимуме запасов. Температура воздуха **+10 °C**, ветер **1** балл, штиль.

НА СВОЕЙ ВОЛНЕ

В модельном ряду британской верфи Fairline появилась новая яхта — Fairline Targa 53 Gran Turismo. Давайте с ней познакомимся.

Текст **Джек Хейнс** Фото **Fairline Yachts**





Длина 55 ф (16,92 м)	Водоизмещение (порожнем) 19,5 т	Двигатели 2 × Volvo Penta D11 (650/725 л.с.)	Максимальная скорость 34 узла
Ширина 14 ф (4,52 м)	Запас топлива 2412 л	2 × Cummins (710 л.с.)	Категория СЕ «В»
Осадка 4 ф (1,20 м)	Запас воды 550 л		

Линейка спортивных яхт Fairline Targa всегда вызывала повышенный интерес у любителей скорости в комфортных условиях. Сегодня она включает шесть моделей длиной от 38 до 53 футов, и пока самой новой является круизер Targa 53 Gran Turismo. Сразу после презентации на Southampton Boat Show 2015 лодка привлекла внимание яхтенных экспертов сочетанием энергичного архитектурного дизайна, функционального интерьера и новейших технических решений.

Итак, какая она, эта яхта? За основу Fairline Targa 53 Gran Turismo взята успешная модель Targa 50, производство которой в ближайшее время закончится. Резонный вопрос: в чем же новая Fairline Targa 53 пошла дальше предшественницы? В Fairline на этот счет высказались так: доказавший свои высокие мореходные качества корпус сохранился, а вот во всем остальном Targa 53 — совершенно иная яхта.

Прежде всего в глаза бросаются поджарые формы и подчеркнuto энергичные пропорции. По словам Эндрю Поупа, директора по дизайну Fairline Yachts, главной задачей для его команды стало снижение надстройки. Не знаю, как им удалось этого добиться, но визуально лодка воспринимается более приземистой, а формообразующие линии выглядят гораздо ровнее. И как классно смотрится голубой корпус в лучах утреннего солнца!

Разумеется, занизить надстройку без компромиссов довольно сложно, но и в этой сложной ситуации конструкторы верфи нашли блестящие решения. Одно из них — расположение мастер-каюты. На Targa 50 она находилась в носовой части, а здесь «переехала» в среднюю часть корпуса, где прежде располагались две одинаковые двухместные гостевые каюты. Теперь в носу оборудованы комфортные VIP-апартаменты, а вторая гостевая каюта (с нормальными, не пультмановскими койками!) сместилась на левый борт.

Верфь предлагает два варианта планировки: описанный выше, для американского рынка — камбуз там «спрятан» на нижней палубе; во втором случае он находится сверху, а пространство внизу отдано под дополнительный санузел и кладовую.

Судно управляется легко и точно, будто оно не с гребными валами, а с колонками

Одним из спорных мест Targa 50 всегда был кокпит: кому-то он нравился благодаря свободному доступу к бортам и кормовой платформе, другие считали расположенные в центре сиденья без спинок неудачным решением — сидеть за столом без возможности откинуться назад действительно не очень удобно.

На Targa 53 GT это исправили, оставив проход на платформу только по левому борту, рядом с ветба-ром, а все пространство вдоль транца и правого борта занимает длинный угловой диван. Под лежаками для загорания в корме обычно находится гараж для тендера, однако на этой яхте вы его не найдете. Объемы в корме отведены под каюту капитана (популярная опция, например, в странах Ближнего Востока) или вместительную кладовую, а для хранения тендера остается транцевая платформа.

Что касается выбора силовых установок, то Fairline предлагает два дизеля Volvo Penta D11 по 670 л.с. или 725 л.с. (разница заключается только в микропрограмме), а также более мощные Caterpillar C12.9 (850 л.с.). Наша тестовая лодка была оборудована двумя Volvo Penta D11–725, и с полной загрузкой (плюс семь человек на борту) мы смогли развить 34 узла. Очень неплохо, особенно принимая во внимание, что на своем сайте верфь осм-трительно указывает максимальную скорость 32 узла! Нам не хватило времени на подробные замеры расхода топлива, однако на крейсерской скорости 27 узлов (1900 об/мин) его потребление составило 170 л/ч. При учете стандартного 20% резерва дальность хода в этом режиме превосходит 300 миль.

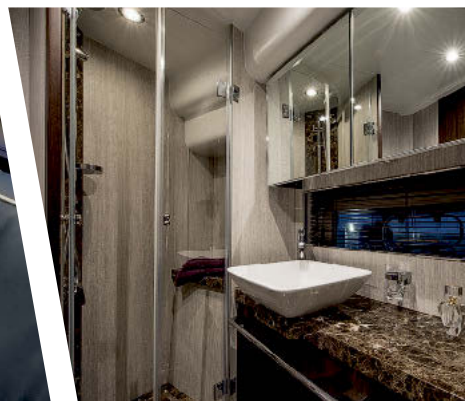
Даже во время короткого выхода в море успеваешь почувствовать, насколько комфортно на борту Targa 53 Gran Turismo, что не в последнюю очередь обусловлено прекрасной шумоизоляцией. Хотя погода в то утро стояла спокойная, оживленное движение судов в районе Саутгемптона вызвало беспорядочное волнение. Корпус на любом курсе справлялся с ним без вопросов (килеватость на транце 12,5°), и с учетом нашего давнего знакомства с Targa 50 сомнений в мореход-ных способностях ее преемницы не возникало.

Несмотря на очевидное круизное назначение, Targa 53 GT в первую очередь остается спортивной яхтой, и лучшим доказательством тому служит ее реакция на перекладку штурвала. Судно управляется легко и точно, прощает ошибки рулевого, будто оно не с гребными валами, а с транцевыми колонками. Это действительно так, и Fairline в очеред-ной раз подтвердила свое реноме верфи, выпускающей отличные спор-тивные яхты.

Пост управления ощутимо приподнят над палубой салона, и у рулевого нет проблем с обзором, особенно когда люк в крыше открыт. Однако прежде чем выполнить крутой поворот или другой существенный маневр, высоко-му капитану все же нужно пригнуться, чтобы осмотреть акваторию через боковые стекла. Штурвал расположен ближе к диаметральной плоскости, и рулевому придется вставать, чтобы пропустить штурмана или пассажира на соседнее кресло у окна; зато центральная позиция улучшает фронтальный обзор.

По окончании теста нам предстояло ошвартовать Targa 53 на забитой «парков-ке» среди прочих выставочных яхт. Это происходило под настороженными взгля-





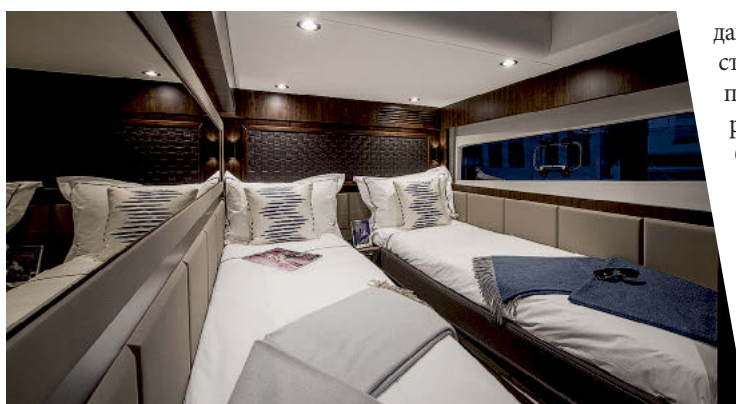
↑
Прекрасно
оборудованный
и удобный камбуз
с большой
столешницей

←
В туалетной комнате
мастер-каюты
отличная сантехника
и полно аксессуаров



↑
Салон светлый, чему,
помимо крупного
лобового стекла,
способствуют
бортовое остекление
и прозрачные
вставки в крыше
надстройки

→
Двухместная
гостевая каюта
на левом борту
с разделными
койками



→
Интерьер
мастер-каюты
с большой кроватью
и интересным
оформлением
вертикальных
поверхностей



←
Салон (вид в корму).
При открытой двери
салон и кокпит
образуют единое
пространство

дами представителей верфи, переживавших за свое «дитя» стоимостью миллион фунтов. Однако валы и сопряженные подруливающие устройства Sleipner с переменной скоростью отработали безукоризненно, и напряжение быстро сменилось радостным приветствием.

В Targa 53 Gran Turismo новейшие технологии и стильный дизайн органично сочетаются с лучшим из наследия старой доброй Fairline: только превосходные материалы, качественная детализация и ни с чем не сравнимое удовольствие, которое получаешь за штурвалом этой яхты. **МВУ**

ОТ РЕДАКЦИИ

Время от времени у топовых европейских яхтенных верфей меняются владельцы. Совсем редко новыми владельцами оказываются наши соотечественники. Не так давно верфь Fairline Yachts приобрели два бизнесмена из России. Помимо новой стратегии и инвестиций, которые должны вывести верфь с почти 50-летней славной историей на принципиально новый уровень, дальнейший успех определит и сотрудничество с известным итальянским дизайнером Алберто Манчини и голландским конструкторским бюро Vripack. Ожидается существенное обновление модельного ряда Fairline, о чем мы обязательно расскажем.

НЕТИПИЧНЫЙ ГОЛЛАНДЕЦ

В мае при большом скоплении приглашенной публики прошла презентация нового флагмана линейки голландских яхт Elling — модели E6.

Текст **Петр Шестаков** Фото **Neptune Marine Shipbuilding**



Длина 65 ф (19,80 м)	Осадка 4 ф (1,25 м)	Мощность 900 + 75 л.с.	Запас воды 1500 л
Ширина 17,5 ф (5,35 м)	Высота над ВЛ 3,80 м	Запас топлива 5000 + 200 л	Спальные места 6 + 1

Если спросить случайного прохожего на улице любого города о значении слова «эллинг», наверняка последует ответ: помещение, где строят, ремонтируют или хранят суда. И даже аэростаты. Но мы-то с вами знаем, что так называются еще и отличные моторные яхты, которые выпускает голландская верфь Neptune Marine Shipbuilding.

ВОЗМУТИТЕЛЬ СПОКОЙСТВИЯ

Яхты Elling в последние годы нередко оказывались в центре внимания мировой прессы. В 2008 году три Elling E4 пересекли Атлантический океан, что дало повод для шумного обсуждения беспрецедентного для таких яхт плавания. В 2014 году на верфи провели эксперимент, доказавший способность судна к самовосстановлению после полного переворота (требование к спасательным шлюпкам и некоторым типам специальных судов). И вот новый сюжет: на воде Elling E6.

В последние годы Elling нередко оказывался в центре внимания мировой прессы

На презентацию собралось более сотни человек: представители прессы, специалисты, потенциальные заказчики, экипажи 30 яхт Elling E3 и E4 из Голландии и Германии. С докладом выступил директор верфи Антон ван ден Бос, демонстрировался фильм об истории завода и создании Elling E6, состоялось дефиле яхты в марине под музыку с фейерверком и, конечно, тесты. К ним мы вернемся чуть позже, а пока — о лодке как таковой.

ХОРОШЕГО ДОЛЖНО БЫТЬ МНОГО!

Elling E6 относится к тому же архитектурному типу, что и младшие модели: яхта с невысоким обтекаемым силуэтом, предназначенная и для открытого моря, и для внутренних водных путей. Ее внешность вполне характерна для голландских яхт, но при этом лодка весьма неординарна, что определяют специфика бренда и ее немалые размеры. Яхта существенно выросла, и это расширило спектр ее возможностей.





↑
Места в рубке-салоне достаточно для большой компании, которая с комфортом расположится вокруг стола и на диване рядом

←
Интерьер нижнего салона с вместительной динеттой

→
Мастер-каюта во всю ширину корпуса устроена в пространстве за мидель-шпангоутом



Как и на младших моделях E3 и E4, на новой лодке для усиления корпуса применен кевлар, или тварон — материал с высокими показателями прочности, упругости, стойкости к высоким температурам и воздействию химических реагентов; используется как добавка в композитные материалы. Как у Elling E3 и E4, корпус самовосстанавливающийся — из положения вверх килем яхта возвращается «на ровный киль» без внешнего воздействия. К моторным яхтам такие требования не предъявляют, однако безопасность не бывает избыточной.

Винт защищен килем; осадка 1,20 м позволяет ходить в мелководных зонах. С вибрацией и шумом борется AquaDrive — система, примененная при монтаже двигателя с валом. Создаваемый гребным винтом упор воспринимает упорный подшипник, что позволяет установить двигатель на мягкие, гасящие вибрацию опоры. На мореходности благотворно сказывается система стабилизации качки Seakeeper 9 Gyro (опция), демпфирующая до 80% амплитуды даже на якоре.

Как считают на верфи, модель Elling E6 претендует на принадлежность к семейству яхт-эксплореров

21

узел

Такая скорость, полученная во время теста, на 3 узла превысила максимальную расчетную

По словам Антона ван ден Боса, проект долго лежал на полке, пока не пришло его время. Я видел чертежи общего расположения, разработанные в 2014 году бюро Vripack, что само по себе лучшая рекомендация, если затрагивать вопрос качества проектирования.

УРОВНИ КОМФОРТА

Как у E3 и E4, на новой яхте есть рубка-салон с диванами и столом; еще один салон с динеттой на восемь человек внизу. У приборной панели (правый борт) два кресла, рядом — диван на четверых, так что контролировать ситуацию во время движения есть кому, как и контролировать контролеров.

Кают здесь четыре: «мастер» за миделем (от борта до борта), VIP-каюта в носу, гостевая на правом борту и каюта шкипера в корме. При каждой есть галлюн с душем, и разбор, кому первому пойти утром освежиться, не будет. Что касается отделки помещений, то на презентации многие восхищались ее качеством.

Архитектурно-конструктивный тип Elling E6 не предусматривает флайбриджа, но его отсутствие компенсирует сдвижная крыша надстройки (гидравлика, пневматика), наличие которой обеспечит желаемый «ветер в голове». Крупная дверь в кокпит; будучи откры-



← Нахождение камбуза рядом с нижним салоном добавляет удобства при сервировке стола и подаче блюд. Высота здесь и в других помещениях составляет 1,95 м

→ Характерная конфигурация кормовой оконечности — большая транцевая платформа и ступени по бортам для подъема в кокпит



→ Современный дизайн пульта управления Elling E6 с навигационной электроникой (комбинированные картплоттеры), приборами контроля двигателей, систем и агрегатов, включая генератор Onan 11 кВт

← Зона отдыха для завтрака al fresco удачно расположена в кормовом кокпите. Под ним находится большой гараж для тендера со спуско-подъемным устройством



той, позволяет объединить пространство рубки-салона и кокпита.

Как и положено яхте, претендующей на принадлежность к семейству эксплореров (так заявляет верфь), на Elling E6 установлены центральная отопительная система Kabola (на дизеле), климат-контроль, двойное остекление и многослойная изоляция, гарантирующая комфорт в помещениях при нахождении лодки в различных климатических зонах.

МОЩНОСТЬ И СКОРОСТЬ

Проект Elling E6 предусматривает маршевый дизельный двигатель Volvo Penta D13 мощностью 900 л.с. с приводом на гребной вал и вспомогательный дизель Volvo Penta D2 75 л.с., который в аварийной ситуации позволит яхте сохранять ход 7 узлов. Не быстро, зато гарантированно доберешься до укрытия.

Предварительные тесты во время презентации яхты проходили при волне 1–2 балла; на борту — 50% топлива и воды, более 20 гостей, дополнительное оборудование — RIB, стабилизатор качки.

Тесты дали интересные результаты. Первый и главный — максимальная скорость 21 узел (2400 об/мин) на 3 узла превысила расчетную. Корпус продемонстри-



АНТОН ВАН ДЕН БОС,
директор верфи Neptune
Marine Shipbuilding

Моторные яхты Elling действительно могут все, что указано в документах. И на их борту обеспечена реальная безопасность, к чему стремятся многие наши конкуренты.

ровал динамичный разгон и почти незаметный горб сопротивления на скорости 11 узлов (1400–1500 об/мин). На экономическом режиме 1200 об/мин при скорости 10 узлов удельный расход топлива составил 2,3 л/милю, что дает запас хода 2100 миль (без резерва). На режиме 1000 об/мин (8 узлов, 1,4 л/милю) запас уже достигает 3400 миль, так что при пересечении Атлантики (планируется кругосветное плавание флотилии яхт Elling E6) держать в кокпите бочки с топливом, как на Elling E4 в 2008 году, не придется.

Уровень шума на тестах тоже удивил: 67 дБ(А) против расчетных 70 дБ(А) (в рубке на полном ходу). А мореходность — у судна категория плавания RCD «А» (Ocean).

Результаты теста дают пищу для размышлений. Если превышение предельных оборотов на 100 об/мин можно рассматривать как запас, полезный на волнении, а неожиданно высокую скорость отчасти объясняет снижение фактической массы судна, то в чем причины низкого расхода топлива (существенно меньше стендовых характеристик)? Надеемся, со временем секреты Neptune Marine Shipbuilding станут общим достоянием. А верфи пожелаем, чтобы Elling E6 повторил успех на рынках многих стран моделей Elling E3 и E4, которых за 17 лет построено не одна сотня. **МВУ**

ДОМ НА РЕКЕ

Суда этого типа становятся все более популярными на российском рынке, и новые модели появляются на наших акваториях с завидной регулярностью.

Текст **Никита Осипов**



Я долго не мог сформулировать свое отношение к модным нынче хаусботам. С одной стороны, хорошая идея: специфические, но просторные сооружения, допускающие любые планировки и оформление. С другой — русский человек не любит сидеть на месте: он предпочитает бороздить родные просторы, даже если они ограничены размерами ближайшего водохранилища. Иностранные производители хаусботов заявляют, что их продукция вполне мореходна (или хотя бы «рекоходна»), но у меня остались сомнения. Что неудивительно: я еще не стоял за штурвалом такого судна, зато видел больше фото поселков на воде, чем хаусботов, рассекающих водную гладь. А недавно мне довелось тестировать хаусбот LH111 саратовской верфи «Лодка Хаус». Как, вы не знали, что в России строят такие суда? Тогда читайте...

ПЕРВОЕ ВПЕЧАТЛЕНИЕ

Со стороны LH111 выглядит, как и положено хаусботу: большая «коробка» с остеклением и открытыми палубами. Определенное изящество ему придают изогнутые линии корпуса в носу

и лихо откинутая радарная арка. Еще эффектнее судно смотрится в темное время суток, когда включена внешняя подсветка.

Впрочем, такие суда больше ценят не за внешность, а за комфорт и функциональность. Здесь они дадут фору почти любой моторной яхте той же длины.

Попав на борт LH111, начинаешь сомневаться, на судне ты или у кого-то дома. Банальность, но это действительно так! Производители небольших яхт постоянно подчеркивают их «домашний комфорт», дизайнеры мегаяхт напирают на гармонию с природой и тот же комфорт. А здесь слова не нужны — достаточно один раз взойти на борт. Просторно, светло, удобно...

На главной палубе устроен огромный салон с обеденной зоной, на камбузе — столешница длиной метра три... Расположение элементов интерьера пришлось додумывать: мебель еще не успели установить, но объемы вызвали уверенность, что на свое место за обеденным столом вам не придется пробираться бочком, а потом смиренно ждать окончания ужина, стесняясь потревожить соседей.

На второй палубе имеется диванная зона, есть барная стойка и сауна. Отмечу диванчик в носу, на своего рода португальском мостике; там и виды, и воздух, и удобный столик для снеди с напитками. На корме стоит водяная горка для любителей попрыгать со «второго этажа» в воду.



При текущем курсе валют цена российских хаусботов выглядит довольно привлекательной

Для тех, кто решит искупаться в одежде, здесь же предусмотрены сушильные шкафы. Шучу, но это действительно полезная штука для рыбаков, охотников или дайверов.

Третья палуба разделена на место для шезлонгов и техническую зону в носу. Мне говорили, что в США сюда садятся вертолеты, но я не поверил.

На борту шесть пассажирских кают! Три именуется VIP-каютами (две на главной палубе и одна на второй), хотя любая может служить «мастером». Еще одна гостевая каюта на главной палубе и две внизу. Это не каморки, которые скорее можно назвать «жилимыми рундуками», а просторные помещения, где вы с удовольствием будете проводить время. Для экипажа предусмотрена отдельная каюта (с гальюном и душем) на второй палубе, рядом с постом управления.

Я видел хаусботы «Лодка Хаус» на выставках и имел представление о них, однако меня ждали сюрпризы. Один из главных — качество отделки и материалов. Прежде мне казалось, будто заказчики следуют логике «чем дешевле, тем лучше», что в некоторых случаях оправдано. На борту LH111 впечатление обратное, и все это великолепие увеличило стоимость всего на 10–15%. То есть, учитывая общие затраты на строительство и эксплуатацию судна, экономия сомнительная.

СИСТЕМЫ

Комфорт и безопасность на борту во многом зависят от оснащения судна. На борту LH111 есть вещи, не столько удивляющие, сколько радующие своим наличием: ТВ-экраны в каютах, климат-контроль, подогрев полов, принудительная вентиляция, стиральная машина, льдогенераторы и кофемашина, ортопедические матрасы. Отдельно назову дизель-генератор 35 кВт и системы очистки заборной воды, которые обеспечивают судно технической и питьевой водой. Когда неделю не имеешь возможности залить воду в баки, такие системы становятся бесценными.

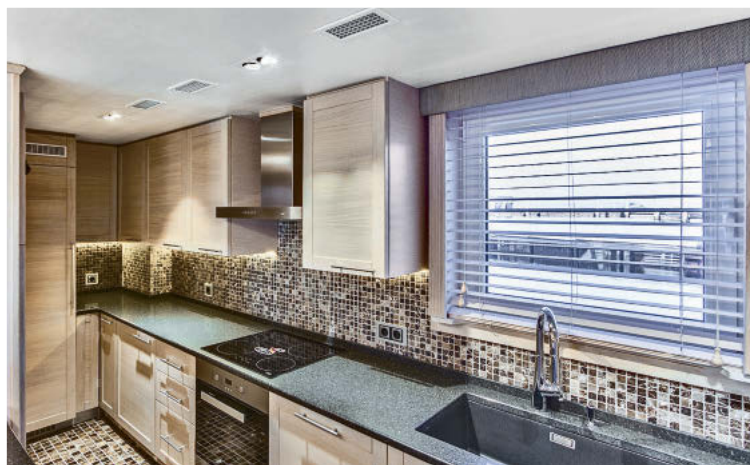
Этой техникой капитан управляет с помощью системы «Умный дом» — вся информация о судне выводится на iPad. На экране видишь температуру в помещениях, регулируешь освещение в любой точке судна, и нет нужды бегать по лодке, пытаешься понять, где и что включено.

ХОДУ, ХОДУ ПАРОХОДУ!

Ранним утром неподалеку от Саратова наша «группа испытателей» взойшла на борт LH111 и отправилась бороздить волжские просторы.

Двигают эту машину два подвесных Suzuki DF250APXX с электронной системой управления, а маневрировать в марине помогают электрические подрульки в носу и корме. Нам удалось разогнать судно до 16,9 км/ч (5900 об/мин). Условия теста: ветер 5–7 м/с, вода +6 °С, воздух +18 °С, волна до 0,50 м, на борту 11 человек. Расход топлива измеряли при помощи «мерного бачка». Согласно результатам, на рабочем режиме 4500 об/мин (около 15 км/ч) удельный расход составил 6 л/км, что соответствует запасу 160 км. Наиболее экономичной для хаусбота является скорость 11–12 км/ч (2900 об/мин), когда запас хода составляет 350 км (цифры были получены при перегоне судна из Саратова в Астрахань). На максимальных оборотах при необкатанных моторах расход не измерялся.

Говоря об управляемости LH111, вспомню имевший место казус. Перед нашим приездом из баков слили почти всю воду,



↑
Такая кухня может стать предметом гордости домохозяйки даже в загородном особняке



←
Одна из кают с кроватью на высоком подиуме



→
Туалетная комната с отделкой из итальянской мозаики и дизайнерской раковиной



→ →
Сауна — обязательный элемент загородного дома, берегового или, как видим, самоходного





Один из возможных вариантов интерьера салона. Мебели пока здесь не много

Мебель из ротанга удобна и практична (это был выбор заказчика)

17
км/ч

Такую скорость развил хаусбот LH111 с двумя подвесными Suzuki DF250APXX (средняя величина по двум галсам)

из-за чего корма судна приподнялась над водой, а нос просел, что повлияло на управляемость. Но тест-драйв — это констатация фактов, а при перегоне LH111 к месту базирования при нормальной загрузке (дифферент отсутствовал) управляемость улучшилась.

По совету коллег мне следовало приноровиться и «поймать» лодку, чтобы та шла прямо. Если на малых и средних скоростях мне удавалось вполне сносно рулить моторами, то ближе к максимуму уже приходилось работать штурвалом. Справедливости ради замечу, что на борту были такие, кто справлялся с задачей лучше меня. Видимо, здесь тоже требуется опыт...

Самое шумное место — салон главной палубы, где при открытой двери на ходу уровень достигал 78 дБ(А). Однако стоило дверь закрыть, как прибор показал вполне приемлемые 70 дБ(А). Снижать уровень шума можно, просто сбрасывая обороты моторов: в режиме круиза (2300–2400 об/мин) шум не беспокоит вообще.

Несмотря на зигзаги, которые поочередно выписывали все участники теста, качка не ощущалась. Что удивило — хаусбот одинаково спокойно принимал волну как в борт, так и в нос или корму: массивный корпус LH111 просто подминал под себя эти мелкие волновые недоразумения.

ИТОГ

LH111 мне понравился. Судно превзошло ожидания по части комфорта и отделки. Разумеется, у него большая парусность, инерция и требующая навыков специфика управления. Здесь нужно помнить, что быстро выполнить маневр не получится и действия надо планировать. Как судно поведет себя на большой волне, сказать трудно, но вместо борьбы со штормом я бы предпочел переждать непогоду. Все-таки хаусбот — это судно тихой воды, зато там ему нет равных. **МВУ**



Пост управления LH111 не менее насыщен приборами, чем таковой на океанской яхте

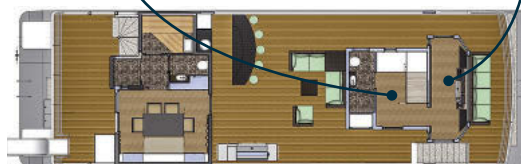


Диван на открытой палубе в носу; это место вызывает ассоциации с португальским мостиком

Досье LH111

Двухместная каюта экипажа с туалетом и душем

План 2-й палубы. В носовой части расположен пост управления



План 1-й палубы с каютами и большим салоном

Шесть кают подразумевают ночлег для 12 пассажиров

Длина
66 ф (19,98 м)
Ширина
20 ф (6,10 м)
Осадка
2 ф (0,77 м)

Водоизмещение
53 т
Запас топлива
900 л (бензин)
450 л (дизель)

Запас воды
2000 л
Накопит. бак
3000 л
Двигатели
2 × Suzuki (250 л.с.)



ОХОТА НА МОЛОДЫХ

В этой стране с населением 5,5 млн человек насчитывается около 2 млн автомобилей и 820 тыс. маломерных судов, то есть больше 35% домохозяйств располагают одной или несколькими лодками. Казалось бы, чего еще желать? Но в Финляндии думают о будущем и готовятся решать грядущие проблемы.

Текст **Антон Черкасов-Нисман**

Фото **Кари Вилен, Антон-Черкасов-Нисман, Finnboat**





ОЛЛИ ЛИНДКВИСТ, владелец Linex Boat:

Яхтенный бизнес — штука чувствительная, и если он идет на спад, то происходит это жестко. Чтобы преуспеть на рынке, компаниям необходимо быть гибкими и предоставлять клиентам возможность небольшой кастомизации даже для маленьких лодок. Что непросто: приходится соревноваться с более дешевой продукцией из Польши и Прибалтики. Сейчас все увлечены алюминиевыми катерами, но, мне кажется, этот пузырь вскоре лопнет, и мода на алюминий пройдет. Мы не гонимся за объемами, фокусируемся на качестве и стараемся искать клиентов не только в Европе, но и по всему миру. Сейчас завершается работа над новым флагманом верфи Nord Star 47, который будет представлен публике уже в августе на выставке в Хельсинки.



Финляндия славится давними яхтенными традициями. Восходят они к началу интенсивной урбанизации, когда люди начали массово переезжать в города, оставляя в деревне дома, зачастую расположенные на озерах или островах. В итоге к началу 1970-х годов в стране образовалось множество летних дач, и чтобы добираться до них, нужны были лодки. Именно тогда в Финляндии начался расцвет малого судостроения, а соседи — шведы и норвежцы — быстро обнаружили, что финские лодки отлично подходят и для их собственных акваторий.

В это время стали формироваться характерные типы местных судов вроде быстроходных всепогодных катеров с рубкой, а для производства корпусов начали использовать алюминий и стеклопластик. Первый алюминиевый катер — предшественник Buster — был сделан в Финляндии еще в 1974 году; в это же время верфь Terhi уже работала с АБС-пластиком. С 1980-х годов благосостояние финнов начало устойчиво расти, и именно этот фактор позволил национальной яхтенной индустрии развиваться и стать такой, какой мы наблюдаем ее сейчас.

↑
Чрезвычайно развитая прибрежная инфраструктура — гордость яхтенной Финляндии



←
Nord Star 40 Patrol скоро лишится статуса флагмана: в августе Linex Boat покажет новую 47-футовую модель

САМЫЙ СОВРЕМЕННЫЙ И ОСНАЩЕННЫЙ ЭЛЛИНГ ЯХТ НА БАЛТИКЕ

Зимнее хранение

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

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

Международная марина с клубом для капитанов



Wim van der Valk

CONTINENTAL YACHTS

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР



В Финляндии стараются привлечь в яхтинг новых людей и особенно молодежь

«Самая большая проблема, которую нам предстоит решить в ближайшем будущем, вовсе не связана с техникой, — говорит Юко Хоуи, управляющий директор Ассоциации производителей прогулочных судов Finnboat. — Мы умеем строить качественные, отлично сконструированные экологичные лодки, но нас ждет непростая борьба за свободное время покупателей. Сейчас, когда у большинства людей имеется всего четыре недели отпуска в году, яхтингу перепадает в лучшем случае неделя; в остальное время они путешествуют, играют в гольф и предаются еще десяткам самых разных увлечений. Число яхтсменов, которые продолжают совершать круизы продолжительностью месяц или более, неуклонно снижается, и происходит это не только у нас».

36

процентов

Именно на столько вырос экспорт прогулочных судов из Финляндии в Норвегию в 2015 году

Bella 700 BR стала десятой моделью обновленной линейки Bella



Сегодня яхтингу прежде всего необходим интенсивный маркетинг и популяризация как образа жизни



ТАПИО ЭКОЛА, менеджер по экспорту Bella Boats:

Долгое время катера Bella считались консервативными, если не сказать старомодными. Однако два года назад мы представили новое поколение катеров Bella с очень удачным дизайном Эспена Торупа, которые адресованы молодому поколению яхтсменов. Эспен особенно хорошо умеет организовывать пространство в носовом и кормовом кокпитах, поэтому все его катера получают удобными и практичными. Наш модельный ряд насчитывает 10 лодок ценой от 12 до 140 тысяч евро, а осенью мы покажем еще один катер с рубкой. Компания планирует продавать до 500 корпусов в год, и я надеюсь, мы сможем обеспечить такие показатели.



→
Finnmaster Pilot 7 оснащается моторами мощностью 115–150 л.с.



Реклама

КОНСАЛТИНГ

- помощь в составлении коллекций
- поиск и осмотр автомобилей по всему миру

ЛОГИСТИКА

- доставка и таможенное оформление
- перевозка крытым автовозом
- сезонное хранение

СЕРВИС

- текущее сервисное обслуживание
- реставрация любой сложности

ПРОКАТ

- аренда классических автомобилей
- полный комплекс услуг для участия в ретроралли



Oldtimer cars

вечные автомобильные ценности

+7 965 162-33-33

WWW.OLDTIMERCARS.RU



АНДЕРС КУРТЕН, директор по продукции Buster Boats:

Последние четыре года мы много думали над тем, как сделать наши катера не просто лучше, а умнее, и наши идеи воплотились в виде оригинальной бортовой информационной системы Buster Q. Мы считаем, что интересы и вкусы нынешнего покупателя лодок формируют потребительская электроника и автомобили: сравните приборную панель современного электромобиля и катера сходной стоимости — различия колоссальные. Именно поэтому с нынешнего года наши катера будут оснащаться уникальным интерфейсом Buster Q, который объединяет навигацию, информацию от моторов Yamaha и мультимедиафункции в одной удобной и довольно простой пользовательской оболочке.

Финны послевоенного поколения постепенно стареют и перестают выходить в море, тогда как молодежь мало интересуется яхтами. Поэтому в ближайшие 5–10 лет вторичный рынок Финляндии переполнится никому не нужным флотом.

Решение проблемы падающего интереса к яхтингу заключается прежде всего в интенсивном маркетинге и его популяризации как образа жизни.

«На каждой международной встрече Finnboat вместе с ICOMIA пытается ответить на вопрос, как привлечь в яхтинг новых людей и сделать так, чтобы он стал не мимолетным увлечением, а основным хобби на долгие годы, — рассказывает Юоко Хоуи. — Пока мы не очень понимаем, как добиться здесь успеха, а магического кристалла, позво-

Buster разработала собственный бортовой МФД Buster Q



На финском рынке подвесных моторов лидирует Yamaha



Подвесные моторы

В 2015 году финские импортеры ввезли в страну 23 093 подвесных моторов (на 29,5% меньше, чем годом ранее), причем 60% из них пришлось на двигатели мощностью менее 5 л.с. На финском рынке подвесников лидирует Yamaha, которая не только активно продвигает пакетные продажи своих двигателей, но и приобретает перспективные сильные бренды. Следом за ней идут Mercury и Suzuki, тогда как Honda и Evinrude распространены меньше всего. Сейчас в индустрии активно обсуждают предстоящее объединение Yamaha Motor Suomi и Yamaha Motor Scandinavia, которое может состояться в следующем году.

«Если скандинавская Yamaha возьмет Финляндию под свое крыло, наше положение не изменится, — говорит Харри Косунен, специалист по гарантийным вопросам компании Finn-Marín. — Более того, думаю, работать станет проще и эффективнее».



СТАЛЬНАЯ 20-МЕТРОВАЯ ЯХТА

Просторный флайбридж
Управляется одним человеком
Семь суток автономности

г.Севастополь, Симферопольское шоссе, 15. Тел. +7(978) 000-19-91
info@popilov.ru www.popilov.ru



ТОМАС САРИН, генеральный директор Sarins Batar:

Удивительно, насколько у людей короткая память: с момента ребрендинга Sargo прошло всего два года, а многие уже и не помнят предыдущее название марки. Мы очень довольны тем, как прошла смена имени, и не ощущаем негативных последствий. Да и откуда им взяться? Ведь это было сделано не для того, чтобы скрыть что-то, а лишь потому, что в англоговорящих странах люди подсознательно ассоциировали имя Minor с чем-то маленьким, несерьезным. У Sargo этой проблемы нет. Наша семейная компания производит 60–70 корпусов в год. В этом году у Sarins Batar самый высокий оборот за все время работы: явно ощущается рост продаж, и главным экспортным рынком стала Норвегия. Заказов из России, напротив, стало ощутимо меньше, но для этого есть объективные причины. За те полвека, что мы присутствуем на рынке, неоднократно наблюдались спады и подъемы спроса в разных странах. Это естественные циклы, и мы надеемся, что ситуация в России скоро изменится к лучшему.



↑
Sargo 33
дебютировала этим
летом (читайте
полный тест
на с. 230)

←
Верфь Castello
производит две
модели судов
на воздушной
подушке



ПИТЕР КРУСБЕРГ, менеджер продуктов Yamarin:

Ежегодно Yamarin производит порядка 2200 лодок, и уже три года подряд благодаря норвежскому рынку мы добиваемся роста продаж на 20%. Большая часть из них приходится на алюминиевые Yamarin Cross (65%), хотя в будущем доля стеклопластиковых катеров будет расти. Из-за того что нас подвели ирландские поставщики, мы были вынуждены притормозить с производством нашей новаторской модели Yamarin 81 DC, презентация которой состоялась еще зимой, но сейчас проблема устранена. Верфь продолжает создавать новые проекты вместе с Бардом Экером на базе корпусов Petestep и с тем же дизайном, что и 81 DC.

ляющего заглянуть в будущее, у нас, к сожалению, нет».

При этом яхтинг в Финляндии вовсе не считается делом исключительно богатых. В многочисленных яхт-клубах на территории относительно небольшого Хельсинки стоит порядка 13,5 тысяч маломерных судов средней длиной около пяти метров, а нижний ценовой порог владения лодкой в Суоми могут переступить несоизмеримо больше людей, чем в России.

В 2015 году в стране было зарегистрировано на 4,3% больше прогулочных судов (3685 единиц), чем в прошлом. Этот стабильный рост Finnboat регистрирует уже третий год подряд, и подавляющее большинство из поставленных на учет лодок составляют небольшие моторные катера. К сожалению, в сегменте парусных судов, равно как и моторных круизеров длиной свыше 40 футов, ситуация остается прежней. В Финляндии они почти не продаются и в основном уходят на экспорт. По итогам 2015 года он вырос на 19%, что в денежном эквиваленте составляет € 209,1 млн. Это и не удивительно, поскольку 70% всей выпущенной финскими верфями продукции отправляется за границу.

К финским верфям сейчас проявляют большой интерес иностранные инвесторы: немцы владеют Baltic Boats, Nautor принадлежит итальянцам, Buster купили японцы, а Bella Boats на треть американская.

«В будущем яхтенная индустрия нашей страны продолжит консолидироваться, поскольку существующая конкуренция слишком высока, — убежден Юко Хоуи. — Маленькие компании прекратят существование или будут поглощены более крупными, если только не начнут строить какие-то совсем уникальные



Гостиничный комплекс «Ладожская Усадьба»
приглашает совершить уникальный трехдневный тур
«Жемчужина Северного Приладожья - остров Валаам»



ТУР ВКЛЮЧАЕТ В СЕБЯ:

- Проживание в комфортабельных коттеджах выбранной категории
- Путешествие на остров Валаам с персональным гидом (индивидуальный трансфер)
- Специальное предложение от ресторана «LADOGA» на все дни пребывания
- Посещение банного комплекса с мостками купелью (к столу свежеприготовленная ладожская рыба)
- Развлекательный комплекс и карельские чаепитие из самовара.

ТУР ДОСТУПЕН К ПРОДАЖЕ ТОЛЬКО НАПРЯМУЮ ЧЕРЕЗ ОТДЕЛ БРОНИРОВАНИЯ ГОСТИНИЧНОГО КОМПЛЕКСА



Гостиничный комплекс «Ладожская Усадьба» ****
РЕСПУБЛИКА КАРЕЛИЯ, ОТДЕЛ БРОНИРОВАНИЯ: 8 800 100 29 92
WWW.LADOGA-USADBA.RU





↑
Алюминиевые Husky
моментально расходятся
на скандинавском рынке

Финляндию без
преувеличения можно
считать лидером малого
судостроения в Северной
Европе
↓



лодки. За последние два года у нас не появилось ни одной новой верфи, и я надеюсь, что существующие производители продолжают строить яхты именно в Финляндии».

Мы уже не раз писали, что Финляндия — одна из немногих стран, где практикуется превосходная «лодочная бухгалтерия»: сотрудники Finnboat скрупулезно собирают и систематизируют статистические данные о произведенных, проданных, утилизированных, экспортированных и ввезенных в страну рекреационных плавсредствах. Это позволяет не только держать руку на пульсе, понимая происходящие в индустрии процессы, но также моделировать ее развитие, аргументированно общаться с законодательной властью страны.

Ну а если представить, что сегодня в Финляндии не существует такой мощной ассоциации производителей, как Finnboat, и попытаться создать ее с нуля?

«Это невозможно, — отвечает Юко Хоуи, — и попытки сделать нечто подобное в других странах провалились именно из-за отсутствия традиций кооперации между верфями. Возьмите хотя бы масштабные тесты в рамках Floating Show, которые мы проводим раз в два года: в мире нет другого такого события, когда десятки ком-



РАЙМО КИЕЛИНЕН, управляющий директор Finn-Marín:

В 2008 году, когда грянул кризис, все финские производители на полном ходу «врезались в стену». Наши продажи тогда упали вдвое, однако мы не переставали работать и создавать новые лодки. В итоге сейчас продажи в Finn-Marín выросли на 40% по сравнению с прошлым годом. За зиму мы реализовали 300 корпусов новых алюминиевых катеров Husky R6, R7 и R8, которые рынок принял «на ура». Это стало возможным в том числе благодаря мощной дилерской сети в Скандинавии, поскольку все сотрудничающие с Yamaha компании стали продавать Husky вместе с японскими моторами. Конечно, низкие цены на нефть негативно влияют на спрос в Норвегии, но мы стараемся не фокусироваться на какой-то одной стране и осваиваем все возможные рынки экспорта, привлекая к яхтингу молодежь.

Утилизация стеклопластика

Более 10 лет назад Finnboat совместно с компанией Kuusakoski Recycling разработала систему утилизации стеклопластиковых судов и запустила пилотный проект, в ходе которого было переработано 500 лодок из архипелага Турку. Сейчас в стране функционируют 22 точки приема лодок, однако основная проблема заключается в том, что утилизационный объем слишком мал, да и варианты вторичного использования стеклопластика ограничены. Стоимость утилизации составляет 10 евро за 1 метр (лодки длиной до 6 метров), после чего необходимо платить 150 евро за тонну. Выпущенные в пиковые 1970-е годы яхты все еще используются, но они не вечны, и лет через пятнадцать вопрос утилизации встанет более остро.

Mazagan Beach & Golf Resort является поистине уникальным гостиничным комплексом, всего в часе езды к югу от Касабланки.

Здесь вы почувствуете Марокко в его самом завораживающем и ярком проявлении, когда традиция идет рука об руку с современностью, позволяя полностью проследить историю и культуру Королевства. Комплекс с видом на Атлантический океан с его потрясающим побережьем, разместился вблизи двух красивых исторических португальских городов – Эль-Джаиды, включенного в список объектов Всемирного наследия ЮНЕСКО, и Аземмура – на территории площадью 250 гектаров, простирающейся вдоль великолепного пляжа длиной 7 км, там, где в течение всего года сохраняется умеренный благоприятный климат. Гости могут выбрать любой из многочисленных видов отдыха, которые предлагает курорт: плавание, теннис, серфинг, виндсерфинг, гольф, рыбалку, верховую езду или провести время в шикарном СПА.

Дети тоже не останутся без внимания, для них на территории курорта работают три клуба:

Baby Club для детей в возрасте от трех месяцев (здесь также можно воспользоваться услугами няни), Kids Club - для детей в возрасте от 4 до 12 лет и Rush Club для подростков от 12 до 17 лет. Во всех клубах организуют специальные программы, чтобы младшие гости могли наслаждаться отдыхом в Mazagan не меньше своих родителей.



СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ КУРОРТА

Программа «Полный Пансион» включает:

- Проживание для 2х взрослых и 2х детей до 12 лет в одном номере, включая завтраки
- Обеды и ужины для 2х взрослых, не включая напитки

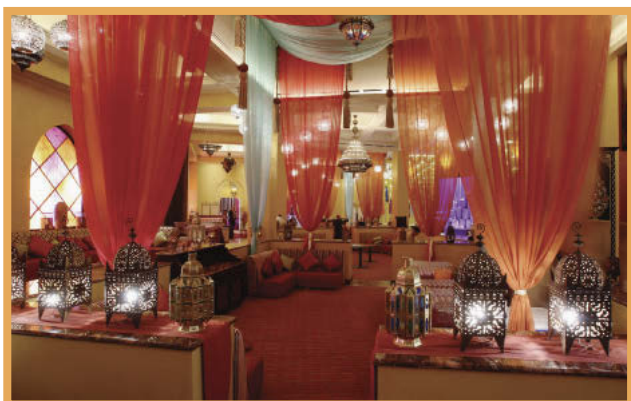
Программа «Все Включено» включает:

- Проживание для 2х взрослых и 2х детей до 12 лет в одном номере, включая завтраки
- Обеды и ужины для 2х взрослых, включая алкогольные и безалкогольные напитки

Дополнительные бесплатные сервисы для гостей курорта:

- Велосипеды, стрельба из лука, фитнес-центр, теннисные корты.
- Вход в казино и ночной клуб.
- Трансферы из/в аэропорт Касабланки, а также два раза в неделю в Касабланку и каждый день – в Эль-Джаиду.
- Бесплатный доступ для детей в 3 детских клуба: Baby Club, Kids Club и Rush Club.

Период путешествия: 1 июня – 31 августа 2016 г.



Finnboat — локомотив финской лодочной индустрии

паний собираются вместе и показывают журналистам разных стран свою продукцию. При этом они знакомятся с лодками конкурентов, тестируют их, обмениваются идеями и мнениями без зависти или неприязни друг к другу».

С этого года государство прекратило финансовую поддержку продвижения экспорта, которая действовала более 30 лет, под предлогом того, что для нормализации финансового положения страны необходимо ежегодно экономить порядка 10 млрд евро.

«С этого момента все наши расходы мы покрываем самостоятельно, и, я думаю, правительство допустило серьезную ошибку, перестав продвигать экспорт финских товаров, которые производит мелкий и средний бизнес, — поясняет Юко Хоуи. — Прежняя довольно эффективная система уничтожается. Разумеется, мы встречались с министрами и отправили властям обращение за подписью 2000 компаний. Однако ответ был простой: мы все понимаем, но денег нет».

Во многих других странах люди, отчаявшись и ругая чиновников, пустили бы все на самотек, но этот сценарий не для Финляндии. Если ее народ сумел превратить свой небогатый северный край в сильную страну с высочайшим научно-образовательным и техническим потенциалом, то уж способен еще более эффективно развивать яхтинг и привлекать в него молодежь рано или поздно обязательно найдется. **IMBY**



РОБЕРТ КАРПЕЛАН, управляющий Botnia Marin:

Мы пережили предыдущие кризисы без каких-либо серьезных потерь, довольны объемами текущих заказов и ежегодно строим порядка сотни корпусов. В этом году мы передали несколько крупных яхт клиентам из России, которая остается для нас очень важным рынком. Самой популярной моделью Botnia Targa по-прежнему является компактная Targa 27.1 — за все время работы на верфи было построено более 700 таких корпусов.



↑
Новая Targa 30.1
на Finnboat Floating
Show (с. 222)

→
До многих
населенных пунктов
в Финляндии можно
добраться только
по воде

←
Сейчас Bella Boats
пытается вернуть
былую популярность
своему бренду
Aquador



ХАКАН ЛОФГРЕН, коммерческий директор боат-шоу Vene Bat:

Finnboat делает колоссальный объем работы, очень существенно помогая входящим в Ассоциацию компаниям, и, на мой взгляд, самое большое ее преимущество состоит в том, что ко всем своим членам Ассоциация относится одинаково справедливо вне зависимости от масштабов их бизнеса. Члены Finnboat ежегодно платят взносы, сумма которых определяется их годовым оборотом, и пользуются одинаковыми правами. Тот же подход мы всегда реализуем при организации выставки Vene Bat, и отчасти поэтому она остается весьма успешной уже много лет.

Ничто не ново под луной, хотя...

Selene 92 дарит иной взгляд на мир



SELENE 92
OCEAN EXPLORER

Guido de Groot design



NORD STAR
TRAWLER



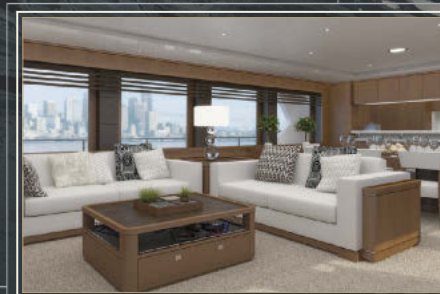
Роскошная Selene 92, создаваемая с применением новейших технологий по проекту Гвидо де Грута, голландского дизайнера с мировой известностью, при традиционном корпусе водоизмещающего типа выделяется современным внешним обликом. Такая комбинация позволит не только использовать все преимущества экспедиционной 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

www.selenetrawlers.com | www.trawler.pro



YOUR DREAM  OUR COMMITMENT

СВЕТ PANERAI

Ровно век назад один из основателей Panerai Гвидо Панераи запатентовал люминесцентный состав радиомир, который 20 лет спустя дал название первой водонепроницаемой модели прославленного бренда.

Текст Тимур Бараев



↑
Мануфактурный механизм с ручным заводом P3000 — мощный и надежный калибр. Мосты и защитная платина сатинированы

Новая коллекция легендарного итальянского бренда Panerai удивила и титановым турбийоном из линейки Lo Scienziato, и многофункциональным минутным репитером для путешественников. Но все же основные силы итальянцы сосредоточили на том, чтобы разнообразить базовые модели коллекций Radiomir и Luminor.

БОЛЬШЕ СВЕТА

На заре бренда часы Panerai создавали для военных, поэтому названия их моделей предельно просты и информативны. Radiomir и Luminor — всего лишь названия люминесцентных составов, которыми окрашивались стрелки и метки на циферблате. Радиомир представлял собой порошок на основе радия; его запатентовал в 1916 году Гвидо Панераи, внук основателя Panerai. Люминесцентный состав наносился на шкалы приборов и прицелов, которые среди прочего оборудования компания выпускала для королевских ВМС Италии. Когда в 1936 году Panerai получила заказ на водонепроницаемые часы, компасы и глубиномеры для итальянского подводного спецназа Gamma Force, их циферблаты густо окрашивали радиомиром. Его рецепт хранили в секрете — другие люминесцентные краски того времени были гораздо более тусклыми и не так эффективно накапливали свет.

Создавая ядерное оружие, ученые обнаружили, что радиация губительна для человеческого организма,

и радиомир не просто не рекомендовали к использованию — большинство сохранившихся наручных приборов с этим составом замуровали в бетонный куб, вывезли в море и затопили. А специалистам Panerai пришлось изобретать новый люминесцентный состав. Так в 1949 году появился люминор — краска на основе трития. После этого и модели Panerai стали так называться. Светил люминор не столь ярко, зато был гораздо безопаснее.

Тем не менее поклонников радиомира оставалось немало, и некоторые продолжали заказывать часы, окрашенные именно им. Не афишируя сей факт, компания шла навстречу пожеланиям клиентов. А вот египетские ВМС в 1956 году вполне официально потребовали, чтобы циферблаты часов, которые Panerai выпустит для них ограниченным тиражом, были окрашены радиомиром. Чтобы не лишиться заказа, пришлось согласиться. Первая партия часов Radiomir Egiziano вышла в количестве 30–40 экземпляров и позднее получила у коллекционеров название Egiziano Piccolo, поскольку следующая партия для египетских

Радиомир и люминор — люминесцентные составы Panerai — дали названия моделям марки

←
Фирменный двухслойный циферблат-сэндвич Radiomir 1940 3 Days окрашен в светло-коричневый цвет, будто он выцвел от излучения

В этом году впервые в истории бренда циферблаты Panerai были гильошированы

ВМС имела куда более внушительный корпус диаметром 60 мм. «Маленькие египетские» оказались в числе самых востребованных часов на вторичном рынке, хотя их циферблаты в результате излучения из черных превратились со временем в белесо-коричневые.

В ЧЕСТЬ «МАЛЕНЬКИХ ЕГИПЕТСКИХ»

Нынешние потомки Джованни и Гвидо Панераи не имеют права применять ни радиомир, ни люминор (в ЕС разрешен только состав SuperLuminova), но используют эти названия для обозначения коллекций. Radiomir 1940 с большой луковичей заводной головки выглядят как первые серийные часы Panerai, выпущенные накануне Второй мировой, а Luminor 1950 имеют рычаг, который не только защищает заводную головку, но и утапливает ее в корпус для лучшей герметичности.

В этом году в честь Egiziano вышли две ограниченные серии часов Radiomir 1940 3 Days и Luminor 1950 3 Days. Обе модели имеют полированный стальной корпус диаметром 47 мм — именно такого размера были первые



↑
Модель Radiomir 1940 3 Days GMT Power Reserve Automatic (PAM00628) имеет циферблат с узором Clou de Paris



←
Модель Luminor 1950 3 Days в стальном корпусе диаметром 47 мм также оснащена механизмом с ручным заводом P.3000

серийные водонепроницаемые наручные часы. Вот только ушки крепления браслетов здесь не оригинальные провололочные, а современные, отлитые вместе с корпусом. Фирменные циферблаты-сэндвич окрашены в коричневый цвет, промежуточный слой покрыт люминесцентным составом SuperLuminova 1-й степени яркости. Стекла у моделей не сапфировые, а практически оригинальные — из плексигласа. А вот прозрачная задняя крышка все же сапфировая; она открывает вид на мануфактурный механизм с ручным заводом P.3000.

Это один из самых мощных и надежных калибров. Он на три четверти защищен верхней платиной, открыт лишь узел баланса с мощным мостом. Два заводных барабана обеспечивают трехсуточный запас хода. Здесь есть возможность быстрой коррекции показаний часовой стрелки, при которой она скачет вперед или назад с шагом в один час, пока минутная и секундная стрелки продолжают отсчет времени. Еще одна новинка — ремешки от известного производителя аксессуаров из кожи Ponte Vecchio.

НОВЫЕ ФУНКЦИИ НОВЫХ КАЛИБРОВ

Компания Panerai разнообразит свой модельный ряд не только с помощью циферблатов. Доказательство тому — представленные в этом году два новых мануфактурных механизма P.4001 и P.4002. Они созданы на базе автоматического калибра P.4000 с интегрированным в платину эксцентричным ротором автоподзавода и двумя заводными барабанами, дающими запас хода 72 часа. Довольно тонкие (высота 4,8 мм) новые механизмы имеют календарь-дату, центральную стрелку индикатора времени во втором часовом поясе и указатель «день/ночь» (совмещен с боковой секундной стрелкой). Друг от друга новые калибры отличаются лишь расположением индикатора запаса хода: у P.4001 он находится с обратной стороны корпуса на платине механизма, а у P.4002 — на циферблате у отметки «5 часов». Оба механизма оснащены функцией остановки и обнуления показаний секундной стрелки. Обе центральные часовые стрелки корректируются с шагом один час вперед и назад; если при этом стрелки пересекают полночь, календарь автоматически меняет показания.

На базе новых механизмов вышло несколько моделей в корпусе Radiomir 1940. Все корпуса Radiomir 3 Days GMT Automatic Acciaio имеют диаметр 45 мм и изготовлены из полированной стали. Модели PAM00627 и PAM00657 функционально идентичны, но имеют необычные для Panerai циферблаты: они выполнены не по фирменной сэндвич-технологии. Арабские цифры нанесены прямо на поверхность, которую тоже можно назвать новинкой. Впервые циферблаты Panerai гильошированы: у PAM00627 — узором Clou de Paris из крохотных пирамидок, а у PAM00657 — узором из вертикальных продольных полосок. Первая модель комплектуется черным ремешком из кожи аллигатора, вторая — ремешком из натуральной необработанной кожи.

Модели Radiomir 1940 3 Days GMT Power Reserve Automatic (PAM00628 и PAM00658) на базе механизма P.4002 с индикатором запаса хода на циферблате также имеют одинаковые функции. И опять же отличаются узорами гильоше на циферблатах: пирамидки — у первой и полосы — у второй. **MBY**

Автоматический механизм P.4001 модели Radiomir 1940 3 Days GMT Automatic Acciaio имеет индикатор запаса хода на обратной стороне



У модели Radiomir 1940 3 Days GMT Power Reserve Automatic (PAM00658) индикатор запаса хода расположен на «полосатом» циферблате



ЗВЕЗДЫ МОНАКО

В Монако в рамках *Grand Prix Historique* прошло уникальное мероприятие, организованное *Princess Yachts Monaco*, компанией *Nordmarine* и *Bentley Motors*.

Текст Ольга Селезнева



Автомобили

Grand Prix de Monaco Historique

Группа «А»	Довоенные спортивные автомобили	
Группа «В»	Автомобили Grand Prix F1 и F2	до 1961 г.
Группа «С»	Спортивные автомобили с передним расположением двигателя	1952–1955 гг.
Группа «D»	Автомобили Formula Junior	1958–1960 гг.
Группа «Е»	Автомобили Gran Prix F1 1500	1961–1965 гг.
Группа «F»	Автомобили Grand Prix F1	1966–1972 гг.
Группа «G»	Автомобили Grand Prix F1	1973–1976 гг.

Автомобильная Formula 1 известна всему миру, а вот о том, что двумя неделями раньше в Монако проходят не менее интересные гонки исторических (четверть века и старше) автомобилей — участников Formula 1, знают немногие.

Впервые Grand Prix de Monaco Historique было организовано Автомобильным клубом Монако в 1997 году в честь празднования 700-летия династии Гримальди. В 2000 году мероприятие повторили по случаю наступления XXI века, и, поскольку успех оно имело невероятный, организаторы приняли решение устраивать исторический Гран-при регулярно. Раз в два года на улицы Монако выезжают болиды, пилоты которых поливали друг друга шампанским на подиумах Formula 1 минувших лет. Кроме того, в эти дни со всего света сюда съезжаются коллекционеры машин, ведь это одна из самых крупных встреч любителей редких авто.

В Grand Prix de Monaco Historique, которое проходило в мае уже в десятый раз, принимали участие 226 автомобилей, соревновавшихся в восьми отдельных заездах — в зависимости от года выпуска. Лишь для довоенных был устроен парад — все-таки возраст для настоящих гонок довольно почтенный. Трасса для «винтажных» заездов — та же самая, что и для современной Formula 1, а этот трек считается сложнейшим из этапов. Гонка проходит прямо по улицам Монако; по такому случаю их ограждают высокими металлическими щитами, и у каждой щели в этом «заборе» толпятся туристы, пытаясь разглядеть хоть что-то. Только это практически невозможно: несмотря на возраст, носятся исторические болиды с сумасшедшей



← Gran Prix de Monaco Historique собирает поклонников и коллекционеров редких гоночных автомобилей со всего мира

→ Атмосфера Монако просто создана для роскошных яхт и автомобилей

Во время события можно было вживую увидеть уникальную Princess 32M с отделкой Fendi Casa



МАРИЯ КРИСТИНА ОДДОНЕ, глава Princess Yachts Monaco:

Подготовку к мероприятию в Монако мы начали сразу после Дюссельдорфа, где было подписано соглашение о партнерстве между Princess Yachts и Bentley Motors. Это было непросто хотя бы в отношении логистики: во время Grand Prix Formula 1 в Монако царит сумасшествие. Монако — главный центр притяжения в средиземноморском яхтинге, и атмосфера здесь особенная: люди стремятся перенимать успешный опыт, поэтому важно оказаться в правильном месте в правильное время. Речь не столько об обмене дизайнерскими идеями — каждый бренд делает то, что делает. Но у Princess и Bentley одинаково гибкий подход: мы создаем эксклюзивные вещи, часто в единственном экземпляре. Если вы хотите уникальную яхту — приходите в Princess Yachts, если уникальный автомобиль — в Bentley Motors. Именно поэтому мы и устроили это событие.

скоростью и диким ревом. Чтобы сполна насладиться зрелищем, нужно покупать билеты.

Возможность своими глазами увидеть Grand Prix de Monaco Historique с лучшей точки получили в этом году клиенты Princess Yachts и Bentley Motors. Еще зимой два легендарных британских бренда, выпускающих яхты и автомобили, объявили о глобальном сотрудничестве. И уже в мае прошло первое совместное мероприятие, организованное представителем Princess Yachts в России, — компанией Nordmarine и Princess Yachts Monaco.

Концентрация роскоши в Монако и так ощущается физически, но бывают события, когда ее уровень зашкаливает. Для гостей и клиентов Princess Yachts и Bentley Motors были организованы тест-драйвы автомобилей Bentley на частных трассах Монте-Карло. Гости встречали шеренга сверкающих автомобилей с классической моделью 1954 года в центре и знаменитые Bentley Boys. Затем можно было вживую познакомиться с одной из самых крупных и изысканных яхт британской верфи — Princess 32M с уникальным интерьером Fendi Casa. Вечером состоялся грандиозный прием в A'Trego — фешенебельном ресторане княже-

Это первое совместное мероприятие для Princess Yachts и Bentley Motors

ства. А на следующее утро гости наблюдали за ходом гонки с лучшей из возможных точек обзора, откуда открывается шикарный вид на гоночную трассу и порт Эркуль — террасы Imperial Yachts в Ermanno Palace, расположенной прямо в эпицентре гонки и по соседству с офисом Princess Yachts Monaco.

Офис Princess Yachts в Монако — тоже место особенное: это самое новое и роскошное представительство Princess Yachts в мире. Открытое осенью 2014 года, оно работает с клиентами со всего мира и предлагает весь модельный ряд Princess — от компактной Princess V39 до грандиозной 40-метровой Princess 40M, и полный спектр послепродажного обслуживания. По словам Марии Кристины Оддоне, главы Princess Yachts Monaco, несмотря на продолжающуюся нестабильную ситуацию на рынке, прошедшие с момента открытия офиса полтора года показали отличные цифры продаж. А о даль-





С террасы Imperial Yachts в Ermano Palace открывается впечатляющий вид...

...на яхтенный порт Эркуль и гоночную трассу Formula 1



КИРАН ДЖЕЙ ХАСЛАМ, директор по маркетингу Princess Yachts:

Я много лет проработал в Bentley, а в Princess Yachts обнаружил немало общего у этих брендов. В первую очередь это мастерство: яхты Princess и автомобили Bentley на 100% британские. А здесь, на Grand Prix Historique, стало очевидно, что много общего и у поклонников этих марок. Будучи бизнесменами и занятыми людьми, они не всегда располагают временем, чтобы погрузиться в историю, а такие мероприятия — прекрасная возможность представить им еще один великий бренд со своей биографией и философией. У Princess Yachts очень высок уровень лояльности клиентов: 70% владельцев покупают Princess снова и снова. И кто, как не они, могут лучше рассказать об этом бренде? Яхтинг — занятие особое; нет смысла просто купить яхту, поставить ее к причалу и любоваться. Нужно ходить в море и понимать, зачем все это. Конечно, теоретически яхты нравятся всем. Я помню, как сам впервые оказался на борту и тут же ощутил эту магическую атмосферу. Будто пролетела фея и рассыпала звездную пыль. Но многие просто не знают об этом. А здесь клиенты Princess Yachts могут поделиться с клиентами Bentley информацией из первых уст. И конечно, клиентам Bentley тоже есть что рассказать.

нейшем развитии можно говорить с изрядной долей оптимизма, особенно в свете сотрудничества Princess Yachts с другими мировыми брендами класса «люкс».

Несколько лет назад Princess Yachts присоединилась к группе Louis Vuitton Moët Hennessy — мировому лидеру индустрии роскоши, и это позволило поднять уровень дизайна, отделки и кастомизации яхт на еще более высокий уровень. Увеличилось число как производимых корпусов, так и новых моделей: почти на всех крупных боат-шоу Princess Yachts представляет новинки, каждая из которых демонстрирует инновационные технические и дизайнерские идеи. Сотрудничество с Bentley Motors — еще один шаг в этом направлении: объединенные усилия, ресурсы и опыт двух легендарных британских брендов принесут их клиентам только пользу. И конечно, новые удовольствия и впечатления. Первое совместное мероприятие в Монако это уже показало. Дальнейшие сюрпризы обязательно последуют. **MBY**

P.S.

Nordmarine благодарит своих партнеров — Bentley Motors и Draco. До встречи на новых мероприятиях!



Представители компаний Nordmarine, Princess Yachts Monaco и Bentley: Стив Бейле, Борис Лашков, Денис Новиков, Наталья Наумова, Илья Мири

Вечер в ресторане A'Trego в порту Кап д'Ай

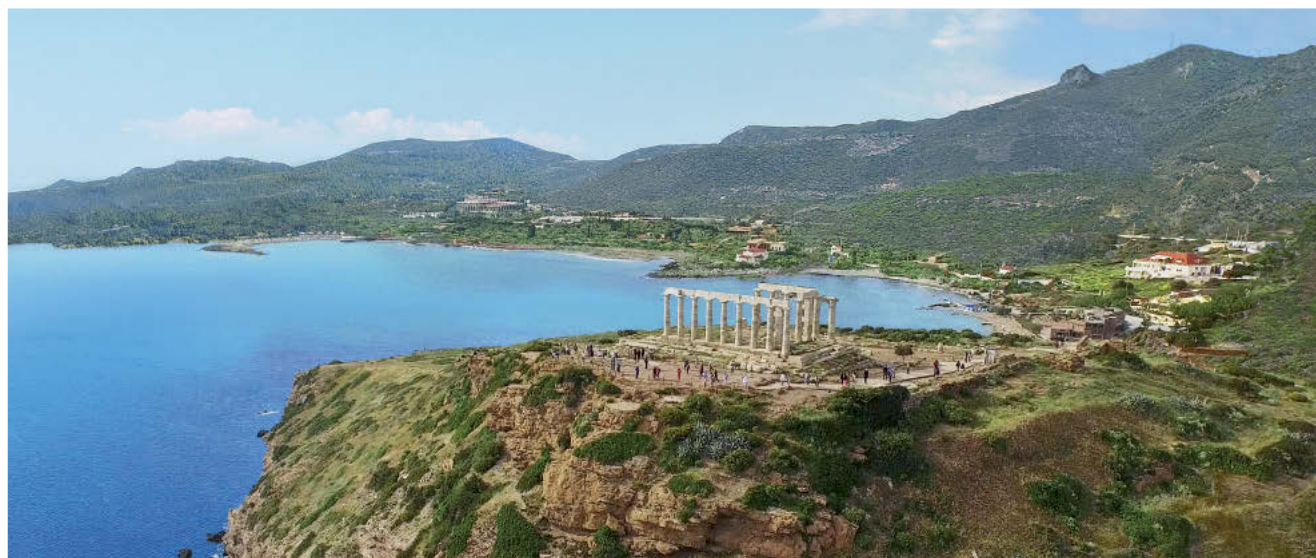


У ХРАМА ПОСЕЙДОНА

*Живописный ландшафт, чудная природа, покой и безмятежность...
Греки всегда умели выбирать места для отдыха, и если бы отель
Grecotel Cape Sounio стоял здесь во времена Гомера, в «Одиссее»
непреренно бы о нем говорилось.*

Текст **Алексей Кириллов**





Священный мыс Сунион был отмечен еще в «Одиссее» великого Гомера; там, на колонне храма Посейдона, оставил свой автограф лорд Байрон, а спустя 175 лет свое описание одного из самых знаковых мест материковой Греции дал Иосиф Бродский.

«В 68 километрах от Афин, в Суньоне, на вершине скалы, падающей отвесно в море, стоит <...> храм Посейдона. Стоит уже две тысячи с половиной лет. <...> Вокруг — ни души. <...> В вечерней дымке издали храм выглядит скорее спущенным с неба, чем воздвигнутым на земле. У мрамора больше сходства с облаком, нежели с почвой. Восемнадцать белых колонн, соединенных белым же мраморным основанием, стоят на равном друг от друга расстоянии. Между ними и землей, между ними и морем, между ними и небом Эллады — никого и ничего. <...> Если бы они считали дни, таких дней было бы шестьдесят миллионов».

Особой красотой мыс Сунион наполняется в краткие периоды прихода и ухода всевидящего Гелиоса, и если погожими вечерами встречать закат сюда приезжают десятки людей, то утром здесь совершенно тихо, безлюдно и по-настоящему особенно. Именно в такие моменты наиболее сильно осознаешь, что весь окружающий пейзаж почти не отличается от того, который открывался людям прошлых эпох.

Историки и археологи полагают, что Сунион стал культовым местом еще в VII в. до н. э., однако при римлянах и святилище, и соседствовавшее с ним поселение пришли в упадок. В начале XIX в. на волне общего интереса к Древней Греции мыс Сунион обрел вторую жизнь, поскольку со всего мира сюда устремились искатели романтических впечатлений. Именно для них неподалеку от храма Посейдона был создан уникальный экокурорт Grecotel Cape Sounio, архитектура и стиль которого восходят к древнегреческим полисам. Роскошные виллы с просторными патио и цветущими садами занимают 30 га и амфитеатром спускаются прямо к Эгейскому морю.

Отдых в Cape Sounio — это путешествие в другую историческую эпоху



30 га

территории
экокурорта
Grecotel Cape
Sounio занимают
роскошные виллы
с просторными
патио и цветущими
садами



So Oriental — один из самых необычных и модных азиатских ресторанов, где на открытой террасе, покачиваясь на диване-качелях, приятно вкушать изысканные блюда

Cape Sounio — настоящий маленький рай всевозможных водных процедур. Культура здорового образа жизни и внимание к гигиене обеспечивали древним грекам завидное по тем временам долголетие, и приобщиться к этому культу здоровья должно в фантастическом спа-комплексе отеля под названием Retreat Spa Elixir. Здесь, в тени сосен и оливковых деревьев, гостей ждут три бассейна с морской и пресной водой, включая детский; снежно-белые массажные шатры, площадки для йоги и великолепно оборудованные спа-кабинеты, где проводится индивидуально подобранная омолаживающая терапия. А для тех, кому захочется дополнить спа-процедуры и занятия фитнесом морским купанием, в Cape Sounio оборудованы два прекрасных частных пляжа — галечный и песчаный, с видом на все тот же храм морского царя.

Отдых в Cape Sounio — это не только путешествие в другую историческую эпоху, но и настоящая кулинарная одиссея. На территории отеля семь совершенно разных ресторанов, которые объединяет философия, постулирующая, что наслаждение едой — суть главное удовольствие человека. Традиционное радушие и гостеприимство жителей Эллады проявляется в первую очередь тогда, когда их гости собираются за столом,



Бунгало с собственным бассейном. Во всех бунгало есть сад/терраса с плетеными или ротанговыми шезлонгами



Патио Grecotel Cape Sounio с ночной подсветкой фонтанов



Шатры и зонты над шезлонгами вокруг одного из бассейнов Grecotel Cape Sounio. На вершине скалы виден храм Посейдона



ХРАМ ПОСЕЙДОНА

Остатки классического храма, построенного в V в. до н. э. Согласно мифу, с этой скалы бросился царь Эгей, когда увидел корабль с черными парусами: его сын Тесей, победивший Минотавра на Крите и спасший греков от постыдного оброка, просто забыл сменить паруса...

и не важно, подают ли в этот момент блюда национальной кухни, азиатские деликатесы или шедевры высокой французской кухни. Главное, чтобы всего было много, а радостные тосты сливались в единую арию счастья.

Семейную направленность отдыха в Cape Sounio подчеркивают не только комфортабельные виллы и бунгало, но также креативные развлекательно-образовательные программы детского клуба Grecoland. Его сотрудники займут детей и подростков любого возраста, когда родителям захочется провести романтический вечер. Они научат азам скалолазания и snork-линга, организуют командные игры и познакомят с уникальной природой Аттики, которая в окрестностях Суниона во многом осталась нетронутой. В этом сезоне Cape Sounio предлагает новый формат детского отдыха под названием Summer Camp, куда, помимо прочего, включена футбольная школа Arsenal.

Взрослым в Cape Sounio также доступен огромный выбор вариантов досуга. Живя рядом с Афинами, обязательно стоит посетить основные достопримечательности греческой столицы и близлежащих островов. А если устанете от экскурсий — нет ничего лучше, чем арендовать яхту, поднять парус и отправиться на поиски приключений. И еще: недалеко от Суниона есть

В Cape Sounio организован персональный сервис высокого уровня

уникальное место — радоновое озеро Вульгмени, температура в котором за счет горячих источников не опускается ниже +20 °C. Помимо целебных свойств самой воды, Вульгмени знаменито своими рыбками, которые всегда готовы устроить купальщикам самый настоящий пилинг.

Чтобы организовать гостям посещение всех интересных мест, а также освободить их от бытовых забот, в Cape Sounio предусмотрен персональный сервис высокого уровня. Доверившись ему, можно забыть обо всей суете, нередко сопровождающей пребывание в курортных отелях, и даже устроить на мысе Сунион нечто большее чем отдых. Например, провести свадьбу, отметить юбилей или просто приехать сюда на одну ночь со своей стоящей на рейде яхты. И на территории Cape Sounio оборудована собственная вертолетная площадка — специально для прибывающих по воздуху VIP-гостей. MBV



ДРАЙВ ОТ CARTIER

В последнее время великий парижский ювелирный и часовой дом постоянно радует поклонников новыми коллекциями. Премьерой этого года стали мужские часы Drive de Cartier в подушкообразном корпусе с тонким полированным ободком.

Текст Тимур Бараев

Нескончаемую череду премьер сам дом Cartier объясняет поиском идеальных часовых форм. С рождением Drive de Cartier, похоже, поиски можно прекращать — все формы использованы. Ballon Bleu и Rotonde представляют собой идеальные окружности. Calibre — комбинацию окружности и бочки. Tortue почти век служит идеальным воплощением формы tonneau (все той же бочки). Santos — квадратный. В трех линиях коллекции Tank перепробованы все возможные вариации прямоугольника. В прошлом году презентованы овальные часы Cle, в этом — еще один овал в лице новинки под названием Nuprise. Crush, первоначально родившиеся в семействе Tank, давно стали самостоятельной коллекцией, где часы имеют причудливо изогнутые корпуса... Собственно, только формы cushion (подушки) и не доставало. Но теперь есть и она!

ПЕРСОНИФИКАЦИЯ

Подушка от Cartier, как всегда, вышла оригинальной и ни на что другое не похожей. Элегантный корпус в тонкой оправе не имеет практически ничего общего с самой успешной бочкой нашего времени от Panerai, тем не менее выглядит он почти столь же мужественно. И пусть некоторые не разочаровываются вроде бы скромным диаметром 40 мм: квадратные подушки на запястье выглядят гораздо крупнее обычных круглых часов.

Drive de Cartier — первые часы от парижского дома в корпусе формы cushion, то есть подушка

В общем, если попытаться кратко описать Drive de Cartier, получится следующее: элегантные повседневные мужские часы с небольшим уклоном в винтаж. На Drive de Cartier возложена миссия дополнить разнообразие и без того более чем представительной коллекции мужских моделей парижского дома.

Самые успешные и позднее ставшие культовыми модели Cartier либо демонстрировали чудеса техники, либо отражали ауру конкретного незаурядного человека, либо сразу и то и другое. Корпус Tank имеет абрис одного из первых танков. Водонепроницаемые Pasha созданы для богатого ближневосточного клиента и поэтому стилизованы под стальной водолазный шлем, а также имеют стрелки в виде мечей и арабские цифры разметки. Santos Луи Картье выпустил по просьбе своего бразильского друга, пионера авиации Сантоса Дюмона, и потому они получились такими ультратонкими, технически продвинутыми и стильными. Их корпус напоминал прямоугольный фюзеляж сантовского аэроплана Demoiselle, а винты крепления безеля — алюминиевые авиационные заклепки.



Мастера и дизайнеры Cartier создавали Drive для тех, кто обожает классные качественные аксессуары и умеет наслаждаться ощущением, которое они дарят

Светло-серебристый
или антрацитовый
циферблат гильоширован
двумя разными узорами

Для кого же создавали Drive? Самое интересное, дизайнеры Cartier утверждают, что Drive также предназначены вполне определенному человеку. И видят они его так: стильный и свободный, предпочитает часы, которые рассказывают не о статусе, а о характере и душе. Он гораздо сложнее и круче, чем кажется на первый взгляд. Он обожает классные качественные аксессуары и умеет наслаждаться ощущениями, подаренными ими. Положение его воротничка и манжет выверено до миллиметра, каждая складка на одежде продумана, как и оттеняющая щеки и скулы легкая небритость...

РАЗНООБРАЗИЕ

Маркетологи великого дома считают, что такого человека не оставит равнодушным элегантный корпус-подушка в изящной оправе. Более того, они уверены: его непременно привлечет и то обстоятельство, что новые часы вышли сразу в семи вариантах, в золотом и стальном корпусах.

Самая простая версия Drive de Cartier имеет автоматический механизм Calibre 1904-PS MC и стальной корпус диаметром 40 мм



Drive de Cartier Flying Tourbillon watch оснащены механизмом с ручным заводом Caliber 9452 MC, декорированным по требованиям Женевского клейма. Корпус диаметром 40 мм изготовлен из розового золота

Создатели Drive de Cartier решили снабдить их не простым Calibre 1847 MC, дебютировавшим в прошлом году в коллекции Cle de Cartier, а самым первым своим мануфактурным 11½-линейным механизмом 1904 MC, который специально для новой коллекции претерпел некоторые изменения. Самый простой вариант 1904 P имеет часовую, минутную и секундную стрелки, а также обычный календарь-дату. В исполнении 1904 FU механизм дополнен индикатором времени во втором часовом поясе, указателем «день/ночь» и календарем-большой датой. Оба этих калибра имеют два заводных барабана, которые вращаются с высокой скоростью (это сделано ради нивелирования перепадов момента силы по мере роспуска ходовых пружин), а потому запас хода не так уж велик — около 48 суток.

Ну и, наконец, Drive de Cartier имеет сложную версию с парящим турбийоном на базе калибра 9452 MC, который прекрасно декорирован по строгим критериям и требованиям престижного знака качества «Женевское клеймо». Он имеет частоту 21 600 пк/ч, ручной завод и запас хода 50 часов. Часы с турбийоном и кареткой в форме буквы «С» собираются не на мануфактуре в Ла-Шо-де-Фоне, а мастерами-экспертами на первом этаже женевского бутика Cartier на Ру дю Рон, 35.

Drive de Cartier имеет непростой циферблат; он может быть светло-серебристым или антрацитовым и гильоширован двумя разными узорами, напоминающими решетку автомобильного радиатора. А вот область часовой шкалы отполирована до зеркального блеска, как и римские цифры в золотых моделях. Chemin de Ferre (железная дорога) — знаменитая минутная разметка Cartier — здесь перенесена ближе к центру и повторяет форму корпуса. Стрелки из вороненой стали выполнены в форме мечей.

40-миллиметровый корпус из розового золота или стали имеет высоту 11,25 мм, но выглядит ультратонким. Этот визуальный эффект достигается благодаря оригинальным ушкам крепления браслета, которые не приварены, а интегрированы в корпус и изогнуты книзу. Часы идеально садятся на любое запястье. Заводная головка стилизована под восьмиугольную гайку и украшена синим сапфиром.

Стоимость Drive de Cartier колеблется от € 5200 за простую модель до € 72 000 за часы с турбийоном. То есть при желании можно приобрести несколько моделей Drive de Cartier — на все случаи жизни. MBV

Благодаря анатомическому изгибу ушек крепления браслета Drive de Cartier идеально ложатся на любое запястье



ВЕЛИКОЛЕПНАЯ СЕМЕРКА

В год своего 100-летия по итогам народного голосования в рамках ежегодной премии «Автомобиль года в России» бренд BMW был назван «Любимой маркой премиум-сегмента», а BMW 750Li xDrive — флагманский седан BMW 7 серии — получил звание «Лучшая модель представительского класса».

Текст Алексей Максимов





Продажи нового BMW 7 серии 6-го поколения с заводским обозначением G11/G12 (G11 — стандартная версия, G12 — модель с длинной базой) в России начались осенью 2015 года. Давайте познакомимся с основными характеристиками этого без сомнения прогрессивного и, пожалуй, даже эксклюзивного авто.

ДИЗАЙН И КОНСТРУКЦИЯ

Если в трех словах, автомобиль выглядит *солидным, элегантным и динамичным*, что в точности соответствует его «характеру» (то есть возможностям). Изящные пропорции, энергичные базовые линии формируют впечатляющий облик седана класса «люкс». Но это эмоциональное восприятие, а если гармонию поверить

алгеброй... Испытания кузова в аэродинамической трубе показали снижение коэффициента воздушного сопротивления C_x до 0,24 — против 0,28 у прежней модели и 0,26–0,27 у Audi A8 и Mercedes S-Class. Помимо обводов кузова, здесь свою лепту внесли сглаженное днище, форма зеркал и воздухопроводов в крыльях, а также регулирующие поток поступающего воздуха активные воздушные заслонки в фирменных «очках» — решетке радиатора.

Завершая тему облика автомобиля, отметим панорамную крышу Sky Lounge (G12), противотуманные и адаптивные светодиодные фары головного освещения. В качестве альтернативы им предлагаются лазерные фары BMW, дающие яркий белый свет и дальность до 600 метров. В предлагаемый для флагманской модели М-пакет, добавляющий облику индивидуальности и динамики, входят

Салон нового BMW 7 серии — простор, гармоничный световой дизайн и высочайшее качество материалов



↑
Световая дорожка
Welcome Light Carpet
перед дверями
автомобиля

← ←
Эффектная подсветка
интерьера салона

←
Экраны-планшеты
на спинках передних
сидений (управление
климатом
и мультимедиа)

измененные бамперы, накладки на пороги, черные тормозные суппорты и легкосплавные диски M Double-Spoke 647 диаметром 19".

Характерные особенности интерьера нового BMW 7 серии — невероятный простор, гармоничный световой дизайн и материалы высочайшего качества. Предлагается выбор из 18 вариантов отделки кожей Dakota или Narra различных оттенков: черный, белый, серый, серебристый (металлик) и др.

Новый BMW 7 серии — первый автомобиль в своем сегменте, в конструкции которого, помимо стали и алюминиевого сплава, использован карбоновый композит, который прежде применяли только в малосерийных суперкарах. Мало того что без ущерба прочности и жесткости масса кузова снизилась на 130 кг по сравнению с предыдущим поколением, это дало и оптимальное распределение массы по осям.

ПОД КАПОТОМ

Вариантов двигателей для нового BMW 7 серии немало. Базовый BMW 730d оснащен 3-литровым дизелем (265 л.с., 620 Н·м), с которым седан до 100 км/ч разгоняется за 6,1 с. Модель BMW 740i имеет новую рядную «шестерку» 326 л.с. (3 л, 450 Н·м, 5,5 с). В BMW 750i xDrive (и BMW 750Li xDrive с длинной базой) стоит V8 450 л.с.

с двумя турбокомпрессорами (twin-scroll 4,4 л, 650 Н·м, 4,4 с). Такой двигатель применялся и для 5-го поколения BMW, но теперь средний расход топлива снижен до 8,3 л (на 100 км пути).

Гибридная plug-in-версия BMW 740e — ДВС объемом 2 л + электромотор с литий-ионными аккумуляторами; общая мощность 326 л.с. До 100 км/ч седан разгоняется за 5,5 с, средний расход топлива составляет 2,1 л, а запас хода на электротяге достигает 40 км (120 км/ч).

Выигрывая по динамике у конкурентов, все модификации BMW 7 серии имеют ограниченную электроникой скорость — 250 км/ч (для «гибрида» установлен предел 240 км/ч). Все версии в базовой комплектации оборудуются 8-ступенчатой АКПП Steptronic; привод полный (интеллектуальный) или задний.

↓
Из алюминиевого
сплава изготовлены
двери и крыша,
карбоновый
композит применен
в центральных
и задних стойках
и для центрального
тоннеля



КОМФОРТ

Понятие комфорта подразумевает максимум удовольствия как для водителя, так и для пассажиров. Для водителя нового BMW 7 серии приготовлено столько умных электронных и прочих «штучек», что впору про каждую писать отдельную статью:

- пневмоподвеска с автоматической регулировкой положения кузова и система динамической регулировки жесткости амортизаторов;
- полноуправляемое шасси, уменьшающее диаметр разворота до 12 м;
- система предупреждения о наличии транспорта, движущегося в поперечном направлении;
- ассистенты руления и ведения по полосе;
- активная защита от бокового столкновения;
- система кругового обзора с трехмерной индикацией;
- большой проекционный дисплей и система ночного видения;
- усовершенствованная система iDrive с сенсорным дисплеем (как у смартфона или планшетного компьютера) и возможностью управления жестами (например, регулирование громкости звучания информационно-развлекательной системы).

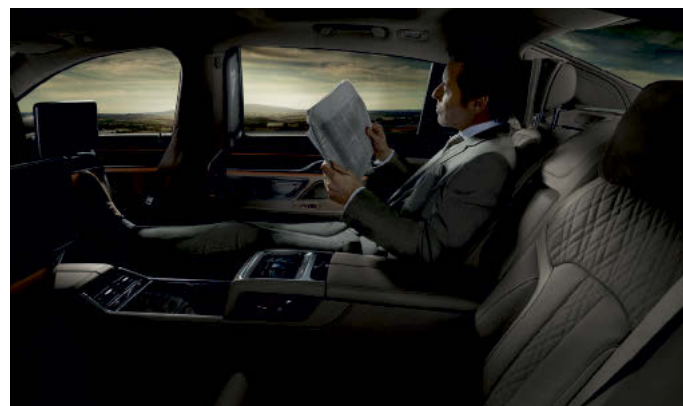
Да еще система дистанционного управления парковкой (опция), позволяющая с помощью интерактивного ключа BMW Display Key с сенсорным экраном завести машину на тесное парковочное место и вывести оттуда...

Передние кресла с электрорегулировками перенастраиваются и позволяют оставаться в тонусе на протяжении продолжительной поездки; будет полезной и система подогрева сидений, руля и подлокотников. В состав опции Executive Lounge для пассажи-



Центральная консоль с держателем для смартфона (беспроводная индуктивная зарядка)

Разработка проекта нового BMW 7 серии



Комфортные сиденья второго ряда с регулировкой и функцией массажа, дополненной программой повышения тонуса Vitality Programm

Задняя мультимедийная система Experience имеет съемный сенсорный планшет BMW (7")

ров сзади входят 4-зонный климат-контроль, активная вентиляция сидений, раскладные столики и подстаканники. Сиденье переднего пассажира можно сдвинуть вперед на 90 мм; в его спинку вмонтирована выдвижная подставка (электропривод) для ног заднего пассажира. Он может отклонить спинку своего сиденья почти на 45° и занять удобное положение. Также предусмотрены пакет Ambient Air, который обеспечивает ионизацию и ароматизацию воздуха, и адаптированная к салону аудиосистема Bowers & Wilkins Diamond Surround Sound.

Вот такой он, новый BMW 7 серии, который сами изготовители назвали «лучшим автомобилем, который когда-либо создавали в этом классе». MBY



Оксана Кравцова:

Яхтинг — это колоссальное удовольствие, которое не сравнится с отдыхом даже в самом дорогом отеле.

ЯХТА ПОД ОКНОМ

Элитные жилые комплексы с собственными причалами давно стали неотъемлемой частью инфраструктуры везде, где популярен яхтинг.

Текст **Антон Черкасов-Нисман** Фото **Игорь Смольников**

В России архитектурные проекты жилых комплексов с собственными причальными местами пока редкость, и они становятся вдвойне интересными, когда их реализуют близкие к яхтингу люди. Об одном из таких «домов с причалом» — петербургском жилом комплексе «Привилегия» — рассказывает Оксана Кравцова, генеральный директор компании «Еврострой».

Оксана, с чего началось ваше увлечение яхтингом?

Яхтинг — это колоссальное удовольствие, которое не сравнится с отдыхом даже в самом дорогом отеле. Я приобщилась к нему благодаря своему мужу Валерию, для которого море и яхты — настоящая страсть. Удивительно: он вырос вдалеке от «большой воды» и впервые увидел море уже вполне взрослым. Однако это была любовь с первого взгляда, и как только появилась возможность, он сразу приобрел яхту.

С тех пор мы очень много путешествуем. У нас две яхты: одна в Европе, и на ней мы ходим в основном по Средиземному морю, а другая здесь, в Петербурге. Валера всегда сам стоит за штур-

валом — для него это дело принципа и самое большое удовольствие.

Как возникла идея строить жилой комплекс с яхтенной стоянкой; трудно ли было воплотить ее в жизнь?

Идея возвести жилой комплекс с причалами родилась еще во время строительства предыдущего объекта ЖК «Олимпийская деревня». Мы знали, что стоянка для яхт будет непременно востребована, и не ошиблись. Однако получение разрешения на водопользование в общей сложности заняло порядка десяти лет. Законодательство и условия аренды водной глади постоянно менялись, поэтому процесс согласования оказался непростым. В мае мы получили разрешение на аренду прилегающей набережной между Лазаревским и Большим Крестовским мостами. Если все сложится, то она превратится в настоящую европейскую зону отдыха с беговыми и прогулочными дорожками, уличными тренажерами и красивой маринной.

Привлекательность жилья с собственными причалами в черте города весьма высока





В чем, на ваш взгляд, главные плюсы такой «домашней» марины?

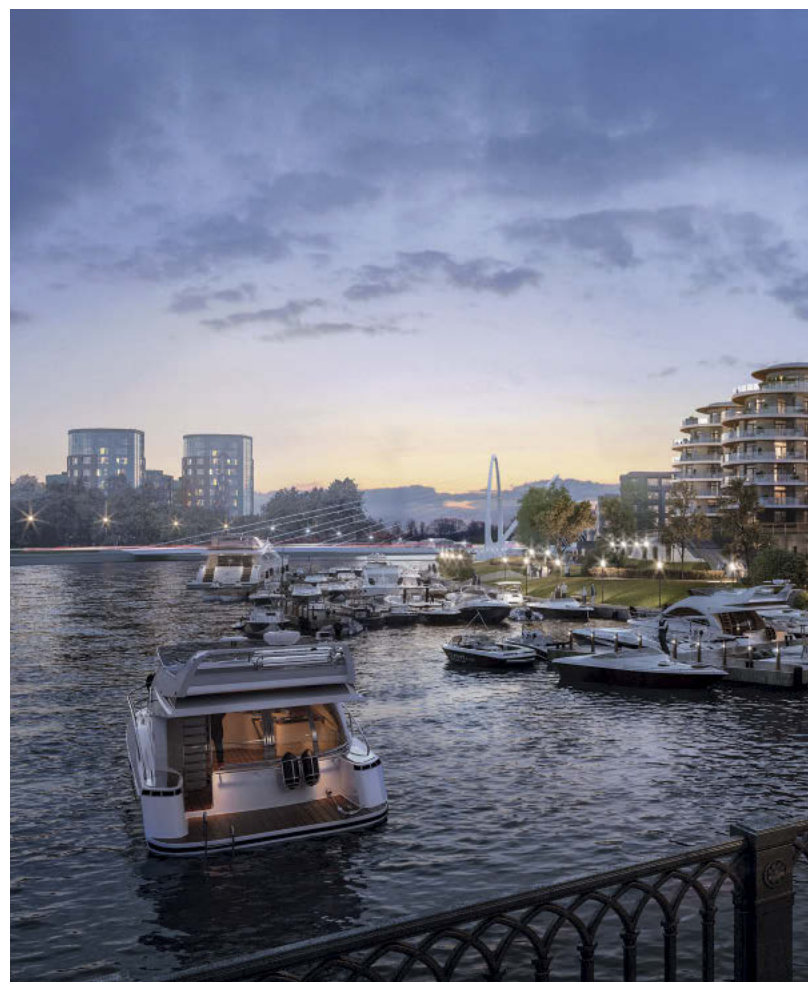
Если принимать во внимание исключительно стоимость стоянки, то, возможно, выгоднее держать лодку в яхт-клубе, однако наши клиенты давно готовы платить чуть больше, чтобы она всегда была у них под окном. Поверьте, к возможности покататься на яхте, минуя обязательный, пусть даже и короткий трансфер на машине, быстро привыкаешь. До переезда в «Привилегию» мы держали свою лодку в яхт-клубе, но на неделе мы выходили на ней редко — сказывались усталость и соблазн остаться после работы перед телевизором с бокалом вина. Теперь, когда яхта пришвартована у дома, мы гораздо чаще собираем детей, которые рвутся «в море», и постоянно катаемся на буднях.

Влияет ли такая «причальная» опция на инвестиционную привлекательность квартир в жилом комплексе «Привилегия»?

Место для яхты у нас почти в три раза дешевле, чем, например, стояночное место для автомобиля в подземном паркинге. Мы не собирались зарабатывать на причалах — это всего лишь удобная опция, стои-

↑
Генеральный директор компании «Еврострой» Оксана Кравцова в своем рабочем кабинете

→
Все флаги в гости будут к нам!



На зиму причалы вмерзают в лед и беспрепятственно дожидаются весны

мость которой составлена из затрат на строительство и содержание. Тем не менее для нас оказалось очень неожиданным, что люди целенаправленно хотят купить квартиру с причальным местом, еще даже не владея яхтой. То есть, в отличие от нас, они идут от обратного и обзаводятся лодками, когда вопрос стоянки уже решен. В итоге возникает интересная ситуация: вроде бы само по себе причальное место не слишком интересно в инвестиционном плане, но в то же время эта опция существенно повышает привлекательность квартиры. Сегодня почти все места проданы, и мы планируем в скором времени расширить стоянку, поставив дополнительные понтоны.

Возможна ли покупка причального места без квартиры?

Отдельно места в марине мы не продаем, поэтому некоторые клиенты, которым очень нужно было поставить яхту именно в «Привилегии», фактически покупали квартиру «в довесок» к причалу. А вот сдать собственное место в аренду, разумеется, можно, если только пользователь будет соблюдать правила его эксплуатации. Разумеется, людям необходимо мыть, прибирать и обслуживать лодки после походов: все это можно делать прямо у причала, главное — не нарушать спокойствие других жильцов. Учитывая

Количество причальных мест	до 39
Максимальная длина яхт	15 м
Высота пролета мостов:	
Лазаревский мост	4,50 м
Большой Крестовский мост	4,60 м



Панорама жилого комплекса «Привилегия» на набережной Малой Невки с пятью нитками причалов (проект)

большой спектр услуг, среди которых у нас будет даже мытье собак, мы со временем предложим профессиональный сервис по уборке яхт, чтобы владельцам не приходилось самим об этом беспокоиться. Рядом с пристанью появится ресторан, где на яхту круглые сутки можно будет заказывать кейтеринг высокого уровня.

Кроме того, я очень надеюсь, что в дальнейшем на базе нашей стоянки мы сможем создать небольшой, но полноценный яхт-клуб с присущей ему атмосферой. У нас много общественных зон, где можно организовывать собрания яхтсменов и проводить обучающие курсы.

Какими будут ваши последующие проекты? Найдется ли в них место яхтам?

Я уже влюблена в наш следующий совершенно грандиозный проект — дом для джентльменов на Воскресенской набережной, в излучине Большой Невы. Собственные причалы там не планируются, однако можно будет спокойно пришвартоваться для высадки пассажиров. Еще один клубный дом с видом на воду, но не на первой линии, мы будем строить здесь, на Крестовском острове. В любом случае мы продолжим поиски новых мест и не забываем о яхтсменах. **IMBY**

У САМОГО СИНЕГО МОРЯ

Понятие «курортный отель» чаще всего подразумевает одно или несколько зданий. Но бывает, что такой отель оказывается целым приморским городком.

Текст Полина Захарова

Еlounda Beach Hotel & Villas, где неоднократно отдыхали Гельмут Коль, Франсуа Миттеран и другие известные персоны, — один из самых популярных курортных отелей Европы. Занимающий высокие позиции в различных рейтингах и часто упоминаемый на страницах модных журналов, он находится в северо-восточной части греческого Крита, в живописном местечке на побережье Эгейского моря. Два основных здания отеля — Elounda и Imperial, а также многочисленные бунгало и виллы расположены на берегу прелестной и защищенной бухты Мирабелло, а за ними, далеко на заднем плане, высятся величественные горы.

Некогда рыбацкая деревушка на берегу бухты, в которой вода радует кристальной чистотой, превратилась в великолепный курорт, лучший на острове, а возможно, и во всем Средиземноморье. О статусе городка-курорта говорит архитектурная концепция Elounda Beach Hotel & Villas, чьи постройки органично вписались в ландшафт побережья. Проходы между строениями напоминают улочки прибрежных поселений — только в современном исполнении и в умень-





Интерьер гостиной Yachting Villa с панорамным морским видом и крупным зеркальным ТВ-экраном



Огромная и прекрасно оборудованная туалетная комната



шенном масштабе, а из апартаментов и с территории отеля открываются волшебные морские пейзажи...

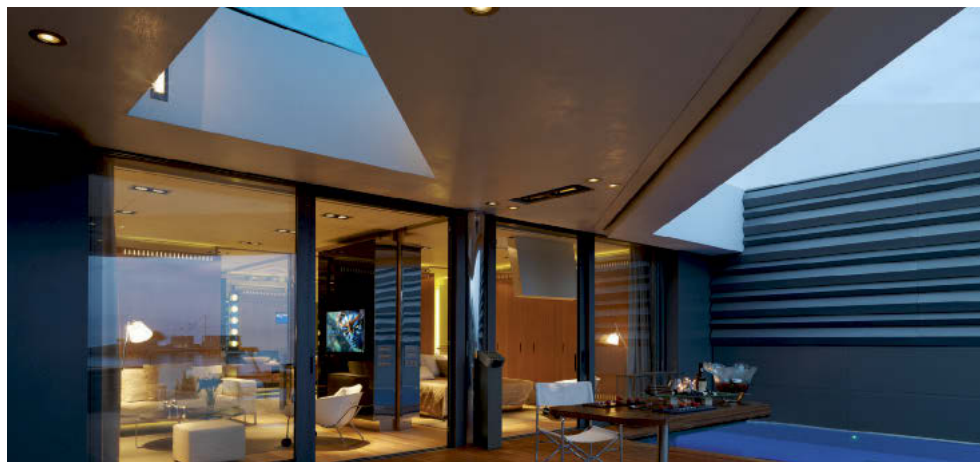
Граница между морем и сушей, разделяющая две формы жизни — морскую и сухопутную, обычно хорошо очерчена береговой линией. Граница есть и здесь, но береговая жизнь незаметно и совершенно естественно перетекает в морскую и обратно. Вот ты купаешься в море, ходишь на яхте... а вот ты уже на берегу, в ресторане, парке или в своем бунгало, чтобы вскорости снова оказаться на воде, у воды или под водой. Это не просто фигуры речи: перечень предлагаемых в отеле и связанных с водой занятий удивляет разнообразием. Помимо нескольких пляжей с шезлонгами и зонтиками *у воды*, активный досуг *под водой* подразумевает дайвинг, а *на воде* спектр предложений включает водные лыжи, виндсерфинг, прогулки на каяках, аквабайк, рыбалку и, конечно, парусный спорт: в инфраструктуру курорта вписались две яхтенные гавани.

Для детей подготовлены развлекательные программы и игровые площадки, а взрослые могут воспользоваться услугами спа-центра Espace Vitalite Chenot — оазиса спокойствия души и тела, где предлагают комплексные процедуры омоложения и релаксации.

Здесь не раз отдыхали персоны мирового уровня



↑
Вид с террасы
на помещения;
справа —
гимнастический зал

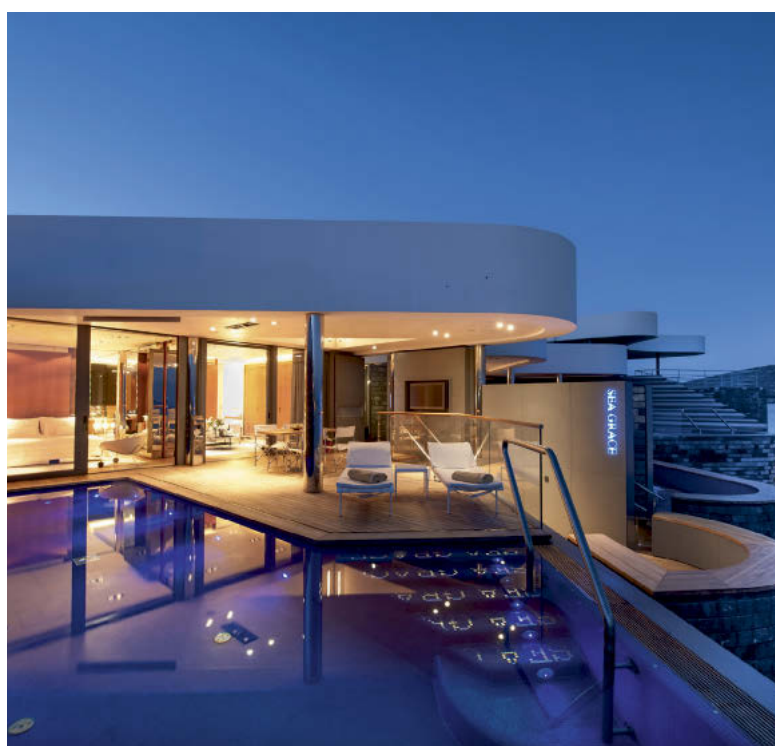


→
Одна из трех
«палуб» Yachting
Villa с открытой
зоной отдыха

А где мы будем жить? Вариантов обилие — на любой вкус, от номеров до бунгало и вилл. Есть и такое заманчивое предложение, как Yachting Villa на берегу залива с выходом к морю. Восемь вилл привлекают своей архитектурой, современными технологиями и шикарными интерьерами с кожаной отделкой потолка и тиком на полу. Каждая имеет «трехпалубную» террасу с открытой зоной отдыха, столовую и гостиную, собственный бассейн с гидромассажем и ванную комнату с парной.

А где мы будем питаться? В отеле пять ресторанов и четыре бара с различной кухней — международной, средиземноморской (итальянской, греческой и критской), азиатской и полинезийской. Есть рестораны в помещении и на террасах, в оливковой роще рядом с пляжем и у бассейна; у всех длинное меню и богатая винная карта.

На Крите немало исторических мест и достопримечательностей, но при таком разнообразии возможностей в самом Elounda Beach Hotel & Villas вряд ли кому-то захочется покидать его территорию. Ведь правда? **МВУ**



←
К персональному
бассейну ведут
подсвеченные
ступени



КОРОЛЕВСКИЙ СПОРТ

*В загородном клубе «Целеево» в мае состоялось
официальное открытие сезона по гольфу и поло.*

Текст **Ольга Селезнева** Фото «Целеево Гольф и Поло Клуб»



Гольф-поле в Целеево на 18 лунок признано лучшим во всей Восточной Европе



Единственный в России поло-клуб в Целеево имеет два поло-поля и собственную конюшню на 50 лошадей

300 га территории Целеево — это английский парк с аллеями, лесными долинами, озерами и километрами живописных дорожек



Закрытый загородный «Целеево Гольф и Поло Клуб», расположенный в 42 км от столицы по Дмитровскому шоссе, сочетает лучшее в Восточной Европе гольф-поле на 18 лунок и единственный в России поло-клуб. Здесь можно не только сделать первые шаги в «спорте королей», но и довести свой уровень до профессионального, получив опыт серьезных соревнований. С них и начался новый сезон, торжественное открытие которого прошло в «Целеево».

Серьезные игроки приняли участие в гольф-турнире Ingosstrakh Open 2016, названном по имени генерального партнера клуба СПАО «Ингосстрах». Новички смогли попробовать свои силы в отдельном гольф-соревновании. И, конечно, должное внимание было уделено второму профильному направлению клуба: в рамках праздника открытия сезона состоялся турнир по конному поло Spring Classic. Ну а «визитной карточкой» дня стал благородный крокет: гости учились правилам игры и затем смогли оценить свои возможности в увлекательном любительском турнире «На лужайке Белого Дома».

Из-за переменчивой погоды турниры проходили с особым азартом и в высоком темпе: гольфисты

старались не задерживаться на лунках, поскольку никто не мог предсказать, когда именно тяжелое небо не выдержит и обрушится на Целеево проливным дождем. К счастью, затяжных ливней не было, а небо, наоборот, временами прояснялось.

Все самые захватывающие моменты игры были запечатлены съемочной группой «Матч ТВ», которая, соблюдая гольф-этикет, внимательно следила за происходящим на гренах. Страхование компания «Ингосстрах» поддержала соревнование призами за первые места, а также в номинациях Longest Drive и Closest to the Pin. Кроме того, победителям были вручены призы от многочисленных спонсоров.

Игроки в поло, тоже с нетерпением ждавшие этого момента в течение трех долгих месяцев, рвались в бой, а посмотреть на матч собралось немало зрителей — поклонников еще одного королевского вида спорта. Впрочем, торжественное открытие сезона прошло не только в спортивной борьбе. Живая музыка, открытые уроки по гольфу, дегустация игристых вин и мороженого... Что может быть лучше в субботний день на свежем воздухе! «Целеево Гольф и Поло Клуб» — идеальное место для спорта и отдыха с клубной атмосферой в кругу друзей. **МВУ**



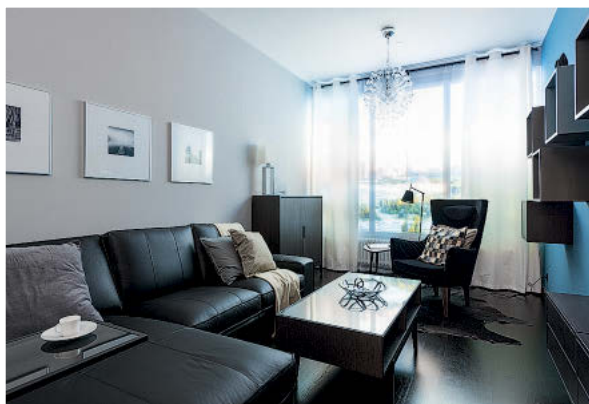
ВПЕРВЫЕ НА АРЕНЕ

На прошедшей в марте в Каннах выставке недвижимости MIPIM-2016 основной темой стали инновации в жилищном строительстве: умные технологии, вопросы экологии и энергоэффективности. Особый интерес вызвал проект Match Point — многофункциональный комплекс с апартаментами бизнес-класса и... крупнейшей в Европе волейбольной ареной.

Текст **Ольга Селезнева** Фото **ООО «ВТБ Проект»**



Интерьер гостиной
двухкомнатной
квартиры (площадь
72,2 кв. м)



Панорамный вид
из окна одной
из квартир
строящегося
комплекса Match
Point



Строительство Match Point началось осенью 2015 года в Москве, возле Триумфальной арки и Парка Победы. Это один из наиболее благоустроенных и экологически чистых районов; в пешей доступности — три станции метро, школы, детские сады, торговые центры. Вблизи комплекса находятся ключевые автомобильные артерии — Кутузовский проспект и Третье транспортное кольцо, деловой центр «Москва-Сити». Девелопером Match Point выступает ООО «ВТБ Проект» (дочерняя структура группы ВТБ), застройщик — ООО «Волей Гранд».

АПАРТАМЕНТЫ

1642 жилых апартаментов разместятся в монолитном доме бизнес-класса переменной этажности (от 13 до 28 этажей). Подземный паркинг в трех уровнях рассчитан на 1600 мест; в инфраструктуру войдут ресторан, отделения банков, магазины, салоны красоты и офисы. Все апартаменты будут сдаваться с отделкой. Любой покупатель сможет подобрать оптимальную площадь, тип планировки и вид из окон, а дизайн интерьера можно выбрать из четырех предложений: традиционный или современный стиль, в темном или светлом исполнении. Причем каждый вариант можно посмотреть и потрогать уже сейчас — в шоу-руме офиса продаж МФК Match Point.

ЛЕГКАЯ ЖИЗНЬ

Комплекс спроектирован по гостиничной технологии, что подразумевает все привычные для отеля плюсы, включая консьерж-сервис. Можно будет заказывать билеты, такси, химчистку, ужин на дом и т. д. Клининговый персонал может производить уборку на постоянной основе или к вашему приезду, если вы долго отсутствовали. Современные технологии позволят удаленно следить

за состоянием апартаментов, контролируя температуру, отсутствие протечек и т. п.

Вентилируемые фасады с композитными панелями призваны предотвращать потерю тепла в холодное время и не допускать перегрева летом. Оконные блоки с тройным остеклением дают высокий уровень шумоизоляции, а вытяжная вентиляция с системой очистки обеспечит в квартирах свежий воздух.

ВОЛЕЙБОЛЬНАЯ АРЕНА

На территории комплекса появится и крупнейшая в Европе волейбольная арена, которая станет домашней площадкой команды «Динамо» (Москва). Овальное пятиэтажное здание будет включать все необходимое для проведения матчей международного уровня: арену с трибунами на 3500 зрителей, два тренировочных поля, пресс-центр, конференц-зал, комментаторские ложи, медицинский центр и собственный подземный паркинг. Арена станет местом притяжения приверженцев и других видов спорта: зал сможет трансформироваться для состязаний по баскетболу, мини-футболу и др. При этом спортивные мероприятия не повлияют на жизнь обитателей апартаментов — потоки жильцов и посетителей арены полностью разведены.

Арена имеет один въезд в подземный паркинг и несколько входов для посетителей, что обеспечивает необходимый уровень комфорта и безопасности. При этом обитатели Match Point смогут сами приобщаться к здоровому образу жизни, не выходя из дома: в спорткомплексе будут организованы секции для детей и взрослых.

За свою уникальную концепцию, исключительное расположение и выдающиеся видовые характеристики комплекс Match Point уже стал лауреатом одной из самых авторитетных премий рынка недвижимости Urban Awards 2015 в номинации «Премьера года». **IMBY**



ДОМ ВДАЛИ ОТ ДОМА

Продолжаем рассказ о ведущем туристическом центре Греции — Elounda SA Hotels & Resorts, включающем целый комплекс отелей и резиденций на острове Крит.

Текст **Ольга Селезнева** Фото **Elounda SA Hotels & Resorts**



Еlounda Mare Hotel — центр и отправная точка всего туристического центра Elounda SA Hotels & Resorts. Вот уже более 30 лет отель хранит традиции безупречного сервиса, кулинарного искусства, искренней теплоты и гостеприимства. Даже внешне это очень особенный отель. Построенный в традиционном критском духе, он является собой шедевр архитектуры, дизайна и безупречно целостного стиля: мебель, антиквариат и произведения искусства в интерьере — подлинные «ювелирные» драгоценности.

В Elounda Mare 82 номера самой высокой категории; 46 из них — сьюты в основном здании, еще 36 — отдельно стоящие бунгало с собственными бассейнами, наполненными морской водой. Сьюты (их размеры варьируются от 30 до 80 кв. м) включают обязательную гостиную и одну-две спальни. В каждом номере — балкон или терраса с видом на море. Бунгало (площадь до 150 кв. м) еще более разнообразны: один или два этажа, одна-три спальни. Как уже говорилось, в каждом бунгало есть приватный бассейн, а в некоторых даже собственная сауна.

Гости Elounda Mare могут пользоваться всеми сервисами соседних отелей Elounda Peninsula и Porto Elounda Golf & Spa Resort, включая поле для гольфа, четыре частных песчаных пляжа и разнообразные рестораны. Кстати, в этом году Old Mill — собственный ресторан Elounda Mare — в очередной раз был отмечен престижной наградой Toque d'Or как один из лучших в Греции.

Развлечения для детей также интересны и многочисленны: водные горки, футбольная школа клуба «Арсенал», уроки танцев, а также новинка этого сезона — уникальные программы здорового образа жизни в Six Senses Kids Spa и занятия в детской гольф-академии. Стоит сказать, что между тремя отелями Elounda SA Hotels & Resorts предусмотрен бесплатный трансфер.

Одним из важных дополнений ко всем отелям и курортам комплекса Elounda стал созданный в 2006 году потрясающий спа-центр Six Senses Spa, который журнал Sunday Times Travel немедленно назвал «Лучшим спа в мире». Немаловажно и то, что работает он, как и все отели группы, с конца апреля по конец октября. Основатели Elounda SA Hotel & Resorts особенно гордятся тем, что туристический сезон здесь довольно продолжительный. Так что, планируя отдых летом, не забывайте о возможности снова вернуться сюда осенью, когда жизнь на притихшем, полном спокойного достоинства и неизменно солнечном Крите после шумного курортного сезона возвращается к своему традиционному укладу. **IMBY**



ИСТОРИЯ

Спирос и Элиана Кокотос, основатели и владельцы Elounda SA Hotels & Resorts, познакомились на Крите в конце 1960-х годов, когда туризм на острове только зарождался. Тогда Спирос и Элиана купили землю в Элунде, задумав создать лучший курорт во всей Греции. В открывшемся в 1982 году отеле Elounda Mare Hotel супруги Кокотос впервые на Средиземноморье реализовали идею отдельных бассейнов у каждого из многочисленных бунгало. Со временем это стало нормой для курортов категории deluxe.

В 1987 году Elounda Mare первым среди греческих отелей вошел в престижную ассоциацию Relais & Chateaux, но владельцы не останавливались на достигнутом, непрерывно улучшая и расширяя свой курорт, приобретая близлежащие участки земли. В то же время они всегда старались следить, чтобы старая часть отеля оставалась современной и отвечала ожиданиям самых требовательных отдыхающих со всего мира. Именно поэтому у Elounda Mare множество постоянных клиентов, которые приезжают сюда по несколько раз в год.

↑
Панорамный морской пейзаж с бунгало, зелеными лужайками и частными бассейнами



←
Интерьер гостиной и спальни в бунгало Superior с видом на море и частный бассейн

←
Собственный пляж Sandy Beach комплекса Elounda SA Hotels & Resorts



→
Ресторан на берегу рядом с гаванью яхт-клуба



Вагиф Бикулов:

Весь люкс — история об отношениях людей друг с другом. И такой же подход у нас к партнерству на рынке.

ПАРТНЕРСТВО

*О работе и сотрудничестве на рынке luxury рассказывает
Вагиф Бикулов, операционный директор компании Aviron Aura.*

Компания Aviron Aura — люксовое подразделение автомобильной группы «Авилон», представляющее в России такие легендарные марки, как Rolls-Royce, Bentley, Ferrari, Maserati, Bugatti, Aston Martin. О новостях и ситуации на рынке самых роскошных автомобилей мира, о подходе к сотрудничеству, работе с клиентами и «семейном» духе — наш сегодняшний разговор.

Компания «Авилон» представляет в России множество автомобильных брендов класса «люкс». Какова сейчас ситуация в этом сегменте рынка?

— Люкс-сегмент в России растет. По марке Rolls-Royce «Авилон» входит в пятерку крупнейших дилеров мира, по Bentley мы вторые в Европе. Конечно, в абсолютных цифрах нас обгоняют США, ОАЭ и Китай, тем не менее благодаря инвестициям производителей российский рынок сейчас один — из самых растущих и емких.

Производители сдерживают рост цен в корреляции с курсом валют: евро на сегодня вырос сильнее (70%), чем наши цены на автомобили (15–25%). И клиенты понимают, что это инвестиции, ведь рано или поздно разница сравняется за счет постепенного повышения цен. К примеру, те, кто покупали такой автомобиль год назад, сегодня могут продать его даже дороже.

Рост рынка люкс-автомобилей связан еще и с тем, что все марки представили яркие премьеры. У Bentley это Bentayga — первый в мире внедорожник класса «люкс». Ferrari в самом важном для себя сегменте спортивных купе показала 488 Spider. У Rolls-Royce — обновленный Ghost, кабриолет Dawn и серия Black Badge; первые машины придут в Россию в конце лета.

Весной в Москве показали Bentley Bentayga. Чем она уникальна и есть ли уже владельцы в России?

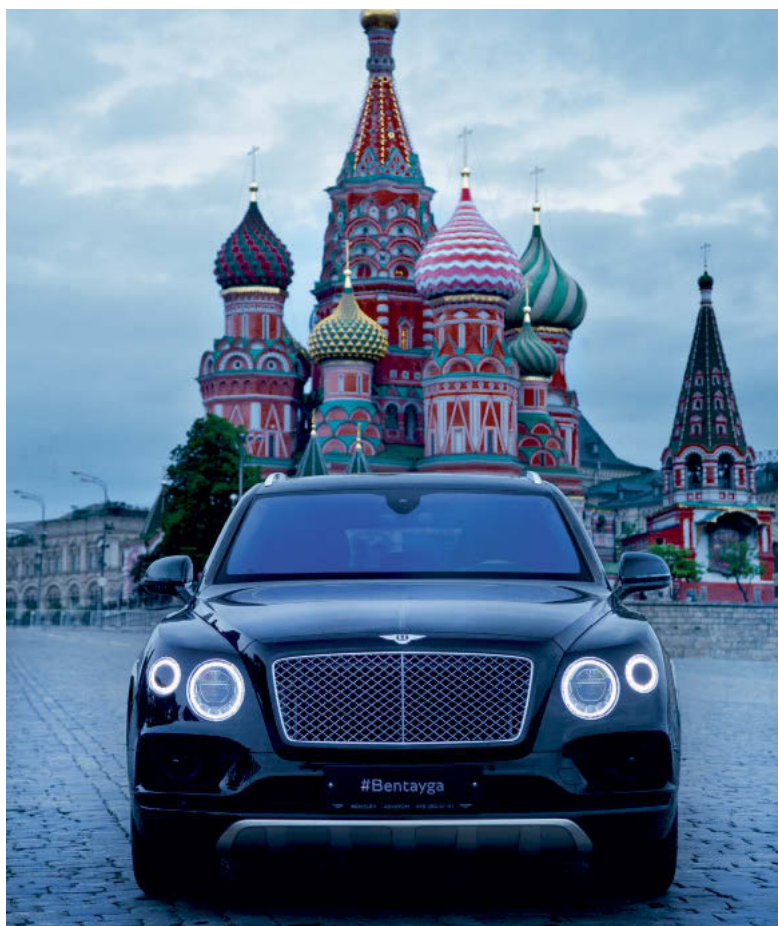
— Такого ажиотажа на люкс-рынке я не припомню. Большие очереди, причем не только в России, но и во всем мире; сейчас мы принимаем заказы на ноябрь. Причина проста: Bentley сделали первый внедорожник в сегменте «люкс», самый дорогой, роскошный и быстрый.

Не то чтобы эта идея никому не приходила в голову раньше, но инвестировать в разработку такого продукта, который действительно отвечал бы своей стоимости, очень сложно. Он должен быть первым во всех сферах: в плане интерьера, технических характеристик, ходовых качеств. Это время, огромные вложения и, конечно, риск. SUV должен обладать высокой про-

ходимостью, управляемостью, безукоризненно вести себя в нестандартных дорожных ситуациях, а это не так просто совместить со скоростью. Для решения подобных задач нужна серьезнейшая техническая база и, естественно, немалые средства. По Bentayga эта информация не раскрывается, но скажу, что суммы могут доходить до миллиарда и больше.

При том, что автомобиль будут выпускать ограниченной серией, у него огромный список опций. Там есть совершенно эксклюзивные вещи, как, например, набор для пикника, стоимость которого может показаться умопомрачительной... Даже из числа клиентов Bentley не многие могут себе позволить такое, но это настоящее произведение искусства. Конечно, есть и множество дополнений просто для удобства и безопасности: контроль полосы движения, адаптивный круиз-контроль, камеры ночного видения

У Bentayga масса опций для удобства и безопасности: контроль полосы движения, адаптивный круиз-контроль, камеры ночного видения





камеры ночного видения, различные электронные опции, которые улучшают проходимость автомобиля. Но главное — возможность индивидуализации интерьера.

Весной Avilon Aura открыла дилерский центр Aston Martin. Как вы оцениваете первые месяцы его работы и перспективы марки в России?

— До этого Aston Martin уже присутствовал на российском рынке, но сегодня мы — эксклюзивный партнер и первый — с лабораторией Q (полным спектром возможностей индивидуализации). Для нас как людей, у которых моторное масло в крови, представлять Aston Martin — огромная честь. Это легенда. У марки очень интересная философия и большое будущее. Недавно мы презентовали в России DB11, который первые клиенты получают в декабре. Показали и DB10 — автомобиль Джеймса Бонда; в будущем, возможно, он тоже пойдет в серию. Кроме того, у Aston Martin в ближайшие годы также планируются кроссоверы.

Автомобильные и яхтенные компании нечасто взаимодействуют на рынке. Тем не менее «Авион» и Nordmarine — официальный дилер Princess Yachts в России — недавно договорились о сотрудничестве. Какие преимущества получают компании и их клиенты?

— Вопрос этот глубже, чем может показаться. Бизнес в люкс-сегменте отчасти «семейный»: людей в командах каждой марки объединяет дух, а не только факт совместной работы. И у нас такое же отношение к партнерству. Мы не ищем чего-то сиюминутного и конкретного, я не ставлю задачу завтра продать два авто-

↑
Лаборатория Q от Aston Martin дает полный спектр возможностей индивидуализации автомобиля

В ближайшие годы Aston Martin так же, как и Bentley, планирует выпуск кроссовера

мобиля Bentley двум клиентам Nordmarine. Но если мы видим близких по духу людей, то понимаем, что вместе можем больше предложить нашим клиентам и поклонникам обеих марок.

Недавний пример — прошедшее в Монако ралли классических автомобилей и мероприятие, которое мы с Nordmarine там совместно организовали для наших клиентов. Что может быть лучше, чем смотреть гонку с борта яхты!

Мы тоже можем предложить уникальный опыт клиентам наших партнеров. Например, участие в Goodwood Revival. Дело в том, что завод Rolls-Royce расположен на землях лорда Марча — представителя одного из старейших аристократических родов Англии. Там есть поля для гольфа, охотничьи угодья, ипподром, аэродром для старинных самолетов. А Goodwood Revival, который ежегодно проходит там в сентябре, — это фестиваль, где реконструируется целая эпоха: люди соответственно наряжены, приезжают старинные автомобили, на которых можно принять участие в гонке на треке Goodwood Motor Circuit, и т. д. Это мероприятие для высшего европейского света, и мы предлагаем клиентам Nordmarine принять в нем участие.

В более практическом плане имеют место взаимные скидки. А когда выпускаются новые модели, мы можем предложить нашим друзьям протестировать их первыми на гоночном треке — еще до официальной премьеры. Для того мы и ищем единомышленников, чтобы быть интереснее нашим клиентам. MBY



Корсочка

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, ЗАЯЧИЙ ОСТРОВ, ПЕТРОПАВЛОВСКАЯ КРЕПОСТЬ, 3
ЕДИНЬЙ ТЕЛЕФОН GINZA PROJECT: 640-16-16

ЦЕЛИТЕЛЬНЫЕ ОТЕЛИ

Тихий итальянский городок Абано Терме, расположенный в нескольких километрах от Падуи и недалеко от Венеции и Вероны, возможно, не обрел бы такую известность, если бы не здешние бальнеологические отели-курорты GB Thermae Hotels, привлекающие людей со всего света. Ведь здоровье — дело архиважное!

Текст Алексей Кириллов





GRAND HOTEL TRIESTE & VICTORIA

В этом отеле, которому исполнилось 100 лет, собирается состоятельная европейская интеллигенция. Сюда ее привлекает многое: архитектура здания с красивым фасадом; интерьеры, где антикварная мебель и портьеры воссоздают атмосферу ушедшей эпохи; роскошный парк с пальмами, оливковыми деревьями и четырьмя термальными бассейнами для желающих расслабиться в процессе гидромассажа или заняться аквазробикой.

Кухня высококлассная, с использованием лучших продуктов региона Венето. В меню — летние блюда, традиционные итальянские закуски с овощным гарниром, свежайшая рыба и мясо на гриле, мороженое «по-домашнему», что может спровоцировать несконча-

емую дегустацию великолепных по вкусу и аромату кушаний.

Спа-центр White Spa предлагает целую гамму мультисенсорных ритуалов и процедур с бесконечным числом оздоровительных возможностей и различной интенсивностью воздействия на организм: от грязевой аппликации fango forma до расслабляющей belle époque.

ABANO GRAND HOTEL

Этот пятизвездочный отель, по сути заслуживающий еще звезду на своем «небосклоне», — один из самых престижных в регионе Венето, идеальное место для тех, кто хочет приобщиться к спа-отдыху в атмосфере роскоши с безупречным сервисом. Отель расположен в саду с паль-



мами, оливами и реликтовыми деревьями гинкго билоба, где в лучах солнца сверкают водой три термальных бассейна с гидромассажем и подводными дорожками.

В отеле изысканно оформленные сюты и просторные тихие номера в стиле Людовика XV, с чудным видом из окон и отделанными мрамором ванными. James Bond Bar отеля предлагает эксклюзивные коктейли, а в меню ресторана Pietro d'Abano (он не единственный) включены отменные блюда итальянской и международной кухни.

В Luxury Spa (Anti-Aging Thermal Spa) с большим выбором велнес-процедур и массажей есть все для полноценного отдыха и ухода за собой, включая омолаживающую процедуру Luxury Silver Face. Эта программа ухода за лицом использует два важных активных компонента: слюну улитки и экстракт ячменного солода. Мягкий гоммаж и пиллинг микрогранулами жожоба и маска peel off с минеральными экстрактами и термальной водой способствуют быстрому дополнительному эффекту и делают кожу гладкой и бархатистой. Процедуры рекомендуют для разглаживания морщин, избавления от прыщей, шрамов, пятен и покраснений, раздражения кожи и растяжек. Воистину волшебное место для души и тела!

Эти отели-курорты привлекают людей со всего света

HOTEL DUE TORRI

В изысканный отель, построенный на месте резиденции венецианских патрициев XVIII века, приезжают преимущественно люди почтенные. Что манит их сюда? Может быть, домашняя атмосфера? Или живописная природа у подножия Эуганских холмов? Или старинный сад Монтироне, с которого началась история курорта Абано Терме? Бассейны, способствующие восстановлению самочувствия, легкости бытия и остроте чувств?

Как и в остальных отелях GB Thermae Hotels, здесь комфортабельные и хорошо декорированные номера и сюты в венецианском стиле, прекрасные рестораны с отличным меню при особом внимании к калорийности блюд. И, конечно, свой уютный Romantic & Detox Thermal Spa, где предлагают не только термальные процедуры, но и комплексные программы Hi Detox (глубокая детоксикация организма на клеточном уровне) и дренаж.

HOTEL TERME METROPOLE

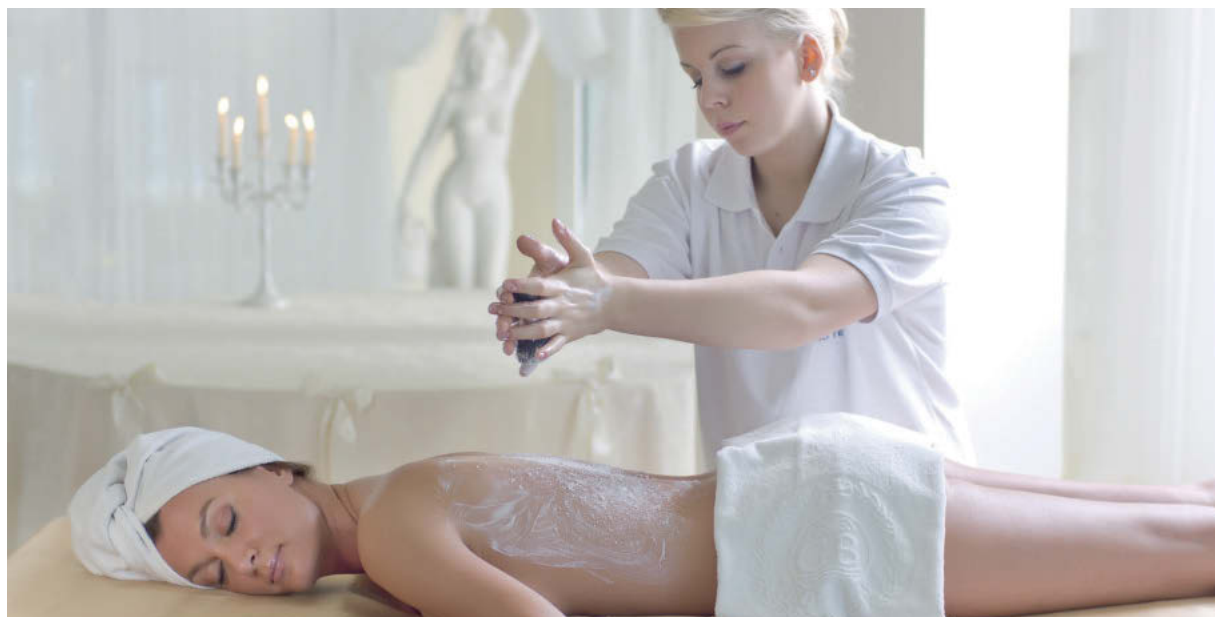
Особенность этого отеля — целых пять бассейнов: четыре с термальной водой разной температуры и один с пресной, для спортивного плавания. Огромный (12 × 35 м) термальный бассейн Andromeda для процедур и релаксации разделен на сектора; в нем сотни гидромассажных установок с индивидуальными про-

Abano Grand Hotel.
Интерьер гостиной
и спальни
в Presidential Suite

Grand Hotel Trieste
& Victoria.
Сервировка буфета
перед открытием
ресторана Diaz



Grand Hotel Trieste
& Victoria.
Расслабляющая
процедура пилинга
belle époque



Abano Grand Hotel.
В одном
из термальных
бассейнов отеля



Abano Grand Hotel.
Процедура ухода
за кожей лица
с применением
гематита



граммами для лечения различных частей тела, расслабления и повышения тонуса.

Про изысканно оформленные, просторные и светлые номера со всеми удобствами и террасой с видом на сад или бассейны, как и про рестораны с барами, говорить необязательно — все это есть и в достаточном количестве. А вот Oriental Thermal Spa — еще одна особенность отеля. Созданный для сторонников натуральных методов лечения и аюрведических процедур, спа-центр сочетает термальное лечение с методами древнейших культурных традиций восточного антистрессового лечения, что ускоряет психофизическую регенерацию человека.

HOTEL LA RESIDENCE & IDROKINESIS

Отель с отличными номерами и инфраструктурой выделяется любопытным предложением термального и гастрономического отдыха. В его Active Thermal Spa древние традиции термальной терапии органично сочетаются с технологиями фитнеса и велнеса, что дает сильный восстановительный эффект. А меню ресторана Garden включает блюда средиземноморской кухни, гармонирующие с оздоровительной программой. Также здесь популярен эногастрономический отдых, в основе которого возможность отведать вина только в местах их рождения и производства. **MBY**

ТРИ СТИХИИ

Как яхтенный сезон откроется, так он и пойдет. Поэтому наш журнал уделяет этому мероприятию особое внимание.

Текст Ян Ядченко



Навигация началась еще весной, однако любители яхтинга всегда рады встретиться в родном яхт-клубе и в праздничной атмосфере поделиться планами, обсудить совместные путешествия и усладить взор панорамным видом на акваторию Невы. С этой целью 9 июня журнал Motor Boat & Yachting и компания Nordmarine собрали гостей на праздник, посвященный открытию яхтенного сезона в Санкт-Петербурге.

Встреча проходила в уютном ресторане «Паруса» на территории Речного яхт-клуба и была призвана объединить в одном месте три стихии: воду, воздух и землю, — в которых находят свое увлечение многие из нас.

Одну из самых распространенных стихий на нашей планете — воду — представляла компания Nordmarine, официальный дистрибьютор британских яхт Princess в России. Гости вечера смогли оценить снежно-белых красавиц Princess 54 и Princess 56, ошвартованных перед летней верандой ресторана.

Сюрпризом для посетителей стал приземлившийся у входа в «Паруса» вертолет Bell 206 — покоритель воздушной стихии, предоставленный партнерами мероприятия — Jet Transfer и Heli Nord. С 2007 года компания Jet Transfer является официальным представителем в России таких брендов, как Bell Helicopter, Beechcraft и Cessna Aircraft.

Так уж повелось, что большую часть времени мы проводим на земле, и чтобы передвигаться по ней со скоростью и комфортом, достойными суперяхт, компания «Омега-Премиум» — официальный дилер Jaguar Land Rover в Петербурге — организовала для гостей тест-драйвы новых Jaguar XF и Range Rover.

После долгих и захватывающих странствий приятно наконец вернуться домой, особенно если дом находится вблизи воды и бизнес-магистралей города. ГК «Пионер» предоставляет такую возможность: на вечере компания познакомила гостей с загородным комплексом «Первая Линия. Life Energy Resort» и жилым кварталом бизнес-класса «LIFE-Приморский». На интерактивном виртуальном макете можно было в деталях изучить преимущества комплексов и убедиться в их уникальности. В унисон рассказу об элитной недвижимости прозвучала информация профессиональных мастеров массажа о салоне Magic Thai — тихом уголке здоровья, красоты и гармонии, где можно остановиться, расслабиться и на время забыть о проблемах.

За дружескими разговорами открытие яхтенного сезона прошло ярко и динамично. Благодаря стараниям партнеров и вопреки изменчивой погоде удалось воплотить в реальность концепцию воссоединения трех стихий. Ведь яхтинг — это не только лодки, и гости вечера убедились в этом в полной мере. **MBY**



↑
С веранды
ресторана «Паруса»
открывается
шикарная панорама
на акваторию Невы
и британские яхты
Princess



→
Генеральный
директор
ГК «Пионер»
Юрий Грудин
приветствует гостей
на открытии сезона

→
Несмотря
на изменчивую
петербургскую
погоду, посетители
вечера оценили
богатую
развлекательную
программу
мероприятия



→
Статус владения
яхтой может
подчеркнуть
стильный
британский
автомобиль
и возможность
парить
над облаками



←
Шоу флайбордистов
Fly Jets показало
драйв, который
обеспечивают такие
«игрушки» даже
в бодрящих водах
Финского залива



ЛЕТО В ГОРОДЕ

*Погода шепчет... А вы все еще в городе — не отпускают дела.
Не страшно, ведь хорошо отдохнуть можно и не покидая
столицы. Главное — выбрать правильное место.*

Текст **Ольга Селезнева** Фото **Shore House**



В ресторане Shore House представлена европейская, японская, азербайджанская и узбекская кухня



Новый роскошный бассейн с лежаками на солнце и в тени





↑
Веранда ресторана
Shore House в этом
сезоне приобрела
атмосферу
Средиземноморья

С чем у вас ассоциируется летний отдых? Яхты, солнце, гастрономические удовольствия? Идеально, когда можно получить всё и сразу. Знаменитый Shore House, расположенный на территории «Крокус Сити», — это и яхт-клуб, и пляж, и ресторан одновременно. Здесь можно расположиться с коктейлем на веранде, поглядывая на качающиеся у причалов яхты, позагорать в шезлонгах у бассейна, заняться водными видами спорта. Но обо всем по порядку...

К лету 2016 года веранда ресторана Shore House полностью преобразилась в духе фешенебельных курортов Греции и Лазурного Берега: увитая цветами пергола, пальмы, колонны в античном стиле и типичная средиземноморская синевелая гамма в дизайне. А новый роскошный бассейн так и манит окунуться в прохладную воду, чтобы забыть о суете знойного дня. Те, кто не переносит палящего солнца, могут выбрать лежаки под большим зонтом, а любители активного отдыха — освоить вейкборд или вейксерф. Курортную картину дополняют экзотические коктейли — их в новом пляжном баре великое множество — и летняя кухня с блю-

дами азербайджанской, узбекской, европейской и японской кухни.

Желаете устроить большое мероприятие? К вашим услугам шатер площадью 200 кв. м с видом на реку — идеальное место для летних фуршетов и банкетов, а для проведения переговоров, презентаций, конференций и других деловых мероприятий ресторан предлагает отдельный зал.

Отдыхать в Shore House без проблем можно всей семьей: маленьким гостям по субботам и воскресеньям предлагается детское меню, работает игровая зона с развлекательной программой.

Но и это еще не всё: лето 2016 года в Shore House — это серия грандиозных живых концертов, которые проходят по пятницам на установленной на воде сцене. Открыла звездный сезон 3 июня легендарная группа «Моральный кодекс» и ее лидер Сергей Мазаев, а продолжили A'Studio, Uma2rman, Владимир Кузьмин, Леонид Агутин...

Следите за новостями по хэштегу #летоLIFE2016. Билеты можно купить в кассе «Крокус Сити Холла». Лето обещает быть жарким! МВУ

→
Уютная атмосфера
располагает
к дружескому
общению



→ → →
В яхт-клубе Shore
House можно
заняться
вейкбордингом
и вейксерфингом





↑
Автомобили
Porsche 911
в ожидании заездов
на треке
«Сочи Автодром»

←
Ученые из США
считают, что
у светлой машины
меньше расход
топлива и вредных
выбросов

→
Вереница
Porsche 911
с журналистами
за рулем
на гоночной трассе



АЙ, БОЛИД!

В мае на гоночной трассе «Сочи Автодром» журналисты тестировали обновленные модели Porsche 911.

Текст **Дмитрий Макаров**

Водитель и автомобиль связаны столь же тесно, как философские категории «пространство» и «время». Посему крайне важно, чтобы водитель понимал, какие возможности ему предоставляет автомобиль, и умел их реализовывать.

АВТОМОБИЛЬ

Обновляя линейку моделей Porsche 911, дизайнеры пытались понять, как добавить спортивному автомобилю новизны, не нарушая существующую гармонию. Результат они лаконично описывают так: «Он стал более точным».

Изменения заметны. Это новое оформление бампера, светодиодные фары с системой динамического освещения (у Turbo S добавлена адаптация дальности освещения с помощью видеокамеры), строгие линии дневных ходовых огней. Это колесные диски (диаметр 20") с новым дизайном, трехсекционная решетка моторного отсека в «корме», дверные ручки без центральной вставки. Интерьер также не остался без внимания — появился спортивный руль GT, слегка напоминающий рулевое колесо 918 Spyder.

Но главное — это «начинка» Porsche, особенно моделей Turbo. У них 6-цилиндровый оппозитный бензиновый двигатель 3,8 л с двойным турбонаддувом и функцией изменяемой геометрии (впервые решение применили в 2006 году на Туре 997). Заметим, что в двигателях моделей Turbo и Turbo S давление наддува разное.

Новаторское решение — функция Dynamic Boost, препятствующая возникновению «турбоямы»: при сбросе газа дроссельная заслонка не закрывается (прерывается лишь подача топлива), и при увеличении нагрузки нет характерного для турбированных моторов провала.

Мощность выросла на 20 л.с. и достигла 540 л.с. для Turbo и 580 для Turbo S; крутящий момент соответственно 710 Н·м и 750 Н·м. Максимум скорости — 320 км/ч (Turbo) и 330 км/ч (Turbo S), а разгоняется «эска» до 100 км/ч за 2,9 с (на 0,1 с быстрее «простой» Turbo). Расход бензина по сравнению с предыдущими моделями сократился на 6% и составляет 9,1 л на 100 км.

Есть обновления в пакете Sport Chrono, с помощью которого водитель выбирает режимы движения: теперь механизм переключения стоит на рулевом колесе.

Эту машину создавали и для городской езды, и для побед на треках

Помимо режимов Normal, Sport и Sport Plus, появился режим индивидуальных настроек: жесткости амортизаторов, угла переднего спойлера и антикрыла...

Что касается управления АКП с двумя сцеплениями (PDK), то изменился алгоритм переключения передач в ручном режиме: теперь при смещении селектора назад включается повышающая передача (как у моделей GT3, 911 GT3 RS и в автоспорте в целом). При разгоне в ручном режиме коробка не будет автоматически повышать передачу вплоть до отсечки двигателя (проявляются спортивные гены Porsche 911).

Доработана и система курсовой устойчивости Porsche Stability Management, получившая особо спортивный режим работы PSM Sport. Если раньше Sport допускал небольшой занос, теперь обеспечено более длительное удержание в боковом скольжении. Но и в этом случае сохраняется вмешательство системы в экстренной ситуации.

Заметим, что впервые для моделей 911 Turbo предлагается электрогидравлическая система подъема передней части кузова, позволяющая при небольших скоростях увеличить на 40 мм просвет под передним спойлером.

ВОДИТЕЛЬ

Тест-драйв Porsche 911 на трассе «Сочи Автодром» превзошел все ожидания. Помимо самого теста, порадовало предложение взять «под себя» машину для перемещения по городу. Я выбрал автомобиль с механической коробкой — чтобы лучше контролировать управление. Машина чутко откликалась на мои действия и в городе, и на загородном серпантине. В городском потоке я ощущал на себе внимание окружающих — видимо, они оценивали меня, мои интересы, предпочтения и мой стиль вождения...

На трассе «Автодрома» журналистов разделили на группы, и начались заезды. Каждый прошел трассу дважды по шесть кругов! Не знаю, как остальные, но я чувствовал себя пилотом болида «Формулы 1» этапа Гран-при, который прошел в Сочи за несколько дней до нашего теста. Легкое нажатие на педаль, и машина издает мощный рокот, словно спрятанная в ней энергия стремится вырваться наружу. И вырывается — мы несемся по треку круг за кругом, все ненужное уходит на дальний план, а ты чувствуешь несравнимый ни с чем кайф!..

Единственное, что огорчило: эту шикарную машину, созданную как для городской езды, так и для адреналина и побед на треках, пришлось вернуть, и теперь неизвестно, когда судьба сведет нас вновь. **МВУ**



↑
В интерьере и меню
ресторана
совершенно
отсутствуют
«икорные» штампы

←
Стол на 12 персон
для проведения
икорных дегустаций

→
Большие
королевские
креветки с черной
и красной икрой
и чесночным
соусом



ИКРА С ОСОБЫМ ВКУСОМ

В начале мая «Гранд Отель Европа» представил новую концепцию «Икорного бара» — единственного в Северной столице икорного ресторана с классической русской кухней.

Текст **Ольга Селезнева**

Э то известное заведение занимает достойное место среди ресторанов «Гранд Отель Европа», на протяжении почти двух десятилетий являясь своеобразной визитной карточкой русской гастрономической культуры. Здесь и прежде подавали икру разных видов и более полусотни наименований водки, а нынче представили альтернативную гастрономическую пару — икра и шампанское.

«Есть два способа употреблять икру: по-русски, запивая водкой, как рекомендовал Шаляпин, или по-французски — с шампанским. Игра пузырьков шампанского схожа с ощущением лопающихся на языке икринок. Кроме того, нежную солоноватость икры отлично оттеняет сдержанная освежающая кислота благородного шампанского. Тем и интересна такая гастрономическая пара», — объясняет Александр Дмитриев, управляющий рестораном «Икорный ресторан» и единственный в городе водочный сомелье.

В ресторане представлена отдельная карта эксклюзивного шампанского Dom Perignon из 12 наименований, которое можно заказывать бутылками или по бокалам, что большая редкость для напитков такого уровня. В сотрудничестве с амбассадором Dom Perignon в России Александр разработал гастрономические пары икры и шампанского. Оба эксперта анализируют нюансы вкуса икры, подбирая к ним такое шампанское, которое выгодно подчеркнет те или иные вкусовые особенности конкретного вида икры.

Ассортимент икры в «Икорном ресторане» расширен и достиг 15 наименований. Среди новинок появилась

золотая икра иранских осетров-альбиносов, остальные виды икры в меню ресторана — из фермерских хозяйств России и даже Армении.

Ресторан сохранил огромную карту водок (более 35 наименований) и дистиллятов (15), а также коллекцию домашних настоек и наливок — символа русской гастрономической культуры. Эта коллекция собиралась годами по разным источникам — рецептам из старинных книг, семейным рецептам знакомых Александра Дмитриева; часть настоек он создал сам, опытным путем, в ресторане и дома.

В числе лучших образцов в «Икорном ресторане» Александр рекомендует попробовать грушевую наливку, апельсиновый ликер на водке, малиновую и сливовую наливки, фруктовую, ягодную и цитрусовую водки, водку на кедровом орехе с чесноком и перцем (дальневосточный рецепт от похмелья), а также средство от простуды — имбирную водку с лимоном и медом.

В ресторане изменился интерьер. Исчезли тяжеловесные скатерти, в новой стильной мебели отсутствуют излишества, модную и стильную столовую посуду изготовил норвежский дизайнер Пер Спук, бывший стилист дома Dior. Для проведения икорных дегустаций, которыми «Икорный ресторан» давно славится у иностранных гостей, в центре зала появился стол на 12 персон...

Все это вкупе с музыкальным сопровождением в модном стиле sophisticated jazz и в подлинных интерьерах конца XIX века придает классическому по сути своей ресторану современный шик. **MBY**



Jetexpo

11th International BizAv Show

Москва, Внуково-3 ■ 8,9,10 сентября 2016

МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА
ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ

более 30 самолетов и вертолетов
более 80 ведущих мировых компаний
более 8000 посетителей



Организатор выставки
Vnukovo-3

+7 495 648 2806
E-mail: info@jetexpo.ru

www.jetexpo.ru



САМ СЕБЕ КАПИТАН

Подборка актуальных и полезных для практики статей, включающая обзоры новых лодок длиной до 50 футов, которыми владельцы могут управлять самостоятельно, советы и мастер-классы по эксплуатации прогулочных судов, истории, рассказанные их владельцами, информация о новейших образцах судовой механики и электроники, прогрессивных технологиях, буднях российских и зарубежных яхтенных верфей



230

Владеть и пользоваться

Тест новой модели Sargo 33 финской верфи Sarins Batar



234

Микрояхта

Флагман линейки прогулочных катеров питерской компании «Гризли Технологии»



238

Чудеса на виражах

Спортивная Velvette NGT 27 — генератор адреналина



208

Easy Boating

Новые продукты Volvo Penta, существенно упрощающие управление лодками



226

Сервис как он есть

Чего ожидать, если вы решили хранить и ремонтировать лодку в Финляндии



246

Школа MBU

Особенности эксплуатации лодки с умеренной скоростью хода

VOLVO PENTA. EASY BOATING

*Как сделать управление лодкой еще более легким
и приятным? Над этим постоянно работает шведская
компания Volvo Penta.*

Текст **Петр Шестаков** Фото **Volvo Penta**



Виюне в испытательном центре Volvo Penta в шведском Кроссхольмене собрались журналисты из яхтенных изданий разных стран, чтобы познакомиться с широким спектром инновационных продуктов для рынка прогулочных судов, благодаря которым управление лодками станет еще более легким и приятным. В их числе были новые модели пропульсивных установок IPS, новые двигатели, системы управления и пр.

Помимо презентаций, журналистам дали возможность опробовать новинки на симуляторах и прямо в море, на принадлежащих испытательному центру судах. Все эти технические новации относятся к разработанной Volvo Penta и активно развиваемой программе Easy Boating; о некоторых из них вы прочитаете ниже.

ВОЛШЕБНЫЙ БРЕЛОК

Volvo Penta представила новую систему Battery Management Solution, в которой предусмотрен интегрированный в электронную систему судна ключ Key Remote. С ним отпереть и завести лодку будет не сложнее, чем автомобиль.

Key Remote обеспечивает полный контроль и удаленный доступ к системам путем нажатия всего одной клавиши. Теперь нет нужды искать ключи зажигания и добираться к размыкателям электроцепи: всем этим можно управлять с расстояния 100 м. Также можно активировать дополнительное электрооборудование: огни, трап-сходню, лебедку. Все это будет готово к работе еще до того, как вы ступите на борт.

20

тысяч

установок IPS
с 2005 года
поставлено
на верфи,
выпускающие
прогулочные лодки

Каждый электронный ключ (всего их четыре) имеет уникальный идентификатор для защиты от краж. Находясь на причале, одним нажатием клавиши вы авторизуетесь, включаете подачу электричества от батарей и задействуете электронную систему управления двигателем и системами EVC (Electrical Vessel Control). Зайдя на борт, запускаете двигатели и можете отчаливать. Покидая лодку, так же, одним нажатием, отключаете системы, в том числе электрическую.

Другие интеллектуальные функции системы Battery Management Solution — диагностика аккумуляторов с выводом информации на дисплей, использование вспомогательной батареи (если стартовый аккумулятор разряжен) и пр. Все это позволит предпринимать превентивные меры, что существенно повышает надежность и безопасность.

Дисплей системы Battery Management Solution показывает состояние аккумуляторов



Key Remote — полный контроль и удаленный доступ к системам путем нажатия всего одной клавиши



НОВЫЕ IPS

В 2005 году Volvo Penta представила пропульсивные системы IPS (Inboard Propulsion System). Благодаря мощным экономичным двигателям и уникальным поворотным днищевым колонкам с тянущими гребными винтами-тандем IPS определили новые стандарты в части ходкости и управляемости яхт (на полном ходу и при швартовке), а также комфорта на борту, обеспеченного снижением габаритов установок и уровня шума/вибрации.

Достаточно сказать, что на сегодня поставлено свыше 20 000 единиц IPS; 550 компаний, строящих быстроходные прогулочные суда, установили эти системы на 1100 различных моделей. О преимуществах этих систем написано немало, поэтому остановимся лишь на том, что появилось в 2016 году, и на некоторых малоизвестных фактах.

До недавнего времени линейку Volvo Penta IPS составляли оптимизированные с двигателями колонки трех типоразмеров: IPS 1, IPS 2 и IPS 3 (см. рис. внизу). В этом году они поменяли свои индексы соответственно на IPS 10, IPS 20 и IPS 30 плюс добавилась группа IPS 15 — установки IPS 700 и IPS 800 с новым дизельным двигателем Volvo Penta D8 (о самом двигателе читайте дальше).

Двухмоторная установка IPS 800 предназначена для глиссирующих судов длиной около 15 м, трех- и четырехмоторные — до 25 м. Как и остальные модели, установки IPS 15 сопровождаются джойстиком, управляющим оборотами двигателей (Joystick Driving) и углом поворота колонок (Joystick Docking), а также Dynamic Positioning System (DPS), позволяющей лодке оставаться на месте вне зависимости от ветра или течения. На полном ходу при помощи джойстика лодкой можно управлять одной рукой (штурвал отключается), а высокая степень чувствительности джойстика позволяет при швартовке давать импульс буквально кончиками пальцев, что было проверено во время теста Absolute 56.

Большой спортивный круизер водоизмещением свыше 20 т с двумя D8-IPS 800 развил 35 узлов (3050 об/мин);



**СТЕФАН
КАРЛССОН,
Volvo Penta
Marine Diesel**

Новые двигатели D8 предлагают преимущества, реализованные в рамках нашей философии easy boating, для более широкого спектра лодок.

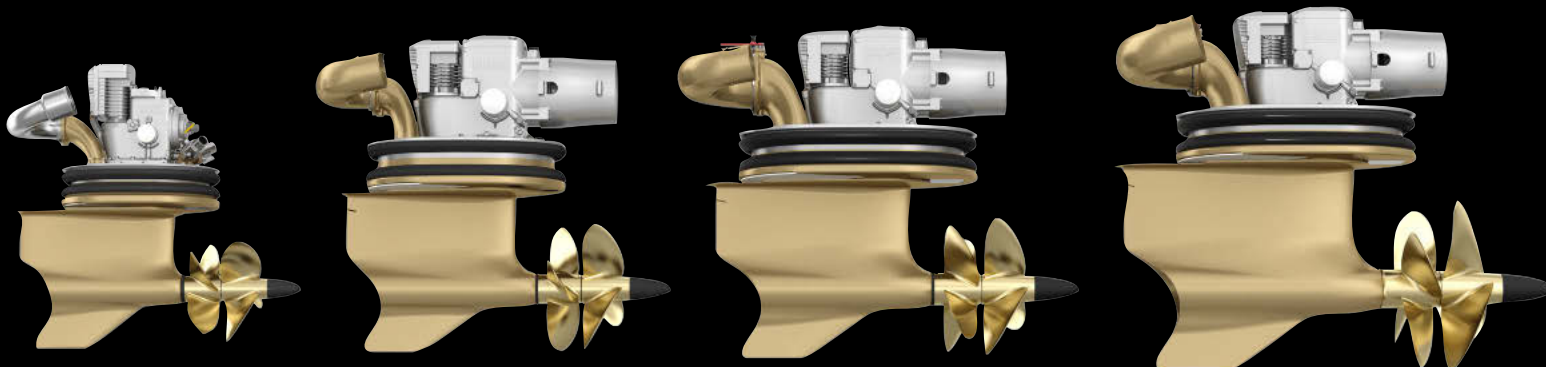
на глиссирование выходил за 6 секунд (15 узлов, 2000 об/мин); с DPS при ветре 8 м/с и на течении 2 узла стоял у буя как вкопанный; система мгновенно реагировала на увеличение оборотов и вращение джойстика, когда нужно было изменить курс...

НОВЫЙ ДИЗЕЛЬ

Volvo Penta D8-550/600 — четырехтактный дизельный двигатель с непосредственным впрыском, турбонаддувом и теплообменником. Он поставляется мощностью 550 и 600 л.с. и предназначен для работы в составе IPS или с гребными валами. Судя по тому, что из официальной информации пропал дизель Volvo Penta D9-500/575, более легкий и менее габаритный D8 пришел ему на смену.

Как и на остальных двигателях Volvo Penta, здесь использована новейшая технология Common Rail. Широкий диапазон оборотов позволяет иметь плавное управление при разгоне яхты и на ходовом режиме, что обеспечивает комфорт в процессе управления и общий комфорт на борту. Помимо высокого соотношения мощности и веса (0,72 л.с./кг), Volvo Penta D8 демонстрирует высокий крутящий момент в среднем диапазоне оборотов — 1755 Н·м при 1700–2400 об/мин. На полных оборотах момент падает до 1400 Н·м.

Линейка Volvo Penta IPS (2016 г.)



IPS 10 (D4/D6)

IPS 350/400
IPS 450/500/600

IPS 15 (D8)

IPS 700
IPS 800

IPS 20 (D11)

IPS 800
IPS 950

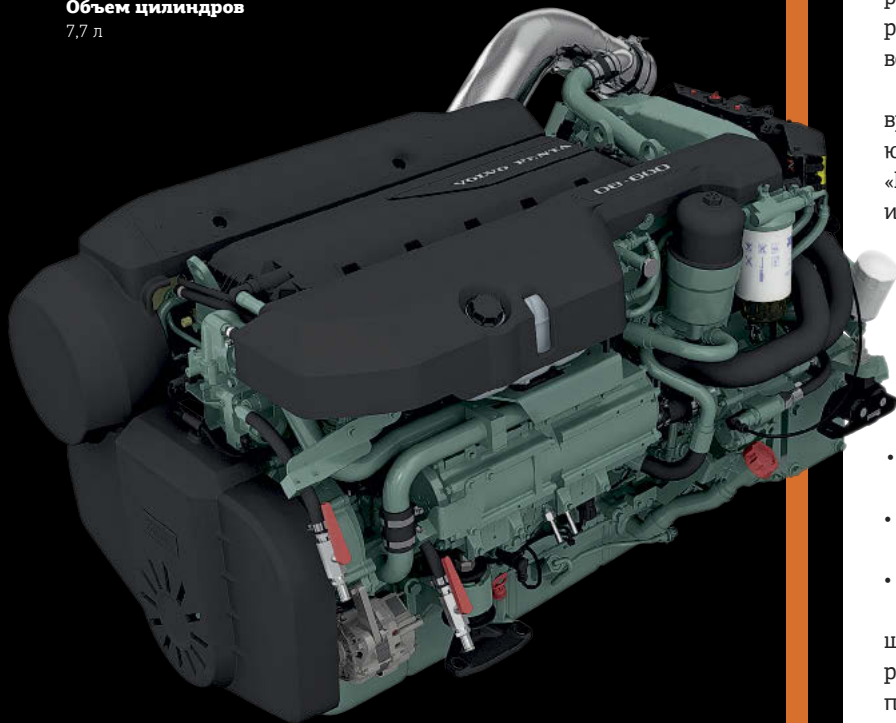
IPS 30 (D13)

IPS 1050
IPS 1200

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛЬ Volvo Penta D8-550/600

Двигатель D8-600	Степень сжатия 16,5:1	Вес 840 кг
Количество и расположение цилиндров 6, рядное	Макс. скорость вращения 3000 об/мин	Удельный расход топлива 207 г/кВт·ч (2400 об/мин)
Диаметр цилиндра 110 мм	Мощность (коленвал) 600 л.с. (441 кВт)	Качество топлива ASTM-D975 1-D/2-D
Ход поршня 135 мм	Крутящий момент 1755 Н·м (2000 об/мин)	Рейтинг R5
Объем цилиндров 7,7 л		



Помимо высокого соотношения мощности и веса, новый D8 дает высокий крутящий момент в среднем диапазоне оборотов

Для D8 в вариантах IPS и с вальным приводом предлагаются различные опции: автоматические интерцепторы, интегрированная система управления и мониторинга Glass Cockpit System и др.

Тест Cranchi Atlantique 48 с двумя D8-600, гребными валами и винтами показал интересные результаты. Лодка меньше и легче, чем Absolute 56: ее водоизмещение около 16 т, но при той же мощности двигателей максимальная скорость была ниже — 33 узла. А расход топлива выше: при тех же вводных (2500 об/мин, 27 узлов) у лодки с валами удельный расход составил 5,4 л/милю против 6,7 л/милю у IPS. И прыти у нее чуть меньше: разгон до 15 узлов занял 7 секунд. То есть при весьма неплохих показателях лодка с валами уступает в динамике лодке с IPS.

Были отмечены некоторые различия и в отношении маневренности/управляемости. При маневрировании у причала с помощью штурвала (рули) и подруливающего устройства или посредством джойстика (опция), связавшего двигатели (обороты), рули и подрульку, лодка послушно следовала заданной траектории передним и задним ходом и почти лагом. На максимальной скорости маневрирование также не вызвало нареканий. Подробнее о джойстике, предложенном Volvo Penta для лодок с валами, читайте в разделе «Минута на размышление». MBV

Минута на размышление

Джойстик на яхте с валами

В 2006 году появление джойстика, управляющего лодкой с IPS, вызвало бурную реакцию строителей яхт и владельцев лодок. Спустя время такой же инструмент Volvo Penta предложила для глиссирующих лодок с поворотными колонками, и шума было уже гораздо меньше. Теперь разработан джойстик на лодках с гребными валами и рулями, и, скорее всего, это будет воспринято спокойно. А кто-то, возможно, даже возмутится: «А раньше почему не было?»

Не было потому, что Joystick Inboard — система сложная, одновременно управляющая несколькими компонентами: подруливающим устройством, рулями, редукторами и двигателями. «Компьютер» определяет баланс между углом перекладки рулей и тягой главных двигателей и носовой подрульки, для каждой конкретной лодки обеспечивая следование требуемой траектории. Запатентованная система дает плавность и точность выполнения маневра, и тест Cranchi Atlantique 48 это подтвердил.

Joystick Inboard применим на лодках с валами только для двухмоторных установок (как для IPS и колонок) для двигателей в диапазоне D3÷D13. Стандартные функции, которыми наделена новая система управления (те же, что и для IPS):

- Joystick Docking (швартовка и маневрирование в стесненных условиях);
- Joystick Driving (управление скоростью и маневрирование при следовании курсом на прямом ходу);
- авторулевой.

В новом устройстве используется тот же, что и в IPS, управляющий модуль, передающий по проводам сигнал на привод рулей, редукторы и носовое подруливающее устройство. Совместно они перемещают лодку в направлении движения джойстика, хотя и не так бодро, как это происходит с IPS. Во всяком случае, несмотря на ветер и течение, переместить Cranchi Atlantique 48 по нужной траектории мне удалось с первого раза.

Joystick Inboard для управления лодкой с валами выглядит точно так же, как и джойстик для IPS. При нажатии кнопки Thruster капитан «старой школы» может управлять рулями посредством штурвала и подрульки при помощи джойстика. Правда, у него будут заняты обе руки



MBV

Обзоры технических новинок

MEXHA



МЯГКИЙ «ТРОН»

Хорошее сиденье — залог удовольствия на скоростной яхте.

В последнее время мы уделяли большое внимание системам стабилизации, которые эффективно повышают комфорт на борту. Теперь же, ради справедливости, стоит поговорить о других влияющих на уровень комфорта вещах — о креслах, удобство которых отражается в первую очередь на работе рулевого.

Следуя логике, можно заключить: чем меньше скорость яхты, тем меньшую роль в общем комфорте играют сиденья. На практике это выглядит не совсем так, и мои тесты это подтверждают. Какой бы мягкий ход ни обеспечивал корпус переходного или водоизмещающего типа, кресла с независимой подвеской превращают работу за штурвалом в невероятное подобие полета на ковре-самолете.

Если взять глиссирующие суда, то правила игры существенно меняются. Мне доводилось читать, что одна верфь специально измеряла перегрузки во время тестов своего катера и получила значения до 10 g. В таких условиях регулируемые сиденья на подвеске с длинным ходом обеспечивают экипажу не только комфорт, но и безопасность. Я водил не так много катеров с «максималом» более 50 узлов, но, уверяю вас, разогнаться до такой скорости, а тем более на волне, без хорошего кресла не получится — рулевой просто не сможет контролировать лодку.

На крупных яхтах и сравнительно небольших быстроходных катерах сиденье перед штурвалом установлено, как правило, на отдельном пьедестале и легко снимается. У большинства остальных лодок кресла на регулируемых платформах закреплены на тех или иных элементах мебели, и при тщательном осмотре легко понять, что они не являются стилистически или конструктивно неотъемлемой частью судна.

КОМФОРТ И ЭРГОНОМИКА

Не станем подробно описывать здесь каждую модель, а лишь упомянем те основные бренды, продукция которых всегда оставляет хорошие впечатления. Как человек с поврежденным и медленно заживающим копчиком я вполне подхожу на роль квалифицированного судьи для оценки комфорта того или иного кресла!

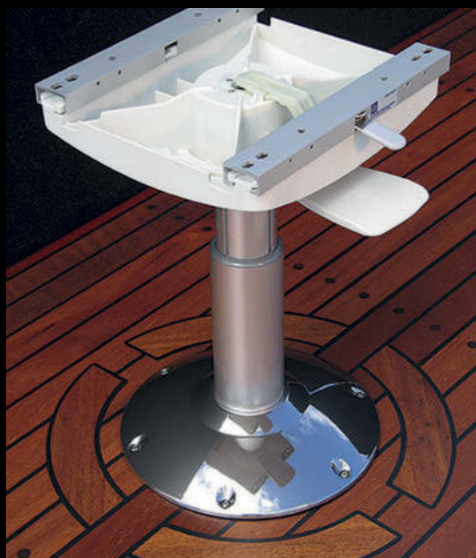
За годы тестирования круизных яхт мне не довелось встречать более удобных кресел, чем американские Stidd. Эта компания производит дюжину базовых моделей, каждую из которых можно кастомизировать с помощью демпфирующих удары пьедесталов, откидных подстаканников, площадок для джойстиков на подлокотниках и прочих штучек, включая электронную регулировку. Именно совокупность всех этих решений и создает несравнимый комфорт.

В качестве обивки Stidd чаще всего использует полиуретановый кожзаменитель UltraLeather — мягкий и тактильно приятный материал, хотя, по желанию покупателя, его могут заменить на любую ткань или натуральную кожу. Стандартные подушки из пенного материала достаточны для большинства людей, но если ваши попытки сесть на диету постоянно проваливаются и вам требуется более мягкое кресло, прослойку можно увеличить на несколько сантиметров. Спинки у кресел Stidd регулируются



Роскошную модель Besenzone P216 President можно вписать в любой интерьер

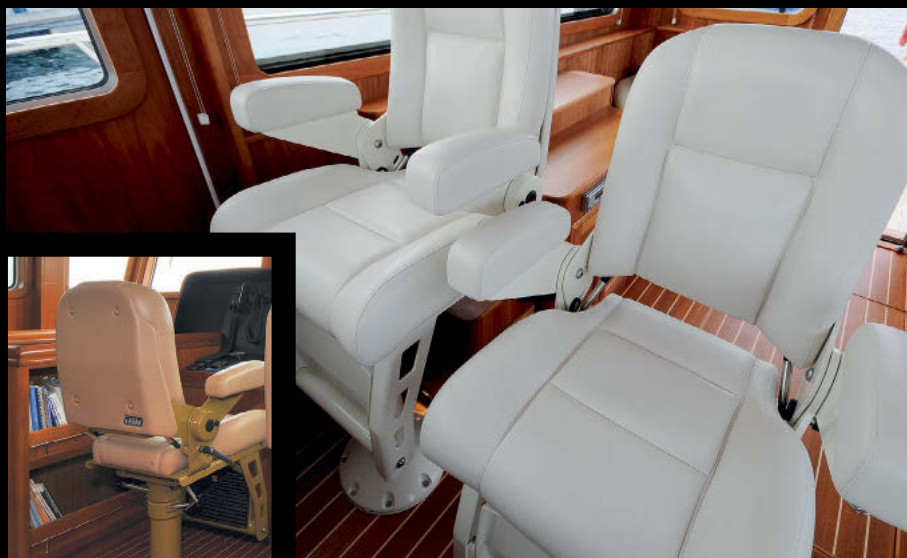
Подобные кресла с обилием регулировок, как на этом Azimut 72C, встречаются не часто; установив такое, вы вряд ли захотите его поменять



Мы тестируем кресла не первый год, и модели Stidd неизменно оказываются самыми комфортабельными

Стойка кресла NorSap может демпфировать перегрузки

Благодаря газовым амортизаторам спинки сидений Stidd мягко пружинят под давлением



по вертикали в диапазоне 40° и благодаря газовым пружинам мягко прогибаются под давлением. Если аккуратно обитые подлокотники в данный момент не нужны, они откидываются нажатием кнопки. Большая часть кресел Stidd монтируется на пьедестал, однако имеются модели для крепления на существующие фиксированные или подвижные основания.

Наиболее очевидный европейский конкурент Stidd — итальянская компания Besenzone, которая производит огромную линейку яхтенных кресел с гораздо большим стилистическим разнообразием, чем у американцев, а их топовые модели вообще походят на царские троны. Больше всего мне приходилось сталкиваться с роскошным P216 President, все регулировки которого (высота, положение спинки, сдвиг) производятся с помощью многофункциональной клавиши на подлокотнике. Кстати, встроенная опора для ног у «Президента» тоже регулируется.

Покупатели могут заказать кожаную обивку, но все стандартные виниловые варианты, которые я видел, и без того выглядят потрясающе. Если

требуется максимально вписать кресло в конкретный интерьер,



ХЬЮГО АНДРЕА

Когда-то я повредил спину, управляя на волне катером с жестким сиденьем, но отличные кресла с подвеской позволили мне прыгать на быстроходной Baggasuda SVII по волнам высотой 4 метра, даже не вспоминая о позвоночнике.

Ullman выпускает широкий ассортимент амортизированных сидений (модель Daytona)

Besenzone готова использовать дизайнерские ткани клиента, добавив любые вышитые логотипы и ромбовидную каретную стяжку на спинке. Однажды мне довелось посетить завод Besenzone в Бергамо, где меня поразили используемые инженерные стандарты.

МАЛЕНЬКИЕ, НО МЯГКИЕ

Какими бы удобными и красивыми ни были кресла Stidd и Besenzone, они слишком большие для компактных быстроходных катеров, где требуется эффективно смягчать удары о воду. В качестве самой простой и дешевой альтернативы можно использовать амортизаторы в виде подпружиненных полиэтиленовых платформ или подушек от Wavesoft, которые закладываются в имеющееся сиденье. Другой вариант — пьедестал с амортизацией, например от NorSap. Я сидел на таком кресле во время теста XO 240 RS и могу сказать, что в момент приводнения чувствовалась существенная разница, даже несмотря на короткий ход пружины.

Кресла с тем или иным амортизирующим механизмом для совсем маленьких катеров производят много компаний. Например, CoastalPro выпускает относительно недорогие сиденья с ходом подвески 170 мм, которые, по заявлению производителя, смягчают перегрузки на 74%. На одном из боат-шоу я внимательно изучил кресла Scot Seats с интересной консольной подвеской, однако проверить их в деле нам еще предстоит.

Одним из самых прогрессивных производителей «экстремальных» кресел признана компания Ullman. Мне пока не представилась возможность тестировать модель Ullman Daytona, но Ullman Patrol на скоростном RIB'e показала себя с лучшей стороны.

Говорят, что быстро превратить обыкновенную табуретку в удобнеее кресло-качалку можно с помощью алкоголя, но, думаю, этот способ не очень хорош для яхты. Потому, если ваш нынешний яхтенный «трон» стал слишком тесным и жестким, не бойтесь и меняйте его на что-нибудь более подходящее. MBV





ГИРОСКОП НА БАТАРЕЙКАХ

Самая компактная модель Seakeeper не требует генератора.

В конце прошлого года компания Seakeeper выпустила начальную модель гироскопического стабилизатора 3DC. Она построена на базе старшей Seakeeper 5 и питается от аккумуляторных батарей, что открывает совершенно новые возможности для ее использования на маленьких лодках без генератора. Устройство весит всего 358 кг и обладает пониженной скоростью вращения гироскопа — 6400 об/мин против 10 700 об/мин у «пятерки» — и требует меньше энергии. Максимальный крутящий момент 3DC, соответственно, тоже почти в два раза меньше (6500 Н·м), так что все физические параметры выглядят вполне правдоподобно. Но как стабилизатор работает на практике?

Contender 35 ST прекрасно подходит для демонстрации возможностей Seakeeper 3DC: эту небольшую лодку с относительно узким корпусом и открытой палубой вряд ли кто-то оснащает генератором, поэтому «аккумуляторный» стабилизатор здесь — единственная опция.

На тестовом катере 3DC был установлен под сиденьем в кокпите, под прозрачной крышкой из оргстекла, поэтому я мог видеть всю механику в действии. Отходя от причала, капитан включил гироскоп, и начался процесс его раскручивания, который занимает 27 минут. По мнению критиков, именно долгий старт гироскопа является одним из главных недостатков гироскопических стабилизаторов по сравнению с плавниковыми. С другой стороны, вряд ли за полчаса вы успеете добраться до точки назначения даже на быстром катере, да и главники на такую маленькую лодку не установить.

ГИРОСКОП В ДЕЛЕ

В этот день волны оказались не столько высокими, сколько беспорядочными и крутыми — в таких условиях катерам для рыбалки типа Contender 35 ST иной раз приходится идти по три-четыре часа.

3DC, аккуратно установленный под сиденьем в кормовом кокпите, отлично работал даже на высоких скоростях

Чем ниже скорость вращения гироскопа, тем меньше 3DC потребляет энергии

Мы заблокировали гироскоп и начали тест, развернув судно лагом к волнам. Разумеется, они принялись его качать и подкидывать так, что пассажиры разбежались к бортам кокпита, чтобы поскорее за что-нибудь ухватиться. Для матерых рыбаков, которые вышли с нами на тест, это были вполне привычные условия — они тут же приняли «палубную» стойку, широко расставив чуть согнутые в коленях ноги.

Потом капитан нажал кнопку на панели управления, разблокировал гироскоп, и все пассажиры переглянулись, не веря происходящему. Разница была очевидная: электронному «мозгу» 3DC хватило одной волны, чтобы проанализировать ее характеристики и задать параметры противодействия качке. Рыбаки заулыбались и начали обсуждать работу стабилизатора. Пассажирам больше не нужно было держаться, и мы стали передвигаться по лодке, будто она стояла пришвартованной у причала. Замечу, что работающий от аккумуляторов гироскоп не производил никакого шума — еще один большой плюс, когда на борту нет генератора.

Конечно, судно все-таки двигалось на волнах, однако это была вовсе не провоцирующая морскую болезнь качка: корпус просто равномерно поднимался на гребни и спокойно с них спускался.

Учитывая опыт тестирования старших моделей Seakeeper, результат оказался для меня ожидаемым, но вот по-настоящему удивило другое — эффект, который производил 3DC во время движения.

Обычно на идущих в глиссирующем режиме крупных яхтах гироскопическая стабилизация не сильно заметна, однако на небольшом Contender 35 ST ее действие оказалось весьма выраженным. Лодка лучше «держалась» за воду, а волны почти не сбивали ее с курса, в отличие от ситуации, когда гироскоп был заблокирован.

Неудивительно, что на обратном пути сраженные магией этого устройства рыбаки активно выясняли у капитана, сколько стоит поставить 3DC на их катера. Ответ простой: порядка £ 30 000 за сам стабилизатор и около £ 10 000 за его установку. МВУ

ИНТЕРНЕТ: www.seakeeper.com



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

УСЛОВИЯ ГАРАНТИИ ТЕ ЖЕ, А СРОК ВДВОЕ БОЛЬШЕ

**VOLVO
PENTA**

www.volvopenta.ru

**ОСОБЕННОСТИ**

- Впечатляющий дизайн
- Подвесной мотор
- Лежак для загорания

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина
12 ф (3,75 м)

Ширина
6 ф (1,95 м)

Двигатель
ПМ (30–50 л.с.)

Стоимость в России
от 450 000 руб.

SKYLARK T370

Компания «ТехСудПром» (Санкт-Петербург), производящая RIB'ы под маркой SKYLARK, представляет новую модель T370.

Индекс «Т» означает, что новинка принадлежит линейке Trend (где уже есть модель T570), которая создавалась для тех, кто ценит в RIB'ах не только практичность, безопасность и комфорт, но и стиль. Возможность полноценного отдыха, а также свежий, современный и слегка агрессивный дизайн — отличительные особенности этой серии.

Дизайн T370 действительно необычен. Конструкция корпуса и расположение баллонов

позволили максимально увеличить полезную площадь, что для компактной модели длиной 3,75 м очень важно (вместимость лодки 4 персоны, грузоподъемность 470 кг). Задний двухместный диван смещен ближе к центру, где располагается пост управления; тем самым достигнут правильный баланс развесовки. Носовой кокпит (по архитектуре эта модель — боурайдер) легко трансформируется в просторный лежак для загорания (опция SunDeck).

Под всеми сиденьями расположены удобные рундуки с уплотнителем, обеспечивающим мягкое закрытие. При этом в кормовом рун-

дуке легко умещается вейкборд: T370 вполне может использоваться не только как тендер или прогулочная лодка, но и для активного отдыха на воде.

Изменяемая высота транца позволяет «вписать» сюда самые разные подвесные двигатели, но производитель рекомендует мощность от 30 до 50 л.с.

SKYLARK T370 имеет категорию мореходности «С» по стандартам CE и продается уже полностью укомплектованным — остается лишь установить мотор и залить топливо (встроенный бак вмещает 45 л).



Jeanneau и Yamaha

Партнерство между Jeanneau и Yamaha, длящееся более восьми лет, поднялось на новый уровень. Компании, входящие в число лидеров рынка в своих сегментах, договорились объединить усилия как в коммерческом, так и в техническом аспекте.

Союз уже принес первые результаты. Недавно Jeanneau и Yamaha совместно создали новую

модель Cap Camarat 6.5 BR. Этот катер-боурайдер разрабатывался с учетом запросов и пожеланий скандинавского рынка и был представлен на выставках в Стокгольме и Осло. Продажами этой совместной модели эксклюзивно занимается Yamaha Scandinavia.

Еще один пример сотрудничества — новинка от Jeanneau из модельного ряда 2016 года кру-

изер Cap Camarat 10.5 WA. Его пост управления оснащен новой системой Helm Master с инновационной технологией Yamaha Joystick. Этот высокофункциональный джойстик одновременно обеспечивает контроль скорости и автоматическое управление дифферентом. Ждем дальнейших плодов совместной работы Jeanneau и Yamaha — они обещают быть интересными.



РЕСТОРАН НА ВЫСОТЕ

ТУНЕЦ С ПОМЕЛО И ЦУКИНИ
890 руб.

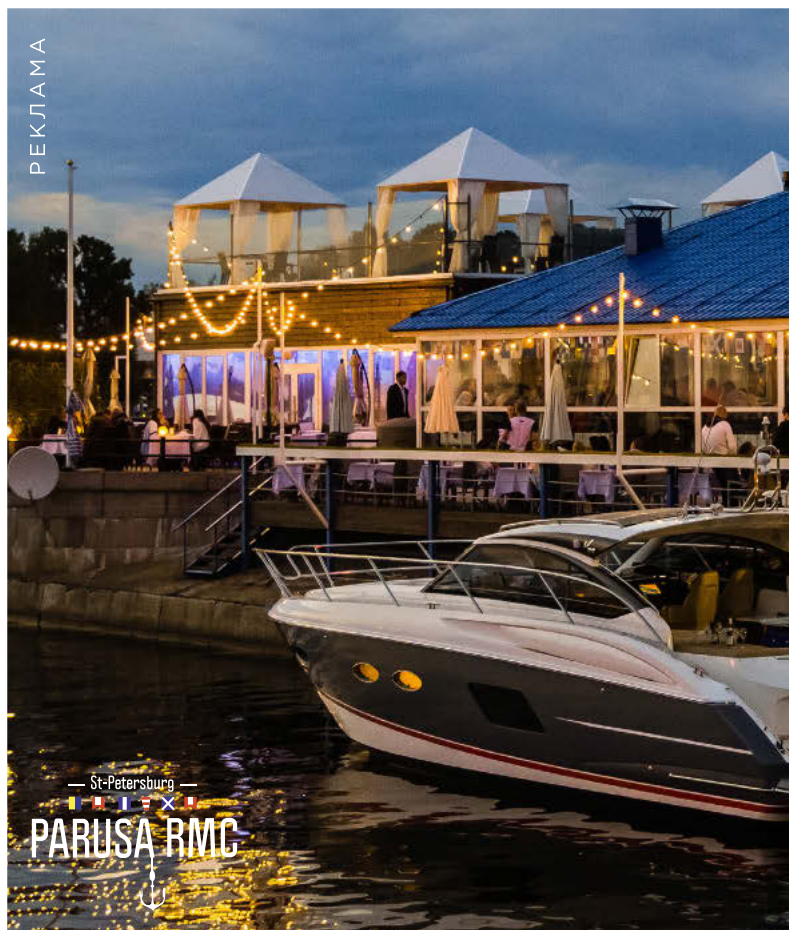
УЛ. ЛЬВА ТОЛСТОГО, 9
ГАЛЕРЕЯ «ТОЛСТОЙ СКВЕР», 10 ЭТАЖ
INFO & RESERVE 991 10 90
WWW.NAKRYSHE.PARUSA-SPB.RU



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

SOCHI Yacht Show

В Сочи в начале мая состоялась Всероссийская выставка яхт и катеров SOCHI Yacht Show. Событие проходило на территории Sochi Grand Marina — нового яхтенного порта, располагающего самой современной инфраструктурой, и экспозиция была под стать площадке. Посетители выставки смогли увидеть обилие разнообразных яхт и катеров известнейших зарубежных брендов и российских производителей.

И, конечно, не обошлось без всего остального, что прямо или косвенно связано с яхтенной индустрией и водным спортом: подводные гидроциклы Seabreacher, летающие ранцы Jetlev-Flyer; пластиковые понтоны Magic Float. Представили свои возможности и компании, осуществляющие услуги по перевозке, обслуживанию и тюнингу яхт. Ну а для тех, кто хочет жить и отдыхать у воды, — были предложения объектов недвижимости и курортов.

В рамках программы SOCHI Yacht Show прошли мастер-классы по основам парусного яхтинга, морской фотографии и живописи, демонстрация водной техники, фитнес-тренировки, показательные выступления на летающем ранце и множество других мероприятий.

Причалы яхт-клуба были полны посетителей. Впрочем, тому немало поспособствовал бесплатный вход — такого практически не встретишь на подобных выставках.



Vladivostok Boat Show

На протяжении восьми лет яхтенные компании Дальнего Востока собираются весной на Международной выставке яхт и катеров Vladivostok Boat Show.

В мае этого года в боат-шоу приняли участие более 60 компаний из разных уголков России, а также стран Азиатско-Тихоокеанского региона. По такому случаю на официальном открытии выступил заместитель главы администрации Владивостока и президент Федерации парусного спорта Приморского края Михаил Ермаков, являющийся также командором яхт-клуба «Семь футов» — места проведения выставки.

Помимо основной экспозиции, в этом году организаторы провели ярмарку брокеражных лодок, а также подготовили традиционно обширную развлекательную программу: парусные регаты, конкурсы и розыгрыши, соревнования по слот-тренинговым гонкам Carrega, полеты флайбордистов, тест-драйвы водной техники и многое другое.

Все три дня, которые длилась выставка, стояла солнечная погода. И несмотря на сильный ветер, из-за которого пришлось отменить одну из парусных регат для посетителей, по данным организаторов, выставку посетили более 4500 человек.

**УЖЕ
ГОТОВО**



С 5 июля до 30 августа
купите 2 блюда
«Считаем калории»



Возьмите бутылку
воды «Байкал»
в подарок

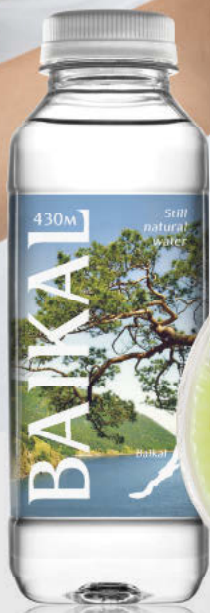


Воспользуйтесь клубной
картой «Вкусомания»
и выиграйте призы
от наших партнеров



ПОДАРКИ ДЛЯ ЛЕГКИХ ПОБЕД

в супермаркетах «Азбука Вкуса»
и минимаркетах «AB Daily»



Партнеры акции:

World Class

BAIKAL 430M
ГЛУБИННАЯ БАЙКАЛЬСКАЯ ВОДА

yoga
JOURNAL

gallaDance
LIFESTYLE DANCE CLUB

Организатор акции ООО «Городской супермаркет». Подробные условия акции и адреса магазинов уточняйте в мобильном приложении «Вкусомания» и на сайте av.ru. Единая справочная 8 800 700-34-87.

Морской фестиваль

В конце мая в Петербурге прошел традиционный Балтийский морской фестиваль. Экспозиция выставки, как обычно, развернулась на открытой территории выставочного комплекса «Ленэкспо» в Гавани и в ковше Галерного фарватера.

В шатрах на берегу свою продукцию демонстрировали профильные компании, там же можно было осмотреть различные лодки. Но большая их часть, иностранного и российского производства, покачивалась у понтонов в ожидании выхода на тесты. Такой возможностью воспользовалась и редакция МВУ, протестировав Sirius 25 (см. статью на с. 242).

Деловая программа выставки включала два мероприятия, организованных Санкт-Петербургским парусным союзом. На пресс-конференции «Санкт-Петербург — столица парусного спорта России», посвященной началу нового парусного сезона в городе, были анонсированы предстоящие регаты, озвучены планы по развитию детского парусного спорта и участию в грядущей Олимпиаде.

Большой интерес вызвала презентация архитектурного проекта развития Санкт-Петербургского Речного яхт-клуба профсою-



зов, разработанного по поручению губернатора. Реализация проекта должна существенно повысить привлекательность Северной столицы для зарубежных яхтсменов.

Второе мероприятие в формате круглого стола было посвящено обсуждению острых проблем, усугубление которых ставит под угрозу статус города как морской столицы

России. В их числе сложности функционирования яхт-клубов и регистрации яхт, сокращение числа лодочных стоянок, нерентабельность парусного судостроения и др.

В рамках выставки в Финском заливе прошла регата на приз Балтийского морского фестиваля, участники которой состязались на 10-мильной дистанции.



Посмотреть и купить

Несмотря на короткий сезон навигации в Санкт-Петербурге проходит немало выставок и яхтенных фестивалей, где представлены новые модели судов популярных брендов. Однако сразу обрести гордый титул судовладельца не всегда удается: зачастую лодку нужно еще построить.

Чтобы решить эту задачу, в начале июня в яхтенном порту «Терийоки» была организо-

вана площадка по продаже водно-моторной техники первичного и вторичного рынка.

Помимо экспозиции комиссионных судов длиной от 5 до 10 м, на территории порта были представлены новые модели лодочных брендов из Европы и США, а также мототехника Yamaha. Ярким фрагментом показа стала презентация модели Chris-Craft Capri 21 компанией «Еврострой», которая в конце года разы-

грает этот стильный катер среди жильцов элитного комплекса «Привилегия».

Показ лодок посетителям закрывал зажигательный концерт Oldies But Goldies — «самой яхтенной группы Петербурга», основателем которой является вице-президент СППС Владимир Логинов.

Такое начинание должно способствовать расширению флота прогулочных судов города.

СВЕРХДАЛЬНИЕ АЛЮМИНИЕВЫЕ 20 МЕТРОВЫЕ МОРСКИЕ ВНЕДОРОЖНИКИ, ЛУЧШИЕ ПО ХОДОВЫМ ХАРАКТЕРИСТИКАМ И ФУНКЦИОНАЛЬНОСТИ

Круизная скорость 45 км/ч, круизная дальность **1 800 км**
Двигатели 2 x Volvo Penta D6-DPH с откидными колонками 800 л.с.
Три VIP-каюты

POWERED BY
**VOLVO
PENTA**



ВМВ20М БЫСТРОХОДНАЯ, ЭКОНОМИЧНАЯ ЯХТА, 2–3-х
КРАТНО ПРЕВОСХОДЯЩАЯ ОДНОКЛАССНИКОВ.
ТОЛЬКО ВЛАДЕЛЬЦЫ ЭТОЙ БЫСТРОХОДНОЙ, ЭКОНОМИЧНОЙ
ЯХТЫ, МОГУТ ПОСЕЩАТЬ ЛЮБЫЕ ТОЧКИ **БАЙКАЛА**, БЕЗ
«ГОЛОВНОЙ БОЛИ» О ДОЗАПРАВКЕ ТОПЛИВОМ И СВОБОДНЫ
В ВЫБОРЕ «ГДЕ БЫТЬ». А У НАС ЕСТЬ, ЧТО ПОСМОТРЕТЬ.

Видео



ВМВ
БАЙКАЛМОТОРБОАТ
СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ КОМПАНИЯ

БайкалМоторБоат

664057. Россия. Иркутск.
пр. Маршала Жукова, д. 140
baikalmb@gmail.com
b_m_b@bk.ru

8 (3952) 768-300
8 (3952) 768-400
www.bmb38.ru

BOTNIA TARGA 30.1

КОНФЕТКА

Можно ли с комфортом жить и путешествовать на 30-футовом «морском внедорожнике»? Оказывается, вполне, и Targa 30.1 хороший тому пример.

Текст Антон Черкасов-Нисман Фото Botnia Marin



В 2011 году финская верфь Botnia Marin представила очень удачную лодку Targa 32, которая заменила популярную 31-футовую модель и сразу удостоилась престижной награды Motor Boat of the Year 2012. Однако компания посчитала, что этого недостаточно, и спустя некоторое время начала работу над абсолютно новым «морским внедорожником» Targa 30.1.

Зачем, спросите вы? Поясню: младшие модели Targa длиной 23–27 футов используются в Финляндии и скандинавских странах в основном в качестве повседневного транспорта и не слишком годятся для семейных путешествий, тогда как Targa 32 — отлично подходящая для этого лодка — многим уже не по карману. Поэтому и родилась начальная модель с круизным потенциалом.

Хотя финны давно перестали воспринимать такие лодки как статусные, отделанная превосходным тиком Targa 30.1 с надстройкой приятного кремового цвета невольно вызывает восхищение и воспринимается не менее тепло, чем сверкающий надраенной медью деревянный парусник. Безупречный тиковый интерьер — визитная карточка верфи, и лишь немногие заказчики просят заменить его древесиной ореха или другой ценной породой. Любой элемент внутренней отделки, который может потен-

циально превратиться в «сверчка» на высокой волне, снабжен держателями того или иного типа, поэтому на ходу интерьер, как и полагается, «молчит».

Планировкой Targa 30.1 повторяет Targa 32, и, что поразительно, даже при меньших габаритах корпуса лодка демонстрирует отличную обитаемость. Обе каюты могут похвастаться высокими для судна такой длины потолками (1,90 м!) и койками по два с лишним метра. Наряду с таким же высоким туалетом, где есть еще и душ, это создает прекрасные условия, которые позволяют не просто переночевать, а комфортно жить на борту всей семьей.

Камбуз на Targa 30.1 может иметь как сторонников, так и противников. Дело в том, что расположен он у лобового стекла, рядом с постом управления, по другую сторону от трапа в носовую каюту. Лично мне кажется, что в качку готовить там удобнее, однако, к примеру, быстро переставить куда-то горячую кастрюлю не получится — придется нести ее на стол. Впрочем, оборудована бортовая «кухня» наилучшим образом: двухконфорочную плиту и мойку дополняют удобные ящички для посуды, и при выборе лодки все будет сводиться исключительно к личным предпочтениям хозяйки.

Botnia Marin — одна из немногих верфей, где не встраивают многофункциональные дисплеи в пост



Длина
33 ф (10,08 м)

Ширина
10 ф (3,25 м)

Водоизмещение
5,5 т

Запас топлива
600 л

Запас воды
120 л

Категория CE
«B» (Offshore)

Цена
€ 202 000 (без НДС,
с Volvo Penta D6-330)



Конструкция носового кокпита с рундуками под банками и пульпитом типична для всех Targa

управления, а монтируют их на отдельном кронштейне. Для тех, кто сталкивается с этим впервые, такое решение выглядит немного странным и наводит на мысли об экономии, но дело тут в другом. Во-первых, это невероятно удобно, поскольку рулевой может менять угол наклона экрана в зависимости от освещения, что неоценимо в солнечные дни. Во-вторых, замена МФД (например, на другую модель) занимает несколько минут: отвинтил барашки-фиксаторы, переткнул разъемы приборных интерфейсов и вернул все на место. Прекрасно! Разумеется, если кому-то милее традиционная интегрированная приборная панель, верфь исполнит ее в лучшем виде под любой картплоттер.

Верхний пост управления на таких лодках встречается редко, а Botnia Marin предлагает его в качестве опции для всех своих моделей (удорожание в случае Targa 30.1 составляет около € 5000). Из аналогичных моделей на ум приходят небольшие Beneteau Barracuda, однако на Targa 30.1 флайбридж организован намного безопаснее. На него удобно забираться по широким ступеням из кормового кокпита даже в качку, тогда как на Barracuda приходится опасно балансировать на узком трапе, нависая над самым бортом. Флайбридж Targa 30.1 значительно более глубокий и защищенный. Конечно, растянуться, сидя за штурвалом, как на более крупных моделях, тут не получится, но когда лодка прыгает по волнам, находиться наверху не страшно. Единственное, высоким людям стоит осторожно вставать с кресел, чтобы не вписаться головой в радарную арку. Она, кстати, заваливается в корму, если нужно уменьшить габарит судна.

«Корпус Targa 30.1 создавали с чистого листа, а не путем удлинения или укорачивания других моделей, — говорит управляющий верфи Роберт Карпелан. — И мы предлагаем большой выбор двигателей, которые обеспечивают скорость от 32 до 42 узлов».

Среди возможных вариантов — одиночный Volvo Penta D6 мощностью 330, 370 или 400 л.с. или спарка из более легких Volvo Penta D4 по 225, 260 или 300 л.с. В самом мощном исполнении максимальная скорость с половинной загрузкой составляет 42,4 узла при суммарном расходе топлива 117 л/ч.

«Думаю, большинство Targa 30.1 будут продаваться с одним двигателем Volvo Penta D6-400, поскольку с ним лодка получается легче и экономичнее, сохраняя при этом высокие динамические качества», — поясняет Роберт Карпелан.



36

узлов

легко развивает
Targa 30.1 с одним
Volvo Penta D6-400
и колонками DPH

→
Снаружи и внутри
Targa 30.1 щедро
отделана тиком





← Открытый пост управления. Здесь кресло на жестком основании, тогда как в рубке стоят кресла Grampier с амортизирующей подвеской

→ Рулевая консоль в рубке с поворотным блоком штурвала и МФД на кронштейне



↑ Мощные двигатели, обводы «монегедрон» и оптимальная центровка обеспечивают Тарга 30.1 быстрый разгон и высокую скорость

← Интерьер каюты на двоих в носу; в кормовой каюте, где помещаются трое, есть галлюн

→ Характерная деталь — открывающийся фрагмент планширя для схода на причал с борта



Действительно, выход на глиссирование в этой конфигурации происходит всего за 7 секунд, а разгон до максимальной скорости занимает 25 секунд; при этом благодаря оптимальным обводам дифферент во время преодоления горба сопротивления практически не ощущается. Яхта моментально откликается на переключку штурвала, ведет себя в высшей степени предсказуемо и не боится волны. Иными словами, Targa есть Targa!

Тот, кто представляет себе непростые условия, в которых эксплуатируются такие лодки в России, наверняка поинтересуется: а можно ли поставить на Targa 30.1 более емкий или дополнительный топливный бак, чтобы увеличить запас хода, как это делают, скажем, на Targa 44?

«Основной танк расположен в середине корпуса, под рубкой, и увеличить его не получится, — отвечает Роберт Карпелан. — Однако в зависимости от выбранных двигателей, а также веса дополнительного оборудования второй бак можно установить в моторном отсеке».

В этом сезоне верфь планирует построить еще восемь корпусов Targa 30.1, которые уже проданы клиентам или дилерам, и закладывать последующие лодки начнет в конце октября, после основных северо-европейских боат-шоу.

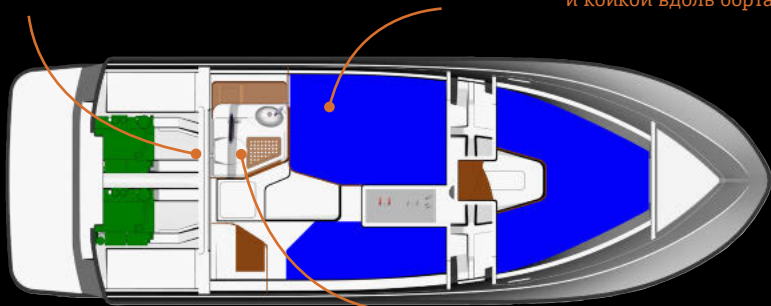
«Мы понимаем: Targa 30.1 оттянет на себя часть потенциальных покупателей наших 27- и 32-футовых лодок, но очень надеемся, что совокупное число заказов на эти три модели превысит существующий спрос», — говорит Роберт Карпелан.

Учитывая безупречную репутацию верфи и превосходное качество ее лодок, Targa 30.1 можно смело покупать даже без предварительного тест-драйва, поскольку опасений разочароваться в ней практически нет. **MBV**

Досье Targa 30.1

Моторный отсек вмещает один или два двигателя

Довольно большая каюта с широким спальным местом и койкой вдоль борта



Галлюн с душем при кормовой каюте

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 1 × Volvo Penta D6-400, 400 л.с. при 3500 об/мин, 6 цилиндров, 5,5 л, дизель, винты G4

РЕЖИМЫ		ECO			FAST	MAX
Обороты	1000	1500	2000	2500	3000	3600
Скорость	6,3	8,2	13,9	21,5	28,2	36,0
Расход	3,0	11,0	23,0	34,0	50,0	81,0
Миль/л	2,10	0,74	0,60	0,63	0,56	0,44
Дальность хода	1008	358	290	304	271	213
Уровень шума, дБ(А)	69	70	73	77	78	79

Скорость в узлах, расстояние в милях, расход в л/ч, запас хода из расчета **20%** резерва. Указанные величины основаны на показаниях бортовых приборов и могут отличаться от полученных вами данных. Загрузка: **50%** топлива, **100%** воды, **1** человек. Температура воздуха **+19 °C**, слабый ветер, волны нет.

СЕРВИС КАК ОН ЕСТЬ

*Соотношение цены сервиса и его качества становится
ключевым вопросом для владельцев яхт.*

Текст **Алексей Максимов**





↑
Подъем яхты
из воды при помощи
самоходного крана
ASCOM



←
Большой эллинг
площадью
5000 кв. м,
вмещающий
несколько десятков
лодок разной длины

Вот попытаешься разобраться в простом и вроде бы понятном вопросе, а он вдруг повернется новой гранью, или откроется неожиданная тема. Именно так и вышло в разговоре с руководством компании Kotka Yacht Store. Я поинтересовался, как живет и развивается финская компания с российским менеджментом, что нового предлагает владельцам яхт, желающим держать там свои лодки. Но коснулись мы и других интересных вопросов.

ОТВЕТСТВЕННОЕ ХРАНЕНИЕ

Хранение лодок — основная сфера деятельности Kotka Yacht Store с 2005 года. У компании есть все необходимые для этого системы, механизмы и компетенции:

- эллинг площадью 5000 кв. м и высотой внутри 14 м, с контролем температуры и влажности (в планах — возведение второго эллинга 2500 кв. м);

- марина New Port Kotka на 100 лодок (в перспективе на 250) с причалами, оборудованными раздаточными колонками (электричество, вода); при глубинах более 4 м здесь могут стоять яхты длиной до 50 м;

- самоходный кран ASCOM грузоподъемностью до 220 т для спуска/подъема лодок; далее их транспортируют на дистанционно управляемых муверах (таких три).

Хранение лодок — бизнес специфический. К услугам владельцев несколько вариантов «пансиона»: Premium (ангар), Standard (там же, вплотную, без работ), Pro (Professional, хранение на берегу). При хранении необходимо исключить негативное влияние от работ (пыли, грязи и пр.) на соседние лодки, то есть работы должны быть грамотно организованы и проведены.

Хранение лодок — бизнес специфический и сложный



↑
После навигации
и перед постановкой
лодки в ангар корпус
непрерывно надо
осмотреть и помыть

Однако ответственное хранение подразумевает не только ответственность, но и превентивные меры безопасности. В Kotka Yacht Store ведется видеонаблюдение, охранники регулярно обходят территорию, есть автономная система пожаротушения, рядом пожарная охрана, куда выведена сигнализация...

СПЕКТР УСЛУГ

Прежде я считал, что компания Kotka Yacht Store занимается исключительно хранением лодок: зимой — в ангаре, летом — в марине. Но сфера активности компании гораздо шире: Kotka Yacht Store — полнопрофильный таможенный склад; более того, единственный, как мне сказали, в Евросоюзе, чья юрисдикция распространяется на воду.

Это подразумевает, например, что лодку с неоплаченным НДС, которая пришла в Финляндию из-за границы по суше, можно поставить в марине, показать клиенту, провести тест-драйв. То есть площадки Kotka Yacht Store на берегу и воде можно рассматривать как шоу-рум с подготовленными к продаже своими и клиентскими лодками. Итог — ежегодно 3–5 крупных яхт обретают новых владельцев.

Для сервисных и ремонтных работ имеются современные мастерские и все необходимое: сварочное оборудование, камера для покраски и ламинирования, куда входят корпуса длиной до 8 м... Короче говоря, компания занимается практически всем — от уборки на борту яхты и планового обслуживания двигателя до масштабных ремонтных работ и больших проектов по переоборудованию судов.

Для постоянных клиентов на основе круглогодичного договора работает консьерж-служба с телефонной лини-

ей в режиме «24/7» на русском языке с возможностью урегулирования вопросов в экстренной ситуации и не только.

Действует немало привлекательных предложений. В процессе подбора оптимальных субподрядчиков для выполнения ремонтных и особенно гарантийных работ владельцу яхты предлагаются широкие возможности учета всех пожеланий в рамках действующих норм. Порядок ценообразования в этом случае чаще всего индивидуальный. Заключившие контракт сроком на 3–5 лет могут совмещать хранение, обслуживание и ремонт своей лодки.

Есть и специфические услуги. Часто владельцы яхт, хранящихся зимой в Kotka Yacht Store, хотят забрать их уже в середине апреля, несмотря на то, что в Финском заливе еще не сошел лед. В этом случае компания вызывает ледокол для расчистки выхода из марины, причем за свой счет. Разработано даже специальное приложение SOS Marine для смартфона, цель которого — поиск и обнаружение человека, нуждающегося в экстренной помощи, и ее оказание. В случае аварийной ситуации с лодкой информация о месте аварии, ситуации на борту (включая видео) поступает в диспетчерский центр и дальше — к спасателям. Кстати, «движок» этого приложения успешно используется рядом экстренных служб как в ЕС, так и в РФ.

КАДРЫ РЕШАЮТ МНОГОЕ

Бытует мнение, что сервис в европейских странах безупречен. Хорошо, если у кого-то только такой опыт, но качество обслуживания зависит от человека, а все люди разные... Общую тенденцию с яхтенным сервисом в ряде европейских стран: Финляндии, Швеции, прибалтийских государствах — некоторые российские капитаны оценивают как не самую радужную. В Финляндии, да и не только там, встречаются фирмы, которые объявляют низкие цены за свои услуги, а их качество оставляет желать лучшего.



↑
Стоянка
у оборудованных
электричеством
и водой причалов
New Port Kotka

→
Так выглядит ангар
с хранящимися там
зимой лодками

←
Самоходный кран
управляется
дистанционно



Пользуясь наличием свободных ангаров, они предлагают поставить туда лодку на зиму, хотя в реальности не располагают ни опытом, ни возможностями для качественного сервиса, ни страховкой. Обещают выполнить оговоренные работы, например консервацию, и забывают о своих обещаниях или делают так, что... лучше бы и вовсе не делали! Был случай пожара, а однажды весной ветхая крыша одного ангара не выдержала снежной массы, обрушилась и повредила лодки.

Яхта — игрушка недешевая, на ней бывают дорогие владельцы: семья, друзья, партнеры по бизнесу. Поэтому содержать судно надо соответственно и заказывать работы или услуги у компаний, которые могут гарантировать желаемый результат. В складывающейся ситуации важным фактором является наличие у компании полиса солидного страхового общества (Kotka Yacht Store работает с Alandia Insurance) и аккредитации Регистра.

А низкая цена хоть и привлекает, но если она предполагает разваливающийся ангар, грязную акваторию, отсутствие охраны, некомпетентных людей... В точности по поговорке: «Дорого, да мило, дешево, да гнило».

Рынок сжимается, хороших специалистов, занимающихся корпусами, мебелью и пр., становится меньше: одни выходят на пенсию, другие уезжают туда, где им комфортнее жить и работать. Дело доходит до парадокса: чтобы отремонтировать гребные винты на лодке клиента Kotka Yacht Store, их пришлось отправить в... Малайзию: на круг — по цене, качеству и даже срокам — это оказалось выгоднее, чем заказать те же работы в Финляндии.

Дешевый сервис может иметь нежелательные последствия

24

часа

в сутки работает
диспетчерская
служба компании
Kotka Yacht Store

За последние годы персонал компании сократился (все сотрудники — инженеры); люди нужны, но найти их не так-то просто. Нередко для текущих работ приглашаются специалисты из Латвии и Эстонии. Но это обстоятельство не препятствует своевременному и качественному выполнению обязательств.

СИЛЬНЫЙ МАГНИТ

При всем при этом бизнес у Kotka Yacht Store идет неплохо. Обычно в июне–июле во время морских фестивалей марина New Port Kotka забита, и лодки стоят пришвартованные по несколько бортов друг к другу. В остальное время заполнение от 20 до 50%. Зимуют около 40 корпусов, и мощности по большей части задействованы полностью. Состав клиентов интернациональный: до 30% — финны и шведы.

Привлекает людей сюда, в этот современный и хорошо оборудованный комплекс, один из лучших на Балтике, целый букет факторов. В их числе — расположение марины в центре города с видом на костел, и беспрепятственный выход из порта, и то, что Kotka близко от Санкт-Петербурга; сюда несложно доехать хоть на автомобиле, хоть на поезде. А еще шикарные места для путешествий: все южное побережье Финляндии, архипелаги Турку, Аландских островов и Стокгольма — рай для яхтсмена. И отношение к клиентам: в любое время пригнал лодку, оставил ключи — и можно спокойно уезжать. И высокие стандарты безопасности...

Сервис бывает самый разный, и хорошо, что у нас есть возможность выбора! MBY

SARGO 33

ВЛАДЕТЬ И ПОЛЬЗОВАТЬСЯ!

*Верфь Sarins Batar создала еще одну практичную яхту,
на которой приятно и работать, и отдыхать.*

Текст Антон Черкасов-Нисман Фото Sarins Batar



Длина
33 ф (10,99 м)

Ширина
11 ф (3,45 м)

Осадка
3 ф (1,10 м)

Водоизмещение
6,7/7,2 т

Запас топлива
600/800 л

Запас воды
260 л

Категория СЕ
«В» (Offshore)

Цена от
€ 248 884 (без НДС,
с одним Volvo Penta
D6-400/DP)



Известная на всю Европу тройка финских верфей, выпускающих «морские внедорожники», в силу присущего им консерватизма редко радуется новыми лодками, однако в этом сезоне нам есть о чем рассказать. В мае компания Sarins Batar завершила работу над моделью Sargo 33, и мы оказались в числе первых, кому довелось опробовать ее на Finnboat Floating Show 2016.

«Продажи показали, что разрыв между ценой Sargo 31 и Sargo 36 слишком велик, поэтому многие были вынуждены искать нечто среднее у других производителей», — поясняет причину появления Sargo 33 директор верфи Томас Сарин.

Памятуя о том, насколько осторожно финны относятся к любым изменениям конструкции и дизайна

20
процентов

себестоимости
производства яхт
Sargo приходится
на фонд оплаты
труда

своих лодок, стоило бы ожидать, что от прочих моделей Sargo 33 будет отличаться лишь габаритами и ценой, однако Sarins Batar пошла дальше.

Все прежние модели Minor и Sargo (со времени ребрендинга минуло уже два года!) верфь разрабатывала совместно с конструктором Даниэлом Сунквистом, но теперь решила привлечь другого специалиста. Им стал конструктор Кай Илманен, который сотрудничает с крупными финскими брендами Yamarin и Buster. Кроме того, он владеет яхтой Minor и в последние годы не раз обсуждал с Томасом, как можно сделать эти суда еще более мореходными и комфортабельными.

Одной из главных задач для Кая стала доработка корпуса. Он изменил геометрию скулы и брызгоотбойников, придав носовой части более острые

Такой лодкой хочется не только владеть, но и часто пользоваться

формы, удлинил ватерлинию за счет более вертикального форштевня и увеличил угол килеватости на транце до 21°. Плюс постарался максимально оптимизировать планировку кают и расположение оборудования.

«На мой взгляд, получилась лучшая лодка из тех, что мы когда-либо делали, — признается Томас Сарин, — и в будущем мы продолжим сотрудничать с обоими конструкторами, чтобы полезных идей было вдвое больше».

ТОРЖЕСТВО ФУНКЦИИ

Итак, чем же хороша Sargo 33? Во-первых, на лодке достаточно места и комфорта, чтобы проводить там много времени. Откровенно говоря, на Sargo 31 мне было тесновато: в двери приходилось протискиваться, да и высота потолков для моего роста там недостаточная. Поразительно, как два дополнительных фута длины радикально меняют на Sargo 33 ситуацию! Ширина трапа в носовую каюту увеличилась на 0,15 м, а высота потолков в помещениях составляет 1,80–1,90 м, что позволяет чувствовать себя гораздо свободнее. Во-вторых, на борту стало еще больше практичных и в то же время простых решений, например «калитка» в фальшборте (правый борт), у входа в рубку. Через нее удобно сходить на причал, когда швартуешься в одиночку, или пересаживаться на другую лодку. Или незаметная ниша под шкафчиком на уровне пайола рядом с кормовой дверью: вошел в рубку, поставил туда туфли, и они не мешаются в проходе.

Вам часто приходилось встречать на 10-метровых яхтах барный стул? На Sargo 33 он есть, и притом съемный: крепится на металлические ручки у камбуза, чтобы на стоянке добавилось еще одно место у стола. Раз есть барный стул, должен быть и «бар»: вместительный рундук под палубой салона выполняет функцию винного шкафа. Еще одна простая и полезная штучка: маленький ЖК-дисплей над лобовым стеклом показывает температуру воздуха (датчик расположен снаружи, под свесом крыши). Пока никто из финских судостроителей, кроме Sarins Batar, не перенял эту простую, но полезную функцию, распространенную в автоиндустрии.

Обилие полок и шкафчиков, стол с шустрым электроприводом, удачно зашитый в одну из потолочных панелей телевизор, магнитные держатели дверей, широченный люк в крыше надстройки — все эти грамотно реализованные мелочи вызывают желание часто пользоваться лодкой, приглашать гостей и путешествовать, путешествовать... Кстати, любителей домашней кухни на Sargo 33 порадует камбуз: помимо привычной газовой плиты, тут есть духовка, в которой можно испечь пойманную рыбу или пирог с черникой.

В МОТОРНОМ ОТСЕКЕ

Несмотря на небольшую длину корпуса, между моторным отсеком и жилыми помещениями нижней палубы у Sargo 33 стоит водонепроницаемая переборка из стеклопластика. Если не принимать во внимание повреждение корпуса, то чаще всего вода поступает внутрь именно из-за протечек в моторном отсеке; при наличии такой переборки непотопляемость повышается. В трюме установлены две автоматические и две ручные помпы для откачки воды, причем на первые постоянно подается питание и управлять ими можно прямо из рубки.

Сам моторный отсек спроектирован под один или два двигателя, а его компоновка отличается логичностью и аккуратностью. Верфь предлагает на выбор шесть вариантов силовых установок Volvo Penta: один D6-400/DP (в этом случае емкость топливного бака на 200 л меньше), сдвоенные D4 общей мощностью от 450 до 600 л.с. или два D6 по 330, 370 или 400 л.с. Каждая более мощная связка удорожает лодку в среднем на € 15 000, и если нет задачи получить максимально возможную скорость 43 узла, то вполне можно обойтись парой D6-300 — с ними крейсерская скорость составляет 35 узлов, а максимальная — 37.

ЗА ШТУРВАЛОМ

Тестовая Sargo 33 с двумя моторами по 370 л.с. почти незаметно выходит на глиссирование за 10 секунд и уже к 30-й секунде уверенно и ровно рассекает воду на «паспортной» максимальной скорости 41 узел. О проверке





→
Пассажирское сиденье-диван рядом с пультом управления можно заменить на два кресла с амортизирующей подвеской

←
У Sargo 33, как и у большинства лодок бренда, стандартный (и весьма приятный) интерьер, но верфь готова использовать любые материалы по желанию заказчика

↓
Кормовой кокпит можно использовать в разных целях, например для завтрака al fresco



мореходности во время теста можно было и не мечтать: при штилевой погоде даже кильватерная волна близкой по габаритам фотолодки не позволила продемонстрировать все возможности лодки. Но она легко проглатывала любые неровности и вела себя, как добротный автомобиль на хорошей дороге.

Настроил кресло, повернул панель с электрической рулевой колонкой под удобным углом и сидишь себе, придерживая штурвал пальцем, смотришь на картплоттер и мелькающие за окном скалистые острова архипелага, тем более что обзор отличный. А если совсем лень, то можно переключить управление на джойстик, который запрограммирован на работу при полной скорости. Для любителей технических «фишек» на Sargo 33 есть пульт дистанционного управления носовым подруливающим устройством и якорной лебедкой Side Power, а также великолепная консоль Volvo Penta Glass Cockpit в виде двух сенсорных МФД, которые взаимодействуют со всеми бортовыми электронными системами.

ВЕРДИКТ

Sargo 33 относится к числу тех лодок, которыми хочется не только владеть, но и часто пользоваться — выходить в море, даже когда за окном поливает, и «наматывать мили на винты», не переживая за то, как судно выдержит шторм. Удалось ли верфи сделать эту модель принципиально лучше прежних? Думаю, да, и получилось это прежде всего потому, что Sarins Batar не из тех, кто останавливается на достигнутом. **MBV**

←
Высокий и хорошо оформленный галлюн с душем в носовой каюте

←
Удобная каюта в носу с бортовыми иллюминаторами и верхним световым люком

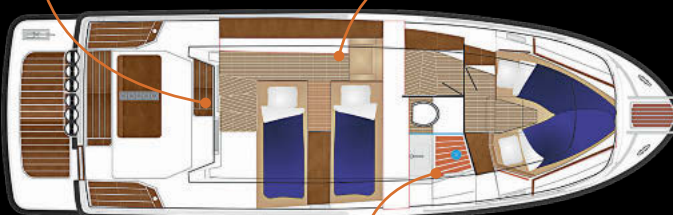


←
Каюта в корме с двумя отдельными спальными местами, куда попадаешь, откинув сиденье заднего дивана в салоне

Досье Sargo 33

Закрепленные таким образом в корме кранцы всегда под рукой

В каютах и салоне применены диоды с теплым светом компании Lumitek (США)



Галлюн довольно просторный, с высотой подволока до 1,90 м

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 2 × Volvo Penta D6-370, 370 л.с. при 3500 об/мин, 6 цилиндров, 5,5 л, дизель

РЕЖИМЫ	ECO				FAST	MAX
Обороты	1000	1500	2000	2500	3000	3500
Скорость	7,3	9,3	14,5	24,9	33,8	41,0
Расход	8,3	30,0	62,0	74,0	103,0	156,0
Миль/л	0,88	0,31	0,23	0,34	0,33	0,26
Дальность хода	562	198	150	215	210	168

Скорость в узлах, расстояние в милях, расход в л/ч, запас хода из расчета **20%** резерва. Указанные величины основаны на показаниях бортовых приборов и могут отличаться от полученных вами данных. Загрузка: **100%** топлива, **75%** воды, **4** человека. Температура воздуха **+16 °C**, слабый ветер, волны нет.

Grizzly 860

МИКРОЯХТА

Тестируем Grizzly 860 Firestorm — новый флагман линейки прогулочных катеров питерской компании «Гризли Технологии».

Текст Антон Черкасов-Нисман Фото Михаил Смотров





Длина
8,60 м
Ширина
2,70 м

Масса корпуса
2350 кг
Высота борта
1,30 м

Килеватость
23°
Запас топлива
300 л

Мощность
225–350 л.с.
Вместимость
8 чел.

GRIZZLY

Наше близкое знакомство с Grizzly 860 состоялось два года назад после выставки SPIBS 2014. Только тестировали тогда мы другую модификацию — Grizzly 820 с подвесным Mercury Verado SCi (Racing) мощностью 350 л.с. (читайте статью «Громы и молнии» в МВУ № 1/31, 2015). С тех пор петербургская компания «Призлы Технологии» столкнулась с интересом потенциальных покупателей к такому же катеру, но со стационарным дизельным двигателем. Запрос исходил в первую очередь из южных регионов, а именно из Поволжья, где люди ходят на большие расстояния и нуждаются в экономичных быстроходных судах. Так появился Grizzly 860 Firestorm — новый флагман линейки, еще более удобный для семейного отдыха на воде.

ДИЗАЙН И ОБИТАЕМОСТЬ

Не стану повторять описание лодки и останавлиюсь лишь на новых деталях и принципиальных моментах, отличающих Grizzly 860 от многочисленных представителей такого типа судов. Прежде всего, это удачный наружный дизайн, который выделяет лодку на фоне аналогичной продукции российских и западных верфей. Качественно сваренный и окрашенный корпус из алюминиевого сплава наделен симпатичной, аккуратно отформованной стеклопластиковой надстройкой, и вместе они создают впечатление, будто перед

Grizzly 860 в любой модификации создан в первую очередь для семейного отдыха

Grizzly 860 выглядит, как масштабная копия английской или итальянской 50-футовой спортивной яхты

нами уменьшенная копия английской или итальянской 50-футовой спортивной яхты. Такой эффект дают и окутанная каркасом из хромированных труб невысокая стеклопластиковая радарная арка, и широкий (1,50 × 0,60 м) люк в крыше, и характерное остекление. Сюда же добавим многочисленные декоративные элементы «под карбон» (при их формовке углепластик использован в качестве наружного слоя), искусственный тик и фигурные, забранные металлической сеткой отверстия воздухозаборников. Мне понравилось, как инженеры вписали в дизайн Grizzly 860 реллинг: есть за что ухватиться, и при этом «трубы» не портят внешний вид лодки.

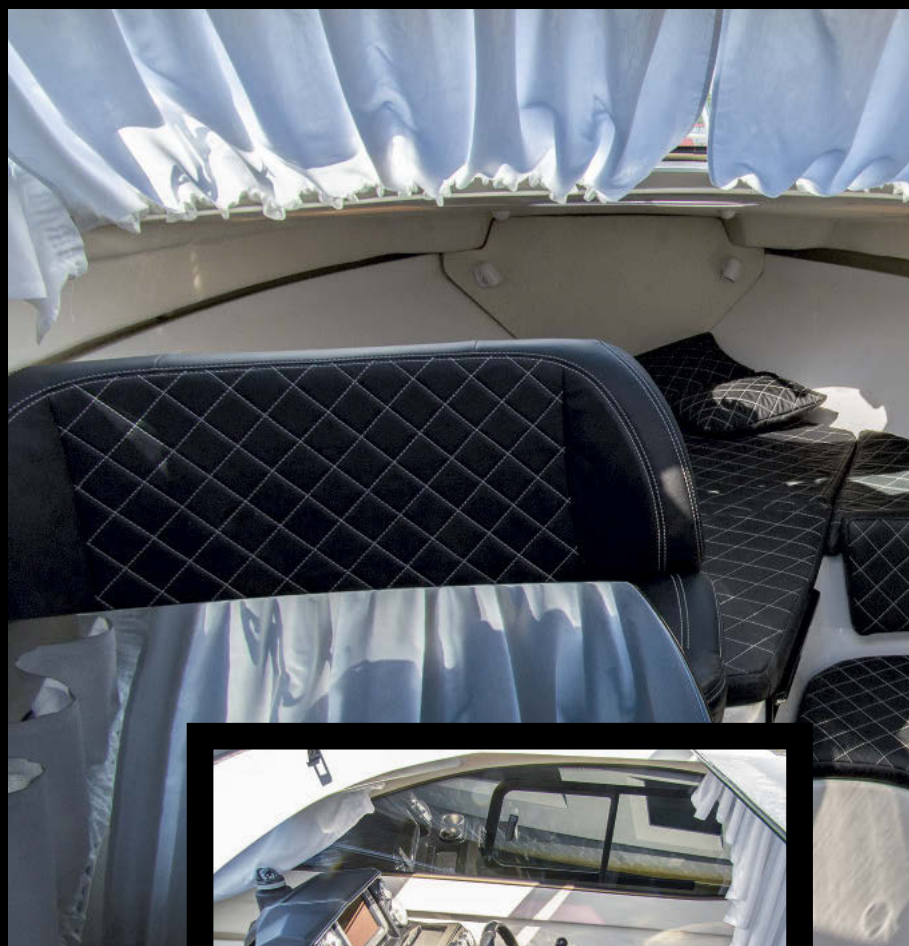
За удачное остекление верфь заслуживает отдельного комплимента. Во-первых, вся кормовая переборка рубки, включая сдвижную дверь, выполнена из тонированного стекла. Во-вторых, в носовой части судна есть два больших световых «окна» треугольной формы и крупный круглый люк (аварийный выход). Наконец, в корпусе появились четыре небольших открывающихся иллюминатора (на Grizzly 820 их не было). Все это наполняет внутреннее пространство светом и позволяет регулировать вентиляцию в жаркий день. Единственное, к чему можно придраться, — к качеству тонировки стекол с помощью обычной темной пленки. При ярком солнце в бортовых иллюминаторах и на полосе в верхней части лобового стекла резко отражаются предметы в салоне, что мешает рулевому. Простое решение проблемы — использовать стекла с заводской и чуть менее плотной тонировкой: дизайн не пострадает, и с практической точки зрения будет гораздо лучше.

Еще одна особенность Grizzly 860 — разноуровневая палуба. Требуется некоторое время, чтобы ноги запомнили все ступеньки в салоне, зато потом по катеру перемещаешься комфортно — высота потолков почти везде 1,95 м. Вкупе с широченной койкой в носовой части (2,10 × 1,90 м) это должно понравиться крупным людям, для которых поиск небольшого удобного катера часто бывает проблематичен.

НА ВОДЕ

На тестовом Grizzly 860 стоял дизель Volvo Penta D4 (225 л.с.) с транцевой колонкой DPH. Мотор упрятан под палубу кокпита, и вплотную к нему (ближе к миделю) установлен топливный бак из нержавеющей стали. Это позволило добиться практически оптимальной центровки: дифферент на корму снаряженной лодки в состоянии покоя не превышает 3°. Верфь пошла нестандартным путем и сделала моторный отсек суперкомпактным: аккумуляторы и прочее оборудование, которое обычно монтируют рядом с двигателем, размещено в рундуках вдоль бортов. Проверить фильтры и уровень масла в двигателе несложно, но сервисный доступ к нему затруднен.

Тест катера проходил в акватории Невы. Мощное носовое подруливающее устройство помогло нам безопасно покинуть причальное место невзирая на сильное течение реки, и капитан дал полный ход. Электронике потребовалось несколько секунд, чтобы осмыслить команду, и дизель начал неторопливо набирать обороты. Когда на отметке 2000 об/мин «проснулась» турби-



↑ Карбоновая рулевая консоль содержит часть приборов, остальные — на борту под правой рукой рулевого

→ Кресло у консоли не регулируется, но оно вполне удобное



32

узла

Такую скорость показала на тесте лодка Grizzly 860 с дизельным двигателем Volvo Penta D4-225/DH

на, катер с тремя пассажирами на борту заметно оживился. При выходе на глиссирование (без транцевых плит) на скорости 13–14 узлов, как и лодка с подвесником, он встретил ощутимый горб сопротивления, однако довольно быстро дифферент вернулся к нормальному 4°. Уже через 25 секунд корпус бодро глиссировал, и к 40-й секунде мы развили максимальную скорость; ее осредненное по двум галсам значение составило 32 узла (3500 об/мин).

ДАВНИЙ СПОР

На страницах МВУ мы неоднократно говорили о плюсах и минусах подвесных и стационарных моторов на лодках такого типа и сейчас снова можем вернуться к этому вопросу. Так что предпочесть: подвесной бензиновый Mercury Verado мощностью 350 л.с. или дизельный Volvo Penta D4-225/DPH? Первый дает скорость 40 узлов и на 40% дешевле, зато второй существенно экономичнее. При расходе топлива на максимальном режиме 3500 об/мин около 46 л/ч запас хода составит 210 миль. На той же скорости 32 узла Mercury Verado 350 съедает



↑
Крупный сдвижной люк
в надстройке дает в помещение
и свет, и воздух



→
Динетта на тестовой лодке
не трансформируется в спальное
место: у владельца дом у воды,
и ночлег на борту не требуется



←
Якорь с электрическим шпилем
в носу — «база»; на транцевой
платформе достаточно места
для второго якоря (опция)



→
Крышка моторного отсека
поднимается на газовых
амортизаторах вместе
с кормовым рундуком и столом

Grizzly 860 в вираже. Большая
транцевая платформа оборудована
трапом и отсеком для швартовов

↓

62 л/ч, и запас хода достигает лишь 150 миль (без учета резерва). Конечно, если повесить на транец Mercury Verado мощностью 225 л.с., то расход топлива может оказаться сопоставимым, только неизвестно, сравнятся ли скорости: высокий КПД винтов-танDEM транцевых колонок DPH общеизвестен.

Против очевидных преимуществ подвесника остаются еще два весомых аргумента в пользу стационарного дизеля. Первый — надежность: Volvo Penta D4-225 — одна из самых бесперебойных моделей шведского производителя. По словам российских сервис-дилеров, если с этими двигателями что-то и случается, то исключительно из-за ошибок эксплуатации. А на одном патрульном катере такой D4-225 безотказно отработал до капремонта 6000 моточасов.

Второй аргумент практический. Дело в том, что Grizzly 860 создан в первую очередь для семейного отдыха и воспринимается как компактный спортивный круизер. В этом случае наличие широкой и, главное, свободной кормовой платформы (которой нет при подвесном моторе) оказывается для многих решающим фактором. На фоне двух этих плюсов более высокая стоимость стационарного двигателя не выглядит таким уж серьезным минусом. **МВУ**



Yachtette NCT 27



ЧУДЕСА НА ВИРАЖАХ

*Бывают лодки водоизмещающие, переходного режима
и глиссирующие, которые к тому же умеют летать.*

Конечно, если вы того пожелаете.

Текст Марина Бутусова Фото Velvette Marine, MBY

Есть старый анекдот, где представители разных народов перечисляют марки машин для работы, отдыха и выезда за рубеж. У француза и англичанина к каждому случаю есть идеально подходящий автомобиль, и только русский бравит тем, что работать и отдыхать ездит на тракторе...

Шутка заставляет задуматься: отечественный производитель и вправду нечасто балует нас качественной техникой для отдыха. На лодочном рынке ситуация многие годы была еще хуже, чем на автомобильном: среди рыбацких моторок и добротных, но довольно аскетичных прогулочных судов российского производства не хватало стильных и быстроходных спортивных лодок, тех, что покупают исключительно ради удовольствия.

Как следствие, ценители скорости на воде вынуждены были искать такие спортивные суда в тех же краях, где и лучшие спортивные авто: в странах Европы или в США. Однако российские предприятия в последние годы оживились и выпустили на рынок ряд интересных моделей. В числе таких верфей — казанская Velvette Marine, лодки которой пользуются устойчивым спросом, а модель Velvette NGT 27 даже спровоцировала в яхтенном сообществе дискуссию на тему: может ли российская продукция составить достойную конкуренцию модным заграничным «игрушкам»?

MBY уже познакомил читателей с этой моделью (см. MBY № 2/32, 2015), проведя ее тест с бензиновым двигателем MerCruiser MAG 8.2 HO DTS мощностью 430 л.с., досконально описав каждый уголок и проанализировав показания приборов. Экспертную

проверку Velvette NGT 27 выдержала достойно. И когда прошлой осенью в Казани нам довелось снова оказаться на борту этой модели, мы решили сосредоточиться не на футах и узлах, а на ощущениях: каково сидеть за штурвалом такой спортивной «зажигалки» — после «светского» флагмана Velvette 41 Evolution, более «тусовочной» Velvette 29 Envy и семейной Velvette 23 Active Sedan? И главное, насколько лодка оправдывает ожидания владельцев?

НА БОРТУ

Михаил, счастливый обладатель сверкающей угольно-черной Velvette NGT 27, озвучивает свои предпочтения четко: «Я такой человек: люблю скорость, экстрим. Это моя первая лодка, и покупал я ее исключительно для удовольствия».

Удовольствие доставляет уже один только внешний вид NGT 27: у причала стеклопластиковый корпус смотрится как отшлифованный монумент из антрацитового мрамора. Главный эстетический акцент — линия хромированного привальника, плавным изгибом опускающегося к транцу; благодаря ее геометрии даже в статике лодка выглядит устремившейся вперед. Впрочем, высокий борт «вылеплен» не только в угоду эстетике: на ходу и в виражах, когда мощный форште-

Velvette NGT 27 — моя первая лодка; я купил ее исключительно для удовольствия

вень «берет» волну, он защищает пилота и экипаж от брызг. Это не фигура речи: на борту ты чувствуешь себя именно членом экипажа.

Через купальную платформу оригинальной конструкции — тиковый настил положен на металлическую раму — и лежанку в корме, где поместятся даже трое, попадаешь в кокпит... И тут же снова вспоминаешь о гоночных авто. Пять глубоких кресел с подлокотниками расположены, как в автомобиле: пилот и штурман впереди, три пассажира сзади. Кокпит действительно смахивает на салон спортивного автомобиля, и если кто-то со мной не согласится, готова выслушать возражения. Он хорошо защищен высоким бортом (извините за повтор): эргономика такова, что каждый из пассажиров на ходу словно зафиксирован в безопасном положении. Никаких вольностей вроде разворота кресел друг к другу лицом или манипуляций с кормовым диваном здесь не допускается: скорости серьезные, и экипаж по-спортивному сгруппирован в кокпите — чтобы без баловства.

Ну, команде — удовольствие, а капитану — работа: перед его глазами на мониторах рулевой консоли мерцают показатели состояния систем, руки на штурвале и рычагах. В общем, судно к полету готово!

НА ХОДУ

Капитан резко двигает рычаг газа вперед, и меня — сейчас я пассажир — спустя секунду вдавливают в глубокое и удобное кресло из «морской кожи». Мы не слишком лихачим: смелые виражи впереди, а сейчас лодка лишь пробует силу, как рысак перед забегом. Но уже на этом этапе понятно: забег будет успешным. За считанные секунды лодка набирает 80 км/ч. Ветер треплет волосы, свистит в ушах, хотя на Волге штиль; ход легкий, как у гоночного болида с разогретыми шинами на трекке... В крутых разворотах и при входе в циркуляцию катер кренится ровно настолько, чтобы пощекотать пассажирам нервы: глубокий кокпит позволяет не путаться всерьез. Ощущения такие же, как от езды в открытом кабриолете, с той разницей, что подобные петли ни одна трасса выделять не позволит, — для этого пригоден только водный простор. А еще — ни один даже самый крутой автомобиль не способен так воспарить над землей, как Velvette NGT 27, не раз отрывавшийся от поверхности воды всем корпусом...

В ПОЛЕТЕ

Признаться, ощущения в практически летящей над водой лодке сродни аттракционному, хотя полет и длился секунды, после чего лодка мягко приводнялась. А вот оставлять в холодильнике стеклянную тару с напитками мы побоялись — мало ли что! В остальном цирковой номер «полет в стратосферу» никакой специальной подготовки не потребовал. Даже не пришлось дожидаться ветра: кильватерной волны, оставляемой на воде Velvette 41 Evolution (хороший трамплин!), и мощного бензинового двигателя Volvo Penta V8-430 с колонкой DPS было достаточно для метровых прыж-

Velvette NGT 27 вполне может конкурировать со многими зарубежными аналогами



При своих довольно скромных размерах камбузный модуль выглядит весьма функциональным



Насыщенная дисплеями панель управления оборудована подсветкой приборов и тумблеров

95
км/ч

может развивать
Velvette NGT 27
с бензиновым
двигателем
мощностью 430 л.с.
и угловой колонкой



Velvette NGT 27

Под мягкой лежанкой в корме устроен рундук для кранцев и швартовов



В этой каюте свободно могут переночевать трое

Длина 27 ф (8,20 м)	Осадка 3 ф (0,90 м)	Мощность 430–525 л.с.	Запас воды 50 л
Ширина 8 ф (2,55 м)	Водоизмещение 2500 кг	Запас топлива 435 л	Вместимость 5 чел.

ков в высоту катера массой 2,5 тонны. Подобное мне не раз доводилось видеть в исполнении аквабайкеров, но чтобы 8-метровая лодка летучей рыбкой так вылетала из воды!.. Это походило на финальные кадры из фильма «Освободите Вилли».

Понятно, что на такие фокусы решится не каждый и не сразу. Но попрыгать на волне с Velvette NGT 27 можно и более простым способом — на водных лыжах, например. Рым для крепления буксировочного фала предусмотрен. Важный момент: лодка станет прыгать по волнам, только если вы этого захотите. Достаточно выбрать разумные обороты, и в непогоду на полтора-метровой волне она пойдет уверенно, без выкрутасов, даже на скорости 50–60 км/ч. Ее владелец Михаил уже успел это проверить, хотя на определенных режимах и волне может заметно потряхивать.

ПРОСТЫЕ РАДОСТИ

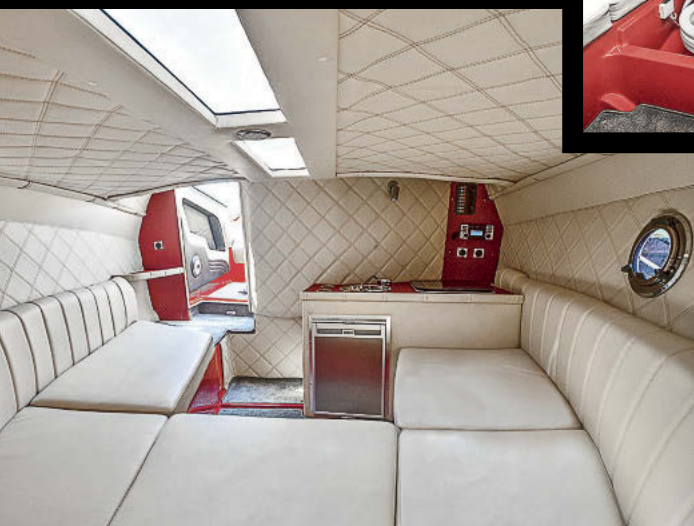
Михаил легко разогнал лодку до 95 км/ч (5700 об/мин), хотя двигатель еще не прошел полную обкатку — наработка составила всего 20 часов. Да и не все возможности лодки досконально изучил, но рычажить уже пробовал: по его словам, ловить удобно и с кормы, и с носа. Хотя звучит это немного странно — как на Ferrari отправиться в лес за грибами. Он заказал на верфи дополнительный релинг, чтобы отдых на якоре стал еще комфортнее, а в новом сезоне планирует установить гребные винты с увеличенным шагом, более подходящие для высоких скоростей.

«У этой лодки хорошее преимущество: она может идти на глубинах около полуметра, — делится Михаил. — Для рыбалки и стоянки у дикого берега это просто шикарно».

Останавливаться в необжитых местах действительно не страшно, потому что просторная каюта в носу с огромным диваном (есть и портативный галлюн) позволяет с комфортом заночевать на борту — весомый бонус спортивной «игрушки». В этой же каюте за столиком с ужином (камбуз тоже имеется) и напитками легко помещаются семь человек. Конечно, не на ходу, а на стоянке, как того требует техника безопасности, ибо лодка рассчитана на пятерых. Что лишний раз доказывает: Velvette NGT 27 проектировали не только с большим запасом скорости и прочности, но и с хорошим запасом пространства. В этом и прочих отношениях 8-метровый спортивный водный кабриолет Velvette NGT 27 вполне выдерживает сравнение со многими зарубежными аналогами. Вот такое мое мнение в полемике на тему: может ли российская продукция составить достойную конкуренцию модным заграничным «игрушкам»? **МВУ**



Взамен компактного галлюна в этом отсеке можно хранить вещи и снабжение



Стеганая обивка и обшивка придают интерьеру яркую индивидуальность



В кокпите с устланной ковровым палубой — удобные мягкие сиденья на троих с подлокотниками и подголовниками

Sirius 25

НА ОРБИТЕ «СИРИУСА»



Sirius 25 — лодка молодой московской компании «Эволюшн Моторс». В отличие от светила с тем же именем, она может двигаться по любой траектории, была бы под днищем вода.

Текст Алексей Максимов Фото Михаил Смотров



Длина 26 ф (7,80 м)	Водоизмещение 1550 кг (порожном)	Мощность 370 л.с.
Ширина 8 ф (2,54 м)	Запас топлива 190/260 л	Килеватость 21°
Осадка 3/1 ф (0,92/0,42 м)	Запас воды 35/70 л	

Прогулочный Sirius 25 впервые показали на Moscow Boat Show 2015, где он был признан лучшим катером выставки. Но вот прокатиться на нем нам довелось только в конце мая этого года. Лучше поздно, чем никогда, хотя жаль, что так поздно: лодка явно заслуживает внимания.

СОВСЕМ ДРУГАЯ

Sirius 25 действительно выглядит довольно неожиданно, но это притягивает и вызывает дополнительный интерес. Сначала воспринимаешь и оцениваешь эффектные дуги бортового остекления, потом высокий борт и форму надводной части корпуса, потом обращаешь взгляд на компоновку и отделку кокпита...

В свободном кокпите — два кресла (у рулевой консоли и «штурманское»), по бортам установлены сервис-модули (на правом — ветбар), в корме видишь широкое сиденье и столик при нем. В носу — удобная каюта, на транце — купальная платформа. Но стандартная с виду компоновка оказывается совершенно нестандартной, когда вникаешь в детали.

Начну с носовой палубы. На большинстве катеров такого типа для прохода сюда из кокпита в лобовом стекле делают откидывающуюся на петлях «калитку». Здесь такая секция сдвигается и уходит под палубу. В самом носу то, что я сперва принял за крышку якорного ящика, оказалось... выдвигающейся поворотной фарой-искателем. Два лючка по бортам дальше — это крышки вентиляционных отверстий каюты, которые могут быть прозрачными и добавлять в помещение свет.

Если выдвигающийся камбузный сервис-модуль (он же ветбар) в кокпите лодки такого типа можно было ожидать, то стоящий напротив модуль с дверцами и полками выглядит оригинальным. И удобным — там много чего поместится, не на глазах, но под рукой.

На пульте управления понравилась информативная приборная панель с 10-дюймовым планшетом iPad, играющим роль картплоттера (к нему подключается эхолот). Полно разъемов USB. Помимо функциональности — все видно, удобно, интуитивно понятно — при-

Спортивная лодка с массой интересных решений и сюрпризов



В отсек за спинкой дивана убирается бимини-топ

Лобовое и боковое остекление сделано из тонированного триплекса

Продольные реданы и скула хорошо держат корпус в крутых поворотах

Якорь на форштевне, с управлением электролебедкой с поста управления

К достоинствам Sirius 25 относится и возможность транспортировки на трейлере

ятное впечатление оставляют классическая хромированная окантовка аналоговых приборов, металл рукоятки управления двигателем и металлические вставки на штурвале. Практичность, усиленная эстетикой!

Каюта, где свободно могут переночевать двое-трое, не скажу чтобы высокая, но сидеть (и лежать) там ничего не мешает. Если установить съемный стол, то вокруг рассядутся 5–6 человек. При проведении теста и фотосъемки там находились двое, и после крутых разворотов на полном ходу жалоб на дискомфорт от них не поступало. На выбор предлагаются разные цветовые решения отделки каюты и кокпита морской винилскожей, хотя бежево-коричневые тона на тестовой лодке выглядели весьма удачными. А тем, кому такая каюта на спортивной лодке покажется излишней, я предлагаю держать в ней вещи, водные лыжи или доску и еще что-либо, что непременно пригодится даже в коротком путешествии.

На купальной платформе предусмотрены рундуки для швартовов и другого шкиперского имущества, а также удобный выдвижной трап для выхода из воды и душ с горячей и холодной водой. Также имеется рым для буксировки лыжника.

ТЕХНОЛОГИЯ И ОПЦИИ

Корпус Sirius 25 формуют с использованием эпоксидных смол и мультиаксиальных стекло- и углетканей с последующим термостатированием. Элементы набора — стрингеры и шпангоуты, соединенные в «силовую раму», — выполнены корабчатыми и заполнены пеной. Рама приклеена к корпусу специальным виброгасящим полиуретановым компонентом. В результате, как нам поведали в «Эволюшн Моторс», получается легкий (вдвое легче алюминиевого) и прочный (сопоставимый со стальным) корпус, которому не страшен осмос.

В длинный список дополнительного оборудования, помимо прочего, входят подвесной мотор для троллинга, отопитель кокпита и каюты (Webasto 4 кВт), морской



Ветбар, помимо газовой плиты (одна или две конфорки), СВЧ-печи и мойки, содержит холодильник на 40 л (опция — дополнительный холодильник/морозильник на 80 л)

Открытые створка ветбара и дверца холодильника не «крадут» пространство кокпита

46

узлов

На этой скорости запас хода Sirius 25 около 120 миль, а при скорости 30 узлов он увеличивается до 170 миль

туалет с фановой системой, ходовой тент и оборудование для рыбалки, о чем стоит сказать подробнее.

Вполне элегантная прогулочная лодка вроде бы совершенно не предназначена для рыбалки, но это как посмотреть. Конечно, если считать рыбалку «пьянкой в резиновых сапогах», то да, но для серьезных людей, увлеченных этой темой, предусмотрена масса полезных устройств. Здесь и аэрируемый садок для рыбы со стеклянной стенкой и подсветкой, и стаканы для спиннингов, и бокс для удильниц и других длинномерных предметов вдоль левого борта... Забрасывать спиннинг удобно с кормовой платформы и даже из кокпита; можно ловить и троллингом, а с поплавочными снастями вообще никаких проблем. Короче, ловись, рыба, большая и маленькая!

ВОДНЫЙ АТТРАКЦИОН

Согласно проекту, для Sirius 25 предусмотрен дизельный двигатель Yanmar 6BY (260 л.с.) с транцевой колонкой ZT 370, более мощный Yanmar 8LV (370 л.с.) с такой же колонкой (тестовый вариант) или тот же Yanmar 8LV, но уже с водометом Rolls-Royce A25.

На воде лодка проявила себя достойно. С гребным винтом шагом 26" она развила 46 узлов (3800 об/мин, по двум галсам, с учетом течения Невы). Удельный расход топлива на этом режиме составил



Эргономика поста управления не хуже, чем у зарубежных моделей

Кресла могут быть с пневмоподвеской, регулировкой и подогревом



1,5 л/милю, что соответствует дальности плавания до 120 миль (при запасе топлива 10%) и демонстрирует отличную сходимость со стендовыми показателями. На экономичном режиме 2600–2700 об/мин (около 30 узлов) при расходе чуть более 1 л/милю дальность увеличивается до 170 миль. Здесь следует помнить, что емкость топливной цистерны Sirius 25 всего 260 л, и если мы говорим о внутренних водах, это все же более 300 км.

Разгон не затяжной, но в «горбовом» диапазоне 1500–2000 об/мин присутствует дифферент на корму (до 7°); обзору он не мешает, особенно если сидеть на больстере. На 2000 об/мин включается турбина двигателя, ускорение повышается и дифферент падает. Возможная причина возникновения дифферента — перегруженная корма. Yanmar 8LV весит на 150 кг больше, чем 6 BY, поэтому верфь рекомендует двигатель мощностью 260 л.с., что при некотором падении скорости (4–5 узлов) дает положительный эффект и удешевляет катер.

Можно также установить транцевые плиты: они устранят избыточный дифферент и будут полезны при боковом ветре или ходе косым курсом к волне. На заводских тестах с двигателем Yanmar 8LV, колонкой и гребным винтом 28"

↑
Большой диван в корме легко превращается в лежанку для двоих, оставляя свободным проход на «кринчолин»

Зарий Черняк пристальный взгляд



НОСОВАЯ ПАЛУБА

Палуба организована интересно, однако почему-то не предусмотрены релинг и нескользящее покрытие (на серийных лодках оно есть).



ОТДЕЛКА

Бортовины и сиденья кокпита обиты искусственной кожей со стежками — это добавляет интерьеру шик. Ниша в борту — садок для рыбы.



СЕРВИС-МОДУЛЬ

Это удобная выдвижная тумба с закрытыми полками, расположенная на левом борту.



МОТОРНЫЙ ОТСЕК

Отсек с дизельным Yanmar 8LV напоминает пространство под капотом современного автомобиля. Но, как и в автомобиле, обслуживанию (проверке уровня масла, замене фильтров) здесь ничто не препятствует.

были получены 50 узлов; возможно, тогда при разгоне катер вел себя иначе. Такая скорость — следствие высокой энерговооруженности (более 200 л.с./т) и формы корпуса — ее предложили специалисты Крыловского государственного научного центра. У Sirius 25 три пары продольных реданов, поперечный вентилируемый редан обратной стреловидности и килеватость в корме 21°. Опробовать корпус на приличной волне нам не довелось, а на регулярном волнении до 0,3 м проблем не было.

Катер чутко реагирует на переключку штурвала, а крутая циркуляция выглядит как настоящий водный аттракцион. Если с ходу резко переложить штурвал, лодка накреняется так, что нижняя кромка бокового остекления почти доходит до воды. Делать это не рекомендую: и на автомобиле знакомый каждому полицейский разворот не у каждого выйдет — требуются навыки!

И отдельная тема — водометный Sirius 25, для которого сделана своя матрица. Корпус с тем же поперечным реданом отличается наличием скега с гидролыжей. Путем экспериментов удалось добиться, чтобы воздух из зоны позади редана не попал в водозаборник водомета. По словам разработчиков, водометный катер продемонстрировал ровный «безгорбовый» разгон, высокую скорость, отличную управляемость и устойчивость во всем диапазоне скоростей. MBV

ТИШЕ ЕДЕШЬ — ДАЛЬШЕ БУДЕШЬ

Текст Джон Мендес Фото и видео Лестер Маккарти



В современной жизни все происходит на сумасшедших скоростях; многие переносят этот темп и на яхтинг. Впрочем, бывает иначе. Все больше обладателей яхт и лодок, даже если речь идет о мощных спорткрузерах, приходят к выводу, что торопиться, собственно, некуда. Это не только дает значительную экономию расходов на топливо, но и делает сам по себе путь частью приключения.

В самом деле, зачем стоически терпеть шумный и зачастую физически выматывающий переход с прыжками по волнам, когда можно откинуться на спинку кресла и наслаждаться спокойным путешествием, наблюдая проплывающие мимо пейзажи?! Да, времени на плавание уйдет значительно больше, зато при правильном настрое можно открыть для себя новый уровень наслаждения яхтингом. А чтобы извлечь из ситуации максимум приятного, обратите внимание на несколько ключевых моментов.

ПЛАНИРОВАНИЕ С КАРТОЙ

Найдите время, чтобы предварительно поразмыслить над картами и маршрутом. Если на скорости 20 узлов 60-мильный переход займет у вас 3 часа, то на восьми узлах он обернется 8-часовым пребыванием в море, что порой звучит устрашающе. Но стоит только заложить в план якорную стоянку с перерывом на ланч, как два отрезка по 4 часа вдруг начинают выглядеть вполне приемлемо. Медленный ход означает, что учитывать придется каждую милю, сохраняя маршрут насколько получится прямым, а также пользоваться любыми подходящими точками остановки. Пометьте себе дополнительные порты-укрытия, куда, возможно, стоит позвонить за день до предполагаемого перехода.

В приливных зонах оцените, нельзя ли воспользоваться течением, чтобы увеличить скорость лодки. А если ситуация вынуждает идти против течения, по крайней мере держитесь более мелких вод, где течение замедляется. Тем более что вблизи побережья и окружающая картина поинтереснее. Только тщательно изучите

лоцию на предмет вероятных опасностей, особенно вблизи мысов и скал, где течение усиливается и можно легко попасть в неприятную ситуацию.

Если намечается офшорный переход, важно иметь достаточно людей на борту, чтобы распределить вахты и обеспечить необходимое для отдыха время. Долгие переходы в море утомительны, особенно для новичков, хотя при движении на низких скоростях усталость ощущается гораздо меньше.

БЕЗОПАСНОСТЬ

Во время медленных офшорных переходов стоит принять несколько простых мер предосторожности:

- Возьмите побольше запчастей (особенно топливных фильтров) и постарайтесь заправить лодку в проверенном месте, чтобы уменьшить риск принять загрязненное или некачественное топливо.
- Убедитесь, что навигационные огни исправны, и захватите запасные лампочки.
- Обсудите предполагаемый маршрут со всеми на борту; объясните, как пользоваться картплоттером, вводить путевые точки и определять позицию лодки.



SKYLARK

Производство. Продажа.



 **TexSudПром**

Санкт-Петербург
Белоостровская, 17
8 800 555 74 00
8 (921) 956 92 10

Модельный ряд

BR750	T570	R700	F700
BR600	T370	R570	F480
		R365	F420

www.tehsudprom.ru

- Убедитесь, что команда знает, как запустить и остановить двигатели, где лежит спасательное оборудование и как им пользоваться. Как минимум на борту должны быть УКВ-радиостанция, сигнальные ракеты и спасательный плот.
- Если ваш спасательный плот валяется где-то на дне рундука, достаньте его и держите под рукой (особенно важно при переходе в темное время суток).
- Стоит дополнительно оборудовать лодку радарным отражателем и AIS, если их у вас нет. Это позволит другим судам лучше вас видеть, а вам даст ценную информацию о коммерческом трафике поблизости.
- Для офшорных переходов купите EPIRB (аварийный радиобуй) и убедитесь, что он зарегистрирован.
- Курс RYA Sea Survival (выживание в море), на мой взгляд, один из лучших. Занимает он всего один день, но дает бесценные знания и навыки.

РАСЧЕТ ВРЕМЕНИ

Вовремя и правильно выходить из порта и заходить в него — целое искусство. Я лично предпочитаю записывать план и делать расчеты на бумажной карте, вместо того чтобы полагаться на картплоттер. Даже возможность увеличивать и уменьшать масштаб на экране не дает такого ясного понимания ситуации, как бумажная карта и пометки на ней.

Четкое планирование времени играет важную роль в переходе, особенно дальнем. Нужно принимать во внимание усталость и возможность совершения ошибок при сравнении окружающей обстановки с тем, что вы видите на карте. В долгих переходах удобно планировать прибытие в порт на рассвете. Огни еще заметны и помогут вам сориентироваться среди буев и знаков, но при этом усиление естественного света обеспечит лучшую



Смотри видео
этой учебной
программы

Движение в водоизмещающем режиме существенно снижает расходы на топливо

видимость при заходе. Кроме того, на рассвете погода часто спокойная, что дополнительно упрощает ситуацию.

ПРОВИЗИЯ

На одних лодках готовить в пути сложнее, на других проще, но даже в самом лучшем случае далеко не все способны заниматься этим, находясь внутри движущегося судна (из-за морской болезни. — Прим. MBY). Так что заранее приготовленная еда и напитки в пути не помешают.

РАСХОД ТОПЛИВА

При любой цене топлива переходы на низкой скорости в водоизмещающем режиме существенно снижают затраты и увеличивают запас хода лодки. Все расчеты «скорости корпуса» лодки базируются на простом уравнении: $1,34 \times \sqrt{LWL}$ (длина ватерлинии в футах). Таким образом, у Fairline Targa 62 с длиной ватерлинии около 50 футов максимальная скорость в водоизмещающем режиме будет 9,5 узла. На скорости 22 узла мы сжигали 180 л топлива в час, и в этом случае дальность плавания без дозаправки составляла всего 312 миль. Но стоит сбросить скорость до 9 узлов, и расход снижается до 30 л/ч, а запас хода увеличивается более чем вдвое — до 768 миль.

ПОГОДА

Наконец, самое важное: практикуйтесь в чтении и интерпретации прогнозов погоды. Одни акватории известны долгими периодами стабильной погоды, в других нужно выждать подходящее «окно» для осуществления задуманного. Но где бы вы ни находились, всегда есть смысл учиться терпению, чтобы получить лучшее путешествие в жизни. MBY



1. Полностью заправьте лодку в проверенном месте, чтобы избежать приема некачественного топлива; возьмите запасные топливные фильтры.

2. Для долгих переходов предпочтительнее бумажные карты, которые дают лучшее понимание ситуации.

3. Объясните всем на борту основы работы с картплоттером: как определять местоположение судна и вводить путевые точки.

4. Научите всех пользоваться УКВ-радиостанцией и подавать сигнал бедствия.

5. Ваша команда должна уметь запустить и заглушить двигатели в экстренной ситуации.

6. Медленные переходы в водоизмещающем режиме куда менее утомительны и дают массу впечатлений.

7. Остановка на ланч на живописной якорной стоянке — хороший способ разнообразить долгий переход.

8. При заходе в порт на рассвете огни еще видны, что позволяет легче идентифицировать буи и знаки.

МЫ УСТАНАВЛИВАЕМ СТАНДАРТЫ



www.grizzly-marine.ru

Санкт-Петербург, пр. Энгельса, 33,
ТМ «Светлановский»

Москва, ТЦ Dexter, 78-й км МКАД

+7 (812) 986-84-68

ЗАПРЕТ НА АНТИФОУЛИНГ?

Опрос показал, что жесткие ограничения могут отвлечь людей от яхтинга.

ПОЧЕМУ ОБ АНТИФОУЛИНГЕ ГОВОРЯТ В НОВОСТЯХ?

Европейские законы, регулирующие использование содержащих биоциды продуктов, могут запретить яхтсменам самостоятельно наносить и даже покупать распространенные антифоулиновые краски. Это может произойти, несмотря на недавнее исследование British Coating Federation (BCF), которое показало, что четверть яхтсменов бросят свое увлечение, если им запретят собственноручно покрывать суда составами от обрастания.

ЧТО ЗА ЭТИМ СТОИТ?

Все началось с того, что в мае 2012 года Евросоюз принял закон, регулирующий применение биоцидных продуктов (BPR), который вступил в силу спустя год. Согласно закону, до 1 сентября 2015 года всем производителям предписывалось зарегистрировать используемые активные вещества для более строгого контроля рисков. В реальности этот процесс займет до трех лет, и любые биоцидные компоненты, не получившие одобрения, в течение шести месяцев придется изъять из продажи.

ЧТО-НИБУДЬ УЖЕ ЗАПРЕТИЛИ?

Пока были изучены и одобрены для применения на территории ЕС пять активных биоцидных составов, но лишь два из них подходят для самостоятельного нанесения. Еще семь составов проходят согласование, и нет никаких предпосылок, что какой-то продукт из существующих на рынке будет полностью запрещен.

ЧЕГО ЖДАТЬ В БУДУЩЕМ?

Пока ничего страшного не ожидается, но британский Совет по охране труда (HSE), который отвечает за применение BPR, изучает этот вопрос. Менеджер BCF Трэвор Филдинг не исключает возможный запрет.

«Мы опасаемся, что если безопасность этих материалов не подтвердится, самостоятельное их нанесение будет запрещено».

Однако, по словам Джейсона Грина из HSE, британские специалисты активно участвуют в переговорах на уровне Евросоюза, выступая против такого запрета.

ПОДНИМУТСЯ ЛИ ЦЕНЫ?

Дополнительная нагрузка на производителей может привести к росту цен в последующие несколько лет, и в настоящее время мало кто понимает все последствия введения запрета BPR.

«Игра началась, но мы пока не знаем ее правила, — говорит Филдинг. — Так что трудно предсказать, какие продукты выживут, а какие нет».

НАСКОЛЬКО БЕЗОПАСЕН АНТИФОУЛИНГ?

По своей природе эти составы содержат биоциды, предотвращающие прикрепление морских организмов на днище судна, и при неправильном использовании они представляют опасность. По мнению HSE, «необходимо гарантировать, что биоцидные составы и их активные компоненты могут быть использованы без вреда для людей, животных и окружающей среды».

Однако исследование BCF показало: подавляющее большинство яхтсменов (97%) при нанесении краски используют персональные



Есть опасение, что если безопасность материалов не подтвердится, самостоятельное их нанесение запретят

защитные средства вроде перчаток и масок. BCF надеется, что HSE сможет убедиться: все меры предосторожности уже приняты, и в более строгих законах нет нужды.

«В отличие от других потребительских рынков, яхтенное сообщество хорошо информировано, как использовать наши продукты, и широко пользуется средствами защиты».

ЧТО ДОЛЖНА СКАЗАТЬ RYA?

RYA активно действует против ужесточения этих законов, указывая, в том числе, и на факт, что антифоулиновые покрытия являются важным препятствием для миграции различных биологических видов, которые «переезжают» из региона в регион на корпусах крупных судов.

«Противообрастающее покрытие — лучший способ предотвратить такое распространение живых организмов на больших яхтах, — говорит менеджер RYA Эмма Бартон. — Отказ от антифоулинга или снижение его эффективности непременно отразится на интенсивности переселения не эндемичных видов».

КАКОВА РЕАКЦИЯ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ АНТИФОУЛИНГА?

Ужесточение законов, по всей видимости, пока еще по ним не ударило. Hempel отпартовала о росте продаж в Англии на треть по сравнению с прошлым годом, а в International Paints говорят, что пока рано отвечать на этот вопрос. Обе компании намерены продавать свои краски сразу в комплекте с защитными перчатками.

Директор компании Coppercoat Эван Кларк настроен оптимистически.

«Бизнес только выиграет, если HSE запретит самостоятельно наносить антифоулиновые покрытия, — поясняет он. — Это вынудит людей более профессионально защищать свои яхты, пользуясь нашими услугами, но с точки зрения здравого смысла этот запрет, конечно, нонсенс».

Кларк полностью поддерживает все попытки не допустить принятия заградительных законов.

«У среднестатистических яхтсменов нет причин для паники, и вся индустрия старается сделать так, чтобы они не появились», — добавляет он. MBY



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



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



*Мы сохраняем
Вашу мечту*

ЧАРТЕР У ПРИЧАЛА

Как яхта может приносить прибыль, даже не выходя в море.

О ЧЕМ ВООБЩЕ РЕЧЬ?

Аренда яхт без выхода в море в последние годы становится все более популярной разновидностью чартера: клиенты, по сути, используют судно как отель на воде.

ПОЧЕМУ ЭТО ПОПУЛЯРНО?

Здесь играют роль три основных фактора. Во-первых, желая сократить расходы на содержание своей яхты, многие владельцы стремятся зарабатывать даже в низкий сезон. Во-вторых, когда лодкой пользуются круглый год, ее не нужно консервировать. Наконец, общие риски, связанные с возможным повреждением судна, при таком виде чартера гораздо ниже.

Как правило, к этому приходят уже обладающие чартерным опытом владельцы яхт.

«Я давно сдаю свою лодку в аренду, но возможность получать дополнительную прибыль, когда яхта даже не покидает причал, весьма привлекательна, — рассказывает Глен Джулиус, хозяин Fairline Targa 34. — Это мой способ накопить на следующую яхту».

КТО ЗАХОЧЕТ СПАТЬ НА ЯХТЕ?

Во многих регионах стоимость такого чартера на выходные ниже, чем аренда коттеджа. К тому же это намного интереснее, плюс не приходится тратить на топливо и услуги капитана. Более того, обитать на лодке во время таких событий, как крупная парусная регата или боатшоу, очень удобно. Некоторые таким образом пытаются убедить свою вторую половину, что жизнь на борту вполне комфортна. А иногда даже бывает, что «жилыцы» выкупают лодку, на которой они провели какое-то время.

«У моего парня был день рождения, и я подумала, что ночь на яхте станет хорошим подарком, — говорит Лара Подер, недавно арендовавшая Fairline Squadron 44 через сервис Beds on Board. — Это была совершенно случайная идея, но теперь я мечтаю о собственной яхте!»

КАК ЭТО СДЕЛАТЬ?

Наравне с известными сайтами бронирования вроде Airbnb и TripAdvisor действуют относительно молодые специализированные сервисы, включая Beds on Board и Static Boat Holidays. Для рекламы своих яхт многие владельцы используют всевозможные площадки, а разнообразие судов для «причального» чартера велико: вы можете поселиться на спортивном катере с двумя спальными местами, на 80-футовом флайбриджном круизере или на траулерной яхте. Больше всего предложений по аренде приходится на Средиземноморский регион и США.

ВЕЛИКА ЛИ КОМИССИЯ?

Сумма меняется от сервиса к сервису: TripAdvisor и Airbnb берут с владельцев 3%, Static Boat Holidays — 12%, а Beds on Board требует 10% стоимости с арендодателя и 5% с арендатора. Специализированные сайты аргументируют



высокую комиссию персональным подходом и лучшей поддержкой обеих сторон.

КАК РАБОТАЕТ СТРАХОВКА И ЕСТЬ ЛИ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ РАСХОДЫ?

Членство в Airbnb включает страхование гражданской ответственности в размере \$ 1 млн, тогда как другие сервисы подразумевают, что владельцы должны позаботиться об этом самостоятельно. В таком чартере клиентов часто обязывают вносить залог (порядка 20% стоимости проживания), а некоторые владельцы сразу включают в эту стоимость затраты на уборку.

КАК НАЧАТЬ СДАВАТЬ ЯХТУ?

Большинство сервисов предлагают бесплатную регистрацию и не требуют, чтобы лодка имела разрешение на чартер. Как только ваше объявление будет одобрено администратором сайта, оно попадет в публичный доступ. Static Boat Holidays дополнительно просит владельцев предоставить сертификаты на электрическое и газовое бортовое оборудование, а также подтверждение того, что судно недавно прошло техническое

обслуживание. Beds on Board рекомендует позаботиться о дополнительных мерах обеспечения безопасности, например установить датчики угарного газа.

Обычно клиенты не имеют понятия о правилах жизни на борту, и перед заселением хорошо бы провести с ними небольшой брифинг. Как правило, владельцы сами показывают им лодку, однако возможны варианты, когда это делают сотрудники марины.

ЧТО ДУМАЮТ ОБ ЭТОМ В МАРИНАХ?

Владельцам рекомендуется уведомлять администрацию марины о том, что на их яхте будут жить другие люди. Это позволяет быть уверенным, что те не попытаются выйти в море. Некоторые яхт-клубы относятся к новому виду бизнеса настороженно, но многие уже свыклись с этим.

«До сих пор мы не сталкивались с проблемами как со стороны марин, так и со стороны гостей, — рассказывает Тим Людлов, основатель Beds on Board. — Если администрация яхт-клуба настроена негативно, мы стараемся объяснить, что даже такой вид чартера помогает расширению яхтенного сообщества». MBV

КОНСУЛЬТАНТ по приобретению и аренде яхты ЭТИМ ЛЕТОМ



ABEKING & RASMUSSEN • MONDOMARINE • **AMELS**
MONTE CARLO YACHTS • **LAGOON** • FERRETTI
PRINCESS • VAN DER VALK • **MARQUIS** • AZIMUT
VAN DER HEIJDEN • **FAIRLINE** • CONTEST • **BENETEAU** • SUNSEEKER
BANDIDO • HALLBERG RASSY • **ELLING** • SELENE • **TIARA** • GRANDEZZA
MOCHI CRAFT • FOUNTAINE PAJOT • **MONTEREY**

ROMEA

ПРОДАЖА & ЧАРТЕР

ДЛИНА	81.8 м
ВЕРФЬ	Abeking & Rasmussen
ГОД	2015
СКОРОСТЬ	16 узлов
КАЮТЫ	7
ГОСТИ	12
КОМАНДА	23
ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АГЕНТ	
ЦЕНА	875 000 ЕВРО*



MANIFIQ

ЧАРТЕР

ДЛИНА	40.5 м
ВЕРФЬ	Mondo Marine
ГОД	2010
СКОРОСТЬ	17.5 узлов
КАЮТЫ	5
ГОСТИ	10
КОМАНДА	8
ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АГЕНТ	
ЦЕНА	145 000 ЕВРО*



ASTRA

ЧАРТЕР

ДЛИНА	55 м
ВЕРФЬ	Amels
ГОД	2014
СКОРОСТЬ	15.5 узлов
КАЮТЫ	5
ГОСТИ	11
КОМАНДА	13
ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АГЕНТ	
ЦЕНА	275 000 / 295 000 ЕВРО*



...
MONACO +377 97 98 38 80 • **MOSCOW** + 7 985 99 77 300 • IMPERIAL-YACHTS.COM
ERMANN PALACE, 27 BOULEVARD ALBERT 1ER, MC 98000 MONACO

* Стоимость чартера в неделю
(MYBA terms).





IMPERIAL

YACHT MANAGEMENT • NEW CONSTRUCTION • SALE & PURCHASE • CHARTER

Princess 85MY (ref. 025), 2010**2 250 000 EUR**

Длина	25.93 м	Двигатель	MTU 12V2000 M93 (2 x 1800 л.с.)
Ширина	6.3 м	Наработка	1200 м/ч
Осадка	1.65 м	Каюты	6

Яхта в отличном состоянии. Не растаможена. Находится в Риме.

Ferretti 690 Altura, 2007**950 000 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.

Van Der Heijden 1700 Dymanic, 2007**600 000 EUR**

Длина	18.50 м	Двигатель	Volvo Penta D6 (1 x 335 л.с.)
Ширина	4.98 м	Наработка	370 м/ч
Осадка	1.3 м	Каюты	3

Яхта в отличном состоянии. Растаможена. ГИМС. Находится в Москве.

Princess 58 (ref. 021), 2007**42 000 000 RUB**

Длина	17.83 м	Двигатель	Volvo Penta D12 (2 x 775 л.с.)
Ширина	4.83 м	Наработка	935 м/ч
Осадка	1.27 м	Каюты	3 + 1

Яхта растаможена. Находится в Санкт-Петербурге.

Princess V48 (ref. 014), 2014**49 000 000 RUB**

Длина	15.49 м	Двигатель	Volvo Penta D6 IPS 600 (2 x 435 л.с.)
Ширина	4.11 м	Наработка	70 м/ч
Осадка	1.14 м	Каюты	2

Яхта новая, на гарантии. Находится в Тольятти. Цена включает таможенное оформление

Beneteau Antares 42, 2013**23 500 000 RUB**

Длина	13.99 м	Двигатель	Volvo Penta D6 (2 x 370 л.с.)
Ширина	4.09 м	Наработка	90 м/ч
Осадка	1.1 м	Каюты	2

Яхта в отличном состоянии. ГИМС. Находится в Ярославле.

РЕКЛАМА



000 «Яхт-трейд»
Москва, Ленинградское шоссе, 39
тел.: + 7 (495) 727 11 00, + 7 (985) 201 01 01
www.nordmarine.ru, brokerage@nordmarine.ru

Указанная в макете информация не является коммерческим предложением. Точную стоимость и комплектацию яхт уточняйте у представителей компании.

ПРОДАЖА | TRADE IN

Marquis 630, 2012**1 600 000 EUR**

Длина	20.00 м	Двигатель	Volvo Penta IPS D13 (2 x 900 л.с.)
Ширина	5.23 м	Наработка	550 м/ч
Осадка	1.37 м	Каюты	4 + 1

Яхта в отличном состоянии. Находится в Черногории.

Sunseeker 62 Predator, 2008**980 000 EUR**

Длина	19.6 м	Двигатель	MAN V10 (2 x 1100 л.с.)
Ширина	5.0 м	Наработка	560 м/ч
Осадка	1.54 м	Каюты	3 + 1

Яхта в отличном состоянии. Растаможена. ГИМС. Находится в Москве.

Princess 52 (ref. 081), 2015**817 900 GBP**

Длина	16.66 м	Двигатель	Volvo D11 (2 x 725 л.с.)
Ширина	4.75 м	Наработка	0 м/ч
Осадка	1.25 м	Каюты	3 + 1

Яхта новая. Не растаможена. Находится в Плимуте (Англия).

Azimut 50, 2005**18 500 000 RUB**

Длина	16.02 м	Двигатель	CAT C12 (2 x 669 л.с.)
Ширина	4.76 м	Наработка	2600 м/ч
Осадка	1.21 м	Каюты	3 + 1

Яхта в отличном состоянии. Растаможена. ГИМС. Находится в Москве.

Fairline Targa 43, 2003**11 000 000 RUB**

Длина	13.75 м	Двигатель	Volvo Penta TAMD75 (2 x 480 л.с.)
Ширина	3.8 м	Наработка	750 м/ч
Осадка	1.1 м	Каюты	2

Яхта в отличном состоянии. Растаможена. Находится в Москве.

Волга, 1981**75 000 EUR**

Длина	8.55 м	Двигатель	Volvo Penta (220 л.с.)
Ширина	2.1 м	Наработка	30 м/ч

Катер в отличном состоянии. ГИМС. Находится в Москве.
Год постройки – 1981 г, рефит – 2014 г.

Идеальное состояние — рефит 2015 г! Отменная репутация яхты во всех значимых маринах Средиземного моря!



FERRETTI NAVETTA 28



+7 (921) 961 98 24; +7 (812) 702 47 70

Год постройки 2001, Рефит 2014, Длина 27,45 м, Ширина 7,00 м, Осадка 2,06 м, Двигатели 2 x MAN D2848 LE 403 8V 800 hp/diesels, Крейсерская/Максимальная скорость 12/14 узлов Место стоянки Испания, Флаг Мальта Цена 1 950 000 EUR включая налог (EU)

PRINCESS 95



+7 (921) 961 98 24; +7 (812) 702 47 70

Год постройки 2008, Длина 28,96 м, Ширина 7 м, Двигатель 2 x CATERPILLAR C32A 1825 л.с., Место стоянки Балаклава, Цена 2 700 000 EUR, Флаг Панама

BANDIDO 75



+7 (921) 909 56 55; +7 (812) 702 47 70

Год постройки 2012 Длина 23,77 м Ширина 6,60 м Двигатель MAN 2 x 411,9 кВт (= 560 ЛС) Место стоянки Италия, Цена 2 600 000 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~~ € 290 000

РЕФИТ 2016!



Mochi Craft Dolphin 74

Год постройки 2005 **Длина** 22,45 м **Ширина** 6,9 м
Двигатели MTU 2X1500 HP **Место стоянки** Бремен
Цена € 950 000



SARGO 31

Год постройки 2014 **Длина** 9,7 м **Ширина** 3,2 м
Двигатель Volvo Penta D6-370 DP
Место стоянки Санкт-Петербург, регистрация ГИМС
Цена € 330 000

Уникальная комплектация!



Storebro 410 Commander

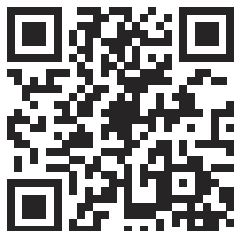
Год постройки 2007 **Длина** 12,5 м **Ширина** 3,9 м
Двигатели 2 x Volvo Penta D6 370 HP
Место стоянки Финляндия
Цена € ~~315 000~~ € 265 000

197022, Россия, Санкт-Петербург,
 Песочная наб., 18, литер А, пом. 5Н,
 +7 (812) 702 47 70
info@jonacor-marine.ru
www.jonacor-marine.ru



ПРЕДЛОЖЕНИЯ
ДОСТОЙНЫЕ
ВНИМАНИЯ

WWW.NORD-STAR.COM



САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
ПЕТРОВСКИЙ ПР. 14/4
+7 812 32 555 32

Princess 60

2014 г 1 050 000 EUR



Длина	18.61 м
Ширина	4.83 м
Осадка	1.27 м
Вес	30.5 т
Двигатели	2xVolvo Penta 900 л.с.

Princess 56

2014 г 850 000 EUR



Длина	17.83 м
Ширина	4.75 м
Осадка	1.29 м
Вес	26.8 т
Двигатели	2xVolvo Penta 800 л.с.

Nord Star 34

2014 г 300 000 EUR



Длина	11.50 м
Ширина	3.65 м
Осадка	1.1 м
Вес	8 т
Двигатели	2xVolvo Penta 370 л.с.

TIARA 4300

2011 г

480 000 \$



NORD STAR
 TRAWLER

Длина:	13,99 м	Топливо:	600 л
Осадка:	1,3 м	Кают:	2
Двигатель:	2 x 715 л.с.	Спальные места:	5
Запас воды:	130 л.	Вес:	13,6 т

ELLING E4

2014 г

395 000 EUR



Длина:	14,95 м	Топливо:	1500 л.
Осадка:	1,20 м	Кают:	3
Двигатель:	435 л.с.	Спальные места:	6
Запас воды:	850 л.	Вес:	13,6 т

www.trawler.pro

SELENE 54

2014 г

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

 ПРЕДСТАВИТЕЛЬ НА КИПРЕ
 КОМПАНИЯ JETTY MARINE
 +357 0 99638450




Privilege
MARINE
Since 1985

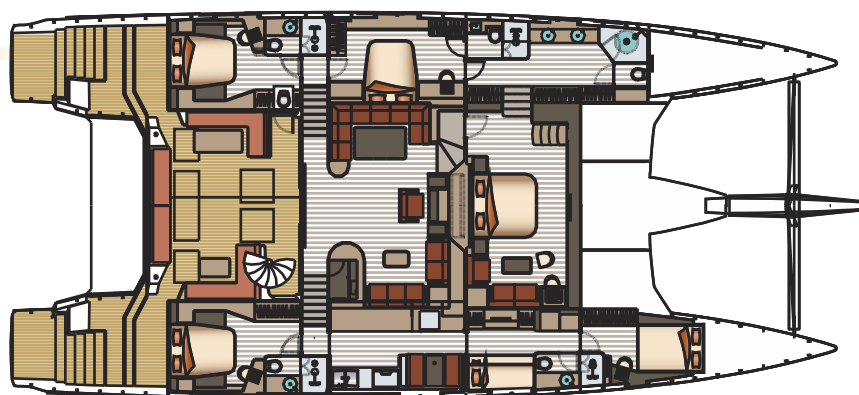
PRIVILÈGE Serie 8

by Long Island

Длина	25,47 м
Ширина	11,93 м
Осадка	2,24 м
Водоизмещение	60 т
Топливные баки	2 X 1900 л
Запас пресной воды	2 X 1500 л
Баки для сточных вод	1 X 600 л
Двухместных кают	3, 4 или 5
Душевые/ванные комнаты	3, 4 или 5
Команда	4 чел.
Дизельные двигатели	2x380 л.с.
Категория плавания	Unlimited Small MCA
Грот	200 м²
Закрутка стакселя	170 м²
Стаксель	86 м²
Высота мачты	38 м
Дизайн, архитектор	Marc Lombard Yacht Design Group
Производитель	JFA Yachts

Privilege Marine, производитель топовой линейки катamarанов, верфь которого расположена в Сабль д'Олоне (атлантическое побережье Франции), предлагает яхты, выполненные по индивидуальным заказам с длиной корпуса от 50 до 74 футов.

С 1985 г. более 600 яхт модели PRIVILEGE, в том числе 80 длиной около 60 футов, сошли со стапелей верфи и эксплуатируются по всему миру.





Аренда парусных катamarанов

Италия
7 дней, от €5 150

Испания
7 дней, от €4 200

Черногория
7 дней, от €4 100



Lagoon 380

Максимальное число гостей на борту 12

Полная длина:	11.55 м.
Длина по ватерлинии:	11.00 м.
Ширина:	6.53 м.
Осадка:	1.15 м.
Двигатель:	2 x 30 л.с.
Запас воды:	300 л.
Запас топлива:	2 x 100 л.

Lagoon 400 S2

Максимальное число гостей на борту 12

Полная длина:	11.97 м.
Длина по ватерлинии:	11.49 м.
Ширина:	7.24 м.
Осадка:	1.21 м.
Двигатель:	2 x 30 л.с.
Запас воды:	300 л.
Запас топлива:	400 л.

Lagoon 440

Максимальное число гостей на борту 12

Полная длина:	13.61 м.
Длина по ватерлинии:	12.75 м.
Ширина:	7.70 м.
Осадка:	1.30 м.
Двигатель:	2 x 40 л.с.
Запас воды:	3 x 300 л.
Запас топлива:	2 x 325 л.

Lagoon 450

Максимальное число гостей на борту 12

Полная длина:	13.96 м.
Длина по ватерлинии:	13.38 м.
Ширина:	7.84 м.
Осадка:	1.30 м.
Двигатель:	2 x 54 л.с.
Запас воды:	2 x 175 л.
Запас топлива:	2 x 500 л.

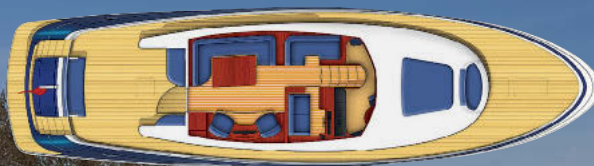
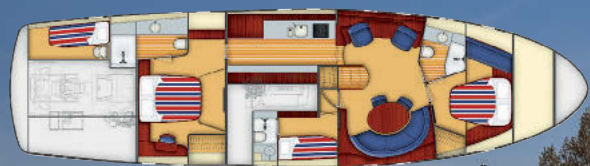
Lagoon 500

Максимальное число гостей на борту 12

Полная длина:	15.54 м.
Длина по ватерлинии:	14.93 м.
Ширина:	8.53 м.
Осадка:	1.40 м.
Двигатель:	2 x 75 л.с.
Запас воды:	4 x 240 л.
Запас топлива:	2 x 480 л.

ELLING the pure spirit of adventure

В роду океанских яхт ELLING долгожданное пополнение – новый флагман E6



E6



Легендарный голландский бренд ELLING – это:

- Категория мореходности Евросоюза – «А» Ocean, неограниченный район плавания (проверено в безостановочных трансатлантических переходах);
- Остойчивость и надежность спасательного судна (проверено многочисленными испытаниями, в т.ч. переворотом яхты E4 на 360 градусов);
- Запасы хода: для E3 и E4 - от 1400 миль до 2400 миль, для E6 - 3200 миль;
- Максимальная скорость: Elling E3, E4 - до 18 узлов; Elling E6 - не менее 20 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;
- Размещения 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



Компания «ADVENTOR YACHTS» торговый партнер “Neptune Marine”,
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



Новая роскошная 65-футовая океанская полуводоизмещающая яхта ELLING E6

Мировая премьера с успехом состоялась в Амстердаме в начале мая 2016 г.

(краткую информацию о данном событии читайте в этом номере)



Яхта превзошла все ожидания!

Можно констатировать, что по ряду тактико-технических характеристик у ELLING E6 объективно нет равных в своем классе.

Уточненная краткая спецификация судна:

- Полная длина — 19,80 м
- Ширина — 5,30 м
- Надводный габарит — 4,20 м
- Осадка — 1,50 м
- Запас топлива — 5 000 л + 250 л бак запасного автономного двигателя
- Запас воды — 1 200 л
- Бак для черных вод — 300 л

Безопасность

- категория мореходности «А — Ocean»
- высочайшая остойчивость
- леерное ограждение из нержавеющей стали высотой 90 см
- полностью армированный кевларом (Twaron® - Kevlar®) стеклопластиковый корпус.

Люксовость и комфорт

- двойное остекление в ходовой рубке + жалюзи
- душ (гор./хол. вода) на транце
- три туалетные комнаты, две из них с душевыми кабинами
- сдвижная крыша рубки с электроприводом и пневмоуплотнением
- сейф; микров. печь; керамическая варочная панель; винный погреб
- роскошный интерьер из массива вишни
- выдвижной широкоформатный телевизор + стереосистема

Двигатели

- главный Volvo Penta D13 900 л.с., скорость не менее 20 узлов
- вспомогательный полностью автономный дизель Volvo Penta D2 75 л.с. с валом и складным винтом, скорость 7 узлов

Техническое оснащение

- пятилопастной винт (для комфортного хода во всех режимах)
- носовое и кормовое подруливающие устройства
- якорная электр. лебедка
- инновационная энергосистема генератор-инвертор Whisper Power 14 кВт
- гидравлический рулевой привод
- сервисные батареи 6 × 200 А·ч + отдельные стартовые батареи

Расход топлива

- на 9 узлах — 20 л/час
- на 16 узлах — 80 л/час
- запас хода: на 8 узлах — не менее 3 200 миль.

Прайс-лист ELLING E6

(действует при заказе в 2016 году, указана экспортная цена на верфи)

ELLING E6 Ultimate — € 1 485 000

В стоимость входит:

- покрытие палубы Flexiteek
- энергосистема генератор-инвертор Whisper Power 14 кВт
- духовой шкаф — микров. печь
- стиральная машина Miele
- отдельная сушильная машина Miele
- посудомоечная машина
- окно в рубке с электроприводом
- гараж для тендера
- камера заднего вида
- подруливающие устройства носовое и кормовое
- сервисные батареи Li-Ion
- изогнутый телевизор в рубке
- якорь 52 кг из нерж. стали
- второй картплоттер Ray e 165
- спутник TV антенна Ray ST65
- название судна на транце с подсветкой

Комплектация и опции ELLING E6

- сдаточный пакет: 800 л диз. топлива, дополнительный слой компаунда с защитой от осмоса, необрастающее покрытие днища — € 4 500
- окраска корпуса любым цветом — В СТАНДАРТЕ
- центральное водяное отопление с радиаторами во всех помещениях — € 24 500
- ограниченный климат-контроль в каюте владельца — € 14 500
- полный климат-контроль (64 000 BTU) во всех помещениях — € 48 000
- встроенный гидравлический трап на транце — € 19 800

Двигатели:

- главный Volvo Penta D13 900 л.с. — В СТАНДАРТЕ
- вспомогательный полностью автономный дизель Volvo Penta D2 75 л.с. с валом и складным винтом — В СТАНДАРТЕ

Интерьер:

- носовая каюта с большой 2-спальной кроватью — В СТАНДАРТЕ
- боковая каюта с двумя отдельными кроватями — В СТАНДАРТЕ
- боковая каюта-офис, трансформирующаяся в 1-местную спальню — € 4 800
- жилой блок для шкипера с отдельным входом, душем и туалетом — € 12 800

Навигация — Raymarine:

- радиостанция VHF Ray 260 — В СТАНДАРТЕ
- картплоттер GPS Ray e165 — 16; радар с антенной 4 фута — В СТАНДАРТЕ
- система авто идентификации АИС (AIS 650 active) — В СТАНДАРТЕ
- автопилот Raymarine с дистанционным управлением — В СТАНДАРТЕ
- система стабилизации:
- гироскопический стабилизатор качки нового поколения Seakeeper 9000 — € 80 000

Возможны и другие опции по согласованию с заводом

**Подробности на сайте «Адвентор Яхтс» www.elling-yachting.ru
и по тел.: 8 (985) 998-38-34**

ВСЕ КАТЕРА ИМЕЮТСЯ В НАЛИЧИИ, ЦЕНЫ ПО ЗАПРОСУ



Grandeza 40 Fly

Длина 12,30 м, ширина 3,95 м, осадка 1,50 м, вес 9500 кг, двигатели 2 × Volvo Penta D6 по 370 л.с., топливный бак 920 л, бак для воды 275 л, пассажироместимость 12 чел. Комплектация по запросу.



Grandeza 39 CA

Длина 11,95 м, ширина 3,95 м, осадка 1,50 м, вес 9000 кг, двигатель 2 × Volvo Penta D6 по 370 л.с., топливный бак 920 л, бак для воды 275 л, пассажироместимость 12 чел. Комплектация по запросу.



Grandeza 33 OC

Длина 10,03 м, ширина 3,23 м, осадка 1,20 м, вес 4800 кг, двигатели 2 × Volvo Penta D3 по 220 л.с., топливный бак 490 л, бак для воды 120 л, пассажироместимость 8 чел. Комплектация по запросу.



Grandeza 31 OC

Длина 9,43 м, ширина 3,18 м, осадка 1,20 м, вес 4400 кг, двигатель Volvo Penta D6 330 л.с., топливный бак 510 л, бак для воды 110 л, пассажироместимость 8 чел. Комплектация по запросу.



Grandeza 29 WA

Длина 8,94 м, ширина 3,00 м, осадка 1,20 м, вес 4100 кг, двигатель Volvo Penta D6 330 л.с., топливный бак 420 л, бак для воды 120 л, пассажироместимость 8 чел. Комплектация по запросу.



Grandeza 27 OC

Длина 8,30 м, ширина 2,85 м, осадка 1,00 м, вес 3000 кг, двигатель Volvo Penta D4 300 л.с., топливный бак 265 л, бак для воды 74 л, пассажироместимость 8 чел. Комплектация по запросу.



Grandeza 26 CA

Длина 7,60 м, ширина 2,70 м, осадка 1,10 м, вес 2500 кг, двигатель Volvo Penta D4 225 л.с., топливный бак 220 л, бак для воды 55 л, пассажироместимость 6 чел. Комплектация по запросу.



Grandeza 23 S

Длина 6,96 м, ширина 2,48 м, осадка 1,00 м, вес 1950 кг, двигатель MerCruiser 4,3 MPI, топливный бак 157 л, бак для воды 10 л, пассажироместимость 6 чел. Комплектация по запросу.



Mochi Craft Dolphin 51

Длина 15,85 м, ширина 4,90 м, осадка 1,30 м, водоизмещение 21,2 т, два двигателя MAN по 800 л.с., запас топлива 2550 л, запас воды 660 л, пассажироместимость 12 чел.



Эксклюзивный дистрибьютор Cranchi, Grandeza, Finnmaster, Anytec, Marino

Офисы продаж:
Москва +7 (985) 995-4333
Санкт-Петербург +7 (919) 995-4333
Тверская область, Завидово +7 (916) 995-4333
salon@grandmarine.ru
www.grandmarine.ru



ВСЕ КАТЕРА ИМЕЮТСЯ В НАЛИЧИИ, ЦЕНЫ ПО ЗАПРОСУ



Anytec 860 SPD

Длина 8,86 м, ширина 2,6 м, осадка 0,65 м, вес 1800 кг, двигатель 300–600 л.с., топливный бак 400 л, пассажировместимость 8 чел., скорость 40–59 узлов.



Anytec 747 CAB

Длина 8,08 м, ширина 2,55 м, осадка 0,55 м, вес 1370 кг, двигатель 150–300 л.с., топливный бак 350 л, пассажировместимость 8 чел., скорость 25–50 узлов.



Anytec 750 SP

Длина 8,08 м, ширина 2,32 м, осадка 0,55 м, вес 1030 кг, двигатель 150–350 л.с., топливный бак 230 л, пассажировместимость 8 чел., скорость 30–59 узлов.



Anytec 622 SPD

Длина 6,76 м, ширина 2,26 м, осадка 0,50 м, вес 880 кг, двигатель 90–200 л.с., топливный бак 170 л, пассажировместимость 8 чел., скорость 30–50 узлов.



Anytec 530 SPF

Длина 5,74 м, ширина 2,10 м, осадка 0,47 м, вес 680 кг, двигатель 60–115 л.с., топливный бак 90 л, пассажировместимость 5 чел., скорость 25–39 узлов.



Anytec 530 SPD

Длина 5,74 м, ширина 2,10 м, осадка 0,47 м, вес 690 кг, двигатель 60–115 л.с., топливный бак 90 л, пассажировместимость 5 чел., скорость 25–39 узлов.



Marino 27 APB

Длина 8,20 м, ширина 2,90 м, осадка 1,00 м, вес 3200 кг, двигатель Volvo Penta D4 300 л.с., топливный бак 295 л, бак для воды 50 л, пассажировместимость 8 чел. Комплектация по запросу.



Finnmaster 61 HT

Длина 6,01 м, ширина 2,30 м, осадка 0,80 м, вес 880 кг, двигатель подвесной 80–150 л.с., топливный бак 147 л, бак для воды 10 л, пассажировместимость 6 чел.



Finnmaster Pilot 7.0

Длина 6,60 м, ширина 2,50 м, осадка 0,90 м, вес 1350 кг, двигатель 90–150 л.с., топливный бак 139 л, бак для воды 40 л, пассажировместимость 7 чел.



Эксклюзивный дистрибьютор Cranchi, Grandezza, Finnmaster, Anytec, Marino

Офисы продаж:
Москва +7 (985) 995-4333
Санкт-Петербург +7 (919) 995-4333
Тверская область, Завидово +7 (916) 995-4333
salon@grandmarine.ru
www.grandmarine.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.)
НАРАБОТКА 380 МОТОЧАСОВ
МЕСТО СТОЯНКИ МОСКВА, РЕГИСТРАЦИЯ ГИМС
ЦЕНА \$ 570 000
СОСТОЯНИЕ НОВОЙ ЛОДКИ, ПРЯМАЯ ПРОДАЖА

ТЕЛЕФОН: +7 985 411 41 75





Ziacanaia. Ferretti Navetta 33 Crescendo, 2011г. Длина: 32,62м. Ширина: 7,00м. Индивидуальный дизайн интерьеров от Fendi Casa, роскошная верхняя открытая палуба для отдыха, откидной балкон и платформа для купания. Мастер-каюта на главной палубе, три гостевые каюты, сауна и спортивный зал. Лучшая планировка для яхт подобного размера.

Ziacanaia в безупречном состоянии и оборудована всевозможными дополнительными опциями. Яхта находится на Адриатическом море. Цена: € 6.490.000, включая НДС. Для получения полной спецификации и фотографий пишите нам на bart@bartdeven.com или mika@kk-superyachts.com.



Montana de Piedra. Van der Valk, Continental II, 2012 г. Длина: 23,00м. Ширина: 5,80м. Алюминиевая моторная яхта, построенная в Нидерландах и отвечающая самым высоким стандартам. Мастер-каюта, две гостевые каюты, а также каюта для экипажа. В каждой каюте предусмотрена смежная ванная комната. Для максимальной эффективности и маневренности в самых сложных ситуациях яхта оборудована днищевыми колонками Volvo Penta IPS.

Для комфорта на борту яхта оборудована стабилизатором качки zero-speed, генераторами с пониженным уровнем шума, окнами с двойным остеклением, кондиционером, а также системой отопления Kabola. Цена: € 2.250.000, включая НДС. Яхта находится на Балеарских островах. Для получения полной спецификации и фотографий пишите нам на bart@bartdeven.com или lukas@dahm-international.com.



Брокераж
for Sale

Contest
YACHTS



Продается CONTEST 52MC DEMO. Лодка никогда не была в личном пользовании, только на выставках и тест-сейлах.

CONTEST 52MC — моторный первенец верфи Contest Yachts, своим совершенством привлёк заслуженное внимание, как преданных владельцев парусников, так и поклонников моторных лодок.



Новые яхты, брокераж



Менеджмент, страхование



Регистрация, флаг



Сервис, обучение

Подробная информация на сайте или у наших специалистов в Москве и Санкт-Петербурге
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, info@larus-yachts.com

ЛУЧШИЕ МОДЕЛИ – ЛУЧШИЕ СПЕЦПРЕДЛОЖЕНИЯ

Monte Carlo Yachts 65, 2013 г.

Длина: 19,82 м
Ширина: 5,21 м
Осадка: 1,55 м
Двигатели:
 2 x MAN V8 1000 л.с.
Кают: 3+1 crew

500 моточасов, состояние новой лодки. Находится на Средиземноморье. Уплачен VAT EU. Дизайн: Nuvolari & Lenard.



1 599 000
ЕВРО

Princess V78, 2013 г.

Длина: 23,83 м
Ширина: 5,66 м
Осадка: 1,65 м
Двигатели: 2 x CAT C32 A (2x1925 л.с.)
Кают: 4+1 crew

Яхта в отличном состоянии, всего 200 моточасов. Находится на Средиземноморье. Уплачен VAT EU.



2 100 000
ЕВРО



2 590 000
ФУНТОВ

Princess 82, 2014 г.

Длина: 25.5 м
Ширина: 5.74 м
Осадка: 1.75
Двигатели:
 2 x CAT C32 A (2x1723 л.с.)
Кают: 4+1 crew

Яхта в отличном состоянии, full options. Находится на Средиземноморье.

Monte Carlo 6, 2016 г.

Длина: 18.22 м
Ширина: 4.88 м
Осадка: 1.17 м
Двигатели:
 2 x Cummins QSC 8.3 ZEUS
Кают: 3

Яхта на гарантии. Выставочный экземпляр. В эксплуатации не была. Цвет корпуса – WHITE CREAM, интерьер – беленый дуб. Дизайн: Nuvolari & Lenard.



~~1 067 274~~

890 000
ЕВРО

СПЕЦПРЕДЛОЖЕНИЕ

Другие брокерские яхты вы найдете на сайте www.worldmarine.ru

www.dream-yachts.eu


DREAM YACHTS

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

Продаётся дом со своим причалом На большой Воде (Горьковское водохранилище).

Дом из клеенного бруса 200м,
качественная отделка в стиле шале.
Мебель: Франция, Италия.

Телефон 985 411 41 75, Андрей



Beneteau Swift Trawler 50

2013 г.в., Севастополь

**440 000 €**

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

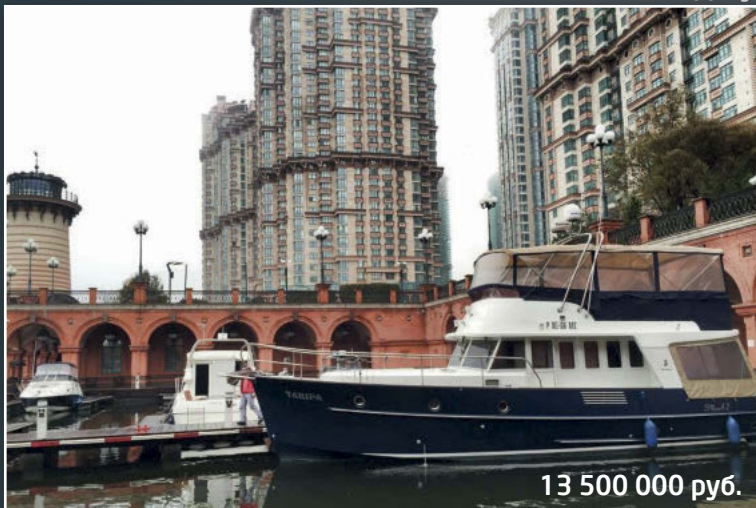
2011 г.в., Черногория, г. Бар

**275 000 €**

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 Swift Trawler 42

2007 г.в., Ростов-на-Дону

**13 500 000 руб.**

Длина 13,80 м, ширина 4,05 м, осадка 1,15 м, мощность двигателя 2х370. объем топливного бака 1900 л., объем бака для пресной воды 640, количество кают 2 количество спальных мест 6

Beneteau Swift Trawler 44

2012 г.в., Черногория

**270 000 €**

Длина 13,88, ширина 4,25, Осадка 1,05, топливный бак 1400, Воды 640, мощность двигателя 2х300, водоизмещение 10 870

Beneteau Swift Trawler 52

2010 г.в., Черногория

**445 000 €**

Общая длина 17,00 м, Длина корпуса 15,24 м, Ширина корпуса 4,9 м, Осадка 1,2 м, Высота над ватерлинией 6,4 м, Сухой вес 20490, Максимальная скорость 2х575, Объем топливного бака 4000, Объем бака для пресной воды 800, Количество кают 3

Fountaine Pajot MY 37

2016 г.в.

**от 286 000 €**

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.





ВАШ НОВЫЙ ПОРТАЛ ДЛЯ ПОИСКА ЧАРТЕРОВ YACHTHARBOUR.COM

Более 1 000 яхт
от центральных агентов
на продажу и в аренду



/yachtharbour



/yachtharbour



/yacht_harbour

YACHTHARBOUR.COM

Яхтенная компания №1 из Азии

Свобода яхтинга с 1984 г

СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ



Princess 64 '2011'

USD 1,500,000 (установлен стабилизатор качки),
Находится в Таиланде, НДС выплачен.

Двигатель: Два MTU 8V
Длина: 19,70 м / 64'1"
Ширина: 5,03 м / 16'4"

Осадка: 1,45 м / 4'9"
Водоизмещение: 31,5 т
Топливо: 3409 л



СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ



Princess 54 '2010'

USD 790,000 находится в Таиланде
НДС выплачен.

Двигатель: Два Volvo Penta D12
Длина: 16,59 м / 54'
Ширина: 4,57 м

Осадка: 1,27
Водоизмещение: 23,5 т
Топливо: 2082 л (дизель)



Princess 72 MY '2013'

USD 2.600.000 Находится в Таиланде



Monte Carlo Yachts 70 '2015'

EUR 2.750.000 Находится в Таиланде



Monte Carlo Yachts 65 '2014'

EUR 1.850.000 Находится в Сингапуре



CNB Bordeaux 60 '2011'

USD 1.100.000 Находится в Таиланде



Lagoon 52 '2013'

EUR 780.000 Находится в Таиланде



Lagoon 500 '2011'

USD 570.000 Находится в Таиланде



Princess 42 '2011'

USD 370.000 Находится в Таиланде



Lagoon 421 '2010'

EUR 290.000 Находится в Таиланде



Monterey 415 SY '2011'

USD 295.000 находится в Таиланде



Симпсон Марин (Таиланд) ЛТД. Яхтенная компания №1 из Азии

www.simpsonmarine.com maksim.volkov@simpsonmarine.com

AoPo Grand Marina, 113/1 Moo 6, Paklok, Thalang, Phuket 83110, Thailand

Раб. Тел.: +66 76 239 768 Мобильный: +66 84 745 9900

China Hong Kong Indonesia Malaysia Singapore Taiwan Thailand

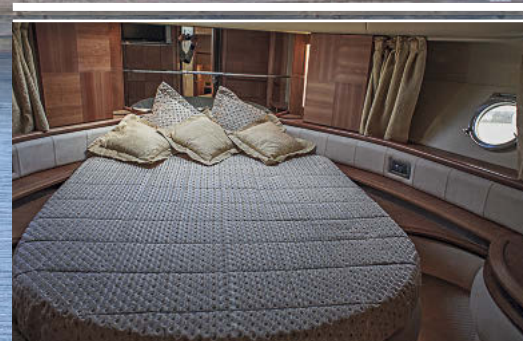
Azimut 50

2006 года

€320 000



+7 (911) 011-96-00



- ✓ Яхта растаможена, в прекрасном состоянии;
- ✓ Носовое и кормовое подруливающие устройства;
- ✓ Дистанционное управление подруливающими устройствами и двигателем «YACHT CONTROLLER»;
- ✓ Морская и речная стационарные радиостанции;
- ✓ Видеокамеры заднего вида и моторного отсека;
- ✓ Электро - гидравлический трап Орасмаре 260 кг;
- ✓ Спутниковая система KVH;
- ✓ GPS Картплоттер Raymarine S80 и S120 с радаром 4 кВт, на главном посту;
- ✓ Обслуживание своевременное, ТО, Консервация, Теплый Эллинг (зимой);
- ✓ Тик на флайбридже, кокпите, плавательной платформе и по бортам.
- ✓ Счетчик якорной цепи Quick на флайбридже;
- ✓ Омыватель якорной цепи;
- ✓ ТВ LCD в салоне, ТВ LCD в каюте владельца;
- ✓ Раскладной стол в салоне, регулируемый по высоте, с электроподъемом;
- ✓ Гриль на флайбридже;
- ✓ Генератор 13 кВт;
- ✓ Реверсивный кондиционер BTU 46000;
- ✓ В гостевых каютах контролируется интенсивность подачи воздуха;
- ✓ Откачка трюмных вод через двигатели;
- ✓ Индикатор транцевых плит на флайбридже;
- ✓ Обивка салона алькантра;
- ✓ Прокаченная музыка;
- ✓ Раскладной диван-кровать в салоне.



Длина полная:	16 м
Ширина:	4,7 м
Осадка:	1,2 м
Водоизмещение:	20 000 кг
Двигатель:	Catterpillar C12 (2 x 660 л.с.)
Макс. скорость:	32 узлов
Круизная скорость:	29 узлов
Кают:	2+1
Спальных мест:	6+1
Количество галюнов:	2
Объем топливного бака:	2 200 л
Объем бака для воды:	500 л
Материал корпуса:	VTR/GRP
Материал надстройки:	VTR/GRP
Угол килеватости:	12





Sunseeker Predator 52

Год постройки:

2009 (спущена на воду 2011)

Длина:

17,60 м

Ширина:

4,63 м

Осадка:

1,26 м

Двигатели:

Caterpillar 2 x 715 л.с.

Наработка двигателей:

150 часов.

Флаг:

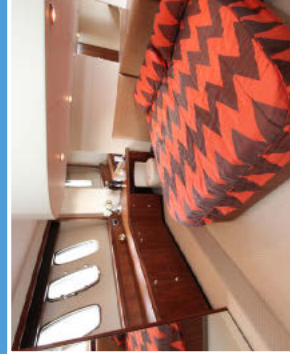
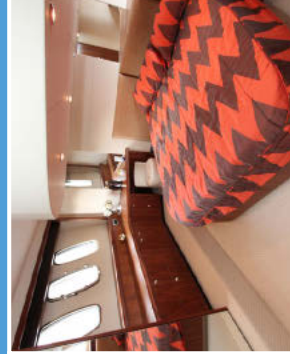
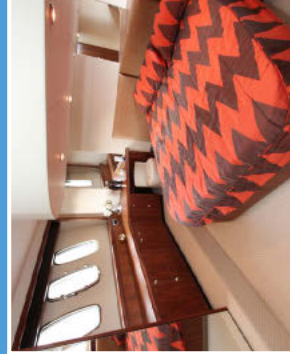
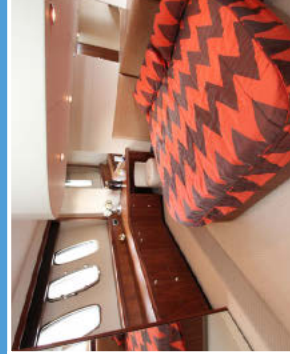
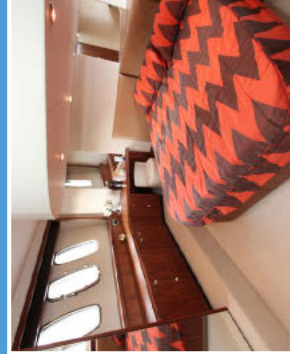
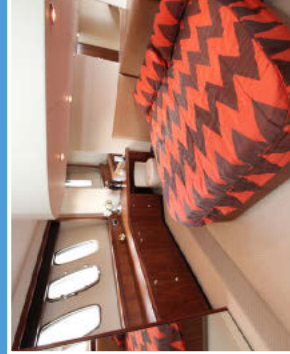
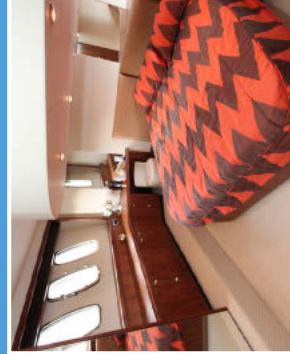
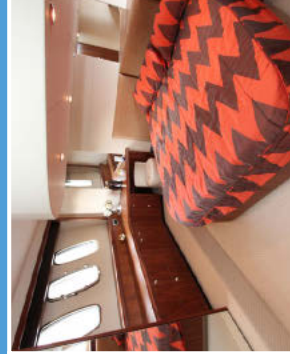
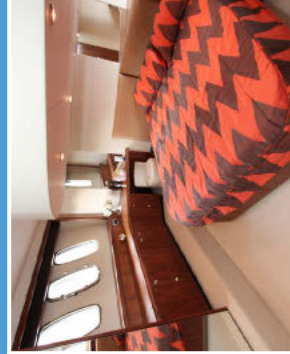
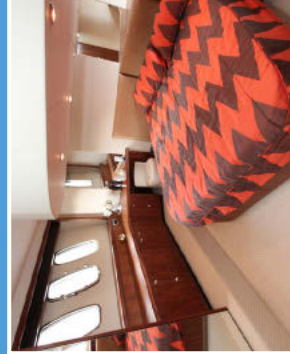
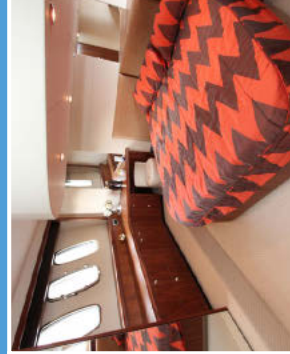
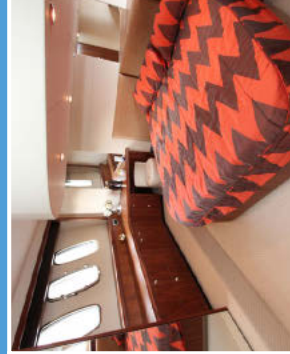
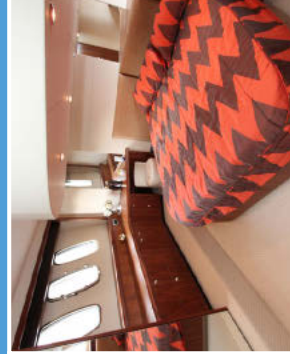
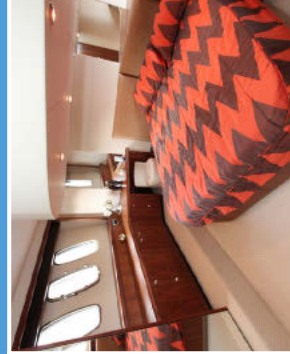
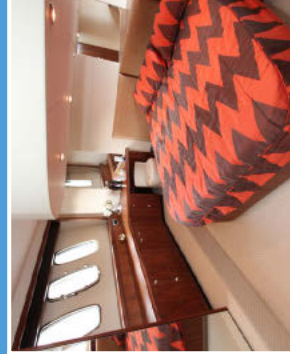
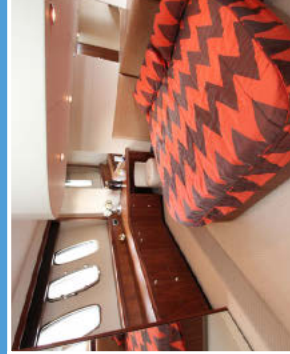
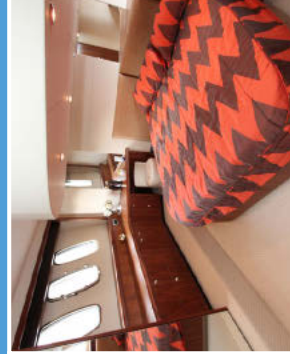
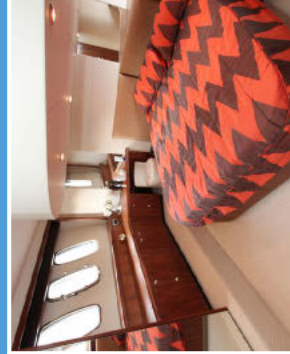
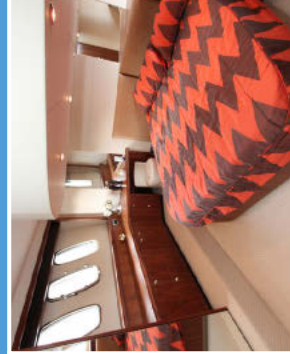
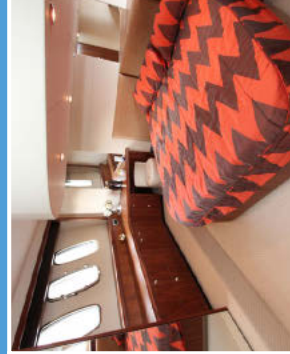
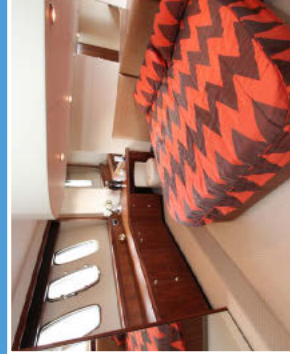
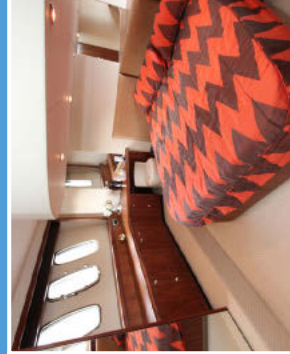
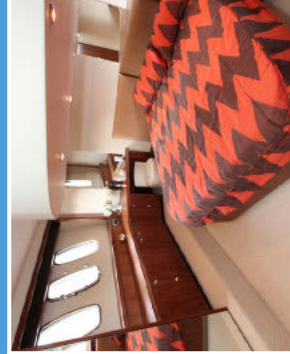
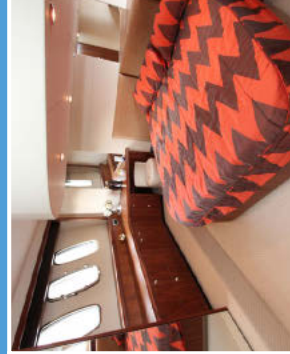
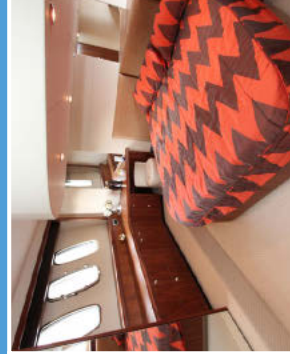
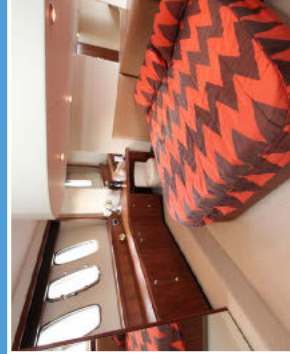
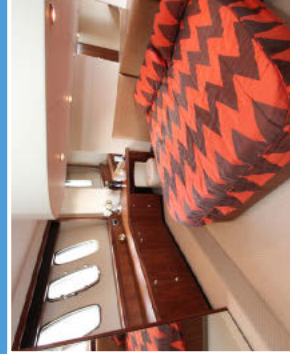
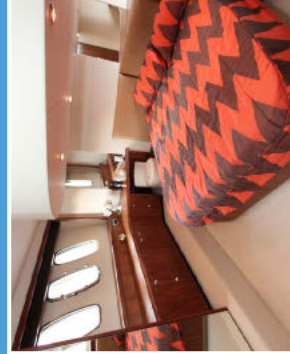
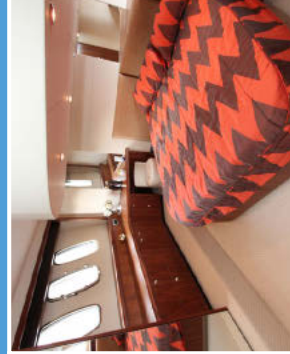
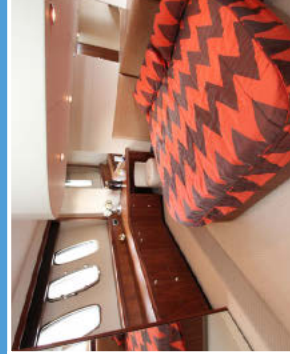
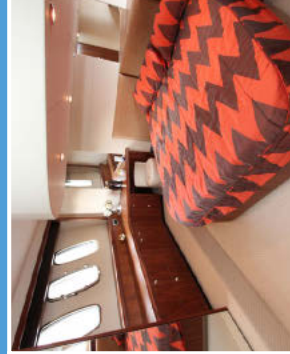
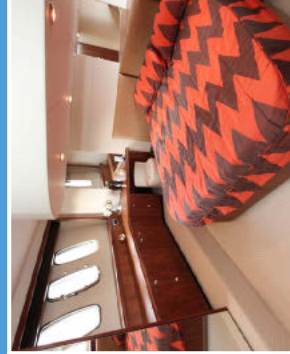
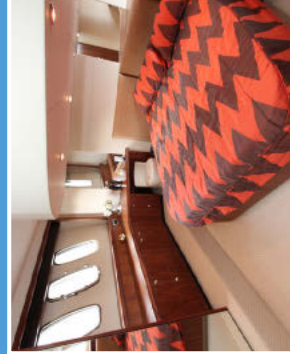
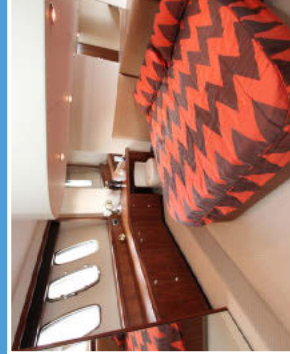
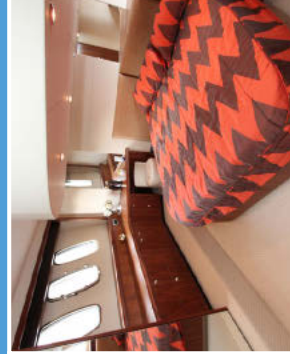
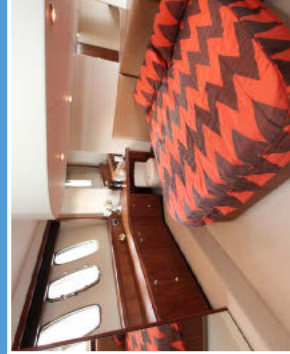
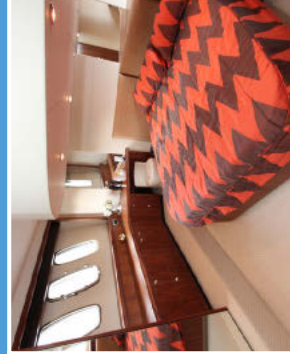
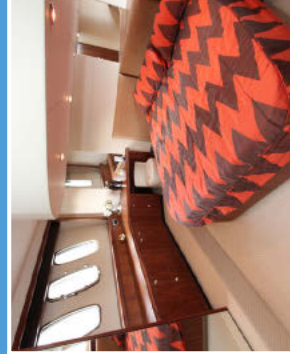
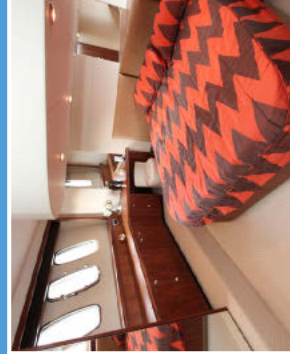
Cook Islands

Цена:

по запросу

+7 911 929 6192

+7 9219579298



1-3
СЕНТЯБРЯ

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
ИМПЕРАТОРСКИЙ
ЯХТ-КЛУБ

St. Petersburg
International
Boat Show '16

www.spibs.ru

+7 (812) 930 87 12

info@spibs.ru



ПРИГЛАШАЕМ ВАС ПОСЕТИТЬ
ЕДИНСТВЕННУЮ ОСЕННЮЮ ВЫСТАВКУ ЯХТ И КАТЕРОВ СЕВЕРНОЙ СТОЛИЦЫ –
ST. PETERSBURG INTERNATIONAL BOAT SHOW.
ЖДЕМ ВАС НА ПРАЗДНИКЕ МОРЯ И ЯХТИНГА!



AQUADOR 32 C

Год постройки 2006
Двигатель Volvo Penta D6 370 л.с.
Наработка 350 моточасов
Место стоянки С.-Петербург,
регистрация ГИМС
Цена 150 000 евро
Прямая продажа

AQUADOR 22 C

Год постройки 2014
Мотор подвесной Suzuki 300 л.с.
Место стоянки С.-Петербург,
регистрация ГИМС
Цена 75 000 евро
Состояние новой лодки,
прямая продажа



AQUADOR 32 C

Год постройки 2013
Двигатель Yanmar 2 x 180 л.с.
Место стоянки С.-Петербург,
регистрация ГИМС
Цена 335 000 евро
Состояние новой лодки,
прямая продажа



Герман Воук

Отрывок из романа «Бунт на "Кайне"»

Пароход, в отличие от парусника, не раб ветра и готов потягаться с обычными штормами. Военный корабль — особый тип парохода, отличающийся не столько вместительностью или экономичностью, сколько мощностью. Даже тральщик «Кайн» мог противопоставить непогоде тридцать тысяч лошадиных сил. Этой энергии хватило бы на перемещение полумиллиона тонн на расстояние в один фут за минуту. Сам корабль весил чуть больше тысячи тонн. Серый, старый, но полный сил маленький солдат.

Впрочем, необычные явления природы вроде тайфуна, когда ветер дует со скоростью сто пятьдесят и более миль в час, сопровождаются нарушениями привычных канонов. Руль, к примеру, становится совершенно бесполезным. Обычно он создает силу лобового сопротивления воде, которая обтекает его. Но если ветер дует в корму и достаточно сильно, вода течет столь быстро, что величина этой силы падает до нуля. Тогда корабль может отклониться от курса и даже повернуться бортом к волне. Или море может толкать корабль в одном направлении, ветер — в другом, руль — в третьем, и в результате ответная реакция на поворот руля будет меняться от минуты к минуте, от секунды к секунде.

Теоретически возможно представить ситуацию, когда, несмотря на желание капитана повернуть корабль в одну сторону, ветер дует с другой так сильно, что работающие на полную мощность двигатели не могут развернуть корабль. В этом случае судно будет качаться на волнах, боком к направлению их движения, что может плохо кончиться. Такое, правда, маловероятно. Современный военный корабль с работающими двигателями и под мудрым командованием может, скорее всего, противостоять любому тайфуну.

Изменение курса в шторм, необходимое для спасения корабля, — давний морской кошмар. Скрипящий корпус, перекошенные страхом лица, волнение мешают капитану принять единственно верное решение в самые напряженные моменты. Если ветер сможет надолго развернуть корабль поперек волны, это приведет к повреждению и даже выходу машин из строя, и тогда стихия легко победит. Ибо основное условие существования парохода — работа его машин. По сравнению с деревянными парусниками у современных кораблей есть недостаток: железо не держится на плаву. В тайфун эсминец с остановившимися машинами обречен. Он или перевернется, или, залитый водой, пойдет ко дну.

В книгах указывается, что лучшим средством борьбы с разбушевавшимся морем является движение против ветра. Но даже здесь среди авторитетов нет единства. Никто из них не набрал достаточного фактического материала для категоричных выводов. Едва ли кто захочет лишний раз оказаться в зоне тайфуна.

Вилли пришлось прижаться ухом к динамику внутриэскадренной радиотелефонной связи, чтобы сквозь треск помех и рев ветра разобрать слова:

«Всем, всем, всем. Прекратить дозаправку. Следовать за мной. Новый курс сто восемьдесят. Легким кораблям — обеспечить прикрытие». <...>

— Не знаю, сэр, сможем ли мы идти по ветру, — подал голос Марик. — Волна с кормы для нас — смерть.

— Главное — выбраться отсюда, — Квиг вглядывался в громадные волны. Облако водяной пыли висело над кораблем. В нескольких сотнях ярдов серые валы таяли в белом тумане. <...> «Кайн» скатывался с гребня волны в пенящуюся прогалину.

— Господи, не чувствую руля, — воскликнул Стилзуэлл, вращая штурвал.

— Может, он вышел из воды, — заметил Марик.

Нос корабля, зарывшийся в воду, медленно поднимался. Рубка дрожала.

— Руль направо, сэр, — доложил Стилзуэлл. — Господи, как быстро поворачиваемся. Курс ноль десять, сэр... ноль двадцать... — как воздушный змей, подхваченный ветром, тральщик накренился, его потащило вправо. Руки и ноги Вилли похолодели от страха, когда его прижало к мокрым стеклам. — Курс ноль тридцать пять, сэр... ноль сорок...

Опасно кренясь на правый борт, «Кайн» поднимался и опускался на волнах, напоминая плавающий обломок, а не управляемый корабль. Клубы брызг проносились над баком. Инстинктивно Вилли взглянул на Марика и облегченно вздохнул, увидев, что старпом, упершись руками в бимс, а спиной — в переборку, спокойно наблюдает за маневром...



Изменение курса в шторм, необходимое для спасения корабля, — давний морской кошмар

Герман Воук (1915 г. р.) — американский писатель, обладатель Пулитцеровской премии, которую он получил за роман «Бунт на "Кайне"»

Targa®

The 4x4 of the sea

Уверенность в превосходстве



Престижные международные премии

лондон

лондон

лондон

стокгольм

стокгольм



HARDTOP  **MARINE**
St. Petersburg Russia 1908

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 htmmarine@mail.ru

Модельный ряд

23'

25'

27'

30'

32'

35'

37'

44'



ПОРА ПРИСЛУШАТЬСЯ К СВОИМ ЖЕЛАНИЯМ

VOLVO XC90 С АУДИОСИСТЕМОЙ
BOWERS & WILKINS

volvocars.ru
8 800 700 00 20

Демонстрируемые изображения автомобилей и дополнительного оборудования могут отличаться от реализуемых на территории РФ.
Некоторое дополнительное оборудование может быть предоставлено за дополнительную плату.
Для получения более подробной информации просьба обращаться к официальным дилерам ООО «Вольво Карс». Реклама.