

MOTORBOAT & YACHTING

ЖУРНАЛ О ЯХТИНГЕ В РОССИИ И ЗА ЕЕ ПРЕДЕЛАМИ



КИНО ТЕАТР

*Heesen Amore Mio
Damen Fast & Furious
Feadship Kamino*

НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ НА ВАШЕЙ ЯХТЕ

№1 (43) ЯНВАРЬ-ФЕВРАЛЬ 2017





MATCH POINT

ПРЕДУСМОТРЕЛ ВСЁ ДО МЕЛОЧЕЙ:

Превосходная архитектура комплекса с продуманными планировочными и функциональными решениями

Готовые к проживанию апартаменты, с несколькими вариантами оформления интерьеров на любой вкус

Свой детский сад прямо на территории МФК

Подземный паркинг с лифтами, следующими в жилую часть здания

Благоустроенная и охраняемая территория со свободным от автомобилей внутренним двором, благоустроенным по индивидуальному проекту

Новейшие, экологичные и высокоэффективные инженерные системы



МФК Match Point это не только апартаменты, но и большой инфраструктурный комплекс, созданный с учётом всех потребностей его будущих жителей. Для семей с маленькими детьми в нем есть детский сад, для любителей спорта – спортивная арена с тренажерами залами, свои продуктовые магазины, также есть рестораны и кафе для тех, кто не любит готовить дома.

WWW.MATCHPOINTHOUSE.RU | +7(495)221 02 02

УЛ. ВАСИЛИСЫ КОЖИНОЙ, 1





HEESEN YACHTS

Мы превращаем мечты в реальность, создавая самые лучшие в мире суперяхты. Построенные полностью по индивидуальному заказу или семи-кастомные, из самой твердой стали и прочнейшего алюминия, наши яхты известны своими исключительными скоростными характеристиками, впечатляющей дальностью плавания и потрясающей остойчивостью.

Восхитительная 70-метровая, полностью кастомная, алюминиевая Galactica Super Nova - реальное воплощение мечты владельца. Узнайте невероятное на heesen-yachts.com.

Crafted in Holland. Home of yacht building.



THE PRINCESS 75 MOTOR YACHT
EXPERIENCE THE EXCEPTIONAL®*



ПРИХОДИТЕ И ПОЗНАКОМЬТЕСЬ С ЯХТАМИ PRINCESS НА ВЫСТАВКАХ В ЯНВАРЕ:

LONDON BOAT SHOW 6-15 ЯНВАРЯ 2017 — СТЕНД D160

BOOT DUSSELFORF 21-29 ЯНВАРЯ 2017 — СТЕНД 6 / B21

ЗАПИСЬ НА ОСМОТР ЯХТ И VIP-ПРИГЛАШЕНИЯ: +7 985 643 08 92 ДЕНИС НОВИКОВ



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

ХАБАРОВСК, ВЛАДИВОСТОК:

Яхт-клуб Laguna

+7 962 223 72 19


PRINCESS

PRINCESS YACHTS RUSSIA

УЗНАТЬ БОЛЬШЕ НА: WWW.PRINCESS.RU

*Испытайте исключительное

ДОМ НА ХЛЕБНОМ

ВПИШИТЕ СВОЕ ИМЯ В ИСТОРИЮ



Новый, бережно отреставрированный, клубный дом
в тихих переулках Арбата. Безупречный сервис для
взыскательных жильцов.

+7 495 795 85 19
www.hleb-dom.ru

+7 495 795 85 19
www.hleb-dom.ru

14 квартир
и 2 двухуровневых
пентхауса с террасами,
откуда открываются
виды на тихие переулки
Арбата.



Утонченная отделка
интерьеров в стиле
современной классики
«под ключ».

Изысканная входная
группа с гостиной для
приема гостей



Круглосуточный
консьерж-сервис
и прачечная

Паркинг для
автомобилей
с индивидуальными
кладовыми комнатами



Audi с пробегом
:plus

Ваш новый Audi с пробегом **:plus**



www.audi.ru

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

Гарантия как на новый автомобиль — продукт страхования рисков от технических неисправностей, предоставляемый официальными дилерами Audi для автомобилей Audi с пробегом :plus на срок от 12 до 48 месяцев с даты покупки автомобиля и равный гарантии на детали, узлы и агрегаты, предоставляемой заводом-производителем для новых автомобилей Audi. Зона действия программы — Россия, Белоруссия, Казахстан и все страны Евросоюза.



Разница только в цифрах

Гарантия как на новый автомобиль

- Широкий выбор автомобилей Audi до 5 лет с пробегом до 120 000 км
- Проверка и подготовка по 110 пунктам
- Гарантия минимум 12 месяцев, без ограничения по пробегу
- Гарантия мобильности 24 часа в сутки
- Специальные программы кредитования и страхования
- Обязательное предложение по трейд-ин



Услуги кредитования предоставляет ООО «Фольксваген Банк РУС», лицензия ЦБ РФ №3500. Страхование осуществляют ОАО «АльфаСтрахование» (лицензия СИ №2239 от 13.01.2016), САО «ВСК» (лицензия СИ №0621 от 11.09.2015), ПАО «Росгосстрах» (лицензия СИ №0001 от 28.01.2016), СПАО «Ингосстрах» (лицензия СИ №0928 от 23.09.2015, без ограничения срока действия), ООО «Группа Ренессанс Страхование» (лицензия СЛ №1284 от 14.10.2015). При выборе страхователем иной страховой организации условия страхования могут отличаться.

Реклама



Привет, друзья!

Пролетел еще один год. Подводя его итоги, с удовлетворением скажу: наш журнал не только прожил его без признаков упадка, но во многом преуспел и уверенно продолжает развиваться. Наверняка вы заметили, как на протяжении нескольких номеров постепенно менялись его наполнение и дизайн. Этот процесс не останавливается. Я благодарю всю команду MBY Russia за творческую энергию, на которой держится наше издание, и радуюсь тому, что оно остается демократичным и открытым для новых идей.

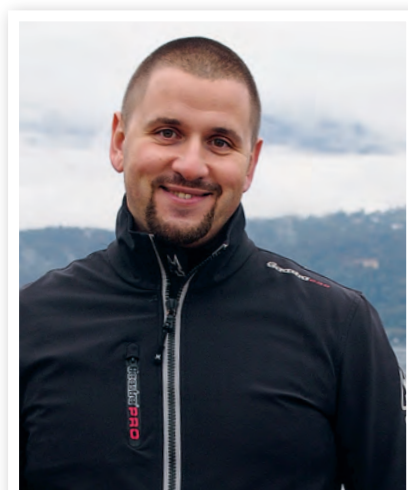
В новогоднем выпуске вы найдете для себя много нового — и это не пустые слова: некоторые поднятые здесь темы освещаются впервые не только в российской, но и в мировой яхтенной прессе. Например, мы подробно разобрали ряд продуктов и технологий, без которых не обходится ни одна современная суперяхта, но которые почти всегда оказываются вне форматного «глянца».

Кто-то скажет, что MBY Russia еще слишком молод, чтобы выходить за рамки формата, но когда я просматриваю наш архив и оцениваю выполненный за семь лет объем работы, сомнений не остается: профессиональный уровень и глубина интеграции журнала в мировое яхтенное сообщество позволяют ему определять свой путь, ни на кого не равняясь.

Того же хочу пожелать и вам, дорогие читатели. Сохраняйте веру в себя, в то, что вы делаете, и никогда не останавливайтесь на достигнутом!

Приятного чтения и с Новым годом!

Главный редактор
Антон Черкасов-Нисман



Журнал остается
демократичным
и открытым
для новых идей

НАВИГАЦИЯ ПО НОМЕРУ



Почему верфь Feadship взялась за строительство суперяхт не типичной для нее длины.
с. 82



Интервью с Эндрю Винчем, мэтром яхтенного дизайна, основателем студии Andrew Winch Design.
с. 76



Эксперты из сферы яхтенной юриспруденции — об актуальных вопросах эксплуатации яхт.
с. 126



Подробная инструкция по созданию на борту яхты индивидуального интерьера
с. 122





*вторское
исполнение*

*Услуги частного банковского обслуживания
и управления большими капиталами*

 **ВТБ24**

Private Banking

8 (800) 700-00-24

www.vtb24.ru/private-banking



Условия действительны на 01.01.2017 г.
Банк ВТБ 24 (публичное акционерное общество).
Генеральная лицензия Банка России № 1623.
Реклама.
Private Banking — частное банковское
обслуживание

СОДЕРЖАНИЕ

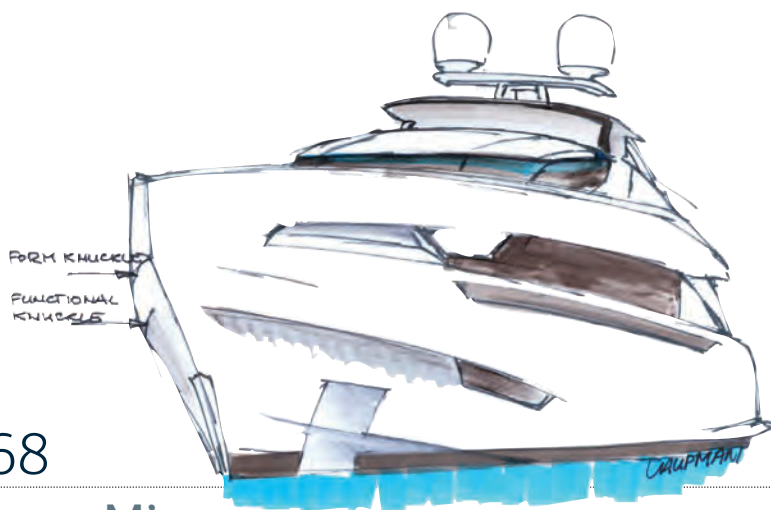
№1 (43) Январь–февраль 2017



024

Новости

Премьеры яхт, интересные предложения компаний, события, факты и сюжеты из жизни на море и на суше в прошлом и в наши дни



068

Amore Mio

Новое творение Heesen Yachts, непохожее на все предыдущие: дизайн для скорости, планшеты для пожеланий и палуба для йоги



062

Личное мнение

Дэвид Марш / Зарий Черняк / Ольга Селезнева — об особенностях обводов корпуса, прогрессе в индустрии и необычном проекте — яхте А

076

Люди моря

Эндрю Винч, дизайнер, чьи проекты — от яхт до самолетов — всегда воплощаются в жизнь



BUILT BY
oceAnco

www.builtbyOCEANCO.com

088

Damen Yacht Support

Fast & Furious — универсальная платформа поддержки суперяхт: «коммунальный гараж», дозаправщик и отель в одном корпусе



94

Выставки

METS: в Амстердаме прошла самая значимая выставка индустрии в области яхтенного оборудования и морских технологий

102

Инновации

Кинотеатры будущего и wow-люстры, морские лифты и эффективные системы безопасности... Спецпроект MBY: дизайнерские шедевры и новейшие решения для оборудования суперяхт



122

Яхтенный интерьер

Денис Новиков, директор по продажам компании Nordmarine, рассказывает о нюансах и секретах процесса кастомизации моторных яхт Princess: как придать яхте индивидуальность с оптимальными затратами средств и времени

148

Паруса

Человек-легенда парусного спорта Кен Рид — о трансатлантическом рекорде яхты Comanche, Volvo Ocean Race и главных качествах шкипера



Страхование яхт и катеров



СПАО «Ингосстрах». Лицензия Банка России СИ № 0928, от 23.09.2015 г., без ограничения срока действия. Реклама.

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

156

Флагман с Востока

В России начались продажи нового седана премиум-класса Genesis G90



160

Погружение в вечность

Морские хронометры Officine Panerai

164

Модный отель

Palazzo Versace Dubai: неоклассический гранд-отель с интерьерами по проекту Донателлы Версаче



168

Shift happens!

Проект Shift: Can-Am Maverick X3 и новое поколение квадроциклов SSV



The difference is to be sharper than anyone else.

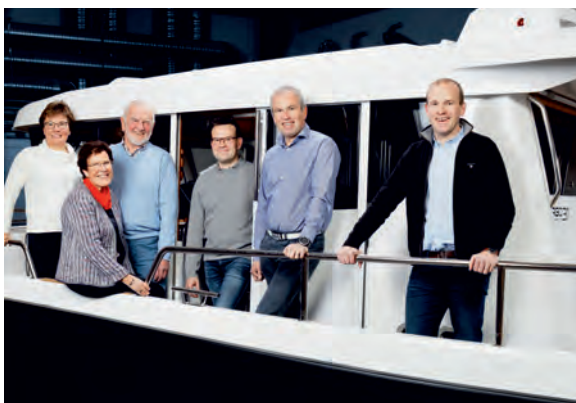

LÜRSSEN
The difference.



172

Престиж всегда престиж

Мировая премьера Prestige 630 — яхты от «Дизайнера года» Витторио Гаррону



182

Люди моря

Томас и Йохан Сарин о своем семейном бизнесе — финской верфи Sarins Båtar, ее истории и ее лодках



178

Новогодний сюрприз

Новый Fairline Squadron 53. «Британец» с итальянским дизайном готов отправиться в турне по главным мировым боат-шоу



190

На пределе возможного

Botnia Targa 44 — скорость, мореходность, функциональность... Можно ли еще что-то улучшить в этом круизере класса «4 × 4 of the Sea»?

196

Интервью МВУ

Виктор Кожин, владелец и руководитель компании Silver: «Сложная ситуация на рынке будет продолжаться, поэтому выход у нас один — работать и работать»



customline-yacht.com

* Твое обрамление



DISPLACEMENT YACHTS

NAVETTA28 NAVETTA33 NAVETTA37 NAVETTA42 Project

PLANING YACHTS

108' 120'

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



CUSTOM LINE

a Ferretti Group brand

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



MOTOR BOAT & YACHTING

№1 (43) Январь–февраль 2017

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@mbu.ru

Редакция и офис в Санкт-Петербурге

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

Веб-сайт www.mby.ru

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

Электронная версия www.zinio.com

2010–2017 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@mbu.ru

Председатель редакционного совета Зарий Чернях, e-mail: editor@mbu.ru

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

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

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

Цветокорректор Дмитрий Вульфсон

Корректор Александра Ларионова

Над номером работали

Авторы

Тимур Бараев, Владимир Галько, Татьяна Гудкова, Анастасия Зайцева,
Алексей Максимов, Анастасия Сазанова, Ян Ядченко

Колумнисты

Дэвид Марш

Иллюстраторы и фотографы

Лина Арнаутова, Курт Арриго, Ангелина Валиуллина, Клаус Джордан,
Александр Кромм, Юрий Юрьев, 29 Production, Nightnurse Images

Отдел рекламы

Директор по рекламе

Андрей Аханьков

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

Тел. +7 (921) 973-87-12

PR-менеджер

Ян Ядченко, e-mail: yan@mbu.ru

Менеджер по распространению

Светлана Михайлова, e-mail: office@mbu.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.



MOLECULE

проект парфюмерных искусств

CREED

1760



Проект парфюмерных искусств MOLECULE представляет новый аромат от CREED – Imperial.

За 250 лет династия CREED превратила парфюмерию в искусство.

Веками сохраняя традиции и совершенствуя качество, CREED создает для каждого свой непревзойденный аромат.

Почитатели легендарных ароматов: Император Николай II – Original Vetiver, Уинстон Черчилль – Tabarome, Грейс Келли, Жаклин Кеннеди, Мадонна – Fleurissimo, Джордж Клуни, Ричард Гир – Green Irish Tweed, Дэвид Бэкхем и Элтон Джон – Royal Water, Джулия Робертс, Наоми Кемпбелл – Spring Flower.

Среди сменяющихся эпох, династий и вкусов – есть одна неизменная ценность – CREED.

MOLECULE PROJECT

WWW.MOLECULE.SU | +7 (495) 970-55-55

MOTOR BOAT & YACHTING

№1 (43) Январь–февраль 2017

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 Кинотеатр Lumière

Цена свободная

Журнал подписан в печать 14.12.2016

Отпечатано в Эстонии. Типография Printall AS.

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

printall@printall.ee

Time Inc.

PRINTALL

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

НОВОСТИ

Мир яхт: факты, люди, события

Карибская жемчужина

Лучшее лекарство от зимней хандры в наступающем сезоне — теплые лазурные воды Карибского бассейна. Отправиться туда лучше всего на великолепной яхте, и круиз по островам станет одним из самых впечатляющих путешествий.

Настоящую свободу передвижения подарит жемчужина чартерного флота Imperial Yachts — 82-метровая суперяхта *RoMEA*, которая совершила свой первый переход через Атлантику и уже прибыла на Карибы. Благодаря запасу хода в 6000 миль она доставит путешественников в любой уголок этого райского архипелага, а чтобы было удобнее выбирать острова, остановимся поподробнее на тех, где карибский дух сохранил свою самобытность.

Одними из самых популярных мест являются Багамы — 700 островов с целой россыпью уединенных яхтенных стоянок. Цвет воды здесь завораживает: кристально прозрачные волны, нежно-голубые у берега, становятся насыщеннее по мере нарастания глубины. Самое место для снорклинга в компании друзей и рыбалки, благо места на *RoMEA* для этого предостаточно: семь кают для 12 гостей, широкая купальная платформа с душем, а также вместительный гараж с тендером и водными «игрушками».

Гурманам приглянется островок Ангилья, который славится гастрономическими изысками. Здесь более 100 ресторанов — обладателей нескольких мишленовских звезд. Испробовать

блюда местной и континентальной кухни можно в аутентичных заведениях, а также заказав обед на борт, чтобы после трапезы в интерьерах от Теренса Дисдейла окунуться в освежающие волны гавани Санди-Граунд.

Поклонников подводного плавания ожидают Британские Виргинские острова. У берегов этого архипелага можно отлично провести время как на поверхности воды, так и в ее глубинах, наслаждаясь красотами насыщенной морской жизни, разноцветными кораллами и впечатляющими останками затонувших кораблей. Неудивительно, что известный бизнесмен Ричард Брэнсон основал сказочный курорт на одном из этих островов.

Карибское море богато историей и уникальными артефактами, скрытыми в его глубинах. Мы упомянули только малую часть его сокровищницы, но какой бы остров вы ни выбрали, он подарит совершенно незабываемые впечатления и станет идеальным местом для отдыха на суперяхте от всемирно известной чартерной компании.





МВУ Hanse Cup 2017

В следующем году под флагами Motor Boat & Yachting Russia состоится регата МВУ Hanse Cup 2017. Она традиционно пройдет в Сплите (Хорватия) с 16 по 23 сентября.

Пусть читателя не смущают слова «Motor Boat» — журнал регулярно освещает значимые парусные события и публикует мнения участников мировых гонок, обладающих уникальным опытом.

Формат мероприятия, проводимого ранее под названием Hanse Cup Russia Open, сохранится: максимум спорта для любительской регаты. Однако уже принято решение об увеличении флота. Для тех, кто хочет гоняться чуть спокойнее и с большим комфортом, добавлен второй дивизион — Grand tourism.

Весь первый дивизион из десяти яхт Hanse 445 уже распределен между участниками, теперь начинается спокойное формирование второго. Впрочем, спокойное — не означает медленное. Всем желающим погоняться в Хорватии будущей осенью советуем не сильно затягивать с бронированием, поскольку комфортабельные для дальних переходов лодки Hanse весьма востребованы.

С нетерпением ждем встречи с участниками регаты. В том же месте, в тот же час!

РЕЗУЛЬТАТЫ ЖЕРЕБЬЕВКИ ОСНОВНОГО ДИВИЗИОНА:

«КАЖДЫЙ»	Павел Подгородецких, Пермь
«ОХОТНИК»	Роман Горев, С.-Петербург
«ЖЕЛАЕТ»	Лев Павлов, С.-Петербург
«ЗНАТЬ»	Мовчан Сергей, С.-Петербург
«ГДЕ»	Андрей Васильев, С.-Петербург
«СИДИТ»	Владимир Чирков, Москва
«ФАЗАН»	Александр Воронов, С.-Петербург
«ВОСЬМОЙ»	Юрий Воронов, С.-Петербург
«ДЕВЯТЫЙ»	Дмитрий Красильников, С.-Петербург
«ДЕСЯТЫЙ»	Дмитрий Овсянников, С.-Петербург
«РАЛОМА»	Гарри Тулупов, Магнитогорск



Oceanco Project Spectrum

На выставке в Форт-Лодердейле верфь Oceanco (Нидерланды) представила масштабную модель своей новейшей разработки — суперяхты Project Spectrum (длина 102 м, ширина 15,3 м). Инженерную часть проекта взяла на себя верфь, дизайном яхты занималось бюро Nauta Design (дизайнер Марио Педол).

Компоновка всех пяти палуб демонстрирует рациональное использование пространства. Верхняя палуба отведена владельцу яхты: из мастер-каюты с панорамным видом есть прямой доступ к частному спа-бассейну и зоне отдыха с диванами. Носовая палуба оборудована посадочной площадкой для вертолета. В корме есть дополнительный салон и бар, который может стать частью личного пространства владельца или быть открытым для других гостей на борту. Закрытая кормовая часть палубы идеально подходит для обедов al fresco.

Палуба мостика — командный центр яхты — оборудована современным постом управления, открытыми выносными площадками-крыльями с выносными постами и португальским мостиком. На этой же палубе в кормовой ее части обустроен еще один салон для гостей и находится большое джакузи.

На отдельной палубе расположены две VIP-каюты с частными балконами и еще четыре каюты для остальных гостей.

Нижняя палуба вмещает оздоровительный комплекс с сауной, парной, косметическим салоном, массажным кабинетом и тренажерным залом. В этой зоне конструктивно предусмотрены откидывающиеся фрагменты обоих бортов, которые можно использовать



↑
Каскад ступеней и бассейнов в корме входят в число привлекательных дизайнерских элементов яхты

Компоновка всех пяти палуб демонстрирует рациональное использование пространства

18

узлов

Такую скорость судну длиной более 100 метров обеспечивают два двигателя MTU 16V 2000 M72 по 1930 л.с. и оптимизация обводов корпуса

как террасы для отдыха у самой воды одновременно с «пляжем» в корме.

При оформлении помещений достигнут эффект органичного перетекания наружных палубных пространств в интерьеры. Также особое внимание в проекте было уделено освещенности помещений. Эту задачу успешно решили установкой больших окон и широких балконов. Еще одна важная деталь дизайна и комфорта — центральный лифт, соединяющий все пять палуб.

Серьезные инвестиции в исследования формы корпуса позволили оптимизировать обводы яхты, благодаря чему существенно снижено сопротивление воды движению. С двумя двигателями MTU 16V 2000 M72 мощностью по 1930 л.с. каждый судно развивает 18,5 узла. Яхта обладает гибридной пропульсивной установкой. Популярная нынче тема ресурсосбережения и снижения экологической нагрузки реализована путем установки ходовых электромоторов мощностью по 500 кВт.

Яхта строится в соответствии с требованиями LY3.

REMADE IN ITALY

HIGH-END REFIT & REPAIR SOLUTIONS



AMICO &CO

amicoshipyard.com

Новогодние торжества

Где бы вы хотели встретить долгожданный Новый год? В красочном театре-варьете, в свободной атмосфере джаз-бара или, может быть, в декорациях пушкинского Лукоморья? Все эти желания можно осуществить вместе с Belmond Grand Hotel Europe. Легендарный петербургский отель готов перенести своих гостей в любой из этих миров.

Всем, кто не может представить Новый год без конфетти, серпантина и танцевальной музыки после полуночи, стоит посетить одноименный ресторан «Европа», который в преддверии карнавальной ночи наполнится мелодиями эстрадных шлягеров, веселой опереттой, изящными балетными номерами и добрыми песнями из любимых кинофильмов. Примечательно, что руководить всем этим буйством звуков и красок станет импозантный ведущий в форме ночного портье.

Однако если очень хочется окунуться в атмосферу волшебных русских сказок и встретить год Огненного петуха в лучших традициях русского гуляния, смело отправляйтесь в «Икорный бар». Здесь гостей приветят русалка, Баба Яга, богатыри,

Праздничные бранчи в ресторане «Европа» — прекрасный повод собраться с друзьями



«Похмельный» буфет с икрой, устрицами, шампанским Taittinger, водкой Beluga и пр.

Кощей и другие герои нашего детства. Любителям восточных обычаев по вкусу придется ресторан AZIA, где образ огненной птицы объединит номера шоу-балета, а шампанское Amour de Deutz польется рекой из шестилитровых бутылей «матусалем».

Близким друзьям и родным можно приготовить поистине эксклюзивный подарок — винный ужин в президентских люкс-апартаментах отеля. Пять перемен блюд в исполнении шеф-повара Йена Минниса будут сопровождаться музыкальной программой. Вдохновением для маэстро послужили его путешествия по Бордо, Шампани, Италии и России, каждое из которых подсказало тему для уникального ужина.

Наконец, выбирая место для афтепати в новогоднюю ночь, стоит обратить внимание на лобби-бар Belmond Grand Hotel Europe. С десяти часов вечера до полуночи гостей ждут искрометные джазовые импровизации в живом исполнении, а после боя курантов до четырех утра виртуозное трио исполнит зажигательные танцевальные хиты.

Подобное разнообразие можно встретить не в каждом отеле. Не тратьте драгоценное предпраздничное время — сделайте близким щедрые подарки и подарите незабываемые моменты в новом году.



Это больше, чем моторный отсек. Это галерея, это музей, это театр. Это
результат общего видения и бескомпромиссного поиска совершенства.
ЭТО - УНИКАЛЬНОСТЬ.

There are yachts and there are Feadships.

FEADSHIP
ROYAL DUTCH SHIPYARDS

Feadship Vertigo

Эта суперяхта (длина 96,6 м, ширина 14,5 м, водоизмещение 3000 рег. т) с корпусом из стали и надстройкой из сплава алюминия вышла из эллинга верфи Feadship в голландском Маккуме в конце ноября. Внешний дизайн судна разработала студия Redman Whiteley Dixon (Великобритания), интерьерами вместе с ней занималась Chahan Interior Design (Франция).

Изысканность и гармоничность канонического профиля яхты «в полоску» — темные линии остекления на белом корпусе — подчеркивают крутой изгиб линии борта, поднимающейся к форштевню, и характерный для Feadship развал борта в носу.

На главной палубе в корме устроен феерический бассейн (8,8 × 3,7 м) из стеклянных панелей. Из бассейна открывается вид на море, а живой занавес — пелена текущей воды — в передней части бассейна создает естественную границу перед интерьером. Прозрачное дно бассейна — фрагмент потолка «пляжного клуба» палубой ниже, на уровне моря. При откинутах транце площадь «пляжа» почти удваивается. Дальше в нос находятся гаражи для аквабайков и 10-метровых тендеров, созданных Feadship по индивидуальному проекту в партнерстве с Tenderworks. На той же палубе — блок гостевых кают (шесть двухместных и четыре VIP), кинотеатр и спа.

Впечатляющая мастер-каюта с обзором на 180°, трехметровым потолком из стекла над кроватью, двумя туалетными комнатами и гардеробными находится

4

люка

в бортах и огромный откидывающийся транец делают Vertigo одной из самых технически сложных суперяхт

на отдельной палубе. На палубе мостика располагаются две каюты для экипажа (их можно использовать для размещения гостей), клубный салон, кабинеты владельца яхты и капитана и сам ходовой мостик, оборудованный по последнему слову техники. Для команды из 26 человек, включающей капитана, лоцмана, врача, есть свои каюты, кухня, кают-компания и даже спортзал. На фордеке устроена вертолетная площадка с ангаром внизу для Bell 429 WLG.

Ощущение близости моря в помещениях создают большие окна от пола до потолка. Интересная деталь декора — двусторонний камин со стеклянными экранами, разделяющий главный салон и обеденную зону. В интерьерах широко использованы металл, дерево, ткани, текстурный камень, кожа и богатое дизайнерское освещение.

Силовая установка этой, возможно, одной из самых технически сложных моторных яхт, — два MTU 16V 4000 M63L по 3000 л.с., с которыми яхта может идти со скоростью 17 узлов. Запас хода составляет 5000 миль (12 узлов). Судно построено в соответствии с требованиями Lloyd's Registry + 100 A1 class.

Интерьер Vertigo, зона бара (справа виден занавес-водопад)

Изгиб линии борта, остекление корпуса, наклон форштевня — эта яхта удивительно красива



Откинутый транец практически удваивает площадь «пляжного клуба»



THE WORLD OF VAN DER VALK

TOGETHER WE ARE EXCELLENT

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



 CONTINENTAL
TWO



 CONTINENTAL
THREE



 CONTINENTAL
FOUR



 CONTINENTAL
FIVE



VAN DER VALK
CONTINENTAL YACHTS

Верфь | Industrieweg 47a | 5145 PD Waalwijk | +31 (0)416 651 562 | info@wimvandervalk.com | www.wimvandervalk.com

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



На гала-вечере в Форт-Лодердейле International Superyacht Society объявило победителей ежегодной премии Design & Leadership Awards 2016 («Лучший дизайн и лидерство в индустрии»).

International Superyacht Society было основано в 1989 году и уже в 26-й раз вручает эту престижную награду. Необычной статуэтки в виде земного шара и парящего остова яхты удостоиваются лишь те компании и персоны, чьи компетентность, лидерские качества и приверженность идее повышения стандартов строительства и обслуживания суперяхт поднимают яхтенную индустрию на новый уровень.

Победители в категории **«Успехи в индустрии»**

ПРЕВОСХОДСТВО В ОБЛАСТИ ИННОВАЦИЙ

Компания Triton Submarines (штаб-квартира во Флориде, США) выпускает подводные лодки, разработанные для использования на мегаяхтах

БИЗНЕСМЕН ГОДА

Джон Аллен, президент компании Quantum Marine Engineering — производителя систем стабилизации качки

ЛУЧШАЯ КОМАНДА

Капитан Билл Зинсер

ISS FABIEN COUSTEAU BLUE AWARD

Капитан Дэвид Томлинсон

ISS FABIEN COUSTEAU BLUE AWARD LEGACY TRIBUTE

Семья Кей Рибович

ЛИДЕРСТВО В ИНДУСТРИИ

Джонатан Бекетт, глава компании Burgess

Победители в категории **«Дизайн»**

ПАРУСНАЯ ЯХТА ОТ 24 ДО 40 М

Nikata (35 м, дизайн Nauta Design/Rolf Vrolijk, верфь Baltic Yachts)

ПАРУСНАЯ ЯХТА 40+ М

Unfurled (46 м, дизайн Germán Frers/Stirling & Co., верфь Vitters Shipyard)

РУС AWARD

Equanimity (91,5 м, дизайн Andrew Winch/Azure, верфь Oceanco)

Эту премию ISS учредило в 2016 году. В данной номинации представлены яхты, построенные согласно требованиям Passenger Yacht Code. Они позволяют размещать на борту крупных судов до 36 пассажиров, что особенно актуально для чартера

ЛУЧШИЙ РЕФИТ

Falcon Lair (68 м, дизайн Olesinski/Feadship, верфь Feadship)

ЛУЧШАЯ МОТОРНАЯ ЯХТА ОТ 24 ДО 40 М

Ironman (38 м, дизайн Stefano Righini/AKJ Design, верфь Benetti)

ЛУЧШАЯ МОТОРНАЯ ЯХТА ОТ 40 ДО 65 М

Atlante (55 м, дизайн Nuvolari Lenard/Gilles et Boissier, верфь CRN)

ЛУЧШАЯ МОТОРНАЯ ЯХТА 65+ М

Savannah (83,5 м, дизайн CG Design/Feadship/De Voogt NA, верфь Feadship)

ЛУЧШИЙ ИНТЕРЬЕР

Narvalo (33,1 м, верфь Nauta Yachts)





◆ **ИСПОЛНЯТЬ ВАШИ МЕЧТЫ** ◆
НАША ПРИВИЛЕГИЯ

Квартиры на Крестовском острове от 220 тыс.руб./м²

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

ПРИВИЛЕГИЯ
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

ЭЛИТНЫЙ ОБЪЕКТ
№1 В РОССИИ*

крестовский остров
вязовая
8



ПРИВИЛЕГИЯ

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

ЭЛИТНЫЙ ОБЪЕКТ
№1 В РОССИИ*

крестовский остров
вязовая
8

ИСПОЛНЯТЬ ВАШИ МЕЧТЫ НАША ПРИВИЛЕГИЯ

ПРИЧАЛ ДЛЯ ЯХТ И НАБЕРЕЖНАЯ, ТЕРРИТОРИЯ С ФОНТАНАМИ,
СЛУЖБА ПОРТЬЕ, WELLNESS-ЦЕНТР, ФИТНЕС-КЛУБ С БАССЕЙНОМ,
РЕСТОРАН И МУЗЫКАЛЬНЫЙ САЛОН, СУПЕРМАРКЕТ, ОТДЕЛЕНИЕ
БАНКА И ДЕТСКИЙ САД

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



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



*Победитель премии «Рекорды рынка недвижимости 2016» в номинации «Элитный объект №1 в России»

Русская кожа

Парфюмеры дома MEMO (Франция) продолжают уникальное путешествие в поисках вдохновения. Посетив северные края, они создали новый аромат для коллекции Cuir Nomades — «Русская кожа». Композиция аромата пестрит напоминаниями о России и Дальнем Востоке. Приход весны в этих краях, как абсолютное возрождение, когда каждая распускающаяся почка — победа, каждый новый цвет — блестящее зрелище, каждый аромат — чистый и цельный.

Эту невероятную живительную силу, обострение всех чувств MEMO воплотил в «Русской коже». Эфирные масла кедра, сибирской сосны, семян кориандра, розмарина, пачули, шалфея и мяты вызывают вспышку эмоций. Они самобытны и рождены в славянских землях, нетронутых человеком, и оттого по-настоящему чаруют.



Стиль технологий

Новогодние праздники — время подарков и исполнения заветных желаний. К этой зиме магазины Foxland подготовили коллекции теплых и уютных вязаных свитеров, шарфов и шапочек со скандинавскими орнаментами. В их пестром разнообразии можно выбрать для родных и друзей классические и современные модели, скроенные по последним лекалам мировой моды.

Кстати, помимо нее, в наше время важны и высокие технологии. Новинкой сезона стали стильные женские пальто с электроподогревом и полимерной мембраной RaftPro, которые защитят от промозглого ветра и сохранят драгоценное тепло даже в стужу.

Благодаря эргономичному дизайну и «дышащим» суперлегким тканям новые модели одежды EA7 станут идеальным подарком для спортсменов и любителей активного отдыха. В 2017 году Emporio Armani предложит своим поклонникам удлиненные пуховики, а также легкие куртки для городских и лыжных прогулок, способные выводить влагу и сохранять оптимальную температуру даже при больших физических нагрузках. А создать эффектный образ в стиле авиа-милитари позволит коллекция мужской и женской одежды и аксессуаров от Aeronautica Militare.

Встречайте Новый год в тепле, а магазины Foxland помогут сделать правильный выбор («Лисья нора», ТВЦ «СпортХит» и ТК «Юнимолл»).

В окружении танца

В Музыкальном театре им. К. С. Станиславского и Вл. И. Немировича-Данченко состоялось гала-открытие международного фестиваля современной хореографии «Context. Диана Вишнёва». Уже в четвертый раз создатель и идейный вдохновитель фестиваля прима-балерина Диана Вишнёва собирает в едином пространстве ведущие коллективы из России, Швеции, Нидерландов, Швейцарии, Канады и США, а также проводит финал конкурса молодых хореографов, творческие встречи, мастер-классы и кинопоказы. На мероприятии выступили труппы «Балет Мориса Бежара», Alonzo King LINES Ballet, «Танцевальный театр Люцерна», Ана Лагуна и Иван Ауцели в постановке Матса Эка, а также дуэт Дианы Вишнёвой и Орели Дюпон в постановке хореографа Охада Наарина «B/olero».

Во время недельного пребывания в Москве артисты передвигались по городу на роскошных седанах, предоставленных официальным партнером фестиваля — автомобильным брендом Genesis. Все преимущества премиальных авто удалось оценить и гостям гала-открытия, среди которых были Вика Газинская, Ксения Чилингарова, Василий Церетели, Маша Федорова, Рита Пушкина и другие.

Традиционно фестиваль посетило большое количество гостей — всех, кто трепетно следит за развитием современного балета



Новый G90 удивил даже искушенных владельцев автомобилей премиум-класса



Lürssen Project Jupiter

В октябре верфь Lürssen (Германия) спустила на воду судно проекта Jupiter (длина 123 м, ширина 20 м). Этот очень секретный пока проект разработали инженеры Lürssen, а внешним дизайном яхты занималась лондонская студия H2 Yacht Design. На ее счету такие яхты, как *Graceful* (82 м, Blohm + Voss), эксплорер *Ulysses* (107 м, Kleven), *Maryah* (125 м, Szczecinska).

Яхта выглядит эффектно и, несмотря на размеры, излучает некую спортивную задиристость. Обилие напоминающих океанскую волну арочных элементов, подчиненных некоему алгоритму, делает судно особенным и мгновенно узнаваемым. Вместе со щедрым остеклением надстройки они почти стирают границы между верхними палубами, формируя общий гармоничный внешний вид. Как сказал Джонни Хорсфилд, креативный директор H2 Yacht Design, смысл этих конструкций с центральными балконами в том, чтобы максимально впустить дневной свет в помещения, избежать засилья «слепых мертвых» коридоров.

За интерьерный дизайн отвечало тоже лондонское бюро March & White. Пишут разное: что интерьер эклектичный, современный и отличающийся вневременным стилем, неустаревающий, с высоко



↑
Project Jupiter
у причала верфи
на этапе завершения
достроечных
и отделочных работ

инновационной отделкой, безукоризненной детализацией и обилием морских мотивов... Для обеих команд дизайнеров Project Jupiter — это первый опыт работы с Lürssen.

О технических аспектах проекта также известно мало. Судно с корпусом из стали, надстройкой из легкого сплава и тиковыми палубами построено в соответствии с требованиями Lloyd's Registry. На борту предусмотрены вертолетная площадка, стабилизаторы качки Zero Speed, подводные огни, спортзал, лифт, бассейн, кинотеатр, гараж для тендера, «пляжный клуб», косметический кабинет... В общем, все то, без чего владелец подобной яхты обойтись не сможет.

Когда судно будет готово, оно официально войдет в число крупнейших яхт планеты.

В конце ноября корпус Project Jupiter водой доставили в Бремен на достройку, а сдача судна намечена на весну 2017 года.



BOOT 2017
21-29.01

Преданность делу ведет к успеху

Дизель-электрические немецкие экспедиционные яхты
с азимутально-поворотными колонками

Новая эра экспедиционного яхтостроения



Экономичность
Свобода планирования пространства
Автономная дальность хода до 8 000 морских миль
Надежность
Маневренность (360° независимого вращения движителей)



DRETTMANN YACHTS

Представительство Дреттманн Яхтс в России, Украине и странах СНГ

Россия, 197022 С.-Петербург
Песочная наб., 18а, 5н

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

o.rehbein@drettmann-yachts.com
www.drettmann-yachts.com

BREMEN · GERMANY · SINCE 1970



Звезды моря

Наступление нового года нужно праздновать со вкусом и размахом, ведь как его встретишь, так и проживешь. Для такого события в московский ресторан La Marée на Малой Грузинской завезли не только свежие морепродукты, но и звездную концертную программу.

В меню праздничной ночи — традиционные для La Marée морские деликатесы: крудо, тар-тары, сашими, устрицы, королевские крабы в сливочно-трюфельном соусе с черной икрой, а также салаты и карпаччо.

Подобные изыски дополняют обязательные блюда новогоднего торжества: «Оливье», «Сельдь под шубой» и «Мимоза». На горячее шеф-повар приготовит сибаса, филе говядины Россини с фуа-гра или утиную грудку с апельсиновым соусом и картофельными крокетами.

Официальным шампанским новогодней ночи станет Veuve Cliquot. Но если захочется разнообразия, то никаких ограничений: в стоимость билета включены любые напитки, а также лучшие хиты и личные поздравления от Стаса Михайлова, Любви Успенской и Александра Буйнова!



Сила преображения

Если изнуряющим тренировкам вы предпочитаете расслабляющий отдых и негу в спа, проведите день в загородном клубе Pride Wellness Club.

Клубный спа-центр запускает новые процедуры биоревитализации кожи. Из новинок — пилинг TRX33-терапия, а также биологически активный комплекс «Лаксавитар», который с помощью аппарата DermaPen (фракционная мезотерапия) попадает в глубокие слои кожи, омолаживает ее и разглаживает морщины.

Также специалисты Pride Beauty & Spa по результатам диагностики структуры волос и кожи головы готовы изготовить шампуни на основе профессиональной лечебной косметики ELIOKAP. Для ее создания используются растительные стволовые клетки, которые запускают регенерацию кожи и рост волос.

Помимо красоты физической, нельзя забывать о красоте душевной. Сотрудники спа-центра обучились искусству авторского массажа с эссенциальными маслами по методике доктора Рани Аль Анати — Aromatherapy. С его помощью можно улучшить гормональный фон, избавиться от бессонницы, депрессии и апатии. Для повышения эффективности аромомассажа доктор Рани прибегает к помощи огня. Теплом снимается мышечный спазм, улучшается кровообращение, происходит насыщение тканей кислородом. Более того, огонь, являясь мощной стихией, заряжает энергией и надолго очищает от негативных эмоций.

История рок-н-ролла

Вконце ноября в Москве состоялся предпремьерный показ нового документального фильма Джима Джармуша «Gimme Danger. История Игги и The Stooges», посвященного легенде рок-культуры Игги Попу и группе The Stooges. Эта кинолента о молодости рок-н-ролла и контркультурной революции 1960-х, лихих и оголтелых временах, когда Игги и сотоварищи крушили все на своем пути, полосовали себя стеклом на сцене, дрались со зрителями, создавая один из самых впечатляющих рок-н-рольных мифов. Иллюстрацией же старой дружбы и теплого признания Джима в любви к культовому коллективу стали редкие музыкальные записи, архивные сокровища и откровенные интервью.

Площадкой для закрытого кинопоказа послужил флагманский салон Audi City Moscow с его ультрасовременными экранами, способными отобразить весь модельный ряд немецкого бренда в цифровом формате и масштабе 1:1. Благодаря им шоу-рум в этот вечер превратился в настоящий кинотеатр. Здесь было все: стильная атмосфера, модная музыка от диджея Александры Федоровой, а также плеяда гостей, среди которых можно было встретить таких знаменитостей, как Светлана Бондарчук, Максим Суханов, Александр Скляр и др.

Мировая премьера фильма состоялась еще в мае в рамках Каннского кинофестиваля. В российский прокат фильм вышел 24 ноября. Успеете увидеть!

→
Стильная атмосфера предпоказа Gimme Danger ярко выделялась на фоне рок-н-рольного безумства The Stooges на экране



←
Вечер собрал самых верных поклонников хард-рока и знаменитого автомобильного бренда с четырьмя кольцами

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)

Amels Adventure 4008

Голландская верфь Amels, входящая в концерн Damen, представила новую суперяхту Damen Adventure 4008 (длина 142 фута). Она стала ответом на запрос клиентов получить яхту гораздо большей вместимости и грузоподъемности, нежели предыдущие модели.

Adventure 4008 — новейший продукт линейки Sea Axe. По словам Роуз Дамен, менеджера по продажам Amels, на рынке пока нет ничего похожего на Adventure 4008. Большинство яхт длиной 40–50 м не отвечают специфическим требованиям клиентов, которые не хотят идти на компромисс и обходиться без 30-футового тендера на борту, катера, развивающего скорость 60 узлов, подводной лодки, вертолета или спортивного самолета. Мало того что всё это (и не только это) легко помещается на Adventure 4008, такие заказчики, любители адреналина и активной жизни на природе, могут пригласить на борт семью, друзей и отправиться на поиски приятных приключений с полным комфортом и в окружении стильных интерьеров.

43 метра

При такой длине Adventure 4008 отличается гораздо большей вместимостью по сравнению с другими суперяхтами в диапазоне длины 40–50 метров

У Adventure 4008 тиковая вертолетная палуба (140 кв. м) для машины со взлетным весом до 3,7 т, много места для тендеров, водных и подводных аппаратов, других «игрушек». Мощности двигателей достаточно, чтобы разогнать корпус Sea Axe до 24 узлов. На яхте установлены стабилизаторы качки Zero Speed, судно имеет запас хода в 5000 миль и океанский класс мореходности. Как сказал Марк Вермюлен, один из директоров Damen, Adventure 4008 — надежная яхта с мореходным потенциалом для самых сложных условий. Также говорится об умеренном расходе топлива, небольшом экипаже, низких эксплуатационных расходах и несложном обслуживании.

Компоновка Adventure 4008 предусматривает пять двухместных кают, включая каюту владельца, просторную столовую и гостиную с панорамным видом на палубе мостика. Еще одна обеденная зона расположена на главной палубе, а нижняя отведена экипажу и служебным помещениям. При этом заказчик может выбирать компоновку главной палубы, стилистику отделки, набор развлекательных систем и даже дизайнера интерьеров.

Отлаженное производство позволяет построить Adventure 4008 за полгода с момента подписания контракта.



HEESEN YACHTS объявила о готовности нового сухого дока длиной 85 м, на строительство которого ушло всего 15 месяцев. Наряду с уже действующим 90-метровым эллингом это прекрасно оборудованное современное производственное помещение позволит верфи усилить присутствие в сегменте крупных суперяхт длиной до 80 м. В настоящее время на воде находится порядка 170 моторных яхт Heesen, а недавний успех высокотехнологичных флагманов Galactica Star и Galactica Super Nova еще больше повысил интерес рынка к продукции этого голландского бренда. Сейчас на Heesen строятся суперяхты для заказчиков из Германии, Монако, США и ОАЭ, а также достраиваются два проекта длиной 47 и 55 м, которые будут готовы к началу летнего сезона и доступны для приобретения.



MONTECARLOYACHTS

Future, Classic.



**РАССЛАБЬТЕСЬ.
И ОТКРОЙТЕ ДЛЯ СЕБЯ МИР**
monte carlo yachts

MCY COLLECTION | 65 | **70** | 76 | 80 | 86 | 105

Monte Carlo Yachts – молодая талантливая итальянская верфь расположилась недалеко от Венеции, в Монфальконе. Здесь работают профессионалы с большим опытом в яхтенной индустрии. Эта верфь со своими инновационными запоминающимися яхтами буквально ворвалась на яхтенный рынок, заняв крайне выгодное место среди люксовых яхт. Работа известных итальянских 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 яхт MCY отличные технические и мореходные характеристики, а также сниженный расход топлива. Огромный флайбридж яхт MCY, зона отдыха в кокпите и на носу – на португальском мостике – все организовано для того, чтобы вы наслаждались беззаботным отдыхом на воде. Сделайте выбор: модельный ряд состоит из 6 моделей от 65 до 105 футов.

Место встречи **Messe Düsseldorf, 21 – 29 января**, стенд №6 B27.

www.dream-yachts.eu



DREAM YACHTS

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

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



Гастрономический фейерверк

Для тех, кто любит вино лучших сортов, но не всегда стремится к высокой кухне, шеф-повар ресторана Le Restaurant Жереми Урюти разработал специальное меню, в котором собрал лучшие винные закуски. В нем большое количество блюд из фуа-гра, исключительно гурманская коллекция тар-таров, а также большой выбор сыров и мясных деликатесов, из которых можно самостоятельно собрать ассорти на свой вкус.

Первый раздел меню посвящен нежнейшей утиной печени: террин из фуа-гра с желе из красного вина и свежих ягод, салат с фуа-гра и малиновым соусом, рийет из утки с печенью и черным трюфелем и даже крем-брюле из фуа-гра. Больше полдюжины блюд, каждое из которых — олицетворение великой французской гастрономии.

Во втором разделе расположились карпаччо и тар-тар. Тонкими слайсами нарезаются гребешок с черной икрой, красные креветки с мильфеем из тропических фруктов. Вместе с каперсами и пармезаном мелко рубятся спизула, крабовое мясо, тунец, лосось или говядина. Если же хочется чего-то горячего, но не очень масштабного, стоит попробовать спаржу с яйцом пашот и сморчками или гратен из краба с луком-пореем.

Le Restaurant является частью виноторговой компании «Винотерра», поэтому один из главных козырей этого места — роскошная винотека. Здесь всегда можно найти бутылку любимого рислинга, бароло или шампанского. Возможность выбора из такого ассортимента — это праздник не только для вкусовых рецепторов, но и для свободолюбивой души!



Жить с видом на Кремль

Cloud Nine расположен всего в 900 метрах от Кремля. С верхних этажей открываются виды на Храм Христа Спасителя, Москву-реку и Третьяковскую галерею

Компания Vesper, специализирующаяся в премиальном сегменте клубной жилой недвижимости, представила новый проект класса de luxe — Cloud Nine. В названии проекта использована английская идиома, смысл которой можно передать словами «жизнь на седьмом небе».

Этому есть причина: компания тщательно продумала реновацию четырех зданий периода XIX–XX веков, выходящих фасадами на Большую Полянку и Старомонетный переулок. Эстетика внешних деталей проекта скрывает продуманные инженерные решения. Два внутренних двора Cloud Nine задумывались по образу площадей европейских столиц, где городская архитектура служит гостеприимным пространством под открытым небом. Они остались полностью пешеходными — это настоящие городские гостиные, украшенные мозаикой винных и золотых оттенков.

Архитектурная концепция проекта создана бюро «Цимайло, Ляшенко и партнеры». Интерьеры в квартирах Cloud Nine выполнены в стиле «индустриальный эко-шик». Их создал итальянец Массимо Йоза Гини, известный своими проектами с ведущими мировыми брендами — от Ferrari до IBM. Для всех жителей будет также доступна система онлайн-мониторинга качества воздуха, который проходит дополнительную систему очистки и становится сопоставим с горным или морским.

Продажи 45 квартир в камерном доме Cloud Nine уже начались



SUNSEEKER 116 YACHT

ЗАГЛЯДЫВАЯ В БУДУЩЕЕ!



НОВЕЙШАЯ 35-МЕТРОВАЯ МЕГАЯХТА
ЛЕГЕНДАРНОГО АНГЛИЙСКОГО БРЕНДА, КОТОРАЯ ОДИНАКОВО ВЕЛИКОЛЕПНА
КАК ПРИ ЛЕГКОМЫСЛЕННОМ ВОЯЖЕ КАННЫ – ПОРТОФИНО,
ТАК И ПРИ УВЛЕКАТЕЛЬНОМ ПУТЕШЕСТВИИ, НАПРИМЕР ИЗ МОНАКО ЧЕРЕЗ
СИЦИЛИЮ И САРДИНИЮ НА БАЛЕАРЫ, А ЗАТЕМ ОБРАТНО В МОНАКО.

ШОН РОБЕРТСОН,
ДИРЕКТОР ПО ПРОДАЖАМ SUNSEEKER INTERNATIONAL

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



Russia & CIS

Benetti Now

Так называется не конкретное судно, а линейка из нескольких моделей длиной более 50 метров, объединенных концепцией Superyacht Smart-Designed Custom. После года маркетинговых исследований, обсуждения идей и путей их решения, согласования подходов между техническим офисом и дизайнером Стефано Натуччи амбициозный проект презентовали в прошлом году на Monaco Yacht Show.

Линейку Benetti Now составляют суперяхты B164 (50 м), B192 (59 м), B214 (65 м) и B240 (73 м) из стали и алюминия. Идея состоит в том, чтобы строить лодки semi custom на основе заранее определенных «платформ» (уже испытанных эффективных корпусов, удовлетворяющих запросам владельца) с интерьерами «от кутюр», дающими высокую степень индивидуализации, при сокращенном вдвое построчном периоде.

Технически и финансово такой подход можно назвать революцией в яхтенной индустрии. В штаб-квартире группы в Виареджио эту революцию называют Smart-Designed Custom Series. Smart означает весь опыт Benetti, накопленный при строительстве более 350 яхт и в переговорах с сотнями клиентов на протяжении многих лет. Designed — эти яхты уже подготовлены в плане инжиниринга. Custom — высокий уровень персонализации. Series — яхты разработаны заранее, и существенные изменения в них не предполагаются.

Выбор дизайнера Стефано Натуччи для создания архитектуры яхт Now не случаен: его проекты играют ключевую роль в славной истории верфи. По словам Натуччи, работая над Benetti Now, с самого начала до финального штриха карандаша он делал то, что считал нужным, и Benetti получила то, что хотела. Все модели имеют разную архитектурную стилистику, но их объединяет чистота и плавность линий, рациональное распределение объемов, большие открытые участки на всех палубах. Интерьерами Benetti Now занималась британская дизайн-студия Redman Whiteley Dixon. Нет сомнений, что в этих яхтах будут воплощены все идеи и пожелания их владельцев. На модели B164 предусмотрено пять кают для десяти гостей: апартаменты владельца на главной палубе, гостевые каюты — на нижней. Для экипажа из девяти человек планируются помещения в носовой части судна.

Уже идет строительство корпусов моделей B164 (водоизмещение 499 рег. т) и B214.

→ Расположенная перед надстройкой над фордеком палуба с зоной отдыха (модель B164)

350
ЯХТ,

построенных Benetti, дали верфи огромный опыт создания технически совершенных, пользующихся высоким спросом судов

→ Зона отдыха — «пляж» в корме (модель B164)



ПРОДАЖА ВЕРТОЛЁТОВ. БИЗНЕС - ЧАРТЕР.



WWW.JETTRANSFER.RU

Bell
Helicopter®

ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО
В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ

ПЕТРОВСКИЙ ПР. 14/4
+7 812 962 68 00



Подводная лодка в Ирландском море

Инженеры, занятые в Ирландском море прокладкой подводного кабеля, получили изображения затонувшей подводной лодки времен Первой мировой войны. Давно потерянную немецкую подлодку обнаружили почти целой на дне у западного побережья Шотландии. Эта находка может раскрыть тайну, которая беспокоила историков в течение почти 100 лет.

Из отчетов того времени следует, что UB-85 была застигнута в надводном положении днем 30 апреля 1918 г. британским патрульным катером. К удивлению англичан, экипаж подлодки сдался без сопротивления, а потом лодка... затонула. На вопрос, почему лодка крейсировала на поверхности, ее командир ответил, что когда они всплыли ночью для подзарядки батарей, рядом появилось «странное животное». Оно было настолько крупным, что лодку сильно накренило...

По словам эксперта в области подводной археологии Иннеса Маккартни, известны минимум десяток английских и немецких подлодок, затонувших в Ирландском море. UB-85 была одной из 375 немецких субмарин, участвовавших в войне; 202 были потеряны во время боевых действий.

«Детали затонувшего судна подтверждают, что это лодка класса UB III: две таких были потеряны в этом районе — UB-85 и однотипная UB-82. Их можно было различить только по цифрам на рубке, которых давно нет. Пока водолаз не найдет шильдик верфи, ничего утверждать нельзя. Но мы приблизились к раскрытию загадки UB-85 и причины его гибели — будь то механическая неисправность или что-то, что объяснить сложнее», — сказал Маккартни.

На изображениях, полученных при помощи сонара, в районе кормы 45-метрового корпуса отчетливо видны разбросанные обломки.

Русская душа

Зима — это время согревающих душу посиделок с друзьями и близкими. Национальная кухня — один из лучших способов понять культуру народов. И вот, когда уже освоен традиционно семейный набор «блины-пельмени-оладушки», можно переходить к высокой кухне. Возможно, это удивит кого-то, но в Москве есть место, способное раскрыть подлинный дух русской кухни — сибирский ресторан «Чемодан».

Шеф-повар Ольга Ладзина рекомендует отведать этой зимой фирменный салат «Оливье», приготовленный по красноярскому рецепту 1897 года, оленину в кедровых орехах с соусом из молочных сосновых шишек и тельное из североенисейской стерляди с сырным соусом.

Прямые поставки рыбы, дичи, ягод и прочих деликатесов из Сибири, уникальные напитки, воссозданные по старинным рецептам XVII—XIX веков, а также живая музыка и стильный интерьер — ради этого стоит приехать в Москву нынешней зимой.



В главной роли

Любите ли вы кино, как любит его Škoda? В декабре прошлого года чешский автопроизводитель вместе с официальными дилерами марки в Санкт-Петербурге организовали «автоквест» под названием «Ленинград в главной роли».

Маршрут экипажей проходил по местам съемок легендарных советских фильмов: «Шерлок Холмс», «Мастер и Маргарита»,

«Собачье сердце», «О бедном гусаре замолвите слово». В этих знаменитых кинокартинах Ленинград играл одну из главных ролей, изображая и Лондон, и Москву, и уездный город N.

Škoda Superb последнего поколения обеспечили во время путешествия в историю скорость, маневренность и комфорт. Кстати, среди различных комплектаций

была и топовая версия Laurin & Klement, названная в честь основателей компании.

Финальным пунктом квеста стал «Ленинград Центр» — прежде самый большой кинотеатр Ленинграда, а ныне одно из самых модных шоу-пространств Петербурга. Новогодним подарком всем участникам стало яркое шоу «Фавориты Луны» на сцене «Ленинград Центра».



THE SPORTBRIDGE S72

EXPERIENCE THE EXCEPTIONAL®*



*Испытайте исключительное

ПРИХОДИТЕ И ПОЗНАКОМЬТЕСЬ С ЯХТАМИ PRINCESS НА ВЫСТАВКАХ В ЯНВАРЕ:

LONDON BOAT SHOW 6-15 ЯНВАРЯ 2017 – СТЕНД D160

BOOT DUSSELDORF 21-29 ЯНВАРЯ 2017 – СТЕНД 6 /B21

ЗАПИСЬ НА ОСМОТР ЯХТ И VIP-ПРИГЛАШЕНИЯ: +7 985 643 08 92 ДЕНИС НОВИКОВ

МОСКВА, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, МОНАКО:

NORDMARINE

+7 495 727 11 00

info@nordmarine.ru

КРАСНОДАРСКИЙ КРАЙ:

Наутика

+7 8617 71 34 24

САМАРА, ТОЛЬЯТТИ:

Волга Яхт Групп

+7 846 990 64 30

ИРКУТСК:

Яхт-клуб «Московский причал»

+7 902 171 38 40

ВОЛГОГРАД:

H2O

+7 8442 98 97 02

ХАБАРОВСК, ВЛАДИВОСТОК:

Яхт-клуб Laguna

+7 962 223 72 19


PRINCESS

PRINCESS YACHTS RUSSIA

УЗНАТЬ БОЛЬШЕ НА: WWW.PRINCESS.RU

Princess 62



Весной ожидается очередная премьера от британской верфи Princess Yachts. Новая Princess 62 придет на смену 60-футовой модели в линейке флайбриджных яхт.

В силуэте безошибочно угадывается стиль Princess, однако яхта также получила и новейшие дизайнерские решения, например масштабное остекление надстройки, достигающее до уровня палубы, и необычный дизайн бортовых иллюминаторов: вместо привычного прямоугольника появился трапециевидный «плавник».

Совершенно по-новому решен и флайбридж. Впереди, справа от двухместного поста управления, — динетта с круглым столом и С-образным диваном (трансформируется в лежак). В центре — бар и большая обеденная зона, а в корме, как на более крупных моделях Princess, устроен еще один лежак для загорающих.

В салоне, как и на флайбридже, две диванные зоны: кормовая, напротив камбуза, больше подходит в качестве столовой; вторая (с кофейным столиком) возле поста управления и напротив медиацентра может стать уютной гостиной, тем более что отсюда открывается лучший вид на воду.

На нижней палубе находятся мастер-каюта от борта до борта, VIP-каюта в носовой части и двухместная гостевая по правому борту. Каждая оборудована собственной ванной комнатой, а в корме предусмотрен еще и отсек экипажа на двоих с отдельным входом из кормового кокпита.

В качестве моторной установки предлагаются двоянные двигатели Volvo Penta D13 суммарной мощностью 1800 л.с., которые обеспечивают максимальную скорость 32 узла. Опционально можно установить пару MAN по 1200 л.с. каждый, что позволит разогнаться до 36 узлов.



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина
63 ф (19,34 м)

Ширина
16 ф (5,03 м)

Двигатели
2 × MAN V8 (1200 л.с.);
Volvo Penta D13
(900 л.с.)

Максимальная скорость
36 узлов

ОСОБЕННОСТИ

- Новая концепция флайбриджа
- Высокая скорость
- Просторные каюты

CANALI.COM




CANALI
1 9 3 4

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



ВЫСТАВКА VENE BÂT 2017
в Хельсинки соберет под одной крышей
всех любителей водного туризма
Финляндии. С 10 по 19 февраля
в павильонах выставочного центра
Messukeskus посетителям покажут
более 600 судов разных типов:
от весельных лодок до моторных
и парусных яхт. Для любого
маломерного судна и его владельца
здесь найдется все необходимое:
моторы, бортовая навигационная
и развлекательная электроника,
паруса, мачты, такелаж, мебель,
экипировка и многое другое.



Princess Inside —
 шесть фильмов
 о мастерстве
 британских
 строителей яхт

Взгляд изнутри

Британская Princess Yachts подготовила серию из шести фильмов, в которых специалисты верфи знакомят нас с основными этапами работы по созданию моторных яхт в Плимуте. Видеоролики Princess Inside стали иллюстрацией той любви и уважения к делу, с которыми инженеры верфи выполняют свою работу — будь то создание стильных интерьеров, формование стеклопластикового корпуса или монтаж сложнейшей электрики. Сразу становится понятно, что девиз «Внимание к деталям» — это не просто красивая фраза. За этими словами скрываются каждодневный самоотверженный труд 2500 специалистов, которым во время выставки в Каннах на стенде Princess была посвящена даже отдельная инсталляция — 2500 бумажных ветряных мельниц. Вращаясь на ветру, они символизируют созидательный труд каждого работника компании.

Совсем скоро русскоязычную версию фильма обещает представить на канале YouTube официальный представитель верфи в России — компания Nordmarine.

Foiler 41

Прототип этой лодки на подводных крыльях был впервые показан на боат-шоу в Дубае еще в 2014 году, но только сейчас появилась возможность запустить ее в серию. Компании-разработчики — швейцарская Hydros Innovation и Enata Industries из ОАЭ — после участия в сентябрьском Monaco Yacht Show наконец получили три заказа на ее строительство.

«Первые три корпуса уже проданы, кроме того, у нас есть серьезный запрос на Pro-версию этой модели — для использования в качестве патрульного судна или для спортивной рыбалки, — комментирует Корнелиус Кистлер, придумавший концепцию Foiler 41. — С убранными крыльями лодка может легко маневрировать

и швартоваться на малом ходу, а в выдвинутом состоянии они поднимают корпус над водой на полтора метра».

В режиме движения на крыльях гидродинамическое сопротивление резко падает, за счет чего расход топлива снижается на 30%, а лодка разгоняется до 45 узлов. Управление пропульсивной установкой и крыльями автоматическое, что позволяет рулевому полностью сконцентрироваться на управлении. Как заявляют создатели Foiler 41, лодка может быть оборудована по высочайшим стандартам и кастомизирована в соответствии с запросами заказчика. Сейчас Foiler 41 доступна в трех вариантах планировки кокпита и палубы: GT (для отдыха на воде), Tender (с закрытым кокпитом типа «лимузин») и Pro (открытый кокпит).

45

узлов

развивает Foiler 41
 в режиме движения
 на подводных
 крыльях.

О мощности
 и марке двигателей
 информации пока
 нет



PRESTIGE 630

Гармония пространства «open space»

Невероятно просторный и комфортабельный.
Главный салон с видом 360° и минибаром при входе.
Флайбридж размера XXL, индивидуальный доступ
в каюту владельца.

Новый Prestige 630 – это 63 фута вашего идеального
комфорта на борту.



PRESTIGE®

LUXURY MOTOR YACHTS

FLYBRIDGE COLLECTION NEW 560 500 450 420
COUPE COLLECTION NEW 560S 500S 450S 420S
YACHTS DIVISION 750 680 NEW 680S NEW 630 NEW 630S

www.p-y.ru



PRESTIGE
YACHTS

Эксклюзивный дистрибьютор яхт PRESTIGE

Москва, Волоколамское шоссе, 97
+7 (495) 780-44-44

Azimut 50 Fly

В январе на boot Düsseldorf компания Azimut Yachts представит новый Azimut 50 Fly. Как подчеркивают на верфи, это не «косметическое» обновление популярной модели, дебютировавшей в Каннах осенью 2014 года, а полностью переработанная концепция интерьера и планировки помещений.

До премьеры верфь не обнародовала полный список нововведений, однако по первым фотографиям уже можно многое понять. Главное, что поменялось, — положение камбуза. Раньше он располагался только на нижней палубе, и хотя в целом планировка яхты была удачной, именно этот момент не всем нравился. В процессе подготовки приходилось отрываться от компании в салоне, к тому же кухня отнимала полезную площадь у кают. В обновленной версии Azimut 50 Fly камбуз — наверху, слева от поста управления, где раньше была столовая. Решение логичное, учитывая, что на борту и так уже две обеденные зоны — в кокпите и в кормовой части салона. Таким образом, вся нижняя палуба теперь отдана только под каюты.

Впрочем, кроме них, внизу появилось еще и подсобное помещение. В нем удобно размещаются стиральная/сушильная машины, шкаф и другие полезные дополнения для комфорта на борту по выбору заказчика. Возможно, будут и другие опции планировки. Что касается новой концепции интерьера, то вариантов отделки будет несколько — в светлой и темной гамме, но все они объединены лаконичными линиями с одновременным использованием разнообразных фактур и оттенков, в том числе нескольких видов древесины.

Внешне яхта останется такой же и сохранит свои главные преимущества: масштабное остекление надстройки, достигающее в кормовой части до уровня палубы, и огромную площадь открытых зон отдыха. Их три: просторный кормовой кокпит, комфортабельный «пляж» на носовой палубе с лежаком для загорания и диваном и, конечно, флайбридж — один из самых больших в классе. По желанию заказчика его можно оснастить складным тентом или хардтопом с открывающимся люком в центральной части.

Пропульсивная установка — два дизеля Volvo Penta D11 с приводом на гребной вал, позволяющих лодке развивать скорость до 32 узлов.

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина
51 ф (15,74 м)

Ширина
15 ф (4,67 м)

Двигатели
2 × Volvo Penta D11
(670 л.с.)

Максимальная скорость
32 узла

Обеденная зона теперь находится в кормовой части салона

Камбуз в новой версии расположен на главной палубе

Мастер-каюта шириной от борта до борта с новым интерьером

ОСОБЕННОСТИ

- Новый интерьер
- Камбуз на верхней палубе



W WEST NAUTICAL



*Наслаждайтесь моментом,
все остальное мы возьмем на себя*

WEST NAUTICAL

- БРОКЕРАЖ покупка и продажа яхт в России и Европе
- ЧАРТЕР аренда яхт по всему миру, индивидуальная разработка маршрутов
- МЕНЕДЖМЕНТ полный спектр услуг по управлению Вашей яхтой

www.westnautical.ru | sales@westnautical.com



РОССИЯ

Москва, Ленинградское шоссе 39/7
Royal Yacht Club
+7 965 233 0151

FRANCE

Antibes, Avenue du 11 Novembre,
Residence Du Port Vauban
+33 755 80 84 90

UK

Baltic Place, South Shore Road
Newcastle, NE83AX
+44 191 478 9920

Fairline. Новая глава



Британская верфь Fairline Yachts, недавно открывшая новую главу в своей почти полувековой истории (юбилей будут праздновать в июле), продолжает активно развивать и трансформировать свой флот.

Новый дизайнер — всемирно известный Альберто Манчини, — наряду с разработкой новых моделей линейки (ближайшие премьеры — Squadron 53 и Targa 63 GTO), вносит изменения и в остальные яхты

модельного ряда. Делается это для того, чтобы постепенно привести дизайн всей линейки «к одному знаменателю» и внести актуальные дополнения в давно существующие модели.

Недавно изменения коснулись двух «старших» моделей яхт флайбриджной линейки Fairline: Squadron 78 и Squadron 65. Обе получили новую конфигурацию открытой зоны отдыха на носовой палубе. Вместо обычных лежаков для загора

появилась полноценная трансформируемая лаунж-зона с диваном, столом, лежаками и складным тентом.

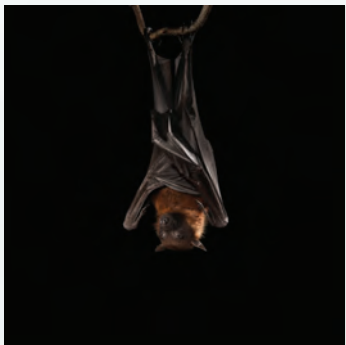
Кроме того, для обеих моделей разработан новый формат остекления корпуса. Как и на новой Targa 63 GTO, существенно увеличится площадь окон нижней палубы, а гостевые каюты станут более светлыми. Все нововведения уже готовы к внедрению, и следующие корпуса Squadron 65 и 78 будут выпускать уже в новой конфигурации.



Кафе в квадрате

В непосредственной близости от Московского Кремля открылось элегантное современное кафе Rombus. К удовольствию гостей, творческой команде поваров удалось создать первоклассную кухню, «замешанную» на традициях французских рецептов и «приправленную» свежими авторскими идеями.

Однако чтобы привлечь к себе внимание избалованной публики, сегодня рестораторам, наряду с оригинальным меню, нужно задумываться и об уникальных интерьерах. По этой причине их оформлением в Rombus занималось бюро Mia Karlova Interior Design, которое наполнило пространство графикой линий и форм. Интерьер кафе создан на контрасте минимализма (текстур бетона и цемента) с привычной роскошью бархата, латуни и зеркал. Ироничным акцентом здесь стал арт-объект — осьминог от московской студии «Небесные Рыбы». Декоративные панели, выполненные в эстетике Виктора Вазарели, объединили в себе основные геометрические мотивы и легли в основу названия заведения.



КОМФОРТ —
ПОНЯТИЕ ОТНОСИТЕЛЬНОЕ.

МЫ ДЕЛАЕМ ЕГО АБСОЛЮТНЫМ.

Absolute Navetta 52

УБЕДИТЕСЬ В ЭТОМ

НА СТЕНДЕ 6B28 В 6 ПАВИЛЬОНЕ С 21 ПО 29 ЯНВАРЯ НА BOOT DUSSELDORF.



REACHING FOR THE
ABSOLUTE
IN RUSSIAN FEDERATION



**POLAR
STAR**
yachting agency

Яхтенное агентство "Polar Star" —
дистрибьютор моторных яхт Absolute
на территории Российской Федерации
+7 (812) 409-10-07
info@polarstar-nautical.ru
www.polarstar-nautical.ru
www.absoluteyachts.ru



Sunseeker Manhattan 66

Вслед за успехом модели Sunseeker Manhattan 52, показанной осенью на Cannes Yachting Festival и уже получившей заказов на £ 30 млн, верфь Sunseeker International представляет еще более крупную новинку в линейке яхт с флайбриджем. Дебют Manhattan 66 состоится в январе на London Boat Show.

Основные акценты, сделанные при создании модели, — максимум места и возможностей для развлечений. А кроме того, панорамный вид как с верхней, так и с нижней палубы: бросается в глаза мощное остекление надстройки и корпуса. Сам корпус — новая разработка; как заявляет верфь, в него заложен высокий скоростной и мореходный потенциал, большой объем помещений и возможность их гибкой планировки. Большой салон с двухместным постом управления и диваном у ветрового стекла можно еще увеличить, «отправив» кухню на нижнюю палубу, но стандартная версия выглядит оптимальной: камбуз располагается в кормовой части салона, что удобно для сервировки еды и напитков как в самом

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина
68 ф (20,81 м)

Ширина
17 ф (5,26 м)

Двигатели
2 × MAN
(1000/1200 л.с.);
Volvo Penta IPS1200
(900 л.с.)

Максимальная скорость
34 узла

Стоимость в Европе
от £ 1 479 000

ОСОБЕННОСТИ

- Четыре каюты
- «Пляжный клуб»
- Вали или IPS

салоне, так и в кормовом кокпите (опционально там можно разместить барную стойку). Еще одна открытая зона отдыха — на носовой палубе — оснащается не только лежаком, то также отдельным диваном и тиковым столом. А на флайбридже округлый диван с перекидной спинкой располагается в центре, разделяя верхнюю палубу на две функциональные зоны. Наконец, есть еще и «пляжный клуб» в корме с барбекю, откидным сиденьем, «дождевым» душем и опускающейся на гидравлическом приводе платформой, удобной для купания и размещения большого тендера (Williams 385 Jet RIB). Здесь же, на транце, находится вход в двухместный отсек экипажа (или обширную кладовую). Кают для пассажиров на борту сразу четыре! Носовая VIP-каюта, две гостевые по бортам и мастер-апартаменты во всю ширину корпуса с отдельным входом из салона — эта особенность впервые встречается на яхтах Sunseeker таких размеров. Manhattan 66 оснащается двумя двигателями MAN мощностью по 1000 или 1200 л.с. с приводом на вал либо днищевыми колонками Volvo Penta, позволяющими развивать скорость до 34 узлов. Опционально яхта оборудуется плавниковыми стабилизаторами качки.



→
Двери между салоном и кормовым кокпитом убираются полностью

←
Флайбридж — один из самых больших в классе



Новый Squadron 53.
Премьера в начале 2017 года.



SQUADRON 53*:

НОВЫЙ ДИЗАЙН ОТ ALBERTO MANCHINI
16 ВАРИАНТОВ ЦВЕТОВОГО РЕШЕНИЯ КОРПУСА И ИНТЕРЬЕРОВ
ПАНОРАМНОЕ ОСТЕКЛЕНИЕ САЛОНА И КАЮТ
ТРЕХ- ИЛИ ЧЕТЫРЕХКАЮТНАЯ ПЛАНИРОВКА НИЖНЕЙ ПАЛУБЫ
ДВА ВАРИАНТА РАСПОЛОЖЕНИЯ КУХНИ
LOUNGE В НОСОВОЙ ЧАСТИ ЯХТЫ
ГИДРАВЛИЧЕСКАЯ КУПАЛЬНАЯ ПЛАТФОРМА (до 500 кг)
СИСТЕМА СТАБИЛИЗАЦИИ КАЧКИ

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



Доктор кто?

В Москве на Гоголевском бульваре открыло двери новое кафе Semifreddo Group — Dr. No. Паназиатскую кухню заведения поставил шеф-повар из Индии Раджеш Тхаплиял, который более 5 лет живет в Москве и хорошо известен по таким проектам, как рестораны Ginko, «Сейджи» и Buddha Bar Moscow.

В меню Dr. No соединились современные и аутентичные кухни Китая, Индии, Таиланда и других стран Юго-Восточной Азии. Шеф подготовил авторские блюда: вьетнамский спринг-ролл с креветкой, хрустящую курицу Dr. No, тайский салат из говядины с личи, ассирийский люля-кебаб, чар сиу с пак чой, а также блюда на японском гриле робата: цыпленка тандури с мятным чатни и свиные ребра барбекю по-корейски.

Кулинарному изобилию вторит роскошный интерьер кафе. Дизайн Dr. No выполнен бюро «Геометрия» под руководством архитектора Ирины Глик, чьи интерьеры не раз появлялись на страницах глянцевого издания. Кстати, в кафе существует и закрытый клуб, карты для входа в который выдает сам владелец. Любопытно, не так ли?

Желанный старт

Открытие зимнего сезона для всех любителей горнолыжного спорта — событие долгожданное и по-настоящему значимое. По такому случаю 10 декабря в «Горнолыжном Клубе Целеево» состоялось яркое торжество с поднятием флага, показательным спуском по склону лыжников с горящими факелами, а также гламурным турниром по горным лыжам и сноуборду среди детей, мужчин и женщин.

Также клуб провел тематический праздник, дресс-код на который предполагал стразы, меха и женские прически в стиле 1960-х годов. Для создания ретроатмосферы каждый смог принять участие в увлекательном квесте

по мотивам художественного фильма «Розовая Пантера» и постараться найти утерянный розовый алмаз, способный ослепить каждого! Подсказки и правила игры предоставляли гостям сразу при входе в клуб.

Напомним, что «Горнолыжный Клуб Целеево» — единственный в России курорт, работающий по системе клубных карт. Здесь круглосуточно можно наслаждаться катанием без очередей и ограничения времени. К услугам гостей четыре склона разной сложности, открытый каток, снеговая трасса, трасса для беговых лыж, тюбинговая трасса и т. д.

Ведите активный образ жизни, тренируйтесь и будьте первыми в этом сезоне!



МОТОРНАЯ ЯХТА MSCY 105 — флагман итальянской верфи Monte Carlo Yachts — получила престижную награду Best of the Best 2016 от всемирно известного журнала Robb Report как лучшая яхта длиной от 100 до 195 футов. Для верфи это поистине успех: ажиотаж и победа в конкурсе сразу после американского дебюта на выставке в Форт-Лодердейле говорят о том, что компания движется в правильном направлении. К этому моменту 32-метровая MSCY 105 уже завоевала ряд международных наград за инновации и уникальный дизайн.





НАДЕЖНОСТЬ, РЕНТАБЕЛЬНОСТЬ И ЭФФЕКТИВНОСТЬ У ВАС НА СЛУЖБЕ



Greenline 33



Greenline 40



Greenline 48

Greenline SeaClass

Greenline OceanClass



Greenline 33



Greenline 36



Greenline 40



Greenline 48



OceanClass 57



OceanClass 70



OceanClass 88

Санкт-Петербург
Nord Star Yachting
+7 921 412 83 58
maxim@nord-star.com

На сайте верфи работает configurator
Factory Direct Sale
www.greenlinehybrid.com

Самара
«Азимут Поволжье»
+7 902 290 99 21
samara@greenlinehybrid.ru



Azimut S7

На 2017 год у Azimut Yachts запланирована масштабная премьера, которая может изменить все правила в сегменте спортивных яхт. 70-футовая новинка Azimut S7 — это свежий дизайн и новейшие технологии. Корпус и надстройка выполнены с широким применением углепластика в конструкции, что позволяет снижать вес и добиваться высоких скоростей без излишней энерговооруженности. Яхта будет оснащаться тремя пропульсивными установками Volvo Penta IPS1050 по 800 л.с. с днищевыми колонками и по расчетам сможет развивать скорость до 34 узлов.

Легкая и прочная карбоновая конструкция также позволила пересмотреть концепцию остекления надстройки: теперь здесь вообще нет силовых стоек, учитывая, что площадь остекления очень велика, а его очертания весьма необычны.

Типичная черта спортивных яхт — огромный кормовой кокпит. На Azimut S7 здесь разместились обширный трансформируемый лежак для загора, обеденная зона и большой бар. Удивляет размерами и расположенный как раз под кокпитом гараж, где помещаются тендер и гидроцикл.

В закрытом салоне — формальная столовая, двухместный пост управления, камбуз и медиацентр. На нижней палубе — четыре каюты плюс двухместный отсек экипажа. Просторная мастер-каюта с отдельной гардеробной отличается еще и необычным диагональным расположением мебели. Новый подход к интерьеру замечен во всех помещениях яхты; интересно, что на этот раз им занимался не легендарный Карло Галеацци, создающий интерьеры яхт Azimut уже не первый десяток лет, а дизайнер Франческо Гуида.

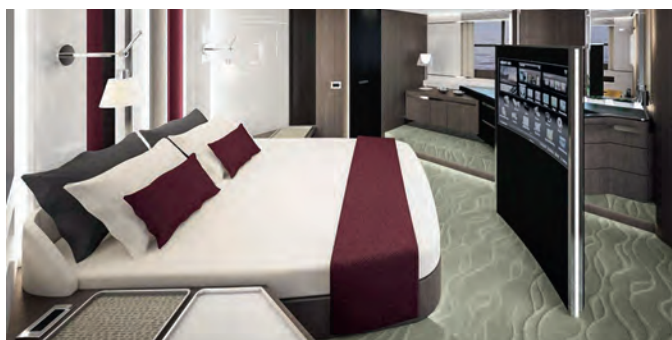
Что касается архитектуры, то Azimut S7 может быть выполнен как в чисто спортивной версии с открывающимся над салоном прозрачным хардтопом, так и в версии Sport Fly — с компактным флайбриджем.



↑
Открытая
обеденная зона
в кормовом кокпите

→
Интерьер салона
главной палубы

↓
Необычное
диагональное
расположение
мебели
в мастер-каюте



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина
70 ф (21,30 м)
Ширина
17 ф (5,30 м)
Двигатели
3 × Volvo Penta
IPS1050 (800 л.с.)
**Максимальная
скорость**
34 узла

ОСОБЕННОСТИ

- Новая концепция интерьера
- Гараж для тендера и гидроцикла
- Четыре каюты

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



SELENE 92

Guido de Groot design



Selene 92 Ocean Explorer

Судно представляет собой вершину дизайна экспедиционных яхт и функциональности.

В нем сочетаются изящество и высокая мореходность, позволяющая яхте ходить в океане.

С двумя двигателями MTU по 475 л.с. Selene 92 Ocean Explorer развивает круизную скорость 11 узлов при запасе хода около 3500 миль.

Такие качества дают почти абсолютную свободу в акваториях, практически недостижимых для многих других яхт. При этом все, кто находятся на борту, пребывают в полном комфорте.

YOUR DREAM  OUR COMMITMENT

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



Элита спорта

Звездам спорта из-за непрерывных сборов, командировок и соревнований в различных уголках планеты приходится нелегко. И тем приятнее вернуться в родной дом и насладиться желанным отдыхом в самом центре Северной столицы. Российский хоккеист и один из самых ярких игроков НХЛ Артемий Панарин поступил именно так — он приобрел квартиру в жилом комплексе «Привилегия» на Крестовском острове.

«Я выбрал ЖК "Привилегия" за то, что в этом комплексе покупаешь не просто жилье, а всю необходимую инфраструктуру, которая очень friendly, — поясняет свой выбор Артемий. — Не нужно куда ехать, а в межсезонье будет очень комфортно готовиться к матчам: у меня в доме всё на расстоянии вытянутой руки».

К этому времени группа компаний «Еврострой» приступила к финальному этапу строительства комплекса и ведет декоративные работы.

Звезды детям

Благотворительный фонд Александра Кержакова «Звезды детям» устроил новогоднюю сказку. На гала-вечере «Снежная королева» в Государственной резиденции К-2 в Санкт-Петербурге семье Кержаковых удалось собрать для нуждающихся детей более 15 млн рублей.

На благотворительном аукционе звезды российской эстрады и известные бизнесмены приняли участие в розыгрыше самых необычных лотов. Лот — эксклюзивная экскурсия в «Арсенал» Государственного Эрмитажа и встреча с его директором Михаилом Пиотровским — ушел за 2 млн рублей. Полтора миллиона заплатили за уикенд на итальянской вилле с певцом

и виноделом Аль Банно, а вечер в компании Деда Мороза Михаила Боярского ушел с молотка за 3,5 млн рублей.

Подводя итог вечера, организаторы Александр и Милана Кержаковы поблагодарили гостей за участие и закружились в танце, а Вадим и Наталья Тюльпановы поддержали молодую пару. Кстати, среди гостей было немало знаменитостей: Николай Басков, чета Жирковых, игроки футбольного клуба «Зенит» и другие известные персоны.

Напомним, что на попечении фонда сейчас более 200 детей, оказавшихся в трудной жизненной ситуации. За полтора года с момента создания БФ «Звезды детям» собрал свыше 43 млн рублей и помог более 700 ребятам.



Остров вкуса

На острове Пхукет открывается сезонный рор-уп ресторан, где каждую неделю по пятницам и субботам один из звездных шеф-поваров Banyan Tree Phuket устраивает свой кулинарный перформанс. Среди обозначенных тем — классика итальянской кухни, блюда французской кухни с самым утонченным вкусом, марокканская экзотика, а также лучшие закуски из мяса.

Удивлять гостей в этом сезоне будут Альфонсо де Ла Дехеза, работавший в одном из лучших ресторанов мира — испанском El Bulli с тремя звездами Мишлен, а также его коллеги Моанг Саппенерм и Креатон Катержар. Место встречи — открытая терраса обновленного этой осенью ресторана Saffron, время — с 19:30 до 21:00.

Targa®

The 4x4 of the sea

КОПИЙ МНОГО, ОРИГИНАЛ ОДИН



Яхтенное агентство "Polar Star" —
дистрибьютор катеров Targa
на территории Российской Федерации
+7 (812) 409-10-07
info@polarstar-nautical.ru
www.polarstar-nautical.ru
www.targa.ru

**POLAR
STAR**
yachting agency

Модельный ряд:

23'

25'

27'

30'

32'

35'

37'

44'

Хорошо, что современные большие и комфортабельные круизеры теперь оборудуют стабилизаторами качки

ПЛАТА ЗА КОМФОРТ



ДЭВИД МАРШ:

Наш аппетит в отношении комфорта на борту яхты не знает границ. Но как поведут себя этикие плавучие хоромы на волнении?

На борту больших круизеров наше стремление к комфорту не знает предела. Еще каюту, гироскоп для умерения качки, хардтоп, манерный тендер, льдогенератор на каждой палубе (не такое уж и излишество)... За все это приходится платить, помимо денег, лишним весом: невозможно сделать лодку шире и выше, втиснуть в нее кучу оборудования и ожидать, что водоизмещение почти не изменится. Да, вакуумная инфузия позволяет сэкономить на корпусе за счет заметного снижения содержания смолы в композитных конструкциях. Но, по словам тех же строителей, наши аппетиты продолжают расти, и верфи вынуждены постоянно придумывать что-то еще.

Конечно, это не относится к водоизмещающим яхтам, но дизайнер типичной глиссирующей лодки, развивающей тридцать и более узлов, допустив лишний вес, соответственно, должен использовать дополнительную мощность, чтобы не потерять скорость.

Я слегка обобщаю, но по большому счету для увеличения вместимости глиссирующие корпуса с плоскими участками днища раздуваются. Там, где прежде применяли «глубокое V», килеватость становится умеренной. Не в зоне форштевня с высокими ударными нагрузками, а в районе миделя и кормовой части. Утвержде-

ние, будто при одинаковой килеватости в носу широкая и узкая лодки будут одинаково проходить волну, ошибочно: широкий корпус даже с килеватостью носовой секции 45° будет иметь большее сопротивление.

Эволюционные процессы не всегда бросаются в глаза, но сравните 10-тонную Fairline Targa 48, построенную в период с 1996 по 2002 г., с 13-тонной Targa 48, выпущенной в 2013 г. Разница заметна, а если встать к штурвалу — она поражает.

Снижение килеватости имеет ряд последствий. Для обводов в корме оно приводит к увеличению подъемной силы на днище, ускоренному выходу на глиссирование и повышению скорости (естественно, на спокойной воде). В то же время наиболее эффективные сегодня в плане расхода топлива обводы лодок, которые мы тестировали, подобны тем, что используют Hutton и Windy. У этих лодок на большей части корпуса до транца неизменное «глубокое V». То есть, как видим, в этом вопросе не все так просто.

Более очевиден эффект снижения крена в циркуляции. Когда типичная глиссирующая лодка входит в поворот, сначала у нее заметен легкий дрейф. Относительно плоское днище наклонено под меньшим углом, проскальзывание заметнее, давление на днище наружного борта понижено, и подъемная сила (ее вектор перпендикулярен пластине) уменьшается. Результат — меньший угол крена в поворотах по сравнению с килеватыми корпусами.

Есть и другой эффект, хотя он кажется противоречащим природе. Лодки с более плоскими обводами, как правило, больше подвержены бортовой качке, и современные стабилизаторы качки, гироскопические и плавниковые, здесь весьма востребованы. Представьте себе плавущую коробку из-под обуви — предельный случай плоского днища. Интуитивно мы понимаем, что в состоянии покоя это сооружение обладает высокой устойчивостью и будет сопротивляться воздействию внешней силы, приложенной выше ватерлинии (например, при перемещении экипажа с борта на борт или боковом ветре). Однако когда такой корпус-параллелепипед встречается с боковой волной и накрывается, его плавучесть (подводный объем) быстро падает, поскольку большие объемы смещены к бортам «коробки». В противоположность этому у корпуса с обводами «глубокое V» большая часть подводного объема находится ближе к диаметральной плоскости; такой корпус накрывается медленнее и более плавно возвращается в исходное положение.

Таким образом, именно форма корпуса с ее распределением объемов — причина увеличения крена лодки при боковой волне или в циркуляции. И хорошо, что современные большие и комфортабельные круизеры теперь оборудуют стабилизаторами качки. А вы что думаете? **MBY**



VENE BÅT

Messukeskus Хельсинки

10.-19.2.2017

*Крупнейшая выставка
катеров и яхт в Северной
Европе*



Самый большой выбор лодок!

Совершите поездку в Хельсинки и найдите свою лодку. Всего в нескольких часах езды от Санкт-Петербурга вы найдете более 600 наименований различных судов представленных на выставке, от небольших прогулочных до роскошных круизных. Целый зал приманок и катеров, отведен специально для рыбаков!



Время работы

11-12, 18 Февраля: 10:00- 18:00
13 - 17 Февраля: 11:00- 20:00
19 Февраля: 10:00- 17:00

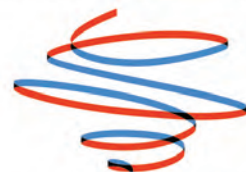
lodkaexpo.ru • venemessut.fi/Russian



Main partner



Commissioned by



Messukeskus

После внедрения днищевых колонок IPS и Zeus столь же мощного прорыва в секторе пропульсивных установок пока не наблюдается

КУРИЦА ИЛИ ЯЙЦО?



ЗАРИЙ ЧЕРНЯК:
Что меняется, а что остается неизменным в процессе проектирования и строительства яхт?

Зададимся вопросом: как происходит развитие индустрии моторных яхт? Как и в какой последовательности появляются и воплощаются новые идеи? Сначала предлагают новое оборудование и для него создают корпус? Или наоборот?

Движение идет одновременно в нескольких направлениях. Дизайнеры, занятые архитектурным обликом яхт, предлагают новые формообразующие линии и внешние функционально важные элементы. Так, в последнее время стало модным наделять надстройки остеклением большой площади; все чаще появляются яхты типа RPH (Raised Pilothouse), отвесные форштевни (axe bow) и откидывающиеся бортовые балконы; закрытия кормовых ангаров в горизонтальном положении образуют «пляж» и т. д. Все это можно считать трендами последнего десятилетия, и таких новаций немало.

Интерьерный дизайн радует не меньше. Помимо мастеров, давно специализирующихся на оформлении яхтенных помещений, в этот бизнес пришли со своими идеями «береговые» дизайнеры и даже известные кутюрье. В итоге сегодня наблюдается буйство стилей, чистых и смешанных, при том, что концепция любого интерьера остается подчиненной задаче комфорта владельца яхты.

Что касается технического оснащения яхт, то после внедрения днищевых колонок IPS и Zeus столь же мощного прорыва пока не наблюдается. Зато беспрерывно появляются интересные и полезные новинки навигационной, бытовой и развлекательной бортовой электроники, системы, механизмы и устройства, благодаря которым управление яхтой и пребывание на ней приближаются к формату «чистого удовольствия» — опять для владельца.

Меньше инноваций в области гидродинамики. Хотя здесь следует отметить такие внедрения, как корпуса переходного режима движения FDHF (Fast Displacement Hull Form) и D2P (Displacement to Planning), крыльевые устройства в корме, эксперименты с носовым бульбом, формой скулы и пр.

Нельзя не сказать о новых материалах, более широком использовании углепластика и кевлара, о технологии вакуумной инфузии и грядущей печати корпусов на принтерах, о чем вы уже наверняка читали.

За годы изменилось и продолжает меняться многое, только не сам человек. Наши физические параметры, определяющие габариты помещений на яхте, все те же. Наши

физиологические потребности по-прежнему диктуют наличие на яхте камбуза, туалетных комнат, кают со спальными местами, салона, где можно после обеда развалиться на диване, и транцевой платформы, откуда удобно купаться в жару. Некоторые страдают от морской болезни, и пылливый инженерный ум изобрел ныне широко распространенные успокоители качки и даже стабилизационные платформы.

Но при всей кажущейся нашей одинаковости мы получаем удовольствие от разного. Потому одни жаждут высокой скорости, требующей обводов спортивной яхты и мощных двигателей, другие довольствуются умеренным ходом, но получают за это увеличенную дальность плавания, как, например, на траулерной яхте.

Вот эти личные характеристики, желания и предпочтения покупателей яхт (и, конечно, их деньги) служат тем самым генератором прогресса, который задает вектор и движет вперед яхтенную отрасль. То есть бал правит Человек, а не техника. Никакие революционные новинки в моторах или приводах не оказывают столь сильного влияния на ситуацию, как пресловутое «хочу». Под новую, самую передовую навигационную систему вряд ли станут создавать лодку, скорее наоборот. Но если будут проектировать и строить новые лодки, для них непременно потребуются новое оборудование. А лодки строить будут, потому что это самое «хочу» — гораздо более сильная мотивация, чем даже «болит».

В общем, почти как в песне: «Первым делом будем строить сами лодки, а моторы и приборы к ним — потом!» **MBY**





Needlane and Birch.

since 2013

ПРОИЗВОДСТВО И ПРОДАЖА ЭКСКЛЮЗИВНОЙ МУЖСКОЙ ОБУВИ
ИНДИВИДУАЛЬНЫЙ ПОШИВ ★ БЕЗУПРЕЧНОЕ КАЧЕСТВО ★ ПЕРСОНАЛЬНЫЙ ПОДХОД К КАЖДОМУ ЗАКАЗУ

+7 (964) 788-00-05 (Москва)

+7 (812) 649-01-02 (Санкт-Петербург)

www.needlanebirch.com

📸 [needlaneandbirch_official](#)

Ателье «Sartoria Reale»: Москва, ул. Садовническая д. 73, строение 1; ателье «Raymonds»: Москва, набережная Тараса Шевченко, д. 1/2.
Ателье «Sartoria» на Петроградской стороне: Санкт-Петербург, Зоологический пер., д. 1-3; ателье «Sartoria» в ТК «ГАРДЕН СИТИ»: Санкт-Петербург, посёлок
Лахта, Лахтинский пр., д. 85-В (1 этаж); ателье «Sartoria» в ТГ «Гранд-Палас»: Санкт-Петербург, Итальянская ул., д. 15 (3 этаж); бутик «Kasumov»
в ТГ «Гранд-Палас»: Санкт-Петербург, Итальянская ул., д. 15 (1 этаж); мужское ателье «Mr. Sho»: Санкт-Петербург, Малодетское сельский пр., д. 28.
Бутик «Kasumov» в ТГ «Гранд-Марина»: Сочи, Несебурская ул., д. 1А (1 этаж).

Как минимум стоит порадоваться, что € 400 млн, потраченных на проект и постройку яхты А, ушли в яхтенную индустрию, а не куда-то еще

СКАЖИ «А»!..



ОЛЬГА СЕЛЕЗНЕВА:

Хорошо смеется тот, кто смеется последним. Дискуссии вокруг яхты А продолжаются.

Только ленивый не метнул копье в самый заметный проект последнего времени — 143-метровую парусную яхту А, которую сейчас достраивают на верфи Nobiskrug в Германии. В общем, ничего удивительного: ее моторной «сестре» с тем же именем в свое время тоже досталось — Wall Street Journal, а за ним и другие обозвали творение Филиппа Старка стоимостью € 250 млн «самой уродливой яхтой в мире».

В случае с восьмипалубной парусной А, которой придумали более креативное прозвище — «круизер Дарта Вейдера», речь идет о куда более крупной сумме — свыше € 400 млн. Неудивительно, что новый хор «осуждантов» запел еще стройнее. Для начала, не все согласились считать ее парусной в принципе. Впрочем, верфь Nobiskrug и не настаивает, позиционируя яхту как «ассистируемое парусами моторное судно». Но тогда зачем три 100-метровые карбоновые мачты, между прочим, самые высокие в мире?

Когда осенью 2015 года А вышла в море на свои первые испытания (естественно, без парусов), многие решили, что ходить под парусом она в принципе не способна. Тут же появились сообщения о якобы замеченной трещине в одной из мачт и фатальных ошибках, вкравшихся в расчеты. Однако в октябре 2016 года «это» случилось: возле острова Борнхольм, вдали от любопытных глаз, прошли стресс-тесты парусов и системы управления ими.

А недавно пресса с упоением обсуждала очередную проблему. Дескать, проектировщики не учли, что из-за своей 8-метровой осадки яхта не сможет пройти по каналу Дрогден, а потому окажется навечно замурованной в Балтийском море без возможности выхода в Мировой океан.

Опровержение от верфи последовало быстро. Но и без него было понятно: существует масса способов временно уменьшить осадку судна. Да и странно было бы подозревать, что реализацию такого «космического» проекта доверили верфи, неспособной учитывать столь очевидные вещи. Когда людей, вложивших (или «осваивающих») огромные деньги в инновационный проект, считает идиотами «желтая» пресса, — это привычно. Странно, когда то же делают специализированные СМИ и сами участники яхтенного рынка. Как минимум стоит порадоваться, что упомянутые € 400 млн ушли в яхтенную индустрию,

а не куда-то еще. Рисковых проектов в яхтинге всегда было достаточно, именно они двигали его вперед.

Официальные представители заказчика Андрея Мельниченко неоднократно заявляли, что само строительство яхты было значительным финансовым риском для бизнесмена. Предварительно пришлось оплатить весьма серьезные разработки, чтобы понять, можно ли в принципе воплотить идею в жизнь. И, кстати, часть потраченных денег планируется вернуть путем продажи и внедрения новых технологий, которых для А придумали немало: начиная от судовых систем и заканчивая мелочами вроде подводной комнаты обозрения, спрятанной в киле за стеклом толщиной 300 мм.

Кстати, о мачтах и тех самых пресловутых «трещинах»... Недавно появилась информация, что мачты А спроектированы таким образом, чтобы выдерживать ураган 2-й категории со скоростью ветра до 95 узлов. Сначала захотелось написать: «вот скоро и проверим» — яхта будет передана заказчику в наступившем году. Но потом я передумала... Надеюсь, ни у кого не возникнет мысль, что в качестве капитана на эту яхту будет нанят идиот, не умеющий читать прогноз погоды. **МВУ**



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) 66 888 88
www.tuoksa.ru

БЛАГОРОДСТВО ПРОФИЛЯ

Спортивная яхта Amore Mio совершенно не похожа на все предыдущие проекты голландской верфи Heesen Yachts, поскольку создавшие ее дизайнеры не побоялись выйти за пределы установленных правил.

Текст **Антон Черкасов-Нисман** Фото **Курт Арриго, Heesen Yachts**



Если вам доводилось бывать в порту Эркюль на следующее утро после закрытия Монасо Yacht Show, то вы наверняка помните, с какой потрясающей скоростью демонтируют стенды и как организованно, словно военная флотилия, одна за одной покидают марину яхты. В этом году мне довелось стать непосредственным участником процесса и наблюдать все это с капитанского мостика новой Heesen *Amore Mio*. Получив сигнал на выход, ее капитан, американец Трип Хок, красиво провел яхту меж пустующих причалов и взял курс на Кап Ферра, где нам предстояло отдохнуть после четырех дней выставочного сумасшествия.

НЕ ТАКАЯ КАК ВСЕ

Не нужно быть экспертом в дизайне, чтобы понять, насколько *Amore Mio* отличается от всех построенных на Heesen в предыдущие годы яхт. При весьма скромной по нынешним меркам длине 45 метров она обладает ярко выраженной индивидуальностью, которой ее наделила голландская студия Omega Architects.

«Верфь обратилась к нам с просьбой разработать дизайн спортивной суперяхты и дала почти полный карт-бланш, поскольку заказчик не выдвинул каких-то специфических требований», — рассказывает дизайнер Франк Лаупман, основатель Omega Architects. — Поэтому мы решили обновить прежний язык дизайна Heesen, введя линии и поверхности, которые сопрягаются друг с другом под относительно острыми углами».

Чтобы найти *Amore Mio* в плотном ряду яхт, ошвартованных кормой к набережной Этаз-Юни, достаточно одного взгляда: ее выдает отличительный «сломанный» форштевень с обратным наклоном в районе фальшборта, который по-английски называют knuckle bow. Оказывается, Франк Лаупман применил такой ход не только в эстетических целях.

«Стремясь получить наилучшие



Продольные наружные линии сходятся под острыми углами, визуально формируя клин

ходовые качества, мы старались сделать ватерлинию максимально длинной, — говорит он. — Однако верфь поставила жесткие ограничения по габаритам корпуса: длина не больше 45 метров, ширина около 8 метров. Тогда я подумал: почему бы не взять обычный для такого типа яхт форштевень и не развернуть его верхнюю часть в обратную сторону, сделав некий гибрид? Клиенту эта идея понравилась, и он принял дизайн с первого раза».

Кроме экономии целого метра длины, такой «горбоносый» профиль, безусловно, наделяет яхту индивидуальностью. Но как он сказывается на ходкости?

«Теоретически, если судно с таким носом глубоко зарывается в воду, то, по сравнению с традиционным форштевнем, ее носовая часть обладает чуть меньшей плавучестью, — поясняет Франк Лаупман. — Я имею в виду действительно сильный шторм с очень высокими волнами; но даже тогда это не окажет существенного влияния на безопасность. Во всяком случае, у регистра не было к верфи никаких вопросов».

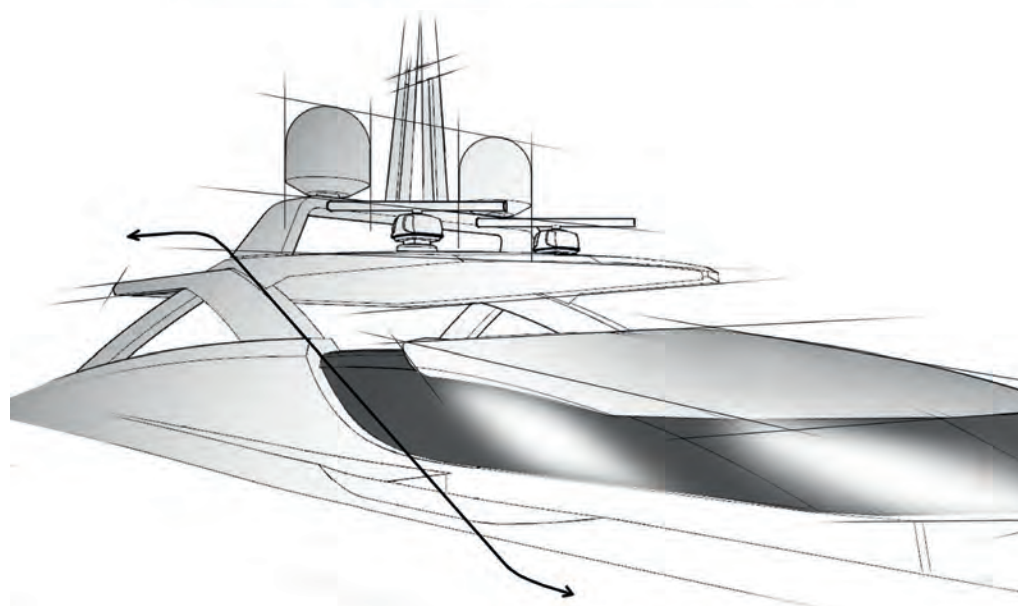
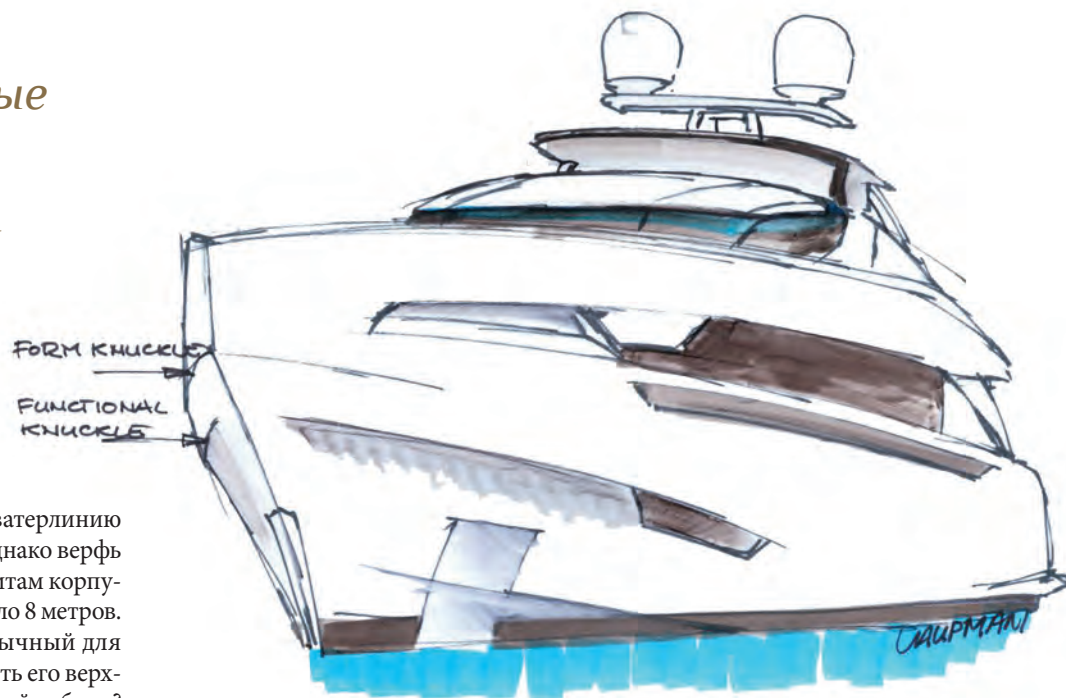
Если проследить наружные линии, идущие от носа к корме, то легко заметить, что они не параллельны главной палубе, а поднимаются, визуально формируя клин, придающий яхте агрессивный и в то же время изящный вид. Белая крыша ходовой рубки, покоящаяся на темном остеклении, существует как бы сама по себе, без связи с надстройкой, и этим подчеркивает тип Raised Pilothouse (RPH). В этом состоит еще одна особенность *Amore Mio*, поскольку обычно яхты типа RPH длиннее 40 метров не встретишь, ибо с увеличением длины такое решение становится неэффективным. А в случае *Amore Mio* Omega Architects удалось не только грамотно реализовать преимущество RPH, но даже обустроить на носовой палубе великолепную зону отдыха, чего почти никогда не делают из-за дефицита высоты.

Также интересно, что в лобовом остеклении рубки использовано всего три панели (против пяти) из крайне прочного стекла толщиной около 50 мм. Такое решение усиливает линию дизайна, а лишние средники не закрывают обзор капитану.

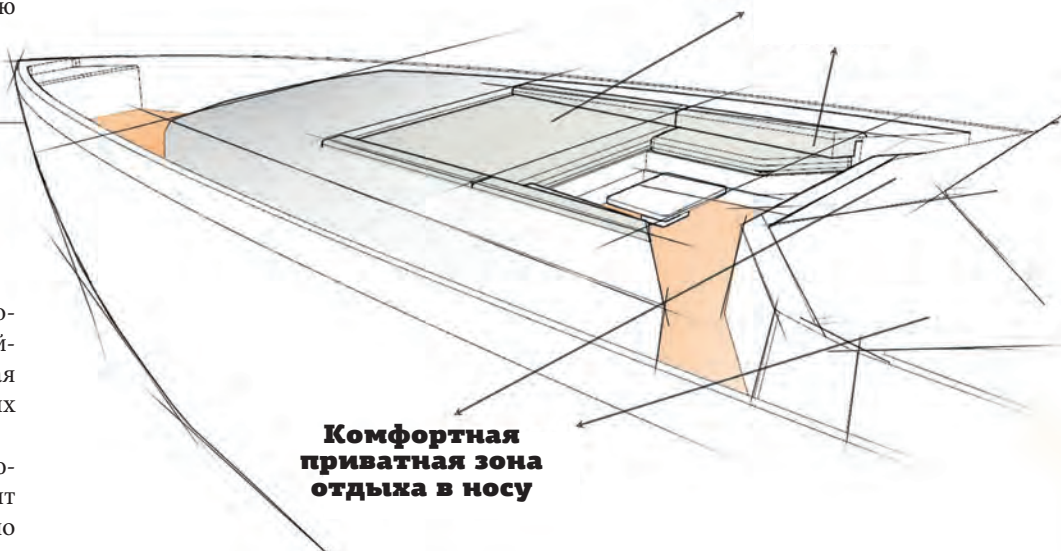
ЛЕТНИЙ ДОМ

Пока гости были заняты созданием селфи, я расспросил капитана Хока о яхте — он причастен к ее постройке. По его словам, *Amore Mio* — его самая любимая из четырех лодок Heesen, в строительстве которых он недавно принимал участие.

«Это компактная, спортивная и весьма впечатляющая машина с феноменальным дизайном, — говорит Трип Хок. — Ее владелец хотел получить как можно

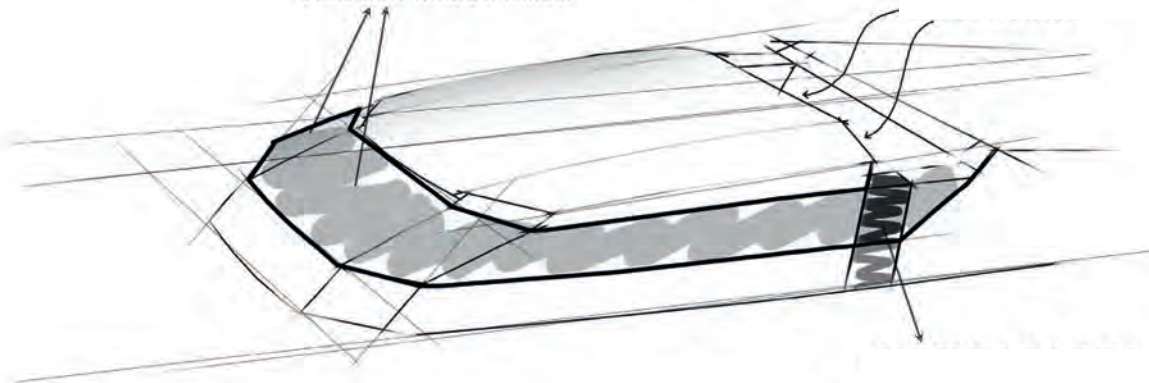


**Крыша рубки
визуально оторвана
от надстройки**



**Комфортная
приватная зона
отдыха в носу**

Трехсекционное лобовое стекло



больше открытого пространства, чтобы проводить время под солнцем. Он приезжает на яхту не работать или смотреть телевизор, а побыть на воздухе. Это его летний дом».

Дело в том, что владелец *Amore Mio* увлекается йогой и предпочитает здоровый образ жизни, поэтому кормовая часть верхней палубы полностью освобождена для его утренних занятий. Однако места там настолько много, что такое зонирование не сказывается на комфорте в ее носовой части, где находятся верхний пост управления, обеденный стол и большая барная стойка.

Из технических «штучек» на *Amore Mio* отмечу продвинутую систему сигнализации «Человек за бортом». Даже при условии хорошо обученного и готового быстро реагировать экипажа вопрос безопасности пассажиров быстроходной яхты остается для капитана приоритетным.

«На последних яхтах Heesen, в строительстве которых я принимал участие, мы повсюду разместили тревожные кнопки, — говорит Трип Хок. — При нажатии на нее в воду автоматически сбрасываются спасательные круги, карт-плоттер фиксирует координаты происшествия и в зонах обитания экипажа срабатывает сигнализация, причем все это происходит одновременно».

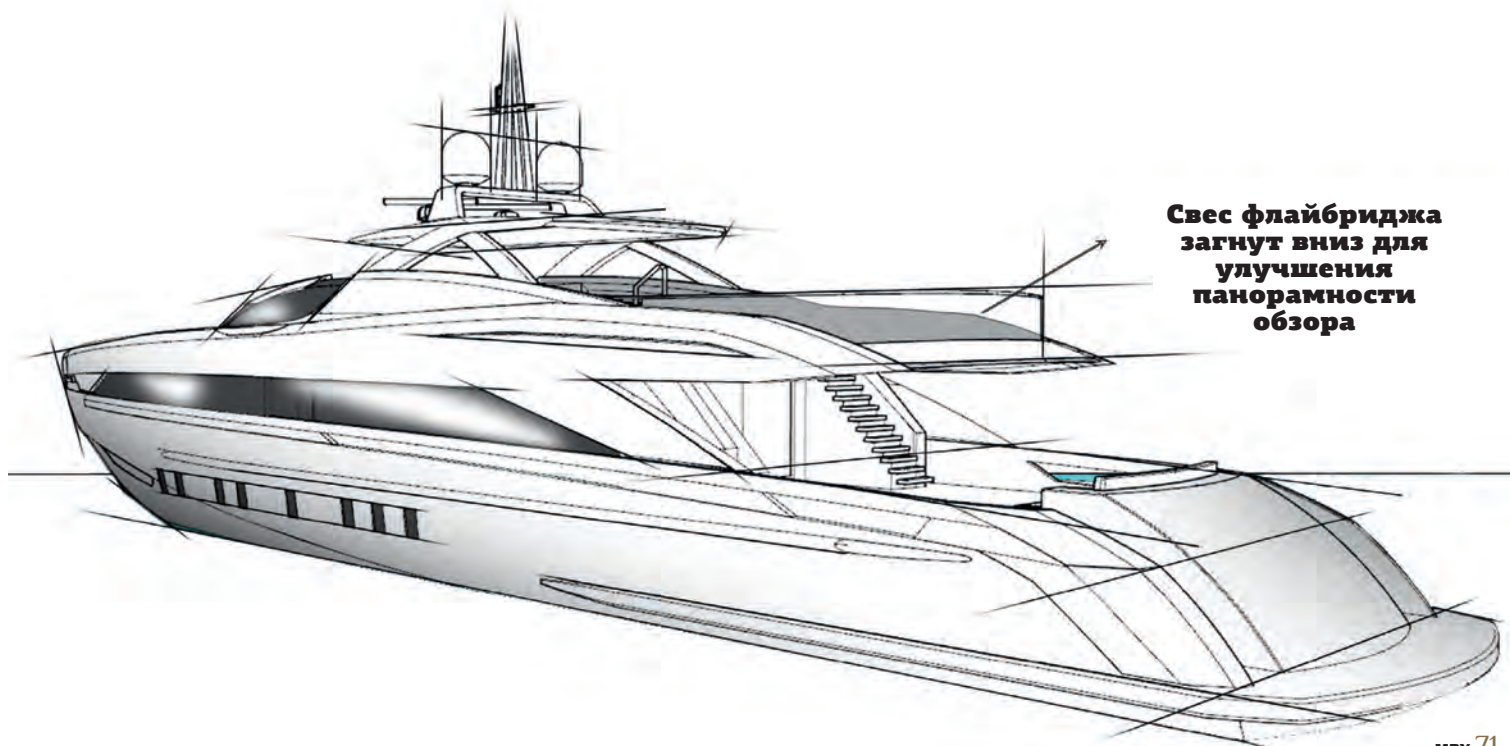
Другая удобная система, построенная на базе размещенных в гостевых зонах планшетов, позволяет пассажирам быстро и точно передавать свои пожелания экипажу. В обычном случае такие вещи работают по ана-



ФРАНК ЛАУПМАН,
основатель Omega Architects:

Когда эту алюминиевую яхту тщательно отшлифовали перед покраской, она стала похожа на ювелирное изделие — великолепное зрелище!

Свес флайбриджа загнут вниз для улучшения панорамности обзора





AMORE MIO

AMORE MIO

WHITE BAY, BVI

AMORE MIO

Владелец *Amore Mio* увлекается йогой и предпочитает здоровый образ жизни, поэтому кормовая часть верхней палубы полностью освобождена для его утренних занятий

логии с кнопками вызова стюардесс в самолете, однако планшеты на *Amore Mio* дают возможность конкретизировать, что именно требуется. Скажем, если кто-то случайно разбил бокал с вином, стюардесса сразу придет со всем необходимым и быстро наведет порядок. Это экономит время, делает работу персонала еще эффективнее, а пребывание гостей на борту — более приятным.

Особая гордость Трипа Хока — гараж, полный всевозможных водных «игрушек», которым может похвастаться редкая яхта такой длины. Отдав якорь в небольшой бухте у Кап Ферра, Трип распорядился приготовить «пляжный клуб», и вскоре на широкой транцевой платформе нас ждал целый парк всякой всячины. Там были буксировщики Seabob, два гидроцикла Sea-Doo 300 RXP (самые мощные из числа серийных), вдобавок флайборд, джетсерф и много чего еще. Сам же Трип сел за штурвал роскошного, отделанного красным деревом кастомного тендера Voesch и, прицепив за транцем трехместную ватрушку, показал нам, как нужно веселиться по-настоящему!

ИНТЕРЬЕР

Скажу честно: внутри *Amore Mio* я провел совсем мало времени, лишь бегло осмотрев яхту на выставке. Но этого хватило, чтобы получить очень приятное впечатление от созданного Кристиано Гатто интерьера. Итальянский дизайнер взял за основу нейтральную цветовую палитру и, помимо полированной нержавеющей стали, светлого мрамора и древесины ореха каналетто, использовал неожиданные материалы в неожиданных местах, обогатив отделку множеством тонких деталей.

«Когда мы закончили строительство яхты, Кристиано приехал на ходовые испытания, где после подписания бумаг о приеме судна экипажу разрешили пользоваться камбузом, — вспоминает Трип Хок. — Он очутился там одним из первых, достал из чемодана итальянские сыры, бекон, пасту и приготовил для всей команды исключительную карбонару!»

Планировка нижней палубы *Amore Mio* вполне стандартная: четыре зеркально расположенные двухместные гостевые каюты устроены в районе миделя,



между моторным отсеком и помещениями экипажа. Две из них отведены детям владельца и богато оснащены аудио- и видеосистемами. Сам же он занимает апартаменты в носовой части главной палубы, перед камбузом.

БЫСТРО И ЭКОНОМИЧНО

Корпус *Amore Mio* относится к переходному типу, и раскрученные до максимальных оборотов дизели MTU 16V 4000 M73L разгоняют яхту водоизмещением 256 т до 30 узлов. Когда мы обогнули Кап-д'Ай, я заметил, что капитан почти положил ручки двигателей, но совсем не ощутил набора скорости, как это происходит на глиссирующих стеклопластиковых судах. Помимо снежного кильватерного следа, единственным

16

планшетов

в разных гостевых зонах позволяют пассажирам точно передавать свои пожелания экипажу

доказательством того, что мы идем на 30 узлах, были показания приборов да быстро проплывающая береговая линия. Яхта «утюгом» шла по метровой волне, и на флайбридже мы не ощущали ни вибрации, ни шума — лишь ветер нахально тербил одежду. В такие моменты особенно остро ощущаешь, насколько технический прогресс изменил яхтенную индустрию. Кстати, на ходовых испытаниях Heesen добавила третий «капитанский» день, чтобы дать возможность Трипу Хоку оценить, как, например, судно управляется с одним работающим двигателем и как поведет себя связка из трех гироскопических стабилизаторов на высокой волне Северного моря. К счастью (и вполне ожидаемо!), все прошло хорошо, и яхта показала себя с лучшей стороны.

Кстати, благодаря эффективному корпусу на *Amore Mio* можно не только «прохватить» на максимальной скорости, но и, например, исходить половину Средиземного моря на крейсерских 12 узлах: яхта достаточно экономична и обладает запасом хода 2750 миль.

К сожалению, все приятное рано или поздно заканчивается, и наш короткий отдых на *Amore Mio* тоже подошел к концу. После MYS яхта взяла курс на Мальту, где ей предстояло зимовать... А когда спустя два месяца я увидел роскошные фотографии *Amore Mio* на фоне Валетты, то еще раз подумал о том, что ее горбоносый спортивный профиль навсегда останется в мировой яхтенной летописи. **MBY**

Корпус яхты позволяет комфортно ходить на высокой скорости и в водоизмещающем режиме



↑
Кокпит неразрывно
переходит
в главный салон

←
В интерьере яхты
доминируют
спокойные
пастельные тона

→
Каюта владельца
расположена
в носовой части
главной палубы



Досье Heesen Amore Mio

Длина
147 ф (45,00 м)

Ширина
27 ф (8,40 м)

Осадка
8 ф (2,67 м) (50% загрузки)

Водоизмещение
256 т (порожном)

Вместимость
360 рег. т

Двигатель
2 × MTU 16V 4000 M73L

Максимальная скорость
30 узлов

Запас хода
2750 миль (12 узлов)

Стабилизаторы
3 × Seakeeper M26000

Корпуса и надстройка
алюминий

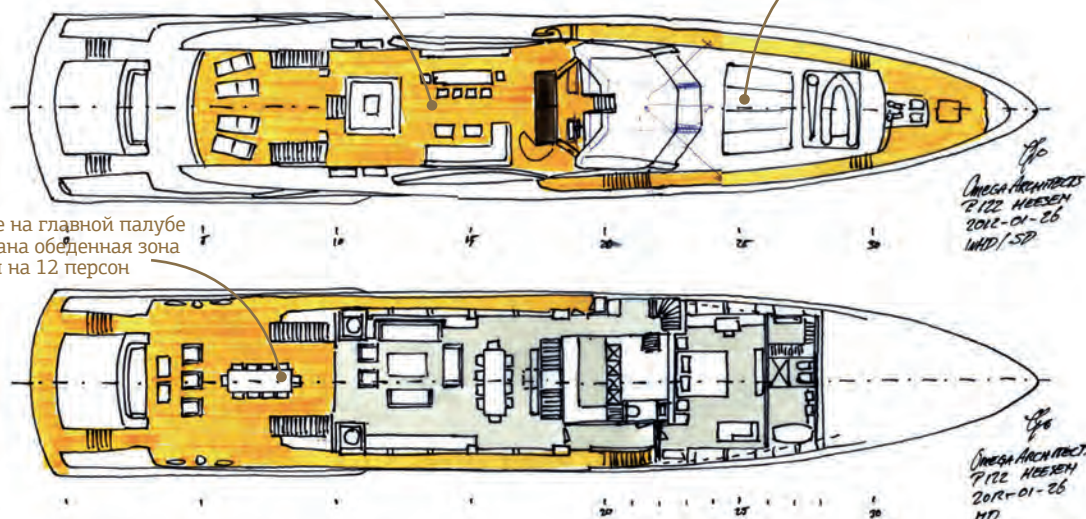
Дизайн
Omega Architects/Кристиано Гатто

Сертификация
Large Commercial Yacht Code LY2

На верхнюю палубу ведут три
трапа: из кокпита, салона
и ходовой рубки

В кокпите на главной палубе
оборудована обеденная зона
со столом на 12 персон

Дизайнерам удалось
уместить на фордеке
не только кран
и тендер, но и удобную
приватную зону отдыха



ИНТЕРВЬЮ МВУ

Текст: Антон Черкасов-Нисман Фото: Andrew Winch Design, Клаус Джордан

Эндрю Винч:

Я не устаю повторять, что рисование — это язык, понятный каждому человеку!

Главное достижение Andrew Winch Design состоит в том, что практически все наши идеи претворяются в жизнь, а не остаются на бумаге

В этом году одна из крупнейших в яхтенной индустрии дизайнерских студий — Andrew Winch Design — отмечает тридцатилетие. Высокий уровень профессионализма и креативный подход к делу обеспечили ей безупречную репутацию среди клиентов и ведущих верфей. Основатель студии, мэтр дизайна Эндрю Винч, рассказал нам о своей компании и принципах ее работы.

Что вы считаете вашим главным личным и основным коллективным достижением за время существования компании?

Мое персональное достижение заключается в том, что по прошествии 30 лет я до сих пор люблю дизайн! Принимаясь за новый проект, я по-прежнему ощущаю прилив энтузиазма независимо от того, что предстоит создавать. Помню, как однажды поехал на встречу с заказчиком крупной парусной яхты Perini Navi. Встреча еще не закончилась, а он попросил меня сделать интерьер для его частного самолета Boeing 737 BBJ2. Это был мой первый авиационный проект, и получил я его потому, что клиенту просто понравился мой подход к дизайну парусника. В течение двенадцати последующих лет мы разработали интерьеры 15 самолетов, включая Airbus 340 и Boeing 767 для заказчиков из России, и все они воплощены. Для нас очень важно, чтобы проект не оставался на бумаге: концепты — это прекрасно, но все они обязательно должны превратиться в реальный объект, будь то яхта, самолет или вилла. И главное достижение Andrew Winch Design, пожалуй, в том, что практически все наши идеи претворяются в жизнь.

В последнее время некоторые верфи, занятые моторными суперяхтами, принимают за парусники, и наоборот. Не получится ли, что вскоре все будут предлагать и то и другое?

Я начинал карьеру дизайнера с парусных яхт и первые 5–6 лет занимался только ими. Но скоро понял, что без моторных яхт мне не добиться финансовой стабильности своей компании. Из-за

того что на парусники приходится всего около 10% рынка, без моторных судов не обойтись. Если следовать высоким стандартам дизайна и производства, то принципиальной разницы, на какой верфи строить парусную или моторную яхту, нет. Может ли Feadship строить парусники? Естественно, может, поскольку они строили их еще до того, как начали делать моторные яхты. Может ли Royal Huisman выпускать моторные яхты? Конечно, ведь они уже это делали, и я очень хочу реализовать вместе с ними наш новый проект Dart.

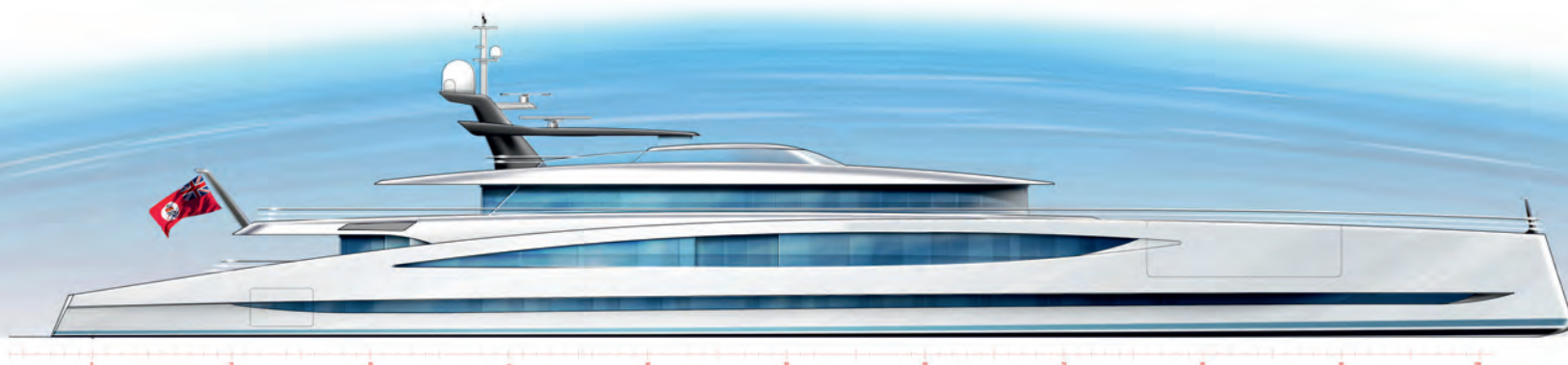
Кстати, Abeking & Rasmussen тоже строила парусные яхты задолго до того, как принялась за моторные. Более того, дизайн двух из последних парусников Abeking & Rasmussen разработали мы (деревянная *Hetairos* и алюминиевая *Alithia*. — Прим. МВУ), а сейчас с нашим участием там строят 80-метровую моторную яхту. Я по-прежнему люблю парусные яхты и хотел бы создать их еще много.

Но строить парусники гораздо сложнее, не так ли?

Да, и часто приходится объяснять клиентам, что парусная суперяхта никогда не будет такой же вместительной, как моторная той же длины. Жесткие ограничения вносит форма корпуса, необходимая для достижения требуемой скорости и управляемости, а также чрезвычайно сложное парусное вооружение с неимоверным обилием гидравлики.

Помню свою первую парусную суперяхту длиной 102 фута под названием *Garuda* (Nautor Swan, 1986 г.): тогда никто не мог поверить, что мы ставим на эту лодку столько парусов! А сейчас мы становимся свидетелями появления стометровых парусников со свободно стоящими мачтами! За прошедшие 30 лет в парусном мире появились действительно потрясающие разработки.

Внешний вид
(концепт) моторной
яхты Dart 88





Вы создали дизайн первой в мире яхты, построенной по стандартам РYC. Чему вы научились, работая над Oceanco Equanimity, и каково будущее РYC-яхт?

Я убежден, что все яхты должны быть безопасными настолько, насколько это возможно, и если для этого приходится идти на компромисс, то заказчику лучше согласиться с этим. Прежде всего я имею в виду безопасность в отношении пожаров, затопления, терроризма и прочих реальных угроз. Работать над *Equanimity* было сложно, но я многому научился. Мы были сильно ограничены в использовании древесины и вынужденно применяли алюминиевые невоспламеняющиеся панели почти во всех помещениях. Во многих местах древесину приходилось заменять мрамором, зеркалами, другими безопасными и эстетически привлекательными изделиями и материалами.

Опыт позволяет нам создавать РYC-яхты с классической отделкой

↑
Интерьер салона
моторной суперяхты
Lürssen Ace

Сейчас на Lürssen с нашим участием достраивают самую маленькую, вероятно, РYC-яхту длиной 85 метров, и ее заказчик захотел иметь классический интерьер. Могу с гордостью сказать: применив полученный на *Equanimity* опыт и еще раз пересмотрев правила игры, мы смогли создать классическую отделку на основе алюминия, которая почти не отличается от таковой из натуральной древесины. Все алюминиевые элементы здесь особым способом окрашены под дерево и сопровождаются различными материалами, близкими к древесине по цветовой гамме.

Расскажите о вашем новом проекте TIS, который сейчас строится на верфи Lürssen.

Это будет очень интересная лодка длиной 111 метров с породистой внешностью. У нее атлетический, мужественный, наполненный мощью корпус, который при этом выглядит очень легким, как поджарый боксер. Проект TIS тоже строится по стандартам РYC и тоже с классическим интерьером из окрашенных под дерево алюминиевых элементов.

Могу сказать, что эта яхта станет для своего владельца домом на воде и будет постоянно использоваться. Кстати, в последнее время такое происходит все чаще. Например, владелец *Dilbar* задействует свою яхту шесть, а то и все 12 месяцев в году. Это его дом, а не место для проведения отпуска. Именно поэтому мы ста-



↑
Отделка частных самолетов — одно из направлений работы британской студии

→
Эндрю Винч создал не только внутренний, но и наружный дизайн Ace

раемся делать интерьеры более комфортабельными и практичными, чтобы люди могли не только расслабляться, но и работать на борту, когда это необходимо. И если клиент называет свою яхту домом, это самая высокая оценка нашей работы.

Вы много ездите по миру, посещаете различные мероприятия, встречаетесь с заказчиками. Остается ли время на дизайнерскую работу?

Да, конечно! Недавно мы назначили Айно Грапин генеральным директором компании. Она руководитель, а не дизайнер, и будет курировать административное, маркетинговое и финансовое направления, тогда как я остаюсь креативным директором. Плюс у нас есть председатель Клив Бехарелл, который отвечает за бизнес-план на последующие 5–10 лет. Я каждый день общаюсь с ними и с начальниками отделов, назначаю встречи в каждом подразделении, чтобы понимать, на какой стадии находятся проекты. В итоге у меня остается достаточно времени, чтобы самому рисовать эскизы, и я очень хочу, чтобы в нашей работе чувствовались стиль и культура Andrew Winch Design.





↑
Коллектив
из 65 талантливых
сотрудников —
главная сила Andrew
Winch Design

←
Эдди Джордан
и Эндрю Винч

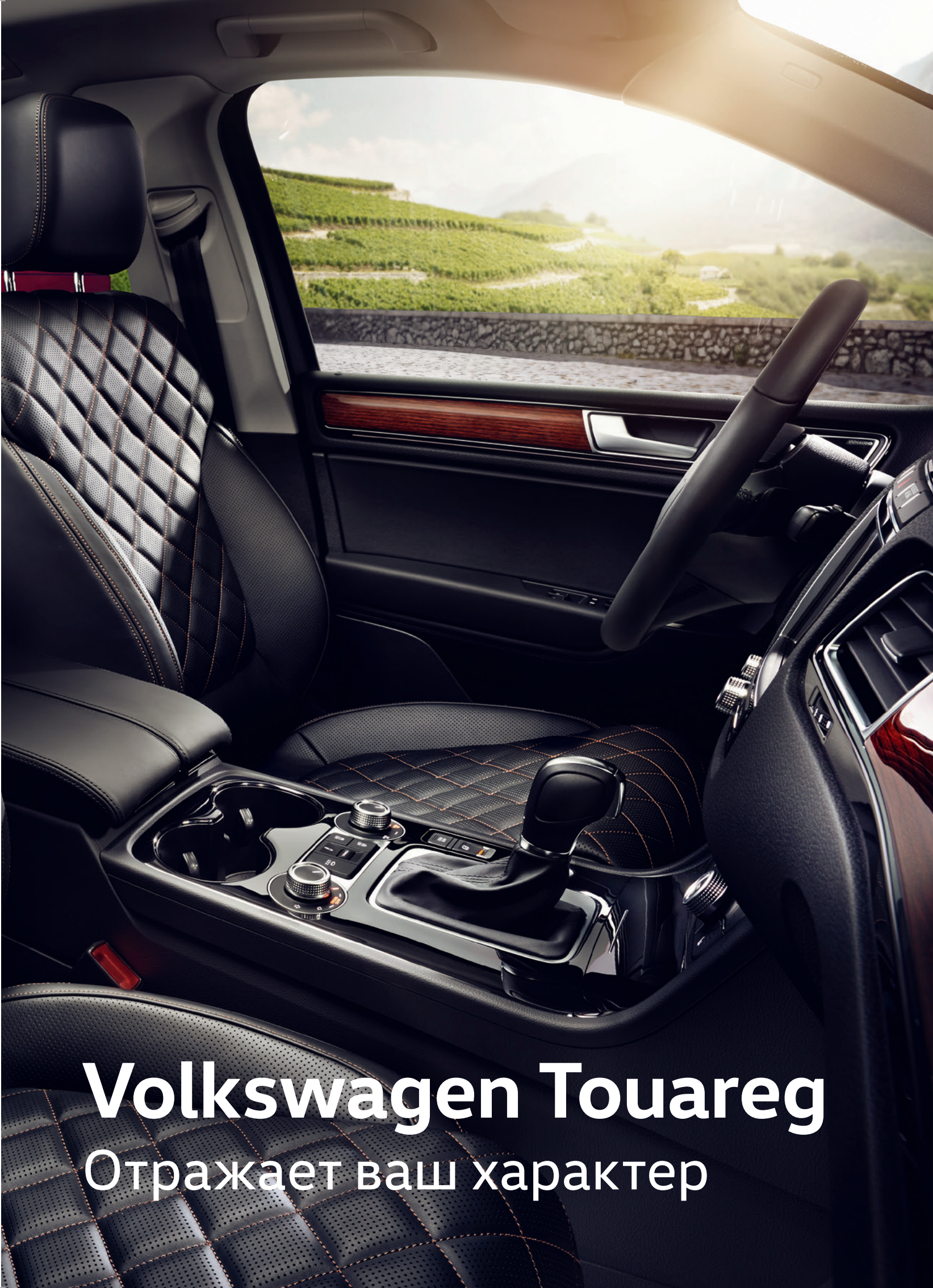
↓
Финиш
благотворительного
велопробега
London — Monaco
Cycle Ride,
организованного Blue
Marine Foundation

Прежде я делал каждый набросок лично, но сейчас у меня работают очень талантливые люди, которые рисуют гораздо быстрее меня, и моя первостепенная задача — транслировать им пожелания клиента и правильно объяснять, что должно получиться в итоге. Я не устаю повторять, что рисование — это язык, понятный каждому человеку!

Сколько проектов могут одновременно вести все три подразделения Andrew Winch Design?

Сейчас у нас в работе 25 проектов; при этом мы никогда не делаем полностью одинаковые интерьеры, даже если один и тот же клиент одновременно заказывает оформление своей яхты, резиденции и самолета. Мне не нравится повторяться, я всегда должен двигаться вперед, поскольку именно это делает работу увлека-





Volkswagen Touareg

Отражает ваш характер

Volkswagen Touareg

Отражает ваш характер



Если заявлять о себе, то уверенно. Если действовать, то решительно. И если проявлять характер, то самые сильные его стороны. А Volkswagen Touareg станет самым честным отражением вашей уверенности, решительности и характера.

Дополнительная информация — по телефону информационной линии Volkswagen
8-800-333-4441 и на сайте www.volkswagen.ru Реклама



Executive – Экзекютив, Business – Бизнес



Volkswagen



Volkswagen

У меня остается достаточно времени, чтобы самому рисовать эскизы и не терять свой дизайнерский стиль

тельной. Однако прежде чем подписать контракт, я обсуждаю предстоящий проект со своей командой, ведь не каждая яхта, не каждая верфь и не каждый клиент нам подойдут. Например, мы делали интерьер самолета для китайского заказчика, но оформить его виллу в центре Китая для нас было бы весьма сложно. Если необходимо, мы перераспределяем сотрудников между отделами, как, например, было с *Dilbar*. Это комплексный проект, над которым от нас работало более десяти человек.

Лодки неизбежно стареют...

Я всегда с большим сожалением смотрю на яхты, век которых подходит к концу, и считаю, что старым судам зачастую можно дать новую жизнь, освежив краску, паруса, оборудование. Недавно мне довелось побывать на такой лодке, где стоял старый радар Furuno, в который нужно смотреть через окуляр-тубус. Я посоветовал владельцу сохранить эту интересную штуку, заменив экран на более современный или вставив внутрь iPad.

Я не раз слышал от наших заказчиков, что они планируют ходить на своих яхтах в море до тех пор, пока позволяет здоровье. Одной из первых парусных суперяхт, с которыми мне довелось работать,

25

проектов

дизайна яхт, самолетов и вилл одновременно находятся в работе бюро Andrew Winch Design

Leadship *Sea Owl* — самая защищенная от проникновения посторонних на борту суперяхта, над которой работала студия Эндрю Винча

была *Cyclos III* (Royal Huisman, 42,3 м). Только недавно, отхोдив на ней 25 лет, владелец продал яхту. Примечательно, что новый хозяин лишь обновил такелаж и добавил кондиционеры, оставив созданный нами интерьер без изменений.

Вы разработали несколько проектов с компанией Imperial Yachts. Каково ваше мнение о ней?

Я знаю Евгения Кочмана уже несколько лет. Он очень харизматичный молодой человек. В нашем бизнесе это важно, поскольку живая энергия и здоровый энтузиазм не могут не привлекать клиентов. Но самое главное — это его способность доводить дело до конца, причем всегда с успешным результатом. У наших компаний есть важная общая черта: мы любим и хотим строить уникальные яхты. И отдельное спасибо Imperial Yachts за то, что они спонсировали один из трех велосипедов, на которых наша команда осенью выступила на благотворительном велопробеге Лондон — Монако.

Чего вы никогда не допускаете в работе?

Наша главная цель — довольный заказчик, и я бы очень расстроился, если бы нам не удалось этого добиться. Крупные яхты строят несколько лет, и порой в процессе люди меняют свои предпочтения. Но если вы постоянно слушаете их и откликаетесь на их пожелания, то все можно скорректировать. Поэтому моя основная задача — не допустить того, чтобы клиент разочаровался в своем новом самолете, вилле или яхте. MBY



КАМИНО И ДРУГИЕ

*Выясняем, почему верфь Feadship взялась
за строительство суперяхт нетипичной для нее длины.*

Текст Антон Черкасов-Нисман Фото Feadship





У любого правила есть исключения. Именно под таким девизом голландская верфь Feadship почти случайно начала строительство нетипичных для себя суперяхт длиной 33,5 м. Здесь, конечно, надо оговориться: нетипичных именно сейчас, тогда как лет тридцать назад это был самый ходовой для Feadship формат. Но как получилось, что одновременно со строительством 110-метрового флагмана верфь взялась за старое?

Чтобы найти ответ на этот вопрос, мы обратились к Питеру де Врису; он руководил строительством всей серии этих компактных суперяхт и на выставке Monaco Yacht Show провел нам подробную экскурсию по одной из них.

«К нам обратился клиент с просьбой построить маленькую яхту,— рассказывает Питер де Врис,— и мы, естественно, вежливо ответили ему, что давно не делаем такие суда, поскольку экономически это совершенно не выгодно. И почти в шутку заметили, что если вдруг появятся еще два заказчика на точно такой же проект, то верфь возьмется за это дело. Внезапно он привел двух своих друзей, а потом объявились еще два заказчика из Европы и Южной Америки. Таким образом, серия выросла до пяти корпусов!»

*Kamino получилась
самой продвинутой
яхтой серии в плане
интерьеров и мебелировки*



ЭСТЕТИКА

Отступать было некуда, и Feadship приступила к работе. Внешний дизайн и конструкторские изыскания выполнило ее собственное бюро De Voogt, а интерьеры поручили известной студии Bannenberg & Rowell Design. Поначалу не привыкшие иметь дело с подобными яхтами заказчики выдвинули совершенно разные требования к организации и оформлению внутреннего пространства, но в какой-то момент дизайнерам удалось собрать их всех вокруг общей идеи. Планировка первых трех яхт имеет лишь очень незначительные различия в гостевых каютах: на одной лодке их четыре, а на других — по три, поскольку вместо двух стандартных двухместных кают оборудованы VIP-апартаменты.

Kamino представляет собой европейский вариант семейной яхты, и владелец активно путешествует на ней с женой и двумя детьми. Две другие яхты, принадле-

↑
Сравнительно
длинный
флайбридж
с высоким
хардтопом
и джакузи

жащие его друзьям, базируются в Гонконге, где используются в большей степени для бизнеса и приемов.

«Владелец *Kamino* никогда раньше не строил себе кастомные лодки и вырос на яхтах Sunseeker, меняя их каждые несколько лет, — говорит Питер де Врис. — Он просто выбирал варианты планировки и оформления по каталогам и через полгода забирал готовую яхту. Когда мы начали проектировать *Kamino*, он думал, что все будет точно так же, но когда узнал, сколько всего может изменить на свой вкус, был поражен. В итоге и он, и его семья получили удовольствие не только от приобретения яхты, но и от процесса ее создания. Они превратили это в семейный проект и испытали массу положительных эмоций».

Когда яхту демонстрировали в Монако, на борту еще не было предметов искусства и сопутствующих декоративных мелочей, так как семья не решила, что именно они хотят видеть на отведенных для этого местах. Например, заказывая яхту, владелец удивлялся, зачем вообще на ней нужен главный вход из лобби, ведь достаточно широкой двери из кокпита в салон. Теперь он оценил всю прелесть «прихожей», ведь, помимо прочего, ее тоже можно наполнить уникальными художественными произведениями.

Одна из особенностей проекта — относительно высокие для судна такой длины потолки, которые достигают 2,45 м в салоне на главной палубе. Кроме того, по словам Питера де Вриса, эти лодки превосходят все остальные построенные на Feadship яхты

*Разница в конечной
стоимости этих яхт
не превысила миллион евро*



↑
По интенсивности
остекления эти яхты
превосходят почти
все прочие лодки
такой длины

→
Вертикальный
форштевень
определяет
узнаваемую
внешность *Kamino*



20
узлов

составляет
максимальная
скорость *Kamino*

по обилию стекла. В общем, есть где развернуться и в прямом смысле, и в плане оформления интерьеров.

«Мы включились в работу с первого дня, — рассказывает Саймон Роуэлл из Bannenberg & Rowell Design. — Помню, когда выбирали кресло для салона, напечатали около полусотни вариантов на листах формата A0, прежде чем остановились на этом огромном красном троне, принимающем форму тела».

Помимо этого, на *Kamino* использована дизайнерская мебель от Christian Liaigre и Hermes, а среди материалов доминируют прессованная кожа и натуральный камень. Последнего, кстати, особенно много в санузле мастер-каюты, где стенка позади выполненной в японском стиле ванны оформлена панелями из обработанного специальным образом известняка. Более того, столешницы на камбузе венчает редкий полудрагоценный гранит с названием Azul Macaubas, который добывают в Бразилии: владелец хотел, чтобы на его «кухне» все было не только функционально, но и красиво.

Kamino получилась самой продвинутой яхтой серии в плане интерьеров и меблировки, что и определило разницу в конечной стоимости лодок, которая составила меньше миллиона.

←
Feadship
обеспечивает
высокое качество
независимо
от габаритов яхты

Досье Feadship *Kamino*

Длина
110 ф (33,50 м)

Ширина
26 ф (7,90 м)

Осадка
6 ф (1,80 м)

Запас топлива
25 400 л

Запас воды
5400 л

Двигатель
2 × MTU 12V 2000 M93 (1821 л.с.)

Максимальная скорость
20 узлов

Дизайн
Feadship De Voogt Naval Architects/
Bannenberg & Rowell Design

На трех первых лодках серии используются одинаковые тендеры Pascoe

Все яхты получили удлиненный хардтоп на флайбридже

Вход в моторный отсек осуществляется по узкому вертикальному трапу на левом борту

Гребные валы сопряжены с редукторами посредством гибких соединений



ТЕХНИКА

В техническом плане *Kamino* и ее «сестры», конечно, проще крупных современных суперяхт Feadship, однако они все равно стоят на ступень выше серийных стеклопластиковых яхт. Например, великолепная шумоизоляция и центральная система кондиционирования без вентиляторов позволяют добиться потрясающих показателей по шуму: в салоне на полном ходу приборы регистрируют всего 47 дБ(А), а в каютах на якорной стоянке — вообще незначительные 32 дБ(А). По словам Питера де Вриса, получить подобные результаты на композитных судах невозможно из-за физических свойств самого стеклопластика.

В ходе строительства этих яхт специалистам Feadship пришлось столкнуться с удивительными для них требованиями. Например, законы Гонконга позволяют брать на борт такого судна 48 (!) пассажиров, но при этом для каждого из них на борту должен быть спасательный жилет — не надувной, а кондовый, с пенопластовыми вставками. Но где, скажите на милость, хранить весь этот пенопласт! Вот и пришлось дизайнерам выдумывать для жилетов специальные рундуки...

«Люди в этом регионе не пользуются радаром и прочей навигационной электроникой, управляют яхтами с флайбриджа, чтобы легче было ориентироваться визуально, и не ходят ночью, — с улыбкой рассказывает Питер де Врис, которому пришлось узнать много нового, работая с этими проектами. — Наш заказчик из Гонконга принципиально отказался от опреснителей, сказав, что в жизни не станет пить ничего, что сделано из морской воды этого региона. Вместо этого ему установили более вместительный танк питьевой воды, и когда она заканчивается, яхта возвращается в марину на бункеровку. В Европе

32

дБ(А)

Такой уровень шума регистрируют приборы в гостевых каютах яхты на якорной стоянке

с таким не встретишься, и для Feadship это интересный новый опыт».

Тем не менее на *Kamino* ходовая рубка оборудована по всем требованиям, чтобы яхта могла без ограничений ходить по океанам планеты. Большую часть приборной консоли занимают multifunctionальные дисплеи Furuno, обеспечивающие капитану доступ ко всей необходимой информации. С мая, когда лодка покинула верфь, и до прихода на MYS 2016 она оставила за кормой более 12 тысяч миль, а после выставки владелец с семьей вновь отправился путешествовать еще на два месяца.

Корпус переходного типа этих яхт рассчитан на крейсерскую скорость 12 узлов, однако на *Kamino* установлены более мощные по сравнению с другими лодками серии двигатели, которые обеспечивают ей максимальную скорость 20 узлов.

БЫТЬ ИЛИ НЕ БЫТЬ?

Во всей этой истории остается без ответа один важный вопрос: почему первый заказчик изначально пришел в Feadship и затеял всю эту эпопею с привлечением друзей, когда ему было достаточно просто обратиться на любую другую голландскую верфь, которая строит качественные яхты интересующей его длины? Все дело в том, что он уже владеет 50-метровой Feadship, и на замену своему Sunseeker хотел получить именно Feadship. Не исключая, что компания пошла ему навстречу отчасти в благодарность за такую приверженность бренду.

«Строительство custom-яхты — это следующий шаг после покупки лодки со страниц рекламных каталогов, — завершает нашу экскурсию по яхте Питер де Врис. — Нас постоянно спрашивают, будет ли Feadship еще строить маленькие лодки. Это большой вопрос, поскольку рынок не такой стабильный, как раньше, и постоянно меняется. Сегодня это действительно не наш формат, но я не говорю «нет». Вспомните, что еще несколько лет назад мы не планировали строить 80-метровые яхты, поэтому все может быть». MBY

Kamino не имеет ограничений по региону плавания

ФИГАРО ЗДЕСЬ, ФИГАРО ТАМ!

*Зачем нужны суда поддержки суперяхт? Разбираемся
на примере Damen Yacht Support Fast & Furious.*

Текст **Антон Черкасов-Нисман** Фото **Damen**





Голландский судостроительный холдинг Damen в мире суперяхт известен не только тем, что его владелец Коммерс Дамен организовал процветающую верфь Amels. Не останавливаясь на достигнутом, он чутко уловил потребность рынка в судах поддержки суперяхт, и Damen модифицировал ряд своих проектов, изначально разработанных для коммерческих нужд, и превратил их в удобный «обозный» транспорт. На сегодня построено уже девять судов из линейки Yacht Support, и на выставке Monaco Yacht Show 2016 представили самое новое из них с говорящим названием *Fast & Furious* (модель YS 5009).

ЧИСТАЯ ФУНКЦИЯ

Суда поддержки суперяхт используются в первую очередь как плавучий гараж для тендеров, водных «игрушек» и другой крупной техники вроде гидропланов и мини-субмарин, которым нет места на роскошной материнской яхте. По сути, здесь подойдет аналогия с универсальным грузовиком, на раму которого можно поставить бетономешалку, молочную цистерну или подъемный кран, главное — заранее хорошо продумать список оборудования и удобно разместить его.

Помимо транспортной функции, не стоит забывать о гибкости, которую обеспечивает этот мобильный гараж. Он может прибыть

Damen может строить такие типовые суда поддержки всего за восемь месяцев

в заданную точку накануне, чтобы подготовить и спустить на воду необходимую технику, а после ухода яхты спокойно собрать «игрушки» и пойти следом. Положим, в случае спуска тендеров экономия времени сравнительно небольшая, но представьте ситуацию, когда необходимо организовать погружение на подводной лодке! Замечу, что если на борту предполагается держать относительно тяжелую субмарину, то Damen без проблем установит на корме погрузочную конструкцию A-Frame, наличия которой будут требовать регистр и страховая компания. Учитывая, что, скажем, тот же *Fast & Furious* оборудован системой динамического позиционирования, его удобно использовать и как серьезную платформу для дайвинга. Во время выставки на борту демонстрировали размещенную в стандартном судовом контейнере барокамеру производства ИНС Нутех с собственным блоком управления, которую можно закрепить в любом удобном месте на обширной грузовой палубе площадью 225 кв. м.

Кроме того, судно поддержки может выполнять еще множество полезных функций, начиная от дозаправки материнской яхты и складирования мусора и заканчивая транспортировкой вертолета. Он, кстати, может и просто садиться на палубу (*touch & go*) ближе к корме — достаточно убрать технику и релинг. Еще один аргумент в пользу Yacht Support — строгие правила хранения бензина и авиационного топлива. Гораздо проще и практичнее разместить танки и заправочные станции для тендеров и вертолета на судне поддержки, чем отыскивать для них место на суперяхте. Да и запахи нефтепродуктов там совсем некстати...

Наконец, Damen предлагает «регатную» модификацию Yacht Support, которая призвана следовать по пятам крупной парусной яхты в гонке и служить плавучей гостиницей. В этом случае на палубе можно закрепить стандартные контейнеры с койками и санузлами для команды плюс рядом держать паруса и всякую всячину, которая нужна по ходу регаты, но по известным причинам не может храниться на паруснике.

ДВЕ ДЕШЕВЛЕ, ЧЕМ ОДНА

Далекие от суперяхт люди могут спросить: зачем покупать два судна, умножая траты на их содержание, если можно построить одну большую лодку, где поместится все необходимое? Однако дело не такое простое.

За счет того что Damen строит суда на собственной типовой платформе, которая широко используется в береговой охране, ВМФ и офшорной индустрии, у нее есть возможность держать относительно невысокую цену. Судите сами: при длине 55 метров *Fast & Furious*



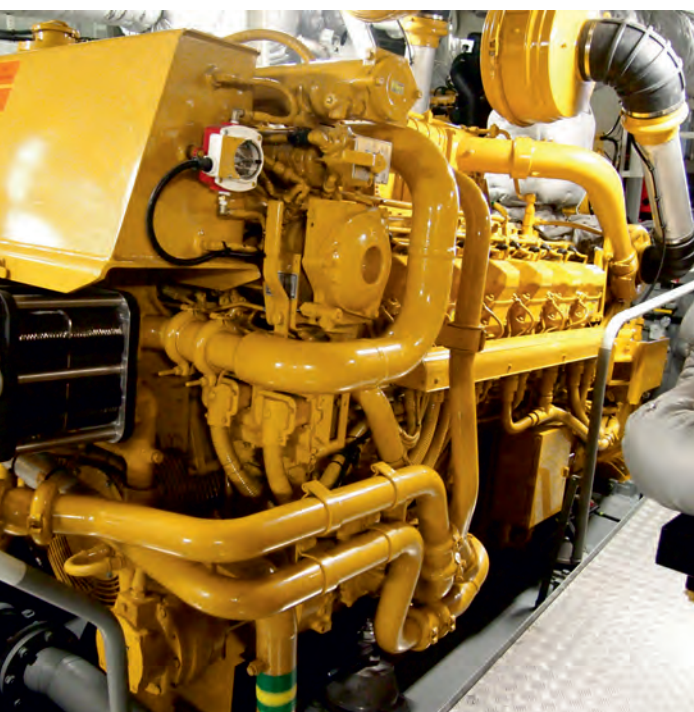
89
метров

составляет длина
самого крупного
судна поддержки
Damen Yacht
Support
(проект YS 9016)

стоит всего € 13,5 млн — для индустрии суперяхт сумма весьма умеренная. Грузовая палуба *Fast & Furious* (30 × 9 м) принимает столько техники, что для ее размещения на материнской яхте та должна иметь длину минимум 100 метров и стоить не меньше € 200 млн. Поэтому даже если прибавить к стоимости судна поддержки все расходы по его содержанию, экономия все равно будет существенной, ведь и экипаж здесь обходится значительно дешевле.

Второй аргумент заключается в том, что далеко не все хотят иметь 80- или 100-метровую яхту, поскольку любят заходить на своей лодке в красивые престижные марины, а на большом судне это совершенно невозможно. В этом случае связка из 50-метровой яхты и судна поддержки гораздо эффективнее. Живой пример тому — уже построенное судно того же проекта YS 5009, которое работает в паре с суперяхтой *Palmer Johnson* длиной всего 48 метров. Поскольку Damen постоянно выпускает эту типовую модель, ее строительство занимает всего восемь месяцев — столько некоторые верфи делают 15-метровые стеклопластиковые катера! Не стоит забывать и о том, что такую лодку достаточно легко продать, если вдруг в ней больше нет необходимости, ведь ее целевая аудитория не ограничивается лишь владельцами суперяхт.





↑
Наличие судна поддержки дает владельцу суперяхты дополнительную свободу

←
Один из четырех маршевых дизелей Caterpillar

→
По насыщенности приборами пост управления *Fast & Furious* может потягаться с таковыми на суперяхтах



Эта часть грузовой палубы может служить взлетно-посадочной площадкой для вертолета

Кран грузоподъемностью 12 т и вылетом стрелы 5 м

Стационарная кормовая платформа для швартовки тендеров



Досье YS 5009

Длина
181 ф (55,30 м)

Ширина
31 ф (9,25 м)

Осадка
9 ф (2,65 м)

Вместимость
465 рег. т

Максимальная скорость
22 узла

Запас хода
5000 миль (16 узлов)

Экипаж
6–20 чел.

Площадь грузовой палубы
225 кв. м

Материал корпуса и надстройки
сталь



Вертикальный
форштевень ахте bow
обеспечивает высокую
мореходность

Барокамера
в стандартном
транспортном
контейнере

НЕИСТОВЫЙ И БЫСТРЫЙ

Отделка *Fast & Furious* выполнена по коммерческим стандартам, и, оказавшись на борту, сразу понимаешь, что ты на корабле, а не на яхте. Разве что искусственный тик на палубе немного заполняет этот разрыв. Однако, например, на 67-метровом судне *Garcon*, которое холдинг Damen демонстрировал на MYS в 2012 году, уровень отделки гораздо выше, что неудивительно, поскольку оно изначально строилось для поддержки 87-метровой суперяхты Lürssen *Ace*. Корпус и надстройка *Garcon* окрашены по стандартам суперяхт, что само по себе уже увеличивает стоимость судна (и его ремонта!) на несколько миллионов, тогда как в случае *Fast & Furious*, если нужно что-то подновить, достаточно просто взять ведро краски и валик.

Fast & Furious — это чистая функциональность, которая не может не вызывать уважение. Поскольку судно строилось на продажу, верфь не стала оборудовать каюты: было неизвестно, как именно будущий владелец захочет его использовать. Некоторые клиенты предпочитают размещать на судах поддержки личную охрану, пилотов вертолетов и субмарин, прочий персонал, и в таком случае необходимы дополнительные жилые помещения.

Обводы корпуса и вертикальный форштевень ахте bow обеспечивают *Fast & Furious* исключительную мореходность, что тоже очень важно для судна поддержки: не ровён час, оно может понадобиться как спасательное.

По желанию клиента уровень внутренней и внешней отделки судна может быть гораздо выше

В отличие от стерильных моторных отсеков суперяхт, напоминающих научные лаборатории, здесь это помещение выглядит как нутро ледокола «Красин», только место угольных паровых котлов занимают современные дизели. Их, кстати, четыре, и благодаря независимому сопряжению с гребными валами энергетические установки можно использовать попарно или даже поодиночке, когда необходимо идти медленно или экономно. А если «запрячь» всю четверку по полной, то судно развивает 22 узла, что позволяет ему, словно Фигаро, успевать повсюду.

Прямо из Монако *Fast & Furious* отправилось через Атлантику на главную североамериканскую выставку суперяхт в Форт-Лодердейл, где без промедления нашло своего покупателя. Наблюдая такой спрос на суда поддержки Damen, не удивлюсь, если в скором времени Коммерс Дамен придумает, как адаптировать для нужд индустрии суперяхт нефтяные платформы. MBY



ЯРМАРКА НОВАЦИЙ

Репортаж о выставке яхтенного оборудования, которая давно перешла в категорию самых значимых событий индустрии.

Текст **Антон Черкасов-Нисман** Фото **METS**

METS TRADE MARINE EQUIPMENT TRADE SHOW

Крупнейшая в мире выставка оборудования для прогулочных судов — Marine Equipment Trade Show (METS) — обычно не попадает на «радары» яхтенных изданий для широкой аудитории. В первую очередь из-за того, что она представляет собой специализированное B2B-мероприятие, где не продают яхты, а значит, и не ждут публику, посещающую обычные боат-шоу. Действительно, на METS преимущественно приезжают дизайнеры, конструкторы, владельцы верфей, менеджеры проектов и капитаны, которые используют эти три дня для встреч с поставщиками, знакомства с новинками и выбора оборудования.

«В этом плане METS уникальна, — говорит Ян-Эрик Витала, владелец верфи Ахораг. — В обычном режиме на встречу с одним поставщиком у меня уходит минимум день, но у нас таких партнеров десятки, и мне бы пришлось потратить месяц только на то, чтобы посетить каждого. А в Амстердаме я могу сделать все это за три дня: выбрать что-то новенькое, обсудить грядущие контракты, высказать замечания, словом, эффективно поработать».

*Выставку посетило
неожиданно много
гостей из России, Польши
и Швейцарии*



←
Министр
инфраструктуры
и окружающей
среды Нидерландов
Мелани Шульц ван
Хаген (третья слева)
на презентации
программы Flying
the Dutch Flag

→
Презентации новых
материалов
проходили
в интерактивной
форме





Для компаний, представляющих сегмент суперяхт, на METS 2016 отвели два центральных павильона, где также находились стенды верфей, предлагающих услуги рефита, и производителей оборудования

УЧАСТНИКОВ
6610



ЭКСПОНЕНТОВ
1471



11
ПАВИЛЬОНОВ



METS MARINE
TRADE EQUIPMENT
SHOW

ИНОСТРАНЦЕВ
64%



МОЛОЖЕ 35 ЛЕТ
22%



23 702
ПОСЕТИТЕЛЕЙ

КОМПАНИЙ
11 091



Плодотворной работе способствует и великолепная организация выставки: по многим параметрам METS, где созданы очень комфортные условия как для посетителей, так и для экспонентов, обходит даже boot Düsseldorf.

Помимо невероятного количества всевозможного оборудования, METS весьма примечательна уникальной деловой программой, и в этом плане ей практически нет равных. Во-первых, на протяжении всей выставки в особой зоне под названием Innovation LAB звучат короткие, но весьма интересные доклады, выходящие по тематике далеко за рамки рекламы новинок. Кроме того, на отдельных площадках в разных павильонах проходят всевозможные презентации и мастер-классы, например, по использованию инновационных материалов и технологий. Все они открыты для широкой публики, и ради участия в них даже стоит подучить английский язык.

Параллельно с выставкой в RAI Amsterdam проводятся еще более интересные ежегодные конференции. Накануне открытия METS 2016 стартовали Global Superyacht Forum (GSF) и симпозиум HISWA по дизайну и строительству суперяхт, а чуть позже начала работу международная конференция под эгидой ICOMIA, посвященная развитию яхт-клубов и марин. Эти три серьезных мероприятия требуют предварительной регистрации и платного участия, что окупается ценностью информации, которую там можно получить.

Более того, в этот раз к METS была приурочена ежегодная встреча представителей международной яхтенной прессы (IMMM), конференция по устойчивому развитию яхтенной индустрии и крайне любопытный, организованный дизайнерским бюро Vripack «творческий вечер» VriThink Night Out с докладами об инновациях и векторах эволюции яхтенной индустрии.

Все эти многочисленные события не позволяют выставке превратиться в скучную торговую площадку и привлекают в Амстердам сотни людей, интересующихся будущим яхтенной индустрии. Отдельная категория посетителей — молодые яхтенные инженеры и дизайнеры. Для них эта выставка может стать вторым университетом и открыть многие двери, поскольку таких возможностей для плодотворного профессионального общения нет ни в Каннах, ни в Монако,

ни в Дюссельдорфе, где все заняты исключительно лодками.

Давно повелось, что у каждой серьезной яхтенной выставки есть свой конкурс, а у METS таких даже два. Прежде всего, на главной церемонии открытия происходит награждение победителей DAME Design Award — компаний, сумевших создать практичные инновационные продукты, выводящие яхтинг на новый уровень. В этом году главная награда досталась компании Torqeedo за компактные, легкие и эффективные электрические пропульсивные системы Cruise FP для парусных яхт.

Кроме того, вечером 16 ноября в Морском музее Амстердама награждали победителей конкурса Boat Builders Award, организованного нашими коллегами из британского журнала International Boating Industry. Здесь, в отличие от DAME Design Award, чувствуют не только лучшие продукты, но и компании, вносящие существенный вклад в развитие яхтенной индустрии.

Голландцы не смогли бы так значительно преуспеть в торговле, если бы не умели чере-

довать работу с отдыхом. Пожалуй, самой яркой иллюстрацией этого подхода стала ежегодная вечеринка SuperYacht Night, которую в этот раз SuperYacht Company организовала совместно с Feadship, Moonen, Gulf Craft, Lift Emotions и еще двумя десятками компаний. В одном из крупнейших ночных клубов Амстердама Escape собралось около 850 гостей, однако вместо предполагаемого делового вечера их ждала грандиозная дискотека — контраст, возможный только в Амстердаме.

В следующем году METS отметит свое 40-летие, и, полагаю, выставочный центр RAI Amsterdam предпримет все возможное и невозможное, чтобы сделать это событие еще более ярким, насыщенным и эффективным. Более того, у организаторов прибавится забот еще и потому, что недавно RAI Amsterdam приобрела 50% акций выставки IBEX, которая является североамериканским аналогом METS. Так что скоро голландцы станут мировыми монополистами в сегменте выставок яхтенного оборудования, и, учитывая их подход к делу, от этого все только выиграют. **MBY**



Победители DAME Design Award

Морская электроника и программное обеспечение

Многофункциональный датчик DX900 + MultiLog (Airmar Technology)

Оборудование для интерьеров

Сенсорный светильник Jolly Roger (BCM Illuminazione)

Материалы и оборудование для верфей и марин

Набор для установки фитингов (TruDesign)

Палубное оборудование и парусное вооружение

Лебедка Air Winch (Harken)

Одежда и аксессуары

Костюмы из ткани Avlare (Zhik Pty)

Оборудование для спасения и обеспечения безопасности

Датчик MOB Sea-Tags (Securitag SAS)

Двигатели, пропульсивные и электрические системы

Пропульсивная установка Cruise FP (Torqeedo)



Победители Boat Builders Award

Лучшая маркетинговая инициатива в рознице
Sea Ray

Эффективное развитие международной дилерской сети
Axorpar

Продуктивное сотрудничество верфи и производителя оборудования
Azimut Benetti / Rolls-Royce

Инновационное дизайнерское решение
Ferretti Yachts

Оптимизация производственного процесса
Vripack

Инициатива по сохранению окружающей среды
Blue Gas Marine

Лучшая программа обучения подмастерьев
Berthon

СПАСИТЕЛЬНЫЙ КРУГ

Главной темой пленарного заседания METS 2016 стала экологически продуктивная экономическая модель будущего. Сможет ли яхтенная индустрия стать ее частью?

Текст **Антон Черкасов-Нисман** Фото **METS**



Стивен Бекетс:

Нет никаких причин владеть двигателем своей яхты — его можно арендовать!



Разговоры о том, что яхтингу пора «зеленеть» и снижать негативное воздействие на окружающую среду, идут давно. Гибридные или полностью электрические пропульсивные системы и альтернативные источники энергии позволяют сделать яхты более «чистыми», но достаточно ли этого, чтобы сохранить природу? Абсолютное большинство прогулочных судов заканчивает свой век на свалке; это сводит к нулю усилия сделать их более экологичными при жизни; кроме того, из обращения выходит колоссальное количество материалов, которые могли бы служить и дальше. Тенденция весьма неприятная, и в развитых европейских странах все чаще задаются вопросом: как ее изменить? Реальный выход, по всей видимости, намечается пока один: закольцевать нашу привычную линейную экономику так, чтобы многократно использовать исходные материальные ресурсы, постоянно повышая их ценность. Легко сказать. Но как это сделать?

Основной организацией, которая сегодня занимается вопросами круговой экономики будущего, выступает благотворительный фонд Эллен Макартур. Сама Эллен хорошо известна тем, что в 2005 году установила мировой рекорд, совершив самую быструю безостановочную одиночную кругосветку под парусом с минимальным использованием ресурсов. После этого Эллен много путешествовала по миру и поняла, что ее главное призвание — развитие и внедрение принципов круговой экономики, в том числе и в яхтенной индустрии (смотрите выступление Эллен на TED по ссылке на видео).

Важно понимать, что кольцевая экономика подразумевает не просто переработку, но многократное использование таких базовых конструкционных материалов, как бетон, стекло, дерево или стеклопластик, причем с каждым новым витком производственной спирали эти материалы должны обретать все большую ценность для повторного использования. Данная тема стала ключевой на выставке METS 2016, где на церемонии открытия

Кольцевая экономика подразумевает не просто переработку, а многократное использование сырья

с докладом выступил известный в этой области человек — Стивен Бекетс, президент исполнительного центра круговой экономики, сооснователь и председатель Lateral Thinking Factory Consulting, а также один из немногих признанных архитекторов концепции Cradle-to-Cradle.

«Производство любых компонентов для яхтенной индустрии можно вписать в бизнес-модель круговой экономики, — сказал он. — Сейчас мы просто стараемся минимизировать негативное влияние используемых технологий на окружающую среду, но следующим шагом должно стать усиление их позитивного влияния, и тогда мы перейдем от сугубой производительности к максимальной экологической продуктивности. Иными словами, задача человечества — стать не только менее плохим, но и более хорошим».

Уже очевидно, что молодое зеппинг-поколение стремится не допускать привязанности к материальным благам, поскольку рассматривает мир как единое жизненное пространство: сегодня молодые люди живут в Европе, завтра учатся в Новой Зеландии, а послезавтра переезжают в США и в первую очередь ищут различные виды сервиса, которые обеспечивают им мобильность.

«Мы становимся свидетелями тотальной уберизации мобильности, — поясняет Стивен Бекетс, — и это уже коснулось яхтинга. Появляются сервисы, которые функционируют по принципу AirBnB и действуют под общим лозунгом «Стань владельцем яхты... на день»».

Возможно, в недалеком будущем яхты и вправду превратятся из товара в услугу, как это происходит на наших глазах с автомобилями, офисами, ковровыми покрытиями и даже лампочками. Например, Renault и Volkswagen



Концепция Cradle-to-Cradle основана на идее безотходных систем производства, не наносящих вреда окружающей среде, и подразумевает, что все вещества, участвующие в создании и функционировании продукции, имеют непрерывный жизненный цикл



СТИВЕН БЕКЕТС,
президент исполнительного центра
круговой экономики (Брюссель):

Следуя четкому плану, яхтенная индустрия может интегрироваться в кольцевую экономику.

давно предлагают услугу Motability, в рамках которой предусмотрен трехлетний договор на использование нового автомобиля, куда уже включена страховка, замена резины и фиксированный пробег, а Philips продает не сами лампочки, но испускаемый ими свет.

«Нет никаких причин владеть двигателем своей яхты, точно так же, как нет смысла владеть лифтом в том здании, где вы живете, — говорит Стивен Бекетс. — Все это можно арендовать, а потом возвращать производителю, и выигрывают от этого обе стороны».

Основное условие интеграции яхтенной индустрии в кольцевую экономику состоит в том, чтобы производители изначально рассматривали и проектировали свои суда как некий банк материалов, которые по истечении срока службы лодок можно легко извлечь и переработать с минимальными затратами. Тогда их владельцам, а точнее — арендаторам, не придется платить за утилизацию, поскольку старая яхта будет не бесполезным мусором, а ценной «рудой» для создания чего-то нового. Если производители всех компонентов, используемых для постройки яхт, будут действовать по этому принципу, изначально закладывая в свою продукцию максимальный потенциал для переработки, то результат наступит очень быстро.

Движение в этом направлении уже началось. Так, Maersk строит свои гигантские контейнеровозы именно как банки материалов, чтобы в будущем их варварски не распиливали где-нибудь на бангладешских пляжах, а цивилизованно утилизировали, используя вторичное сырье снова и снова. Для этого примененные в них материалы снабжают паспортами с указанием химического

На реализацию этих идей требуется не один десяток лет, но время не стоит на месте

состава, количества, срока службы и способа утилизации. Со стеклопластиком дело обстоит сложнее, но уже сейчас поступают инициативы, например, строить лодки для Кубка «Америки» исключительно из материалов, которые можно использовать многократно.

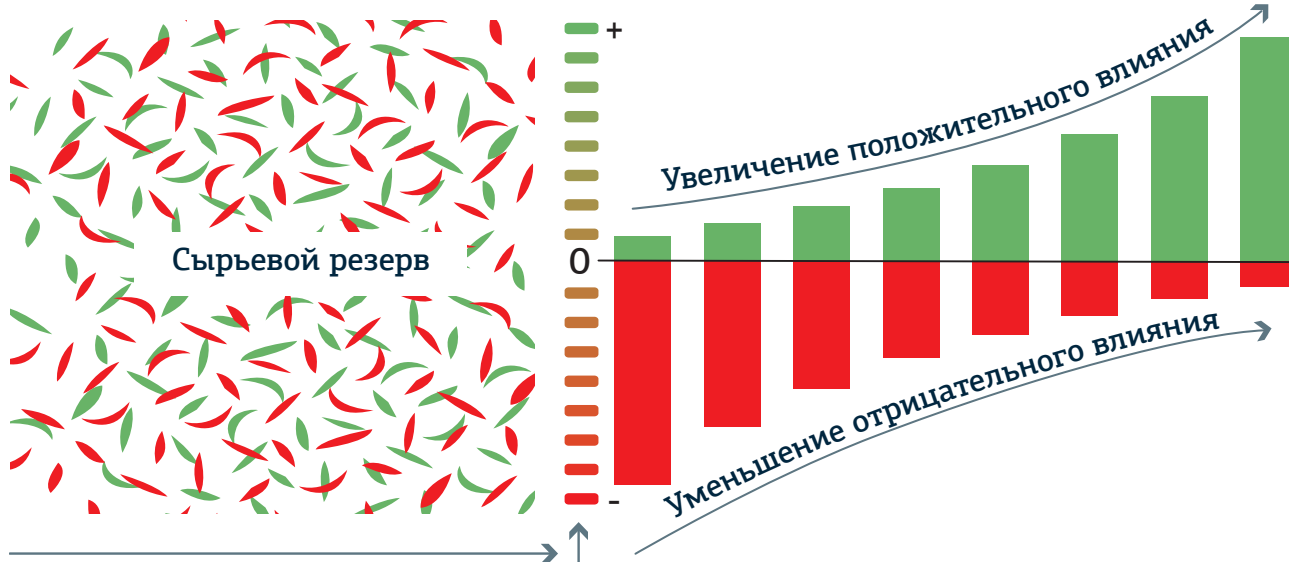
«Основная цель кольцевой экономики не только в том, чтобы сделать жизнь более экологичной, а экономику более эффективной, — поясняет Стивен Бекетс. — Параллельно с этим существенно возрастает качество продукции, ведь производители как никогда заинтересованы в ее максимальном сроке службы».

По словам Бекетса, любая компания, выпускающая тот или иной продукт для яхтинга, может достаточно легко перейти на рельсы кольцевой экономики. Главное — составить план действий на 15–20 лет и действовать согласно ему. На первом этапе, к примеру, можно добиться того, что через пять лет будет перерабатываться половина всех используемых в изделиях материалов. Еще через пять лет отказаться от токсичных компонентов и потом постепенно перейти на полностью экологичную модель производства. Если принять этот план для всей индустрии и жестко его придерживаться, то рано или поздно все поставщики компонентов для



ЙОКО ХЬЮИ,
президент ICOMIA,
генеральный директор Finnboat:

Сегодня в яхтенной индустрии царит настроение осторожного оптимизма, и мы продолжаем делать ее продукты более демократичными и доступными.



161

компания

на сегодня
участвует
в системе
Cradle-to-Cradle

производства прогулочных судов будут вынуждены подстроиться под новые требования, и цепочка замкнется.

Звучит как утопия? Не думаю! И косвенным доказательством того, что кольцевая экономика является реальной моделью нашего будущего, служит список стратегических партнеров фонда Эллен Макартур, куда входят такие гиганты, как Google, Cisco, Philips, Renault и Unilever. Конечно, на реализацию этого глобального проекта потребуется не один десяток лет, но время не стоит на месте, и в один прекрасный момент яхтенным брокерам придется пересмотреть схему своего бизнеса. **МВУ**

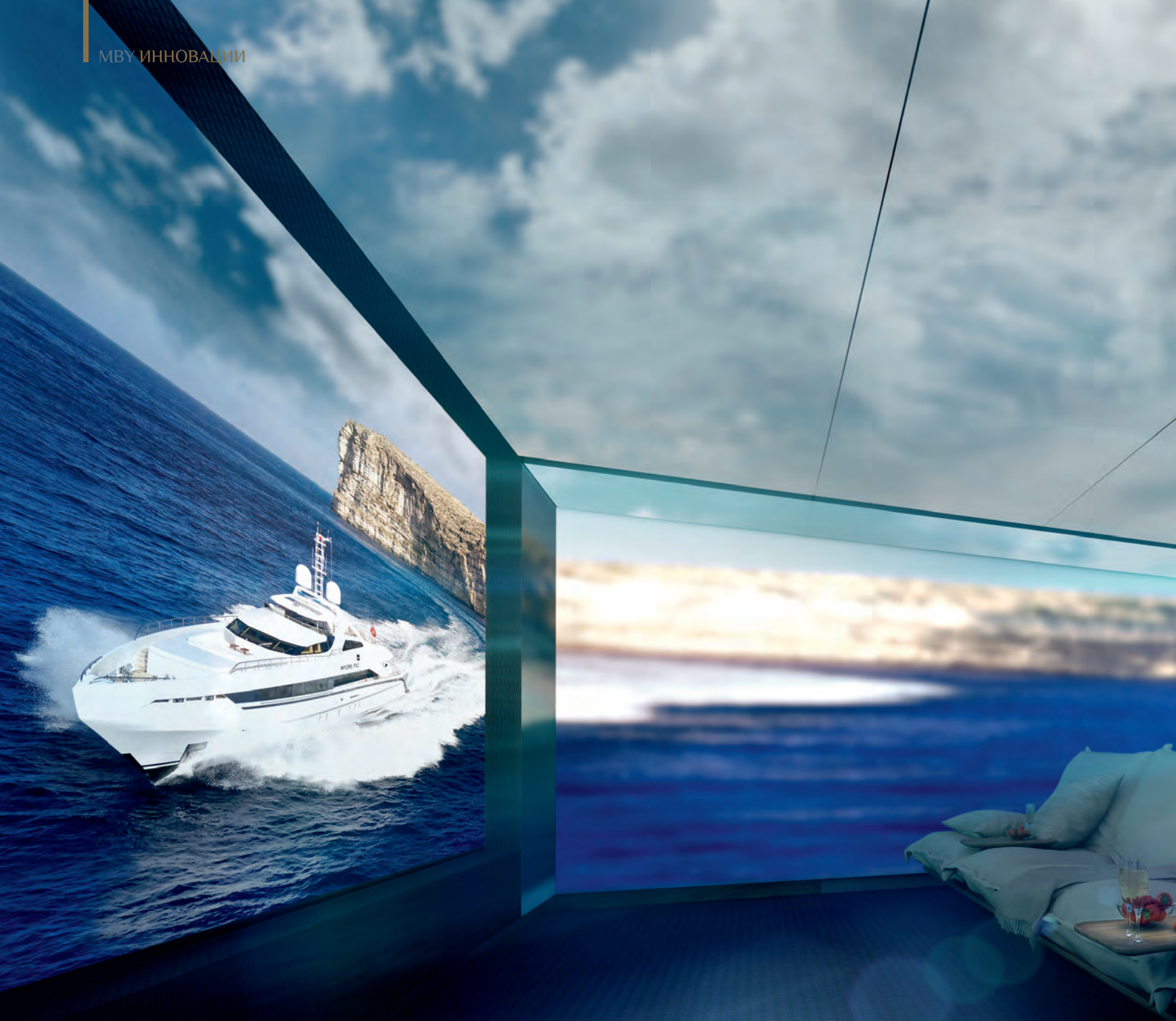


ВИДЕО



[googl/r63vks](https://www.google.com/search?q=googl/r63vks)

Выступление
Эллен Макартур
на TED



ПОЛНОЕ ПОГРУЖЕНИЕ

*Уникальный частный кинотеатр Lumière переводит эмоции
от просмотра на новый уровень.*

Текст **Антон Черкасов-Нисман** Фото **Nightnurse Images, Van Geest Design**





Genesis TechnologiesTM
Marine Division

VANGEESTDESIGN

Изюминкой Lumière являются особые светящиеся текстильные панели на стенах и потолке кинотеатра

Со времени изобретения кинематографа минуло более века, и сегодня технический уровень этого «важнейшего из всех искусств» просто поражает. Существенно эволюционировал и демонстрационный аспект: объемный звук, кресла со спецэффектами и 3D-очки позволяют зрителю на время покинуть реальность и перенестись на арену демонстрируемых событий. Однако принципиально кинотеатр остается все тем же помещением с рядами стоящих перед экраном сидений, и в этом плане существует еще множество возможностей для совершенствования.

«Если за исходную точку брать плоский экран с озвученной движущейся картинкой, то в первую очередь на новый уровень можно вывести впечатление от просмотра, — говорит Торстен Штайнбрехер из швейцарской компании Genesis Technologies, занимающейся проектированием и воплощением необычных частных кинотеатров. — Можно еще усилить эффект зрительского присутствия и сделать кинотеатр более функциональным местом, ибо в своей классической интерпретации он несколько устарел. Вспомните, сколько условно стоит каждый квадратный метр на суперяхте, и вам сразу станет ясно: держать на борту простую темную комнату с динамиками и экраном слишком расточительно».

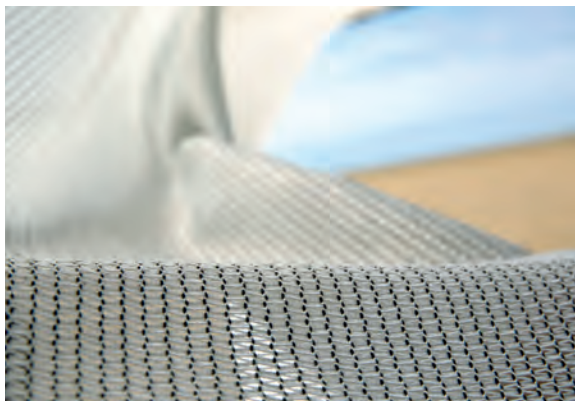
65
панелей

нестандартной
формы можно
объединить
в единую
синхронно
реагирующую
систему
в помещении
площадью 36 м²

НА СУШЕ...

Genesis Technologies специализируется на создании высококласных кинотеатров в альпийских шале и архитектуры помещений для них, взаимодействует с интеграторами аудио- и видеоборудования. В прошлом году на Рождество компания запустила первый в мире частный кинотеатр Day & Date. Эксклюзивная услуга Day & Date подразумевает, что, обладая необходимым оборудованием, подписчик получает возможность взять в аренду на месяц копию нового фильма за 21 день до ее мирового релиза в кинотеатрах. Многие голливудские студии дублируют свои картины на распространенные языки еще до премьеры, поэтому подписчики Day & Date могут смотреть фильмы уже с родной озвучкой.

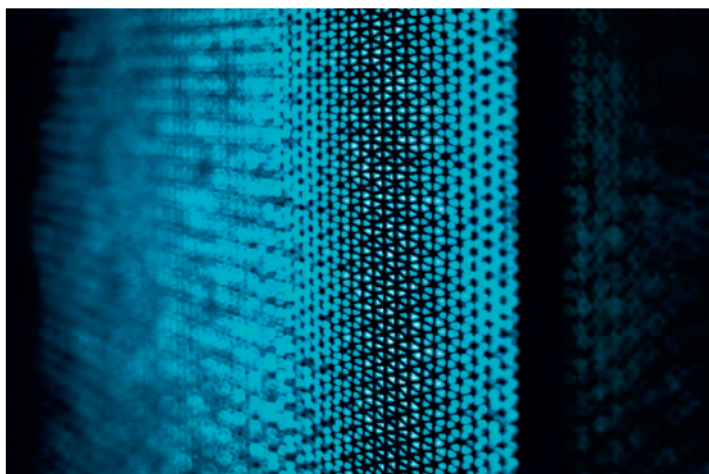
Существование Day & Date — просто счастье для синефилов, но возможностью заранее посмотреть давно ожидаемую картину с друзьями или в кругу семьи с удовольствием пользуются и обычные люди. Главное — иметь на это средства, поскольку прокат фильма обходится примерно в € 8000. За эти деньги человек получает не только возможность стать одним из первых в мире зрителей, но и гарантию наилучшего качества изображения и звука (спецификации DCI, Digital Cinema Initiatives), которые значительно превосходят таковые в современных кинотеатрах для массовой публики.



↑
Особая ткань позволяет
управлять светом и создавать
«живые» интерьеры

На демонстрационном образце
The Lumière использован
материал черного цвета

↓



...И НА ВОДЕ

Но шале — это шале, а яхты — это яхты, поэтому для реализации подобных проектов на прогулочных судах Genesis Technologies объединила усилия со специалистами в области яхтенного дизайна из голландской студии Van Geest Design.

«Я встретился с Питером ван Гистом полтора года назад в Гамбурге на конференции по дизайну интерьеров суперяхт, — вспоминает Торстен Штайнбрехер. — Мы обсудили возможность создания чего-то нового, совсем необычного, и его студия с большим энтузиазмом взялась за создание уникального дизайна для наших кинотеатров. Затем последовал этап инженерного обоснования этих идей, центральным элементом которых выступила особая ткань для стен, разработанная компанией Philips Large Luminous Surfaces».

Изюминкой Lumière (такое название получил совместный проект) являются особые светящиеся текстильные панели, расположенные на стенах и потолке кинотеатра. Они сочетают в себе тканый материал с интегрированными в него светодиодами и, что очень важно, являются серийным продуктом, который производится в достаточном количестве. Особое преимущество этих панелей состоит в том, что они обладают звукопоглощающими свойствами и могут быть достаточно крупными. Однако в небольшом частном кино-

ТОРСТЕН ШТАЙНБРЕХЕР, генеральный директор Genesis Technologies:

Полностью совместимый с Day & Date кинотеатр Lumière на яхте в помещении 6 × 4,8 м «под ключ» обойдется примерно в € 2,2 млн вместе с интерьером. В эту стоимость входит абсолютно всё: заказчику нужно лишь сказать, в какой комнате он хочет обустроить зрительный зал.

Поведение светодиодов связано с тем, что происходит в данный момент на экране

театре только поглощения звука недостаточно, и поэтому производителя попросили модифицировать панели, сделав их акустически прозрачными, чтобы размещать за ними динамики.

КАК ЭТО РАБОТАЕТ?

Желательная площадь кинозала для Lumière — около 20 кв. м при условии, что за задней стенкой кинотеатра выделено небольшое помещение для проекторов и прочего оборудования. Разумеется, чем просторнее зал, тем сильнее зрители смогут погрузиться в атмосферу фильма; в идеале площадь частного кинотеатра приближается к 60 кв. м. При разработке проекта специалисты Genesis Technologies детально изучают поведение звука в предоставленном помещении с целью выявить требования по звукоизоляции и размещению динамиков разных типов. Чтобы нивелировать возможные помехи от надстройки, они фактически создают помещение в помещении с помощью бетонной «коробки», габариты и массу которой необходимо учитывать при проектировании судна. Когда зал готов, в нем устанавливают проекционное оборудование последнего поколения, которое в будущем, когда технологии уйдут вперед, легко модернизировать или заменить.

Но в чем эффект этих уникальных панелей, которые примыкают к экрану и продолжают вдоль стен и на потолке?

«Поведение интегрированных в панели светодиодов напрямую связано с тем, что происходит в этот момент на экране», — поясняет Торстен Штайнбрехер. — В простом случае выделенный видеосервер анализирует кадры из фильма и на основании данных о динамике и цветовой гамме сцены определяет сопровождающие ее цвета и скорость их смены на панелях».

Сопутствующие визуальные эффекты при этом не связаны напрямую с содержанием сцен. Это реализовано в более сложной схеме, когда команда специалистов заранее покадрово транскрибирует всю картину и определяет, что должно отображаться на панелях в каждый момент времени. В Голливуде уже хорошо знают эту технологию и все чаще включают в DCI-фильмы отдельную дорожку с информацией, предназначенной именно для такого оборудования.

Здесь у заказчика может возникнуть резонный вопрос: если сегодня я закажу Lumière, а спустя три года, когда моя яхта будет построена, Голливуд все еще не будет выпускать совместимые с этой технологией фильмы в достаточном количестве, то какой в этом смысл?

«Пока транскрибированием занимаются только Warner Brothers и Philips, — отвечает Торстен Штайнбрехер, — но как только эта технология получит более широкое распространение, Genesis Technologies станет делать это для своих клиентов самостоятельно».

Естественно, в киноиндустрии почти все зависит от коммерческой составляющей, и если компании, размещающие рекламу перед сеансом, заинтересуют-



ПИТЕР ВАН ГИСТ,
основатель Van Geest Design:

Мы долго ломали голову над тем, как назвать этот кинотеатр нового поколения, искали что-то ассоциативное и выбрали фамилию Люмьер, которая, безусловно, многое значит в истории кинематографа.

ся технологией Luminous Textile, ее «раскрутят» гораздо быстрее. Но если этого и не случится в широком масштабе, всегда остается первый вариант, когда сервер обчисляет световые эффекты без учета содержания сцен. Даже этого достаточно, чтобы значительно усилить эмоциональную вовлеченность зрителей и впечатление от просмотра.

Другой важный вопрос касается способа доставки и хранения фильмов на яхте. В случае обычной фильмотеки все понятно: на собственный сервер заранее загружаются сотни картин, и владельцу остается лишь выбирать из коллекции фильм под настроение. Если кино понравилось и он хочет приобрести его, то подключается консьерж-служба, которая узнает стоимость фильма и оставляет его на сервере навсегда.

Но как быть с DCI-файлами Day & Date, которые «весят» около терабайта? Когда судно находится посреди океана, речь о загрузке таких объемов информации через «узкий» спутниковый канал, конечно, не идет, да и Голливуд не очень доверяет такому способу: беспокоится, чтобы копия случайно не «утекла» в массы. Поскольку основные крупные студии в среднем выпускают около десяти фильмов в год, а даты их выхода извест-



*Поведение светодиодов
связано с тем, что
происходит в данный
момент на экране*



↑
Световые панели
могут иметь
нестандартную
форму



← →
Главное
преимущество
Lumière —
в способности
создавать
настроение



ны заранее, наиболее практичным способом становится физическая доставка. Получая еженедельные информационные рассылки Day & Date, капитан яхты может заранее спланировать, в какой порт курьеру необходимо привезти заветный чемоданчик с долгожданным фильмом.

LUMIÈRE ИЛИ 3D?

А как же 3D-фильмы, спросит читатель? Разве не в этом направлении движется киноиндустрия?

«Пожалуй, единственной картиной, где эта технология сработала на 100 процентов, была «Аватар», — говорит Торстен Штайнбрехер. — Сейчас 3D-технология стремительно теряет популярность; люди больше не спрашивают об этом, хотя любой современный проектор способен выдавать такую картинку. Когда мы возвращаемся в установленные нами кинотеатры через полгода или год,

12

ТИПОВ

ткани самых
разнообразных
расцветок
используются для
индивидуального
оформления
световых панелей
Lumière

3D-очки зачастую так и лежат не распакованными где-нибудь в шкафу. Кроме того, от псевдотрехмерной картинке у многих быстро начинают болеть голова и глаза, поскольку человеческий мозг не справляется с такой чрезмерной нагрузкой на восприятие».

Официальная презентация Lumière прошла в ноябре в Амстердаме, где на Глобальном суперяхтенном форуме Genesis Technologies и Van Geest Design показали кинотеатр в действии. Сегодня это, возможно, самая инновационная и перспективная разработка на рынке частных кинотеатров, причем для ее реализации уже есть все необходимое.

«Мы рассматриваем яхтенный дизайн не только как эксперименты с формами, но стараемся привнести в него передовые технологии из других отраслей, — говорит Питер ван Гист, основатель Van Geest Design. — Концепция этого кинотеатра служит ярким примером такой интеграции, и мы действительно можем воплотить Lumière в жизнь прямо сейчас, иначе бы просто не стали демонстрировать его широкой публике».

КРАСОТА В



НОВОМ СВЕТЕ



Декоративное освещение — один из важных элементов любого яхтенного интерьера. Грамотно выбранные и удачно расположенные источники света не только обеспечивают комфорт в помещении, но и выгодно подчеркивают особенности отделки, заставляя буквально сверкать использованные для нее материалы. А уникальные люстры, украшающие лобби и салоны суперяхт, изысканностью и красотой порой способны соперничать с таковыми в оперных залах и дворцовых гостиных. Давайте разберемся: что нужно учитывать при создании столь сложных осветительных приборов для яхт и кто в этом преуспел?

Соперничество за «самое-самое» в наше время идет не только в отношении длины и вместимости суперяхт. Дизайнеры интерьеров тоже вынуждены наращивать темп и создавать гораздо более крупные и сложные декоративные элементы, поэтому простые потолки со сплошным покрытием из стандартных панелей уходят в прошлое. Сегодняшние клиенты требуют



Нередко частью контракта на дизайн и производство люстр становится их ежегодное обслуживание. Для изделий из хрусталя нужны лишь особые детергенты и средства, удаляющие пыль



wow-эффект и готовы платить за это деньги. Зачастую отправной точкой в создании дизайна уникальных осветительных приборов для яхты служат люстры, которые висят в доме заказчика, и специалистам приходится или модифицировать эти модели для использования на борту, или создавать что-то новое в таком же ключе.

В числе серьезных игроков на этом рынке выступает известная чешская компания Preciosa Lighting Europe, которая пришла в индустрию суперяхт всего несколько лет назад.

«Недавно мы разработали, произвели и установили все декоративное освещение на борту нового круизного лайнера Seven Seas Explorer, а одним из первых яхтенных заказов стала Lürssen Azzam, самая крупная частная яхта в мире, — рассказывает управляющий директор компании Павел Кадлечек. — Позже ее владелец порекомендовал нас заказчику Lürssen Dilbar, и в прошлом году мы создали для нее великолепные люстры. Могу сказать, что по уровню роскоши Dilbar не только не уступает Azzam, но кое в чем, возможно, даже превосходит ее».

Нетрудно догадаться, что если в портфолио едва вышедшего на рынок поставщика первыми номерами значатся самые дорогие в мире суперяхты, то компания действительно может предложить нечто уникальное. Прежде в этой нише заправляли итальянцы, но теперь, с приходом туда людей из Кристальной долины, расстановка сил изменилась. В этом небольшом регионе Богемии сосредоточены известные на весь мир стеклудувные школы, где творят потомственные мастера.



ПАВЕЛ КАДЛЕЧЕК,
управляющий директор
Preciosa Lighting Europe:

Сейчас мы создаем декоративное
освещение для семи суперяхт
и двадцати круизных лайнеров.

«Когда мы начали работать с суперяхтами, то сразу запустили в рамках НИОКР отдельное морское направление, инженеры которого занимаются разработкой декоративного освещения исключительно для яхт, — поясняет Павел Кадлечек. — Это позволяет нам брать за такие комплексные проекты, как *Dilbar*, когда клиенты требуют не просто красивый, но и безупречный в отношении безопасности продукт».

Когда судно испытывает качку, на люстры действуют разноматрированные силы (перегрузки 2g и более), что необходимо учитывать в конструкции. Для того чтобы все стеклянные элементы были надежно закреплены и не звенели, применяются специальные подвески и сайлентблоки, что, конечно, отражается на стоимости изделия.

Другая сложность состоит в том, что, в отличие от зданий, даже на крупных суперяхтах относительно низкие потолки, которые существенно ограничивают пределы фантазии дизайнеров. Инженеры Preciosa Lighting стараются сделать все возможное при стандартной высоте потолка 2,7 м, однако порой им выпадает шанс «развернуться» по-настоящему.

«Сейчас мы работаем над проектом для клиента из России: создаем люстру высотой 15 м и весом около 2,5 т, — говорит Павел Кадлечек. — Она будет проходить через все гостевые палубы, и наша главная задача — сделать ее неподвижной. Об этом нужно думать заранее, поэтому вместе с верфью мы ищем пути решения этой проблемы. Уверен, люстра, когда



эта яхта сойдет на воду, станет одной из самых ярких среди подобных!»

Просто придумать и изготовить красивые потолочные светильники недостаточно: необходимо обеспечить их полную интеграцию со всеми системами управления, позволяющими регулировать яркость освещения, включать его из разных точек, в том числе с помощью мобильных устройств. В противном случае это будет лишь половинчатое решение. Preciosa Lighting давно перешла на использование светодиодов и тесно сотрудничает с одним из лидеров рынка LED-источников света — компанией OSRAM, которая гарантирует стабильность цветовой температуры своих диодов в течение длительного времени.

Помните, сколько времени и душевных сил отнимает выбор светильников для нового дома, особенно если процессом руководит женщина? А ведь с яхтой ситуация на порядок сложнее, и такие компании, как Preciosa Lighting, выручают не только в плане уникального дизайна и надежной конструкции. Они способны принять на себя всю творческую энергию спутницы владельца, а тот пока может заняться, например, подбором... винных шкафов!

КОМФОРТ 2.0

Когда судовые успокоители не справляются с качкой, за дело берутся стабилизационные платформы.



Свенд Хейер,
основатель
компании Stable

Платформа
в основании
бильярдного стола

Эволюция систем стабилизации качки для яхт в последние годы достигла пика: инженеры, кажется, использовали все физические принципы, позволяющие противостоять волнению, и на рынке представлены устройства всех типов и мастей. Но что, если на якорной стоянке захочется, скажем, поиграть в бильярд, и одних судовых стабилизаторов качки будет недостаточно? Здесь на выручку приходят стабилизационные платформы, которые могут полностью «успокоить» не только отдельно взятый предмет мебели, но и целые площадки на палубе.

Единственная компания, которая сегодня предлагает подобные устройства для суперяхт, — небольшое норвежское предприятие с очевидным названием Stable. «На прежнем месте работы я занимался разработкой активных компенсирующих систем для судовых кранов, которые позволяют мягко проводить погрузку на волнении, чтобы груз не прыгал вверх-вниз, — вспоминает Свенд Хейер, генеральный директор Stable. — Однажды ко мне в офис пришел человек и спросил: “Свенд, ты можешь сделать мне стабилизированный бильярдный стол, чтобы использовать его на круизном лайнере?”»

Идея была хорошая, мы стали бизнес-партнерами и принялись за работу. Так появилась

компания Stable. Задействовали часть уже известных нам технологий, но многое пришлось придумывать с нуля. В 2002 году первым нашим заказчиком стала Royal Caribbean Cruise Line, купившая восемь столов — по два на каждый из четырех лайнеров класса Radiance. Затем мы разработали стабилизационную платформу для кровати и также предложили устанавливать ее на лайнеры. Круизная компания взяла экземпляр на пробу, а потом вернула со словами, что эта прекрасная разработка всем очень понравилась, но они не закажут ни одной такой кровати, поскольку не знают, как их рекламировать! Мы тогда и не подозревали, что словосочетание “морская болезнь” — табу в лексиконе круизных операторов, поэтому продвигать продукт, который помогает избавиться от того, что нельзя называть, практически невозможно. В итоге с двумя этими разработками мы решили выйти на рынок суперяхт, где они оказались востребованы».

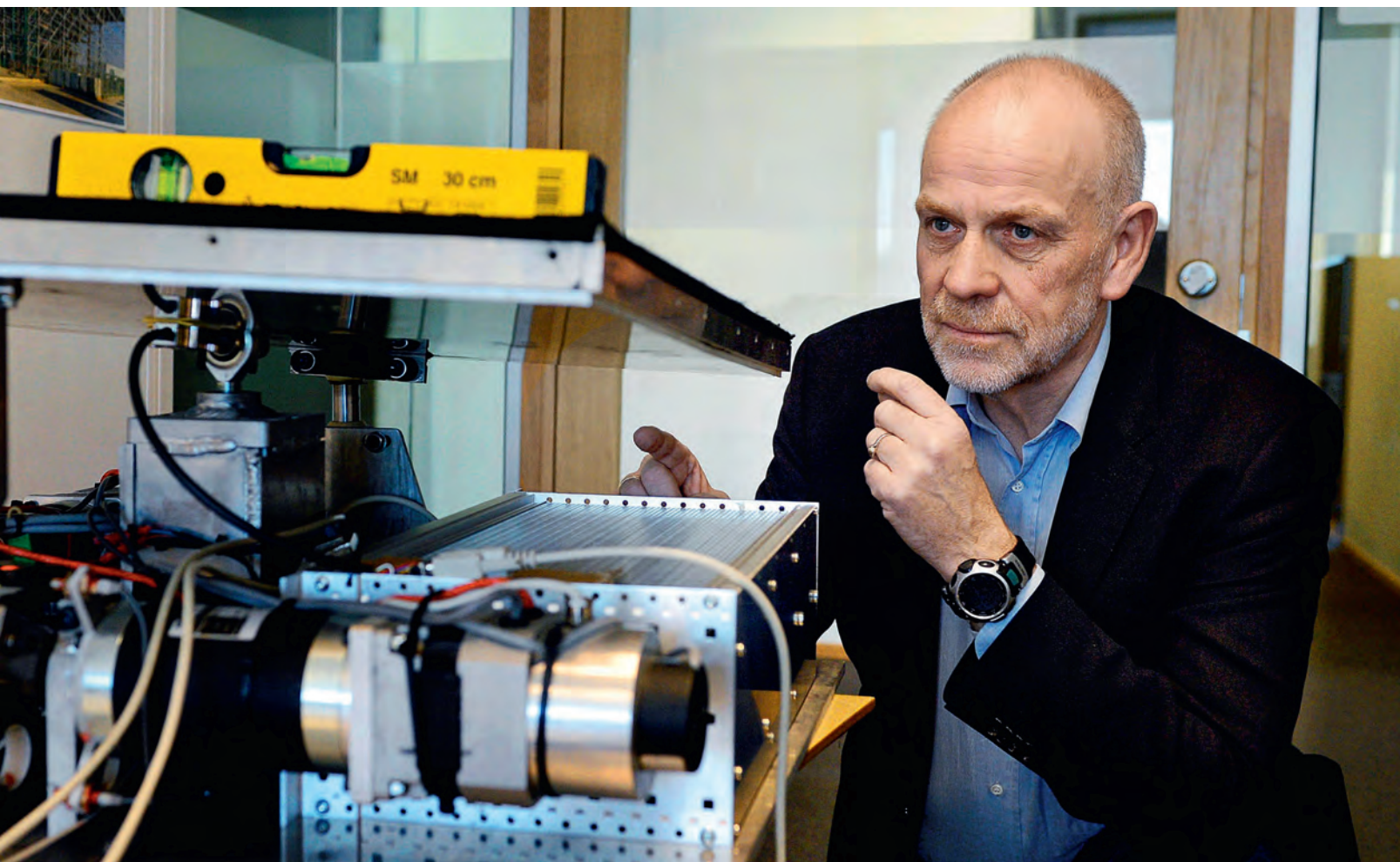
Каким же образом функционируют стабилизационные платформы? Во-первых, при их разработке инженеры отталкиваются лишь от того, как оценивают движения судна их собственные датчики, вынося за скобки остальные факторы вроде стабилизаторов самой яхты. Для эффективного противодействия качке наиболее важны силы, дей-

25

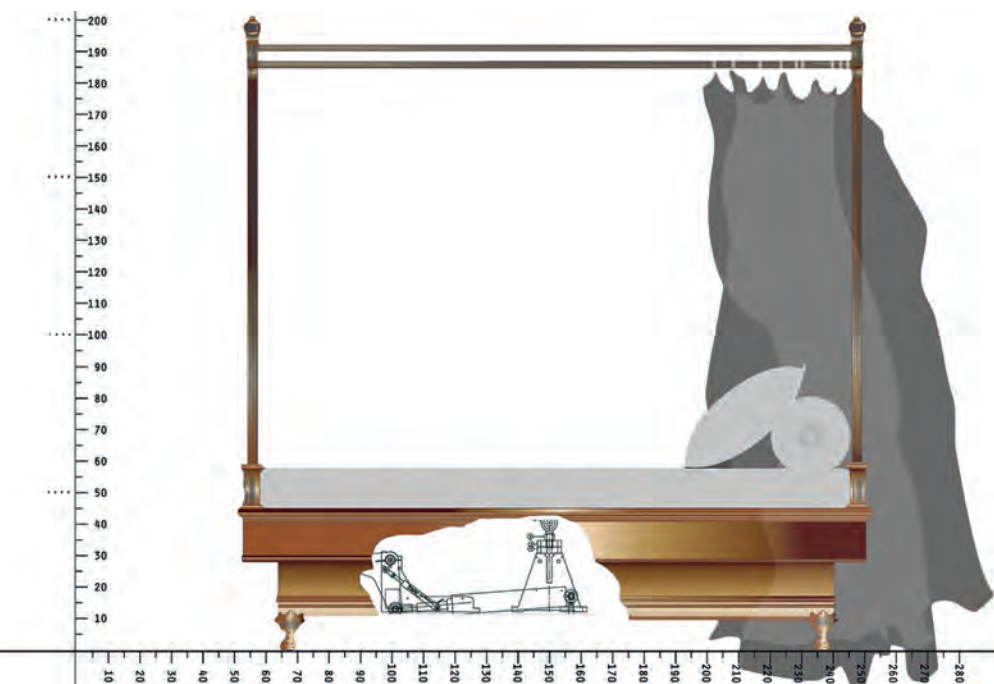
градусов

составляет
максимальный
рабочий
угол наклона
стабилизационных
панелей

Кровать
со стабилизацией
позволяет избавиться
от симптомов
морской болезни



В стабилизационных платформах применены независимые электрические сервоприводы, обеспечивающие им «волнообразное» движение



ствующие параллельно самой платформе, — именно их необходимо сводить к минимуму. Как следствие, здесь не используются гироскопы, которые приводили бы к резким рывкам платформы вдоль осей. Вместо этого в Stable применены независимые электрические сервоприводы, обеспечивающие вкпе со сложным программным обеспечением «волнообразное» движение платформы.

Но как воспринимается такой «успокоитель», если речь идет о кровати, и долго ли привыкать к его действию?

«Платформа функционирует очень мягко, однако важно понимать, что она не предназначена для амортизации резких ударов или гашения вибрации, — поясняет Свенд Хейер. — В оптимальном режиме она работает при регулярной качке, когда ее период не меньше 2–3 секунд. Тогда спящий человек не перекачивается с одного края кровати на другой, а симптомы морской болезни пропадают. При этом, разумеется, моторчики сервоприводов не мешают спать — они практически бесшумные».

Высота стандартной стабилизационной платформы для кровати составляет 320 мм, а ее максимальный наклон около 8°. Если требуется больший ход (до 25°), то и высота «прослойки» возрастает. В нормальном режиме потребление тока на уровне всего 250 Вт/ч, однако при существенном волнении, когда на одной стороне кровати лежат двое, расход может возрасти до 400 Вт/ч. В любом случае по сравнению с другими системами на борту расход незначительный и прак-



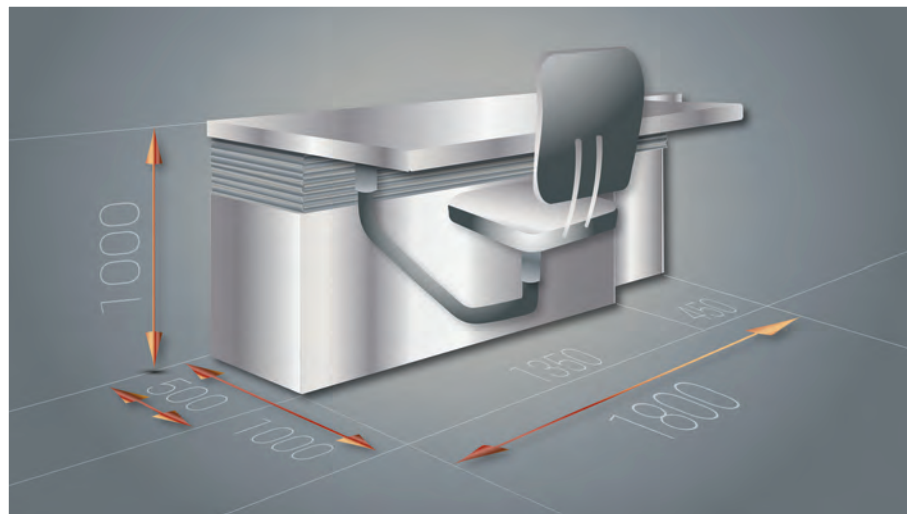
тически не влияет на общее энергопотребление. Это значит, что платформы можно без проблем использовать на якорной стоянке, когда эффективность работы судовых стабилизаторов снижается.

Что касается предельной нагрузки, то стандартные модули для кроватей и американского пула выдерживают до 200 кг, стабилизированная платформа для русского бильярда — 1,5 т, а платформа для обеденного стола держит 2,5 т.

Уникальные платформы Stable можно использовать в разных приложениях, например, стабилизировать часть камбуза, где установлены плиты, чтобы повысить комфорт и безопасность работы кока. Кроме того, их можно ставить под беговые дорожки (занятия на таких тренажерах в качку весьма опасны), винные шкафы (чтобы бутылки не звенели!), а также под письменные и туалетные столики. Наконец, платформы длиной до шести метров можно интегрировать в палубу даже под библиотекой или роялем, обеспечивая исключительный комфорт в этих зонах. Огромный их плюс в том, что они практически не требуют забот: с 2002 года столы для бильярда на лайнерах CCL понадобилось обслужить всего два раза, хотя задействованы они круглосуточно.

Также не требует обязательных обновлений и программное обеспечение, хотя разработчики постоянно его улучшают и, если платформа подключена к бортовой IT-сети, могут не только «залить» новый софт удаленно, но и заново откалибровать устройство.

Платформы Stable можно интегрировать не только в мебель, но также встраивать прямо в палубу



↑
Стабилизированный
камбуз Galène
и эскиз рабочего
стола на платформе
Stable

Сегодня платформы Stable установлены, например, на некоторых суперяхтах Lürssen, Oceanco и Amels, а самым крупным заказчиком компании могла стать обанкротившаяся итальянская верфь Privilege Yard, заказавшая 16 кроватей и еще несколько платформ под другое оборудование для 127-метровой суперяхты *Privilege One*, которую так и не достроили.

А что дальше? В каком направлении будет развиваться эта перспективная технология и получит ли она широкое распространение?

«Думаю, следующим шагом станет создание более компактных платформ, которые смогут отрабатывать на волне существенно быстрее, — отвечает Свенд Хейер. — Тогда их можно будет устанавливать на небольшие быстроходные лодки. Представьте себе, например, какой популярностью будут пользоваться стабилизированные кресла на катерах для спортивной ловли марлина — здорово, не правда ли!»



10-я международная выставка
КАТЕРОВ И ЯХТ

10th International Exhibition of Boats and Yachts

8-11 марта 2017 года, Крокус Экспо

March 8-11, 2017, Crocus Expo

Катера и яхты

Boats and yachts

Отдых на воде

On-water entertainment

Услуги

Services

Оборудование

Equipment

**Государственные органы
надзора**

State supervisory authorities

WWW.MOSBOATSHOW.RU



Организатор / Organized by:
КРОКУС ЭКСПО
Международный выставочный центр



ВВЕРХ И ВНИЗ

Что необходимо для оборудования суперяхт пассажирским лифтом, и как это происходит.

На судне, будь то яхта или военный корабль, каждый элемент конструкции имеет свое название, и по-хорошему всякий поднимающийся на борт должен оставить сухопутные термины и пользоваться морскими. Полы становятся палубами или пайолом, потолки — подволоками, лестницы — трапами, круглые окна — иллюминаторами... А вот лифт, если он есть, так и остается лифтом, однако это совсем не означает, что на судне он такой же, как в зданиях.

«Основное отличие яхтенных лифтов от тех, что применяют на суше, заключается в специальной конструкции, позволяющей работать не только в строго вертикальном положении, — рассказывают Майк Брандт и Эф Кваккель из голландской компании Lift Emotions, которая уже десять лет производит лифты для суперяхт и частных резиденций. — Поскольку на волнении судно постоянно отклоняется от вертикальной оси, на лифт действуют разнонаправленные силы, и поэтому в шахте недопустимо иметь свободно подвешенные элементы. Все оборудование должно крепиться к направляющим и соответствовать требованиям пожарной безопасности».

Кроме того, в отличие от стандартизованных наземных лифтов, каждый яхтенный лифт уникален и по форме, и по исполнению. На суше архитекторы могут поместить шахту в нужное место, а дальше просто спроектировать вокруг здание. Однако на яхтах такой подход не работает, и там каждый раз приходится по-разному решать одну и ту же непростую задачу: как интегрировать лифт в крайне ограниченное пространство. Места всегда не хватает, особенно

внизу, под шахтой, где для оборудования и в целях обеспечения безопасности должно оставаться технологическое пространство глубиной около полутора метров. Но столько «отвоевать» у дизайнеров сложно, поэтому конструкторы Lift Emotions научились обходиться высотой всего 0,4–0,5 м, сохраняя все функции лифта и должную безопасность.

Еще одна особенность яхтенных лифтов заключается в том, что для их движения редко используют электродвигатели: высота шахты относительно небольшая, у лифта всего три-четыре остановки, и с задачей прекрасно справляется гидравлика. При этом лифту не нужен противовес, а в конструкции задействовано меньше механических деталей. Как следствие, яхтенный лифт сравнительно легко обслуживать, и с этим без проблем справится бортовой инженер.

В портфолио Lift Emotions числятся такие известные суперяхты, как Madame Gu, Skyfall, Musashi и Axioma

«Сейчас мы делаем необычный лифт, который по ходу движения будет поворачиваться вокруг оси, и двери на разных палубах будут располагаться с разных сторон, — говорит Майк Брандт. — Наш опыт и ресурсы позволяют реализовывать проекты любой сложности, если клиент хочет этого и для этого есть достаточно места».

Какие пространственные ограничения, помимо высоты технологического отсека, важны при создании лифта? Во-первых, пассажирские лифты имеют смысл устанавливать

при длине яхты 35–40 м и более, когда уже появляется третья палуба, хотя есть случаи соединения лифтом всего двух палуб. Во-вторых, минимальный диаметр кабины составляет 1,4 м; если она меньше, то пользоваться лифтом уже некомфортно и опасно.

Кстати, оснастить яхту лифтом можно и во время рефита, установив лифт на место центральной лестницы (или все-таки трапа?!). Для этих целей в Lift Emotions разработали особую модель с очень компактным технологическим отсеком, которую легко декорировать в стиле уже существующего интерьера.

Учитывая большое влияние лифта на конструкцию судна, инженеры берут его «в работу» на начальной стадии проектирования, а непосредственный монтаж кабины происходит уже в конце строительства, поскольку сооруженную в шахте временную лестницу на верфи используют до последнего момента, доставляя по ней на палубы различные оборудование и материалы.

Таким образом, лифт сначала собирают в контролируемых условиях на заводе производителя, а на верфь привозят уже готовую шахту и кабину. Их монтаж занимает всего два-три дня, позволяя почти не останавливать другие работы в этой зоне. Наконец, перед самым спуском судна «лифтеры»

приезжают еще раз, чтобы подключить электрику и провести пусконаладочные работы.

Кто-то скажет, что лифт — баловство и настоящий корабль в нем не нуждается. Однако суперяхты — это не корабли, и все их лифты являются не только средством подъема и спуска, но также ключевым элементом интерьера и зачастую даже настоящим произведением искусства.



↑
Нередко лифт
становится
ключевым
элементом
планировки
и дизайна яхты

←
Сборка шахты
и кабины происходит
на производстве...

→
...после чего готовую
конструкцию
доставляют на верфь
для монтажа

400
тысяч
евро

составляет
приблизительная
стоимость круглого
стеклянного лифта
с тремя-четырьмя
остановками



ГОЛУБОЙ КУПОЛ

Как обеспечить суперяхте круглосуточную автоматизированную защиту и уберечь ее от вторжения незваных гостей?

Защита своей жизни на борту — первостепенный вопрос для владельцев суперяхт, и с каждым годом этому уделяется все больше внимания. Доходит до того, что капитаны крупных частных яхт требуют повысить уровень безопасности в марине до максимального на период их стоянки. Разумеется, чтобы заработать, администрация предпринимает все возможное, хотя опытные владельцы марин и так знают, что для успешности их бизнеса нужны всего три вещи: безопасность, безопасность и еще раз безопасность.

Но если на берегу повысить уровень безопасности можно за счет привлечения персонала из охранных структур, то как быть, когда судно в море или на якорной стоянке в оживленной акватории? Конечно, идеальным вариантом стал бы силовой купол наподобие тех, что описывают фантасты, но до этого наука пока не доросла. Хотя нечто подобное уже существует!

Речь идет о комплексной автоматической системе защиты от проникновения на судно под названием BlueDome. Эта инновационная разработка вышла из недр французской компании Safran Electronics & Defence, хорошо известной в сфере вооружения: там производят огромное количество спецсредств в целях обеспечения безопасности, включая сканеры и анализаторы для аэропортов.

BlueDome строится на взаимодействии радаров и видеокамер различного типа, которыми управляет «умное» программное обеспечение, способное пеленговать, вести и атаковать цели без участия человека.

«Как только в зоне раннего распознавания появляется, например, быстроходный катер с пиратами, система анализирует его поведение и автоматически включает сигнал тревоги, — рассказывает Сильвайн Перье, старший менеджер по продажам и маркетингу Safran Electronics & Defence. — В этом случае капитан должен лишь подтвердить, опасна ли цель, и выбрать меры воздействия, если она продолжит приближаться».

Дальше BlueDome работает самостоятельно, позволяя экипажу позаботиться о пассажирах и занять оборону в хорошо защищенном помещении. Прежде всего срабатывает голосовое и визуальное (прожекторы) предупреждение, но если чужаки не изменили курс, то в дело вступают мощные автоматические водяные пушки на турели.

«Когда напор воды достигает десяти бар, к судну просто невозможно приблизиться меньше чем на двадцать метров, — говорит Сильвайн Перье. — Мы проводили испытания, когда команда

700

тысяч
евро

стоит изготовление
и монтаж BlueDome
«под ключ»



СИЛЬВАЙН ПЕРЬЕ,
старший менеджер
Safran Electronics & Defence:

BlueDome не требует участия человека: когда капитан подтвердил цель и меры воздействия, экипаж может забаррикадироваться, а система будет держать оборону самостоятельно.

ПРАЗДНИЧНЫЙ УЖИН КАК ПО ВОЛШЕБСТВУ!

Оформите заказ новогодних блюд за 14 дней*
и получите скидку 20%, а при заказе
от 10 000 рублей — набор канапе в подарок!

-20%

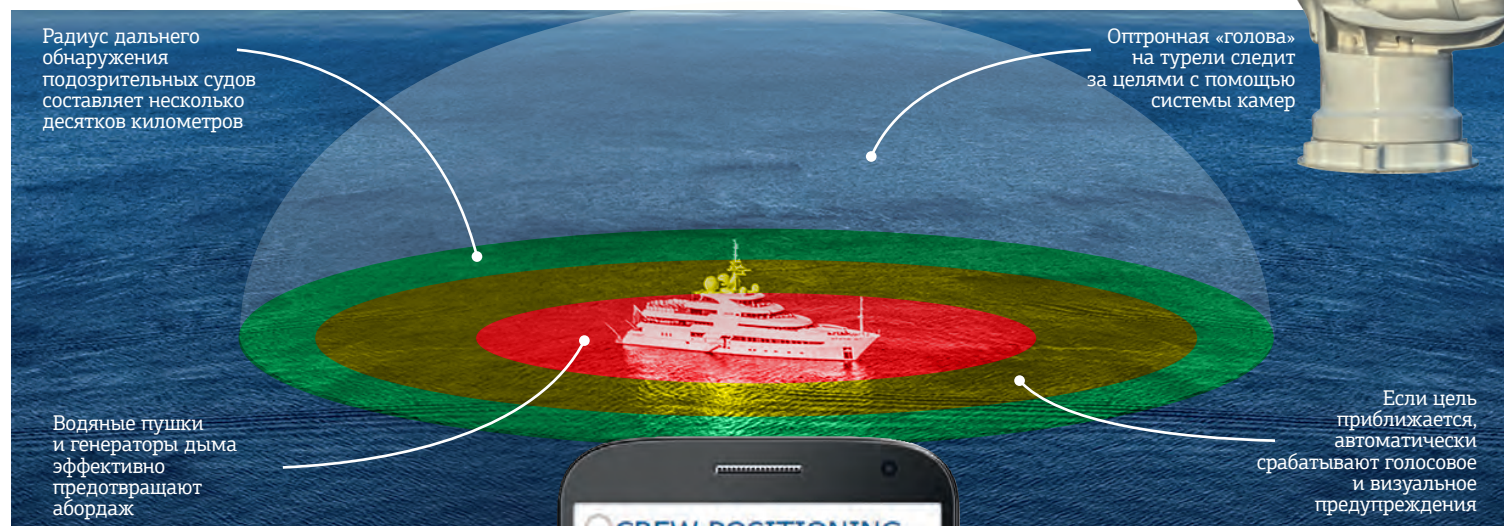
Реклама 0+



* Необходимо оформить заказ за 2 недели до даты получения.
Подробности уточняйте у администратора супермаркета.
www.av.ru/ny2017



Принцип работы BlueDome

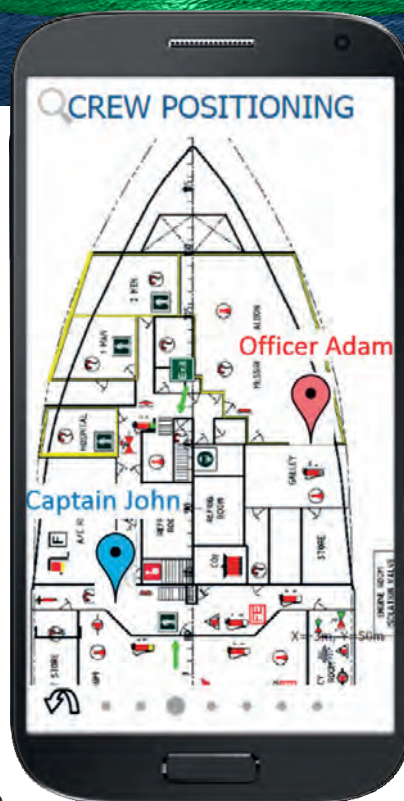


спецназовцев пытались атаковать судно и попасть на борт. Они пробовали сделать это несколько раз, но все безуспешно».

Кроме водяных пушек, BlueDome затрудняет abordage с помощью генераторов дымовой завесы вдоль бортов, причем этот дым не влияет на работу собственных видеокамер. Если дело пошло совсем плохо и злоумышленникам все же удастся проникнуть на яхту, то система активирует выпуск нейтрализующего газа в заданных отсеках. По словам Сильвайна Перье, к BlueDome можно подключить даже модуль баллистической защиты от гранатометов и сопрячь ее с системой защиты от подводных пловцов.

Согласитесь, впечатляет! Теперь давайте разберемся, как все это работает. Во-первых, установленные в оптической «голове» видеокамеры снабжены мощной системой стабилизации изображения и, по информации производителя, обеспечивают четкую, почти неподвижную картинку объекта, который движется со скоростью до 40 узлов на волнении до 4–5 баллов. Во-вторых, вместо одной камеры с трансфокатором в «голове» спрятаны три отдельные видеокамеры с разными углами обзора, а также две ИК-камеры — с широкоугольным и телеобъективом. В рубке установлен джойстик для управления видеомодулем, поэтому капитан может в любое время суток проверить, что происходит вокруг судна. Камеры позволяют видеть не только катера с людьми, но также рыбацкие сети, объекты на поверхности воды и крупных морских млекопитающих.

Количество необходимых оптических модулей зависит от длины судна, геометрии его надстройки и результата, который необходимо получить. Если стоит задача полностью исключить слепые зоны, то несколько «голов» можно легко связать в единую



BlueDome позволяет контролировать местонахождение членов команды, а также предотвращать проникновение посторонних

систему. Еще одна полезная функция BlueDome заключается в возможности осуществлять биометрический контроль людей на борту с помощью маячков, сканирующих лица камер и дактилоскопических датчиков. Это позволяет капитану видеть, где находится в данный момент каждый член экипажа, и своевременно узнавать о непрошенных гостях.

Для установки полномасштабной BlueDome на строящуюся яхту необходимо закладывать ее в конструкцию на ранних этапах проектирования, поскольку водяные пушки требуют дополнительных трубопроводов. В остальном инженеры Safran Electronics & Defence, коих в компании около пятисот, справляются самостоятельно: система достаточно просто подключается к системной шине судна, откуда получает всю необходимую информацию о местоположении и скорости судна, а также данные с радаров, AIS и т. д. на отдельном сенсорном экране. Кстати, если отказаться от водяных пушек, то BlueDome можно ставить на готовые суда и даже без проблем переносить ее со старой яхты на новую. По уверению Сильвайна Перье, обучение экипажа занимает всего несколько часов и не требует особых знаний, поскольку система обладает дружелюбным и понятным интерфейсом.

Но как обстоят дела с законом?

«Поскольку в BlueDome нет летального оружия, разрешения на ее использование и установку не требуется, — поясняет Сильвайн Перье. — Более того, эта продукция двойного назначения не подпадает под санкции, поэтому мы можем легально поставлять ее в Россию для гражданского применения. Единственное, многие верфи просят нас предусмотреть возможность снижать давление водяных пушек до одного-двух бар, поскольку вокруг стоящего на якорю судна обычно собирается много любопытных с фотоаппаратами. Они не пираты, и бить по ним в полную силу нет необходимости».

Так что, когда в следующий раз надумаете «пощелкать» новые суперяхты где-нибудь на рейде Монако, будьте осторожны: Safran Electronics & Defence производит еще и вооруженные пулеметами боевые дроны. МВУ

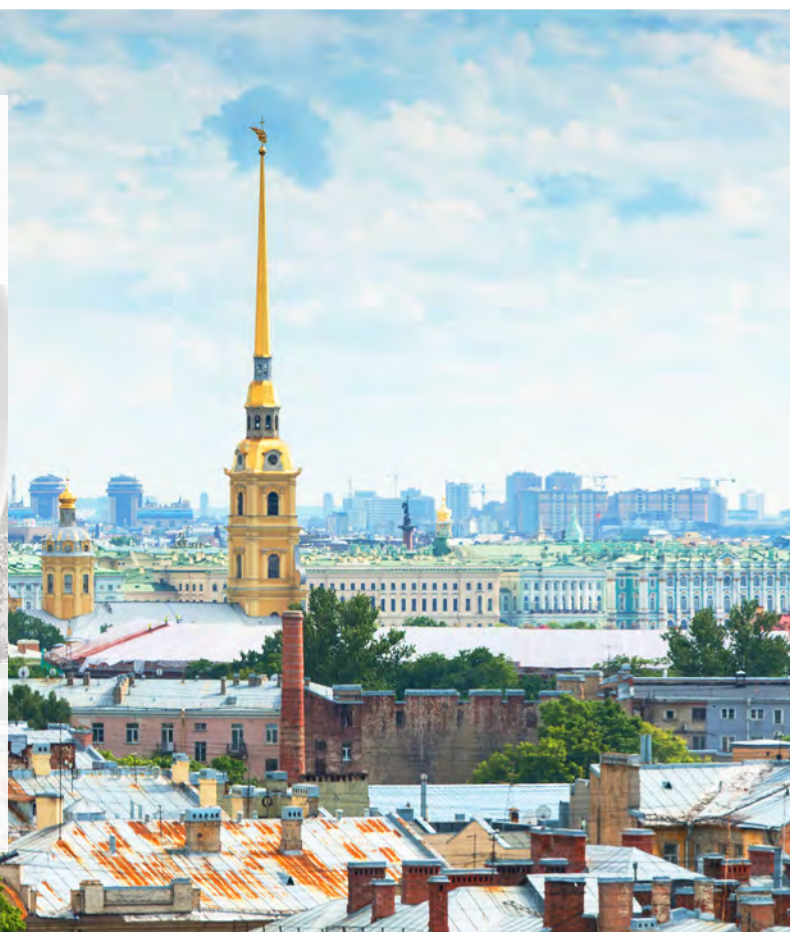
Водяные пушки не дают приблизиться на дистанцию менее 20 метров



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



ПАНОРАМНЫЙ КАРАОКЕ-РЕСТОРАН



РИБАЙ СТЕЙК С ЦИТРУСАМИ
990 руб.



ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ЯХТ-КЛУБ
ПЕТРОВСКАЯ КОСА, 9
INFO & RESERVE 929 928 3
WWW.PARUSA-SPB.RU



↑
Princess 40M *Solaris*
вошла в число
финалистов World
Superyacht Awards
2015

→
Интерьер
Princess 40M *Solaris*
разработал дизайнер
Марк Берриман

←
Вторая мастер-каюта
Princess 40M *Solaris*
располагается
в носовой части
главной палубы



ГИД ПО СТИЛЮ

Индивидуализировать серийную яхту, особенно крупную, способна почти любая верфь. Но дьявол, как известно, кроется в деталях.

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

Любые индивидуальные «настройки» серийной яхты сопряжены с дополнительными затратами денег и времени. О том, как оптимально решить этот вопрос, рассказывает Денис Новиков, директор по продажам компании Nordmarine, официального представителя Princess Yachts в России.

УРОВНИ КАСТОМИЗАЦИИ

Британская верфь Princess Yachts, как и основные ее конкуренты, строит серийные яхты. Но это совершенно не мешает получать на выходе нечто эксклюзивное. Мы готовы воплощать потребности клиентов по максимуму, и наши возможности простираются гораздо дальше применения нестандартных отделочных материалов: это лишь первый, начальный уровень кастомизации яхты.

Второй уровень — возможность делать нестандартную мебель. Princess Yachts располагает собственным мощным мебельным производством. Для каждой модели есть свой «базовый набор», но эти наборы можно комбинировать друг с другом. Нередко клиенты заказывают для своей яхты, например, стол

от другой модели, потому что именно этот конкретный стол им больше нравится.

Третий уровень — работа с заводской мебелью: в нашей практике это чаще всего Fendi (Princess Yachts входит в группу Louis Vuitton Moët Hennessy. — Прим. МВУ). Ее нужно адаптировать для конкретного интерьера и под условия на борту. В море мебель должна крепиться к полу; мы делаем крепления, которые позволяют перемещать мебель, фиксируя ее в разных положениях. К примеру, если нужно освободить место для вечеринки, диван можно передвинуть и зафиксировать в другом месте. В любом случае безопасная эксплуатация в море гарантирована: с такой мебелью можно даже штормовать, и ничего не сдвинется с места.

ВЫБОР КОНЦЕПЦИИ

При выборе интерьера первичная задача — определиться с цветовой гаммой. Неважно, идет ли речь о «младшей» модели 39 футов или о флагманской Princess 40M. У Princess Yachts есть «гид по стилю» — приложение для iPad, где расписано, что предлагается для каждой модели, какие серии есть смысл выбирать.

Первичная задача при выборе интерьера — определиться с цветовой гаммой

→
На борту Princess 40M Solaris две мастер-каюты. На фото — мастер-каюта, занимающая всю верхнюю палубу

→→
Интерьер одной из четырех кают для гостей на борту Princess 40M Solaris



Начиная с длины 80 футов на проект приглашается личный дизайнер от Princess Yachts

На моделях длиной до 80 футов этот вопрос обычно легко решается между заказчиком и менеджером. Мы смотрим каталоги, материалы; прикидываем, как «работают» цвета друг с другом. На основе базового дизайна верфи для конкретной модели мы можем выбрать покрывала, подушки, шторы, столешницы... У меня уже довольно большой опыт, и клиенты обычно просят посоветовать оптимальный вариант. В основном люди, заказывающие яхты до 80 футов, далеко «идти» в дизайне не хотят. Максимум — поставить декоративную настольную лампу, изменить ковры, ткань обивки диванов и т. д. Честно скажу: на небольших яхтах лишние эксперименты вредны. Как показывает опыт, все слишком необычное, что пытались воплотить, часто получалось хуже базового предложения верфи: то эргономика страдает, то цвета не «играют». А вот у верфи все выверено до мелочей.

Начиная с длины 80 футов на проект уже приглашается личный дизайнер от Princess Yachts. В этом случае мы обычно едем с заказчиком в дизайн-центр в Челси и там смотрим разные варианты декоративных элементов. Такая схема отлично работает на моделях от Princess 82 до Princess 30M.

Наконец, для яхт длиной свыше 30 метров мы предлагаем два решения. Поскольку готовых «пакетов» для таких моделей уже не создают, то индивидуальный проект может сделать «домашний» дизайнер Princess Yachts, и, повторюсь, это всегда получается очень толково. Клиенту достаточно выбрать нужные оттенки, и дизайнер предложит цветовую схему, которая может быть скорректирована. Или пойти совсем другим путем. Заказчики иногда приводят своих дизайнеров, с которыми уже имели опыт совместной работы. Но здесь встречаются подводные камни. «Сухопутный» дизайнер не всегда понимает, что делать на яхте, и на практике может получиться странный результат: что-то с чем-то не складывается, и всплывают такие вещи часто уже в конце, когда что-либо менять сложно.

ВЫСШИЙ КЛАСС

Если клиент не особенно скован бюджетом и готов потратить на дизайн приличную сумму, мы можем пригласить на проект дизайнера мирового уровня, например Марка Берримана или Франсуа Зуретти. Берриман много сотрудничал с Lürssen, занимаясь яхтами от 60 до 100 метров. А Зуретти широко известен по работе с крупными «серийными» верфями. Конечно, это стоит определенных денег, но в результате получится абсолютно уникальная яхта, в которой мебель будет не куплена в магазине или сделана на верфи, а выполнена по чертежам дизайнера на специальной британской фабрике.

Хотя однажды для Princess 35M нам довелось изготавливать интерьеры и в другой стране — на фабрике в Италии. Тогда мы сделали полностью эксклюзивный интерьер не только с переносом отдельных переборок,



ДЕНИС НОВИКОВ,
директор по продажам Nordmarine:

На яхтах длиной до 100 футов оптимально работать с дизайн-бюро самой верфи: здесь все уже просчитано до мелочей.



←
Главный салон яхты
Princess 30M *Cohoba*

→
Вся концепция
интерьера
Princess 30M
разработана
собственным
дизайн-бюро верфи
Princess Yachts

→
Неформальный
салон верхней
палубы. В интерьере
использованы кожа
и лакированная
древесина
американского ореха

→
На нижней палубе
Princess 30M —
четыре каюты
для гостей
с двухспальными
или раздельными
кроватями



но полностью поменяли концепцию. Всё: мебель, полы, потолки — было сделано по индивидуальному заказу. К сожалению, мы не можем это продемонстрировать, поскольку яхта частная, в чартер не сдается, и мы не имеем права публиковать фото. Дизайн создавал Франсуа Зуретти, и главная сложность состояла в том, чтобы состыковать британские и итальянские стандарты в судостроении: они совершенно разные.

ПЛАНИРОВКА

В большом сегменте заказчики часто меняют планировку. Мы в Nordmarine построили уже десяток Princess «метровой» серии и на половине меняли базовые варианты планировок. Не выбирали из предложенных верфью опциональных вариантов, а именно меняли: двигали переборки, варьировали расположение мастер-каюты (например, на Princess 40M *Solaris* она находится на верхней палубе) ...

Но здесь в первую очередь следует трезво оценивать размеры яхты. Да, на «метровой» серии Princess возможно практически все — в нее изначально заложен большой потенциал. А вот на яхтах меньшей длины базовые варианты планировок — лучшее, что можно придумать.

В целом это касается всего дизайна. Можно и на яхту длиной менее 100 футов пригласить Эндрю Винча или Эспена Ойно, но для подобного судна стоимость услуг такого дизайнера будет чрезмерно высокой. Ниже «метровой» серии это нецелесообразно, и мы справляемся силами собственного дизайн-бюро. В любом случае мы гарантируем, что это будет классный современный дизайн.

25 моделей

сейчас насчитывает
линейка верфи
Princess Yachts.
Независимо
от размеров для
каждой можно
найти уникальную
концепцию
интерьера,
отражающую вкусы
и потребности
заказчика

ЗДРАВЫЙ СМЫСЛ

Любому заказчику хочется получить уникальную яхту, которая к тому же будет отвечать его представлениям о комфорте. Только нужно помнить, что мы строим все-таки судно, а не загородный дом. Определенные ограничения могут быть связаны с инженерными системами, которые оказывают влияние на интерьер.

Например, система кондиционирования. Клиент хочет, чтобы она работала в точности как дома и при этом бесшумно, забывая, что дома — наземная система, мало подверженная внешним изменениям. А вокруг яхты среда постоянно меняется. Вдобавок есть ограничения по пространству, прокладке воздуховодов: где-то они имеют переменное сечение или узкие выходы; бывают сложности с разными стандартами у поставщиков.

Кроме того, нужно контролировать массу оборудования и интерьеров, особенно в надстройке. Если мастер-каюта на верхней палубе, в ней нельзя делать слишком тяжелую шумоизоляцию или переусердствовать с мрамором: хотя его и режут тонкими пластинами, он все-таки тяжелый... Не рекомендуется бесконтрольно добавлять вес в надстройку — это скажется на остойчивости. Пожалуй, лучший совет в вопросах кастомизации яхты — не бояться включать фантазию, но оставаться в рамках реальности. И обязательно работать только со специалистами. На свете много хороших дизайнеров, но оформлять загородный дом и строить яхту — все-таки совершенно разные процессы. **MBY**

ЗАКОН И МОРЕ

Суперяхты находятся почти у самой вершины пирамиды мирового потребления. Будучи баснословно дорогими, они требуют к себе особого отношения, в том числе с юридической точки зрения.

Текст Анастасия Сазанова, Антон Черкасов-Нисман

Владельцы суперяхт, зачастую глубоко не вникая в правовые вопросы, адресуют их специалистам. Но за ворохом бумаг, определяющих взаимоотношения верфей, брокеров, страховых компаний, дизайнеров, продавцов и покупателей, скрываются интересные детали, о которых полезно знать всем, кто так или иначе связан с этой индустрией.

Рынок юридических услуг в сфере яхтинга сформировался относительно недавно. Изначально эта сфера не рассматривалась юристами как перспективная. Морские юристы воспринимали яхты как неполноценные суда, а на тех, кто специализировался на оказании юридических услуг яхтсменам, глядели свысока. Однако постепенно ситуация изменилась: для всех стало очевидно, что здесь есть куда расти. Поэтому все большие консалтинговые фирмы в сфере морского права стремятся закрепить за собой место и на яхтенном рынке.

Мы встретились с тремя юристами, представляющими крупные международные юридические фирмы с практиками по всему миру, и задали им ряд вопросов о самом важном и интересном из сферы яхтенной юриспруденции.



РАССЕЛ КЕЛЛИ — партнер и ведущий специалист морского подразделения известной британской юридической компании Lester Aldridge (LA). Состоящая из признанных экспертов, профессиональная команда Lester Aldridge работает по всем аспектам морского права в коммерческом и рекреационном судоходстве. Офисы компании расположены в Лондоне и Саутгемптоне, а сама компания является членом многих торговых и отраслевых ассоциаций: Maritime Law Association, London Maritime Arbitrators Association, Cruise Lines International Association, British Marine Federation, British International Freight Association и British Ports Association. У Lester Aldridge есть партнеры в 23 странах, включая Россию.



HILL DICKINSON

ТОНИ АЛЛЕН — партнер и глава яхтенного подразделения компании Hill Dickinson (HD), которая является одним из лидеров рынка юридических услуг Великобритании. Офисы Hill Dickinson в Лондоне, Монако, Сингапуре, Афинах и Гонконге позволяют охватить все ключевые регионы и оказывать услуги на высоком уровне независимо от того, где находится клиент и его яхта. Благодаря развитой сети адвокатов, сюрвейеров, следователей и оценщиков команда Hill Dickinson немедленно реагирует на изменение обстоятельств дела и полностью контролирует ситуацию. Яхтенное подразделение Hill Dickinson — член Superyacht UK, British Marine Federation, Professional Yachtsmen's Association и других отраслевых организаций, а его сотрудники обладают солидным яхтенным опытом и отлично знают состояние индустрии изнутри.



INCE & CO

ДУНКАН БЭЙТСОН — партнер подразделения яхт и суперяхт компании INCE&CO (IC), международной консалтинговой фирмы, основанной в 1870 году. Компанию представляют двенадцать офисов по всему миру, в том числе в Лондоне, Монако, Сингапуре и Дубае. INCE&CO специализируется на оказании юридических услуг корпоративным клиентам в сфере международной торговли, авиации, энергетики, страхования, а также в яхтенной сфере. Профессиональная команда INCE&CO готова оказать всестороннюю юридическую поддержку клиентам, желающим приобрести, продать, арендовать суперяхту или бизнес-джет.

Вся яхтенная индустрия — это одна большая семья, и хорошие отношения здесь значат очень многое

РАССЕЛ КЕЛЛИ (LA)

Если рассматривать процесс с позиции покупателя, то первым шагом будет контакт с брокером, который начнет переговоры с продавцом о цене. Условившись о ней, стороны чаще всего переходят к подготовке контракта. Проект договора — его обычно готовит юрист, привлеченный продавцом, — согласовывается с юристами покупателя.

Часто используется типовая форма Средиземно-морской ассоциации яхтенных брокеров (MYBA); она всем знакома, понятна и отсылает к английскому праву. Как правило, в саму форму изменения не вносятся, но если есть условия, отличные от стандартных и согласованные сторонами, то составляется приложение к договору. После подписания договора уплачивается депозит (часто это 10% стоимости судна). Депозит может быть перечислен брокеру или, что случается чаще, финансовому посреднику, например юридической компании.

Далее покупатель направляет на лодку сюрвейера. Обычно договор предусматривает право покупателя отказаться от покупки, если результаты осмотра неудовлетворительны, либо требовать соразмерного снижения цены.

Заключительная стадия — закрытие сделки. К этому моменту юрист продавца готовит пакет бумаг на яхту (документы классификационного общества, заявления членов экипажа яхты об отсутствии у них претензий по зарплате к предыдущему владельцу и пр.). Задача юриста — убедиться в том, что все документы в порядке. Важным моментом является налоговый статус яхты (уплата НДС), поскольку это, в числе прочего, влияет на выбор места для передачи судна (марина или международные воды). Обычно юристы не присутствуют на борту яхты при ее передаче, а находятся в офисе, где принимают документы, которые передаются одновременно с лодкой.

Отмечу, что необходимости в очной встрече продавца и покупателя, как правило, нет, поскольку от имени сторон выступают их представители, чаще всего — капитаны. Но когда сделка имеет для продавца и покупателя очень личный характер, стороны встречаются. Например, если продавец гордится своей яхтой, ему приятно лично показать ее покупателю.

Большинство контрактов в сфере яхтинга подчинено английскому праву, но если требуется иное, компании привлекают местных юристов

Как происходит покупка брокеражной яхты?

ТОНИ АЛЛЕН (ND)

Во-первых, необходимо удостовериться, что продавец яхты действительно является ее собственником и способен передать вам право собственности (титул) на нее. В противном случае можно заплатить деньги лицу, представившемуся продавцом яхты, а назавтра получить требование от реального собственника вернуть ее. Второй момент — непогашенные долги предыдущего владельца перед экипажем яхты, из-за чего она может быть арестована. То же касается и поставщиков предыдущего владельца. В подобных случаях можно подстраховаться, получив заявление продавца о том, что все возможные прошлые претензии он удовлетворит за свой счет.

РАССЕЛ КЕЛЛИ (LA)

Проверив, является ли продавец владельцем яхты, нужно выяснить статус уплаты НДС, а также оценить техническое состояние судна, посмотреть классификационные свидетельства. Неприятные для покупателя сюрпризы могут возникнуть на каждом из этих этапов.

Каковы основные риски при покупке суперяхты?

Часто ли сделки по покупке яхты заканчиваются судебным спором?

РАССЕЛ КЕЛЛИ (LA)

Иногда такое случается. Например, клиент по какой-то причине передумал покупать именно эту яхту и перестает исполнять свои обязанности по договору. Происходит это, как правило, уже после уплаты депозита.

Необходимо понимать, что не существует механизмов заставить человека купить лодку, если он почему-то передумал. В этом случае

по английскому праву продавец может снова выставить яхту на продажу, и если другой покупатель приобретет

ее за меньшую сумму, то продавец вправе требовать от несостоявшегося покупателя уплаты разницы. Это может быть сделано за счет депозита, а если его недостаточно, на непокрытую часть убытка продавец вправе предъявить иск. Если покупатель находится в другой юрисдикции, то исполнить такое решение сложно.

ДУНКАН БЭЙТСОН (IC)

Основное правило финансирования в яхтенной сфере: банк не одобрит кредит, если вы действительно нуждаетесь в деньгах. Банки готовы финансировать покупку, только если видят, что для покупателя эта сделка — инструмент для зарабатывания денег. Но мы с вами знаем, что яхты, как правило, приобретают для удовольствия.

К тому же яхты со временем теряют в цене. Хотя бывает, что они даже дорожают, например, в результате удачного рефита; но это скорее исключения из правила. Поэтому привлечение заемных средств применяется не так уж часто. Обычно это не больше пяти сделок в год, причем в таких сделках участвуют одни и те же банки. Как правило, объектом такого финансирования являются яхты длиной от 40 метров.

Зачем для покупки яхт привлекают заемные средства и как часто это происходит? Очевидно, что люди тратят не последние деньги.

ЭЛИТНЫЕ ОБЪЕКТЫ в САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ

Работаем на рынке элитной недвижимости
Санкт-Петербурга с 1993 года.

(812) **688 88 88**

www.6888888.ru





ОСОБНЯК ТРУБОРОВА

Крестовский остров,
наб. Мартынова, 70

**Роскошный особняк
Оформлена собственность**

- ◆ Эксклюзивная отделка DE LUXE
- ◆ Общая площадь особняка 1215,17 кв.м
- ◆ Площадь собственного земельного участка 0,21 га
- ◆ 1, 2 этажи: зал-гостиная и зимний сад, кухня-столовая, библиотека, кабинет, каминный зал, 5 спален
- ◆ Цокольный этаж: 5-метровый бассейн, тренажёрный зал, сауна и зона отдыха
- ◆ Гараж на 4 м/места, терраса, лифт



VERONA

Крестовский остров,
Морской пр., 29

Итальянский стиль на Крестовском

- ◆ Изысканные фасады в стиле итальянского Ренессанса
- ◆ Авторский проект отделки главного холла
- ◆ Высокие потолки в квартирах — до 3,55 м
- ◆ Зелёный внутренний двор
- ◆ Двухуровневый подземный паркинг
- ◆ В окружении садово-паркового ансамбля Крестовского и Елагина островов
- ◆ Метро «Крестовский остров» — 5 минут пешком



СМОЛЬНЫЙ ПАРК КВАРТАЛ, УТОПАЮЩИЙ В ЗЕЛЕНИ

Смолярная наб.,
ул. Смольного, 4

КВАРТАЛ DE LUXE у Смольного

- ◆ 9 клубных жилых домов DE LUXE и 3 офисных особняка
- ◆ Квартиры с балконами, лоджиями, террасами
- ◆ Виды на старинный парк и Неву
- ◆ Высокие потолки — до 3,45 м
- ◆ Отдельный тёплый паркинг под каждым из жилых корпусов
- ◆ Бесшумные панорамные лифты
- ◆ Закрытая благоустроенная территория с просторным парком, рядом ансамбль Смольного собора



РУССКИЙ ДОМ

Центральный район,
Басков пер./ ул. Короленко

Роскошь тихого центра

- ◆ Авторский проект декора фасадов и парадного холла по мотивам «неорусского» стиля XIX–XX веков
- ◆ Квартиры со вторым светом, террасами, эркерами
- ◆ Высота потолков в квартирах — до 3,00 м
- ◆ Открытый парадный двор с променадом и два внутренних камерных двора
- ◆ Современная детская площадка во дворе
- ◆ 900 метров до Невского проспекта

Центр продаж:

Кирочная улица, д. 39

(812) **688 88 88**

www.68888888.ru

Проектные декларации на сайте www.68888888.ru.

Застройщик: ООО «ЛСР. Недвижимость-СЗ». Св-во №0109.03-2009-7826090547-С-003 от 07.02.2013.

Смолярный: Заказчик ОАО «СКВ СПб». Св-во №0010.02-2009 – 7803048130-С-003 от 26.01.12;

Застройщик ООО «Смолярный Квартал».

De luxe — роскошный.



Каковы
критерии
для одобрения
кредита и сколько
времени это
занимает?

ДУНКАН БЭЙТСОН (IC)

Финансирование привлекается и для покупки брокерских яхт, и для строительства новых. Банки рассматривают такие сделки не как сделки под залог какого-то имущества (корпуса яхты), а скорее как персональное кредитование. То есть ключевым критерием будет являться не только и не столько способ обеспечения кредита или же репутация страховой компании, страхующей покупателя, а тот факт, пользуется ли покупатель другими инструментами в рамках Private Banking, инвестирует ли он деньги в иные банковские продукты: может быть, является держателем акций или коллекционером предметов искусства и т. д. Как показатель благосостояния имеет значение объем средств, инвестируемых клиентом в такие инструменты. Это будет главным критерием при работе по кредитованию как с новыми клиентами банка, так и с теми, с кем банк уже имеет длительные отношения. Процесс одобрения кредита зависит от истории ваших отношений с банком и может занять несколько недель. Сначала происходит проверка информации о клиенте в рамках процедуры due diligence, затем 2–3 недели уходят на рассмотрение заявки комитетом банка по кредитованию; в случае одобрения кредита он высылает клиенту формальное предложение по условиям кредита. Если оно устраивает клиента, тогда подключаются юристы для подготовки документов по сделке.

Покупатели суперяхт из России привлекают финансирование довольно часто, хотя в последнее время их активность немного снизилась. Но до 2008 года они, пожалуй, чаще других кредитовались на этом рынке. По моему опыту, с русскими клиентами работают французские банки, например Societe General, а также американские — JP Morgan и другие.

ТОНИ АЛЛЕН (HD)

Привлечение посредника (эскроу) в той или иной форме — единственный эффективный способ. В упрощенном виде это может выглядеть так. Если мы представляем покупателя яхты, то накануне сделки он перечисляет на наш счет сумму в размере стоимости яхты. На следующий день в процессе передачи яхты, когда представитель покупателя на борту подтверждает по телефону юристам продавца и покупателя, что все в порядке, те проверяют документы для регистрации смены собственника и отдают банку распоряжение о перечислении всей суммы с нашего счета на счет юриста продавца. Трансфер между счетами юридических компаний в Лондоне занимает минуты. Одновременно и столь же оперативно реестр производит регистрационные действия по смене собственника. Иногда обе эти процедуры укладываются в четверть часа.

Такой способ нравится не всем клиентам: некоторые чувствуют себя более комфортно, когда деньги до последней минуты находятся на их счете. А поскольку он может быть в банке Австралии, Новой Зеландии, России, перевод денег из одной юрисдикции в другую может затянуться. В это время судно с представителями сторон продолжает оставаться в международных водах, и если перевод денег затягивается, приходится возвращаться в марину, и процедура переносится на следующий день. А тут таможенные органы, увидев, что в документах на яхту уже значится новый владелец, при определенных обстоятельствах могут предъявить требование об уплате НДС... Теперь вы понимаете, почему проще перечислять деньги продавцу через эскроу?!

Важный
момент —
передача
денег продавцу.
Как обезопасить
покупателя, чтобы
он не остался без
яхты и денег?

РАССЕЛ КЕЛЛИ (LA)

Яхты пропадают редко, и чем крупнее судно, тем меньше такой риск. При наличии AIS яхту довольно сложно спрятать, но ее можно перегнать в территориальные воды государств, которые, скажем, покровительствуют подобного рода преступным действиям, и этому не воспрепятствовать. Банки оценивают риски невозврата кредитов при финансировании сделок, и их выводы по большей части основываются

на характеристиках бенефициарного владельца яхты, стоящего за компанией, формально владеющей яхтой. Важно понимать, что такой способ обеспечения обязательств, как ипотека, применительно к яхтам скорее теоретический, поскольку, в отличие от объектов недвижимости в Лондоне или, скажем, в Москве, яхта перемещается в пространстве. Так что даже при регистрации залога риски для продавца сохраняются. В подобных ситуациях банки выходят из положения, отслеживая местоположение судна.

Когда стороны
договариваются
о продаже яхты в рассрочку,
интересы продавца обычно
защищены регистрацией
ипотеки. Как вы оцениваете риск
мошенничества со стороны
покупателя, если яхта
вдруг исчезает?

ТОНИ АЛЛЕН (HD)

Когда не было GPS и AIS, мошенничество случалось, но чаще в страховой сфере. Помню гражданское дело, в котором мы представляли страховую компанию, выступавшую ответчиком по иску владельца крупной яхты. Его, дрейфующего на шлюпке в 20 милях от берега, подобрала береговая охрана. Он рассказал, что на яхте случился пожар и она затонула, а затем потребовал от страховой компании компенсацию, сфабриковав для суда доказательства пожара. Яхту потом

обнаружили невредимой в нескольких тысячах миль от того места, где нашли самого владельца. Разумеется, в выплате возмещения ему отказали. В настоящее время злоупотребления возможны, пожалуй, только в части отмыкания преступных доходов, но мы видим ужесточение международного и государственного регулирования в этом плане. С каждым годом нашим клиентам приходится предоставлять все больше документов, доказывающих легальность их средств. Британское законодательство в этой сфере не самое жесткое, но вы даже не можете себе представить, что творится, когда в сделке участвует клиент из Монако!

РАССЕЛ КЕЛЛИ (LA)

Существование морских залогов в отношении приобретаемой яхты — тоже риск для покупателя. В отличие от ипотеки, они не регистрируются в судовом реестре, и узнать о них затруднительно, хотя залоговые продолжают обременять яхту даже после перехода права собственности к новому владельцу. Лучшим выходом в этом случае будет получение личного поручительства от собственника яхты на покрытие всех расходов, которые может понести покупатель в случае предъявления к нему в будущем требований, обеспеченных морскими залогом.

Важно, чтобы поручителем был именно бенефициарный собственник яхты, а не компания, выступающая формальным собственником и продавцом; как правило, после продажи судна у нее не остается никакого иного имущества. Но даже такое личное поручительство не является панацеей, поскольку нужно еще иметь возможность принудительно исполнить требование из такого поручительства. Иными словами, некий риск убытков для покупателя всегда остается.

Вы
имеете дело
с морскими
залогом? В чем
их риск?

ТОНИ АЛЛЕН (ND)

Информацию о том, существует ли потенциальный риск морских залогов, можно получить из судовых книг, но к ним, как правило, нет доступа. Иногда это можно узнать из общения сюрвейера покупателя с членами команды, при общении юристов между собой или с продавцом.

Бывает, кто-то проговорится — мол, был у нас член экипажа, которому не заплатили... Тогда мы начинаем выяснять обстоятельства случая, чтобы оценить возможные риски.

Как правило, яхтами владеют через корпоративные структуры, и всегда есть вероятность, что после продажи яхты — единственного актива — компания исчезнет. Поэтому лучше получить письменное обязательство бенефициарного собственника покрыть все убытки в случае предъявления такого требования новому собственнику.

Правда, принудить прежнего собственника исполнить взятое им на себя обязательство иногда затруднительно. Если он находится в Великобритании или Франции, то проблемы, скорее всего, не возникнут, а вот если, скажем, в России, — все будет гораздо сложнее. Также иногда удается договориться со страховой компанией о страховании рисков, связанных с правом собственности, но страховщики идут на это крайне неохотно.

ДУНКАН БЭЙТСОН (IC)

Обычно в таких случаях первым шагом со стороны банка будет проведение переговоров по реструктуризации долга или по предоставлению дополнительного обеспечения (с предоставлением права на обращение на него взыскания во внесудебном порядке, например).

Если же все это неприменимо, тогда возможно обращение взыскания на предмет залога — то есть продажа яхты частным образом (через брокера) или на публичных торгах (через суд). Но последнее случается редко: рынок суперяхт довольно узкий, и все движения на нем обычно происходят через брокеров.

Что
происходит,
если покупатель
не может погасить
долг по кредиту?

РАССЕЛ КЕЛЛИ (LA)

В основном мы оказываем услуги подобного рода на территории Великобритании. Но наша компания является членом международной ассоциации ShipArrested, которая объединяет юристов, специализирующихся на арестах судов по всему миру. Когда возникает необходимость арестовать яхту, скажем, в Панаме или Сингапуре, мы связываемся с юристами из нужной нам юрисдикции, и результат наступает быстро.

Случаев, когда необходимо арестовывать суперяхты, мало — всего несколько в год. Однако это действительно очень эффективная мера, поскольку владельцу яхты обычно не нравится, когда его судно не может покинуть порт.

Вы
оказываете
клиентам услуги
по аресту яхты
в другой стране,
и часто ли это
требуется?

Как правило, яхтами владеют через корпоративные структуры

ТОНИ АЛЛЕН (ND)

Примерно пятая часть споров в этой сфере рассматривается в арбитражном порядке, и по морским спорам часто обращаются в Лондонскую ассоциацию морских арбитров (LMAA).

Главное преимущество арбитражного разбирательства по сравнению с разбирательством в государственном суде — по сути стороны сами устанавливают правила, по которым будет проходить рассмотрение спора. Но важно не путать арбитражное разбирательство с медиацией и не ожидать от него того же уровня комфорта и дружелюбия. Да, в арбитражном разбирательстве вы можете влиять на то, как будет проходить слушание, но все равно ограничены определенными рамками. Кроме того, арбитраж всегда обходится дороже: в государственном суде вы платите пошлину за рассмотрение дела, а при обращении к арбитру оплачиваете не только пошлину за администрирование дела, но и гонорары арбитрам. Зато несомненный плюс арбитража — конфиденциальность: вы можете быть уверены, что подробности процесса не попадут в прессу, которая при разбирательстве в государственном суде может присутствовать в зале.

Часто
ли в сфере
яхтинга для
разрешения споров
используют
арбитраж?

В вашей
практике
встречаются
споры, связанные
с невыплатой
зарплаты
экипажу?

ТОНИ АЛЛЕН (НД)

Такое случается нечасто. При продаже яхты продавец обычно получает расписки членов команды об отсутствии к нему непогашенных требований и передает их покупателю. Бывает, такие расписки предоставляют менеджер яхты или реестр, где зарегистрирована яхта, и покупатель спокоен.

Но иногда возникают споры из-за незаконного увольнения, причинения вреда здоровью и т. п. В таких случаях проблема возникает уже на стадии установления, к компетенции какого суда относится спор: владелец может проживать в Великобритании, команда — во Франции, а яхта — находиться под флагом Каймановых островов. По идее, в такой ситуации спор должен рассматриваться в суде Каймановых островов, однако французские суды распространяют свою компетенцию на подобные споры в случае, если лодка продолжительное время находится во французских территориальных водах либо команда проживает не на борту яхты, а в гостинице на берегу.

Подобные дела редко доходят до суда, поскольку бывший сотрудник понимает, что в случае проигрыша он должен будет компенсировать судебные издержки судовладельцу. Кроме того, появляются серьезные репутационные риски, поэтому если к нам обращаются клиенты с претензией к своим бывшим работодателям, мы рекомендуем решить вопрос через процедуру медиации, привлекая в качестве медиатора, например, агентство по подбору экипажа, которое их устраивало на работу. Обычно такой подход дает положительный результат.

ТОНИ АЛЛЕН (НД)

Исторически сложилось, что право собственности на судно может быть поделено на 64 доли. Однако в современном мире яхтами владеют, как правило, через корпоративные структуры, поэтому ситуация с несколькими собственниками обычно разрешается через пропорциональное распределение акций компании, владеющей всеми долями в праве собственности на яхту. Между собственниками заключается акционерное соглашение, а не соглашение о совместном владении, и чаще всего это касается коммерческих яхт.

Расскажите
об участии
компаний в покупке
верфи Fairline
российским
инвестором.

РАССЕЛ КЕЛЛИ (ЛА)

Пожалуй, самым интересным для меня было судебное разбирательство столкновения яхты с паромом, где размер исковых требований составлял миллионы евро. Парадоксально, но окраска корпуса и надстройки суперяхт значительно отличаются от таковой на крупных судах и на порядок дороже. Однако страховая компания, вовлеченная в то дело, не понимала этого нюанса, и для них заявленный владельцем яхты размер ущерба выглядел абсурдным.

ТОНИ АЛЛЕН (НД)

Это больной вопрос. Еще несколько лет назад, если клиент настойчиво просил оказать ему юридические услуги, зная, что мы уже представляем вторую сторону конфликта, приходилось уступать: поручать представлять интересы сторон разным офисам и разным специалистам в рамках единой компании, обеспечивая при этом жесткий контроль за соблюдением конфиденциальности для всех участников. Теперь мы работаем по принципу «кто успел, тот и съел», то есть представляем только того, кто первым к нам обратился.

Как
обстоит
дело
с договорами
совместного
владения
яхтой?

РАССЕЛ КЕЛЛИ (ЛА)

Верфь Fairline обанкротилась, и к нам обратился российский инвестор за оказанием юридической поддержки в приобретении верфи. Над проектом работали специалисты из морского подразделения компании в тесном сотрудничестве с юристами практики коммерческого права. В этом преимущество крупных юридических фирм, позволяющее вести сложные дела на стыке различных сфер. По тем же соображениям к работе над трудовыми договорами с экипажем суперяхт мы привлекаем специалистов нашей практики трудового права. Один человек не может знать все, но если у вас несколько специалистов в разных отраслях, даже самая сложная задача становится посильной.

ТОНИ АЛЛЕН (НД)

Из соображений конфиденциальности я не стану приводить примеры, но опишу в общих чертах. Вопреки стереотипу, будто морские юристы занимаются только бумажной волокитой, наша работа на самом деле интересная и разнообразная. Чего только ни происходит на яхтах: люди на борту женятся, разводятся, делят яхту вместе с остальным имуществом, приобретают предметы искусства или вертолет в придачу! Все это тесно связано с судном, но уводит вас из области морского права в иные сферы. Нередко возникают вопросы уголовного права: скажем, разлив топлива, постановка на якорь в акватории кораллового рифа или какое-либо правонарушение, совершенное членом экипажа. Добавьте сюда еще и трансграничный аспект нашей работы, когда приходится искать местного юриста, скажем, в Тринидаде и Тобаго, Австралии или Исландии. Без наработанной базы контактов и личных знакомств тут не обойтись.

Какое
дело вы
считаете самым
необычным
в вашей
практике?

Как
избежать
конфликта
интересов при
узком рынке?

РАЗНЫЙ КАЛИБР

У каждой яхты свои возможности. Иногда люди покупают сразу две яхты для решения разных задач. Так случилось с двумя моделями Mulder, заказанными у компании West Nautical.

Текст Алексей Максимов Фото Mulder





Для семейной верфи Mulder, основанной в 1938 году и ныне входящей в число лидеров яхтенной индустрии Голландии, вполне уместна характеристика «супер». Причин тому немало, достаточно того, что там выпускают суперяхты и супертендеры.

MULDER 98 FLYBRIDGE

Об этой суперяхте журнал уже писал, как только судно спустило на воду и нас пригласили на тест. Поэтому здесь можно ограничиться кратким изложением особенностей этого проекта.

Для разработки архитектурного облика и конструкции яхты были приглашены специалисты из бюро Guido de Groot Design и Ginton Naval Architects. То, что у них получилось, можно описать как «современная классика» — стиль, характерный для крупных моделей бренда. Классика проявилась в общих пропорциях, в почти клиперском форштевне, высоком борте с заметным развалом в носу, метко названном «голландским тюльпаном». Штрихи нашего времени — логика построения формообразующих линий, парящий над флайбриджем хардтоп, организация наружного пространства без перегруза деталями... Судно, безусловно, выглядит не только привлекательным, но абсолютно надежным.

Интересно оформлены и помещения яхты: их стилистикой занимались мастера из Omega Architects — давние партнеры верфи. Предложенные ими довольно строгие, но комфортные и функциональные минималистские интерьеры создают ощущение свободы в ограниченном пространстве. Может даже сложиться впечатление нехватки мебели, однако не спешите ему поддаваться. Светлый салон с открытой планировкой включает столовую; к нему примыкает камбузная зона. Превосходно отделанная просторная мастер-каюта с большой гардеробной расположена внизу, в районе миделя. В носовой части находится VIP-каюта, еще две двухместные гостевые каюты обустроены по бортам. При каждой каюте есть галльон (в апартаментах владельца он просто огромный). Для экипажа предусмотрено помещение в корме.

Современная классика заметна и на посту управления, где наряду с типичным корабельным штурвалом, привычными рукоятками двигателей и манипуляторами подруливающих устройств видишь линейку многофункциональных дисплеев. А комфорт на борту обеспечен не только мягкой мебелью, коврами и развлекательными системами. Немало внимания уделили шумоизоляции: задачу решили с помощью поглощающих структурный шум пенных материалов и системы AquaDrive, снижающей вибрацию при вращении гребных валов. Качке — еще один фактор комфорта — противостоят гироскопические стабилизаторы Seakeeper и мощный фальшкиль, защищающий гребные винты.

Во время теста корпус из алюминийно-магниевого сплава уверенно и мягко резал воду, а развал борта не позволял брызгам заливать палубу. С двигателями Caterpillar C32 общей мощностью 3300 л.с. яхта показала максимальную скорость 22 узла; на скорости 11 узлов запас хода превышает 1500 миль — для пересечения Атлантики, увы, не хватит, а насладиться красотами Средиземного моря можно сполна.

Стилистика Mulder 98 Fly — «современная классика»

Модель Bellagio — люксовый day cruiser, коммютер или супертендер для суперяхты

MULDER BELLAGIO

Как догадаться о значении вроде бы итальянского слова Bellagio, если его нет в итальянском языке? Оказалось, что это название городка у озера Комо, на местном диалекте означающее «чудесное место для стоянки» или «приятная легкость». Удачное название и для лодки типа Hardtop, которую проектировали как люксовый day cruiser или тендер для суперяхты: и на рейде постоять чудесно, и приятно погонять, рассекая тугую воду.

Bellagio — уникальный «лимузин», созданный для удобства и ежедневного использования взыскательного владельца. Корпусом и инжинирингом Bellagio совместно с Mulder занималось бюро Vripack Naval Architects, наделившее лодку из алюминиевого сплава эффектной внешностью с оттенком спортивного ретро. Он проявляется в длинном, покрытом тиком фордеке, невысокой рубке и своеобразной форме кормы, отсылая к моделям середины XX века. Изящные обводы с высокой килеватостью в носу и мощной скулой не зря намекают на скоростной потенциал. С двумя Cummins QSC 8.3 по 600 л.с. и днищевыми колонками Zeus лодка выдает на максимуме 35 узлов. Понятно, что такие приводы обеспечивают отличную маневренность.

Как и у первой модели, интерьер Bellagio разработала студия Omega Architects. В кокпите, помимо небольших диванов, поста управления и лежанки для загорания, дизайнеры поместили ветбар с холодильником и мойкой. Проект предусматривает две каюты и просторный салон, а также галюн с душем в носовой части.

Стандартная комплектация включает авторулевой, автоматические транцевые плиты и систему Skyhook, обеспечивающую фиксированное положение лодки при ветре и течении.

БОЕВОЙ ТАНДЕМ

Что объединяет эти столь разные яхты, помимо бренда? Обе построены на верфи Mulder в одно и то же время по проектам дизайн-бюро Omega Architects при участии CEO компании West Nautical Андрея Ломакина, на счету которого не один удачный проект. Mulder 98 Fly получила название A2, а Mulder Bellagio — *Silver Rabbit*.

У Mulder 98 Fly изменена планировка помещений; кухня оборудована профессиональной техникой (стоимость € 500 000); вместо кондиционеров в каютах открывающиеся окна; аккумуляторы повышенной емкости позволяют без генераторов получать электропитание на якорной стоянке в течение 8 часов. Навигационная электроника также самая современная, включающая инфракрасные камеры ночного видения FLIR. В качестве отделочных материалов выбран итальянский гранит, дорогая кожа (цена более € 1000 за квадратный метр, тоже из Италии). *Silver Rabbit* приобрел свою яркую индивидуальность.

У каждой яхты своя жизнь. A2 и *Silver Rabbit* могут использоваться вместе или по отдельности — у них разные функции. A2 — шикарная семейная яхта для Средиземного моря или другой серьезной акватории. *Silver Rabbit* — идеальное судно для быстрых переходов, например из Монако в Сан-Тропе, для коротких прогулок. Его можно задействовать и в качестве яхты-коммютера (commuter, англ. — небольшое судно для деловых поездок), чтобы не томиться в пробках на загруженных автомагистралях.

Кстати, обе лодки с успехом продемонстрированы минувшей осенью на Monaco Yacht Show.

Разные инструменты расширяют спектр возможностей. Для этого, например, в артиллерии есть орудия различного калибра — чтобы использовать то, которое в данный момент эффективнее. Или, если потребуется, все разом. **MBY**



Интерьер салона на главной палубе. Впереди проход, ведущий в ходовую рубку

Вариант интерьера мастер-каюты



Пост управления, насыщенный современными навигационными системами



36

узлов

Такую скорость может развить Mulder Bellagio с двумя дизельными Cummins QSC 8.3 по 600 л.с. и днищевыми колонками Zeus



Досье Mulder 98 Yacht

Компоновка салона отвечает всем современным трендам

Зона отдыха на фордеке с диваном и столиком



Длина
98 ф (30,00 м)

Ширина
23 ф (7,00 м)

Осадка
6 ф (1,80 м)

Водоизмещение
110 т

Мощность
3300 л.с.

Запас топлива
16 500 л

Запас воды
3000 л

Дизайн
Guido de Groot Design,
Ginton Naval Architects,
Omega Architects

Досье Mulder Bellagio

Палуба в корме поднимается, открывая доступ в моторный отсек

Эту каюту можно использовать как салон: рядом находится еще один камбузный модуль



Оформление пространства флайбриджа оставляет много свободного места



Длина
53 ф (16,12 м)

Ширина
16 ф (4,80 м)

Осадка
4 ф (1,10 м)

Водоизмещение
18 т

Мощность
1200 л.с.

Запас топлива
2000 л

Запас воды
600 л

Дизайн
Vripack Naval Architects,
Omega Architects



Mulder Bellagio. Комфортное пространство, в котором гармонично объединены открытые и закрытые зоны

Mulder Bellagio. Носовая каюта-салон



Mulder Bellagio. Динетта и хорошо оборудованный ветбар

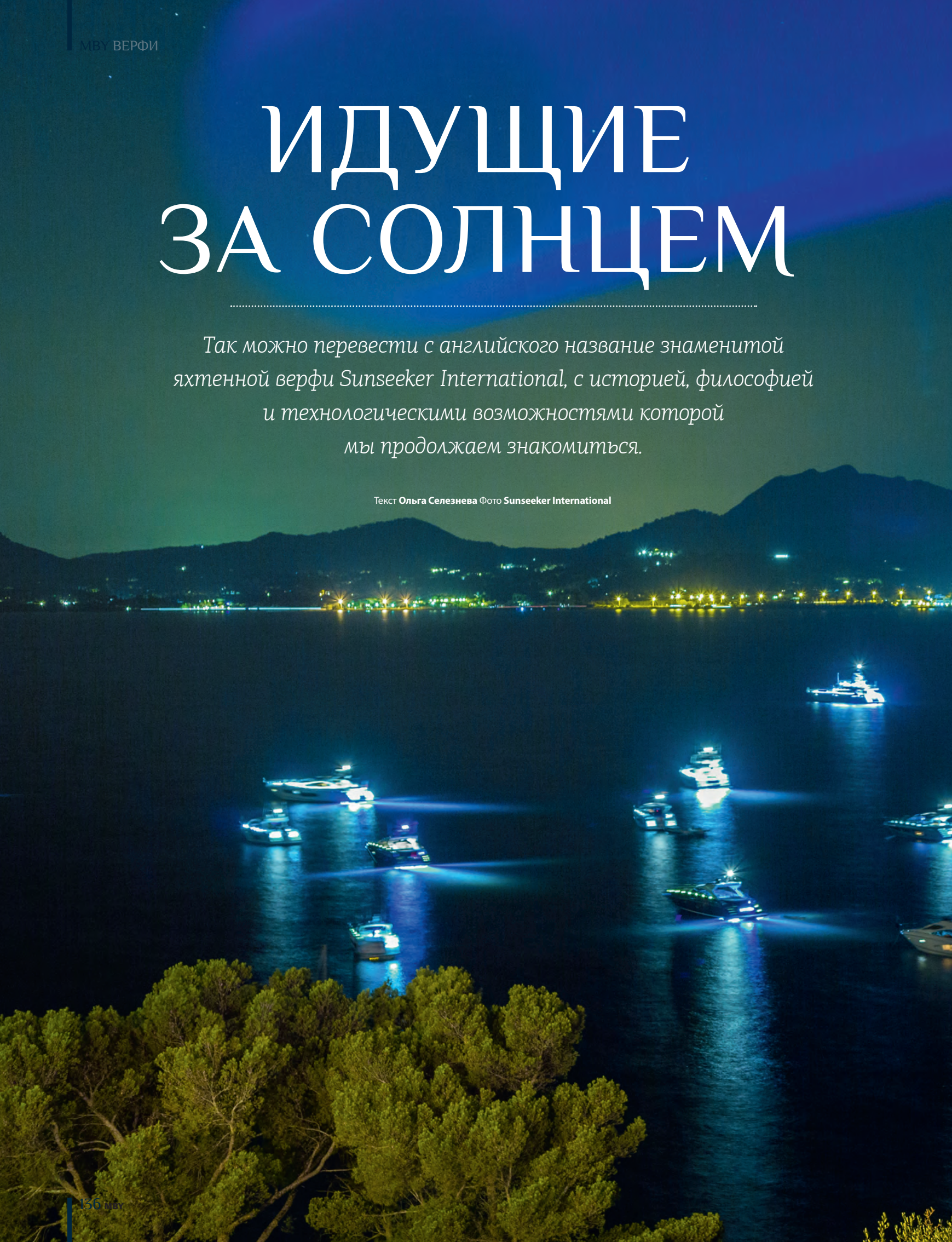
Mulder Bellagio. Каюта правого борта



ИДУЩИЕ ЗА СОЛНЦЕМ

*Так можно перевести с английского название знаменитой
яхтенной верфи Sunseeker International, с историей, философией
и технологическими возможностями которой
мы продолжаем знакомиться.*

Текст **Ольга Селезнева** Фото **Sunseeker International**



Секрет успеха заметных компаний, как и многих ярких личностей, часто кроется в их биографии. Почти за полвека существования британской Sunseeker International успели появиться и исчезнуть немало верфей, а сам яхтенный рынок изменился до неузнаваемости. Однако Sunseeker, сумев занять место в авангарде европейской яхтенной индустрии, десятилетиями сохраняет свои позиции.

НАЧАЛО

Все началось в 1969 году в городе Пуле на юге Англии. Роберт и Джон Брейтуэйт, основатели Poole Powerboats (из этой компании впоследствии и выросла Sunseeker International), были увлеченными яхтсменами и гонщиками, а Роберт к тому же занимался продажей лодок, в том числе американских Owens Cruisers. Но наступил день, когда Owens Cruisers решила закрыть британский офис, а поскольку в то время в Англии не было заметных производителей лодок для спорта и отдыха, Роберт, собрав имеющуюся наличность,

поехал договариваться о покупке матриц для выпуска катеров Owens. Сделка состоялась, но это было лишь полдела: несмотря на опыт продаж, знаний о том, как строить лодки, категорически не хватало. Впрочем, уже в 1971 году первая модель Sovereign 17 была представлена на Southampton Boat Show. Среди покупателей был гонщик Formula 1 Генри Тейлор, которому лодка понравилась, но он попросил оборудовать ее лежаком для загорания в корме. Вроде бы незначительный факт, но именно он побудил компанию одной из первых пересмотреть приоритеты и поставить во главу угла интересы клиентов, что стало ключевым фактором успеха.

ПУТЬ НАВЕРХ

Вскоре лодки Poole Power Boats начали пользоваться спросом на внутреннем рынке, но до мировой известности еще было далеко. Все изменилось после встречи с английским продавцом яхт, работавшим на юге Франции. По его совету были внесены коррективы в дизайн ради соответствия требованиям более про-

Sunseeker International, заняв место в авангарде яхт-индустрии Европы, сохраняет свои позиции

←
Флот Sunseeker в заливе Сан-Хуан (Майорка) минувшим летом на ежегодной встрече владельцев этих яхт



100 суперяхт

длинной более 100 футов построила верфь Sunseeker уже к сентябрю 2015 г.

Полный цикл производства: практически всё необходимое выпускается на самой верфи

В век тотальной автоматизации на верфи Sunseeker по-прежнему много ручного труда

Willis Way — второй производственный кластер Sunseeker, открытый в 1987 г. Здесь успели построить более 3500 яхт



Основная верфь Sunseeker Poole Harbour. В начале 2016 года здесь спустили на воду второй корпус флагманской модели — трехпалубной Sunseeker 155 Yacht

Новая модель 2016 года — Sunseeker 131 Yacht



НАЧАЛО

Прародитель Sunseeker: первая модель Sovereign 17, выпущенная Poole Powerboats в 1969 г.





На рубеже тысячелетий Sunseeker International первой среди серийных верфей преодолела порог длины в 100 футов

двинутого в те годы средиземноморского рынка. Клиенты хотели роскоши, комфорта и скорости, а тогда эти факторы сложно сочетались. За решением проблемы Роберт и Джон обратились к Дону Шеду — одному из лучших дизайнеров того времени. Он создавал гоночные лодки и суперяхты, но никому еще не приходило в голову объединить их достоинства в корпусе серийного круизера. Это определило на многие годы философию Sunseeker: строить яхты быстрые, но комфортабельные.

Следующим шагом стало привлечение легендарного Кена Фрейвоха, который наделил яхты Sunseeker роскошным интерьером. С этого момента верфь Sunseeker еще более упрочила свои позиции. Ее яхты снимались во многих фильмах «бондианы», а особые отношения Sunseeker и Formula 1 получили продолжение. Владелец первого корпуса нынешней флагманской модели Sunseeker 155 Yacht стал Эдди Джордан, основатель и бывший владелец команды Jordan в Formula 1. Свое знакомство с верфью он начал 30 лет назад с 30-футовой модели и постепенно переходил на более крупные яхты, оставаясь верным марке Sunseeker.

ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ МОЩНОСТИ

К середине 1980-х годов возможностей верфи в Пуле стало не хватать, и в 1987 году неподалеку появился Willis Way — второй производственный кластер Sunseeker для строительства небольших яхт. С ростом объемов и расширением модельного ряда росли и мощности Willis Way. Если в 1990 году там трудилось 90 сотрудников, то в 2015 году — уже 266, а общее число яхт, построенных за все время на Willis Way, превышает 3500. Сейчас там одновременно находятся в постройке не менее 23 корпусов, причем куда более крупных, чем планировалось вначале. Но больше всего здесь строят новых Predator 57: на эту модель в 2015 году пришлось 30% производства.

Здесь же, в Пуле, расположены электроцех, где делают электропроводку, собирают узлы и 27 типов рулевых консолей и постов управления для всех моделей, и цех металлических изделий: всё — от якорей до трапов и релинга — верфь производит сама. На мебельном производстве ежегодно выпускают более 7000 элементов обстройки и внутренней отделки и 500 различных кроватей. Если для самой компактной модели San Remo 50 требуется 30 единиц мебели и обстройки, то для флагмана Sunseeker 155 Yacht — более 400. Все это производится вручную, хотя с 2011 года на верфи при создании новых проектов используется компьютерное моделирование.

В эпоху тотальной автоматизации огромный объем ручного труда на верфи Sunseeker может показаться странным, но здесь считают, что именно так можно создать качественный продукт. Станок — он и есть станок, он не способен уделить такое же внимание деталям, как опытный мастер (средний стаж работника верфи составляет 11 лет). И лучше всего этот подход проявляется в исполнении Bespoke.

Это подразделение создавалось для того, чтобы по желанию владельца максимально индивидуализировать яхту — от стежков на обивке до планировки палуб. Sunseeker International первой предложила такое понятие, как глубокая кастомизация серийных яхт: на проверенной технической платформе создается индивидуальный проект. При этом программа Bespoke организована так, что выполнение уникальных заказов происходит с разумными тратами времени и финансов. Потенциал эффективной (и эффективной) кастомизации подтверждает проект Sunseeker 75 Exclusive Edition, недавно реализованный Sunseeker Russia и английской Vickers Studio (см. МВУ № 6/42, 2016), который привлек внимание многих в Каннах. Проект наглядно продемонстрировал, что серийная яхта Sunseeker может стать почти любой, оставаясь при этом эталоном стильной, современной и высокотехнологичной яхты.



Задача подразделения Bespoke — предельная индивидуализация яхт

ВАЖНЫЕ ПОБЕДЫ

Сейчас в линейке Sunseeker 17 моделей в пяти сериях: Yacht (крупные яхты); Sport Yacht (спортивные яхты с флайбриджем); Predator (спортивные модели с хардтопом); Manhattan (среднеразмерные флайбриджные модели) и открытый круизер San Remo. Устанавливать рекорды для верфи — дело привычное. Нынешний флагман Sunseeker 155 Yacht — крупнейшая серийная яхта английского производства. В начале 1990-х модель Superhawk 50 стала первой яхтой с приводом Арнесона: полупогруженные винты позволили достичь 50 узлов! Несколько лет спустя появилась модель Commanche 40 — первого семейного круизера с гаражом для тендера и водных «игрушек»: сегодня яхту без этого трудно представить.

В середине 1990-х годов, когда крупные лодки были еще довольно медлительны, Sunseeker опять сломал стереотипы, выпустив Predator 80 — новый стандарт в индустрии, объединивший скорость (более 46 узлов), комфорт и гибкую планировку. На рубеже тысячелетий Sunseeker Yachts первой среди серийных верфей преодолела 100-футовый порог. Модель 105 Yacht, с новейшими для того времени решениями в гидравлике и электрических системах управления, стала первой в Британии яхтой, дважды удостоенной Superyacht Design Awards.

← Флагманская модель Sunseeker 155 Yacht длиной более 47 м. Пока это самая крупная серийная яхта из стеклопластика, когда-либо построенная в Великобритании

← Новая флайбриджная модель Manhattan 52 была представлена осенью 2016 г. на Cannes Yachting Festival



Два года назад исполнительным директором Sunseeker International стал Фил Пофэм, до этого более 25 лет посвятивший автомобильной индустрии.

Сейчас в яхтенную индустрию пришло немало менеджеров из индустрии автомобильной. С чем это связано?

Яхтенная индустрия похожа на автомобильную. Речь идет о дизайне, инжиниринге, производстве и сервисе через дилерскую сеть. Правда, автомобильная отрасль более продвинута в смысле разработки, планирования, управления и дисциплины. Именно это я и внедряю на Sunseeker International последние пару лет.

Многие считают, что на строительстве яхт особенно не заработать...

Лично я верю, что можно. Несколько предшествующих лет на верфи фиксировали убытки. Мы составили сначала трехлетний, а потом пятилетний план, и всего за год

уменьшили потери на 70%. Во втором квартале 2016 года мы вышли на прибыль и, скорее всего, сохраним ее по итогам года. Все, что нужно для успеха, — это сильный бренд, отличный продукт и глобальное присутствие на рынке. При такой комбинации деньги зарабатывать можно.

Что вы уже успели изменить?

В первую очередь планирование и производственные издержки. Сейчас мы строим лодки быстрее и эффективнее. Оптимизировали расходы на материалы: планирование позволило подписать долгосрочные контракты с поставщиками, дав им картину заказов на ближайшие три года. Это делает эффективнее и наш, и их бизнес. Мы улучшаем процесс продаж и, конечно, продолжаем инвестировать в новые продукты и развивать направление Bespoke.



С моделью 105 Yacht Sunseeker первой среди серийных верфей преодолела 100-футовый порог

7

ЯХТ

длиной более 100 футов строит Sunseeker International ежегодно



С моделью Sunseeker Superhawk 50 — первая в мире яхта с приводом Арнесона

Сейчас верфь проводит грандиозное обновление всего модельного ряда: с начала 2015 года представлено пять новинок: Predator 57; Sunseeker 95, 116 и 131 Yacht; а также Manhattan 52 — мировая премьера которой состоялась минувшей осенью на выставке в Каннах. Высокие потолки (1,97 м в каютах), гибкая планировка, быстрая трансформация помещений, возможность выбирать тип привода (валы или IPS)... И все это сочетается с привычно элегантным дизайном интерьера и экстерьера: у новинки явно есть перспектива сформировать новый сегмент 50–60-футовых флайбриджных яхт.

«Несмотря на объемы производства (около 150 корпусов в 2015 г.), спрос на яхты Sunseeker превышает предложение. На 2017 год производство всего модельного ряда почти расписано, а заказы на самые популярные модели: Predator 57, Manhattan 66, 86 Yacht и снискавший фантастический успех в Каннах Manhattan 52 — принимаются аж на весну 2018 года. Sunseeker — это мощный бренд, новейшие технологии и высочайший уровень индивидуализации. Но главное — каждая яхта Sunseeker в полной мере соответствует характеру и стилю жизни своего владельца», — комментирует ситуацию управляющий директор Sunseeker Russia Кирилл Шабалов. МВУ

Считают, что постройка одного корпуса 131 Yacht дает такую же прибыль, как 40 яхт средней длины. С финансовой точки зрения, где нижний предел для Bespoke?

Зарабатывать на Bespoke непросто. Это возможно только при условии, что все делается максимально эффективно. С инженерной точки зрения яхты категории semi custom одинаковы: «платформа» диктует планировку и другие возможности. Успех модели 131 Yacht состоит в том, что в серийный корпус изначально заложена масса планировок, дающих простор для творчества и заказчикам, и дизайнерам.

Понятно, что чем лодка больше, тем больше и возможностей. Я бы сказал, что в нашем случае они максимальны в верхнем диапазоне — от 95 Yacht до 155 Yacht.

Но недавно вы построили Sunseeker 75 Exclusive Edition. И можно сделать то же с 60-футовой лодкой?

Заказчик определяет модель, а дальше уже нужно смотреть, что с ней делать: выбирать из большого списка опций или искать новые возможности. При этом верфь должна задавать направление. Если оставить весь дизайн на усмотрение клиента, может получиться дом. Но это лодка, она должна ходить в море, показывать хорошую скорость. Бесконтрольное увеличение массы будет влиять на развесовку. Мы в любом случае должны советовать при выборе материалов, тяжелого оборудования — все должно быть сбалансировано. Даже если клиент или его дизайнер имеют свои идеи, наша команда будет продолжать совместную работу. Нужно все проверить, адаптировать для конкретной модели.

Есть ли стереотипы в яхтенной индустрии, которые тянут ее назад и которые вы хотите преодолеть?

Мы все выиграли бы от устоявшихся, логичных правил и стандартов — таких, как в автомобильной отрасли. Кроме того, в яхтенной сфере крайне мало совместной работы. Мы недавно начали общаться с конкурентами на тему, что может дать плотное сотрудничество. В автомобильной отрасли, где столь же важны сильный бренд, хорошая финансовая опора и умение планировать на далекую перспективу, чтобы не просто выживать, а процветать, консолидации гораздо больше — там компании просто вынуждены сотрудничать. И в яхтенной индустрии, если игроки смогут работать вместе, в ближайшие годы может произойти много интересного.

ЕДЕМ ДАЛЬШЕ!

Что следует учитывать при выборе яхты для дальних путешествий с комфортом, если есть желание управлять лодкой самому.

Текст **Владимир Галько (Nord Star Yachting)**



Поговорка гласит: тише едешь — дальше будешь! Смысл понять несложно: коли не торопиться, можно избежать лишних проблем, успеть больше и т. п. Правда, это не всегда справедливо в отношении тихоходных лодок: двигаясь с небольшой скоростью, идти придется дольше, и, равняясь на быструю яхту, в какой-то момент можно оказаться дальше... от того места, куда едешь. Но если говорить о настоящих траулерных яхтах, способных совершать даже кругосветные плавания, то да: куда уж дальше!

ПАРУС ИЛИ МОТОР?

Смоделируем ситуацию. Вот у человека появились возможности (свободное время, деньги) и желание путешествовать по морям. Если чартер уже не прельщает, ему остается выбрать себе яхту из присутствующего на рынке огромного разнообразия типов и размеров. Но какую именно?

При заданном критерии — долгие переходы в условиях максимального комфорта — приоритет вроде бы отходит к парусной или парусно-моторной яхте. Решение верное: ее автономность ограничена только запасами пресной воды и провизии, да и расходы на топливо и обслуживание судна умеренные. Но здесь есть свои сложности. Прежде всего, для управления парусником потребны особые знания, навыки и даже культура. Что касается комфорта, то большую часть времени парусное судно ходит с креном (если это не катамаран), к чему не всякий легко привыкнет. Во время переходов в каютах и салоне практически нечем заняться (разве что учиться сидеть и лежать под углом к горизонту, который не видишь, но чувствуешь). Зато снаружи работы всегда полно, и чтобы управляться с парусами и такелажем на «улице», да еще при волнении, надо быть достаточно спортивным и сильным даже при наличии экипажа.

Поэтому, если хочется максимального комфорта при относительной легкости управления судном, стоит приглядеться к яхтам моторным. Их выбор велик, но, снова вооружившись критерием дальности хода, отсекем глиссирующие модели. Желание умерить расходы при покупке судна исключит совсем крупные яхты, а третий критерий — возможность управлять яхтой без привлечения наемной команды — даст более четкое представление о длине. Практика показывает, что ее предельные значения находятся в диапазоне 60–65 футов.

Так постепенно мы пришли к моторной яхте водоизмещающего или переходного режима движения, и если вам требуется действительно серьезный запас хода, то внимание следует обратить на траулерные яхты.

БЫСТРО ИЛИ МЕДЛЕННО?

Главным недостатком яхты водоизмещающего типа многие называют низкую скорость. Тогда, может быть, взглянем на модели переходного режима движения?

Наибольшие различия между этими типами проявляются в форме корпуса и скорости. Не вдаваясь в детали, отметим, что в водоизмещающем режиме на движущийся корпус судна действуют преимущественно гидростатические силы, тогда как в переходном режиме начинают проявляться и гидродинамические; в режиме глиссирования их доля становится превосходящей.

Соответственно разнится форма корпуса. У водоизмещающей лодки объем подводной части больше; обводы в основном круглоскулые с коэффициентом общей полноты $\delta = \Delta / LBT > 0,7$. У корпуса переходного типа часть днища более плоская (для создания подъемной силы), появляется подобие скулы от миделя до кормы или полноценная скула. Такие яхты оборудуют более мощными двигателями, которым требуется дополнительное топливо, а это означает увеличение объема, веса...

Насколько разнится скорость? Для корпуса водоизмещающего типа 55–60 футов максимальная скорость не будет превышать 11–12 узлов, а крейсерская составит 8–10 узлов. Такова, например, траулерная яхта Selene 58. С одним дизельным Cummins QSM11 6125AFM мощностью 450 л.с. судно развивает 12 узлов, а с двигателем John Deere 6125AFM75 (341 л.с.) — 10,6 узла.

Интересующиеся подобными судами часто спрашивают: а можно ли «выжать» из них хотя бы 15 узлов? Нельзя: не позволяют законы физики, точнее, волновая система, которую формирует корпус. При таких обводах, даже если удвоить мощность, прирост скорости окажется незначительным. И тогда фокус интереса многих смещается в сторону переходного корпуса.

Возьмем для сравнения модель Fleming 58. Здесь стоят два дизеля по 800 л.с. (MAN R6-800), и скорость уже 22 узла. Вроде бы хорошо, когда можешь при необходимости «пришпорить» лодку и сбегать из-под тучи, только максимум используют не часто: накладно по топливу и есть другие ограничения, о которых ниже.

Если требуется серьезный запас хода, то внимание следует обратить на траулерные яхты

Нужна ли яхте скорость
20 узлов или хватит
10–12 узлов — на этот
вопрос каждый должен
ответить сам

Моторная яхта
траулерного типа
переходного режима
движения Fleming 58



**KADEY
KROGEN 58**
Длина
63 ф (19,20 м)
Водоизмещение
45 т
Мощность
2 × 153 л.с.
Скорость
11 узлов



NORDHAVN 60
Длина
62 ф (19,05 м)
Водоизмещение
62,6 т
Мощность
330 л.с.
Скорость
10 узлов



**ADAGIO 58
EUROPE**
Длина
58 ф (17,80 м)
Водоизмещение
27,5 т
Мощность
575 л.с.
Скорость
23 узла

В итоге у Fleming 58 при емкости топливных цистерн 5500 л дальность плавания на полном ходу всего 370 миль. На крейсерской скорости она существенно меньше, чем у Selene 58: при объеме танков 6800 л (+23%) здесь запас хода выше в 2–2,5 раза (см. показатели на с. 145). Вот такая занятная арифметика с «говорящими» цифрами, полученными в результате тестов.

Нужна ли яхте скорость в 20 узлов или довольно 10–12 узлов — на этот вопрос каждый должен ответить сам. Только надо учесть, что у «маломощных» двигателей водоизмещающих яхт, помимо цены и топливной экономичности, есть и другой бонус.

«ВЕЧНЫЕ» ДВИГАТЕЛИ

Остап Бендер в романе «Золотой теленок» философски заметил: «Мне не нужна вечная игла для примуса, я не собираюсь жить вечно». Пусть так, только кто откажется от двигателя, который при малом потреблении топлива способен «молотить» сутки или месяцы без остановки?! И разве такие ставят на яхты?

Здесь уместно сказать, что двигатели делятся на категории. Например, упомянутый дизельный John Deere 6125AFM75, предусмотренный для Selene 58, имеет исполнение M1 (Continuous duty commercial), M2 (Heavy duty commercial), M3 (Light duty commercial) и M4 (Special light duty commercial) с мощностью соответственно 254, 298, 341 и 392 л.с. Есть модели John Deere и категории M5 (Pleasure duty). Похожее деление присутствует и у двигателей Volvo Penta, только обозначение категорий от R1 до R5.

Различие между двигателями разных категорий (рейтингов) обусловлено параметрами систем, обеспечивающих подачу топлива и воздуха в цилиндры; в результате возникает разница в удельной мощности, нагрузке и, соответственно, моторесурсе. Ниже приведены основные показатели дизелей John Deere в соответствии

РЕЙТИНГ ДВИГАТЕЛЕЙ JOHN DEERE

Рейтинг	Средняя нагрузка	Годовая наработка	Период полной мощности
M1	> 65%	> 3000 ч	Непрерывный
M2	≤ 65%	≤ 3000 ч	16 ч из каждых 24 ч
M3	≤ 50%	≤ 2000 ч	4 ч из каждых 12 ч
M4	≤ 40%	≤ 800 ч	1 ч из каждых 12 ч
M5	≤ 35%	≤ 300 ч	0,5 ч из каждых 8 ч

Досье

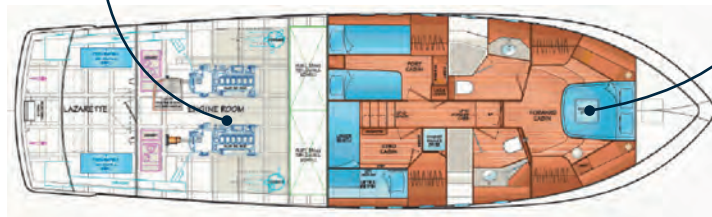
	Selene 58	Fleming 58
Длина, ф/м	64,00/19,40	63,00/19,10
Ширина, ф/м	17,00/5,20	17,00/5,33
Осадка, ф/м	6,00/1,80	5,00/1,52
Водоизмещение, т	53,6	48,0
Запас топлива, л	6800	5500
Запас воды, л	1700	1200
Мощность, л.с.	254/450	1000/1600

	Скорость, узлы		
	8,2	10,3	22,0
	Запас хода, мили		
Fleming 58	1500	570	370
Selene 58	3400	1400	—

При покупке лодки даже опытные люди испытывают затруднения. Это вполне объяснимо: мы не так часто приобретаем лодки, чтобы с гарантией избежать возможных проблем и обманутых ожиданий. Даже с автомобилями, которые мы меняем гораздо чаще, случаются проколы. Ниже приведены наиболее типичные ошибки при покупке яхты. Список не исчерпывающий: наверняка ваш собственный опыт позволит его дополнить.

- **ДЕФИЦИТ ИНФОРМАЦИИ**
Создает впечатление об ограниченности рыночных предложений.
- **НЕЧЕТКОЕ ПОНИМАНИЕ МОДЕЛИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЛОДКИ**
Результат — неверный выбор в отношении типа, размеров, вместимости, скорости и пр.
- **КРИТЕРИИ ВЫБОРА**
Не ошибитесь с приоритетом среди таких критериев, как безопасность, комфорт, мореходные качества, эстетика.
- **НЕПРИЯТИЕ КОМПРОМИССОВ**
Следует понять, что любая лодка полна компромиссов, и этого не надо бояться.
- **ЦЕНА И ОБОРУДОВАНИЕ**
Низкая цена лодки может быть вызвана скудным списком базового оборудования.
- **ПОКУПКА ВСЛЕПУЮ**
Без теста трудно оценить мореходные качества лодки.
- **ОШИБКИ В РАСЧЕТАХ**
Ежегодные расходы на содержание лодки могут оказаться существенно выше ожидаемых.
- **ПЕРЕОЦЕНКА СВОЕГО ОПЫТА**
Не стоит пренебрегать мнением опытного друга или специалиста, который заслуживает доверия.
- **ЛИШНИЕ ЭМОЦИИ**
Например, суета во время выставки может спровоцировать ошибочное приобретение.

В плане надежности два двигателя лучше, но требуют больше места



Компактная моторная установка Selene 58 оставляет место для оборудования



Вариант компоновки Fleming 58 с тремя двухместными каютами (мастер-каюта обустроена в носу)

Мастер-каюта расположена на миделе, что предпочтительнее в отношении комфорта

Важно различать траулеры-эксплореры и траулерные яхты прибрежного плавания

с рейтингом, откуда видно: чем выше категория, тем больше мощность, но строже ограничения. Таким образом, если на Selene 58 установить John Deere 6125AFM75 мощностью 254 л.с. с рейтингом M1 (вместо M3 мощностью 341 л.с.), то при незначительном падении скорости мы получим тот самый «вечный двигатель». Чего не скажешь о двигателе MAN R6-800 для Fleming 58: он относится к категории Light duty operation и допускает до 1000 ч годовой наработки, до 20% максимальной нагрузки за весь период и до 50% средней.

Вопрос: а кто из владельцев яхт интересовался рейтингом своего двигателя? Полагаю, практически никто. Да и не каждый капитан сходу назовет ограничения при эксплуатации двигателя яхты, которой он управляет. Тем не менее капитаны ратуют за большую мощность. Главный аргумент: если понадобится, можно быстрее уйти от опасности. Это понятно: для капитана приоритетом является его ответственность, а расходы на топливо, снижение моторесурса моторов и потеря обитаемого пространства из-за увеличенных габаритов мощных силовых установок — не его забота. Да и верфи, строящие серийные водоизмещающие яхты, ставят двигатели избыточной мощности. Почему? Многие из потенциальных заказчиков предпочтут больше лошадиных сил за те же деньги.

А вот свежий пример. Недавно мы завершили работы по сопровождению постройки траулера Selene 49 (16,40 м, 30,5 т). В стандартной комплектации яхта имеет двигатель Cummins QSL 9.0 мощностью 330 л.с. (рейтинг Heavy duty). По просьбе заказчика, в прошлом про-

фессионального моряка, который активно консультировался с механиками коммерческих судов, установили John Deere 6068AFM75 мощностью 230 л.с. (рейтинг M1). Совершив переход в 700 миль по теплым морям к месту базирования, мы выяснили, что выбор был оптимальным. Максимальная скорость 10,5 узла, крейсерская 8,5 узла; при нагрузке на двигатель около 60% он работает мягко, уровень шума на посту управления всего 42 дБ(А).

ЧЬИХ БУДЕТЕ?

Потратив не один день на размышления о том, какие лодки более всего подходят для комфортных и длительных путешествий (вплоть до кругосветных) с небольшим экипажем, я пришел к выводу, что это водоизмещающие яхты траулера типа длиной 55–65 футов. И кто строит подобные суда?

Яхты такого типа, преимущественно стальные, строят в Голландии — хорошие лодки, популярные в Западной и Северной Европе. В южных широтах, на Средиземном море стальной корпус в этом размерном диапазоне во многом теряет свою привлекательность. Обилие солнца, высокая концентрация соли в воде доставляют немало проблем с поддержанием корпуса в должном состоянии (за стеклом пластиком уход проще). Обратите внимание, что в маринах Италии, Турции, Кипра, Израиля подобных стальных яхт почти нет.

О преимуществах того или иного конструкционного материала для яхтенного корпуса написано немало, но я все же отдаю предпочтение стеклопластиковому композиту как материалу более универсальному.



Интерьер салона траулерной моторной яхты Selene 58



Интерьер салона траулерной моторной яхты Fleming 58



Оформление камбузного блока на Fleming 58



Камбуз Selene 58, расположенный за постом управления

А кто строит яхты водоизмещающего или переходного типа из композита? Верфей, занимающихся этой продукцией, немного, и расположены они преимущественно в США или Юго-Восточной Азии. Среди наиболее известных брендов:

- Nordhavn (США), 43–55 футов — верфь South Coast Yard (Китай);
- Kadey Kroger (США), 44–70 футов — верфь Kaohsiung (Тайвань);
- Selene (Тайвань), 38–58 футов — верфь Dongguang Shipyard, 58–105 футов — верфь Zhuhai Shipyard (Китай);
- Adagio (Франция), 40–67 футов — верфь в Фучжоу (Китай);
- Fleming (США), 55–78 футов — верфь Tung Hwa (Тайвань);
- Grand Banks (США), 43–72 фута — верфь в Малайзии.

Почему так немного производителей? Полагаю, дело в глобальном маркетинге. Верфи строят то, что интересует «массового покупателя», а он не всегда сведущ в деталях, за которыми скрывается истинное качество лодки во всех его смыслах — качество постройки и возможности судна. Поэтому до 90% рынка занимают «красивые белые яхты для перевозки шикарной мебели по воде» (желательно без волн), коих изрядно в акваториях планеты.

И еще одно. Компании из США и Европы, чьи яхты строят, например, в Китае, не афишируют местонахождение производственных мощностей. В рекламной продукции или на сайтах не всегда найдется прямое упоминание об этом. Но чего они стесняются? В большинстве отраслей давно производства размещают там, где это выгодно; серьезные компании при этом осуществляют жесткий менеджмент с полным контролем в течение всего цикла создания товара — от проекта до тестов и отгрузки готовой продукции (не говоря уже о маркетинге и рекламе).

О том, как работают на китайских верфях, я могу судить по Jet Tern Marine (траулерные яхты Selene), где бывал неоднократно. У верфи огромный опыт — построено более 400 корпусов разной длины, организация производства там европейского уровня,

Траулерные яхты становятся все более популярными во многих странах



↑
На Selene 58
мастер-каюта
находится в районе
миделя

←
Мастер-каюта
Fleming 58 в носовой
части



←
Пост управления
Selene 58



но все же требуется сопровождение представителя заказчика. И если подходить к делу ответственно, результат будет не хуже, чем у американцев или европейцев. Но, в отличие от них, у Jet Tern Marine нет серьезного маркетинга и брендинга, благодаря чему можно сэкономить от 40 до 60% бюджета при сопоставимом качестве.

ЧТО ВЫБРАТЬ?

Ответ на этот вопрос остается за вами. Мы довольно подробно рассмотрели преимущества траулерных яхт, взяв за основу три критерия: дальность хода, возможность самостоятельно управлять яхтой и комфорт.

Относительно последнего лучшим доказательством служат представленные здесь иллюстрации. Кстати, они показывают, что больших различий в интерьере между яхтами водоизмещающими и переходного режима нет. Но разницу сразу замечаешь в моторном отсеке: например, у Selene 58 здесь можно стоять в полный рост, что не получится даже на Fleming 65. Да и места под разные системы, от которых зависит комфорт на борту (например, стабилизаторы качки), у Selene 58 гораздо больше.

Яхты-траулеры становятся все более популярными. Это заметно в зарубежных маринах и на выставках; выходят специализированные издания, образуются сообщества владельцев таких судов. Их строят немного, как немного и тех, кто понимает в них толк. Но, как говорится, процесс идет. А чтобы не ошибиться в выборе яхты, обратите внимание на приведенную в статье подборку наиболее частых промахов, совершаемых при покупке. Надеюсь, теперь вы вооружены знанием и сможете принять верное решение. **MBY**

8,2 узла

На этой крейсерской скорости траулерная яхта Selene 58 с двигателем John Deere мощностью 341 л.с. может пройти без дозаправки 3400 миль



→
Пост управления
Fleming 58

ИНТЕРВЬЮ MBY

Без этих людей мир яхт был бы таким интересным и полным

Кен Рид:

Важнейший навык шкипера — умение правильно собирать команду. Я стараюсь окружить себя самыми умными людьми, каких могу найти, и дать им возможность хорошо делать их работу.



Команда Comanche в пух и прах разнесла предыдущий рекорд пересечения Атлантики

Кен Рид — человек в постоянном движении. Ему, обошедшему земной шар два с половиной раза, удается сохранять свежесть восприятия и интерес к профессии, где он, кажется, знает все вдоль и поперек. Если вам посчастливится встретить его на регате, с огнем в глазах он станет рассказывать, насколько сегодня удалось разогнать «хищника» — так он называет лодки. Один из самых шумевших недавних проектов 55-летнего яхтсмена — *Comanche*. В этом году команда в пух и прах разнесла предыдущий рекорд трансатлантического перехода. Яхта пересекла океан за 5 дней 14 часов 25 минут и 21 секунду, более чем на сутки улучшив рекорд, установленный в 2003 году яхтой *Mari Cha IV*. Вполне предсказуемо *Comanche* отличилась и в одной из самых сложных офшорных гонок — Rolex Sydney Hobart.

Comanche — звезда многих регат. Два года назад в Rolex Sydney Hobart вы были близки к победе, а в прошлом году сумели

40

с лишним мировых и национальных титулов в разных классах яхт выиграл Кен Рид за свою спортивную карьеру. Дважды становился «Яхтсменом года» в США

Comanche в гонке Rolex Sydney Hobart Yacht Race в декабре 2015 года

завоевать один из главных трофеев регаты — Line Honours. Что было сделано для улучшения результата?

Comanche создавали для офшора и самых известных регат. Когда мистер Кларк (Джим Кларк — владелец яхт, техасский миллиардер и основатель Netscape. — Прим. МВУ) решил построить яхту, мы составили список целей, понимая, что одной из самых сложных будет первая регата Rolex Sydney Hobart.

Яхта была новая, мы боролись с *Wild Oats* — сильнейшей командой флота. По условиям мы понимали, что будет жестко. Я бы сказал, что в 85% условий лодка показывает себя хорошо, но есть еще и остальные 15%, тяжелых. И в первой гонке мы оказались в неблагоприятной ситуации: слабый ветер, волны, что невероятно трудно для первого раза. На следующий год мы уже знали, как обращаться с лодкой, произвели кое-какие изменения и к началу второй регаты Sydney Hobart чувствовали себя вполне комфортно. Хотя, повредив руль и киль, думали, что уже проиграли. На *Comanche* мы установили суточный рекорд скорости, рекорд перехода через Атлантику и еще один — на Bermuda Race. Поэтому мы гордимся лодкой: она оправдала даже самые безумные ожидания.





↑
Построила
Comanche
американская
верфь Hodgdon
Yachts. Парусное
вооружение —
North Sails

←
Команда *Comanche*
на церемонии
награждения Rolex
Sydney Hobart Race.
С часами — Кристи
Хинце-Кларк —
австралийская
модель, она же
второй рулевой
Comanche

→
Погодные условия
в гонке Сидней —
Хобарт 2015 года
были жесткими



Что сложнее: трансатлантический переход или Rolex Sydney Hobart?

Это совершенно разные истории. Гонка есть гонка: нужно быть готовым к разным ситуациям, нельзя заранее просчитать, какими будут условия. А в океане рассчитываешь на определенный сценарий, надеешься пересечь его одним курсом. Самое сложное в океанском переходе — дожидаться идеального погодного окна. Навигатор просчитывает, когда следует выйти, чтобы добиться определенной скорости. И поскольку цели совершенно разные, то разные и приоритеты для их достижения.

Какая часть Volvo Ocean была для вас самой трудной, а какая — самой интересной?

Я прошел две с половиной гонки — два с половиной круга вокруг земного шара. (В Volvo Ocean Race 2005–2006 Кен Рид вошел в команду *Ericsson* на вторую половину регаты. — Прим. МВУ). В этой гонке нет ни одного одинакового дня или момента. Это одновременно и лучшее время в твоей жизни, и худшее. Порой желаешь, чтобы все быстрее закончилось, а иногда ни в каком другом месте не хочешь быть в данный момент. Физически это очень трудно, но и ментальная часть сложная.

В любом случае я не променяю свой опыт в Volvo Ocean Race ни на что. Нас постигла неудача: мы сломали мачту на одном из этапов (в VOR 2011–2012 с командой *Puma*. — Прим. МВУ).

46

метров

составляет высота
мачты *Comanche*

У нас были хорошие шансы выиграть эту гонку, но случилось то, что случилось.

Писали, что вы прекращаете свою карьеру в Volvo Ocean Race. Почему?

Я становлюсь слишком старым. По окончании последней гонки я получил предложение занять пост президента North Sails на глобальном уровне. Нужно выбирать: либо бизнес, либо серьезные гонки. Занимаясь проектами масштаба Volvo Ocean Race или America's Cup, невозможно руководить такой компанией, как North Sails. Пришло время делать выбор. Volvo Ocean Race — игра для молодых мужчин. А по всем этим морщинам вы же видите, что мне уже двадцать пять. (Смеется.) Это нормально, когда вы, пройдя пару гонок Volvo Ocean Race, обретаете новый образ и выглядите намного старше.

Тем не менее какие у вас планы на гонки?

Я много гоняюсь с клиентами. У Джима Кларка две большие лодки: *Comanche* и *Hanuman*, реплика J-класса длиной 140 футов. Наступающий год будет насыщенным для J-класса. Запланированы гонки в рамках America's Cup — думаю, на старте будет семь лодок J-класса. Также



Шкиперу важно мыслить нестандартно, улучшать лодку через креативность и науку

будет чемпионат мира в классе. Конечно, мы будем гоняться на *Comanche* этой зимой, но *Hanuman* остается в приоритете. И потом, у меня много клиентов, таких как Леонардо Феррагамо (глава верфи Nautor's Swan. — Прим. МВУ), с которыми я гоняюсь время от времени. Это, наверное, основная гоночная программа на данный момент.

Какой вы лидер? Как управляете командой: демократически или авторитарно?

Моя философия заключается в том, что я управляю командой или проектом точно так же, как компанией. Стараюсь окружать себя самыми умными людьми, каких могу найти, и давать им возможность хорошо делать их работу. Это такая философия, когда я хочу быть самым большим профаном в комнате. Каждый силен в своей области, имеет свое мнение по разным вопросам. И они настолько хороши, что я не считаю нужным вникать в каждую ситуацию и руководить на всех уровнях. Я хочу, чтобы меня окружали талантливые люди, хочу дать им возможность заниматься тем, что они

По слухам, разработка и строительство *Comanche* обошлись Джиму Кларку в \$ 100 миллионов. При этом вся роскошь на борту — карбоновый унитаз и подставка на шесть чашек кофе

21
человек

Такой экипаж управляет *Comanche* в гонках

любят. Это касается и команды *Comanche*, и, в общем-то, других тоже. Такая тактика обычно приносит успех.

Что вы чувствуете, если проигрываете?

Люди моего склада любят побеждать — в этом нет сомнения. На любой регате я стараюсь выиграть и ожидаю победы, и это важно. Мне кажется, все, кто выигрывает, имеют этот внутренний движок, который не позволяет им стать вторыми или сказать: «Ну, я на этой неделе просто погоняюсь». У меня такой возможности нет, я не могу так поступать, хочу выигрывать несмотря ни на что. И владельцы яхт тоже хотят получать драйв — даже на любительской регате в конце гоночного дня важно видеть счастливые лица.

Какие качества нужны профессиональному шкиперу для победы?

Страсть, возможность получить хорошую подготовку и снаряжение, а еще — способность мыслить нестандартно, чтобы улучшать лодку через креативность, через науку. Но успех шкипера зависит еще и от его команды. Поэтому важнейшее качество шкипера — навык собирать лучших людей. И мне очень повезло, что такая возможность у меня есть... МВУ

ЛЮДИ ГОДА

Кто стал «Человеком года» в российском парусе и кому достался главный приз яхтенного сезона от Ulysse Nardin?

Текст **Алексей Максимов** Фото **PROyachting**



В этом году Россия получила долгожданную олимпийскую медаль в парусном спорте

В Москве 29 ноября компания PROyachting провела в клубе SPY Moscow церемонию закрытия яхтенного сезона. Традиционно награждение победителей серии регат Wednesday Night Race и Tuesday Warm-Up Race прошло совместно с вручением ежегодной премии «PROyachting. Человек года».

Премия «PROyachting. Человек года» — всегда интрига, потому что очевидных решений здесь не бывает. Учреждалась она не только для того чтобы отмечать спортивные достижения, но прежде всего — для популяризации яхтинга и поддержки значимых людей и событий. В зависимости от «картины» яхтенного сезона список достижений варьируется, и в этом году премия вручалась в девяти номинациях.

«Человеком года» стали сразу двое: Стефания Елфутина, завоевавшая бронзовую медаль на Олимпийских играх в Рио, и ее тренер Виктор Айвазян. В 2013 году Виктор пригласил Стефанию в сочинскую команду в классе RS: X. Меньше четырех лет понадобилось тандему, чтобы получить долгожданную олимпийскую медаль в парусном спорте, которой у России не было вот уже два десятка лет. Стефания — самая молодая спортсменка парусной олимпийской сборной, ее медаль в дисциплине парусного спорта RS: X — первая в истории России на Играх. Стефания стала победительницей еще в одной номинации — «Олимпиец года».

«Меценатом года» компания PROyachting назвала Ланфранко Чирилло, который внес существенный вклад в подготовку олимпийской сборной по парусу, а также является главным спонсором сборной России в классе «Финн».

ЕКАТЕРИНА СКУДИНА, идеолог проекта PROyachting, чемпионка мира и Европы по парусному спорту:

Идея премии «PROyachting. Человек года» — популяризация парусного спорта и поддержка людей, которые вкладывают много времени и сил в его развитие. В эту премию мы включили номинации, которые считаем важными для развития паруса в России. Это номинации самого разного плана: «Олимпиец года», «Профессионал года» и даже «Чайник года», — мы считаем, что обязательно нужно поддерживать тех, кто только пришел в яхтинг и кому еще предстоит долгий путь на этой стезе. В этом году мы добавили номинацию «Меценат года», им стал Ланфранко Чирилло. Он частным образом выделял значительные средства на нужды олимпийской сборной, чем очень помог нашей команде в Рио.

Как всегда мы награждаем детского тренера. Это очень нужная и совершенно не денежная профессия, сопряженная с огромным самоотверженным трудом. Она про любовь к парусному спорту и детям, которые в него приходят.

Мы в PROyachting прекрасно понимаем, насколько тяжело держать высокую планку в организации яхтенных мероприятий. Нам очень хочется, чтобы в России росло количество качественных парусных событий, и мы всегда рады успехам коллег в этой сфере деятельности. В этом сезоне победы в номинации «Парусное событие года» удостоилась Национальная парусная лига. Команда Федерации парусного спорта отлично поработала, чтобы вывести Лигу на очень высокий уровень.

Журналу Forbes мы благодарны за популяризацию яхтинга среди бизнес-аудитории. Это важно, потому что парусный спорт, в отличие от многих других, требует серьезных финансовых вложений. Номинацией «Человек года» мы прежде всего отмечаем значительный вклад в развитие парусного спорта. В этом году Россия получила первую за много лет олимпийскую медаль в парусном спорте, обойти это вниманием было невозможно. Поэтому мы дали премию «Человек года» двоим: Стефании Елфутину и ее тренеру Виктору Айвазяну. Они проделали колоссальную работу, которая сказалась на всем парусном сообществе, и мы очень рады этой медали, в которой нуждались очень давно.

30

команд

принимали участие в серии регат Wednesday Night Race от PROyachting в сезоне 2016 года

Команда Alex Team получает главный приз — часы Ulysse Nardin Marine Diver — как победитель серии регат Wednesday Night Race



Победитель в номинации «Меценат года» Ланфранко Чирилло



←
Вручение призов
в номинации
«Открытие года»

→
Стефания Елфутина
получила приз
и в номинации
«Олимпиец года»

«Люди года» —
Стефания Елфутина
и ее тренер Виктор
Айвазян



Идея премии «PROyachting. Человек года» — поддержка парусного сообщества России

«Открытием года» стали основатели команды Black Water Sailing Team Андреас Саввидис, Максим Мерзликин и Александр Зайцев. Благодаря им во флоте RC 44 появилась полностью российская команда, состоящая из выпускников бизнес-школы Skolkovo.

В номинации «Освещение парусного спорта» победил финансово-экономический журнал Forbes. Издание оказывает постоянную информационную поддержку парусным соревнованиям различного уровня, а в этом году на сайте издания в прямом эфире транслировался московский этап Национальной парусной лиги, что является беспрецедентным событием для российского паруса. Сама же Национальная парусная лига — масштабный проект Всероссийской Федерации парусного спорта — стала «Парусным событием года».

В номинации «Детский тренер года» PROyachting отметил Светлану Кротову. Уже более 50 лет ее воспитанники становятся призерами и чемпионами России и Европы. Сейчас она тренирует детей в ГБУ «Спортивная школа № 26» Москомспорта в Строгино.

Обладателем премии «Фото года» стал Руслан Якупов. Это единственная номинация, победителя в которой выбирали подписчики страниц PROyachting в Instagram и Facebook.

Организаторы также учредили специальный приз для профессионального парусного фотографа (и автора MBY) Евгении Бакуновой. Она единственная из российских фотохудожников вышла в финал международного конкурса яхтенной фотографии Mirabaud Yacht Racing Image. Ее снимок, сделанный во время петербургского этапа Extreme Sailing Series, попал в двадцатку лучших парусных кадров 2016 года по версии международного жюри конкурса.

В номинации «Чайник года» победила Марина Дэмченко, главный редактор журнала Fashion Collection, собравшая команду молодых российских дизайнеров для участия в бизнес-регате PROyachting Cup 2016. Хотя соревноваться пришлось с куда более опытными яхтсменами, молодой команде удалось завоевать бронзу.

PROyachting благодарит генерального партнера «Jaguar Land Rover Россия», официального часового партнера Ulysse Nardin, генерального информационного партнера Forbes, официально-го партнера яхтенной экипировки Marinpool, лучший яхт-клуб Москвы Royal Yacht Club за постоянную поддержку и сотрудничество на протяжении всего сезона. **MBY**



Ulysse Nardin

Легендарная швейцарская мануфактура в 2016 году стала партнером компании PROyachting и объявила главный приз сезона — часы Marine Diver из знаковой коллекции бренда Marine

Награждение победителей серии Wednesday Night Race — ключевой момент действия, собравшего более 300 гостей. Весь сезон участники серии каждую неделю гонялись не только на Водном стадионе в Москве, но и в Сочи. Борьба шла за главный приз Wednesday Night Race — часы Marine Diver от швейцарской мануфактуры Ulysse Nardin. Победу в серии завоевала команда Alex Team, а вручил приз победителям генеральный директор представительства Ulysse Nardin в России Максим Андрианов. По его словам, он сам успел приобщиться к парусному спорту и с нетерпением ждет следующего сезона.

«Ulysse Nardin и PROyachting уже практически неотделимы. Наш бренд неслучайно вступил в это партнерство, так как мы исторически связаны с морем».

2-е место заняла команда Skolkovo 1, на 3-м оказались победители прошлого сезона — команда «Гагарин».

В серии Tuesday Warm-Up Race победу одержала команда No Pasaran, 2-е место досталось Buongiorno a tutti, 3-е — команде SSA-9.

МЫ УСТАНОВЛИВАЕМ СТАНДАРТЫ



www.grizzly-marine.ru

Санкт-Петербург, пр. Энгельса, 33,
ТМ «Светлановский»

Москва, ТЦ Dexter, 78-й км МКАД

+7 (812) 986-84-68

ФЛАГМАН С ВОСТОКА

Пребывая в не самой лучшей своей форме, российский автомобильный рынок проявил заметный интерес к новому седану премиум-класса Genesis G90.

Текст Татьяна Гудкова Фото Пресс-служба Genesis



В своей «Балладе о Востоке и Западе», написанной в конце XIX века, Киплинг заявил: «Запад есть Запад, Восток есть Восток, не встретиться им никогда». Но талантливый писатель и поэт, обладатель Нобелевской премии по литературе, оказался не столь великим прорицателем: Восток с Западом встретились и продолжают встречаться. Одной из точек близкого контакта стало появление премиального бренда Genesis. А этой осенью в России стартовали продажи нового G90.

СНАРУЖИ

Над моделью в стиле Athletic Elegance колдовали спецы компании Prestige Design Division при участии главного дизайнера бренда Genesis Питера Шрайера, известного своими работами в Audi и Volkswagen.

Если в двух словах, то Genesis G90 лучше всего подходят характеристики «мощь» и «грация». Лекальная линия крыши, слегка удлиненный капот, минимальные свесы, большие двери и арки колес... Помимо впечатляющей эстетики, обтекаемый силуэт кузова с класси-

ческими пропорциями позволил снизить коэффициент лобового сопротивления ($C_x = 0,27$) и, соответственно, расход топлива.

Композиционным центром «фасада» стала хромированная шестиугольная решетка радиатора с крылатой эмблемой Genesis. Контрапункты динамичного дизайна — ксеноновые/светодиодные фары сложной геометрии, плавно переходящие с передней части автомобиля на крылья, и линии дневных ходовых огней по краям бампера. На заданный образ успешно «работают» и почти треугольные задние габаритные фонари, и встроенные в бампер асимметричные выхлопные трубы. Можно согласиться, что при виде сбоку наблюдается некоторое сходство с BMW 7 Series, но ничего плохого в этом нет, тем более что Genesis G90 выглядит крупнее. И не только выглядит: его длина 5205 мм, ширина 1915 мм, высота 1495 мм, длина колесной базы 3160 мм.

В САЛОНЕ

Для краткого описания салона также достаточно двух слов: «максимальный комфорт», выбранный одним



из главных требований при создании модели. За счет увеличения колесной базы на 115 мм Genesis G90 в салоне заметно больше свободного места для пассажиров, нежели у других моделей этого класса. Комфорт проявлен в эргономике дизайна, в электрорегулировках кресла водителя (22 положения), трехзонном климат-контроле с анализатором воздуха (AQS), устройстве беспроводной подзарядки смартфонов, в 17 динамиках аудиосистемы объемного звучания Lexicon с высокой точностью звуковоспроизведения. Отличная идея — поставить сзади диван (базовое исполнение) или два кресла (комплектация Royal) с 14 позициями.

Встроенный мультимедийный цветной экран 12,3" на центральной консоли (музыка, телефон, навигация), помимо прочего, передает изображение с цифровых камер кругового обзора, что полезно при маневрировании в ограниченном пространстве или парковке. Предусмотрена и система помощи при пар-

ковке с восемью ультразвуковыми датчиками на переднем и заднем бамперах. Расстояние до препятствия высвечивается на экране в приборной панели вместе с предупреждающим звуковым сигналом. К услугам пассажиров на заднем сиденье два планшета 9,2".

Шум и комфорт — вещи несовместные, тем более в автомобилях представительского класса. В Genesis G90 с этим справились решительным наступлением по всем фронтам. Уровень шума существенно снижен благодаря дефлекторам на днище, шумопоглощающей конструкции колесных дисков, трехслойному уплотнителю дверей, двойному уплотнению стекол, увеличенной (более чем на 20%) толщине звукоизолирующих материалов пола и крыши и др.

Тему комфорта завершим сугубо функциональными «бонусами»: подогревом рулевого колеса, электроприводом багажника (его объем 484 л), антиобледенителем стеклоочистителей с датчиками дождя и противодействием запотеванию лобового стекла.

Стильный салон щеголяет высококачественными отделочными материалами, включая кожу наппа итальян-

*Genesis G90 лучше всего
подходят характеристики
«мощь» и «грация»*



*Многие настройки
автомобиля запоминаются
во встроенной памяти*

ского бренда Pasubio с идеальной строчкой, замшу на потолке и стойках, вставки из полированного дерева и алюминия. В зависимости от настроения можно выбрать один из семи вариантов фоновой подсветки салона, а наружные зеркала имеют специальное устройство в виде эмблемы Genesis для освещения участка около двери автомобиля, когда подходит водитель.

НА БОЛЬШОЙ ДОРОГЕ

Под капотом G90 можно увидеть один из трех бензиновых двигателей:

- атмосферный V8 Tau GDi (5 л, 425 л.с., 530 Н·м) разгоняет автомобиль до 100 км/ч за 5,7 с; среднее потребление топлива (по данным производителя) 7,3 л (комплектация Royal);
- атмосферный V6 Lambda GDi (3,8 л, 315 л.с., 405 Н·м) дает разгон за 6,9 с и расход в комбинированном цикле 8,2–8,7 л (комплектация Premier и Elite);
- V6 Lambda T-GDi (3,3 л, 370 л.с., 520 Н·м) с двумя турбонагнетателями обеспечивает динамику в 6,2–6,4 с и расход в среднем 7,8–8,5 л (комплектация Elite и Royal).

Для всех вариантов предусмотрен 8-диапазонный автомат второго поколения. Интеллектуальный полный привод HTRAC с многорычажной подвеской Genesis Adaptive Control Suspension — стандартное оснащение всех автомобилей. Подвеска купе

Помимо прочего, базовая комплектация Genesis G90 включает кожаный салон, сиденья с электроприводом, вентиляцией и подогревом, климат-систему (три зоны), ЖК-монитор 7" на панели приборов, систему Smart Key, кнопку Start/Stop и автоматический парковщик

с электронной системой управления жесткостью амортизаторов дает максимально плавный ход при сохранении высокой динамики, в том числе на виражах. Свой вклад в управляемость G90 вносит электроусилитель рулевого управления, обеспечивающий точный отклик на поворот руля.

Интеллектуальная система управления Genesis G90 позволяет выбрать один из режимов: Eco (экономичный), Smart (адаптивный), Sport (динамичный) и Individual (ручная настройка). Каждый режим имеет свои настройки коробки передач, отзывчивость педали акселератора, поведение подвески, рулевого механизма и системы курсовой устойчивости, оптимальные для работы с системой полного привода HTRAC (доступна для всех двигателей).

HTRAC включает электронную раздаточную коробку с активным управлением крутящим моментом и может

*Genesis G90 — спортивная,
уравновешенная
и комфортная динамика*



↑
По эргономике
кресел салон
Genesis G90
не уступает салону
первого класса
авиалайнера

←
V8 GDi
с непосредственным
впрыском (425 л.с.),
самый мощный
двигатель для G90

→
Форма задних фар
подчеркивает
мягкую геометрию
кормовой части
кузова



направлять до 40% момента на переднюю ось для улучшения сцепления, например, при движении по льду или снегу. В более комфортных условиях HTRAC переключается на режим Sport, когда до 90% мощности подается на заднюю ось для более динамичного прохождения поворотов. Результат — уверенный контроль над автомобилем в любых условиях.

ПАКЕТ БЕЗОПАСНОСТИ

Безопасность Genesis G90 обеспечивается конструкцией и активными системами, принятыми сегодня для автомобилей премиум-класса.

Основа надежности G90 — жесткий каркас кузова, на 52% состоящий из сверхпрочной легкой стали (AHSS), в котором более 200 м швов с применением современного конструкционного клея. Защиту людей обеспечивают девять подушек безопасности и автоматическая система предварительного натяжения ремней.

В числе активных систем:

- система экстренного торможения (АЕВ, включается, если водитель не пытается избежать столкновения);
- интеллектуальная система контроля слепых зон (SBSД), предотвращает возможное столкновение автомобиля

22 варианта

положения
кресла водителя
и 14 положений
заднего кресла,
позволяющие
выбрать наиболее
комфортную
посадку,
обеспечивают
предельный
уровень комфорта

с помехой, если водитель не услышал предупреждающий звуковой сигнал);

- система контроля за сохранением полосы движения (LKAS, считывает показания с передней камеры, активирует предупреждающий сигнал и вибрацию рулевого колеса);
- система распознавания усталости водителя (DAA, параметры чувствительности может настраивать водитель).

Чтобы улучшить обзор водителю и не отвлекать его внимание от дороги, некоторые сигналы предупреждающих систем проецируются на лобовое стекло. Кроме того, полностью светодиодные или биксеноновые головные фары с динамическими поворотными секциями и системой переключения дальнего света улучшают видимость в ночное время.

Вот так выглядит новый седан премиум-класса Genesis G90 от Hyundai Motor Company, прошедший цикл испытаний на полигонах компании в Центре исследований и разработок в Намьянге, в пустыне Мохаве (США) и за Полярным кругом. Машину показали в Сеуле еще в прошлом декабре. За ней последуют другие люксовые седаны и кроссоверы, а на эту модель возложена задача потеснить в рыночном сегменте премиальные седаны Audi A8, BMW 7 Series и Mercedes-Benz S-Class. Как это получится, покажет время, но интерес к новинке очевиден: сразу после Сеула на Genesis G90 поступило 4300 заказов. **MBY**

ПОГРУЖЕНИЕ В ВЕЧНОСТЬ

*Время бежит, техника стремительно развивается,
но механические морские хронометры не выходят из моды.*

Текст Тимур Бараев

Итальянский часовой дом Officine Panerai провел необычную презентацию своих новинок. Премьера коллекций Luminor Marina с калибром P.9010, Luminor Due, Radiomir Firenze и впечатляющего минутного репетира прошла в родной Флоренции, в великолепной крипте собора Сан-Панкратцио, где находится музей скульптора Марино Марини.

В НОВОМ СВЕТЕ

Называлось действо «Panerai — Dive Into Time» («Погружение во время»). Перед знакомством с новинками посетителям предстояло изучить прошлое, настоящее и даже будущее некогда военного бренда. Экспозиция начиналась с оптических и механических приборов, изобретенных семьей Панераи в начале прошлого века для ВМФ Италии. Затем шли легендарные часы, созданные в 1930–1950-е годы для подводного спецназа Gamma Force и ВМФ разных стран; модели Slytech, выполненные по заказу Сильвестра Сталлоне в 1995 году; современные модели, выпущенные почти за 20 лет работы Panerai в составе Richemont Group.

Дизайнеры Studio Cerri & Associati оформили выставку, умело используя новейшие материалы, естественный для крипты полумрак, свет и электронные цифровые устройства. В таком антураже культовые часы выглядели, простите за каламбур, в самом выгодном свете, и любому тут же становилось ясно, почему модели Panerai считаются образцом профессиональной функциональности и при этом еще стиля.

Все это воспринималось увертюрой к дюжине новинок и наглядно демонстрировало, как бренд интерпретирует собственную историю, постоянно обновляя техническое содержание и функции часов, повышая их запас хода и водонепроницаемость, применяя неведомые прежде материалы и сохраняя свою уникальность.

СВЕТСКИЙ ДУЭТ

Сенсацией шоу «Погружение во время» можно назвать две пары моделей Luminor Due. Вряд ли они сохраняют свое название, но в историю войдут под этим именем. Дело в том, что, если не принимать во внимание ряд экспериментальных моделей, Luminor Due представляют собой первую попытку Panerai создать элегантные светские часы в новом изящном ультратонком корпусе. Несмотря на фирменный боковой рычаг, защищающий заводную головку, очертаниями корпуса они схожи с классическим военным-спортивным Luminor 1950. Однако нарочито агрессивные углы фирменной подушки заметно сгладились, мощные ушки крепления браслета стали тоньше, но главное — высота корпуса теперь составляет всего 10,5 мм.

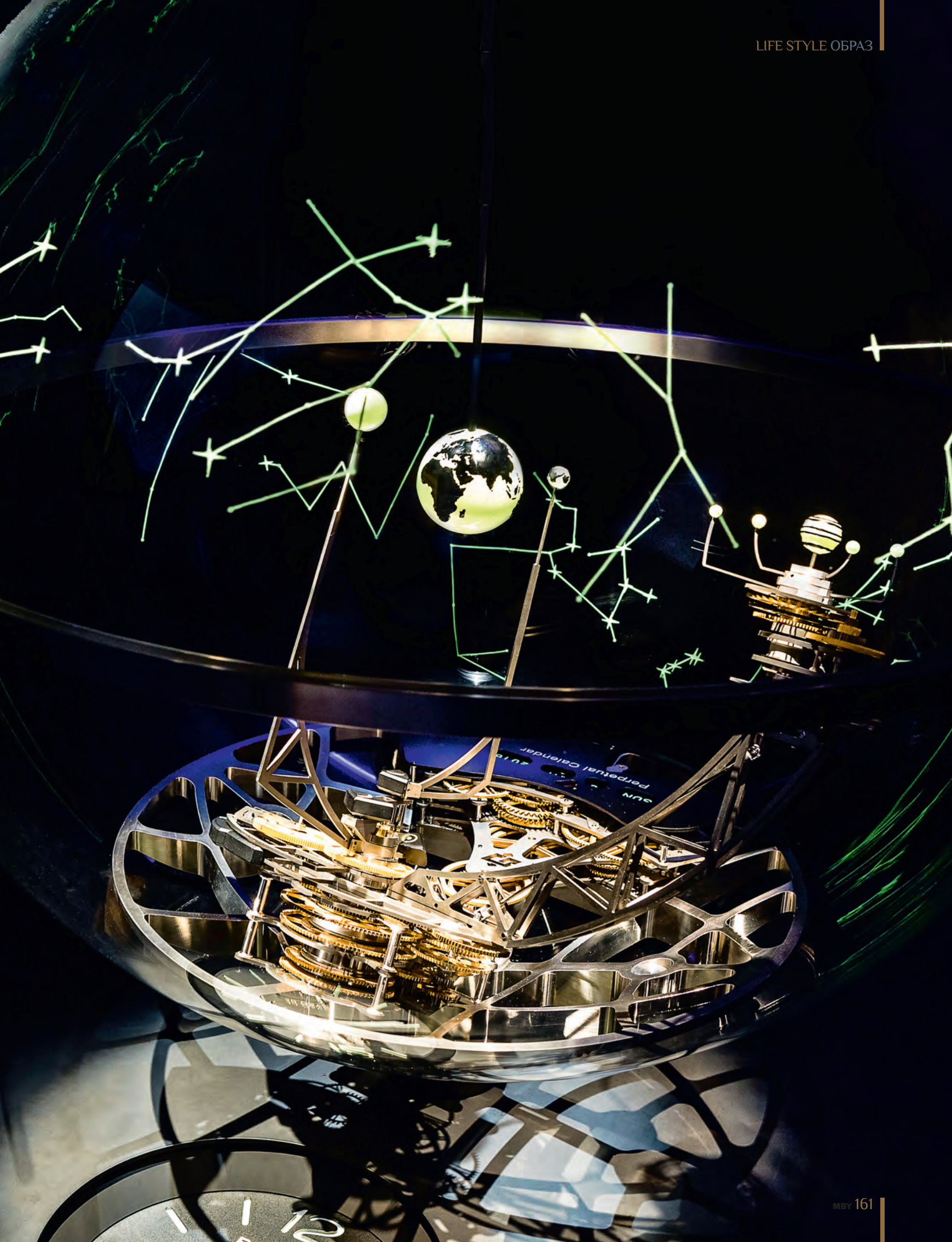
Именно стройность в корне меняет впечатление от модели. Легкие часы удивительно комфортны на запястье. Диск многослойного циферблата-сэндвича имеет изысканную отделку с непривычным узором в виде концентрических солнечных лучей (satiné soleil). В итоге из военно-спортивных получились затейливые, но вполне гражданские часы на каждый день.



Luminor Due 3 Days Automatic: корпус диаметром 45 мм, высота 10,7 мм

Астрономические настольные часы-астролябия Panerai Jupiterium

*Panerai удачно дебютировала в таком несвойственном,
казалось бы, ей классе ультратонких часов*



Выставка Dive Into Time прошла в крипте собора Сан-Панкрацио во Флоренции

Создать их позволил мануфактурный механизм P.1000 с ручным заводом, двумя заводными барабанами и запасом хода 72 часа. Как видим, это достаточно мощный калибр со впечатляющими характеристиками, однако при диаметре 12 линий (30,5 мм) его высота составляет всего 3,85 мм. Он также оснащен функциями останова балансового колеса и обнуления показаний секундной стрелки для идеальной синхронизации показаний с сигналами точного времени. В золотой модели установлена вариация механизма P.1000/10, платина которой скелетонизирована. Различия можно рассмотреть сквозь прозрачную сапфировую заднюю крышку корпуса.

«Дуэтом» ультратонкие часы назвали, поскольку их выпустили двумя парами в корпусах из стали или красного золота диаметром 42 и 45 мм почти той же высоты — 10,7 мм. Последний дуэт Luminor Due 3 Days Automatic оснащен ультратонким автоматическим мануфактурным калибром P.4000 высотой 3,95 мм с эксцентричным микроротором, врезанным в псулатину механизма. У золотой версии — та же скелетонизированная версия механизма P.4000/10. Корпуса обоих «дуэтов» имеют вполне «мирную» водонепроницаемость до 30 м.

СВЕТ МОРСКОЙ

Ультратонкие гражданские «дуэты» немедленно начали оказывать влияние на основной модельный ряд героического бренда. Доказательство тому — новая коллекция Luminor Marina 1950, которую дополнили сразу шесть моделей. Характерная особенность всех — значительно уменьшенные высота и вес корпуса.

Посадить мощные часы на строгую диету позволил новый автоматический калибр P.9010. Он куда более мощный и выносливый, нежели P.4000: диаметр 35 мм, полноценный центральный сектор автоподзавода в форме полумесяца... Остальные характеристики, можно сказать, традиционные: частота 28 800 пк/ч, пара заводных барабанов и трех-суточный запас хода. Специальное устройство останавливает баланс при выдвигании заводной головки, а корректировать показания часовой стрелки вперед или назад можно с шагом в один час, что удобно по прибытии в другой часовой пояс. Кстати, стрелка связана с указателем даты, который автоматически меняет показания, когда она минует полночь.

Диаметр корпуса новых моделей Luminor Marina 1950 3 Days Automatic 42 и 44 мм, высота 13,2 и 15,6 мм соответственно. Водонепроницаемость первого — 100 м, второго — 300 м! Во всех версиях механизм P.9010 можно рассмотреть через окошко из сапфирового стекла на задней крышке. У модели с белыми циферблатами подробная часовая разметка с нарисованными цифрами («3» и «9» отсутствуют). А вот черные циферблаты построены по фирменной технологии «сэндвич» и имеют лаконичную часовую разметку. Модели предлагаются на ремешках из кожи аллигатора или так называемых Assolutamente — из необработанной кожи коричневого цвета с контрастной прошивкой цвета экрю, гармонирующей с оттенком люминесцентного покрытия Super-LumiNova.



↑
Luminor Marina 1950
Carbotech
в сверхтонком
корпусе диаметром
44 мм
из полимерного
углеволокна



Для коллекционеров и поклонников новейших технологий вышла также модель в корпусе 44 мм из Carbotech — композита на основе углеволокна, который прежде не использовали в часовом деле. Помимо великолепных технических свойств, Carbotech имеет матовую черную поверхность, вид которой варьируется в зависимости от направления резки материала, в результате чего каждая модель становится уникальной.

Пластины Carbotech формуются прессованием тонких листов углеволокна под высоким давлением с контролем температурного режима и добавкой полимера ПЭЭК (полиэфирэфиркетона), который делает композитный материал прочным и долговечным. Для этого используются очень длинные углеродные волокна, ибо только они способны обеспечить нерушимую однородность материала. Листы накладывают один на другой таким образом, чтобы волокна каждого слоя находились под углом к последующему и предыдущему слою. Эксплуатационные свойства Carbotech выше, чем у других высокотехнологичных материалов, например керамики или титана. Он легче и обладает большей стойкостью к внешним воздействиям. Все это позволило повысить водонепроницаемость часов до 300 м. Циферблат модели Luminor Marina



На выставке были представлены все значимые модели Panerai; многие экспонаты предоставили частные владельцы

Экспозиция самых первых часов для подводного спецназа

Интересный экспонат — торпедобуксировщик с ручным управлением



1950 Carbotech 3 Days Automatic черный, а разметка, как и прошивка кожаного ремешка Ponte Vecchio, — коричневого цвета.

ФЛОРЕНТИЙСКИЙ RADIOMIR

В последнем зале экспозиции можно было увидеть работу мастера, декорировавшего старинной техникой гравировки корпус часов Radiomir Firenze 3 Days Acciaio с помощью специального инструмента спарселло.

Эти часы — вождение каждого панеристи — фаната-коллекционера часов Panerai. Radiomir Firenze продают только во Флоренции, на площади Сан-Джованни в историческом бутики Panerai. Мастер не только украшает корпус мотивами, характерными для флорентийской иконографии, но доводит до ума предварительную гравировку платины и мостов механизма.

Эта вторая серия уникальных часов (они дебютировали в прошлом году) тоже вышла лимитированной 99 экземплярами, каждый из которых единственный и неповторимый: ведь мастер не сможет в точности повторить рисунок, даже если очень захочет. Дополняет исключительность этих часов то, что они оснащены не выпускавшейся ранее версией механизма P.3000.

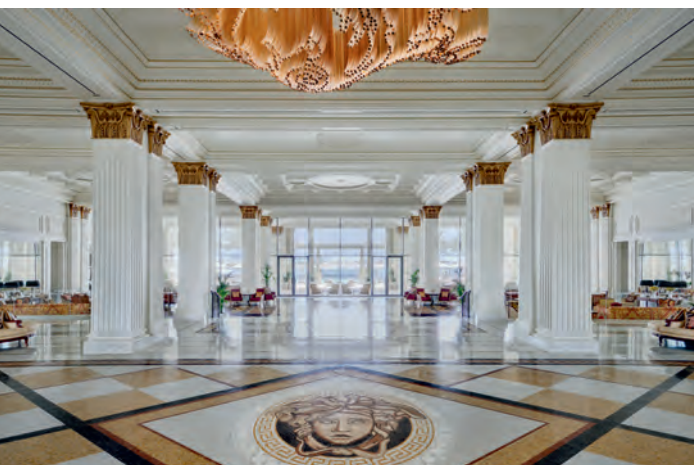
Кстати, мосты калибра украшают еще на мануфактуре с помощью лазерной гравировки. Узоры в основном повторяют мотивы декора мраморных фасадов флорентийских церквей.



Узоры на корпусе и механизме Radiomir Firenze повторяют мотивы декора мраморных фасадов флорентийских церквей

скается в большом корпусе диаметром 47 мм. На украшение одного корпуса уходит неделя работы — сталь марки AISI 316L отличается высочайшей прочностью. Сначала контуры будущего узора прорисовывают на поверхности мелом или магниезией, и лишь потом их вписывает в сталь ведомый рукой мастера резец-спарселло. Коричневый ремешок с контрастной бежевой прошивкой клеймен тавром с изображением лилии — герба Флоренции.

Флорентийская выставка также стала местом мировой премьеры Panerai Radiomir 1940 Minute Repeater Carillon — самых сложных часов из когда-либо созданных мануфактурой. Модель с замысловатым механизмом из двух частей отбивает часовые и десятиминутные интервалы, озвучивая местное время и время второго часового пояса. Оформление новых часов подчеркивает их уникальность. Доступны они только по предварительному заказу с учетом ваших разумных пожеланий по дизайну. MBY



← При входе в отель над мозаичным изображением Медузы сверкает шикарная люстра из богемского стекла



→ Интерьер лобби с колоннами, мозаичным полом и стильной мебелью ручной работы

МОДНЫЙ ОТЕЛЬ

*Мода правит миром, проявляясь во всех сферах нашей жизни.
И если моду сопровождают тонкий вкус и богатая фантазия,
мы вправе ожидать большего удовольствия.*

ОТЕЛЬ Palazzo Versace Dubai построен в лучших традициях неоклассического стиля

В ноябре в Эмиратах состоялось светское мероприятие, организованное Донателлой Версаче и посвященное гранд-открытию отеля Palazzo Versace Dubai.

Хотя фасад здания, ставшего главной достопримечательностью престижного района Culture Village в бухте Dubai Creek, не лишен арабских мотивов, Palazzo Versace Dubai создан в лучших традициях неоклассического стиля. Внутренним убранством отель напоминает итальянские дворцы XVI века: величественный парадный вход, кессонные потолки, фрески и мозаики, ландшафтные сады с фонтанами, прудами и бассейнами, изысканная мебель...

Имя модного дома в названии вполне оправдано. Для оформления интерьеров пригласили лучших художников из Италии. В создании мозаичного пола с узнаваемыми дизайнерскими элементами и орнаментами дома Versace в парадном лобби Mosaico участвовала Fantini — компания с мировым именем. При входе в отель над мозаичным изображением Медузы сверкает шикарная люстра Golden Breeze Lighting Sculpture из богемского стекла, в изгибах которой знатоки угадывают флористический узор модного дома.

В интерьерах, созданных под руководством Донателлы Версаче, креативного директора модного дома, прослеживается связь с традициями Versace. Голова Медузы и греческие меандры, помимо парадного лобби, встречаются на выло-

женных вручную мозаиках в бассейнах, спа-центре и других публичных зонах, в деревянных панелях и текстиле. Обои с культовым принтом Jungle украшают стены ресторана Giardino. При изготовлении барочной мебели использованы эскизы из архивов модного дома, отчетливые формы, цветовая гамма, текстуры и ткани во многом повторяют обстановку виллы Джанни Версаче в Майами.

Отель насчитывает 215 номеров и сьютов с террасами и балконами; их эксклюзивные интерьеры созданы по авторскому проекту Донателлы Версаче. В палитре оттенков отделки преобладают бежевый и золотистый цвета с яркими акцентами бирюзового, нежно-голубого и кораллового.

Гостей отеля наверняка порадует коллекция гастрономических заведений. В восьми ресторанах и барах, привлекающих уникальным симбиозом кулинарных традиций Европы и арабского Востока, подают блюда авторской итальянской кухни, местные специалитеты, встречающиеся на восточных базарах, марокканское, ливанское и турецкое мезе. Есть и авангардный ресторан, куда приглашают известных кулинаров-новаторов с нестандартным подходом к приготовлению блюд, и ультрамодный джазовый бар с развлекательной программой.

В спа-центре The Spa представлены эксклюзивные методики ухода за кожей лица и тела, разработанные доктором биологии Полин Бурженер, основателем признанного бренда швейцарской антивозрастной косметики Dr. Burgener.

И, что важно, — от отеля до международного аэропорта Дубая менее 15 минут на автомобиле, а в деловой центр города можно добраться еще быстрее. **МВУ**



Бальный зал Gala Grand Ballroom с настенными фресками, мозаичным полом и шикарной люстрой вмещает до 900 гостей

В интерьерах отеля четко прослеживается связь с традициями Versace

Ресторан Vanitas с авторской концепцией шеф-повара Андреа Гайя, имеющего опыт работы в гастрономических ресторанах по всему миру



Grand Suite: гостиная с обеденной зоной и панорамным видом на залив Dubai Creek



«Китайская грамота» В БАРВИХЕ

Гастрономические открытия и оригинальная барная карта:
подмосковная версия знаменитого московского ресторана
«Китайская грамота. Бар и Еда».

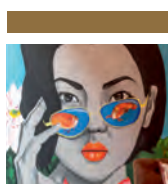
Текст **Ольга Селезнева**

Фото **Объединенная компания «Рестораны Раппопорта»**

Кантонская кухня — самая распространенная китайская еда за пределами Поднебесной. В Москве, где, кажется, можно найти всё, она была почти неизвестна. До недавнего времени, пока Александр Раппопорт — адвокат, кулинар и ресторатор — не начал проект «Китайская грамота. Бар и Еда». Первый ресторан появился на Сретенке, и за него Александр Раппопорт в 2014 году был признан ресторатором года по версии «GQ». Второй открылся год назад в Барвихе. И если в центре столицы акцент сделан на атмосфере бара с легким обозначением китайской тематики, то за городом это уже полноценный ресторан.

Впрочем, «Китайская грамота» в Барвихе даже внешне мало напоминает классические китайские рестораны. В интерьере сочетаются современное искусство, скульптуры династий Хань и Тань, а также арт-объекты времен «культурной революции». Ко временам Мао отсылает и форма официанток, скопированная с китайских хунвэйбинов.

То же касается меню. Вместо «шокирующей Азии» с нагромождением соусов и змеями в бутылках — утонченная подача известных тем на новый лад. Шеф-повар «Китайской грамоты» Чжан Сяньчэн — представитель одной из самых известных кантонских школ, гуандунской — хорошо поработал над классикой жанра. Главная особенность кантонской кухни в сравнении с другими китайскими — феноменальные вкусовые результаты при минимальной тепловой обработке и ограниченном использовании соусов. Особое внимание уделяется пользе продуктов и их совместимости. Значение имеют любые



Интерьер

Китайский авангард на стенах подчеркивает концепцию ресторана: речь идет о китайской кухне в ее современном исполнении

мелочи — от последовательности закладки до правильной сочетаемости, в том числе цветовой. В меню ресторана изобилуют как очень понятные блюда вроде утки с манго, так и совершенно уникальные: моллюск абалон с черным трюфелем, трепанг, томленные утиные язычки со специями, овощи с корнем лотоса в устричном соусе... Обширен и выбор салатов; раньше они в китайской кухне напрочь отсутствовали, но современные китайские шефы начали активно вводить их в меню, и не зря. Салат из «битых» огурцов, а также еще один — из баклажанов с помидорами — успели стать хитами: полностью соответствуя европейскому вкусу, они ощущаются безупречно китайскими.

А вот концепция бара абсолютно многонациональна благодаря усилиям Виталия Скрипчинского — лучшего бар-менеджера России и обладателя профессиональной премии в области барного дела Barproof. То же можно сказать и о десертах: от «чистокровных» китайских до классических, но с азиатской нотой.

За прошедший год «Китайская грамота» в Барвихе успела стать суперпопулярной. Поскольку ресторан не слишком велик (два этажа, 5 залов, 100 мест), на пятницу и выходные стол желательно бронировать. Средний чек — 1500–2000 рублей: по мнению Александра Раппопорта, китайская кухня не может быть дорогой. **MBY**



↑
Черные ферментированные утиные яйца

←
Фрукты в кларе

→
Имбирная панна-котта





↑
Современное светлое
пространство
с витринными
окнами

←
Телячий желудок
с сычуаньским
перцем

→
Томленые утиные
язычки со специями





SHIFT HAPPENS!

Динамика, управление и дизайн — три кита, на которых держится моторная техника BRP для активного отдыха, и новый флагман Can-Am Maverick X3 сконцентрировал в себе лучшие разработки канадских инженеров.

Текст **Антон Черкасов-Нисман** Фото **Лина Арнаутова**



Сегмент Recreational Sport особенно важен для BRP: именно в нем канадская компания предпочитает демонстрировать поклонникам и конкурентам свои самые передовые технические достижения. В 2015 году генеральный директор BRP Жозе Божоли поставил сотрудникам задачу: каждые полгода выпускать на рынок новую модель квадроциклов Side-by-Side (SSV), причем делать это в течение последующих четырех лет. Учитывая активность конкурентов, цель амбициозная и не такая простая, однако конструкторам BRP не привыкать удивлять публику.

Работу над проектом под кодовым названием Shift начали еще три года назад, когда рост продаж на рынке SSV показал, что люди активно пересаживаются на эти квадроциклы с кастомных внедорожников, песчаных багги и прочей, порой крайне дорогой, но совсем не универсальной экстремальной техники. Цель про-

екта Shift заключалась в создании нового поколения заряженных спортивных SSV, которое усилит эту миграцию и привлечет «свежую кровь».

Так появился непохожий на прежние модели Can-Am Maverick X3. В ходе его разработки специалисты BRP опросили фокус-группы из профессиональных гонщиков, практикующих агрессивное катание пилотов, экстремальных путешественников и обычных пользователей на предмет их пожеланий по конструкции и эргономике будущего аппарата, и воплотили большинство из них в жизнь.

Maverick X3 положил начало новому поколению спортивных SSV

Кокпит Ergo-Lok обеспечил более глубокую и удобную посадку пилоту и штурману

ПОД КАПОТОМ

В последние годы в сегменте SSV наблюдается явная тенденция увеличения мощности двигателей и хода подвески, с которой приходится считаться. Однако бездумное наращивание «вооружений» в случае квадроциклов сразу компрометирует безопасность. Недостаточно просто установить мотор мощнее — необходимо обеспечить контроль всех этих «лошадей», чтобы с ними мог справиться даже начинающий райдер.

Да, Maverick X3 получил самый мощный в этом сегменте штатный двигатель Rotax на 154 л.с., который позволяет развивать заветную «сотню» всего за 5 секунд; однако это далеко не главное преимущество новой модели.

Во-первых, конструкторы увеличили колесную базу, отодвинув задние колеса «в корму», что позволило опустить центр тяжести на 150 мм за счет более низкой посадки пилота и штурмана. На практике это выражается в большей устойчивости аппарата на высоких скоростях, а также более эргономичном и естественном управлении, которое обеспечивает кокпит Ergo-Lok. Низкая посадка дала возможность опустить дуги защитной рамы над головой с сохранением необходимого для безопасности пространства, поэтому Maverick X3 стал существенно ниже.

Кроме того, на флагманской модификации Maverick X3 X RS инженеры обеспечили рекордный для серийных SSV ход передней и задней подвески 24" (610 мм), тогда как у ближайших конкурентов это значение находится на уровне 18". При этом, когда колесо движется вверх или вниз, его отклонение от вертикальной оси не превышает одного градуса. Эта характеристика крайне важна для контроля квадроцикла на высокой скорости, особенно в момент приземления после прыжка.

Из других многочисленных изменений по сравнению с предыдущим поколением «Мавериков» стоит упомянуть новое местоположение интеркулера турбины: теперь он не торчит за головами пассажиров, а интегрирован в корпус за их спинами вместе с подлежащим вентилятором. Добраться до него довольно легко: достаточно снять пластиковую крышку специального люка прямо из кокпита. Патрубки воздухозаборников на Maverick X3 открываются сверху позади сидений, поэтому на нем можно смело заезжать в воду по шею.

В отношении дизайна новый флагман представляет собой воплощение методом тщательной селекции всех семейных признаков квадроциклов и багги Can-Am. Передний бампер, световые приборы и пластиковая облицовка определенно порадуют фанатов марки, плюс



↑
Такая подвеска требует тонкой настройки под индивидуальный стиль вождения и ландшафт

→
За счет приземистости и увеличенной колесной базы машина более устойчива на высоких скоростях



BRP дает возможность выбрать при заказе одну из нескольких цветовых схем.

Кстати, верхняя сварная защитная «клетка» Maverick X3 выполнена из автомобильной двухфазной стали марки DP 980 и сварена на заводе. Но если вдруг ее случится помять (в спорте не редкость!), то можно заменить отдельные элементы, смонтировав их на болтах, для чего предусмотрены крепления.

ВПЕЧАТЛЕНИЯ

Европейскую презентацию Maverick X3 канадцы устроили не где-нибудь, а в самом сердце Карпатских гор, неподалеку от трансильванской резиденции самого, пожалуй, известного румынского исторического персонажа — графа Влада Цепеша (Дракулы). Помимо X3, журналистам там показали еще множество новинок 2017-го модельного года, однако флагманский SSV ожидаемо оказался главным хитом всего мероприятия BRP Dracula Club.



Дизайн Maverick X3
вобрал в себя все
семейные признаки
квадроциклов
BRP Can-Am



«От топота копыт
пыль по полю
летит!»



Оливье Камю
курирует в BRP
развитие всей
линейки Can-Am SSV



Команда
журналистов
и представителей
компаний Rosap,
официального
дистрибьютора BRP
в России

Признаюсь, провести полноценный тест Maverick X3 в Карпатах не получилось ни у кого: во-первых, слишком высок был спрос на несколько предоставленных прототипов, а во-вторых, из-за проливных дождей горы «поплыли», и топить педаль в пол было попросту опасно. Тем не менее кое-какие впечатления получить все же удалось. Помимо более равномерной и напористой тяги во всем диапазоне оборотов, в глаза бросаются все преимущества низкой посадки и кокпита Ergo-Lok. Положение чуть заваленных назад сидений свободно регулируется и дает возможность комфортно разместиться даже длинноногому пилоту; между крайними положениями руля всего полтора оборота, и новая посадка действительно позволяет гораздо лучше чувствовать машину телом.

Идеальная среда обитания X3 — юго-западная часть США с ее пустынями и гористой пересеченной местностью, однако инженеры учитывали и другие ландшафты вроде российских заболоченных полей или

1 градус

составляет
максимально
допустимое
отклонение
каждого колеса
от вертикальной
оси во время
работы подвески
Maverick X3

карпатских горных троп, где будет колесить эта модель. Разумеется, ее целевая аудитория — не американские пенсионеры, а те самые ребята, которые любят насыщать кровь адреналином и выступать, например, на любительских соревнованиях вроде Can-Am Trophy, не заморачиваясь на глубокий тюнинг, как это делают профессиональные гонщики.

В 2017 году будут доступны три модификации новой модели. Базовые Maverick X3 и X3 DS с шириной 64" и ходом подвески 20/20" различаются комплектацией и доступной расцветкой, тогда как флагман X3 X RS будет на 8" шире, получит максимальный ход подвески 22/24", топовые регулируемые амортизаторы Fox Podium RC2 и ряд других «вкусных плюшек» вроде крыши и 30-дюймовой резины.

Интересно, сможет ли BRP полностью удовлетворить спрос на Maverick X3 X RS в этом сезоне: судя по предварительным заказам, завладеть этой штучкой мечтают многие! **IMBY**

ПРЕСТИЖ ВСЕГДА ПРЕСТИЖ

*Осенью в Каннах прошла мировая премьера Prestige 630 —
новой интересной модели французской верфи из линейки
Yacht Division.*

Текст **Алексей Максимов** Фото **Prestige Yachts**



Такие выставки, как Каннский фестиваль яхт, привлекают возможностью набрать материал для статей на целый год. Надо только держать глаза открытыми, не пропустить значимое событие, особенно интересный экспонат или ключевую персону. В этом году в Каннах премию Designer of the Year (World Yacht Trophy) получил Витторио Гаррони за проекты яхт линейки Prestige. А в ряду экспонатов бренда в Каннах красовалась новая работа маэстро — Prestige 630, чья мировая премьера состоялась там же на выставке. Пришло время рассказать об этой яхте.

ДИЗАЙН

Глядя на новую Prestige 630, невольно соскальзываешь мыслью в сторону ее предшественницы

Prestige 620, строить которую также по проекту Витторио Гаррони верфь начала в 2009 году. Но мода есть мода, и вот мы видим воплощение ее новых тенденций.

Удивительно, как меняет визуальное восприятие лодки чуть другое, более современное остекление надстройки и корпуса, чуть более тонкие конструкции из стеклопластика в основании флайбриджа, слегка изменившиеся базовые линии силуэта... Собственно, в этом «чуть-чуть» (un peu по-французски или leggermente на итальянском) и проявляется дизайнерский талант: Prestige 630 выглядит как-то особенно изящно и даже модно.

Компоновкой Prestige 630 напоминает другие успешные моторные яхты линейки Prestige. Большой и светлый салон на главной палубе с камбузом-баром, три каюты с собственными туалетами, дополнительная двухместная каюта экипажа в корме, кокпит — важный элемент для любой моторной яхты, фордек с зоной релаксации, флайбридж —



Досье Jeanneau Prestige 630

Длина 62 ф (19,02 м)	Водоизмещение 33 т	Запас воды 860 л
Ширина 17 ф (5,15 м)	Мощность 1450 л.с.	Дизайн Garroni Design, Prémoré/J.P. Concepts, J&J Design
Осадка 5 ф (1,50 м)	Запас топлива 2800 л	



Два в одном — благодаря регулировке по высоте раскладывающийся стол из кофейного превращается в обеденный



При кажущейся стандартной планировке интерьер салона выглядит свежо и уютно

культовое место для явных и тайных служителей бога солнца Ра (конечно, при подходящей погоде). Гаррони был среди первых, кто применил такую рациональную схему на яхтах этого типоразмера и даже более крупных. К тому же предложить что-либо лучшее при нынешнем уровне развития техники невероятно трудно.

Но у Prestige 630 есть свои особенности. Например, отдельный спуск в мастер-каюту из салона на правом борту (дополнительная приватность); трап, ведущий в другие каюты, устроен рядом с рулевой консолью. Отлично оборудованный камбуз на границе с кокпитом работает на обе зоны, связывая их барной стойкой, когда огромные стеклянные двери раскрыты. Верфи часто предлагают разные варианты расположения камбуза, «гоняя» его по лодке и озвучивая плюсы-минусы каждого. Здесь вариант всего один, собравший, наверное, все плюсы.

Пост управления просто шикарный: широкая рулевая консоль с тремя дисплеями 16" вместе с диваном на двоих оформлены в едином стиле; при всех своих отличиях, функциональных и дизайнерских, эта зона гармонично вписана в общую стилистику салона.

Конечно, при такой ширине корпуса у Гаррони была возможность проявить свое мастерство. Во всех помещениях: в просторном салоне открытой планировки с двумя диванами визави, в комфортабельной мастер-каюте во всю ширину корпуса, в носовой VIP-каюте с обширным остеклением и прозрачными потолочными панелями, в третьей гостевой каюте с вариативными кроватями — выбран светлый интерьер (дуб). Приятно выглядят цветовой контраст, декоративные вставки из разных материалов. И повсюду чувствуется «генетика» Prestige.

КОНСТРУКЦИЯ, ОБОРУДОВАНИЕ

Стеклопластиковый корпус-сэндвич отформован по современной технологии вакуумной инфузии, позволяющей получить легкую и прочную конструкцию. Палуба (тоже сэндвич с бальсой) изготовлена классическим контактным методом.

В интерьере салона на главной палубе функциональные зоны мягко сопрягаются, не создавая между собой резких разграничений

При нынешнем уровне яхтенного дизайна предложить более рациональную компоновку весьма сложно

В отделке туалетных комнат использованы мрамор, стекло и полированный металл



Помимо обилия места, освещенности и других факторов комфорта, из каюты открывается приятный вид на морской пейзаж



↑
В каюте много места для вещей, а под широкой кроватью по центру устроен вместительный бельевой ящик

14

человек

При такой компании на борту Prestige 630 имеет категорию мореходности «В» (Offshore)

Яхта до предела насыщена оборудованием. В моторном отсеке, куда попадаешь через широкий люк из кокпита или из помещения команды, помимо двигателей, стоят генератор 18 кВт, агрегаты системы кондиционирования, аккумуляторы, опреснительная установка, гироскопический стабилизатор качки Seakeeper NG9. Есть носовая подрулька (15 кВт), транцевые плиты с электроприводом, реверсивные швартовные лебедки (2000 Вт), центральная вакуумная система (пылесос), инвертор (200 Вт). Предусмотрен и телескопический трап-сходня, а под ступенями подъемного трапа в носовые каюты удачно спрятана стиральная машина. Список навигационной и бытовой электроники, включающий выдвигающийся из бортовой панели экран ТВ в салоне, музыкальную систему и дизайнерские светильники, также чрезвычайно длинный. Единственное, надо разобраться, что входит в базовое оборудование, а что в опции.

ДВИЖЕНИЕ

На тесты в Каннах нам попасть не довелось, но сказать о мореходных качествах Prestige 630 все же следует.

Если сравнивать не формы Prestige 620 и Prestige 630, а технические характеристики, то снова обнаруживают-



Диван и дополнительные кресла позволяют обосноваться за столом в кокпите компании из 6–8 человек. Маркиза с электроприводом защищает от солнца и посторонних глаз при стоянке в марине



Эффектное бортовое остекление, помимо обилия света в помещениях, придает яхте современный вид

Платформа шириной 1,6 м с гидроприводом (опция) для купания и спуска стоящего на ней тендера



Радарная арка не только отлично смотрится, но и выполняет главную миссию — несет антенны и служит опорой для бимини. В проекте предусмотрен и опциональный хардтоп с открывающимся тканевым фрагментом (электропривод)

↑
Шикарное сиденье у рулевой консоли на двоих — не скучно плюс в море лишней глаз никогда не лишней

→
Рядом с рулевой консолью стоит диван, из которого получается лежак, за ней — еще один диван, в корме — третий со столом



Prestige зарекомендовал себя как серьезный игрок на рынках Европы, США и Азии

28

узлов

Такую максимальную скорость заявляет верфь для этой модели

ся «незначительные» различия. Водоизмещение новой яхты стало чуть больше, длина чуть меньше... А вот новость: обводы прежнего корпуса разработал известный яхтенный проектировщик из США Майкл Петерс, а формой корпуса новой яхты занималось не менее известное словенское бюро J&J Design. Пока можно с уверенностью сказать лишь следующее. Скула в носу стала более крутой, что должно снизить брызгообразование, и палуба останется сухой, а килеватость в корме — показатель мореходности — снижена до 16°. Зато увеличилась мощность моторной установки: на Prestige 630 стоят две пропульсивные системы нового поколения IPS950 на базе дизеля D11 мощностью по 725 л.с. с днищевыми колонками (против прежних IPS900). Дополнительные 50 л.с. не столь принципиальны, как замечен сниженный расход топлива: на крейсерской скорости разница достигает 15–17%. Поэтому указанный верфью запас хода в 335 миль на режиме 18 узлов (300 миль у Prestige 620) — это хорошо.

Что касается скорости как таковой, то есть подозрение, что проектировщики и верфь перестраховались, заявив полный ход в 28 узлов. Полагаю, на тестах Prestige 630 покажет, как и предшественница, не менее 30 узлов.

Обзор на посту управления просто отличный, даже если представить, что лодка идет с дифферентом 3–4°, и в сложной навигацион-

ной ситуации бежать на флайбридж не обязательно. При швартовке кормой в узком пространстве будет полезен третий пост управления в кокпите (опция). С днищевыми колонками IPS претензии к управляемости вряд ли возникнут: во всяком случае, Prestige 620, помнится, была очень шустрой в поворотах. В спецификации новой Prestige 630 указано, что моторный отсек изолирован высокоэффективным металлизированным (алюминий) пенным материалом, поэтому мы вправе ожидать уровня шума не выше, чем у Prestige 620, — 76 дБ(А) в салоне на полном ходу (как у очень приличных лодок). А категория мореходности «B» (Offshore) для 14 человек — параметр вполне прогнозируемый.

ИТОГ

По мнению экспертов, Prestige зарекомендовал себя в качестве серьезного игрока в Европе, США и Азии. Об этом говорят ликвидность яхт на первичном и вторичном рынках, глобальная сеть обслуживания в более чем 1000 дилерских центрах по всему миру.

Вслед за растущим спросом каждый год верфь выпускает новые модели. Prestige — открытая и гостеприимная верфь, в любой момент готовая принять клиентов и показать процесс создания яхт изнутри.

Prestige 630 можно будет увидеть в январе в Лондоне и Дюссельдорфе. MBV

НОВОГОДНИЙ СЮРПРИЗ

Уже на первых в новом году яхтенных выставках представят Fairline Squadron 53 — британскую яхту с итальянским дизайном.

Текст Ольга Селезнева Фото Fairline Yachts



Досье Fairline Squadron 53

Длина
55 ф (16,92 м)

Ширина
14 ф (4,52 м)

Осадка
3 ф (1,20 м)

Водоизмещение
21 т

Запас топлива
2412 л

Запас воды
550 л

Двигатели
2 × Volvo Penta D11
(675/725 л.с.);
2 × Caterpillar C12.9
(850 л.с.)

**Максимальная
скорость**
34 узла

**Стоимость
в Европе**
от £ 733 200



Мировая премьера новой Squadron 53 — флайбриджной модели Fairline Yachts — состоится в январе на London Boat Show. Чуть позже эту лодку покажут в Майами, а далее — на всех основных боат-шоу Европы и мира. Британская верфь Fairline Yachts снова громко заявляет о себе, демонстрируя активное продвижение новых моделей, созданных уже при новых владельцах верфи и с новым дизайнером Альберто Манчини.

БРОСКАЯ ВНЕШНОСТЬ

Squadron 53 должен завершить формирование так называемой 53-й серии Fairline. Это тройка моделей разных типов, но одинаковой длины — 53 фута. Две другие яхты серии — спортивные Targa 53 GT и Targa 53 Open — уже красовались в Сауттемптоне в сентябре 2015 и 2016 года соответственно.

В отличие от еще одной грядущей новинки Fairline — Targa 63 GTO, которую Манчини делал с нуля (читай-

те MBY № 6/42, 2016), Squadron 53 попал в руки итальянца в виде практически готового проекта. Поэтому обводы — еще традиционные для британской верфи, а вот все, что выше палубы, Манчини изрядно переделал, обозначив вектор нового дизайна Fairline Yachts. Как утверждают создатели Squadron 53, эта лодка «способна вскружить голову».

Искать новации не сложно — они бросаются в глаза. Во-первых, типично итальянская зона отдыха в носовой части, не только с лежаком, но и с диваном. Во-вторых, роскошный флайбридж с «королевским» трехместным постом управления, баром и огромной обеденной зоной в корме, которая трансформируется в «пляж». В-третьих, масштабное и непрерывное боковое остекление надстройки. От традиционной для Fairline горизонтальной перемычки остался лишь легкий «указатель» в передней части; это решение, уже внедренное на спортивных моделях Targa, в линейке Squadron появилось впервые.



САЛОН

Нет нужды напоминать, что такой прием обеспечивает панорамный вид и обилие дневного света в салоне. Но даже это — не главная фишка внутреннего пространства лодки. Явный плюс Squadron 53 — удивительная для яхты таких размеров гибкость планировки: можно, например, обустроить камбуз внизу или наверху, а также менять его конфигурацию и размещать как в носовой части салона, так и на границе с кокпитом. Все варианты имеют свои плюсы, в зависимости от планируемого числа гостей на борту и предпочтений владельца. Камбуз в корме дает возможность обслуживать две обеденные зоны — в салоне и в кокпите.

Последний обещает стать самым популярным местом на яхте: он просто огромен, полностью защищен сверху длинным свесом флайбриджа, а трансформируемая мебель позволяет превратить эту открытую «столовую» в трехместный лежак для загорания.

При камбузе в корме столовая получается по левому борту (стол из обеденного можно превратить в кофейный нажатием кнопки), а возле поста управления уместится еще один диван. Если диванов, на ваш взгляд,

↑
Вместо дивана по правому борту можно разместить камбуз на стыке салона и кормового кокпита

уже излишек, то камбуз как раз встает на это место. В любом случае разумнее оставить кухню наверху (места в салоне достаточно), тем более, что она отлично вписывается в интерьер. Столешница отделяется природным камнем, оборудование идеально вписывается в относительно небольшое пространство. В исполнении Fairline камбуз никогда не вызывает вопросов; красота здесь не идет в ущерб функциональности: вам не придется довольствоваться маленьким холодильником или думать, куда положить утварь и запасы. Кстати, помимо шкафчиков, дополнительное место для хранения есть под пайолом.

НИЖНЯЯ ПАЛУБА

Оставить кухню наверху имеет смысл еще и потому, что в этом случае на нижней палубе появится возможность обустроить четвертую каюту, дополнительный дневной санузел или подсобное помещение. Мастер-каюта располагается на миделе, во всю ширину корпуса, и радует большими бортовыми иллюминаторами и роскошной отделкой с использованием мрамора и кожи. Но самое главное — здесь нет недочета, который нередко встречаешь на яхтах таких размеров. Благодаря единому уровню пола между салоном и кокпитом в мастер-каюте Squadron 53 высокий, идеально ровный подволоок, без назойливого выступа над кроватью.

В VIP-каюте опционально можно предусмотреть кровать-трансформер с механизмом «ножницы», позволяющим получить два отдельных спальных места. Третья каюта предполагает также отдельные койки, а четвертая (если она есть) — «путьмановские» койки в два яруса. При этом в корме опционально предусмотрена еще и каюта для шкипера с доступом из кокпита и окном в транце.

Для яхты таких размеров у Squadron 53 огромный флайбридж



↑
В мастер-каюте
высокий потолок,
без выступа
над кроватью

←
Интерьер
мастер-каюты

→
Кровать в VIP-каюте
можно оснастить
механизмом
«ножницы», чтобы
разделить ее на два
спальных места



→
Двухместная
гостевая каюта
левого борта



→
Вариант размещения
камбуза
на нижней палубе



4

каюты

для гостей плюс
кормовой отсек
экипажа —
рекордный
результат в классе

Что касается отделки, то выбор материалов, как обычно, широк, к тому же верфь подготовила четыре различных по стилю интерьерных «пакета»: Capri, St. Tropez, Amalfi и Hamptons. Также можно сделать «апгрейд» санузлов, добавив отделку мрамором.

ХОДОВЫЕ КАЧЕСТВА

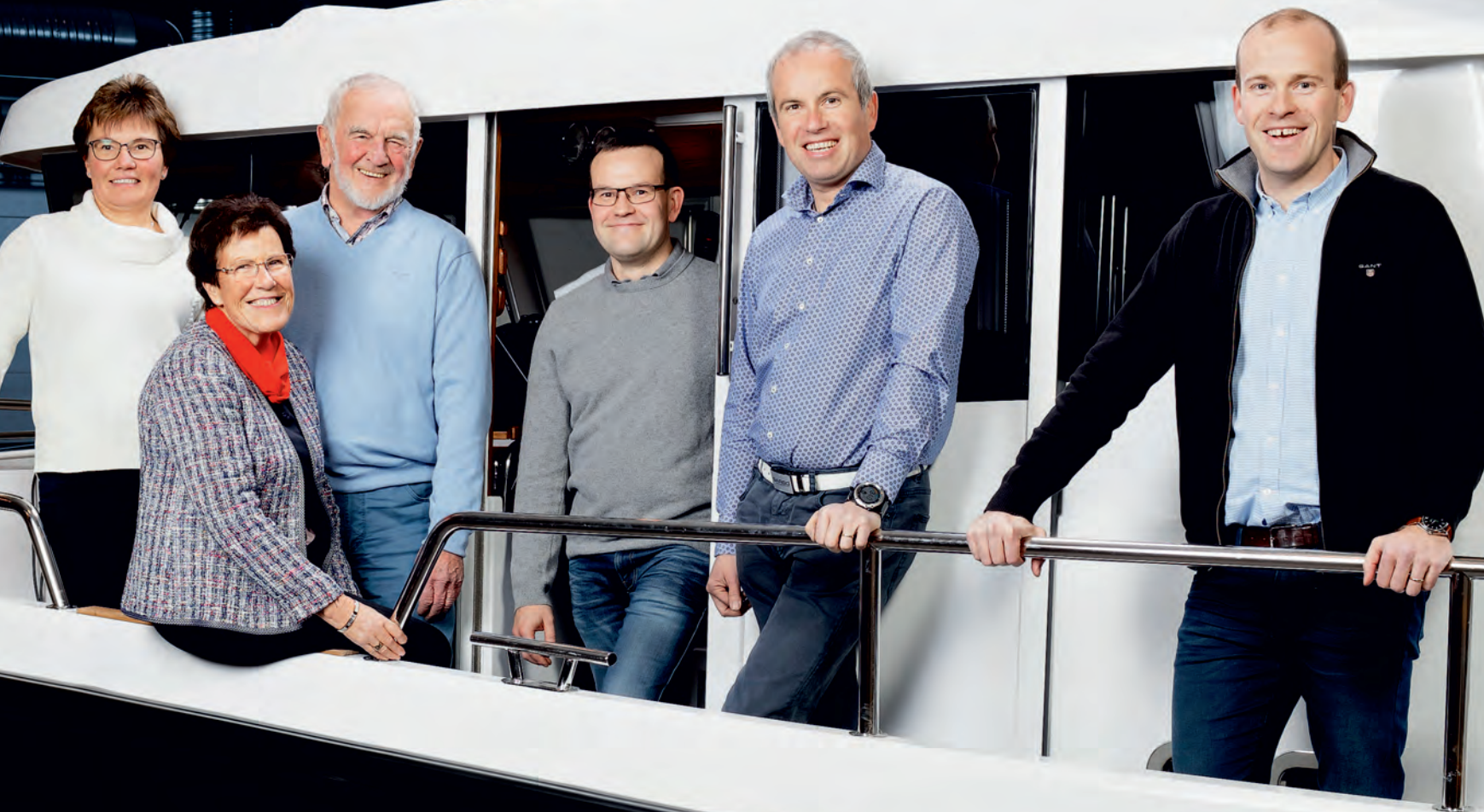
У Squadron 53 три варианта силовой установки — все с приводом на гребной вал, что весьма характерно для консервативных британцев, с некоторой опаской относящихся к новым системам (особенно при непредсказуемой погоде).

Сдвоенные Volvo Penta D11 по 675 или 725 л.с. обеспечивают максимальную скорость 30 и 32 узла соответственно. Наследие обязывает: верфь просто не может опустить планку — еще ни одна модель Fairline не показывала менее 30 узлов. В свою очередь, более мощные Caterpillar C12.9 по 850 л.с., по данным верфи, позволяют разогнать лодку с полной загрузкой минимум до 34 узлов. В крейсерском режиме верфь обещает запас хода по крайней мере 300 миль — точные данные появятся несколько позже.

Наконец, Squadron 53 можно опционально оснастить подъемной купальной платформой с гидравлическим приводом, гироскопическим стабилизатором качки, подводными огнями, какой-нибудь особенной акустической системой и еще чем-то — хорошая лодка просто обязана быть оборудованной по максимуму. **MBY**

ИНТЕРВЬЮ МВУ

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



Томас Сарин:

Когда готовишь выпуск новой модели, стараешься сделать все по максимуму и надеешься на успех.

Sarins Båtar — небольшая компания, и мы готовы максимально индивидуализировать наши лодки

В наступившем году исполняется полвека верфи Sarins Båtar, производящей в городе Кокколе финской провинции Остроботния моторные лодки под брендом Sargo. Эта верфь до сих пор является семейным бизнесом; сейчас ею управляет уже второе поколение семьи.

МВУ протестировал все лодки верфи, которые прежде назывались Minor, а теперь именуются Sargo, редакция хорошо знакома с руководством верфи. А поводом для этой публикации стало недавнее присуждение модели Sargo 33 премии Best of Boats Award — премии, которой удостоились всего пять построенных в Европе лодок. О том, как все начиналось и к чему пришло, рассказали МВУ братья Томас и Йоханнес Сарин.

←

Владельцы верфи Sarins Båtar (слева направо): Сьюзен Какур, Лиллемур Сарин, Эди Сарин, Дэвид Сарин, Томас Сарин, Йоханнес Сарин



Финская верфь, ныне носящая имя Sarins Båtar, была основана в 1967 г. и скоро отметит свой полувековой юбилей

Как появилась верфь и какие модели выпускали в то время?

Томас. Все началось еще до того, как наш отец основал Sarins Båtar. Он работал на верфи Nautor's Swan, строил там парусные яхты и принимал участие в создании самой первой Swan в 1966 году. Когда ее строили, искали подрядчика, способного делать хорошие интерьеры. Так спустя год отец и открыл свое дело — всего с тремя сотрудниками начал делать интерьеры для Nautor's Swan.

А когда появились сами лодки?

Йоханнес. Через пару лет Nautor's Swan организовала свое столярное производство, и отец решил строить лодки из стеклопластика. В то время этот материал был абсолютно новым, во всяком случае в Финляндии. Начинать отец с небольших парусных яхт и сам принимал участие в регатах. А в 1976 году построили первую моторную лодку типа aft cabin — с каютой в корме.

Но это совсем другой тип, нежели то, что вы делаете сейчас...

Т. Этот тип и тогда был непривычным: никто не строил такие лодки, где вся носовая часть оставалась свободной — для отдыха, рыбалки. Многие считали, что это некрасиво и ходить такая лодка не будет. Но отец стоял на своем, и в итоге у него стали заказывать все, что верфь могла построить. Так что лодка aft cabin обеспечила верфи хороший старт на рынке.

А когда начались «морские внедорожники»?

Й. Первым в начале 1980-х годов появился Minor 700 — действительно серьезная мореходная лодка нового типа. Ее выпускали до середины 1990-х годов.

Вы, думаю, выросли на верфи? Как проходит детство среди лодок?

Т. Мы действительно выросли на верфи. Это нормальное явление, когда вся семья занимается общим делом. С двенадцати лет мы все должны были что-то делать в выходные и летом, например, помогать с уборкой, а с пятнадцати уже работали на сборке лодок.

Какие-нибудь случаи из того времени запомнились?

Т. Некоторые вещи запоминаются навсегда. Однажды на верфи делали огромный киль для парусной лодки — нужно было залить его свинцом, но от излишнего нагрева плапильная форма разрушилась, и свинец залил все вокруг. Первая мысль была: «Боже, что мы будем со всем этим делать?!». В 1978 году мы пережили пожар — выгорела половина верфи. Такое не забывается.

→
Эди Сарин, основатель верфи: «Полвека назад я начал создавать интерьеры лодок, затем построил свою первую деревянную лодку. И до сих пор мы следуем концепции бескомпромиссного качества»



За три года мы хотим расширить наше производство на 30%

Когда вы приняли управление компанией от отца?

И. Томас вернулся в Кокколу в 1997 году, до этого он работал капитаном на юге Испании. Я вернулся позже, в 2007 году. А в 2009 году к нам присоединился наш брат Дэвид.

Как вы делите обязанности в компании между собой?

Т. Йоханнес занимается финансами, Дэвид — производством, а я — генеральный директор.

Уже известен финансовый результат по итогам 2016 года?

И. По данным сентября в конце года у нас небольшое увеличение продаж, а в будущем году мы ожидаем рост на 10–15%.

Несколько лет назад вы сменили название лодок с Minor на Sargo. Как вам результат?

Т. Мы над этим думали лет десять. Смена названия произошла в 2014 году, а готовиться мы начали за два года до этого. Нужно было учесть все, чтобы фактически «сменить декорации за одну ночь». Сейчас уже понятно, что новый бренд лучше — лодок продается больше. Так что это было правильное решение.

Все мощности загружены или есть «слоты» для клиентов, желающих получить лодку к лету?

Т. Ребрендинг компании действительно повлиял на рост интереса к катерам Sargo. Верфь забита заказами, сейчас бронируются «слоты» с поставкой лодок на сентябрь 2017 года.



↑
В эллинге нового производства, где выпускают модели Sargo 33 и Sargo 36

Вы планируете расширять производство?

И. За три года хотим увеличиться на 30% — строим новую производственную площадку в Кокколе, у воды. Возможности для роста есть: если мы продаем больше лодок, то должны больше их строить. Sargo — это произведение искусства, для создания которого нам нужны лучшие люди и возможности. У нас нет задачи быть самыми крупными производителями, цель — быть лучшими.

Какая модель сейчас является бестселлером?

И. Sargo 33 продается очень хорошо, построено уже 16 корпусов. Меньшие модели длиной 28 и 31 фут — тоже, их продано даже чуть больше.

Как часто появляются новые модели или происходит рестайлинг старых?

Т. Запуская новую модель, мы рассчитываем производить ее лет пять, прежде чем что-то менять. Спустя пять-семь лет, в зависимости от динамики продаж, делаем ей face lifting, после чего еще такой же срок она может пользоваться спросом.

Недавно Sargo 33 получила премию BOB Awards в номинации «Лучший семейный круизер Европы». Что для вас это значит?

Т. Конечно, мы были счастливы приехать в Берлин и получить премию. Представительное жюри, журналисты из 17 стран... Мы не ожидали этого, хотя... Всегда, когда делаешь новую модель, стараешься сделать все по максимуму и надеешься на успех.



←
Томас Сарин (справа) с немецким дилером Sargo с призом Best of Boats Award, полученным за модель Sargo 33



↑
Столярный цех
выпускает обшивку
и мебель для всех
моделей линейки
Sargo

↗
Интерьер рубки-
салона Sargo 33

→
Флагман линейки
Sarins Båtar —
модель Sargo 36

↘
Sargo 33, обладатель
приза Best of the
Boats Award 2016



6 моделей

«морских
внедорожников»
Sarga длиной
от 25 до 36 футов
составляют сегодня
линейку финской
верфи Sarins Båtar

Опрашиваешь клиентов, дилеров, продумываешь каждую деталь. Мы сами много времени проводим на разных лодках, отмечаем, что можно сделать лучше, и всегда внимательно выслушиваем мнения клиентов насчет того, чего бы им хотелось.

Можете припомнить какую-нибудь давнюю модель, которая до сих пор на воде?

И. Старейшая наша лодка — самая первая, которую построил еще из красного дерева наш отец. Когда мы отмечали 40-летие верфи, нашли эту лодку и выкупили ее для компании. Она по-прежнему в хорошем состоянии, мы ее используем — по сути, это единственная наша личная лодка. (Смеются.)

50-летие — большая дата. Будут сюрпризы для клиентов? Например, выпуск 50-футовой модели?

Т. Конкретных планов по строительству более крупных лодок у нас пока нет. Но специальные модели обязательно будут. К концу года собираемся провести на верфи маленькую юбилейную вечеринку... а, может, и большую! Потому что 50 лет — это действительно очень много. За эти годы случались и очень хорошие, и непростые времена, особенно в период кризисов — это всегда приводит к снижению продаж. Но ведь это бизнес — тут все что угодно может случиться в любой момент.

Российский яхтенный рынок сейчас довольно «медленный». Как выглядит ваша стратегия работы здесь?

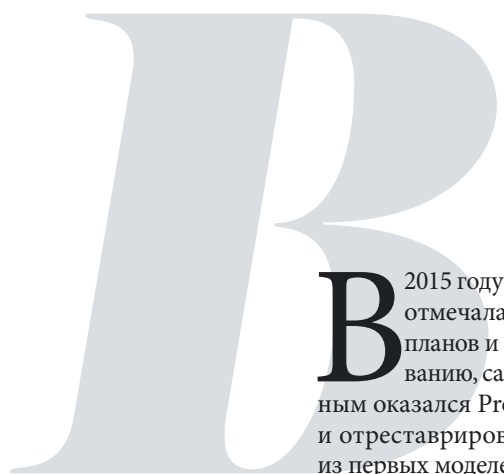
Т. Российский рынок для нас практически «домашний»: он близок географически, климат и условия навигации очень похожи на финские. Так что для компании присутствие на этом рынке очень важно. У нас достаточно тесные деловые отношения и активное общение с российским дилером — компанией Jonacor Marine. Есть запросы и интерес к нашим функциональным и мореходным лодкам, хотя не такие активные, как хотелось бы. Поэтому мы много обсуждаем стратегию продаж: на каких выставках присутствовать, какие модели и возможности предлагать российским клиентам. У них бывают особенные требования, но нас это не пугает: Sarins Båtar — небольшая компания, и мы готовы максимально индивидуализировать наши лодки. **МВУ**



ДОЛГОЖИТЕЛЬ

Какой срок жизни отпущен яхтам? Понятно, что крупные экземпляры живут дольше, но и среди круизеров встречаются долгожители. Все зависит от проекта, качества постройки, надежности оборудования и, конечно, от того, как о яхте заботится владелец.

Текст **Ольга Селезнева**



В 2015 году компания Princess Yachts масштабно отмечала свое 50-летие, и среди множества планов и проектов, приуроченных к празднованию, самым любопытным и даже символическим оказался Project 31. Сотрудники верфи нашли и отреставрировали 31-футовую *Charlotte* — одну из первых моделей, выпущенных в 1965 году Marine Projects (изначальное название компании). А главным открытием стал тот факт, что яхта оказалась совсем не музейным экспонатом. *Charlotte* была на ходу, и все, что ей требовалось, — вернуть немного лоска, что и было выполнено со всей тщательностью.

Надо признать, это лучшая реклама мастерству специалистов верфи и качеству постройки. Но самое интересное, что и в России есть подобный раритет (не путать с антиквариатом!): на озере Байкал весьма активно эксплуатируется яхта Princess возрастом пусть не полвека, но более 25 лет. Об этой яхте-ветеране и своих впечатлениях рассказал МВУ ее владелец Александр Кромм.

Какой модели ваша Princess, когда яхта была построена?

Это Princess 435. Верфь начала выпускать эту модель в 1987 году, но именно мою лодку построили в 1990 году. То есть сейчас ей уже 26 лет, и, несмотря на возраст, она в отличном состоянии.

Что вам больше всего в ней нравится?

Прежде всего, у нее хорошая обитаемость. При длине всего 44 фута она располагает тремя каютами и двумя санузлами, каждый с душем. В носовой каюте стоит двухспальная кровать; еще одна каюта с двумя койками — по правому борту. А мастер-каюта, как сейчас нередко видишь на новых моделях, — от борта до борта.

Считается, что такие каюты на относительно небольших лодках начали обустраивать недавно, когда появились мощные компактные двигатели и стало возможным сокращать объем моторного отсека. Но Princess 435 — пример того, что каюты во всю ширину корпуса начали строить гораздо раньше: сама каюта занимает всю кормовую часть, а моторный отсек находится ближе к миделю, под нижним салоном.

Да, на моей лодке два салона; в том, что на нижней палубе, есть небольшая обеденная зона — стол и диван, напротив — камбуз. Кухня компактная, но туда столько всего уместилось: плита с четырьмя конфорками, две мойки, микроволновка, холодильник и даже довольно объемные шкафы... В общем, на лодке комфортно раз-

**26 лет эксплуатации,
но эта Princess 435 ходит
и выглядит на отлично!**

←
Модель Princess 435 выпускали с 1987 по 1992 г., но в плане дизайна она и сегодня выглядит достаточно свежей, а не «антикварной»

Досье Princess 435

Годы выпуска

1987–1992

Длина

44 ф (13,00 м)

Ширина

3 ф (1,04 м)

Осадка

13 ф (3,80 м)

Водоизмещение

10 т

Корпус/надстройка

стеклопластик

Двигатели

2 × Volvo Penta TAMD61 (306 л.с.);
TAMD71A/B (358/380 л.с.)

Каюты

3

Вместимость

8 чел.



→
Закрытый транец и высокий
релинг: с точки зрения
безопасности Princess 435 хорошо
продумана



← На борту установили новую акустику и навигационную электронику Garmin

→ Классическая компоновка поста управления, дополненная современными приборами

→ Расширенная купальная платформа с трапом: простое и удобное решение

↓ Лучшее время для яхтинга на Байкале — июль и август: вода достаточно прогревается для купания

мещаются шесть человек и еще капитан, поскольку, трансформируя обеденную зону в салоне, можно организовать еще одно спальное место.

Так у вас есть капитан? А сами вы яхтой управляете?

Конечно. Я получил права на управление, но и капитан тоже есть — на случай, если мы уходим в долгие походы по Байкалу, когда в одиночку тяжело постоянно находиться за штурвалом.

То есть вы ходите активно. Любите путешествия или предпочитаете короткие прогулки?

И то и другое. Байкал — это почти море со своими специфическими погодными условиями. Но мореходность моей Princess 435 отличная. Что касается топлива, то запаса 1364 л хватает на 10 часов

полного хода. С пресной водой тоже проблем нет. Вместимость танка — около 450 л, и в любой момент можно добавить из озера: в процессе ремонта мы предусмотрели закачку воды прямо из-за борта, так как вода в Байкале самая чистая в мире. Эксплуатация яхты на Байкале дает большие преимущества и легко объясняет хорошее состояние судна даже в столь почтенном возрасте. Пресная вода — дополнительные шансы на долголетие судов.

Что еще поменялось по сравнению с изначальной спецификацией Princess 435?

Главное, установлены новые двигатели. Изначально на яхте стояли два дизельных Volvo Penta TAMD61 по 306 л.с. Кстати, проект предусматривал и опциональ-

450
литров

Такова вместимость танка пресной воды на Princess 435.

При этом на Байкале воду можно брать прямо из-за борта — здесь она самая чистая в мире



← Байкал — крупнейшее пресноводное озеро планеты — по своим характеристикам больше напоминает море

→ Трудно поверить, что этой яхте уже 26 лет: ее корпус и палуба в идеальном состоянии



**АНДРЕЙ
ЦЕПИЛТ,**
руководитель компании
«Шторм», Иркутск:



Запаса топлива на борту Princess 435 хватает на 10 часов хода

ные Volvo Penta TAMD71A — они мощнее на 50 л.с. Но теперь здесь современные и еще более мощные Volvo Penta D6 по 435 л.с. Еще заменили дизель-генератор, насосы, зарядное устройство, установили инвертор.

Поменяли некоторое электрооборудование: лодка пришла из Японии, и оригинальное было рассчитано на 110 В. Изменения коснулись навигационного и аудио-оборудования: мы установили приборы Garmin, спутниковое ТВ, новую акустику. Планировку и отделку постарались сохранить в первозданном виде, за исключением мягкой мебели — ее, конечно, пришлось перетянуть, чтобы лодка выглядела свежей. Далее заменили старый тик на Flexiteek: этот искусственный материал, очень похожий на натуральный, не меняет цвет в процессе эксплуатации, и за ним легче ухаживать.

Как вы оцениваете ходовые качества яхты?

Ходовые качества отличные!.. Крейсерская скорость 40–42 км/ч, максимальная 50–52 км/ч. Кроме прочего, отмечу отличную шумоизоляцию яхты!



Учитывая возраст яхты, есть ли какие-то сложности при обслуживании?

Абсолютно никаких. В Иркутске есть представительства всех нужных компаний — по обслуживанию двигателей, оборудования и пр. Что же касается возраста...

Концептуально яхты не слишком меняются со временем. Да, появляется новый дизайн и оборудование, но принципы остаются все теми же. Обслуживать мою лодку не сложнее, чем другие; конечно, есть нюансы, но в основном все стандартно.

Каковы были первые впечатления от яхты и как они изменились со временем?

Впечатления самые хорошие. Я купил свою Princess 435 пять лет назад, и до сих пор она меня радует и устраивает на все 100 процентов! **МВУ**



Princess 435 — не первая лодка, переоборудование которой мы проводили, поэтому у нас уже был достаточный опыт таких работ.

Эта яхта не требовала масштабного ремонта и вложений: корпус был в хорошем состоянии, агрегаты и оборудование по большей части работали исправно.

Однако новый владелец захотел поменять двигатели и попросил подыскать альтернативу. Мы просчитали варианты и предложили такую схему: два дизельных двигателя Volvo Penta D6-435 с редукторами HS80AE (передаточное отношение 1,90:1); два поста управления и новый дисплей 7" — эта модель только начала поставляться.

Также пришлось поменять гребные валы, подшипники скольжения валов и гребные винты. При замене двигателей особых проблем не возникло: комплектация двигателей полная, включая все фитинги и крепления опор.

На лодке предусмотрен съемный люк, через который легко получилось демонтировать старые моторы и установить новые. Старую проводку, приборы двигателей, механическое (тросовое) управление газ/реверс демонтировали.

Установили новые приборы, панели, рукоятки управления для Volvo Penta D6 и новую проводку. Также заменили силовые кабели и аккумуляторы.

НА ПРЕДЕЛЕ ВОЗМОЖНОГО

Некоторые круизеры выпускают годами, и они неизменно пользуются спросом. В чем секрет? Почти любую лодку можно улучшить, но с особенно удачными моделями этот фокус так легко не проходит.

Текст Ольга Селезнева Фото Botnia Marine



Длина
47 ф (14,36 м)

Ширина
13 ф (3,96 м)

Осадка
4 ф (1,10 м)

Водоизмещение
10 т

Запас топлива
1500/2300 л

Запас воды
350 л

Двигатели
660–870 л.с.

Категория RCD
«В»

Благодаря тому что надстройку можно обойти вокруг, Targa 44 также относится к типу walkaround

Безопасный и удобный выход на кормовую платформу через большую «калитку»

В варианте с кормовой дверью отформованные ступени на флайбридж находятся на левом борту

О надежности Targa 44 говорит активное использование модели в различных условиях

Мореходность Targa 44, как и остальных моделей линейки, соответствует категории RCD «B» (Offshore)

Есть несколько брендов, чьи серийные модели по праву занимают место в семействе «морских внедорожников». Они близки по архитектурно-конструктивному типу, но все же разнятся своими возможностями. По аналогии с автомобилями-внедорожниками, к числу которых относятся и настоящие кроссоверы, и «паркетники», в этом сегменте ценится не только проходимость или — в нашем случае — мореходность, но вся совокупность качеств, превращающих машину или лодку в аппарат, заслуживающий восхищенного возгласа: «Вот это зверь!». Помимо мореходности, здесь следует учитывать скорость, управляемость, вместимость, уровень комфорта и, конечно, безопасность.

Среди судов этого типа выделяются модели финской верфи Botnia Marin. Собственно, сам термин «морские внедорожники» (4 × 4 of the sea) впервые прозвучал применительно к ним. И лучшие качества таких лодок логично рассматривать на примере флагманской модели этой верфи — все-таки размер имеет значение.

На наш взгляд, Botnia Targa 44 из тех лодок, которые весьма сложно усовершенствовать. В своем классе она получила, пожалуй, лучшие из возможных решения как в отношении техники, так и в плане обитаемости. Эта модель

хорошо известна читателям: МВУ о ней немало писал. Но любопытно взглянуть на нее с позиций «предела возможного» и проанализировать, нужны ли ей какие-либо дополнения.

ПЛАНИРОВКА ПАЛУБЫ

По конфигурации палубы Targa 44 относится к типу walkaround и имеет сдвижные двери из рубки на оба борта. Два года назад появилась новая версия — со сдвижной стеклянной дверью в кормовой кокпит. Кстати, сделано это было по просьбе заказчика из России; финны, приверженцы традиций (от добра добра не ищут), резонно считали, что боковых дверей достаточно. Но «наши люди» известны своей настойчивостью, которая, что ни говори, не раз подстегивала дизайнерскую мысль. Такая дверь оказалась весьма удобной, к тому же дающей дополнительный свет в рубку и ощущение увеличенного пространства. При этом бортовые двери, естественно, сохранили.

Дверь в кокпит потребовала изменения матриц: ступени, ведущие на флайбридж, сместили к левому борту. Но на компоновку и варианты оформления открытого мостика это не повлияло: его по-прежнему можно заказать как в стандартной версии, так и в удлиненной — с дополнительным местом

Botnia Targa 44 из числа тех лодок, которые весьма сложно усовершенствовать

Выбор моторных установок и приводов позволяет получить оптимальный вариант для заданных условий эксплуатации

для хранения тендера. Кроме того, сиденья и диваны на флайбридже komponуются пятью разными способами. А если, к примеру, в акватории, где эксплуатируют лодку, низкие мосты, то флайбридж не нужен вовсе.

Я не зря говорю «кормовой кокпит»: у всех Targa есть еще кокпит в носу. У 44-й модели он просторный, с банками-рундуками, на которых удобно сидеть вокруг раскладного стола.

ВМЕСТИМОСТЬ И КОМФОРТ

Можно долго спорить на тему, стоит втискивать в 44 фута три каюты или ограничиться двумя, — в этих габаритах возможны оба решения. Ясно одно: если кают три, большими они точно не получатся, а галюнов в любом случае останется два, и будут они, мягко говоря, тесноваты. Поэтому конструкторы подумали и устроили на борту Targa 44 пару просторных кают: в носу и на миделе. При этом у каждой есть собственный вход, немаленький санузел с душем, а также дополнительное спальное место. Так что вместимость в плане комфортного ночлега в любом случае остается шесть человек. Еще одно спальное место для двоих можно без проблем организовать в рубке-салоне из обеденной зоны, включающей диван и стол. Специально для этой цели стол оборудован механизмом изменения высоты.

Салон предусматривает варианты планировки. Одна из интересных опций — перенос камбуза вниз, на место носовой каюты. Если же камбуз не трогать, для каюты разработана версия CFC (Comfort Front Cabin) с увеличенной высотой подволока и пять вариаций спальных мест. Несколько вариантов коек предлагается и для кормовой каюты, да и в целом всю меблировку на лодке можно переделать по вкусу заказчика.

Вот что, на наш взгляд, принципиальной доработки не требует, так это организация поста управления с приборами на пульте и вверху, с поворотным блоком штурвала, местом для бумажных карт и пр.

МОРЕХОДНЫЕ КАЧЕСТВА

Пожалуй, это главное, чем привлекают такие лодки. Сочетание высокой скорости и отличной мореходности встречается нечасто; обычно приходится выбирать либо одно, либо другое. МВУ не раз публиковал статьи-тесты Targa 44, которую мы испытывали

с разными вариантами двигателей и приводов, а также в различных акваториях: в Белом море, на Байкале и Сахалине, на Балтике и Волге. Поэтому уверенно заявляем: это надежное судно для самых сложных акваторий и почти любой погоды.

Все модели Botnia Targa, включая флагманскую, имеют категорию мореходности RCD «В» (Offshore), что подразумевает максимальную силу ветра 25 м/с и высоту волны до 4 м. Понятно, что в таких условиях придется сбавлять ход и одерживаться, но большего от судна таких размеров требовать невозможно. А волну высотой метр и даже более Targa 44 практически не замечает на любом курсе — корпус с килеватостью 20° «работает» классно.

Выбор моторных установок и приводов позволяет сформировать оптимальную комбинацию в зависимости от условий эксплуатации и требуемой скорости. Диапазон мощности спаренных дизелей Volvo Penta D6 — от 660 до 870 л.с. Что касается приводов, то предлагаются поворотные-угловые колонки (их предпочитают заказывать скандинавы и россияне), днищевые колонки Volvo Penta IPS (французы и немцы) и даже водометы (тут статистика пока не показательна).

Угловые колонки хороши практически везде, но особенно — в акваториях, где есть риск налететь на подводное препятствие: при ударе колонки откидываются. Зато IPS обеспечивают Targa 44 непревзойденную маневренность и движение лагом, а водометы, также дающие лодке отличную управляемость и возможность «тормозить» с полного хода на дистанции в один корпус, — идеальное решение для мелководных акваторий. В этом случае отсутствуют выступающие части, и осадка не превышает 0,85 м. С любыми движителями лодка чувствительна к перекладке штурвала; в крутой циркуляции ее диаметр составляет всего 15–20 м, а при маневре на крейсерских 3000 об/мин скорость почти не падает.

Максимум скорости — 39 узлов. Можно ли ее увеличить? Наверное, если, например, установить третий двигатель (места в моторном отсеке должно хватить). Только что это даст? Дополнительные 400 л.с. дадут 4–5 узлов (15%), но это потребует доработки матрицы корпуса; в отсеке станет теснее — минус для обслуживания двигателей; «поедет» центровка, и с этим придется что-то делать; увеличит-





В салоне удачно
сопряжены
функциональные зоны:
пост управления, камбуз
и динетта



↑
В оформлении
салона использованы
разные материалы,
но визуально
преобладает
благородный тик

←
Зона носовой каюты
с трапом и зеркалом,
зрительно
раздвигающим
пространство



→
Спальные места
в корме, устроенные
вдоль обоих бортов



→
Просторный галльон
с душевой кабиной
в кормовой каюте



←
Двухспальное ложе
на пьедестале
в носовой каюте
(внизу устроен
вместительный
бельевой ящик)

Безопасность, реализованная в конструкции и оборудовании, — конек верфи Botnia Marin

ся расход топлива; неизбежно вырастет цена самой лодки и ее обслуживания...

О дальности плавания. В «стандарте» запас топлива составляет 1500 л, но его можно увеличить до 2300 л, что актуально в наших небогатых заправками акваториях. С двигателями Volvo Penta D6 автономность по топливу превышает 400 миль, а в водометном варианте с двумя Volvo Penta D9 по 575 л.с. — 500 миль, хотя скорость тут ниже. Дополнительное топливо требует места, его вес утяжелит лодку и приведет к снижению скорости... Стоит ли игра свеч?

БЕЗОПАСНОСТЬ

Это конек верфи Botnia Marin. Не зря ее модели часто заказывают в качестве эффективных «рабочих единиц» различные службы многих стран — для патрульных, полицейских, разведных, водолазных и других задач.

Кое-что можно увидеть сразу. Например, высокий фальшборт, прочный и высокий релинг, свободные бортовые проходы, поручни вдоль крыши рубки и внутри, пологие ступени на флайбридж. Из того, что не видно глазу, отметим прочный корпус, усиленный в районе скулы и киля, отформованный по технологии вакуумной инфузии, которую верфь освоила первой в Финляндии. Что здесь улучшать — придумать трудно.

ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Некоторые верфи лукавят, включая в список опционального оборудования то, что потребуется для установки наверняка. Вряд ли кто станет эксплуатировать лодку, например, без необрастайки на днище. Для Targa 44 многие полезные вещи включены в «стандарт» по принципу «все, что нужно, но ничего лишнего» — чтобы не увеличивать цену без необходимости. Кранцы, швартовы, фара-искатель, подсветка палубы, система опорожнения септического танка, солнцезащитные экраны на окна и двери рубки, стояночные чехлы, помпа заборной воды (ее заказывают практически все, кто любит долгие переходы, да и недолгие тоже). У многих верфей все это проходит по ряду опций. Покопавшись в списках стандартного и опционального оборудования Targa 44, можно найти много интересного, особенно в сравнении с конкурентами.

Но именно дополнительное оборудование — наиболее реальный участок для повышения, скажем, удобства управления судном. Так, в июне на экспериментальной базе Volvo Penta в Кроссхольмене нам показали систему Glass Cockpit, установленную на Targa 44 (см. МВУ № 5/41, 2016). Система избавляет пульт от множества приборов, поскольку состоит из двух компактных мониторов, отображающих практически всю информацию, необходимую для управления лодкой. А джойстик и вращающийся селектор дистанционного управления монтируются в подлокотник кресла судоводителя.

В ИТОГЕ

Из всего сказанного следует: кое-что еще можно сделать для повышения привлекательности Botnia Targa 44. Серьезный рывок может произойти при качественном развитии техники или... создании новой модели длиной 50 и более футов. Targa 44 долгое время была флагманом не только бренда, но всех «морских внедорожников», заставляя конкурентов наращивать свои линейки. Однако рубеж 50 футов пока не перешел никто. Может быть, это предел? Время покажет. МВУ



→ Конфигурация кормовой части надстройки в варианте без двери (в нижней банке устроены вместительные рундуки)



↑ В свободном носовом кокпите (и здесь под сиденьями рундуки) можно установить складной стол

← Один из вариантов компоновки флайбриджа



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*

ИНТЕРВЬЮ МВУ

Без этих людей мир я... м интересным и полным



Виктор Кожин:

Сложная ситуация
на рынке будет
продолжаться,
поэтому выход у нас
один — работать
и работать.

С Виктором Кожинным, владельцем и руководителем компании Silver — самого крупного предприятия в России по производству маломерных судов — мы не раз встречались: в редакции, на выставках, у него на производстве. И в MBY уже появлялись его интервью, в которых он затрагивал многие актуальные аспекты бизнеса, связанного с лодками. Но, как сказал сам Виктор Александрович, «жизнь коротка, а время летит быстро: казалось, еще недавно я закончил училище Дзержинского, а вот уже отметил свое 50-летие».

Поэтому мы решили снова побеседовать с Виктором Кожинным, чтобы понять его видение текущей рыночной ситуации. Мы беседуем в огромном демонстрационном зале его компании, где в парадном строю ожидания покупателей расположились образцы продукции его компании.

Сколько у вас сегодня моделей, какой ныне объем производства?

Моделей разных типов всего около трех десятков, в год выпускаем не более 400 корпусов. Наибольшим спросом пользуются лодки из легкого сплава. Стеклопластиковых моделей строим немного, алюминий с пластиком — мы были среди первых, кто в 2000 году начал строить такие лодки, — тоже продается не очень хорошо...

Но у нас есть лодки довольно крупные и дорогие, например NorthSilver 1440. Даже если спрос останется на уровне пяти таких корпусов в год, эту товарную группу следует учитывать отдельно, не в общей массе. Подобные лодки требуют значительных производственных мощностей, специального оборудования, высокого уровня квалификации мастеров, что есть не у многих. Затраты только на подготовку производства составляют не один миллион рублей. В этом сегменте конкуренция не такая большая, но и потенциальных клиентов здесь существенно меньше.

У нас свое конструкторское бюро, в котором работают четыре специалиста самой высокой квалификации. Я исполняю роль генерального конструктора: генерирую идею, выдаю техническое задание, осуществляю общий контроль. Несмотря на в целом невысокий рыночный спрос мы планируем выпуск новых моделей. Уже есть наработки и даже проекты...

У нас свое конструкторское бюро, где работают специалисты самой высокой квалификации



А чего хочет рынок, и как сегодня вы ощущаете конкуренцию?

У рынка несколько сегментов, и в каждом свои приоритеты. Массовый рынок хочет дешевого качественного продукта. Вот NorthSilver PRO 470 — алюминиевый корпус, простая конструкция, цена немногим более 400 000 руб. без мотора. Для производства недорогих лодок и комплектующие приходится выбирать по минимальным ценам...

Когда мы начинали почти 20 лет назад, была совсем другая рыночная ситуация: мало производств — мы были практически единственными, ограниченный ассортимент лодок, слабый импорт. Сейчас нам трудно эффективно конкурировать с производителями небольших, недорогих и простых лодок: их выпускают чуть ли не в гаражных кооперативах, все вдруг оказались судостроителями. Хотя некоторые судостроители в слове «кринолин» делают ошибки и считают, что оно идет от слова «крен»...

Конечно, если считать, что лодка — это просто корпус, стекло, штурвал и два кресла, ее как-то можно соорудить и в необорудованном ангаре. Некоторые сегодня варят и продают пустой корпус, а покупатели долгими зимними вечерами после трудового дня или по выходным в гаражах самостоятельно дооборудуют такой корпус до «боевого» состояния.

Но у меня иное понимание экономики таких процессов: каждый должен заниматься своим делом, и тогда можно гарантировать качество, соблюдение обязательных требований, безопасность и прочее, что отличает хорошие лодки от «просто лодок». Довести конструкцию до уровня готового продукта в условиях завода проще и дешевле. Но если человеку очень хочется заниматься этим самому, то что уж тут поделать... Хотя мне казалось, что времена, когда почти каждый сам ремонтировал свой автомобиль, миновали. Для меня провести выходные в гараже — нонсенс: мне и без этого есть чем заняться, а строительство лодок следует доверить профессионалам.

↑
Выставочный зал
с образцами
готовой продукции.
На переднем плане
стоит модель
NorthSilver 1440

Вы планируете развивать тему NorthSilver 1440?

Это серьезная лодка — начиная с проектирования и подготовки производства и заканчивая сложным и многоэтапным построечным циклом. Если появится заказчик на корпус длиной 50 футов, мы такой тоже сделаем. Для этого у нас есть всё: дизайнеры, конструкторы, шесть больших цехов, современное оборудование — плазменная резка металла с компьютерным раскроем, мощный гибочный станок и пр. Но это будет уже другой проект по многим показателям: конструктивно, по компоновке, силовой установке, двигателям, прочему оснащению.

Как вам удастся соблюдать Технический регламент Таможенного союза о безопасности маломерных судов?

Если выбирать выражения, то этот регламент — даже не головотяпство, а нечто хуже. Получить признаваемую всеми европейскую сертификацию много проще, чем российскую, с ее невыполнимыми требованиями и кипой «необходимых» документов.

Но это еще не все. В России комплектующие для катеров практически не производят — их приходится ввозить, уплачивая пошлину. На некоторые модели лодок общая стоимость ввозимого оборудования достигает 50% стоимости всей лодки. Например, на модели NorthSilver 1440 российского нет ничего: стекла турецкие, краска немецкая, тик из Бирмы, дельные вещи — Тайвань, Италия, Финляндия...

Учитывая грядущую отмену ввозных пошлин на готовые импортные лодки, к 2020 году катерные производства в России должны закрыться: пошлину

400
корпусов

в год выпускает
предприятие
в текущий период

СОБИРАЙТЕ МАРКИ – ПОКУПАЙТЕ ПОСУДУ ZWILLING СО СКИДКОЙ ДО 100%!



Реклама 0+



Еще больше возможностей в приложении «Вкусомания»!
Период проведения акции: 21.11.2016 - 26.03.2017
vkusomania.ru



↑
У станка плазменной резки металла. В год на предприятии перерабатывают до 1000 т алюминия



↙
При точном компьютерном раскрое удается обеспечить идеальную подгонку листов и аккуратный сварочный шов



←
Идеальный борт, практически не требующий шпатлевки, — обычная практика для Silver

←
Готовую яхту NorthSilver 1440 установили на трейлер и готовят к отправке заказчику

В России комплектующие для катеров практически не производят — их приходится ввозить, уплачивая пошлину

на комплектующие отменять не планируют. И совершенно непонятно, как все это увязать с принятой в стране концепцией импортозамещения.

А есть ли лодкам Silver и другой российской продукции место на западном рынке?

Тут свои сложности. В настоящий момент ситуация такова, что если лодка произведена, скажем, в США, то ее цена может быть на 40% выше рынка, а если в России, то на эти же 40% ниже. Это вызвано не качеством, а скорее политическими мотивами. Мы не первый год участвуем со своей продукцией в выставках за рубежом: в Финляндии, Швеции, Норвегии. В Стокгольме на нашу лодку NorthSilver 1440, которая удостоилась приза «Лучшая новинка выставки», каждый день выстраивалась очередь, даже приходилось ограничивать доступ на борт. Вроде бы успех, но европейцы готовы купить российский продукт, только если он будет значительно дешевле их моделей. Или наша NorthSilver PRO 745. Лодка сделана достойно, лучше западных аналогов, собранных, скажем, в Эстонии. Если бы ее построили хотя бы в Украине, она продавалась бы активнее. Так политика влияет на бизнес.

Вы затеяли бы лодочный бизнес сейчас?

Вряд ли. Чтобы продавать, например, автомобили, достаточно договориться с держателем бренда, получить инструкции по формату бизнеса, его организации, построить здание и начать.



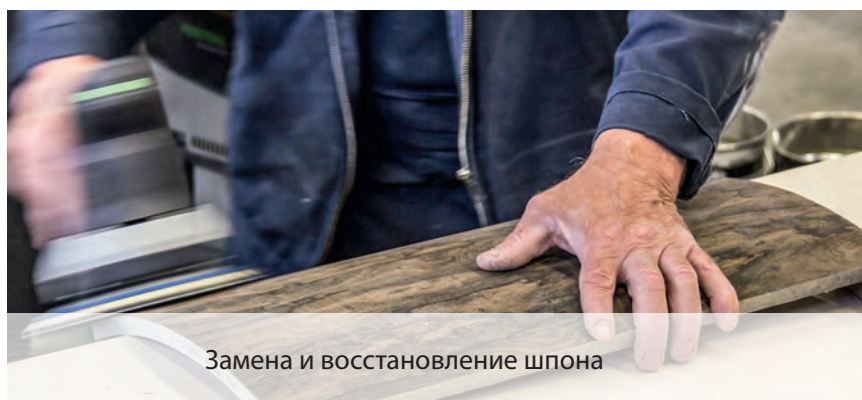
ООО «АэроТакси-Сервис»

СЕРВИСНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ, РЕМОНТ И ПРОИЗВОДСТВО

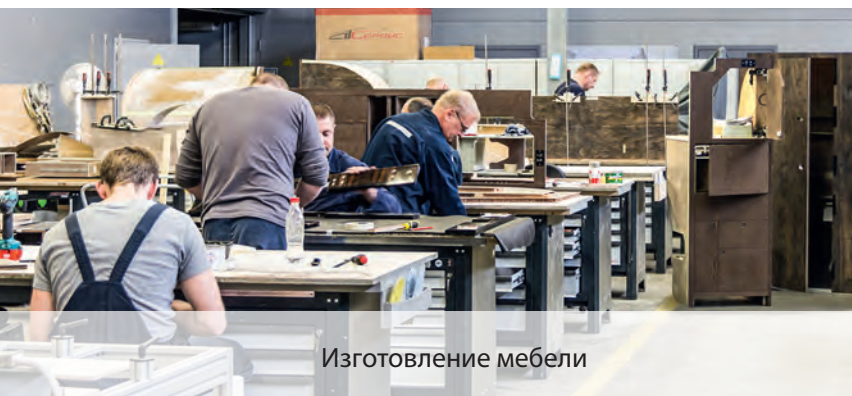
ИНТЕРЬЕРОВ ЯХТ, КАТЕРОВ И ВОЗДУШНЫХ СУДОВ



Пошив и ремонт изделий из натуральной и искусственной кожи, замена напольных покрытий



Замена и восстановление шпона



Изготовление мебели



Замена лакокрасочных покрытий

Компания ООО «АэроТакси-Сервис» занимается разработкой и изготовлением интерьеров на транспорте более 15 лет, обладает собственным производством, всеми необходимыми технологиями и современным оборудованием.

В зависимости от состояния элементов интерьера мы предложим наиболее оптимальный метод восстановления и ремонта.

ВИДЕО
Производство и цеха
«АэроТакси-Сервис»





С производством все не так. Когда мы начинали, то узнать, как и что требуется сделать, было не у кого. Мы все придумывали сами, пробовали, ошибались, исправляли ошибки и двигались дальше.

Если начинать сейчас, я бы сделал все по-другому, но, скорее всего, не стал бы ввязываться вообще. Изменилась рыночная ситуация: платежеспособный спрос населения резко снизился; у большинства людей желание купить лодку вроде бы есть, но не хватает денег. Вот в зале мало народа: можно сказать — не сезон. Но мы 15 лет ведем статистику продаж, так что можем сравнить текущий период с тем же в предыдущие годы. Да, сейчас не сезон, но по сравнению с «несезоном» прошлых лет спрос упал заметно. Поэтому пришлось вдвое сократить выпуск катеров, и в последние годы прибыль компании практически нулевая; нам удается содержать инфраструктуру, платить людям зарплату: у нас работают 150 человек, но развитие не получается.

Как-то вы обмолвились, что все надоело и есть желание бросить бизнес...

Действительно, желание окончательно отойти от дел возникало. Останавливает то, что выйти из бизнеса

На работе, если она по душе, человек должен получать удовольствие

без потерь практически нельзя и собрать коллектив просто невозможно. К тому же работа стала неотделимой частью моей жизни... Считаю, что человек на работе, если она по душе, должен получать такое же удовольствие, как и от остального.

Я с удовольствием прихожу на завод, смотрю, что и как сделано, что готовится к производству, когда уезжаю на отдых, то стремлюсь обратно. Находясь, например, за рубежом, ежедневно 2–2,5 часа провожу в общении с руководителями участков, что при современных средствах связи больших трудностей не вызывает.

И еще очень хочется, чтобы начатое дело могло продолжаться. Здесь у меня надежда на сына Антона. Он закончил Корабелку, работает вместе со мной с большим интересом, у него масса энтузиазма и здоровых идей. Но Антону всего 25 лет, и ему нужно помогать.

Вы по характеру оптимист или пессимист?

Скорее оптимист. Такой, как в анекдоте, когда пессимист говорит, что все плохо, а оптимист — что не так уж плохо, будет еще хуже. А если серьезно...

До 2008 года, пока в России росли ВВП и яхтенный рынок, все активно развивалось и приносило доход; перспективы казались хорошими. Потом случился кризис, но я все же надеялся, что за несколько лет общая экономическая ситуация выровняется. Действительно, в 2009 и 2010 годах началось какое-то восстановление, но потом все практически остановилось. Сегодня, к большому сожалению, я не вижу оснований для роста в нашем секторе. Сложная ситуация будет продолжаться, поэтому выход у нас один — работать и работать. МВУ

↑
В выставочном зале во время интервью Виктор иллюстрировал свои слова конкретными примерами на своих лодках

180
человек

Такую численность имеет сегодня штат предприятия, и лишних людей здесь нет



АТП НЕВСКОЕ

**ПОЛНЫЙ КОМПЛЕКС УСЛУГ
ПО ДОСТАВКЕ НЕГАБАРИТНЫХ ГРУЗОВ
ПО ВСЕМУ МИРУ**

ПЕРЕВОЗКИ ЯХТ и КАТЕРОВ



+7 812 329-44-78

+7 911 250-00-75

www.atp-nevskoe.ru





ТРОФЕЙНЫЙ КАДР

Чем профессиональная видеосъемка моторной техники отличается от любительских роликов? Секретами профессии делится съемочная группа 29 Production.

Текст Антон Черкасов-Нисман Фото 29 Production

Что мы ожидаем увидеть, нажав кнопку «Старт» для просмотра видеоролика? Качественные кадры, выстроенные логически, дающие возможность понять особенности и возможности снимаемого объекта. Но почему-то нередко увиденное нас не только не удовлетворяет, но даже разочаровывает. Причина проста: такие видеоролики, как и любую другую продукцию, должны создавать профессионалы.

«Все началось в 2010 году с моего увлечения фотографией, автоспортом и квадроциклами, — рассказывает Александр Кузьмичев, основатель 29 Production. — Довольно быстро я перешел к съемке видео и сначала работал один, как человек-оркестр. Но за последующие три года пришло понимание профессии и осознание того, что для производства стоящего продукта необходимо гораздо больше, чем энтузиазм и талант: без серьезной подготовки, высококлассного оборудования и, конечно, слаженной команды тут не обойтись».

Подготовка к съемкам — важнейшая часть работы 29 Production и ведет она по нескольким направлениям. Здесь имеет значение не только готовность оборудования, но буквально каждая мелочь вроде комфорта, соответствующей условиям экипировки, учета положения солнца и направления теней в конкретный период, а также грамотная оценка таких нюансов, как скорость ветра и высота волн, от которых зависит результат. Если съемка планируется в регионе, где операторам еще не доводилось бывать, то перед отправкой туда десятка чемоданов с техникой кто-то один едет на разведку, чтобы по возможности изучить ландшафт, подобрать выгодные площадки и расспросить местных жителей. Затраты на это с лихвой окупаются последующей экономией на логистике.

Особая статья подготовки — сценарий и его обсуждение с заказчиком. От сценария зависит выбор места, времени суток, камер, точек съемки, звукового сопровождения, и нет ничего хуже, чем прибыть на съемку неподготовленным и потратить время с лучшим естественным освещением на споры, как и что снимать.

Хорошо продуманный сценарий — это уже половина успеха



СЕРГЕЙ КАБАРГИН,
профессиональный
дрифт-пилот:

Я очень скрупулезно выбирал себе продакшн-группу. С учетом специфики моих задач она должна обладать не только большим опытом съемок динамичного автомобильного спорта, но и передовым оборудованием. А также мобильностью, готовностью вписываться в любые авантюры и принимать оперативные неординарные решения. Стоит ли перечислять такие качества, как ответственность и пунктуальность? У 29 Production, с которой мы снимали Drift in the city, все это есть.



ВИКТОР ОСОКИН,
предприниматель:

Мне было интересно найти команду, способную работать как художники, а не просто выполнять техзадание. Все видео от 29 Production обладают эффектом притяжения, поэтому их всегда смотришь до конца. Наши совместные проекты практически сразу становились массовыми по просмотрам, а это хороший стимул для достижения новых целей.

«Любительские продукты часто не выдерживают критики прежде всего из-за того, что, по сути, представляют собой набор кадров без связующего идейного элемента, — поясняет Александр Кузьмичев. — До того как оператор нажмет кнопку Rec, на бумаге должен быть готов подробный согласованный план, который во многом страхует от несбывшихся ожиданий».

Кстати, именно неспособность правильно изложить свои ожидания, иными словами, верно составить техническое задание, приводит к непониманию и конфликтам, когда уже потрачены деньги и время, а перебирать материал нельзя. Профессионалы хорошо осведомлены об этом и умеют грамотно задать важные вопросы неподготовленному заказчику, чтобы как можно полнее понять его видение результата. Более того, не у всех клиентов есть время и возможность участвовать в планировании; в этом случае вся ответственность за сценарий ложится на съемочную группу, и без опыта с этим не справиться. С учетом всех этих нюансов минимальный срок подготовки к серьезным съемкам составляет месяц.

Из своего опыта 29 Production вынесла, что оптимальный в смысле баланса эффективности и стоимости услуг состав съемочной группы для выполнения комплексного заказа — четыре человека, а если необходима дополнительная фотосъемка, то нужен пятый. У заказчика возникает вопрос: зачем столько народа?

«Любой качественный видеопроduct предполагает постановочную съемку с нескольких точек, — говорит Александр Кузьмичев. — Если снимаем с воздуха, то два

человека управляют дроном и его камерой, еще один снимает на широкоугольную оптику со стабилизатора, а четвертый — издалека, на телеобъектив, который совершенно иначе передает перспективу и сжимает пространство. А ведь кому-то еще нужно заниматься звуком!»

Конечно, если брать не профессионализмом, а количеством дублей, то можно работать и вдвоем, но на это уйдет гораздо больше времени (дней!), ведь характер освещения в так называемые «золотые часы» рассвета и заката меняется каждую минуту. Плюс переменчивая погода, вероятность выхода из строя техники, недопомогание персонала и прочий форс-мажор... Словом, бывает всякое, и это как раз тот случай, когда экономия может привести к лишним затратам.

«Если речь идет о репортажном режиме съемок, например, во время экспедиции на снегоходах или квадроциклах, то мы собираем комплект техники таким образом, чтобы он занимал минимум места и не требовал длительной распаковки, — продолжает Александр. — Таким образом, наша работа почти не влияет на время прохождения маршрута. Кроме того, мы сами умеем управлять различной моторной техникой и не становимся обузой».

Когда сырой материал отснят, наступает не менее важный и длительный производственный этап постобработки, которая, помимо монтажа, включает художественную обработку цвета, графику и дизайн звука, позволяющие оживить картинку, сделать ее более выуклой.



Съемочная группа 29 Production

Хитрые технические приемы позволяют получить нестандартные кадры

Команда обладает большим опытом съемок яхт и катеров



ИГОРЬ МЕЛЬНИКОВ,
основатель компании
Fishleader:

Деловой подход, новые работающие идеи, хорошая подготовка и умение работать в сложных природных условиях — вот что важно лично для меня.

Именно видеоматериал зачастую помогает потенциальным покупателям сделать окончательный выбор, разобравшись в деталях продукта.

«В поездках с помощью отдельных микрофонов и рекордеров мы записываем характерные звуки вроде старта мотора или шороха шин, чтобы потом использовать их в роликах, — поясняет Никита Щербаков, звукорежиссер и оператор 29 Production. — Отдельной задачей является работа с композиторами и подбор лицензионных саундтреков, чтобы клиент мог без ограничений распространять ролик в Сети».

Синтез готового продукта на этапе постобработки напоминает добычу золота из руды: недельная съемка на несколько камер дает видео длительностью 2–3 минуты, в котором по-настоящему ценных кадров всего на несколько десятков секунд. «Это не значит, что остальной ролик некачественный или неинтересный, просто мы постоянно повышаем требования к своей работе и стремимся к идеалу».

Что такое идеальный «трофейный» кадр в понимании 29 Production? Это, прежде всего, оптимальное совпадение сюжета, композиции и освещения, которые возможны для конкретной сцены в данных условиях. И, конечно, немного удачи! А качественный видеоролик, пусть даже и рекламный, как и хороший кинофильм, обладает определенной эстетикой и затрагивает положительные чувства зрителя, призывая к действию, будь то путешествие, экстремальный спорт или что-то другое, но непременно интересное! **MBY**



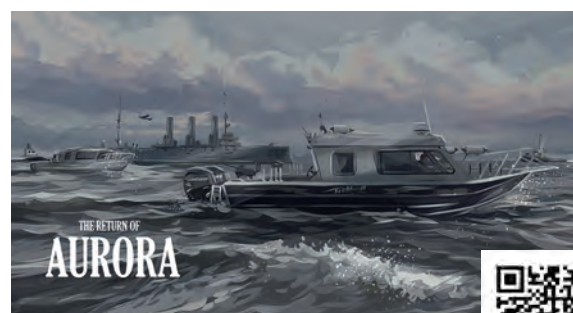
Love Lofoten: авторское видео о Лофотенских островах



Drift in the city: постановочное дрифт-видео в историческом центре Санкт-Петербурга



Teamwork: корпоративное имиджевое видео о компании Fishleader



Return of Aurora: видео о возвращении в Петербург легендарного крейсера «Аврора»



A1 Triathlon: репортажное видео о соревнованиях по триатлону A1



ПОБЕДА ВНЕ ПОЛИТИКИ

Итоги конкурса Best of Boats Award 2016.

Текст **Антон Черкасов-Нисман** Фото **Boat & Fun Berlin**

Последняя неделя ноября — традиционное время проведения берлинского боат-шоу, где уже третий год подряд награждают победителей яхтенного конкурса Best of Boats Award. И если саму международную выставку Boat & Fun Berlin кто-то считает местечковой, то BOB Award за это время стал полноправным панъевропейским проектом.

Цифры говорят сами за себя: в течение 2016 года 17 членов жюри из 15 стран протестировали 169 новых моделей, которые произвели верфи из 19 стран. При этом общее число тестов превысило полтысячи, и вопрос о репрезентативности выборки тут не стоит. Заявить на конкурс одну или несколько новых моделей может абсолютно любой производитель, если только он готов предоставить лодки для теста. Учитывая расширение состава жюри, оргкомитет BOB Award принял решение со следующего года увеличить минимальное количество тестов каждой участвующей в конкурсе модели до пяти, чтобы уравнивать шансы на победу.

Любой конкурс, как и спортивное соревнование, может подвергаться критике в плане прозрачности судейства и возможной «подковерной» политической составляющей. К BOB Award это не относится, и вот почему. Во-первых, жюри конкурса состоит из профессиональных журналистов, которые представляют не связанные, работающие на совершенно разных рынках издания, что исключает согласованное пристрастное голосование, например, «в благодарность» за рекламу или какие-то другие бонусы. Во-вторых, финальное голосование проходит анонимно: о его результатах жюри узнает от координатора конкурса всего за несколько часов до церемонии награждения победителей, когда уже нет возможности повлиять на итог. Наконец, для подсчета очков применяется комплексный алгоритм вроде тех, что используют в спорте. Это позволяет избежать спорных ситуаций и делает судейство прозрачным.

Результат такого подхода довольно быстро дал себя знать: если поначалу яхтенная индустрия видела в BOB Award



Корсунка



САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, ЗАЯЧИЙ ОСТРОВ, ПЕТРОПАВЛОВСКАЯ КРЕПОСТЬ, 3
ЕДИНЬЙ ТЕЛЕФОН GINZA PROJECT: 640-16-16

просто очередной ассоциированный с боат-шоу конкурс, то сейчас все больше верфей стремятся принять в нем участие, а некоторые страны приглашают жюри на тесты на уровне национальных ассоциаций.

Итак, правила игры известны. Обратимся к тому, как прошло награждение в этом году. Как и прежде, церемония стала одним из главных событий гала-ночи, открывающей выставку Boat & Fun Berlin. Экспоненты приглашают на это неофициальное мероприятие своих клиентов, и на несколько часов павильоны Messe Berlin становятся местом для шумной вечеринки. Естественно, что объявление результатов Best of Boats Award возбуждает интерес публики к победившим лодкам, тем более что многие из них представлены на выставке.

В этом году за право называться лучшими боролись 25 финалистов в пяти номинациях. По сравнению с прошлогодней редакцией произошли некоторые изменения: появилась новая номинация «Лучшая лодка для путешествий», где путешествия на яхтах рассматриваются в самом широком смысле, а также был пропущен специальный приз. В 2015 году его удостоилась компания Volvo Penta за инновационный привод Forward Drive, однако в этот раз жюри не обнаружило

на протестированных судах оборудования, кардинально повышающего удовольствие от яхтинга. Будем надеяться, что в следующий раз производители порадуют нас чем-то принципиально новым!

Сама же выставка Boat & Fun Berlin показала очень хорошие результаты. Экспозицию сформировали более 700 компаний, на продукцию и услуги которых пришли посмотреть сорок две с лишним тысячи человек.

«Мы очень довольны тем, как прошла выставка, — говорит Бэн Вайднер из компании Palme Marin, немецкого дилера Delphia. — По факту она оказалась лучшей за все годы, поскольку продажи превзошли наши ожидания и превысили миллион евро».

За счет привлечения на выставку экспонентов из сферы рыболовства многие компании отметили повышенный спрос на катера для рыбалки, а отдельный павильон с автомобилями обеспечил приток состоятельных посетителей из окрестностей Берлина.

«Стоимость участия и стендов на Boat & Fun Berlin более чем разумная, и только на одну гала-ночь у нас было назначено 130 деловых встреч, — рассказывает представитель компании Dufour-Boote Томас Бертгольд. — Многие интересовались крупными лодками, и этот интерес оказался вполне серьезным!»

Победители BOB Award 2016

Лучшая лодка для начинающих

Bella 700 BR

Финалисты:

AMT 190 BR
Bayliner VR 6
Rand Picnic
Silver Eagle BR 640

Лучшая лодка для развлечений

Frauscher 1414 Demon

Финалисты:

Agapi 800
Axopar 37
Finnmaster Husky R8
Ganz Ovation 7.6
Jeanneau Cap Camarat 10.5 WA
Sea Ray 250 SLX / Sun Sport

Лучшая семейная лодка

Sargo 33

Финалисты:

Bavaria R40 Fly
Beneteau Gran Turismo 46
Finnmaster T7
Jeanneau Leader 46
Pehn eVario 660
Sargo 33
Targa 30.1

Лучшая лодка для рыбалки

Beneteau Barracuda 8

Финалисты:

Arctic Commuter 25
Faster 545 CC
Jeanneau Merry Fisher 795

Лучшая лодка для путешествий

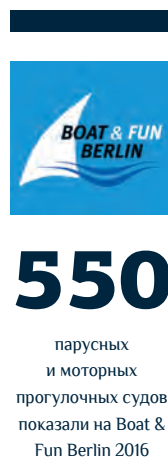
Beneteau Swift Trawler 30

Финалисты:

Bavaria E 40
Delphia Escape 1150 Voyage
Elling E6
Nimbus 305 Coupé E-Power
Seafaring 44



↑
Стефан Фраушер (справа), директор по стратегическому развитию верфи Frauscher, с немецким дилером на вручении наград



→
Boat & Fun входит в тройку главных яхтенных выставок Германии

КОНСУЛЬТАНТ по приобретению и аренде яхты ЭТОЙ ЗИМОЙ



MONDOMARINE • ABEKING & RASMUSSEN • **PRINCESS** • FERRETTI
MONTE CARLO YACHTS • **SUNSEEKER** • VAN DER HEIJDEN • **GALEON** •
PRESTIGE • VAN DER VALK • **NORDHAVN** • BANDIDO
ELLING • **HALLBERG RASSY** • VELASCO • **SELENE** • WINDY
FAIRLINE • SARGO • **MERIDIAN** • GRANDEZZA • **CHAPARRAL**

ROMEA

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*



SOLARIS

ПРОДАЖА & ЧАРТЕР

ДЛИНА	40.2 м
ВЕРФЬ	Princess Yachts Int.
ГОД	2014
СКОРОСТЬ	14 узлов
КАЮТЫ	6
ГОСТИ	12
КОМАНДА	8
ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АГЕНТ	
ЦЕНА	11 900 000 ФУНТОВ



MANIFIQ

ПРОДАЖА & ЧАРТЕР

ДЛИНА	40.5 м
ВЕРФЬ	Mondo Marine
ГОД	2010
СКОРОСТЬ	17.5 узлов
КАЮТЫ	5
ГОСТИ	10
КОМАНДА	8
ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АГЕНТ	
ЦЕНА	8 900 000 ЕВРО



...
MONACO +377 97 98 38 80 • **MOSCOW** + 7 985 99 77 300 • IMPERIAL-YACHTS.COM
ERMANNO PALACE, 27 BOULEVARD ALBERT 1ER, MC 98000 MONACO





IMPERIAL

YACHT MANAGEMENT • NEW CONSTRUCTION • SALE & PURCHASE • CHARTER

Princess 40M, 2014**11 900 000 GBP**

Длина	40.2 м	Двигатель	MTU (2 x 2937 л.с.)
Ширина	8 м	Наработка	1330 м/ч
Осадка	2.5 м	Каюты	6

Яхта в отличном состоянии. Находится в Монако.

Princess 32M (015), 2013**6 900 000 EUR**

Длина	32 м	Двигатель	MTU 16V M84 (2 x 2180 л.с.)
Ширина	7.11 м	Наработка	1200 м/ч
Осадка	1.85 м	Каюты	4

Яхта в отличном состоянии. Находится в Монако. Цена включает VAT.

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.

Princess 21 (ref. 022), 2005**70 000 000 RUB**

Длина	20.00 м	Двигатель	MAN D2842 LE 404 (2 x 1150 л.с.)
Ширина	5.55 м	Наработка	1850 м/ч
Осадка	1.57 м	Каюты	5

Яхта в хорошем 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 54 (ref. 045), 2008**38 000 000 RUB**

Длина	16.57 м	Двигатель	Volvo D13 (2 x 675 л.с.)
Ширина	4.57 м	Наработка	1880 м/ч
Осадка	1.27 м	Каюты	3 + 1

Отличное состояние. ГИМС. Находится в Сочи.

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

Princess 82MY (ref. 010), 2013**2 700 000 EUR**

Длина	25.5 м	Двигатель	Caterpillar C32 A (2 x 1723 л.с.)
Ширина	5.74 м	Наработка	1200 м/ч
Осадка	1.75 м	Каюты	4

Состояние новой яхты. Флаг Jersey (Швеция),

Sunseeker 73 Manhattan, 2011**2 390 000 EUR**

Длина	22.6 м	Двигатель	MAN (2 x 1550 л.с.)
Ширина	5.73 м	Наработка	700 м/ч
Осадка	1.63 м	Каюты	4

Состояние новой яхты. Растаможена. ГИМС. Находится в Москве.

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.

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 42 (ref. 063), 2007**19 500 000 RUB**

Длина	13.48 м	Двигатель	Caterpillar C7 Acert (2 x 455 л.с.)
Ширина	4.14 м	Наработка	1000 м/ч
Осадка	1.09 м	Каюты	2

Состояние новой яхты. Растаможена. Находится в Анапе. Эксплуатировалась с 2008 года.

Волга, 1981**50 000 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.

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

NORDHAVN 86

ЛУЧШИЙ
POCKET SIZE EXPLORER



Год постройки 2008 Длина 26.43 Ширина 7.3 Двигатель 2 x MTU 60 600 л. с. Место стоянки Греция
Цена € 4 500 000 В ИДЕАЛЬНОМ СОСТОЯНИИ. ПРОСМОТР В ЛЮБОЕ ВРЕМЯ

BANDIDO 75

РЕФИТ 2016



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

Год постройки 2008 Длина 23.67 Ширина 6.47 Двигатель 2x MAN 412kW (560 PS), Diesel
Место стоянки Испания Цена € ~~1 990,000.00~~ € 1 795 000 включая налог (EU)



Azimut 78 Fly

СПЕЦИАЛЬНАЯ ЦЕНА

Год 2010, рефит - март 2016 Длина 22.60 Ширина 5.80 Двигатель 2 x Man 1000 kW Место стоянки Греция
Цена € 1 490 000 включая налог (EU)



Princess 95

Год постройки 2008, Длина 28,96 м, Ширина 7 м, Двигатель 2 x CATERPILLAR C32A 1825 л.с., Место стоянки Черное море, Флаг Панама.
Цена 2 700 000 EUR



MINOR/SARGO 34 Fly

Год постройки 2012 Длина 10,40 м Ширина 3,40 м Двигатель 2 x Volvo Penta D6-x370 DP, 150 моточасов Место стоянки Санкт-Петербург, регистрация ГИМС
Цена € 300 000



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~~ € 275 000



Hallberg Rassy 372

Год постройки 2013 Длина 11.35 м Ширина 3.6 м Осадка 1.99 м Место стоянки Финляндия
Цена ~~€ 315 000~~ € 265 000



Elegance 64

Год постройки 2007 Длина 20 м Ширина 5,6 м Двигатели 2 x 1.000 кВт (1360 л.с.) MAN Место стоянки Москва, регистрация ГИМС Цена € 650 000

197022, Россия, Санкт-Петербург,
Песочная наб., 18, литер А, пом. 5Н,
+7 (812) 702 47 70
info@jonacor-marine.ru
www.jonacor-marine.ru

PRESTIGE 750



Специальное
предложение к сезону!
Подробности уточняйте
по телефону

2016 г. в.
Франция

PRESTIGE 680



2017 г. в., Франция
От 1 615 300 €

PRESTIGE 630



2017 г. в., Франция
От 1 139 000 €

PRESTIGE 620



Специальное
предложение к сезону
-20%
на базовую комплектацию

2016 г. в., Франция
~~1 106 600 €~~
885 280 €

PRESTIGE 560



2017 г. в., Франция
От 799 600 €

PRESTIGE 420



Специальное
предложение к сезону
-15%
на базовую комплектацию

2016 г. в., Франция
~~380 500 €~~
323 425 €

Continental FOUR 23.95



Специальное
предложение к сезону!
Подробности уточняйте
по телефону

2017 г. в.
Нидерланды
VAN DER VALK

Continental TWO 20.00



Специальное
предложение к сезону!
Подробности уточняйте
по телефону

2013 г. в.
Нидерланды
VAN DER VALK

VELASCO 43 F



Специальное
предложение к сезону
-15%
на базовую комплектацию

2016 г. в., Франция
5 м/ч
~~351 400 €~~
298 690 €

VELASCO 37 F



Специальное
предложение к сезону
-15%
на базовую комплектацию

2016 г. в., Франция
50 м/ч
~~272 100 €~~
231 285 €

LINSSSEN 43.9 AC



Москва, флаг РФ
5 м/ч
34 000 000 ₽

PRESTIGE 46



2007 г. в., Греция, флаг РФ
50 м/ч
23 300 000 ₽

PRESTIGE
YACHTS

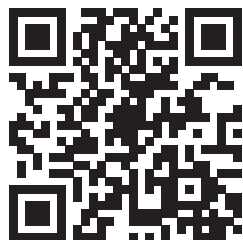
Москва, Волоколамское шоссе, 97
+7 (495) 780-44-44

www.p-y.ru



ПРЕДЛОЖЕНИЯ
ДОСТОЙНЫЕ
ВНИМАНИЯ

WWW.NORD-STAR.COM



САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
ПЕТРОВСКИЙ ПР. 14/4
+7 812 32 555 32

Princess P56

2013 г 900 000 EUR



Длина	17,83 м
Ширина	4,75 м
Осадка	1,3 м
Вес	26,8 т
Двигатели	2 x Caterpillar 715 л.с

Galeon 530

2008 г 320 000 EUR



Длина	16,2 м
Ширина	4,7 м
Осадка	1,39 м
Вес	28,4 т
Двигатели	2 x Volvo Penta 715 л.с

Colombo 37

2010 г 16 000 000 RUB



Длина	12,7 м
Ширина	3,6 м
Осадка	0,7 м
Вес	9,5 т
Двигатели	2 x Volvo Penta D6 IPS 300 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

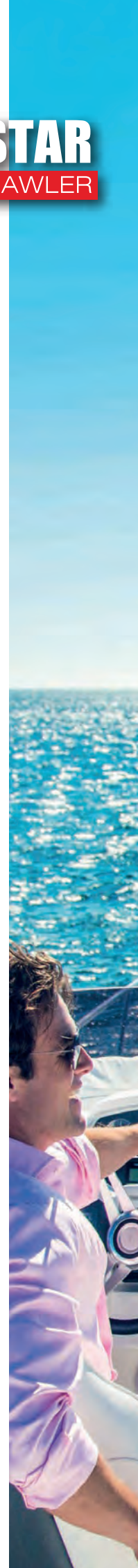


Длина:	18,24 м	Топливо:	5680 л.
Осадка:	1,75 м	Кают:	3
Двигатель:	405 л.с.	Санузлы:	2
Запас воды:	1510 л.	Душевых:	2



САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
 ПЕТРОВСКИЙ ПР. 14/4
 +7 921 967 38 43

ПРЕДСТАВИТЕЛЬ НА КИПРЕ
 КОМПАНИЯ JETTY MARINE
 +357 99638450



GALEON

на BOOT DUSSELDORF 2017 (21.01 – 29.01)

Команда Smart Yachts приглашает Вас посетить стенд GALEON на самом масштабном событии месяца — выставке катеров и яхт в Дюссельдорфе или Boot Dusseldorf! Ждем Вас в центре событий — место встречи зал №6!

В этом году будут представлены сразу 6 моделей Galeon:

Galeon 560 SKYDECK



(Длина/Ширина: 17,70 м/ 4,76 м)

Черный корпус и эксклюзивный красно-черный дизайн — идеальный пример кастомизации!

Galeon 460 FLY



(Длина/Ширина: 17,7 м/ 4,76 м)

Премьера Канн 2016!
Все инновации от Galeon 500 Fly в компактном размере!

Доступна к заказу на 2017!

Galeon 445 HTS



(Длина/Ширина: 14,98 м/ 4,25 м)

Спортивная яхта с мастер-каютой на миделе и гаражом для тендера!

Galeon 420 FLY



(Длина/Ширина: 13,25 м/ 4,16 м)

Самая обитаемая яхта в размере — бестселлер среди флайбриджей!

Galeon 385 HTS



(Длина/Ширина: 13,08 м/ 3,90 м)

Стремительная спортивная яхта с гаражом для тендера!

Доступна к заказу на 2017!

Galeon 360 FLY



(Длина/Ширина: 11,37 м/ 3,49 м)

Абсолютная новинка и премьера в Дюссельдорфе 2017!

Спланировать Ваш визит на выставку в Дюссельдорфе помогут менеджеры команды Smart Yachts — эксклюзивного дистрибьютора Galeon в России.

+7 (499) 130-77-33
sales@smartyachts.ru

SMART  YACHTS

+7 (495) 215-02-26
www.smartyachts.ru

Яхт-клуб СПАРТАК и компания SMART YACHTS объявляют специальные условия на продажу яхт и катеров по принципу «Нет продажи — нет оплаты»!

- ⚓ Бесплатная зимняя и летняя стоянка в я/к СПАРТАК
- ⚓ Лучшие результаты: по итогам акции в 2016 году проданы 90% выставленных на продажу в я/к Спартак лодок
- ⚓ Мы получаем оплату наших услуг только в случае успешной продажи Вашего катера или яхты
- ⚓ Мы участвуем во всех главных выставках катеров и яхт в России

- ⚓ Более 10 лет опыта в сфере продаж, брокеража, аренды, а также обслуживания катеров круглый год
- ⚓ Представительства в регионах
- ⚓ Обширная клиентская база
- ⚓ Индивидуальный подход и гибкие условия для каждого клиента

Regal 2565



Год выпуска	Цена	Длина	Ширина	Двигатель
2008	₽ 3 500 000	8,40 м	2,59 м	Volvo Penta 5.7 GI 300 л.с.

Meridian 341



Год выпуска	Цена	Длина	Ширина	Двигатель
2007	₽ 10 500 000	10,90 м	3,80 м	2 x Cummins 5.9 330 л.с.

Galeon 380 Fly



Год выпуска	Цена	Длина	Ширина	Двигатель
2013	€ 249 000	11,99 м	3,66 м	2 x Volvo Penta D4 300 л.с.

Galeon 390 Fly



Год выпуска	Цена	Длина	Ширина	Двигатель
2009	₽ 12 000 000	11,99 м	3,66 м	2 x Volvo Penta D6 350 л.с.

Fairline 55



Год выпуска	Цена	Длина	Ширина	Двигатель
2009	₽ 29 000 000	17,66 м	4,81 м	2 x Volvo Penta D12-800 EVC Shaft Diesel 775 л.с.

Azimut 60



Год выпуска	Цена	Длина	Ширина	Двигатель
2014	€ 900 000	18,36 м	5,02 м	2 x MAN R6 800 л.с.

sales@smartyachts.ru www.smartyachts.ru

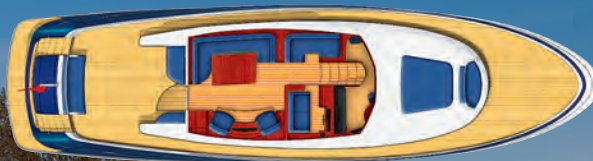
+7 (495) 215-02-26

+7 (499) 130-77-33

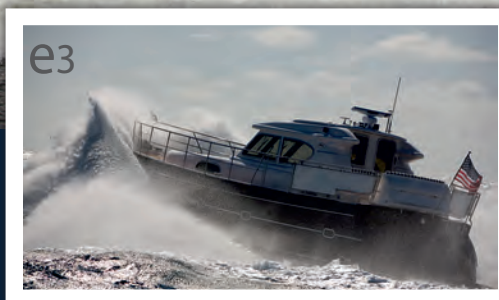
НАМ ДОВЕРЯЮТ, И МЫ ГОРДИМСЯ ЭТИМ ДОВЕРИЕМ!

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, исключительно низкий расход топлива
- 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;
- Надежно защищенный килем винто-рулевой комплекс
- 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

Новый флагман Elling E6

65 футов роскоши и инноваций,
заточенных на безопасность
и комфорт
в дальних плаваниях



21–29.1.2017
Elling E6 и E4
в зале 17

КОМПАНИЯ GRAND MARINE ПРЕДЛАГАЕТ КАТЕРА В НАЛИЧИИ

Anytec 530 SP Fishing новый 1 900 000 руб.



Длина	5,74 м	Мотор	подготовка под ПМ
Ширина	2,10 м	Год выпуска	2013
Осадка	0,47 м	Местонахождение	Завидово

Formula 280 BR 6/у 4 950 000 руб.



Длина	8,99 м	Двигатель	MerCruiser 496 MAG HO (425 л.с.)
Ширина	2,79 м	Год выпуска	2008
Осадка	—	Местонахождение	Сочи

Formula 310 SS 6/у 7 400 000 руб.



Длина	9,45 м	Двигатели	Volvo Penta (2 × 320 л.с.)
Ширина	2,90 м	Год выпуска	2007
Осадка	0,94 м	Местонахождение	Сочи
Спальных мест 2 + 2			

Finnmaster Pilot 7 новый 3 700 000 руб.



Длина	6,90 м	Мотор	подготовка под ПМ
Ширина	2,59 м	Год выпуска	2014
Осадка	0,90 м	Местонахождение	Завидово
Спальных мест 2 + 1			

Chaparral 265 SSi 6/у 4 500 000 руб.



Длина	8,46 м	Двигатель	MerCruiser 500 EFI (475 л.с.)
Ширина	2,59 м	Год выпуска	2004
Осадка	0,90 м	Местонахождение	Сочи
4 спальных места			

Паром Sirmet 1 650 000 руб.



Двигатель	—
Год выпуска	2014
Местонахождение	Завидово

Sea Ray Sport 190 2 900 000 руб.



Длина	5,99 м	Двигатель	MerCruiser 4.3 MPI (220 л.с.)
Ширина	2,21 м	Год выпуска	2014
Осадка	0,43/0,86 м	Местонахождение	Завидово

Sea-Doo Wake 2 950 000 руб.



Двигатели	2 × 215 л.с.
Год выпуска	2008
Местонахождение	Завидово

HOVERCRAFT SAN 2200 14 700 000 руб.



Длина	10,6 м	Двигатель	Cummins 300 л.с.
Ширина	4,2	Год выпуска	1993
Осадка	—	Местонахождение	Завидово

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



КОМПАНИЯ GRAND MARINE ПРЕДЛАГАЕТ КАТЕРА В НАЛИЧИИ

Chaparral 290 Signature 6/y 3 350 000 руб.



Длина	9,35 м	Двигатели	Volvo Penta 5.0GXi (2 × 270 л.с.)
Ширина	3,05 м	Год выпуска	2004
Осадка	0,84 м	Местонахождение	Завидово
Спальных мест 4 + 2			

Windy 58 Zephyros 6/y 45 000 000 руб.



Длина	17,75 м	Двигатели	Volvo Penta (2 × 800 л.с.)
Ширина	4,50 м	Год выпуска	2010
Осадка	1,20 м	Местонахождение	Сочи
6-7 спальных мест			

Mochi Craft Dolphin 51 24 000 000 руб.



Длина	15,85 м	Двигатели	MAN (2 × 900 л.с.)
Ширина	4,90 м	Год выпуска	2005
Осадка	1,30 м	Местонахождение	Завидово

Grandeza 27 OC новый 12 600 000 руб.



Длина	8,30 м	Двигатель	Volvo Penta D4-300 (300 л.с.)
Ширина	2,85 м	Год выпуска	2012
Осадка	1,00 м	Местонахождение	Сочи

Grandeza 26 CA 6/y 5 900 000 руб.



Длина	7,60 м	Двигатели	Volvo Penta D4-225 (225 л.с.)
Ширина	2,70 м	Год выпуска	2007
Осадка	1,10 м	Местонахождение	Завидово
Спальных мест 3 + 2			

Grandeza 29 WA новый 22 000 000 руб.



Длина	8,94 м	Двигатели	Volvo Penta D3-220 (2 × 220 л.с.)
Ширина	3,09 м	Год выпуска	2012
Осадка	1,20 м	Местонахождение	Завидово
4 спальных места			

Grandeza 31 OC 9 750 000 руб.



Длина	9,43 м	Двигатель	Volvo Penta D6-370 (370 л.с.)
Ширина	3,18 м	Год выпуска	2008
Осадка	1,20 м	Местонахождение	Завидово
6 спальных мест			

Grandeza 33 OC новый 17 800 000 руб.



Длина	10,03 м	Двигатели	2 × MerCruiser 5.0 MPI SeaCore DTI
Ширина	3,23 м	Год выпуска	2013
Осадка	1,20 м	Местонахождение	Завидово
Спальных мест 4 + 2			

Grandeza 39 CA новый 37 500 000 руб.



Длина	11,95 м	Двигатели	Volvo Penta D6-300 (2 × 300 л.с.)
Ширина	3,95 м	Год выпуска	2013
Осадка	1,50 м	Местонахождение	Завидово
Спальных мест 5 + 2			



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





Sunseeker Predator 52

Спущена на воду:

Длина:

Ширина:

Осадка:

Двигатели:

Наработка двигателей:

Флаг:

Цена:

2011

17,60 м

4,63 м

1,26 м

Caterpillar 2 x 715 л.с.

150 часов.

Cook Islands

по запросу

+7 911 929 6192



SMITS JACHTMAKELAARDIJ
FULL-SERVICE YACHTING

Smits Jachtmakelaardij

Donjon 5

2652 HH Berkel en Rodenrijs

+31 10 511 800 0

+31 6 222 392 07

info@smitsjachtmakelaardij.nl

www.smitsjachtmakelaardij.nl

ЛУЧШИЕ МОДЕЛИ – ЛУЧШИЕ СПЕЦПРЕДЛОЖЕНИЯ

Monte Carlo Yachts 76, 2013 г.

Длина: 23.05 м
Ширина: 5.65 м
Осадка: 1.60 м
Двигатели:
 2 x MAN V12 1400 V-Drive
Кают: 4+1 crew

Яхта в отличном состоянии.
 Находится на Средиземноморье.
 Дизайн: Nuvolari & Lenard.



~~2 500 000~~

2 350 000

ЕВРО

СПЕЦПРЕДЛОЖЕНИЕ

Monte Carlo Yachts 70, 2012 г.

Длина: 21.30 м
Ширина: 5.42 м
Осадка: 1.80 м
Двигатели: 2 x MAN V8
 1200 + ZF POD 4000
Кают: 4+1 crew

Яхта в отличном состоянии.
 Сертифицирована для
 чартера. При покупке
 дается гарантия на 1 год.
 Дизайн: Nuvolari & Lenard.



2 200 000

ЕВРО

~~457 000~~

399 000

ЕВРО

СПЕЦПРЕДЛОЖЕНИЕ



Monte Carlo 4, 2016 г.

Длина: 13.80 м
Ширина: 4.06 м
Осадка: 0.90 м
Двигатели:
 2 x Volvo IPS 500

Кают: 2

Яхта на гарантии.
 Выставочный экземпляр.
 Цвет корпуса - WHITE CREAM,
 интерьер - беленый дуб.
 Дизайн: Nuvolari & Lenard.

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.
 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

ATM JET

PRIVATE AVIATION

Аренда самолетов от компании ATM JET

Мы работаем для Вас с 2004 года и предлагаем перелеты в любую точку мира, включая горные аэропорты. Устройте себе незабываемый зимний отдых!

Стандартные цены на перелёт туда-обратно на 8 пассажиров*

	из Санкт-Петербурга	из Москвы
Шамбери	27 000 €	29 500 €
Самедан	26 550 €	27 300 €
Сьон	28 900 €	30 300 €
Больцано	29 100 €	29 600 €
Сочи	18 495 €	14 595 €

* Подробности на сайте

atmjet.ru

Санкт-Петербург, пл. Чернышевского, д.2
+7 (812) 425-35-02

Москва, ул. Шухова, 18
+7 (499) 653-93-02



Свяжитесь с нами и получайте
предложения на перелёты

со скидками до 70%

из Вашего города по
системе empty-legs*

Телефон / WhatsApp / Telegram
+7 981-139-47-74

   @atmjet

Заказ рейса и общие вопросы
info@atmjet.ru

Реклама. Не является публичной офертой.

Иван Гончаров

Отрывок из книги «Фрегат „Паллада“»

Мы вошли в Зунд; здесь не выдавшему никогда ничего, кроме наших ровных степных местностей, в первый раз являются в тумане картины гор, желтых, лиловых, серых, смотря по освещению солнца и расстоянию. Шведский берег весь гористый.

Датский виден ясно. Он нам представил картину увядшей осенней зелени, несколько деревень. Романтики, глядя на крепости обоих берегов, припоминали могилу Гамлета; более положительные люди рассуждали о несправедливости зундских пошлин, самые положительные — о необходимости запастись свежей провизией, а все вообще мечтали съехать на сутки на берег, ступить ногой в Данию, обегать Копенгаген, взглянуть на физиономию города, на картину людей, быта, немного расправить ноги после качки, поест свежих устриц.

Но ничего этого не случилось. На другой день заревел шторм, сообщения с берегом не было, и мы простояли, помнится, трое суток в печальном бездействии. Простоять в виду берега, не имея возможности съехать на него, гораздо скучнее, нежели пробыть месяц в море, не видя берегов. В этом я убедился вполне. Обедали, пили чай, разговаривали, читали, заучили картину обоих берегов наизусть, и все-таки времени оставалось много. Изредка нарушалось однообразие неожиданным развлечением. Вбежит иногда в капитанскую каюту вахтенный и тревожно скажет:

— Купец наваливается, ваше высокоблагородие!

Книги, обед — всё бросается, бегут наверх; я туда же. В самом деле, купеческое судно, называемое в море коротко «купец», для отличия от военного, сбитое течением или от неумения править, так и ломит или на нос, или на корму, того и гляди стукнется, повредит как-нибудь утлегарь, поломают реи — и не перечесть, сколько наделает вреда себе и другим. Начинается крик, шум, угрозы, с одной стороны по-русски, с другой — энергические ответы и оправдания по-голландски или по-английски, по-немецки. Друг друга в суматохе не слышат, не понимают, а кончится все-таки тем, что расцепятся — и все смолкнет: корабль нем и недвижим опять; только часовой задумчиво ходит с ружьем взад и вперед.

Завидят ли огни ночью — еще больше тревоги. На бдительность купеческих судов надеяться нельзя. Там все принесено в жертву экономии; от этого людей на них мало, рулевой большей частью один: нельзя понадеяться, что ночью он не задремлет над колесом и не прозевает встречных огней. Столкновение двух судов ведет за собой неминуемую гибель одного из них, меньшего, непременно, а иногда и обоих. От этого всегда поднимается гвалт на судне, когда завидят идущие навстречу огни, кричат, бьют в барабан, жгут бенгальские огни и, если судно не меняет своего направления, палят из пушек.

Это особенно приятно, когда многие спят по каютам и не знают, в чем дело, а тут вдруг раздается треск, от которого дрогнет корабль. Но и к этому привыкаешь...



Простоять в виду берега, не имея возможности съехать на него, гораздо скучнее, нежели пробыть месяц в море, не видя берегов. В этом я убедился вполне

Иван Александрович Гончаров (1812–1891) — русский писатель и литературный критик.

«Фрегат „Паллада“» — книга очерков Гончарова, составленная на основе путевых заметок, написанных во время экспедиции на военном парусном корабле в 1852–1855 гг.



Компания «Спортсудпром»

С.-Петербург, п. Парголово, Выборгское шоссе, 362

Тел.: +7 (812) 244-3550, 244-3552, 244-3565,

info@silverboats.ru, www.silverboats.ru,

www.silverboats.info



ФЛАГМАН МОДЕЛЬНОГО РЯДА — АЛЮМИНИЕВАЯ ЭКСПЕДИЦИОННАЯ ЯХТА
NORTH SILVER 1440



BENTLEY



Безупречный на бездорожье.
Эксклюзивный по происхождению.
Bentley Bentayga.

Закажите тест-драйв у официальных дилеров Bentley Россия прямо сейчас и испытайте возможности полного привода Bentley.
www.russia.bentleymotors.com

Реклама. Название «Bentley» и символ в виде крылатой литеры «B» являются зарегистрированными товарными знаками. © 2016 Bentley Motors Limited. Бентэйга.