

MOTORBOAT

& YACHTING

ЖУРНАЛ О ЯХТИНГЕ В РОССИИ И ЗА ЕЕ ПРЕДЕЛАМИ

BENETTI SEASENSE

Настроение моря



№6 (48) НОЯБРЬ-ДЕКАБРЬ 2017

17011 >



9 772077 823783

Hyundai Sonata.

В **НОВОМ** исполнении.

9 000 руб./мес.¹

Hyundai Sonata возвращается к нам в совершенно новом исполнении. Комфорт и передовые технологии изменят ваше представление об автомобиле бизнес-класса. Всё, что вы знали о Sonata раньше, стало намного интереснее.

Узнайте больше у официальных дилеров: **8 800 333 71 67 / hyundai.ru**

Старт
ФИНАНСОВАЯ ПРОГРАММА

¹ Ежемесячный платеж 9 000 руб. по программе «Hyundai Старт»; кредитный продукт «Балун PCP Классик Хендэ в кредит» при покупке Hyundai Sonata в комплектации Праймер 2.0 АТ стоимостью 1 245 000 руб.: процентная ставка 15,6% годовых, первоначальный взнос 635 700 руб., срок кредита 36 месяцев; гарантированная остаточная стоимость автомобиля (часть



стоимости автомобиля, подлежащая оплате в конце срока кредита) 45% от цены на момент покупки. Обязательно оформление полиса КАСКО. Предложение ограничено, действительно с 20.09.2017 по 31.12.2017, не оферта. Условия могут быть изменены банком в одностороннем порядке. Кредит предоставляется ООО «Русфинанс Банк». Подробности на www.hyundai.ru. Внешний вид товара может отличаться от представленного в рекламе.

Реклама

THE PRINCESS 35M SUPERYACHT
EXPERIENCE THE EXCEPTIONAL®*





МОСКВА, МОНАКО:
NORDMARINE
+7 495 775 11 00
info@nordmarine.ru

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
NORD STAR
+7 812 325 55 32

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:
АЛЬПИНДУСТРИЯ
+7 914 895 12 21

ХАБАРОВСК, ВЛАДИВОСТОК:
Яхт-клуб Laguna
+ 7 962 223 72 19


CRAFTED IN PLYMOUTH, ENGLAND

*Испытайте исключительное

УЗНАТЬ БОЛЬШЕ НА: PRINCESSYACHTS.COM

ABE

*ЭТО БЕНЕТТИ



Benetti
ITALIAN EXCELLENCE SINCE 1873

IT'S
BENETTI*

BENETTIYACHTS.IT

LYNX®



Lynx BoonDocker

**Для тех, кто готов
подняться на уровень выше**

Узнай больше о юбилейном Lynx BoonDocker на formula7.ru

@brpformula7



Ты стоишь перед нетронутым склоном. Слушаешь, как часто бьется твоё сердце, ощущаешь мурашки под комбинезоном. Восторг жизни – он вот в этом траверсе, который ты только что прописал на склоне у ручья. В том, чтобы найти нетронутую опушку и вильнуть на ней «хвостом», получив порцию снега в грудь. Чтобы взрывать пухляк, утопая в нём по самый руль. Твоё сердце готово выпрыгнуть из груди, глушитель потрескивает от напавшего на него снега, а ты стоишь и думаешь: «Ну разве я не молодец».

Lynx BoonDocker – это концептуально иной горный снегоход уровня PRO. Он создан инженерами с 50-летним опытом разработки снегоходов. Он настроен профессионалами для профессионала, словно в одной команде с тобой работает твой персональный гоночный инженер. После встречи с Lynx BoonDocker всё остальное начинает казаться лишь модным компромиссом.

*В тексте используются цитаты профессиональных райдеров, произнесенные после поездки на новом BoonDocker.



Водоизмещающая

50m Steel

Метры 50 | Узлы 15 | Год 2018

Эта 50-метровая моторная яхта со стальным корпусом – первоклассная лодка водоизмещающего типа категории до 500 брутто-тонн. С носовым бульбом и усовершенствованной формой корпуса для маневренного и плавного глиссирования эта суперяхта была спроектирована с учетом новейших разработок в области передового кораблестроения. Приводимая в движение двумя двигателями MTU 8V4000 M63 Maia способна развивать максимальную скорость в 15 узлов, а также совершать автономное плавание дальностью 3800 морских миль на экономичной скорости хода в 12 узлов.

heesen-yachts.com



Любое новое направление – это
приглашение совершить открытие



Привет, друзья!

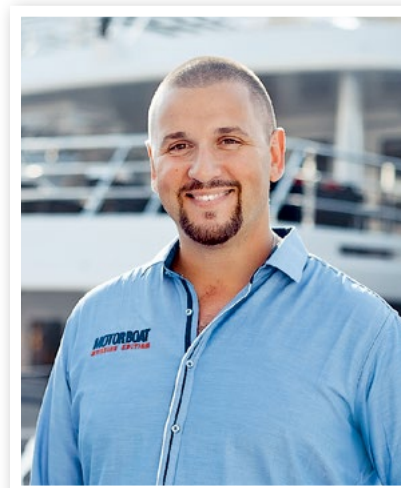
Не так давно одна известная сетевая барахолка запустила рекламную кампанию, где фигурирует тезис: «За каждым объявлением стоят такие же люди, как вы».

Цель очевидна — необходимо менять стереотипы и убеждать публику в том, что ресурс представляет собой не площадку для фарцовщиков и мошенников, а цивилизованный сетевой блошиный рынок. Похоже, наша индустрия тоже собирается направить существенные усилия на то, чтобы рассказать всем — в первую очередь не связанным с ней людям — о том, что владельцы суперяхт, по сути, такие же обычные люди, как вы или я.

Решение неожиданное, но именно проблему негативного имиджа судовладельцев учредители Superyacht Life Foundation сегодня относят к главным стопорам роста продаж крупных яхт. Подробнее об этом и о том, в каком состоянии пребывает рынок суперяхт, повествует статья по итогам прошедшего Monaco Yacht Show 2017, а здесь я хочу сказать несколько слов про обложку этого выпуска.

На первый взгляд, новая суперяхта Benetti Seasense и художественная работа парижского фотографа Валери Белин под названием *Junita* не связаны друг с другом, однако это не так. Интерьеры этой нетривиальной во многих отношениях яхты украшает целая серия работ Super Models, которую Валери закончила два года назад. Ложе владельца вместе с *Junita* охраняет *Saffron*, а в салоне на верхней палубе гостей встречает *Ananké*, и все они создают то особое настроение, которое и называется seasense.

Красивая яхта — тоже своего рода произведение искусства, а такие вещи всегда притягиваются друг к другу!



Ложе владельца охраняют *Junita* и *Saffron*, а в салоне на верхней палубе гостей встречает *Ananké*

Главный редактор
Антон Черкасов-Нисман

Черкасов

НАВИГАЦИЯ ПО НОМЕРУ



Как построить яхту semi custom на базе серийной модели?
с. 150



Самые яркие и необычные концепт-проекты MYS 2017
с. 94



Разбираемся в правовых нюансах приобретения и строительства суперяхты
с. 136



С премьеры S7 началась новая страница в истории Azimut Yachts
с. 200





BARBARA 88.5m / 290ft

BUILT BY
oceAnco

www.builtbyOCEANCO.com

СОДЕРЖАНИЕ

№ 6 (48) Ноябрь–декабрь 2017



78

Monaco Yacht Show 2017

125 суперяхт, 150 вечеринок и тысячи бизнес-встреч...

Самая ожидаемая яхтенная выставка мира демонстрирует оптимизм: рынок растет, а вместе с ним и размеры яхт

26

Новости

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

72

Личное мнение

Антон Черкасов-Нисман/Пол Хаурэн/Андрей Зайцев: о качке и ее особенностях, огибании мыса Горн на моторной яхте и способах заполучить лучшего тунца



64

Год юбилея

Cannes Yachting Festival празднует свое 40-летие шикарным салютом и возвращением российских клиентов. В индустрии снова подул свежий ветер: верфи экспериментируют с дизайном и заполняют книги заказов

Страхование яхт и катеров

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

Страхование в седьмом поколении

118

Море чувств

Benetti Seasense: история появления этой суперяхты такая же нетривиальная, как и сама лодка



88

Проект Maximus

Верфь Heesen Yachts придумала, как обеспечить на борту яхты полную приватность. Будьте спокойны: вас не увидят не только папарацци и зеваки с причала, но даже собственный экипаж



102

Красота и не только

Что делает яхту выдающейся? Франк Лаупман, дизайнер и основатель бюро Omega Architects — об интуитивном сочетании дизайна и технологий



128

Все по-своему

Платформа Limited Editions 180 — бестселлер верфи Amels. На ее основе построено две дюжины корпусов, и одна из самых интересных яхт — новая Lili с необычной мастер-каютой

108

Гармония противоречий

Areti, построенная верфью Lürssen, сочетает, казалось бы, несовместимое: велоспорт и живопись, инновации и классический интерьер, обилие дерева и... полную пожаробезопасность. Раскрываем секреты одного из главных экспонатов Monaco Yacht Show 2017



NOBISKRUG

GERMAN SUPERYACHTS FOR THE 22nd CENTURY



168

Дизель и роскошь

Bentley Bentayga в дизельной версии сохраняет титул самого быстрого автомобиля в классе



164

Личный атолл

Остров-курорт Amilla Fushi на мальдивском атолле Баа — затерянный рай в суматошном мире

172

Для капитанов

Ulysse Nardin возрождает легендарный морской хронометр начала века

178

Высокая кухня

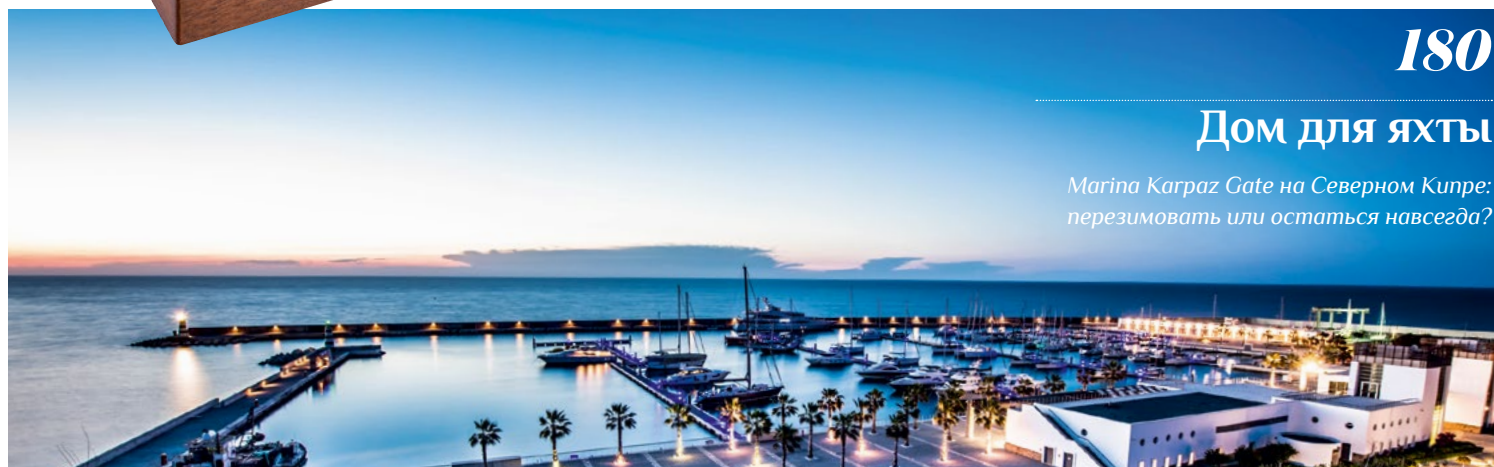
Плиты La Cornue: готовить как профи



180

Дом для яхты

Marina Karpaz Gate на Северном Кипре: перезимовать или остаться навсегда?



НОВЫЙ RANGE ROVER VELAR

БЕЗ ЛИШНИХ СЛОВ

landrover.ru

 facebook.com/LandRoverLife



ABOVE & BEYOND*



5 LAND ROVER CARE¹
ЛЕТ СЕРВИСНЫЙ ПАКЕТ

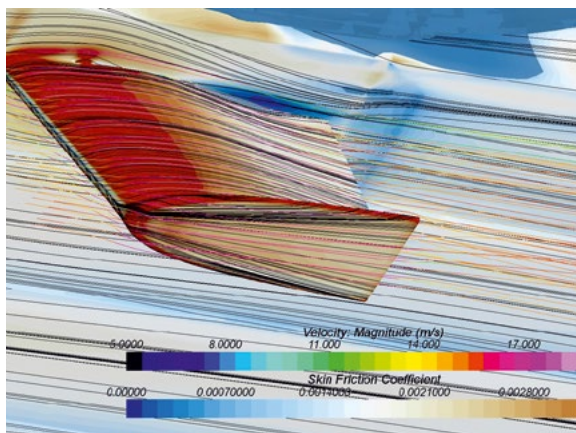
На правах рекламы. * За гранью обыденного. 1. Land Rover Care (Забота). Услуга платная и покрывает стоимость работ и запасных частей на все обязательные базовые операции в рамках регулярного технического обслуживания в течение 5 лет с момента покупки автомобиля либо до достижения пробега 120 000 км. Имеются ограничения. Полные условия на сайте: landrover.ru.



200

Azimut S7

Новая модель от Azimut Yachts содержит немыслимое количество карбона и свежих идей



212

Прощай, гидравлика!

Система стабилизации качки Stabilis Electra наглядно демонстрирует преимущества электропривода

192

Sunseeker 76 Yacht

Еще до премьеры на эту новинку было получено 18 заказов. Огромный потенциал индивидуализации обещает, что все эти яхты будут разными



206

Absolute Navetta 73

Знакомимся: самая инновационная яхта каннского боат-шоу



Часы Girard-Perregaux –
никаких тайн:
*всего лишь два века мастерства
и бесконечное стремление к совершенству*

LAUREATO, СТАЛЬНОЙ КОРПУС, 42 MM

GP
GIRARD-PERREGAUX
SWISS HAUTE HORLOGERIE SINCE 1791

Москва: ЦУМ; Третьяковский проезд, 7
Кутузовский пр-т, 31; Барвиха Luxury Village
С.-Петербург: ДЛТ; Сочи: г-ца «Рэдиссон Лазурная»

тел. 8 800 700 0 800

ЭКСКЛЮЗИВНО В *Mercury*

MOTOR BOAT & YACHTING

№ 6 (48) Ноябрь–декабрь 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@mby.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 [mby_russia](https://twitter.com/mby_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 Владимировна Дергачева

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

Председатель редакционного совета Зарий Черняк, e-mail: editor@mby.ru

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

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

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

Цветокорректор Дмитрий Вульфсон

Корректор Александра Ларионова

Над номером работали

Авторы

Тимур Бараев, Ник Бёрнхэм, Андрей Бордачев, Иван Голубев,
Алексей Максимов, Михаил Романов, Анастасия Сазанова,
Ксения Скрыбина, Иван Старов, Алан Харпер, Петр Шестаков

Колумнисты

Андрей Зайцев, Пол Хаурэн

Иллюстраторы и фотографы

Валери Белин, Андрей Бордачев, Джеф Браун, Ван Венсвеен,
Дмитрий Вульфсон, Алина Гараженко, Клаус Джордан, Даша Драй,
Руслан Ижаков, Том Ван Ооссанен, Гийом Плиссон, Михаил Смотров,
Евгений Филатов, Дик Холтис, Юрий Юрьев

Отдел рекламы

Директор по рекламе

Андрей Аханьков

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

Представительство журнала в Италии

Ediconsult Internazionale, Piazza Fontana

Marose 3 – 16123, Генуя, Италия.

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

Распространение и развитие

Коммерческий директор

Дмитрий Макаров, e-mail: dm@mby.ru

Тел. +7 (921) 973-87-12

PR-менеджер

Ксения Скрыбина, e-mail: ks@mby.ru

Менеджер по распространению

Светлана Михайлова, e-mail: office@mby.ru

Партнеры по распространению

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

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

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

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

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

«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.



AZIMUT
YACHTS

— 27 —
METRI



Azimut Yachts Russia

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

MOTORBOAT & YACHTING

№ 6 (48) Ноябрь–декабрь 2017

Published since 1904

Британское издание MBY

Motor Boat & Yachting, Time Inc. (UK) Ltd.,
Pinehurst 2, Pinehurst Road, Farnborough Business Park,
Farnborough, Hampshire, GU14 7BF
ISSN: 770027 178204
Tel: +44 (0)1252 555213
E-mail: mby@timeinc.com

Website www.mby.com

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

Редакция

Editor Hugo Andreae

Art Editor Neil Singleton

Production Editor Rebecca Miles

Deputy Editor Jack Haines

Technical Contributor Nick Burnham

Custom Yacht Contributor Alan Harper

Website Editor Stef Bottinelli

Издатели

Group Managing Director Oswin Grady

Managing Director Simon Owen

Publisher Gareth Beesley

Marketing Executive Amy Golby

Заказ архивных выпусков

Tel: +44 (0)1733 688 964

MBY Back Issues, Unit 6, Viking Trade Park,
Newark Road, Peterborough PE1 5GE

Стоимость: UK — £ 6.95; EU — £ 10; остальные страны — £ 15

Количество копий ограничено

www.mags-uk.com/timeinc

Тираж 35 000 экз.

Обложка Яхта Benetti Seasense на фоне работы Junita из серии
Super Models (2015) фотографа Валери Белин

Цена свободная

Журнал подписан в печать 27.10.2017

Отпечатано в Эстонии. Типография Printall AS.

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

printall@printall.ee

Time Inc.

 PRINTALL

MANCERA
PARIS



РЕКЛАМА. Товар сертифицирован, ООО «ЭЛГ», 123308, г. Москва, ул. Зорге д. 5 стр. 3. ОГРН 1167746893324 от 22.09.2016 г. МИФНС № 46 по г. Москва *Проект

MOLECULE PROJECT

ИНТЕРНЕТ-МАГАЗИН: WWW.MOLECULE.SU, ТЕЛ. +7 (495) 970-55-55

MOLECULE_PROJECT

The Definition of Luxury

Курорт Albany на Багамах
Глобальное расширение

Мы невероятно рады объявить о нашем сотрудничестве с роскошным курортным сообществом Albany, которое простирается на более чем 243 гектара на побережье Нью-Провиденс, Багамские острова. Начиная с Ноября 2017 года наша продукция будет представлена в здании Honeyscomb прямо в центре восхитительной гавани курорта, которая является эпицентром светской жизни Albany. Гавань окружена изысканными виллами и располагает в себе суперяхты до 90 метров в длину.

Партнерство Glancy Fawcett с этим уникальным местом идеально впишется в атмосферу роскошного образа жизни его резидентов.





GF GLANCY FAWCETT

GlancyFawcett
Telephone +44 (0) 161 876 5356
The Old Engine Works, 2 Lund Street, Old Trafford,
Manchester, England, M16 9NN
glancyfawcett.com



ALBANY®
BAHAMAS

НОВОСТИ

Мир яхт: факты, люди, события



Princess S78

Верфь Princess Yachts готовит премьеру новой яхты S-класса. Как и все модели этой линейки, она сочетает преимущества спортивных и флайбриджных судов: открывающийся над салоном большой люк и открытую палубу-спортбридж.

«Парадный» центральный трап с платформы в корме Princess S78 ведет в просторный кокпит, оборудованный модульной мебелью; обеденная зона, диваны и лежаки — все это может трансформироваться, образуя нужную конфигурацию. Удобное расположение камбуза на границе кокпита и салона — эргономичное решение, позволяющее к тому же получить в кокпите барную стойку. Все преимущества открытой зоны отдыха дополнены мечтой меломана — системой пространственного звучания от NAIM Audio. Финальный штрих к этому «пляжу» — опускающаяся на гидравлике купальная платформа и гараж, вмещающий тендер длиной 4,45 м. Вторая открытая зона отдыха располагается в носовой части палубы.

Здесь также есть диван, а лежаки трансформируются в дополнительные сиденья, позволяющие получить еще одну лаунж-зону, более приватную, когда яхта пришвартована в марине кормой.

Наконец, спортбридж... Согласно архитектурному типу S-класса ему полагается быть небольшим, но здесь он весьма просторный: обеденная зона, диваны, двухместный пост управления и бар.

В салоне прозрачный люк в носовой части и непрерывное боковое остекление от палубы до самого верха надстройки обеспечивают обилие света и воздуха, а лаунж-зона в центре отличается интересной асимметричной планировкой.

На нижней палубе — четыре каюты, каждая с собственной ванной комнатой, причем мастер-апартаменты выполнены от борта до борта, а две

ОСОБЕННОСТИ

- Впечатляющий дизайн
- Высокая скорость

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина
80 ф (24,66 м)

Ширина
18 ф (5,76 м)

Двигатели
2 × Caterpillar C32A
(1725 л.с.); 2 × MAN
V12 (1800/1900 л.с.)

Скорость
39 узлов

Princess S78 — новая флагманская модель S-класса верфи Princess Yachts. Сочетание преимуществ спортивных и флайбриджных яхт, роскошного интерьера и высокой скорости выглядит многообещающе



из трех гостевых кают — в формате VIP: с большими двуспальными кроватями. Отсек экипажа на двоих располагается в корме, с отдельным входом с купальной платформы. Интерьер, как всегда у Princess, фантастически элегантен: дизайнеры сделали ставку на чистые линии, приглушенные тона и натуральные материалы. Впрочем, все можно изменить в зависимости от пожеланий заказчика.

Обводы корпуса Princess S78 оптимизированы, чтобы увеличить подъемную силу, снизить сопротивление и расход топлива (его запас — 6000 л). В результате яхта довольно быстро выходит на глиссирование, а на максимуме может развивать 39 узлов.



Amico & Co

Четыре сухих дока длиной 90–170 м; краны для яхт грузоподъемностью до 835 т; огромные технические зоны...

Amico & Co одновременно может принять на рефит восемь мегаяхт длиной до 80 м

Расположенная в Генуе итальянская верфь Amico & Co благодаря огромным производственным площадям осуществляет рефит суперяхт любых размеров. В октябре верфь получила статус уполномоченного экономического оператора — Authorized Economic Operator (AEO), став первой в Италии обладательницей этого сертификата и одной из первых в мире среди компаний, специализирующихся на рефите мегаяхт.

AEO — признанный во всем мире «знак качества», свидетельствующий, что компания является надежным поставщиком международного уровня, а все бизнес-процессы эффективны, безопасны и соответствуют правилам Европейского союза.

Верфь была классифицирована как AEOF (Authorized Economic Operator — Full), что включает сертификаты AEOS и AEOS. Первый означает, что бизнес компании имеет хорошую историю по части налоговых и таможенных процедур, финансовой стабильности, профессиональной квалификации и соответствует коммерческим и транспортным стандартам. А статус AEOS в свою очередь гарантирует, что компания отвечает специфическим критериям безопасности. Для клиентов Amico & Co это еще одно подтверждение того, что их суда в надежных руках.

26

лет

Amico & Co, являясь одним из лидеров рынка, занимается эксклюзивным рефитом суперяхт

Всемирное время

В эпоху глобализации функция индикации всемирного времени становится все более актуальной. Теперь она появилась в часах одной из самых стильных коллекций марки Girard-Perregaux.

Такое обилие часовых усложнений вызвано грандиозными авантюрами. В наибольшей степени это относится к функции всемирного времени, возникновение которой связано с развитием железнодорожного сообщения, а позднее — и гражданской авиации. Марку Girard-Perregaux можно назвать пионером инноваций. Мануфактура одной из первых объединила хронограф и функцию индикации всемирного времени. Это привело к появлению аббревиатуры WW.TC (World Wide Time Control — измерение всемирного времени). Такое же название получила одна из культовых моделей марки: ее особенность — характерные заводные головки с двух сторон корпуса.

Теперь функция всемирного времени доступна и для моделей одной из самых стильных коллекций Girard-Perregaux — 1966. Несмотря на эксклюзивность, новая модель 1966 WW.TC (первая в коллекции, оснащенная этим усложнением) отличается удивительным удобством эксплуатации. Вращающийся диск с 24-часовой шкалой размещен рядом с кольцом на циферблате, которое имеет черно-белую индикацию времени суток. Настройки осуществляются при помощи двух заводных головок у отметок «9 часов» и «3 часа»: первая позволяет настроить желаемый город в положении «12 часов»; вторая служит для установки часов и минут. При этом происходит автоматическая синхронизация с вращающимся диском.

Модель 1966 WW.TC оснащена мануфактурным часовым механизмом с автоматическим подзаводом (запас хода — не менее 46 часов).



Часы дополнены черным ремешком из кожи аллигатора

Модель Girard-Perregaux 1966 WW.TC выпускается с корпусом из стали или розового золота

Часовой дом Girard-Perregaux можно назвать пионером инноваций

Помимо великолепной отделки, калибр обладает рядом других достоинств: он дает возможность настраивать время и город в обоих направлениях, что недоступно для большинства других часовых механизмов. Наконец, постоянное вращение малой секундной стрелки у отметки «6 часов» служит надежным индикатором работы механизма.

Корпус увенчан тонким полированным безелем с матовой опаловой эмалью под сапфировым стеклом; стрелки имеют характерную для этой коллекции форму листьев. Прозрачная задняя крышка позволяет рассмотреть часовой механизм с зернеными боковыми поверхностями, скошенными углами, круговым зернением и гильоше Côtes de Genève. Модель Girard-Perregaux 1966 WW.TC предлагается в двух версиях: из стали и розового золота с черным ремешком из кожи аллигатора.



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



Счастливые моменты

AMELS 

DAMEN



Новая Sonata

Суперпопулярный автомобиль Hyundai Sonata возвращается на российский рынок. Официальная презентация седана бизнес-класса в новом исполнении состоялась в сентябре, и сейчас он доступен для заказа более чем в 170 дилерских центрах по всей России.

Новая Sonata призвана развить успех предыдущих поколений модели, при этом автомобиль получил множество изменений (и весьма существенных), внесенных в соответствии с современным этапом развития философии бренда. Свежий прогрессивный дизайн воплотился в более смелом, но одновременно изысканном облике, с точно выверенными линиями и выразительными, стильными изгибами.

Hyundai Sonata обладает великолепной ходовой динамикой в сочетании с самыми передовыми технологиями безопасности. Их обширный список включает, в частности, светодиодные головные фары с динамической подсветкой поворотов DBL (Dynamic

↑
Новая Sonata
получила
множество
изменений по части
дизайна,
безопасности
и медиатехнологий

Bending Lights). Это делает управление автомобилем более простым и безопасным в темное время суток. Отдельного упоминания заслуживает система мониторинга слепых зон BSD (Blind Spot Detection) с функцией RCTA (Rear Cross-Traffic Alert) — предупреждение о перекрестном движении при выезде с парковки задним ходом.

Новая Hyundai Sonata будет обладать широким набором современных коммуникационных технологий, включая поддержку Apple CarPlay. Автомобиль оснащен Android Auto мультимедиа-системой и беспроводным зарядным устройством для большего удобства пользования смартфоном во время движения.

*В сентябре автомобиль
Hyundai Sonata вернулся
на российский рынок*



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

BORK

Коллекция Platinum



Сделано в Швейцарии

BORK

Продуманное превосходство



реклама

К хорошему привыкаешь быстро,
к превосходному — навсегда

BORK

Продуманное превосходство



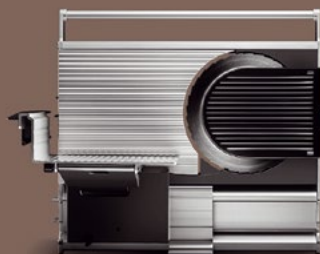
К хорошему привыкаешь быстро,
к превосходному — навсегда



Коллекция Platinum



Блендер B780



Ломтерезна Z780



Мясорубка M780



Хлебопечь X780



Ручной миксер B782



Блендер B781



Тостер T781



Кухонные весы N780



Автоматическая кофемашина Z6

КУПИТЬ

в онлайн-бутике bork.com

Тонкая штучка

Уже почти 20 лет коллекция Historiques дает новую жизнь легендарным моделям часов Vacheron Constantin, в свое время ставшим эталоном технического совершенства и художественного изящества. Ее выпускают небольшими сериями, в которых традиционные изделия часового дома обретают более современный облик.

Одно из главных мест в коллекции занимает модель American 1921, выпущенная в США в «бурные 1920-е» и завоевавшая необычайную популярность. Узнать время, не отрывая руку от руля или бросив мимолетный взгляд на часы во время важного разговора? Это стало возможным благодаря смелой идее повернуть циферблат часов по диагонали: модель изначально создавали для клиента, увлеченного автомобилями. Уникальность циферблата заключается в том, что его механизм повернут на 45° против часовой стрелки, поэтому заводная головка находится в непривычном месте — там, где у обычного циферблата отметки «1 час» и «2 часа», а малый секундный счетчик — между отметками «4 часа» и «5 часов».

Элегантность модели дополняет зернистый серебристый циферблат с черными арабскими цифрами и минутной шкалой, тонкими часовой и минутной стрелками из черного окисленного золота 18 карат и стрелкой секундного счетчика в виде крошечного жезла.

Сегодня эта легендарная модель получила еще одну уникальную особенность: впервые она выпускается в корпусе с уменьшенным диаметром 36,5 мм —



Отличительная особенность модели — необычный, повернутый по диагонали циферблат

специально для обладателей тонких запястий. Как и ее предшественница, модель Historiques American 1921—36,5 мм заключена в корпус из розового золота 18 карат, получивший форму подушки. Внутри — калибр Vacheron Constantin 4400 AS с ручным заводом и 65-часовым запасом хода.

Финальный штрих, подчеркивающий изящество модели, — темно-коричневый ремешок из кожи аллигатора с крупным узором и отделкой, выполненной вручную. Стандартная застежка имеет форму половинки Мальтийского креста — исторической эмблемы дома. Модель будет поставляться в комплекте со вторым, более женственным ремешком из красной глянцевой кожи аллигатора.





НОВАЯ **МСУ 96**
СТРОГАЯ ЭСТЕТИКА
ВЫСШАЯ ИНЖЕНЕРНАЯ МЫСЛЬ

Эстетика и инженерная мысль. Эти взаимодополняющие области кораблестроения гармонично сочетаются в концепции, разработке и создании нашей новейшей яхты. **МСУ 96**. Высокие технологии и ощущение прекрасного в мельчайших деталях.

MCY COLLECTION | 65 | 70 | 76 | 80 | 86 | **96** | 105

Cannes Yachting Festival | Genoa International Boat Show | Monaco Yacht Show

www.montecarlo-yachts.it

Dream Yachts

Royal Yacht Club, 125212 Россия Москва
Ленинградское шоссе, 39 стр.7
+7 901 180 88 00
mcy@dream-yachts.eu - www.dream-yachts.eu

Monte Carlo Yachts SpA

Via Consiglio d'Europa 90
34074 Monfalcone (GO), Italy
+39 0481 283111
info@montecarlo-yachts.it



M O N T E C A R L O Y A C H T S

Future, Classic.



Праздник со вкусом конфет

Специально к Новому году и Рождеству компания Nespresso выпустила лимитированную коллекцию кофе и аксессуаров. Эксклюзивная линейка натурального свежемолотого кофе Variations Confetto, призванная сопровождать веселье и радость зимних праздников, вдохновлена вкусами традиционных конфет, которые вызывают воспоминания о детстве.

Для разработки дизайна подарочной коллекции Nespresso объединилась с художниками Крейгом Редманом и Карлом Мейером, более известными как Craig & Karl. Дуэт использовал характерные яркие цвета и узнаваемый дизайн для создания праздничных лимитированных капсул и уникальных аксессуаров Nespresso, которые станут прекрасным подарком любителям кофе.

Капсулы с цветными полосками действительно напоминают рождественские леденцы, а сам кофе из коллекции Variations Confetto, созданный из чистой арабики высочайшего качества, приятно удивляет кондитерскими нотами. Коллекция основана

↑
Помимо кофе, в коллекцию Variations Confetto входят чашки, капучинатор, диспенсер для капсул и шоколад с малиной или хрустящей кукурузой

Капсулы коллекции Variations Confetto отличаются яркими полосками, а вкусы кофе — нотами апельсина, ванили и лакричных конфет



на сбалансированном бленде Nespresso Livanto, который сочетает арабику из Южной и Центральной Америки.

В Variations Confetto Snowball гармонируют ноты кокоса и нежность ванили; Variations Confetto Orangette раскрывает аромат апельсиновой цедры и легкие шоколадные ноты; а Variations Confetto Liquorice представляет собой интересное сочетание ароматов специй и лакричных конфет.

Любителей кофе также порадует новый шоколад с малиной или с хрустящей кукурузой и аксессуары с дизайном от Craig & Karl: капучинатор Aeroccino 3; чашки Touch Espresso и Touch Lungo из черной керамики и мягкого силикона; термостойкий стакан Touch Travel объемом 345 мл и диспенсер для хранения 15 капсул Touch Nomad — его удобно брать в поездки. А идеальным подарком для ценителя кофе станет кофемашина Expert со стильным оформлением, четырьмя вариантами объема чашки и тремя температурными режимами.

Приобрести все новинки уже можно в бутиках Nespresso и на сайте компании.

Variations Confetto: новая коллекция от Nespresso для зимних праздников





The repair and refit network®

PLEASURE IS A SERIOUS MATTER

- YACHT FACILITIES UP TO 160M+
- REPAIR & REFIT SERVICES
- PROJECT MANAGEMENT
- CLIMATE CONTROLLED PAINT SHED
- MOBILE SHIPYARD

Information: +377 97 97 02 20
services@monacomarine.com
monacomarine.com



Discovery: новые горизонты

Уже 27 лет автомобили Land Rover Discovery воплощают дух приключений. Новая модель, вышедшая в этом году, — не исключение.

Среди традиционных элементов — «ступенчатая» крыша, отличавшая все четыре поколения Discovery. Ее геометрия позволяет увеличить пространство для головы пассажиров третьего ряда сидений. Фирменная «посадка амфитеатром» (каждый ряд чуть выше предыдущего) обеспечивает отличный обзор и комфорт всем без исключения.

При длине кузова менее 5 м в автомобиле с удобством размещаются семеро взрослых. Большинство конкурентов с теми же габаритами предлагают конфигурацию сидений «5 + 2», но в новом Discovery даже сиденья третьего ряда абсолютно комфортны для людей ростом до 1,90 м.

Пятое поколение Land Rover Discovery сохраняет отличную проходимость. Дорожный просвет увеличился на 43 мм — до 283 мм, а глубина преодолеваемого брода стала больше на 200 мм и теперь составляет 900 мм. Это открывает по-настоящему широкие

внедорожные возможности и дает уверенность при преодолении водных преград и сложных участков даже неопытному водителю. В зависимости от выбранного режима система Terrain Response 2 оптимизирует ряд настроек — от чувствительности педали акселератора до алгоритма переключения передач — либо автоматически подбирает настройки, если водитель не уверен в правильности своего выбора.

И, как всегда, у Discovery великолепные буксировочные способности: масса прицепа до 3500 кг является одним из лучших показателей в классе. Зачастую основной сложностью при парковке задним ходом с прицепом становится то, что прицеп двигается в сторону, противоположную направлению вращения руля. Система помощи Advanced Tow Assist помогает справиться с этой задачей даже новичкам, автоматически подруливая автомобиль.

Новый Discovery оснащен целым рядом инноваций, впервые представленных на рынке. Среди них — интеллектуальная функция дистанционного складывания

сидений одним нажатием кнопки через приложение InControl Remote и водонепроницаемый ключ-браслет Activity Key, который позволяет не беспокоиться о ключе в экстремальных условиях и при занятиях спортом. Discovery оснащается мультимедийной системой InControl Touch Pro с 10-дюймовым сенсорным экраном. Она открывает доступ ко множеству приложений, спутниковой навигации, климат-контролю и другим настройкам автомобиля. Bluetooth уже входит в стандартное оснащение автомобиля, а модуль 3G Wi-Fi позволяет подключать до восьми устройств.

При покупке любого автомобиля Land Rover в официальных дилерских центрах России вы можете приобрести эксклюзивный «Сервисный пакет», который покрывает все обязательные базовые операции в рамках регулярного техобслуживания на 5 лет вперед или до достижения пробега 120 000 км и включает стоимость работ и запасных частей. Фиксированная стоимость пакета защищает от инфляционных рисков и позволяет сократить расходы на ТО до 50%.

REMADE IN ITALY

HIGH-END REFIT & REPAIR SOLUTIONS



AMICO & CO

amicoshipyard.com



MCY 96

На Cannes Yachting Festival роскошная новинка MCY 96 итальянской верфи Monte Carlo Yachts удостоилась высшей награды — World Yachts Trophies в категории Most Achieved. Жюри, куда входят эксперты яхтенной индустрии, капитаны и журналисты, признало MCY 96 самой передовой яхтой в размерном диапазоне от 24 до 38 м, оценив сочетание ее мореходных качеств с техническими и дизайнерскими решениями.

Главным событием вечера, во время которого проходила церемония награждения, собравшая более 1000 гостей, стал традиционный парад яхт. Перед гостями предстали лучшие новинки каннского боат-шоу, и неудивительно, что MCY 96 публика встретила овациями: это уже седьмая яхта в модельном ряду Monte Carlo Yachts и пятая, получившая награду World Yachts Trophies. В предыдущие годы премии удостоивались MCY 70, MCY 76, MCY 80, MCY 105.

«Награда за нашу дебютантку MCY 96 — радостное событие, — комментирует Карла Демария, президент Monte Carlo Yachts. — Яхте был оказан радушный прием на закрытом показе в Венеции, и нам важно, что здесь, в Каннах, такое отношение к ней подтвердилось. Мы гордимся MCY 96: выпуск этой модели открывает новые перспективы для всего бренда Monte Carlo Yachts».

5

наград

World Yachts Trophies получили в общей сложности яхты верфи Monte Carlo Yachts

По случаю официальной мировой премьеры MCY 96 в Каннах состоялся эксклюзивный прием, на котором в числе гостей был Рафаэль Надаль. Он заслуженно носит титул одного из лучших теннисистов всех времен, а на премьере MCY 96 Рафаэль впервые появился на публике после победы в Открытом чемпионате США 2017. Побывав на борту всех моделей MCY, Надаль особое внимание уделил виновнице торжества MCY 96 и флагману MCY 105.

Monte Carlo Yachts и Рафаэля Надаля связывает многое. В 2016 году он стал владельцем MCY 76 — иконы стиля в яхтенном мире и обладательницы рекордного числа разнообразных наград. Свою яхту Рафа назвал *Beethoven* и с тех пор неизменно эффектно появляется на ней в самых красивых уголках Средиземноморья, охотно позирует на рекламных фото, а в интервью часто рассказывает, какое удовольствие ему доставляют путешествия на *Beethoven*. Вполне вероятно, он неспроста присматривался к более крупным MCY 96 и MCY 105, и не исключено, что в ближайшее время мы увидим его на борту одной из них.

A male model with short brown hair and light eyes stands in a grand, marble-clad hallway. He is wearing a dark grey, belted overcoat over a black turtleneck. His hands are in his pockets. The background features green and white marble walls and a wooden door with brass knockers.


CANALI
1934



OFFICINE PANERAI

представляет три новые модели часов в оригинальной цветовой гамме: темно-зеленые циферблаты украшены светящимися бежевыми маркерами и позолоченными стрелками, а корпуса из стали или титана контрастируют с ремешками из коричневой кожи. Новинки созданы на базе исторических моделей Radiomir, Radiomir 1940, Luminor 1950.

Часы Radiomir 8 Days Titano имеют корпус в форме подушки диаметром 45 мм из матового титана с проволочным креплением ремешка и конической заводной головкой. Форма корпуса и его детали остаются неизменными с момента выпуска первой модели Radiomir в 1936 году. Матовый темно-зеленый циферблат окружен полированным безелем; на нем — малый секундный счетчик в положении «9 часов» и индикатор даты с увеличительной линзой в положении «3 часа». Детали калибра P.2002 с ручным заводом можно рассмотреть через окошко из сапфирового стекла на задней крышке корпуса. Три последовательно соединенных заводных барабана обеспечивают часам 8-дневный запас хода, а индикатор на задней крышке показывает его остаток.

Корпус новой модели Radiomir 1940 3 Days сохранил простые изящные линии коллекции Radiomir 1940: крепления ремешка плавно продолжают корпус, выточенный из цельного блока нержавеющей стали, а цилиндрическая заводная головка отмечена рельефным логотипом Officine Panerai. Диаметр корпуса 47 мм также отсылает к историческим моделям Panerai, которые создавались для спецназа ВМС Италии. Зеленый циферблат-сэндвич защищен слегка выпуклым сапфировым стеклом, а индикаторы покрыты люминесцентным составом Super-LumiNova.

Модель Luminor 1950 Chrono Monopulsante 8 Days GMT Titano представлена в корпусе диаметром 44 мм из матового титана и оснащена классическим устройством защиты заводной головки, запатентованным Panerai в 1950-е годы. Ремешок из коричневой кожи с контрастной бежевой строчкой и логотипом Officine Panerai стильно дополняет образы всех моделей, найти которые можно исключительно в бутиках Panerai.

SUNSEEKER YACHT 116

Заглядывая в Будущее



SEEK MORE





Время, назад!

Повернуть время назад — девиз RecoSMA, новейшей процедуры омоложения от сети клиник LINLINE. Сделав эту процедуру в четверг или пятницу, уже в понедельник можно вернуться в офис, спортзал и смело включать видео при звонках по Skype: никто из ваших коллег не заметит следов вмешательства. Процедура проходит абсолютно безболезненно — кожа не нагревается и не повреждается. Уникальный лазер заставляет наш организм включить механизм ускоренной регенерации, стирая морщины и неровности кожи.

Клинические исследования, проведенные в 2016 году в Париже, в университетском госпитале Henri Mondor, показали высочайшую эффективность и безопасность данного метода.

В сети клиник LINLINE проведено уже более 100 тысяч успешных процедур.

Вам, мужчины!

Еще в 2003 году компания Clarins приняла решение создавать специальные косметические средства для мужчин, а сегодня линейка ClarinsMen насчитывает 20 средств. В их основе — многолетний опыт исследований специалистов лабораторий Clarins, а в состав формул входят самые эффективные растительные экстракты.

Все средства — как для лица, так и для тела — отвечают определенным потребностям мужской кожи. Хотя она и более плотная, чем женская, тем не менее больше подвержена раздражению из-за ежедневного бритья. Эффективность этих средств доказана сериями исследований, в которых принимают участие мужчины из разных стран.

Уникальный растительный комплекс, составляющий основу всех средств линии ClarinsMen, создан на базе



трех растительных экстрактов: зубровки, галанги и портулака. Вместе они укрепляют кожу, заряжают ее энергией и смягчают. А включенный в состав дневных средств комплекс Anti-Pollution эффективно защищает кожу от негативного воздействия внешних загрязнений.

В линейку ClarinsMen входят средства для очищения, бритья и увлажнения кожи; есть серия для антивозрастного ухода; специальные SOS-препараты для мгновенного снятия следов усталости и стресса, а также средства по уходу за телом. Легкие текстуры позволяют средствам моментально впитываться, не оставляя эффекта жирной пленки и обеспечивая ощущение комфорта, а практичная упаковка гарантирует легкость в ежедневном применении, что для мужской косметики немаловажно.

Can-Am X Race

Компания Formula 7, дистрибьютор техники BRP в России, подвела итоги 8-го сезона квадросерии Can-Am, который стал настоящей проверкой на прочность — как организаторов, так и участников. Июнь в Краснодарском крае, где прошел 1-й этап, выдался дождливым, и гонка из ралли-рейда обернулась трофи-рейдом, к чему экипажи оказались не вполне готовы. Сырая погода догнала участников и на 2-м этапе серии в Марий Эл. К финальному астраханскому состязанию спортсмены смирились и уже собирались поставить на технику лебедки и запастись вейдерсами. Но опасения оказались напрасными: сентябрьская степь хоть и была непривычно зелена, но все же обошлось без засадных участков.

В трех этапах квадросерии-2017 приняли участие 117 спортсменов из 17 субъектов РФ. На этом цифровая символичность сезона не закончилась: у всех победителей квадросерии в стартовом номере присутствовала цифра «7»: № 107 — Владислав Маликов, № 277 — Владимир Лях/Виктор Шитиков, № 317 — Алина Миннахметова/Сергей Скрипка, № 476 — Ирек Миннахметов/Евгений Павлов.

Как только были вручены кубки победителям, сразу началась подготовка к следующему сезону. Зачетные классы, технические требования и призовой фонд сейчас обсуждает оргкомитет гонки. Вся информация будет представлена участникам и СМИ на пресс-конференции в декабре.



ЛУЧШАЯ МАРИНА СРЕДИЗЕМНОМОРЬЯ

Marina FRAPA

Рогозница N43° 31.8' E15° 57.8'

Марина Фрапа - лучшая
марина Хорватии!



РЕСТОРАНЫ - ГОСТИНИЦЫ - НОЧНОЙ КЛУБ - БАСЕЙН
СВАДЬБЫ - КОНГРЕССЫ - МЕРОПРИЯТИЯ - СПОРТИВНЫЙ ЦЕНТР
МАГАЗИНЫ - ПАРКОВКА - СУХАЯ СТОЯНКА - БЕНЗОКОЛОНКА

LAGUNA TRADE d.o.o. • Marina Frapa • Uvala Soline 1 • 22203 Rogoznica
Croatia • Tel: +385(0)22 55 99 00 • www.marinafrapa.hr



НОВЫЙ ПРОЕКТ

Marina FRAPA Dubrovnik

Дубровник N42° 39.5' E18° 4.9'



Все краски осени

В кафе «Гранд Европейский Экспресс» — главном кафе центрального атриума ТРЦ «Европейский» в Москве — произошло сезонное обновление меню. Наступление осени шеф-повар Алексей Гордила традиционно отмечает блюдами, ключевые позиции в которых отданы овощам, грибам, пряностям, а также актуальному сезонному мясу в разных вариациях. Правильно расставлены и акценты: здесь ягоды вяленой клюквы, тут печеные каштаны, там острый соус или даже немного водки — для яркости и настроения.

На закуску стоит заказать салат: ассорти печеных овощей с обожженными томатами и соусом бер-блан или листья шпината и рукколы с тархуном, козьим сыром, вяленой клюквой и медово-лаймовой



↑
Салат с печеными овощами, обожженными томатами и соусом бер-блан

заправкой. В роли первого блюда с успехом выступит суп-пюре из печеной оранжевой тыквы, приготовленный с добавлением сливок и сервированный кремом из сладких печеных каштанов. По итальянской традиции суп можно заменить пастой букатини алла водка: ее готовят в томатном соусе с добавлением сливок и сливочного сыра, петрушки, водки и чеснока, а сервируют с красной икрой.

В разделе основных блюд появились обжаренный на гриле цыпленок в остром маринаде, бефстроганов из телячьей вырезки с грибным муссом и картофельным пюре, неаполитанское жаркое из говяжьей лопатки в томатном соусе и рагу из ягненка с нутом, фисташками, мятой и белым вином.

Осенняя коллекция в «Гранд Европейский Экспресс» получилась колоритной, стильной и сытной. Спешите попробовать: кафе располагается на площади Киевского вокзала, на первом этаже ТРЦ «Европейский».



←
Бефстроганов с грибным муссом и картофельным пюре

Зима с Foxland

Встречать зиму стильно и модно? Это очень легко с новыми коллекциями одежды от магазинов Foxland.

Почитатели стиля авиамилитари найдут здесь эффектные брюки-карго с накладными карманами, копирующие модели для летчиков; толстовки и поло с шевронами итальянских ВВС, а также аксессуары от итальянского бренда Aeronautica Militare.

Коллекция марки Chkalov посвящена истории отечественной авиации. Все шевроны и принты несут изображения и названия крылатых машин прошлых лет.

Эргономичные модели одежды от Emporio Armani EA7 из высокотехнологичных, дышащих и водоотталкивающих материалов отлично подойдут не только для города, но и пригодятся во время лыжных прогулок, а удлиненные пуховики спасут от ветра и снега.

Магазины Foxland расположены в комплексе «Лисья нора», ТВЦ «СпортХит» и ТК «Юнимолл».



THE PRINCESS V48

EXPERIENCE THE EXCEPTIONAL®*



*Испытайте исключительное

МОСКВА, МОНАКО:
NORDMARINE
+7 495 775 11 00
info@nordmarine.ru

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
NORD STAR
+7 812 325 55 32

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:
АЛЬПИНДУСТРИЯ
+7 914 895 12 21

ХАБАРОВСК, ВЛАДИВОСТОК:
Яхт-клуб Laguna
+ 7 962 223 72 19


PRINCESS
CRAFTED IN PLYMOUTH, ENGLAND

УЗНАТЬ БОЛЬШЕ НА: PRINCESSYACHTS.COM

Astondoa в России



← Astondoa — крупнейшая верфь Испании с обширным модельным рядом

Интерьеры и планировки яхт Astondoa можно персонализировать



Одна из самых молодых компаний на российском яхтенном рынке — Aura Yachts — вновь демонстрирует серьезные намерения. Aura Yachts начала с того, что стала официальным представителем итальянских яхт Benetti, а продолжила подписанием дистрибьюторского контракта с испанской верфью Astondoa, которая почти полтора века производит моторные яхты длиной от 35 до 200 футов.

Идейный вдохновитель и руководитель проекта Алексей Петросян так комментирует это событие: «В Aura Yachts мы отлично понимаем потребности российского покупателя. Если 10 лет назад клиентам были нужны яхты только “раскрученных” брендов, то сегодня они стали гораздо более грамотными и требовательными. Именно поэтому мы заключили долгосрочный контракт с Astondoa.

Специалисты этой верфи не только обладают колоссальным опытом, но и готовы удовлетворить любое пожелание заказчиков по части персонализации планировки и интерьеров вне зависимости от размеров яхты. А сами яхты Astondoa, благодаря непосредственному участию всемирно известного дизайнера Кристиано Гатто, являются настоящими произведениями искусства».

Фитнес на плоту

Ride Wellness Club представляет функциональные тренировки Aqua Flat. В их основе — упражнения на развитие координации, баланса, гибкости, силы и ловкости. Основная часть занятия выполняется на специальном плоту Aqua Flat, лежащем на поверхности воды.

Aqua Flat — революционное изобретение, расширяющее границы фитнеса и дающее возможность проводить на воде тренировки различных направлений. Занятия получаются более эффективными и сложными за счет необходимости удерживать равновесие. При этом, благодаря своей конструкции и ширине, плот позволяет безопасно работать на нем людям разного возраста и уровня физической подготовки. Упражнения с Aqua Flat развивают контроль над телом и значительно повышают координацию. Постоянная динамика и концентрация выводят владение телом на совершенно новый уровень и вносят разнообразие в тренировочный процесс.



West Istanbul Marina

Мы работаем по-другому, мы лучше остальных!



Если вы разделяете нашу
приверженность к превосходному
обслуживанию, то
West Istanbul Marina - это подходящее
место для вас и вашей яхты.



Качественный сервис - это ключевой
принцип West Istanbul Marina.



Yakuplu Marmara Mh. Ulusum Cd. No: 28 Beylikdüzü / **СТАМБУЛ / ТУРЦИЯ**

N 40°57'46" E 28°39'49"

e-mail: marina@westistanbulmarina.com

www.westistanbulmarina.com



Резиденция на Каменном

В сентябре состоялось торжественное открытие комплекса особняков де-люкс «Резиденция на Каменном».

Этот жилой комплекс — один из самых дорогих в Петербурге — поистине уникален. Расположенный в частном парке на территории в один гектар, он включает два особняка на 18 резиденций площадью от 109 до 518 кв. м и клубный дом, где находятся лаунж-зона с камином в английском стиле и велнес-центр с крытым подогреваемым бассейном длиной 25 м, сауной, хаммамом и тренажерным залом.

Церемония открытия прошла при участии генерального директора компании-застройщика «Геофорт» Вадима Епишина, управляющего партнера компании «Engel & Volkers Санкт-Петербург» Александра Беляева и главного архитектора проекта Рафаэля Даянова. Открывая церемонию, Александр Беляев отметил: «Главной отличительной чертой этого пространства является его местоположение. Презентуя этот проект, мы возрождаем интерес к историческим местам нашего города, в частности к Каменному острову, который начал стремительно развиваться в эпоху Павла I. При его правлении на территории был введен жесткий регламент застройки, что позволило сохранить это место как оазис среди «каменных джунглей»».

После окончания официальной части гости мероприятия смогли прогуляться по парку и восхититься архитектурными решениями резиденций. Цветочные клумбы, мягкие линии дорожек, мощенных традиционной брусчаткой, плавные силуэты кустарника — все это создает атмосферу гармонии и уединения.

Выполненная в неоклассическом стиле, «Резиденция на Каменном» символизирует высокий класс. Фасады зданий облицованы юрским мрамором, общественные интерьеры с просторными холлами, хрустальными люстрами, мраморными лестницами и парадными лифтами вдохновлены лучшими образцами исторического классицизма.



В сердце Милана

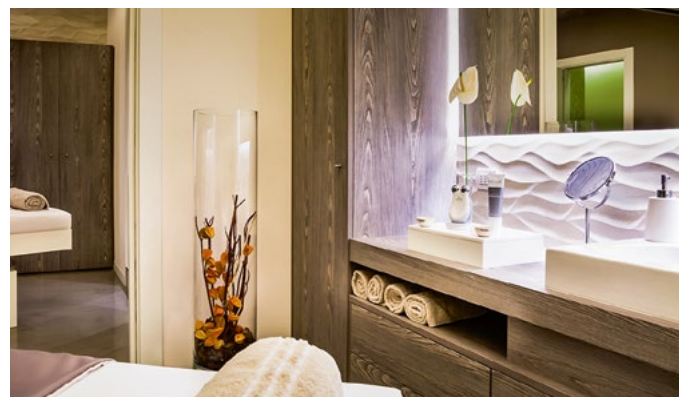
↑
Номера-люкс
выполнены в стиле
ар-деко
и украшены
драгоценными
элементами,
изготовленными
на заказ

Пятизвездочный Baglioni Hotel Carlton идеально подходит и отдыхающим, и деловым людям. Он расположен в самом сердце Милана, там, где пересекаются культура, мода и дизайн. Окна и терраса отеля выходят прямо на знаменитую улицу Via della Spiga с лучшими в городе магазинами, а совсем неподалеку находятся главный миланский собор и театр Ла Скала.

Атмосферу гостеприимства и уюта в отеле создает абсолютно всё: предельно вежливый персонал, редкая антикварная мебель, мраморная мозаика и элегантные драпировки, которыми украшено 87 номеров и сьютов, выполненных в современном стиле или в духе ар-деко. В Baglioni Hotel Carlton вы найдете исторический ресторан Il Baretto al Baglioni — излюбленное место встреч международных политиков, журналистов, модных стилистов и знаменитостей. Здесь подают легкие итальянские и средиземноморские блюда, а Caffè Baglioni предлагает гостям широкий выбор коктейлей, закусок и десертов, насладиться которыми можно в уютной атмосфере кафе или снаружи, в Giardino Baglioni.

Спа-центр отеля — Spiga 8 Spa — истинный оазис в шумном мегаполисе. Здесь используют новейшие технологии, сотрудничая с такими брендами, как Natura Bisse и NuFACE. Большой выбор процедур для лица и тела, а также самое современное фитнес-оборудование помогут поддерживать физическую форму или восстановиться после стресса. Ну а для крупных бизнес-мероприятий или частных событий в Baglioni Hotel Carlton есть конференц-зал, комнаты для деловых встреч и стильные веранды для вечеринок и приемов.

→
Спа-центр работает
не только для
клиентов отеля





100 Series Model 120

Аудиоабсолют



Система удостоена премии
«Продукт Года TOP HIGH END – 2017»
«Лучшая российская акустическая система»

SLONOV
SOUND DESIGN

www.slonovsound.ru

2500 домов!

В сентябре в комплексе резиденций HONKANOVA Concept Residence, расположенном в поселке Солнечное Курортного района Санкт-Петербурга, состоялся пресс-тур, посвященный строительству 2500-го дома Honka в России. Юбилейный дом Honka общей площадью 1080 кв. м построен по индивидуальному проекту и, как остальные дома поселка, выдержан в узнаваемом стиле HONKANOVA.

HONKANOVA Concept Residence — концептуальный проект компании Honka, демонстрирующий современные тенденции в архитектуре деревянного домостроения и дизайне жилой среды. По итогам национальной премии «Поселок года» HONKANOVA признан «Лучшим поселком класса “элит” в Санкт-Петербурге».

После экскурсии по поселку и вручения почетного знака в ресторане «Рыба на даче» состоялись фуршет и пресс-конференция с участием Александра Царева, генерального директора ООО «РОССА РАКЕННЕ СПб», эксклюзивного дистрибьютора концерна Honka в России. Кстати, сам ресторан «Рыба на даче» также построен в Сестрорецке компанией Honka и является одним из крупнейших деревянных ресторанов Европы.



Новый Land Rover Velar

Компания «Омега-Премиум», официальный дилер Land Rover, 6 октября провела в Санкт-Петербурге впечатляющую презентацию нового кроссовера Range Rover Velar. Событие прошло в не менее роскошном месте — лаунж-ресторане Budda-Bar. Помимо клиентов компании, приглашение получили и представители автомобильных СМИ Северной столицы. Для гостей была подготовлена обширная развлекательная программа, которая предварила появление самого виновника торжества. Новый Velar, построенный на алюминиевой платформе PLA D7, стал самым аэродинамичным автомобилем в истории британской марки. Подтверждением тому служат низкая линия крыши, покатоое ветровое стекло и самая оригинальная деталь экстерьера — убирающиеся ручки дверей.

Яркий образ

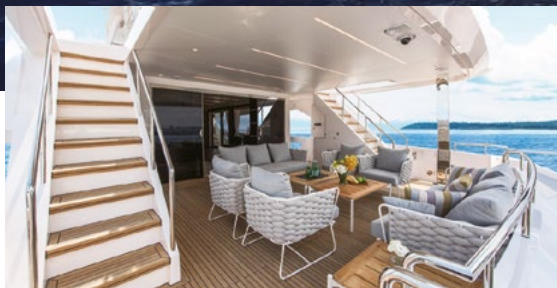
Модный дом Raschini представляет коллекцию одежды, обуви и аксессуаров для мужчин осень-зима — 2017/2018. Ее главная тема — «оригинальная элегантность»: насыщенные цвета, необычные принты и фактуры сочетаются с лучшими тканями. Широкая палитра оттенков включает классические осенне-зимние тона: бежевый, хаки, бордовый, серый, голубой и синий.

Маст-хэв коллекции — бомбер из оленьей кожи с подкладкой из кашемира, отделкой кожей крокодила и отстегивающимся воротником из бобра (ручная работа). Уникальных вещей от ведущих итальянских мастеров у Raschini всегда немало. Идеальные по крою и исполнению трикотажные изделия можно сочетать с привычной классикой или экспериментировать в casual-стиле. А традиционные шелковые и хлопковые поло выполнены и в одном цвете, и в ярких сочетаниях.

В новом сезоне не забывайте о фактурных галстуках и умопомрачительно элегантных пиджаках — однотонных и в клетку, из тонкой шерсти и льна с кашемиром. А также о легендарных сорочках Raschini: их шьют вручную по различным меркам, а ширина манжета учитывает наличие на руке часов. И, конечно, Raschini — это место, где всегда можно найти лучшие костюмы и восхитительные образцы обувного ремесла в исполнении мастеров экстра-класса.



БУДЬ ДРУГИМ HORIZON FD85



Революционный дизайн

FD SERIES | FD74 | **FD85** | FD87 Skyline | FD102

- Идеальный баланс скорости и «медленного» водоизмещающего режима
- Уникальный дизайн и инновационная форма
- На 25% больше пространства в этом размере
- Остекление во всю высоту салона
- Мастер-каюта на главной палубе и 4 гостевых каюты

**Jonacor Marine - эксклюзивный представитель Horizon Yachts
в России и Украине**

www.jonacor-marine.ru | info@jonacor-marine.ru | +7 812 702 47 70 | +7 921 961 98 24
Россия | Санкт-Петербург | Песочная набережная 18

* Верфь Horizon входит в SYBA (Международная Ассоциация Строителей Суперяхт).
В 2017 году верфь Horizon вошла в ТОП-10 верфей в мире по числу реализованных проектов
в размере более 80 футов.



Гольф под занавес сезона

В Целеево Гольф и Поло Клубе по случаю закрытия гольф-сезона-2017 прошел турнир в формате индивидуального Flag Tournament. Генеральным партнером мероприятия стал Genesis — новый премиальный автомобильный бренд, представленный линейкой полноприводных седанов Genesis G90 и G80.

На турнир зарегистрировалось 75 гольфистов. Участники показали прекрасную игру и хорошие результаты. Первое место среди мужчин занял Николай Смодлев, среди женщин — Евгения Бурундукова. Потрясающие подарки для всех победителей предоставили отели Chervo Golf Hotel and Spa, Belvedere Hotels Scuol, Beau-Rivage Palace и велнес-клуб «Чистые пруды».

Целеево Гольф и Поло Клуб прощается с гостями ненадолго, всего лишь до весны, ну а пока на территории клуба продолжает работать гостевой дом Villa Alpes с саунами, бассейном, домашней библиотекой и бильярдным залом. В зимний период будут проходить не менее интересные турниры, такие как Tseleevo Winter Open. Четыре идеально ухоженных склона для горных лыж и сноуборда, трасса для беговых лыж, катание на коньках и снегоходах в атмосфере абсолютного комфорта и отсутствия очередей подарят вам незабываемый зимний отдых.



RZR Camp

В Москве на мототреке Бурцево компания Brandt провела заключительный этап гоночной серии на мотовездеходах и квадроциклах RZR Camp 2017. Трасса была хорошо подготовлена, и все дни прошли в динамичных заездах. Перед зрителями развернулась захватывающая борьба за призовые места: участники показали свою подготовку и желание победить. Кроме тех, кто из года в год приезжает на соревнование, были и новички; для них создали отдельный класс ATV. Победитель в категории Side-by-Side Open 1000 смог самостоятельно выбрать свой приз. Им стал новый мотовездеход Polaris!

RZR Camp всегда проходит в дружеской атмосфере: здесь можно пообщаться с людьми, близкими по духу и увлечениям, интересно провести выходные. Желающие протестировали новый мотовездеход Polaris Sportsman High Lifter, а юные участники смогли опробовать детские квадроциклы.

Гоночная серия продолжится в сезоне-2018. Следите за новостями на rzrcamp.ru.



Osteria-pizzeria

В сентябре в ТРЦ «Европейский» на площади Киевского вокзала в Москве открылась Bolognetta osteria-pizzeria от создателей известных итальянских ресторанов «Семифреддо» и La Bottega Siciliana. Бренд-шефом Bolognetta osteria-pizzeria стал легендарный Нино Грациано. Обладатель двух звезд Michelin, он является бессменным бренд-шефом всех итальянских проектов ресторанной группы «Семифреддо».

А непосредственным шефом проекта стал Андреа Галли. За свою карьеру Андреа проработал в шести ресторанах с мишленовскими звездами и известен в Москве как шеф-повар, который умеет довести до совершенства самые простые и понятные итальянские блюда.

В Bolognetta osteria-pizzeria представлена классическая итальянская кухня с акцентом на сицилийскую, а также наиболее традиционные блюда на гриле, пицца и мороженое собственного приготовления.

Ресторан рассчитан на 120 посадочных мест, плюс есть комната с действующим камином. Найти Bolognetta osteria-pizzeria в огромном ТРЦ «Европейский» просто: ресторан находится на третьем этаже, рядом с кинотеатром «Формула кино Prime».



КРАСОТА —
ПОНЯТИЕ ОТНОСИТЕЛЬНОЕ

МЫ ДЕЛАЕМ ЕГО АБСОЛЮТНЫМ

Absolute 64 Fly

ИДЕАЛЬНЫЙ БАЛАНС ГАБАРИТОВ,
ЭЛЕГАНТНОСТИ СИЛУЭТА
И РАЗДЕЛЕНИЯ ПРОСТРАНСТВА НИЖНЕЙ ПАЛУБЫ



REACHING FOR THE
ABSOLUTE
IN RUSSIAN FEDERATION
www.absoluteyachts.ru



**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



Катера ХО в России

В Россию прибыли первые катера ХО DFNDR и ХО 360. Новинки доставила компания Nord Star Yachting — официальный дистрибьютор финской верфи ХО Boats. Основанная в 2009 году, ХО Boats динамично развивается и быстро набирает популярность. А выдающиеся мореходные качества ее лодок объясняют, почему модели ХО были выбраны в качестве судов поддержки на прошедшем недавно Кубке «Америки».

По мнению Дэна Коллиандера, исполнительного директора компании, сотрудничество с Nord Star Yachting обеспечит бренду новый импульс, тем более что катера ХО по многим параметрам идеальны для эксплуатации в российском климате. Модель ХО DFNDR с центральной консолью выглядит фантастически и может использоваться для отдыха во всех его вариантах, работы и т. д. Главное, что она создана для активных людей и сложных условий. Возможна установка одного или двух подвесных двигателей с максимальной мощностью до 400 л.с., при этом скорость катера составит более 40 узлов. Флагман ХО 360 — самая крупная и комфортабельная на сегодня модель ХО с двумя каютами, салоном и санузлом. Мощность двух моторов с транцевыми колонками — 600–740 л.с., скорость — 42 узла. Обе новинки бренда ХО доступны для просмотра в Москве и Санкт-Петербурге.



Fairline 33



Британская Fairline Yachts обнародовала планы по созданию нетипичной для верфи новинки: выпускающая спортивные и флайбриджные яхты длиной от 43 футов, верфь внезапно анонсировала 33-футовый экспресс-круизер типа day boat.

Эта модель знаменует начало нового для Fairline проекта F-line и будет впервые представлена публике в начале 2019 года. «Нарисовал» новинку Альберто Манчини — новый дизайнер Fairline, только что получивший на боат-шоу в Каннах титул дизайнера года (премия World Yacht Trophies).

Что интересно, на эту пока еще секретную новинку Fairline 33 верфь уже получила более дюжины заказов со всего мира. За свою полувековую историю Fairline уже строила лодки такого типа, заработав отличную репутацию, а феноменально успешное сотрудничество с Манчини вполне ожидаемо подогрело интерес.

Эта модель начального уровня может быть оборудована одним или двумя дизельными

33

фута

Когда-то британская верфь Fairline сделала себе имя на прогулочных лодках такой длины. Легенда возвращается в новом облике

двигателями Volvo Penta, а тем, кто ищет высоких скоростей, будет предложена сдвоенная бензиновая версия двигателей V8.

«Наряду с успехом новой Targa 63 GTO в Каннах и грядущей премьерой Targa 43 Open, ближайшей весной мы спешим сообщить о новой разработке Альберто Манчини, — сказал Эндрю Поуп, глава дизайн-бюро Fairline Yachts. — Модели длиной до 40 футов Fairline успешно выпускала много лет, и с этой стильной и компактной лодкой мы фактически возвращаемся к нашему наследию. У Fairline 33 будет много возможностей для времяпровождения на воде: большая открытая зона отдыха на палубе, просторная носовая каюта, инновационный откидной транец, превращающийся в купальную платформу, обилие роскошных деталей ручной работы... Это будет стильная люксовая лодка, но при этом с хорошими мореходными качествами. А традиционный дизайн Fairline получит новое современное воплощение. Следите за новостями!»

Пока известно, что Fairline 33 обойдется заказчикам примерно в £ 210 000, не считая налогов.



МОДНЫЙ ЗАГОРОД

Жить с видом на побережье, в окружении вековых сосен и в атмосфере вселенского спокойствия — заманчивая мечта. Загородный комплекс «Первая Линия», построенный группой компаний «Пионер» у Финского залива на популярном Курортном направлении, дает возможность круглый год жить на курорте.

ПРЕСТИЖНЫЙ АДРЕС

Еще в начале XX века побережье Финского залива стало центром загородной светской жизни и петербургским ответом Французской Ривьере. На знаменитых дачах петербургского курорта собирался цвет столичной богемы: Федор Шаляпин, Матильда Кшесинская, Карл Фаберже, Фаина Раневская. Сегодня жители мегаполисов по-прежнему стекаются сюда в поисках лекарства от стресса и источника свежих идей. Улучшение транспортной ситуации сделало очарование загородной жизни доступнее. До комплекса апартаментов «Первая Линия» можно добраться за полчаса от центра города по ЗСД или из отдаленных районов — по КАД.

КАК В ГОРОДЕ. ДАЖЕ ЛУЧШЕ

Благодаря развитой инфраструктуре с бассей-

нами, супермаркетами и ресторанами, Курортный район пользуется заслуженной популярностью. Сегодня его все чаще рассматривают для постоянного проживания. Городской комфорт обеспечивает инфраструктура самих комплексов, расположенных вдоль побережья. Так, в «Первой Линии» есть детские и спортивные площадки, ресторан и места для барбекю, прогулочные маршруты с выходом на благоустроенный пляж. На территории «Первой Линии» расположен оздоровительный курорт с зоной спа и салоном красоты.

На территории 4,5 га комплекса «Первая Линия» разместилось восемь четырехэтажных корпусов, где представлены одноуровневые и двухуровневые апартаменты, с одной, двумя или тремя спальнями, с открытыми бэкъярдами для семейных обедов на свежем воздухе или

просторными террасами с панорамными видами на Финский залив.

ПРИГОРОД БЕЗ ХЛОПОТ

О жизни за городом мечтают многие, но многие ли готовы взять на себя ответственность за собственный дом? Комплекс «Первая Линия» — это отличная возможность наслаждаться всеми преимуществами жизни за городом без лишних хлопот. Обслуживанием домов на его территории занимается профессиональная управляющая компания. Именно она решает вопросы, связанные с электричеством, отоплением, уборкой и сезонными работами, отвечает за безопасность и благоустройство территории.

komarovo1.ru
+7 (812) 421-68-34

ПЕРВАЯ ЛИНИЯ

APARTMENTS

Targa 46

В линейке морских внедорожников финской верфи Botnia Marin появилась модификация весьма популярной Targa 44, которую эксплуатируют в самых разных акваториях планеты: от Норвегии и Гренландии до Греции (с севера на юг), от Португалии до Японии (с запада на восток).

Потребность рынка в более крупной модели дилеры Botnia Marin, в первую очередь российский дилер — яхтенное агентство «Полярная Звезда», отмечали давно. Запрос на новый флагман был продиктован желанием многих иметь столь быстрое, мореходное и еще более вместительное судно. Но только год назад, когда владелец Targa 44 из Швеции сообщил о своей заинтересованности в такой Targa, «лед тронулся». Был подписан контракт на поставку Targa 46 Custom в 2017 году, и этим летом лодку передали заказчику.

Корпус Targa 46 на 0,75 м длиннее корпуса Targa 44 (при той же ширине). Надо полагать, матрицу Targa 44, в которой корпус изготавливают по технологии вакуумной инфузии, просто удлиннили. Чтобы иметь возможность адаптировать новый флагман линейки к пожеланиям конкретных заказчиков, для Targa 46 предлагается рубка-салон различной длины: T44 Pilothouse, T44 + 0,4 м Pilothouse и T 44 + 0,75 м Pilothouse. Заказчик волен выбрать между большой кормовой палубой/кокпитом и большой рубкой-салонem или компромиссный вариант.

Увеличение длины корпуса и надстройки подразумевает увеличение обитаемого объема при той же компоновке: носовая каюта, рубка-салон, каюта и спальное место в корме, два кокпита и флайбридж. Теперь салон стал просторнее и светлее: добавилась оконная секция с каждого борта, увеличена кормовая каюта, естественно, подрост и флайбридж.



ОСОБЕННОСТИ

- Увеличенная длина корпуса
- Большая мощность

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина
49 ф (15,11 м)

Ширина
13 ф (3,95 м)

Двигатели
2 × Volvo Penta D6-400/DPH (400 л.с.)
2 × Volvo Penta IPS600 (435 л.с.)
2 × Volvo Penta D8-IPS800 (600 л.с.)

Максимальная скорость
41 узел

В отличие от Targa 44, на этой модификации оставлен только один вариант двигателей с транцевой колонкой (2 × Volvo Penta D6-400/DPH, 2 × 400 л.с.), зато к установкам с днищевыми колонками добавлены более мощные 2 × Volvo Penta D8-IPS800 (2 × 600 л.с.), с которыми скорость достигает 41 узла.

Появление Targa 46, принятой рынком с большим интересом, идет в русле стратегии Botnia Marin на постепенное развитие флагманской модели. Сначала появилась Targa 42, за ней Targa 44, теперь Targa 46; для них применимы разные пропульсивные установки, включая водометы. Остается дожидаться, когда рынок созреет для Targa 50, и эта модель должна отражать уже не эволюцию бренда, но революцию.



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина
32 ф (9,90 м)

Ширина
12 ф (3,62 м)

Двигатели
2 × ГМ (225–300 л.с.)

Максимальная скорость
40 узлов

ОСОБЕННОСТИ

- Функциональность
- Подвесные моторы
- Малая осадка

Pacifico Adventure 99

Это новое судно в линейке прогулочных моторных катамаранов верфи «Композитное кораблестроение», спроектированное конструкторским бюро «Альбатрос Марин Дизайн». Оно сочетает высокий уровень комфорта, практическое использование пространства и мореходные обводы; подходит для выходов на дневные прогулки с возможностью комфортной ночевки на якорной стоянке. При длине 9,9 м и ширине 3,62 м катамаран вмещает до 10 человек (дневной круиз), а для ночлега

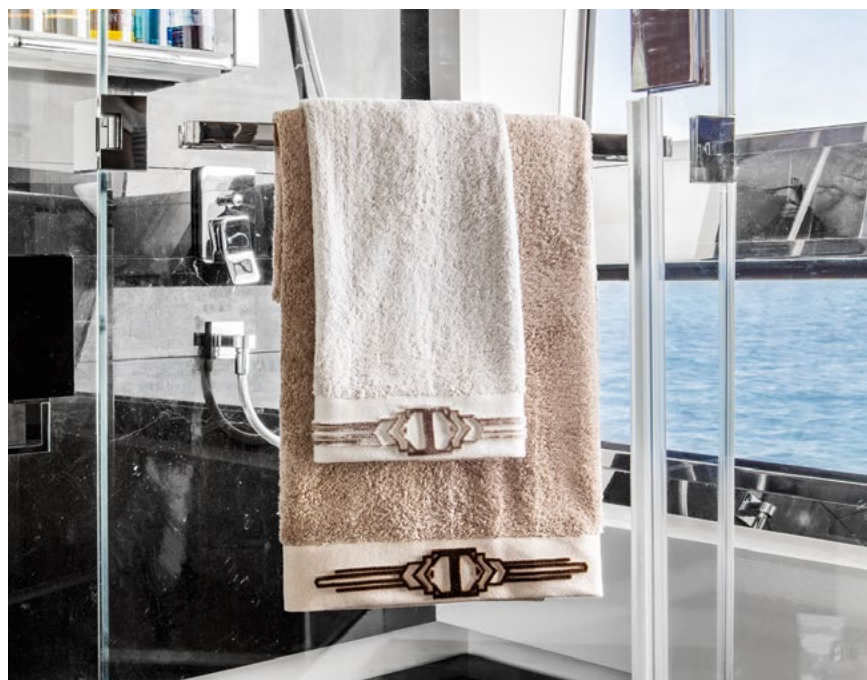
на борту предусмотрены двухместная каюта с большой кроватью и одноместная; еще одно спальное место есть в салоне. Уровень комфорта характеризуют просторный санузел с душем и полноценный камбуз. О новаторском подходе к проектированию можно судить по материалу корпуса: это углепластик на основе эпоксидного связующего. В итоге у судна небольшая масса и осадка всего 0,44 м.

В базовом варианте у Pacifico Adventure 99 на транце два подвесных мотора по 225 л.с., которые обеспечивают максимальную скорость 35 узлов. С парой двигателей по 300 л.с. можно разогнаться и до 40 узлов, а запас топлива 1200 л обещает весьма приличную дальность плавания.





Togas
HOUSE OF TEXTILES
EST. 1926



8 800 555 87 88
togas.com

BOAT & FUN BERLIN 2017

Даты:

23–26 ноября
(10.00–18.00)

Gala Night of Boats

22 ноября
(18.00–00.00)

Best of Boats Award

23 ноября
(18.30, павильон 6.2)



ФИНАЛИСТЫ BOB 2017

Best for Beginners

AMT 175 BR

Faster 625 CC

Finnmaster Husky R5

Sea Ray SPX 230

Best for Fishing

Alucat W8

Jeanneau Merry Fisher

795 Marlin

Silver Shark BRX

Wellcraft 222 Fisherman

Best for Family

Bella 620 C

Glastron GS 259

Jeanneau Leader 33

Sea Ray Sundancer 320

Best for Fun

B1 St. Tropez 6

Heyday WT-1

Invictus 370 GT

Marian Laguna 760

Nordkapp Avant 705

Parker 750/Askeladden

C76

Best for Travel

Bavaria E34 Sedan

Delphia BluEscape 1200

Fountaine Pajot MY 44

Monte Carlo 6S

На пике роста

Яхтенным выставкам, как и другим регулярно повторяющимся событиям, свойственна зависимость от многих факторов. Экономические пертурбации или подъем в масштабах стран и регионов, творческий подход или нерадение организаторов, апатия или оптимизм участников и посетителей — все это определяет успешность любого боат-шоу. Здесь всегда высока вероятность того, что «последние станут первыми» и наоборот.

Еще лет десять назад берлинская выставка Boat & Fun была сугубо региональным событием, как говорится, со всеми вытекающими. Однако за прошедшие пять лет организаторы совершили рывок и превратили ее во второе по масштабам страны боат-шоу, которое практически вышло на уровень парижской и лондонской выставок.

Естественно, у Boat & Fun Berlin, как, например, у мероприятий под флагом голландской HISWA, есть своя специализация, продиктованная спецификой окружающих столицу Германии акваторий. Но это отнюдь не означает, что в павильонах Messe Berlin собраны сугубо катера для рек, озер и каналов — здесь достаточно лодок для Балтики и других северных морей.

*За пять лет берлинская
выставка вышла
на новый уровень*

В этом году «моторная» часть экспозиции увеличится до восьми павильонов (против шести в 2016 году), где будут представлены все лидирующие европейские и американские бренды.

«Выставка находится на верном пути, — отметил Йенс Хайтеккер, директор Messe Berlin. — Мы пристально следим за рынком и принимаем во внимание все влияющие на него факторы. Именно поэтому новый формат берлинского боат-шоу был хорошо принят экспонентами, и большинство из них теперь планирует участие очень заранее».

Не в последнюю очередь популярность Boat & Fun Berlin определяют два проходящих в ее рамках события: Gala Night of Boats и церемония награждения победителей Best of Boats Award.

Первое — это праздничное открытие экспозиции, которое по сути является большой дружеской вечеринкой для участников и гостей. Накануне первого дня выставки она захватывает все павильоны, длится до полуночи и задает настроение на последующие дни.

Второе событие станет логическим завершением года работы жюри BOB Award. За это время было проведено 585 тест-драйвов яхт и катеров длиной до 50 футов, и на торжественной церемонии в рамках выставки выяснится, кто же стал лучшим в каждой из пяти номинаций. До встречи в Берлине!

КОПИЙ МНОГО ОРИГИНАЛ ОДИН



Дистрибьютор катеров Targa на территории РФ
яхтенное агентство "Полярная звезда"

+7 (812) 409-10-07

info@polarstar-nautical.ru

www.polarstar-nautical.ru

www.targa-su

**POLAR
STAR**
yachting agency



Больше, чем призвание

Немногие могут найти свое истинное призвание, но еще меньше людей готовы выйти за его пределы – так, как это сделал Константин Хабенский.

Воплощает ли он очередной образ на сцене или бескорыстно помогает людям в реальной жизни, он стремится достучаться до их сердец и затронуть чувства, ведь только так можно достичь чего-то действительно значимого. Новый Audi A8 делает все, чтобы вы могли сконцентрироваться на том, что действительно важно для вас.





ПРИНЕСЕННЫЕ ВЕТРОМ

Текст **Антон Черкасов-Нисман** Фото **Abracadabra Studio**

Есть в России поверье, что отмечать сороковой день рождения — не к добру. Но во Франции, как и в большинстве западноевропейских стран, так не считают, поэтому празднуют, причем с размахом. Вот и 40-й Каннский яхтенный фестиваль этой осенью получился особенный: организаторы позаботились о том, чтобы все составляющие грандиозного праздника присутствовали. Это и многочисленные солидные гости с дорогими подарками (читай — верфи с премьерными яхтами), и шикарный салют над акваторией Старого порта, и, конечно, особое приподнятое настроение у всех, кто приехал в Канн продавать, покупать и смотреть яхты.

НАШИ ВЕРНУЛИСЬ?

По словам российских дилеров, выставка буквально фонтанировала русскоязычными посетителями, которые были готовы покупать лодки прямо со стендов — почти как прежде! Это не преувеличение: о возвращении русских (наряду с азиатами) упоминается даже в официальном постеризе фестиваля, а значит, заме-

тили это все. Причиной такого всплеска активности может быть то, что люди устали опасаться за день завтрашний и, понимая, как быстро течет время, решили больше не тянуть с покупкой.

Есть и другое наблюдение: всех этих потенциальных покупателей объединяет желание держать свои яхты на Средиземном море или в других теплых акваториях, но никак не в России. Видимо, кто-то из них по тем или иным причинам навсегда уехал из страны, а кто-то окончательно решил, что погоды — в прямом и переносном смысле — на наших ВВП ждать не стоит.

На фоне общего роста спроса в Европе (пусть невысокого) в самом выгодном положении оказались те дилеры, кто рискнул в начале года выкупить у производителей яхты, обеспечив тем самым собственный

На эксперименты с дизайном и планировками охотно идут не только молодые верфи

ПРЕМЬЕРА!

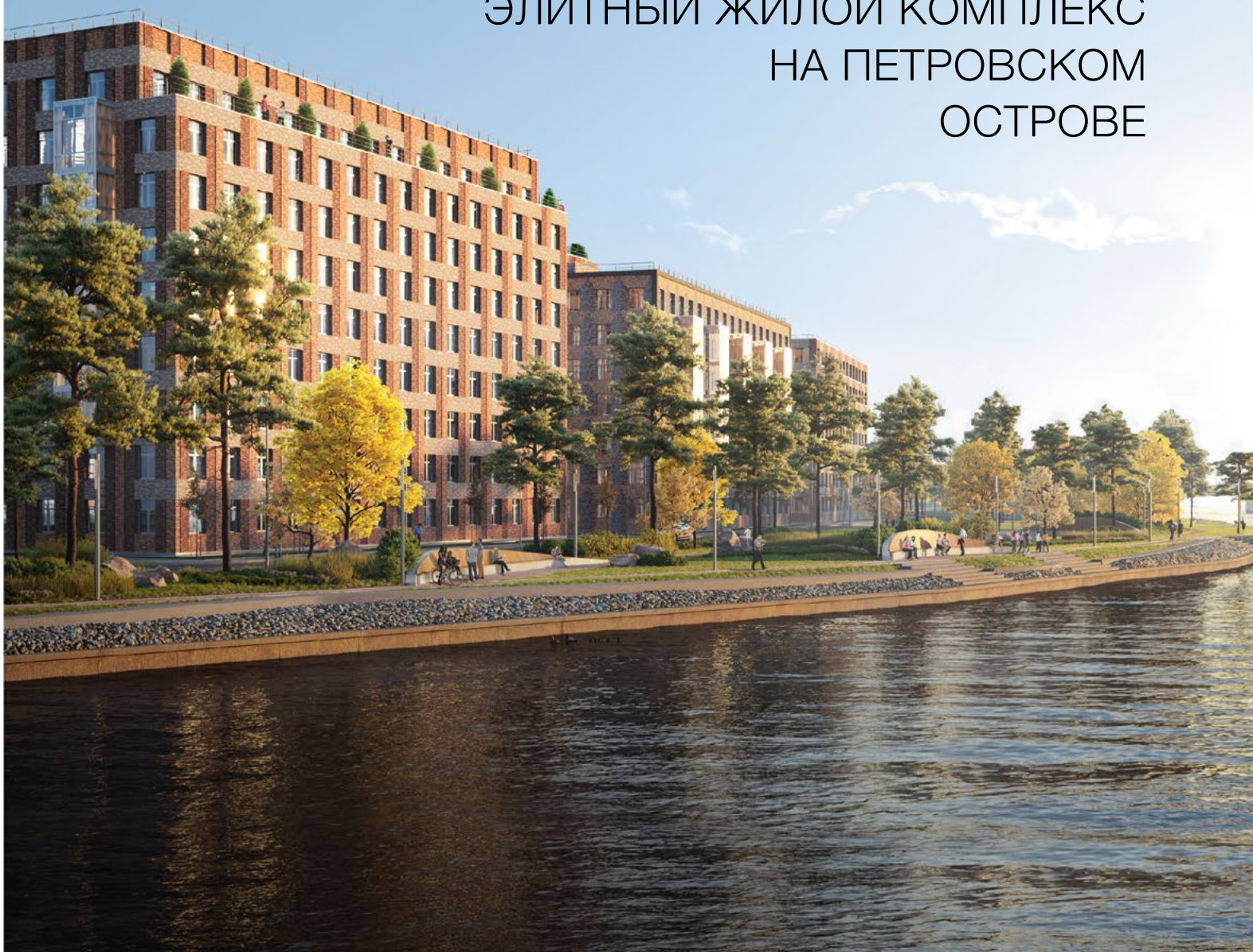
NEVA-HAUS.RU

Санкт-Петербург,
Петровский проспект, 9-11

NEVA
HAUS

ВЫ В СВОЕЙ СТИХИИ

ЭЛИТНЫЙ ЖИЛОЙ КОМПЛЕКС
НА ПЕТРОВСКОМ
ОСТРОВЕ



Санкт-Петербург, Петровский пр., д. 11 лит. А. (участок №1). Застройщик ООО "ЛСРНедвижимость - СЗ" Свидетельство № С-003-78-0109-78-260117 от 26.01.2017 выдано СРО А "Объединение строителей Санкт-Петербурга". Проектная декларация на сайте ООО "ЛСРНедвижимость - СЗ": www.lsr.ru Вся размещенная информация носит исключительно ознакомительный характер и ни при каких условиях не является публичной офертой, определяемой положениями ГК РФ, не содержит точного и полного описания и характеристик объекта, и может быть изменена. Изображения на фотографиях и рисунках могут отличаться от реального объекта.

688-88-88

LSR.RU

Строим в центре Санкт-Петербурга
с 1993 года





NEVA
HAUS
 ВЫ В СВОЕЙ СТИХИИ

NEVA-HAUS.RU

Санкт-Петербург,
 Петровский проспект, 9-11



В сердце Санкт-Петербурга



Своя набережная длиной 500 м



Свой ландшафтный парк



Идеальные квартиры

Санкт-Петербург, Петровский пр., д. 11 лит. А. (участок №1). Застройщик ООО "ЛСР Недвижимость - СЗ" Свидетельство № С-003-78-0109-78-260117 от 26.01.2017 выдано СРО А "Объединение строителей Санкт-Петербурга". Проектная декларация на сайте ООО "ЛСР Недвижимость - СЗ": www.lsr.ru Вся размещенная информация носит исключительно ознакомительный характер и ни при каких условиях не является публичной офертой, определяемой положениями ГК РФ, не содержит точного и полного описания и характеристик объекта, и может быть изменена. Изображения на фотографиях и рисунках могут отличаться от реального объекта.

688-88-88

LSR.RU

Строим в центре Санкт-Петербурга
 с 1993 года





склад. Они-то и заключали в Каннах контракты, тогда как более осторожным оставалось уговаривать клиентов подождать поставки год или полтора, поскольку график производства у ведущих верфей уже расписан до 2019 года. Учитывая, сколько действительно интересных новинок показали в Каннах в этом году, можно понять людей, которые отказывались ждать.

КУДА ВЕТЕР ДУЕТ?

Прежде всего, стоит отметить, что на эксперименты с дизайном и планировками яхт теперь охотно идут не только молодые бренды, которым необходимо завоевывать рынок, но и крупные состоявшиеся производители, когда-то опасавшиеся растерять клиентов из-за слишком смелых решений. Наглядный пример — карбоновая Azimut S7 (читайте статью в этом выпуске), и флагманская Absolute Navetta 73 с возможностью размещения на борту 10 человек (тестовый отчет вы также найдете в этом номере), и Amer 110 с четырьмя пропульсивными установками Volvo Penta IPS1200. Побывав на них, осознаешь, что инженеры с дизайнерами не топчутся на месте, а постоянно придумывают что-то новенькое.

Кроме того, все больше маркетологов понимают, что яхта — продукт эмоциональный, а не рациональный, и продавать нужно не лодки как таковые, а впечатления, эмоции, которые можно получить от владения

↑
В этом году
организаторы
выставки сократили
лабиринты между
стендами

→
Первый день
выставки с крепким
ветром участники
запомнят надолго

→
Парусную часть
экспозиции
составили
103 модели



*Индустрия постепенно
меняет старый подход
к маркетингу*



↑
Многие участники отметили высокую активность потенциальных покупателей из России

←
Самой крупной яхтой Princess в Каннах стала White Dream (35 м)

ими. Почти каждая крупная верфь теперь готова похвастаться lifestyle-видеороликами и в корпоративных журналах все меньше воспевают собственные яхты, отдавая предпочтение материалам о дизайне, моде, путешествиях и образе жизни успешных людей. Добавьте к этому популярное нынче сотрудничество с благотворительными фондами, активный кобрендинг с автомобильными марками премиум-класса — и станет очевидно, что для успешных продаж сегодня уже недостаточно козырять «широкими бортовыми проходами» и «каютами во всю ширину корпуса».

ВЕСТИ С ПОЛЕЙ

На фоне постепенной нормализации спроса на международном яхтенном рынке крупные верфи возвращаются к прежнему уровню производства и наращивают инвестиции в развитие. Так, Энтони Шерифф, председатель совета директоров Princess Yachts, сообщил, что компания вышла на уровень прибыльности и планирует интенсивно увеличивать ее на протяжении следующего года. Представленные в 2016 году модели Princess, включая V40, S65 и 30M, обеспечили компании коммерческий успех и позволили увеличить портфель заказов почти до € 750 млн. Флайбриджные Princess 55 и 62, а также спортивная S60, которые недавно дебютировали на выставках в Англии и Франции, призваны укрепить эти достижения. Кроме того, Энтони Шерифф отметил, что с владельцами компании согласован пятилетний инвестиционный план на £ 100 млн, которые с 2017 года уже начали вкладывать в производство и разработку новых продуктов.

Скоро Princess представит три новые модели: V60, V65 и S78, — причем последняя займет место флагмана в линейке круизеров Sportbridge. В конце 2018 года

АНАЛИЗ РЫНКА

Объем рынка новых прогулочных судов длиной от 2,5 м составил € 20,6 млрд (на 8,4% больше, чем в 2016 году)

Объем рынка яхт со стационарными двигателями достиг € 12,3 млрд (38% — США, 23% — Европа)

Объем рынка катеров с подвесными моторами и надувных лодок превышает € 6,2 млрд (67% — Северная Америка)

По оценкам, в 2017 году объем рынка проданных новых прогулочных судов достигнет € 22,9 млрд (ожидаемый рост 11% по сравнению с 2016 годом)

NORD STAR

YACHTING

ПРЕДЛОЖЕНИЯ, ДОСТОЙНЫЕ ВНИМАНИЯ




PRINCESS
PRINCESS YACHTS RUSSIA

КОМПАНИЯ NORD STAR YACHTING —
ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПРЕДСТАВИТЕЛЬ
PRINCESS YACHTS В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
ПЕТРОВСКИЙ ПР. 14/4
+7 812 325 55 32
WWW.NORD-STAR.COM



Реалии бразильского рынка не такие радужные, как считалось ранее

британцы выпустят еще шесть новых моделей, которые, по их уверению, не станут обычным рестайлингом прежних, но получат новые технические решения (над ними уже два года работают инженеры верфи). Они коснутся существенного повышения эффективности яхт, снижения уровня шума на борту и интегральной оптимизации характеристик корпусов. По словам Энтони Шерифа, прототип «Princess будущего» должен приступить к ходовым испытаниям еще до конца года.

Интересно, что в этот раз на выставке впервые публично прозвучала оценка перспектив бразильского рынка, на который верфи делали большие ставки после кризиса 2008 года. Практически единственным зарубежным производителем яхт в Бразилии сейчас остается Azimut Yachts, тогда как активно осваивавшие этот рынок Ferretti, Beneteau и Brunswick остановили свои заводы.

«В этом году нам снова удалось выйти там на прибыльность, — говорит Марко Валле, управляющий директор Azimut Yachts. — И здесь нужно особенно отметить, что бразильский рынок не просто сложный, а очень сложный. Со стороны может казаться, что он растет, хотя на деле происходит обратное, поэтому наша стратегия в том регионе направлена исключительно на выживание. Это пока удастся за счет соседних регионов: построенные в Бразилии лодки уходят в другие страны Южной Америки, включая Уругвай, Парагвай и Колумбию, плюс анонсированные в прошлом году модели Atlantis Verve с подвесными моторами хорошо продаются в США».



МАРКО ВАЛЛЕ,
управляющий директор
Azimut Yachts:

В Европе сейчас продается 28% всех построенных яхт Azimut, еще 25% уходит в Азию, а остальное потребляет американский рынок.



ЕДИНСТВЕННЫЕ В МИРЕ СЕРИЙНО ВЫПУСКАЮЩИЕСЯ
ГИБРИДНЫЕ ДИЗЕЛЬ-ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ ЯХТЫ



НАДЕЖНОСТЬ, РЕНТАБЕЛЬНОСТЬ И ЭФФЕКТИВНОСТЬ У ВАС НА СЛУЖБЕ



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

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

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



← Праздничный торт на гала-вечере соответствовал значимости события!

Среди событий в сегменте тендеров стоит упомянуть анонс концепт-линейки eJET, которая родилась в результате кооперации компании Avon (входит в состав Zodiac Nautic Group) и немецкого производителя яхтенных электрических пропульсивных систем Torqeedo (вскоре после выставки его купила Deutz AG). В основу будущих моделей eJET положен электромотор мощностью 80 л.с. и блок аккумуляторных батарей (32 кВт·ч) последнего поколения, которые используются в автомобилях BMW i3. На предварительных тестах прототип отработал полтора часа в среднестатистическом режиме и показал максимальную скорость 26 узлов. Разумеется, по автономности электрические тендеры еще долго будут отставать от обычных, но основным преимуществом остается то, что им не требуется дозаправка жидким топливом, а значит, опасность пожара на борту яхты сводится к минимуму.

ХОРОШО БЫЛО ВСЕМ

На фоне сообщений о премьерах и событиях Каннского яхтенного фестиваля как-то терялась информация о том, насколько он выгоден для самого курортного города и его окрестностей. Организаторы решили подсчитать это с помощью разработанного UNIMEV (Union Française des Métiers de l'Événement) калькулятора и получили следующие результаты:

- € 58 млн составил общий оборот;
- € 37 млн пришлось на туристический сектор (€ 11 млн — отели; € 5,6 млн — рестораны; € 4,7 млн — магазины, остальное — местный и международный транспорт);
- € 21 млн — организаторы и обслуживающие выставку компании.

Есть основания полагать, что эта статистика добавит всем оптимизма и в следующем году фестиваль побьет все свои былые рекорды! **МВУ**

50
ТЫСЯЧ

человек посетило
40-й Каннский
яхтенный
фестиваль в этом
году



MEYER
trousers for a perfect fit*

Центральные магазины в СПб:

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

Адреса других магазинов
на сайте www.diplomatman.ru
(812) 313 6006

Коллекция брюк Meyer, Германия, в магазинах DIPLOMAT
* Брюки с идеальной посадкой

МУЖСКАЯ ОДЕЖДА ИЗ ЕВРОПЫ
DIPLOMAT
MENSWEAR

Высокая начальная
остойчивость и минимальная
качка в шторм — понятия,
напрямую не связанные

МОРЕ волнуется раз...



**АНТОН
ЧЕРКАСОВ-
НИСМАН** —
о том, на каких
судах легче всего
переносить качку.

Весной мне довелось совершить короткую, но увлекательную прогулку по реке Лек в дельте Рейна на борту яхты Moopen 85 *Nickeline*, построенной в далеком 1987 году. Эта классическая модель останется в истории голландского судостроения по двум причинам.

Во-первых, точно такая лодка была в свое время у принца Нидерландов, а во-вторых, именно ее журналисты впервые окрестили карманной суперяхтой. По крайней мере так утверждает бессменный владелец и директор верфи Эмиль Бильтерийст, с которым у нас состоялся интересный разговор, пока *Nickeline* плавно скользила по телу полноводной реки от одного пасторального пейзажа к другому.

Началось с того, что Эмиль — конструктор-судостроитель по образованию — рассказал о том, почему большое удлинение корпуса судна благоприятно сказывается на его ходовых качествах. Знание это не новое, и так называемый Enhanced Length Principle (термин, принятый на верфи Moopen) давно используют при проектировании коммерческих судов

водоизмещающего типа. Сводится этот принцип к тому, что корпус в носу и в корме удлиняют, а полученный дополнительный объем не занимают грузом или оборудованием. В итоге соотношение длины и ширины корпуса повышается, и за счет относительно длинной ватерлинии судно идет быстрее («длина бежит»). Кроме того, как считает Бильтерийст, момент инерции такого судна меньше по сравнению с полностью загруженным, а значит, качка должна переноситься комфортнее.

Для него, человека с инженерным, и уж тем более судостроительным, образованием, такая зависимость очевидна, а как быть обычным людям, выбирающим себе прогулочную яхту?

«Часто заказчики приходят к нам на верфь и говорят: «Хотим максимально устойчивую яхту», — рассказывает Эмиль Бильтерийст. — При этом они полагают, что качка в море у такого судна должна быть минимальной, дабы пассажиры не страдали от морской болезни. Но, как правило, они не осознают, что высокая начальная устойчивость и минимальная качка в шторм — понятия, напрямую не связанные.

Лучший пример максимально устойчивого судна — это плот или катамаран: его сложно перевернуть, и в шторм на нем действительно комфортно. Но едва появляются волны, их воздействие на чрезмерно устойчивый корпус приводит к крайне резкой бортовой или килевой качке с малой амплитудой. Именно поэтому катамаран в штормящем море — не самое комфортное место!»

Естественно, говоря о качке, надо принимать во внимание соотношение размеров и формы корпуса судна, высоты и длины волн и понимать, что восприятие качки весьма индивидуально.

А на какой яхте качка переносится легче всего? Как ни парадоксально, на той, чей корпус обладает не столь высокой (разумеется, при обеспеченной безопасности) статической устойчивостью и не так сильно сопротивляется энергии волн. Приводим успокоителей качки (стабилизаторов) на таком судне необходимо значительно меньше энергии, чтобы компенсировать колебательные движения корпуса на волне.

«Знаете, почему у *Feadship* получаются такие комфортабельные в плане качки суперяхты? — добавляет Эмиль, когда *Nickeline* швартуется напротив эллингов Moopen, в одном из которых сейчас достраивается новая модель *Martinique*. — Потому что они стремятся создавать крупные лодки, но ограничены шириной мостовых пролетов, где осуществляется проводка в открытое море. В итоге приходится конструировать длинные и узкие корпуса».

Поэтому в следующий раз, когда продавцы катамаранов будут увлеченно рассказывать вам про непревзойденную устойчивость и комфорт своих судов, вспомните, что даже плот не есть панацея от качки! **МВУ**



The logo for boot Düsseldorf is a circular emblem. It features a dark blue upper half with the word "boot" in white lowercase letters, and "Düsseldorf" in smaller white lowercase letters below it. The lower half of the circle shows a stylized, light blue wave pattern.

boot
Düsseldorf

PLAY NOW

20. – 28.1.2018

The background of the entire poster is a photograph of a sleek, white speedboat with a dark hull, moving across a blue body of water. Two people are sitting on the deck of the boat. The boat is leaving a white wake behind it. In the distance, a hilly coastline is visible under a clear sky.

360° watersports experience
boot.de

000 «Мессе Дюссельдорф Москва»
119021 Москва_ ул. Тимура Фрунзе_ д. 3, стр. 1
Тел.: +7 (495) 955 91 99 #202, 648
E-mail: PikulevaE@messe-duesseldorf.ru
www.messe-duesseldorf.ru



scan
and
watch



Messe
Düsseldorf

Если вы понимаете историю, если любите корабли, то слова «обогнуть мыс Горн» значат для вас много.
Сэр Питер Блейк, яхтсмен

НА КРАЮ Огненной Земли



ПОЛ ХАУРЭН:
Что испытывает человек, мечтавший побывать у мыса Горн и реализовавший эту мечту.

Обогнуть мыс Горн я мечтал лет десять или больше. Все началось, когда я читал о Патагонии и думал: «Если я когда-нибудь отправлюсь туда, почему бы не обойти вокруг мыса Горн?» Я узнал об этих местах все, что можно, и понимал, насколько там опасно: порой условия таковы, что выжить трудно. Прибыв в Пуэрто-Уильямс, я поговорил со многими моряками, которым уже довелось обогнуть мыс Горн, и неизменно получал один совет: «Делай свои дела и проваливай».

В месте слияния Тихого и Атлантического океанов погода настолько переменчива, что никто не возьмется предсказать, что может случиться. Итак, я оформил выход в море своей моторной яхты *Argo* (Outer Reef 880) у «Армады» — так называется чилийская береговая охрана; погодный планировщик позволил высчитать подходящее «окно» — и мы отправились в путь.

Мыс Горн находится примерно в 90 милях к югу от Пуэрто-Уильямса. План был дойти до Калета Мартиал — бухты в нескольких милях по пути, заночевать там на якоре и с утра отправиться к мысу Горн. На под-

ходе к Калета Мартиал меня уже обуревал шквал эмоций: тревога относительно перехода, облегчение, что мыс Горн наконец уже близко, и восторг, что мы идем туда, где мало кто побывал

из яхтсменов. Голова была забита вопросами: как поведет себя океан, когда мы обогнем мыс, готовы ли к этому команда и лодка и что, черт возьми, вообще я здесь делаю? Мои друзья видели перед собой человека угрюмого и озабоченного и недоумевали, чего это я не улыбаюсь. А с чего улыбаться: выслушав кучу историй о затонувших здесь кораблях, я совершенно не хотел пополнять собой статистику.

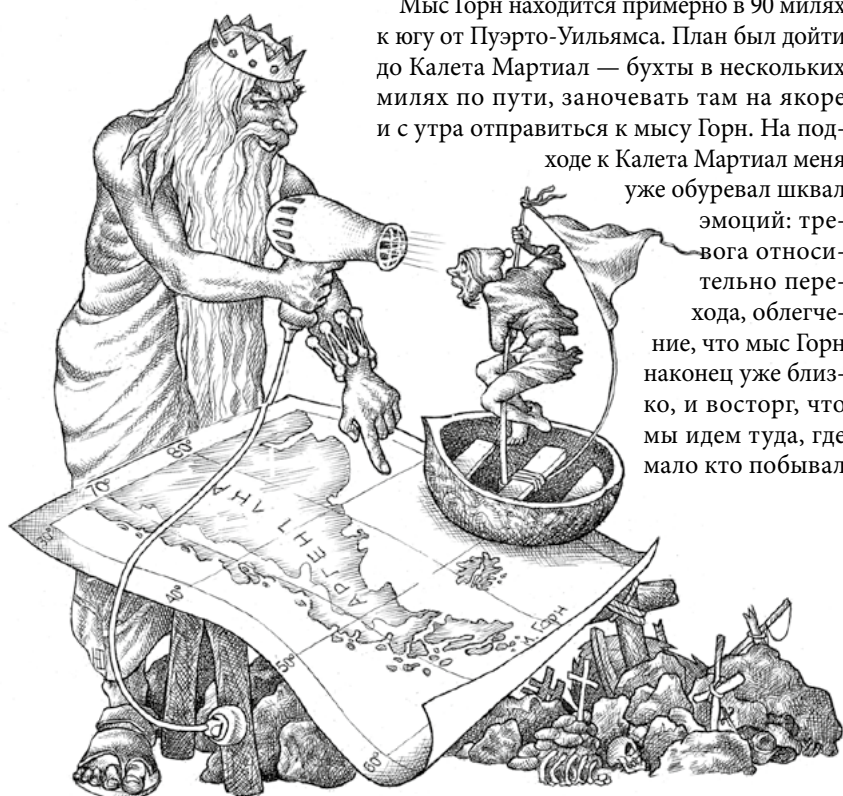
Мы поднялись с первыми лучами солнца, и, когда подошли к северной стороне мыса Горн, я увидел пустынный каменистый остров, из-за ветров полностью лишенный растительности. Он словно говорил: «Ну давай, лох, сейчас я тебе покажу, что такое настоящий яхтинг».

Продвигаясь на запад, я стал замечать, что океанская зыбь становится рваной, а ветер перешел за отметку 30 узлов: правда, для мыса Горн это все равно что легкий весенний бриз. Повернув к югу, мы тут же попали в кипящий котел, где смешиваются два океана, — это их сила раздробила скалы мыса Горн. После поворота на восток уже никакие маневры не помогали удержать *Argo* от беспорядочного рыскания. Не знаю, какой высоты были волны, но стабилизаторы на борту работали непрерывно. Потом мы прошли высокие утесы мыса, которые хорошо известны по фотографиям и так явно демонстрируют невероятную мощь матери-природы. А свернув на север, увидели знаменитый маяк и бухту, где собирались остановиться. Отдать там якорь было нельзя, но по крайней мере это было бы укрытие...

Тут Посейдон, видимо, обратил свой взор на *Argo* и решил: «Ну все, хватит с вас, заслужили передышку». И действительно, едва мы вошли в залив, океан успокоился, как и ветер. Спуская на воду тендер, я вспомнил совет моряков: «Делай свое дело и проваливай».

По шатким ступеням мы взобрались на вершину острова, где встретили офицера «Армады». Он с семьей по долгу службы должен был провести на этом пустынном острове год. Я подумал: «Что это? Безрассудство или самоотверженность, которые мне не понять?». Офицер еще раз напомнил нам о суровой и непредсказуемой погоде этих мест — несколько дней назад ветер здесь достигал 175 миль/ч. Мы прошли по острову, с трепетом бросая взгляд на многочисленные мемориалы, посвященные морякам, расставшимся здесь с жизнью. А потом, покинув мыс Горн, отправились обратно, в безопасные воды Пуэрто-Уильямса.

Вспоминаю свои ощущения того дня: казалось, будто на мне возили мешки до полного изнеможения. Было ли тому причиной все, что я читал о мысе Горн, предупреждения моряков, мемориалы, напоминающие о погибших здесь кораблях, или просто усталость от пройденного пути? Не знаю, и, наверное, это неважно. Я обошел мыс Горн и сейчас возвращаюсь домой, побывав рядом с настоящим чудом природы, которое не многие яхтсмены когда-либо видели или увидят. **MBY**



• ОТЕЛЬ | HOTEL | 宾馆 • СПА | SPA | 温泉浴场 • РЕСТОРАН | RESTAURANT | 餐馆 •



**БАНЯ
ПО-ЧЕРНОМУ**

Russian traditional
bath in black

黑式桑拿

**БАНЯ
ПО-БЕЛОМУ**

Russian traditional
bath in white

白式桑拿

**ПАРЕНИЕ В ЧАНАХ
НА КОСТРЕ**

Steaming in a tub
on a fire

大桶的洗蒸汽澡

**СПА-
ОТЕЛЬ**

Bali Villas

温泉浴场宾馆

**НАЦИОНАЛЬНАЯ
РУССКАЯ КУХНЯ**

Ethnic Russian cuisine

传统俄罗斯桑拿

Раньше на Сардинии разрешение на ловлю тунца получали лодки под любым флагом, сегодня — только под европейскими

ТУНЕЦ — своими руками



АНДРЕЙ ЗАЙЦЕВ,
яхтсмен, рыбак
и владелец
московского
ресторана
«Пескаторе» —
о том, как ловят,
разделяют
и готовят тунца.

Тунец сегодня не диковина: подают его везде. Но такого тунца, какой периодически бывает у нас в ресторане, в любом другом месте так просто не закажешь. Его покупают специально для нас и доставляют самолетом на следующий день — целиком, в большой пенопластовой коробке.

Разделяем мы его вдвоем с поваром прямо в зале. Это целый спектакль и каждый раз особое событие. Во-первых, рыба свежайшая, во-вторых, мы берем лучшего из тунцов — blue fin — и только из Японии, хотя вообще-то тунца ловят в разных местах. Именно из такого получаются блюда, которых нет в обычном меню: их просто нельзя приготовить из стандартного, уже разделанного тунца шоковой заморозки, — только из охлажденного.

Тот, кто разбирается в говядине, знает, что такое «стейк мясника»: полоска диафрагмы, мягкая и сочная, которую мясник при разделке часто забирает себе. У тунца тоже есть части, как правило, у разделанной рыбы отсутствующие. Например, щеки — треугольники на стыке головы и хребта; их готовят только для своих. Или другой пример: даже при профессиональной разделке невозможно вырезать нежную мякоть между ребер — я ее сама собираю ложечкой. Таким образом, из целой рыбы получается тар-тар человек

на десять; его не надо ничем заправлять, кроме перца, оливкового масла и соли. Фантастика!

Если такого тунца под рукой нет, остается его поймать с лодки, что я сам часто делаю на Сардинии. Но важно соблюдать закон. Например, в этом году брать тунца было нельзя — только ловить и отпускать. А вообще, есть период, когда открывают квоту на любительский вылов. О каждом пойманном тунце следует докладывать властям: сообщить вес (особей весом меньше 50 кг нужно отпускать), длину (не менее 1,7 м) и порт, куда направляется ваша лодка, — специальная служба может приехать и проверить сведения. Как только квота исчерпана после сообщений разных людей, рыбалка закончена: кто не успел, тот опоздал.

Раньше на Сардинии разрешение получали лодки под любым флагом, сегодня — только под европейскими. Может случиться и так, что на следующий год разрешение дадут только лодкам под итальянским флагом, так что проверяйте информацию. Но если воды нейтральные, то ловить можно.

Не жадничайте, отпускайте: достаточно обрезать леску — тунцу это не повредит. Мы используем современные американские снасти: сплав, из которого сделаны крючки, растворяется в соленой воде или внутри рыбы. Единственная тонкость: тунец, особенно большой, сопротивляется до последнего и может обессилеть. Если его не реанимировать, он может не выжить. Мы держим его на воде, пока он не начнет шевелить хвостом и дышать жабрами; потом он вырывается и уходит на глубину.

Если вы берете тунца, с ним важно правильно обойтись: сделать надрезы под жабрами и около хвоста, чтобы слить кровь. После этой процедуры тунец должен быть розового цвета, без темных участков, которые употреблять в пищу нельзя.

Учитывая вес трофеев (нам попадались экземпляры до 270 кг), возникает вопрос: нужна ли специальная лодка и оборудование или можно ловить с яхты? У нас рыбацкая лодка с креслом, но мы ловим стандартно, с поясом, а из воды рыбу поднимаем багром с тросом, хотя иногда для этого нужны пятеро. Вариант проще — не столь крупные особи семейства, бонито или алаунга (самые быстрые из тунцов, их узнаешь по длинному плавнику), которых ловят методом троллинга. Эта рыба не вырастает крупнее 20 кг и берет на поверхности. И самое главное, на нее нет квот, даже лицензия не нужна. Так что можете спокойно ловить прямо с яхты из расчета: одна рыба на одного рыбака. **МВУ**



СПЕЦПРЕДЛОЖЕНИЕ ДО 30 НОЯБРЯ

VELVETTE V33 INTELLIGENT

Длина 10,1 м | 10 пассажиров | Скорость 82 км/ч | Гарантия 3 года



~~8 048 850 P.~~
7 348 950 P.

V16 PRIME



~~458 850 P.~~
418 950 P.

V18 PRIME



~~528 850 P.~~
481 950 P.

V20 IMAGE



~~883 850 P.~~
733 950 P.

V23 ACTIVE SEDAN



~~1 723 950 P.~~
1 573 950 P.

V24 EUPHORIA



~~1 723 950 P.~~
1 573 950 P.

V27 NGT



~~4 598 850 P.~~
4 198 950 P.

V29 ENVY



~~5 748 850 P.~~
5 248 950 P.

V41 EVOLUTION



~~11 498 850 P.~~
10 498 950 P.



8 800-707-17-99
+7 (843) 227-52-28



www.velvette.ru

sale@velvette.ru



Velvette Marine



velvettemarine

0+

MYS 2017: ИТОГИ

Текст Антон Черкасов-Нисман Фото Алина Гараженко, Superyacht Life Foundation





Начнем с простого и самого важного: очередная «гибридная» выставка Monaco Yacht Show 2017 прошла более чем успешно. Почему «гибридная»? Потому что это одно из немногих событий мирового масштаба, где на одной площадке происходит эффективное B2B- и B2C-взаимодействие. Почему успешно? Ответу фактами из официального пресс-релиза: 125 суперяхт, 36 400 посетителей, 160 SUPERVIP-клиентов, которые воспользовались эксклюзивной программой Sapphire Experience и для которых в общей сложности было назначено почти четыре сотни встреч. Где еще одновременно собирается столько миллиардеров?!

*Monaco Yacht Show —
уникальная «гибридная»
выставка мирового уровня*



Распределение производства суперяхт по странам (регистрационные тонны, %)



По данным компаний Deloitte и Nautica Italiana

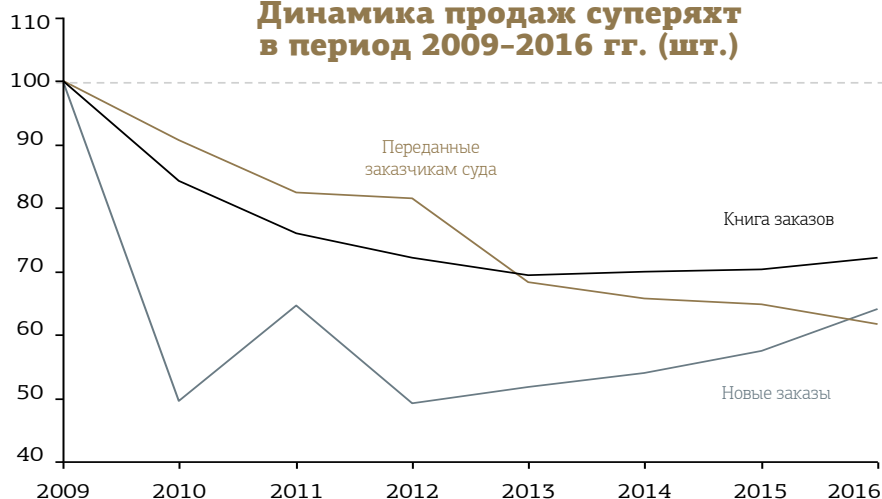
Пришедший на показ флот стал в среднем длиннее и моложе. Среднестатистическая яхта-участница выросла до 40 м, а возраст каждой второй лодки не достигал и двух лет. Очередной раунд рокировок выставочных зон разрядил напряжение, вызванное вынужденным разрастанием экспозиции в сторону набережной Ранье III, и откровенно недовольных топографией выставки людей в этом году было существенно меньше. Ситуацию спасли три «королевы» MYS 2017: *Feadship Aquarius*, *Oceanco Jubilee* и *Lürssen Areti*, ошвартованные в «дальнем углу»: ради того чтобы оказаться рядом с ними, посетители с энтузиазмом шли на большой круг. По пути, кстати, встречалось много интересного: вертолеты, мини-субмарины, «вертомотиль», подводные беспилотники и «автомобильная палуба», где, помимо современных суперкаров, стояли раритетные модели *Cobra*, *Shelby* и *Mercedes-Benz*.

За четыре дня в порту Эркуль отгремело более 150 вечеринок, но, к счастью, ни одной грозы. Ну а количество эпизодов деловой программы и представленных новых проектов подсчитать трудно. Организаторы выставки особо отметили рост числа потенциальных покупателей из России и США, что подтверждают и топ-менеджеры верфей.

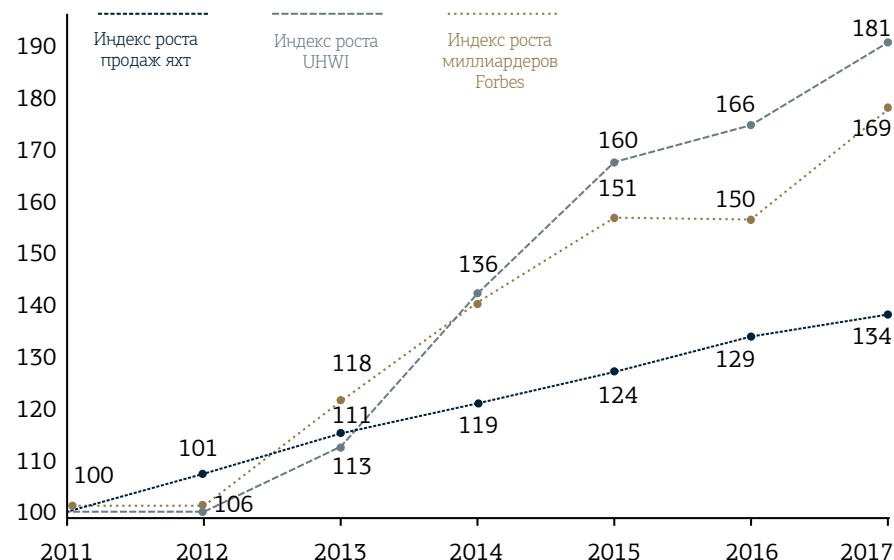
«Сейчас растет не только рынок США, куда мы недавно продали несколько яхт, но также России, где у нас всегда было много лояльных клиентов, для которых важно получить качественную яхту в срок», — заявил

Негативный имидж может быть одной из главных причин стагнации рынка

Динамика продаж суперяхт в период 2009–2016 гг. (шт.)



Динамика роста UHWI и продаж суперяхт, %





SEAXPLORER 95

НАСТОЯЩИЙ ЭКСПЛОРЕР

Настоящий морской кроссовер с эксклюзивностью суперяхты и надежным дизайном, первый DAMEN SeaXplorer строится сейчас и будет спущен на воду в 2019 году. Узнайте, что такое настоящий эксплорер с нашей линейкой роскошных экспедиционных яхт SeaXplorer: не имеющая аналогов автономность хода в течение 40 дней в любой точке земного шара и соответствие Международному кодексу для судов, эксплуатирующихся в полярных водах (категория Б)



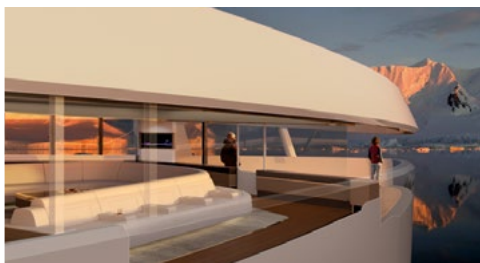
Зайдите в самые захватывающие бухты, как можно ближе к дикой природе, являясь полностью экипированными и находясь в безопасности.



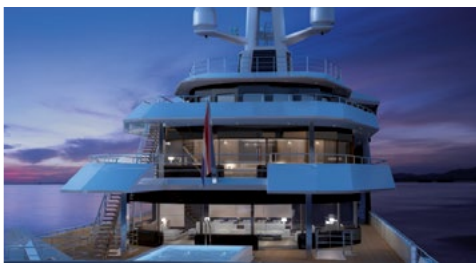
Вертолет с максимальным запасом хода, оснащенный всем необходимым для занятия хелиски, с вертолетной площадкой и ангаром.



Новый SeaXplorer 55 будет показан на Monaco Yacht Show в сентябре 2017 года.



Наслаждайтесь великолепными видами из панорамного лаунджа и открытого наблюдательного пункта в носовой части корабля.



Никаких компромиссов в роскоши и комфорте, от тропиков до заполярья, при этом полное соответствие стандартам суперяхт.



Куда бы вы ни собрались, высококлассный SeaXplorer 100, оставляет самые незабываемые впечатления.



В этом году пришедший на выставку флот стал в среднем длиннее и моложе

на пресс-конференции Артур Брауэр, генеральный директор Heesen Yachts.

Доказательством этих слов выступает и «мобильный десант» Feadship, который вместе с дизайнером Эспеном Ойно улетал в Монако не откуда-нибудь, а из аэропорта Шереметьево...

«Мы теперь разве что не живем в Москве, — пошутил при встрече Бас Недерпельт, коммерческий директор De Vries Scheepsbouw. — Российский рынок снова на подъеме».

Казалось бы, эта тенденция должна подогреть оптимизм, но крупные игроки озабочены более серьезной и глобальной проблемой, нежели привлечение заказчиков из той или иной части планеты. По данным Boston Consulting Group, в 2017 году число ультрабогатых людей (UHNWI) выросло на 5,3%, что совершенно не отразилось на продажах суперяхт. Объяснить это отказом от классической модели владения дорогим прогулочным судном в пользу чартера нельзя, а одной из основных причин такого рассогласования может являться... негативный имидж существующих владельцев.

По словам учредителей Superyacht Life Foundation, презентация которого состоялась за день до открытия выставки, они ежедневно сталкиваются с тем, что люди воспринимают владельцев суперяхт через призму не самых лучших стереотипов, поголовно считая

Статистика рынка яхт длиной свыше 30 м 2017 г.

Объем рынка составляет € 2,8 млрд (92% — моторные суда)

Портфель заказов включил 314 судов, 291 из которых моторные (рост по сравнению с 2016 г. — 10,2%)

Заказы моторных суперяхт на 82% относятся к судам с умеренной скоростью; 10% из них — яхты нишевых сегментов (эксплореры и суда поддержки)

Заказы итальянских верфей на 49% состоят из моторных яхт (34% в пересчете на вместимость)

Брокеражный рынок 2016 г.

Объем рынка достиг € 2,1 млрд, продано 227 судов

Сделки составили 43% общего числа яхтенных контрактов

Моторные яхты занимают 90% рынка (63% из них в диапазоне 30–40 м)

По данным компаний Deloitte и Nautica Italiana

↑
Члены совета Superyacht Life Foundation (слева направо):

Майкл Бремман
(директор по продажам Lürssen Yachts);

Карлос Видуэйра
(управляющий директор Rybovich Marina);

Лючия Беллини
(директор по маркетингу и PR Benetti);

Фарух Нефзи
(директор по маркетингу Feadship);

Тео Хонинг
(генеральный секретарь SYBAss);

Чарли Маккарди
(генеральный директор Informa Exhibitions, организатора MYS)



УЮТНЫЙ ИТАЛЬЯНСКИЙ ДОМ, КУДА ХОЧЕТСЯ ВЕРНУТЬСЯ

**Итальянцы знают толк не только в регатах, но и в тихих гаванях.
Флагман итальянской сети в России, Domina St. Petersburg 5* умело обволакивает
уютom – в самом сердце Северной Венеции.**

Яхтсмены бывают разные. Но любовь к аристократическому спорту, драйв и тяга к открытию нового скрепляют прочнее кровных уз. Эти ценности со всей присущей итальянцам страстью разделяют отели Domina. Поэтому среди постоянных гостей Domina по всему миру немало яхтсменов... если они случайно оказались в городе без лодки.

Постоянный участник рейтинга TripAdvisor «ТОП-10 Luxury Hotels of Russia», истинный «итальянец» расположен в Северной Венеции с неприкрытым шиком: разумеется, у воды. У причала на набережной Мойки, 99, в шаге от Исаакиевского собора, можно швартоваться прямо напротив элегантного особняка XIX века. Вот вы и дома.

Добро пожаловать в харизматичный мир пяти измерений Domina. Семья, Романтика, Приключения, Фантазия и Природа – в концепции каждого номера отражена философия разных образов жизни. И двух одинаковых номеров не найти.

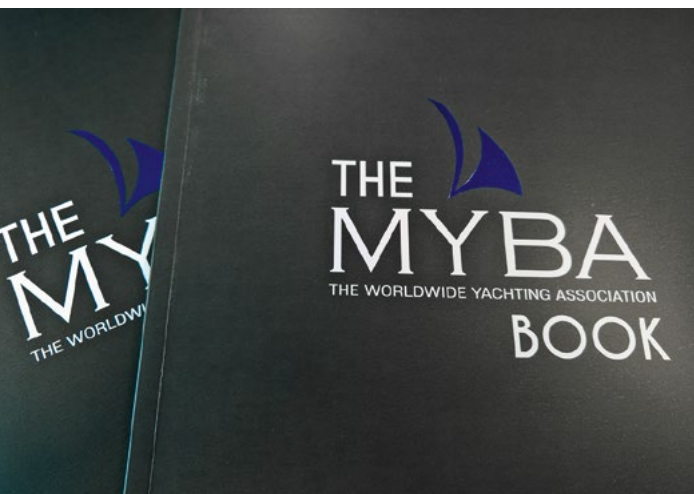
Отель – настоящая шкатулка с секретом: за классическим петербургским фасадом скрывается итальянский арт-дизайн начала третьего тысячелетия и удивляющее искренним теплом гостеприимство. Абсолютная приватность гарантирована вместе со стойким ощущением: здесь – свои среди своих.

Планируете выход в свет? Ресторан Arcobaleno и коктейль-бар Nove творят в формате must taste: неизбито, натурально, ярко. За гастрономический ин-

сайт отвечают итальянские рецепты в соединении с локальными продуктами и авторским взглядом шеф-повара. Кулинарные открытия служат идеальным фоном для посещения Мариинского театра, знакомства с Новой Голландией или обновленным Манежем – ближайшими соседями Domina. Или прогулок по совершенно нетуристическому Петербургу, о котором знают многоопытные консьержи – петербуржцы в третьем поколении.

Эксклюзивные условия – при прямом бронировании с сайта www.dominarussia.com

Санкт-Петербург, наб. реки Мойки, 99,
тел.: 8 (812) 385-99-00



их нечистыми на руку злодеями, нажившими средства преступным способом. Именно поэтому Superyacht Life Foundation старается задействовать все возможные способы объяснить миру, что яхтинг — даже на крупных и весьма дорогих лодках — это лишь один из способов проводить время с семьей и близкими людьми в полностью контролируемой обстановке, и ничего более.

«Суперяхтами владеют нормальные люди, такие как вы или я, — говорит Майкл Бремман, директор по продажам Lürssen. — И наша общая цель в том, чтобы изменить негативное восприятие, заменить его позитивным имиджем, ведь вместе мы гораздо сильнее».

Действительно, сделать это в одиночку не под силу даже самым крупным игрокам рынка, поэтому объединение под флагом Superyacht Life Foundation идет не только на уровне верфей, марин, брокерских компаний и выставочных операторов, но также на уровне отраслевых ассоциаций, включая SYBAss и MYBA.

«Индустрия существует лишь тогда, когда внутри нее есть сотрудничество, — говорит Тео Хонинг, генеральный секретарь SYBAss, — и Superyacht Life Foundation служит этому прекрасным примером. Мы можем действовать сообща, и вместо того чтобы гнаться за очередной сделкой, нужно подумать о том, какой индустрия станет через пять или десять лет, и вместе менять ее в лучшую сторону».

Изменения происходят и внутри крупных компаний. В прошлом году одной из «горячих» новостей MYS стало объявление о том, что компания Lürssen приобрела своего конкурента — немецкую верфь Blohm & Voss, но окончательные планы на ее будущее озвучили лишь недавно. Blohm & Voss прекратит строить новые суперяхты под своим брендом. Вместо этого там будут размещать военные заказы для немецких ВМС и на экспорт, а также усилят направление рефита. Ответственный за это отдел Lürssen будет находиться именно в Гамбурге и решать, на какую из верфей компании лучше отправить на реновацию то или иное судно. Lürssen надеется привлекать на рефит не только яхты собственной постройки, но и сторонних брендов, и для этого у компании есть в высшей степени профессиональная команда.

Среди прочих событий в рамках MYS 2017 прошла презентация книги MYBA (Mediterranean Yacht Brokers Association); она давно вышла за пределы Старого Света и теперь называется Worldwide Yachting Association. Это первое в своем роде издание адресовано не членам





←
Feadship *Aquarius*
(92 м, на дальнем
плане) и Oseapco
Jubilee (110 м)
демонстрируют,
на что способны
голландские верфи



→
На время выставки
порт Монте-Карло
превращается
в город суперяхт





Флагманом со стороны итальянского кластера стала суперяхта Cloud 9 (CRN, 74 м)

ассоциации, но владельцам и капитанам яхт, которые зачастую связывают МУВА исключительно с регулированием чартерной и брокерской активности. Стандартный чартерный контракт МУВА действительно стал золотым стандартом индустрии, но у ассоциации гораздо более широкое поле деятельности и много других важных миссий.

Так, одним из ключевых направлений ее работы является образование: более 10 лет МУВА проводит семинары, посвященные различным аспектам работы с суперяхтами, для тех, кто недавно пришел в профессию. Кроме того, в 2018 году пройдет уже 30-е МУВА Charter Show, ставшее лидером в своей тематической нише. Летом ассоциация инициировала сбор средств на устранение последствий разрушительных ураганов в Карибском регионе, который является вторым в мире по важности для яхтинга после Средиземного моря.

Еще одна объявленная на MYS 2017 инициатива связана с экологией. На встрече, организованной Blue Marine Foundation, Питер Люрсен пообещал Его высочеству князю Монако Альберу II собрать миллион евро и пожертвовать на защиту от коммерческого рыболовства определенной акватории в Атлантическом океане площадью с Великобританию. Он лично вложил первые € 200 000 в надежде на то,

ПОБЕДИТЕЛИ КОНКУРСА MYS 2017

MYS/RINA Award — *Home* (50 м, Heesen Yachts)

MYS Interior Design Award — *Seven Sins* (52 м, Sanlorenzo)

2017 MYS Exterior Design Award и 2017 MYS Finest New Superyacht Award — *Jubilee* (110 м, Oceanco)



что владельцы других верфей и крупных компаний последуют его примеру.

«Наша индустрия существует благодаря океану, и владельцы яхт наслаждаются отдыхом на воде бок о бок с его обитателями, — сказал Питер Люрсен. — Чтобы не потерять их, нам нельзя игнорировать проблемы океана».

Завершая рассказ о прошедшей в Монако выставке, хочу заверить читателей, ожидавших увидеть в статье описание новых яхт и представленных проектов: все это, и в большом количестве, вы найдете на страницах настоящего и следующего выпусков журнала. А в будущем году не упустите возможность посмотреть на этот грандиозный монакский смотр своими глазами! **MBY**



Корсунка

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, ЗАЯЧИЙ ОСТРОВ, ПЕТРОПАВЛОВСКАЯ КРЕПОСТЬ, 3
ЕДИНЬЙ ТЕЛЕФОН GINZA PROJECT: 640-16-16

ОЧЕНЬ ЧАСТНАЯ ЖИЗНЬ

Проект Heesen Maximus возводит приватность открытых палуб на новый уровень.

Текст Антон Черкасов-Нисман Фото Heesen Yachts, Clifford Denn Design





Пресс-конференцию Heesen Yachts на Monaco Yacht Show 2017 отличала атмосфера загадочности. Во время презентации на слайдах то и дело появлялась большая белая... нет, не яхта, но акула, символизирующая зреющий в недрах верфи проект, который пока, к сожалению, скрыт пеленой секретности. Однако новостей хватило и без этого, и главными стали два концепт-проекта, которые для Heesen создали англичане. Эндрю Винч вместе с командой молодых дизайнеров разработал 66-метровый *Avanti*, а Клиффорд Денн — проект *Maximus* длиной 83 м. И если первый еще соответствует тому, что Heesen строит сегодня, то второй явно открывает для верфи новую страницу.

MAXIMUS: ПОДАЛЬШЕ ОТ ГЛАЗ

«Значительную часть моей работы составляет создание наружного дизайна круизных лайнеров вроде *Queen Mary 2* и *Viking*, где пост управления максимально смещен в носовую часть судна, чтобы предоставить пассажирам как можно больше палубного пространства,— рассказывает Клиффорд Денн.— Если вы нач-

Стремясь увеличить длину своих яхт, Heesen не копирует прежний дизайн

Схему с ходовым мостиком, сильно сдвинутым в нос, можно реализовать только на судах длиной свыше 80 м

нете оценивать обычную суперяхту с позиции приватности открытых палуб, то сразу увидите: все, что находится перед рубкой, уже нельзя считать приватным».

Действительно, носовую палубу можно освободить от техники и предоставить гостям. Но она хорошо просматривается с капитанского мостика, где постоянно находится вахтенный. Если загорать под чужими взглядами многим не привыкать, то, скажем, повторить интимную сцену из «Титаника», где влюбленные Джек и Роза стоят на носу лайнера, изображая полет, решится уже не каждый. Конечно, остается сандек, но его площадь несравнимо меньше главной палубы, да и ощущение полета там не такое полное.

Клиффорд Денн решил эту проблему на *Maximus* изящно и просто. Он вынес расположенный на второй палубе пост управления вперед, как на лайнере, оборудовал его развитыми «крыльями» и накрыл сандеком до самого форштевня. В итоге капитан видит только море да якорную систему, тогда как гости получают в свое распоряжение огромную открытую палубу — хоть голым пляши!

По словам Клиффорда, реализовать такую схему возможно только на яхтах длиной от 80 м; в противном случае мостик окажется слишком низко и близко к воде. Допускаю, что не всем капитанам понравится такое решение, но кто, в конце концов, платит!

Разумеется, ходовая рубка и прилегающие к ней зоны спланированы так, чтобы управлять судном было комфортно и безопасно. Дополнительные органы управления, вероятнее всего, будут размещены на внутренних поверхностях дверей, ведущих на дублирующие мостики, а в надстройке сверху предусмотрены прожекторы-искатели, которые Клиффорд Денн всегда старается интегрировать в свои проекты.

«Они позволяют освещать воду прямо у ватерлинии, что незаменимо во время поиска человека за бортом или швартовки в темноте, — поясняет он. — Обычно такие прожекторы размещают на крыше над рубкой, но кому они там нужны, если могут светить только вдаль?»

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ПРОСТРАНСТВА

По планировкам и вместимости *Maximus* довольно близок к *Alfa Nero* (Oceanco, 2007), за исключением того, что площадь открытых палуб здесь намного больше.

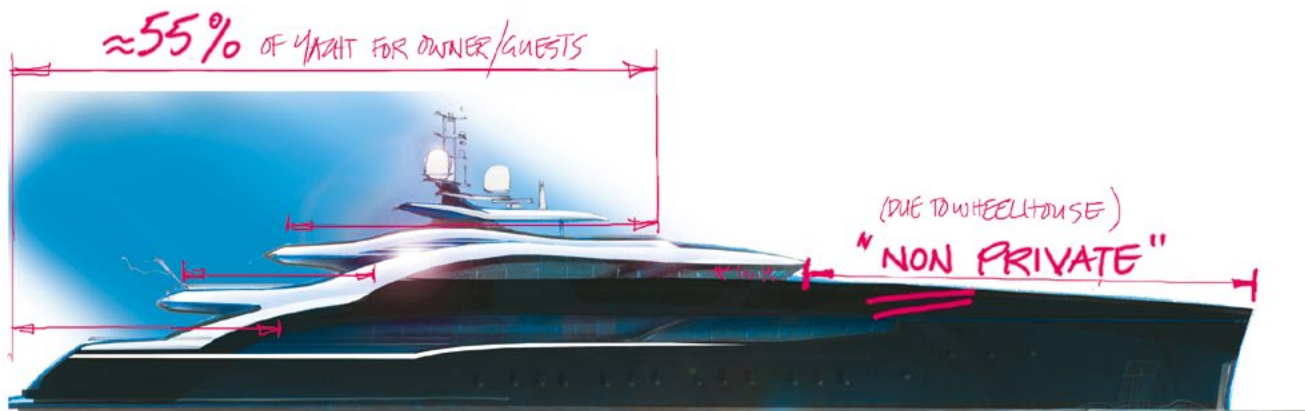
«Огромный плюс такого дизайна — в модульности пространства, — рассказывает Клиффорд Денн. — Сандек начинается с джакузи и диванной зоны; затем идут открытый бар под стеклянной крышей и лифт; за ними — спортзал или дополнительный камбузный блок; наконец, в корме оборудована защищенная от ветра и солнца стеклянными экранами зона отдыха



КЛИФФОРД ДЕНН,
дизайнер:

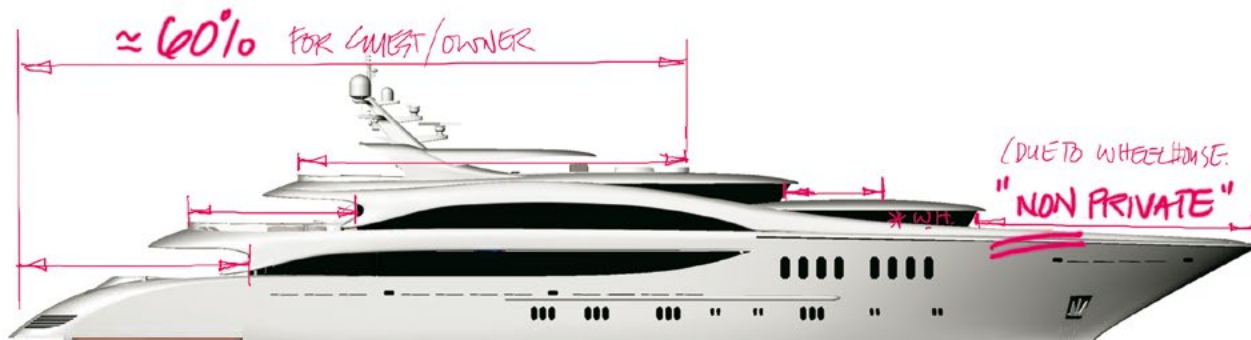
Я вижу этот проект прежде всего как идеальную яхту для вечеринок, и если бы строил ее для себя, то вместо бассейна в корме точно оборудовал бы эффектное пространство для развлечений!





↑
Maximus дает возможность гостям использовать всю площадь открытых палуб как приватное пространство

←
Вся носовая палуба этого судна просматривается из рубки



←
У этой яхты приватными оказываются лишь 60% открытого пространства



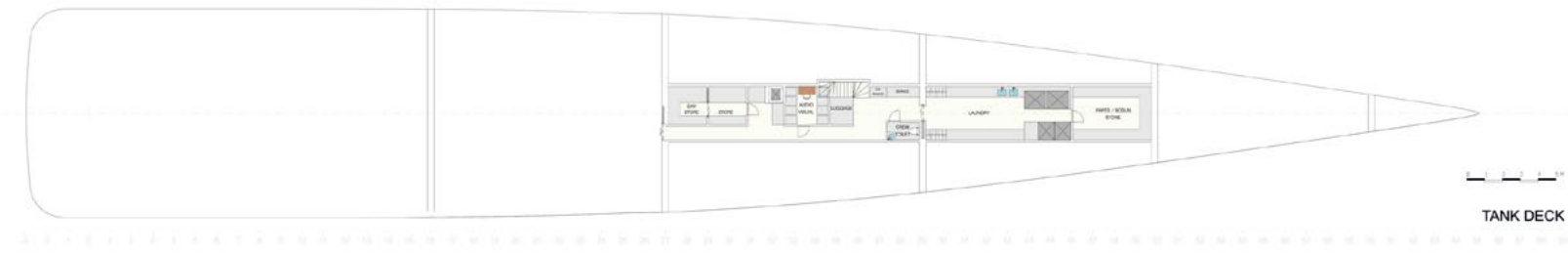
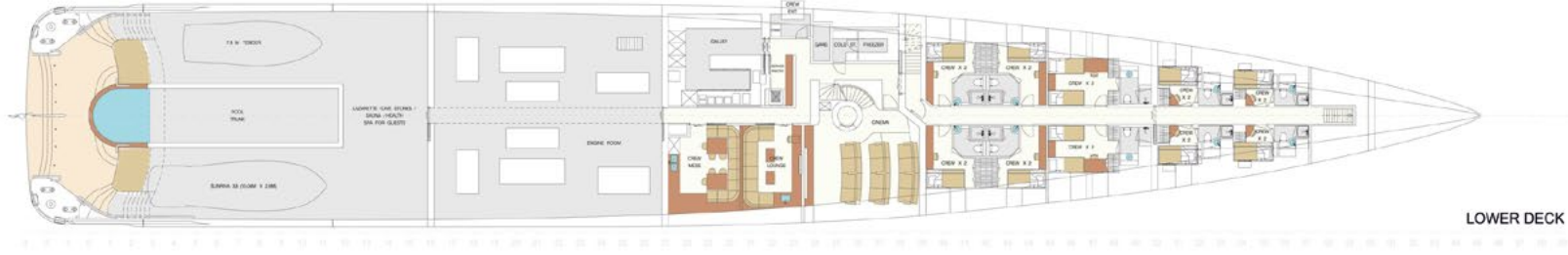
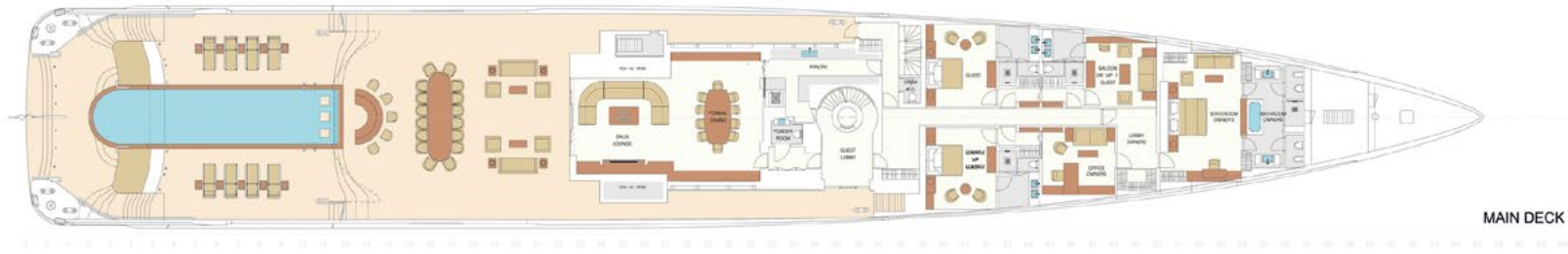
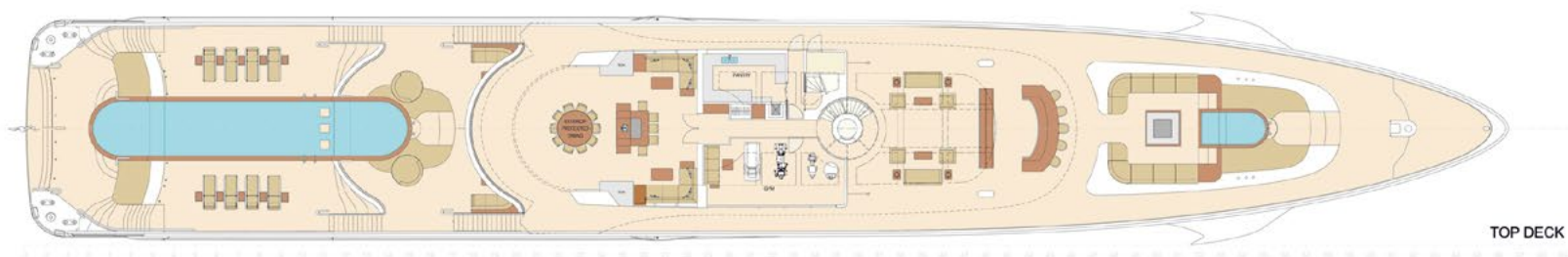
←
Каскадный бассейн с «водопадом» визуально соединяет три палубы



→
Один из вариантов оборудования верхней палубы Maximus

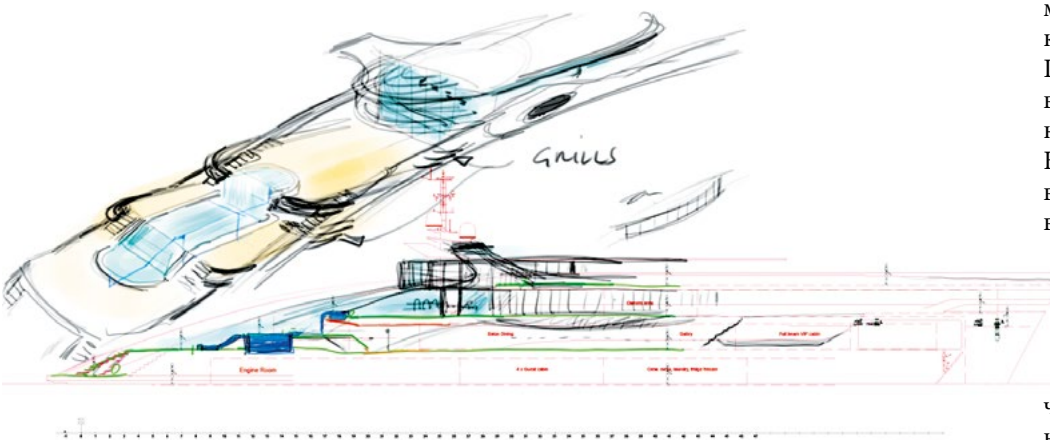


(N.B. not a true profile but in perspective) PROFILE



CLIFFORD DENN
DESIGN

YACHT NO.	TITLE	DATE
P274	General Arrangement - M.Y. MAXIMUS	25/09/2017
LOA 83m - Beam 12.1m Moulded		



→
Роза и Джек
оценили бы такую
площадку для
романтических
встреч!

←
Верхняя палуба
включает три
приватные зоны:
открытую,
полузакрытую
и закрытую

←
Ходовая рубка
вынесена в нос
и оборудована
развитыми
«крыльями»

←
Апартаменты
владельца в этом
варианте
планировки
находятся
на главной палубе

←
Нижняя палуба
включает гараж,
тендеры хранятся
по обе стороны
от чаши бассейна

←
Трюмная палуба
с техническими
и хозяйственными
помещениями



с обеденным столом. Это лишь один из многих возможных вариантов, который легко дополнить газовым камином или открытой платформой для барбекю. Помню, как однажды мы с Мартином Фрэнсисом выполняли заказ, где клиент потребовал установить на борту гриль, чтобы жарить целого барана! Кстати, благодаря модульной концепции, например, вертолетную площадку здесь можно оборудовать как в носовой части яхты, так и в корме.

Почти вертикальный форштевень при том же положении таранной переборки, что и при наклонном форштевне, позволяет увеличить объем корпуса в носу и сместить туда гостевые помещения, освободив пространство в корме. Занять его можно чем угодно: как вариант — «пляжный клуб» с огромным каскадным бассейном на три палубы. Разумеется, настоящих водопадов не будет, но вот аквариум с пузырьками или стеклянная стенка с подсветкой вполне могут стать «проводниками» ниспадающей с палубы на палубу воды. Вместо бассейна может быть сад с тропическими растениями или баскетбольная площадка — фантазия тут не ограничена...

И еще один важный момент: строительство Maximus обойдется не слишком дорого, ведь объем интерьерных работ у него сопоставим с 50-метровой яхтой, что, кстати, исключает длинные коридоры в гостевых зонах.

ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

Марк Кавендиш, директор Heesen Yachts по продажам и маркетингу, заверил аудиторию, что обводы Maximus оптимизированы. В проекте использован относительно длинный и узкий корпус Fast Displacement Hull Form с умеренным сопротивлением, и предварительный CFD-анализ показал близкое к минимуму волнообразование. Инженеры верфи уже проработали общую планировку судна, и его строительство может быть начато, как только появится заказчик.

«Maximus — это концепт, из которого можно сделать, например, РУС-яхту или эксплорер, — уточняет Клиффорд Денн. — Однако я вижу этот проект прежде всего как идеальную яхту для вечеринок, и если бы строил ее для себя, то вместо бассейна в корме точно оборудовал бы эффектное пространство для развлечений!»

Досье Heesen Maximus

Длина
272 ф (83,00 м)

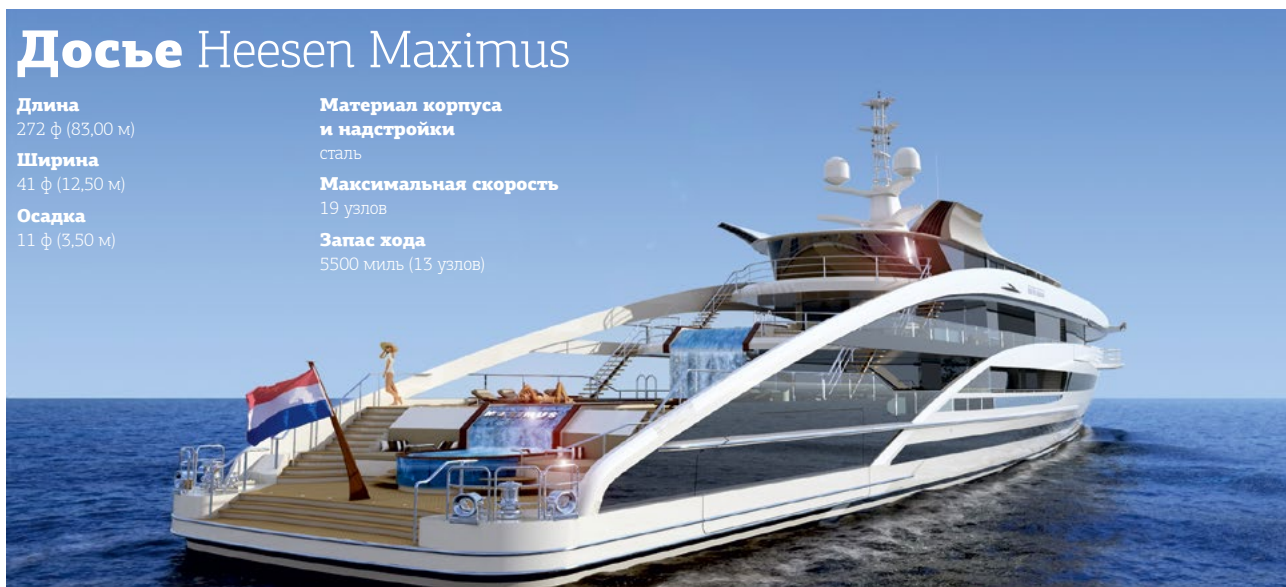
Ширина
41 ф (12,50 м)

Осадка
11 ф (3,50 м)

**Материал корпуса
и надстройки**
сталь

Максимальная скорость
19 узлов

Запас хода
5500 миль (13 узлов)



МАРСИАНКА

Известно, что верфь Venetti умеет удивлять, но такого смелого проекта от нее не ожидал никто.

SETTANTASETTE



Если бы среди прочих номинаций на конкурсе лучших яхт в рамках Monaco Yacht Show значилась награда за самый экстравагантный концепт-проект, то в этом году ее единогласно отдали бы итальянской верфи Benetti и мексиканскому архитектору Фернандо Ромеро. Представленный ими объект под названием Se77antasette (произносится «сетентасетте») можно скорее представить на просторах марсианских морей, пока те еще существовали, нежели в какой-нибудь средиземноморской марине. Что есть Se77antasette: чистая дизайнерская фантазия или прошедший предварительные стадии и готовый к строительству проект?

Прежде чем ответить на этот вопрос, обратимся к биографии Фернандо Ромеро. Основатель проектного бюро FR-EE (Fernando Romero Enterprise), он получил мировую известность благодаря таким объектам, как музей современного искусства Soumaya и футуристический аэропорт в Мехико, Дворец конгрессов G20 и концертный зал в Порту. Их объединяет экологичность и нетривиальный функциональный дизайн, которые Ромеро постарался перенести и на свой первый яхтенный проект. Однако назвать его новичком в яхтинге нельзя: с трех лет он ходил с родителями в море на семейной лодке Benetti, поэтому хорошо понимает нюансы отдыха на воде, да и с итальянским брендом знаком не понаслышке.

При длине 77 м ширина корпуса яхты составит 14,2 м, а осадка — 3,6 м

«Когда три года назад в Виареджио мы встретились с Фернандо в ресторане, я в первую очередь ждал от него смелых, выходящих за рамки привычного дизайнерских решений, — вспоминает Винченцо Поэрио, генеральный директор Benetti. — Он подошел к работе с изрядной долей творчества, и результатом стали не просто наброски».

Справедливости ради нужно отметить, что изначально мексиканец предложил Benetti проект катамарана, однако даже для готовых к авантюрам итальянцев это было уже слишком.

«Прежде всего, мы проанализировали историю и портфолио Benetti, чтобы вычленил набор повторяющихся линий и форм, которые определяли облик яхт этого бренда, — поясняет Фернандо Ромеро. — На основе этого мы решили создать первую в мире суперяхту с «разноэтажными» палубами, которые переходят друг в друга в районе миделя. Во-вторых, мы отошли от привычных планировок и постарались организовать пространство особым образом. Наконец, в проекте будут использованы передовые технологии, которые сделают Se77antasette одной из самых совершенных яхт своего времени».

Дальше — больше. По словам Фернандо Ромеро, в стремлении вывести дизайн Se77antasette на качественно новый уровень они избавились от таких, казалось бы, неотъемлемых, но уродливых элементов, как громоздкие радарные арки и выхлопные трубы. Их заменят плоские, встроенные в надстройку антенны, скрытые телескопические мачты, а выхлоп пройдет через решетки в крыше сандека. Не хотите через крышу? Пожалуйста, можно отводить его в воду.

Эту гибридную яхту водоизмещением 2300 т будут приводить в движение пять электрогенераторов Caterpillar и два электромотора мощностью по 1600 кВт, которые призваны передавать усилие на днищевые приводы Azipod с винтами-тандем противоположного вращения. Расчетная максимальная скорость Se77antasette составит 16 узлов.

Есть ли что-то необычное на борту? Более чем достаточно! Например, обсерватория на сандеке, где открываются боковые секции купольного остекления; галерея предметов искусства, масштабный кинотеатр, мастер-каюта площадью 100 кв. м, зона спа на уровне воды и ходовая рубка (она будет не в виде каморки, где испытываешь клаустрофобию, но представит собой открытое пространство для капитана и гостей).

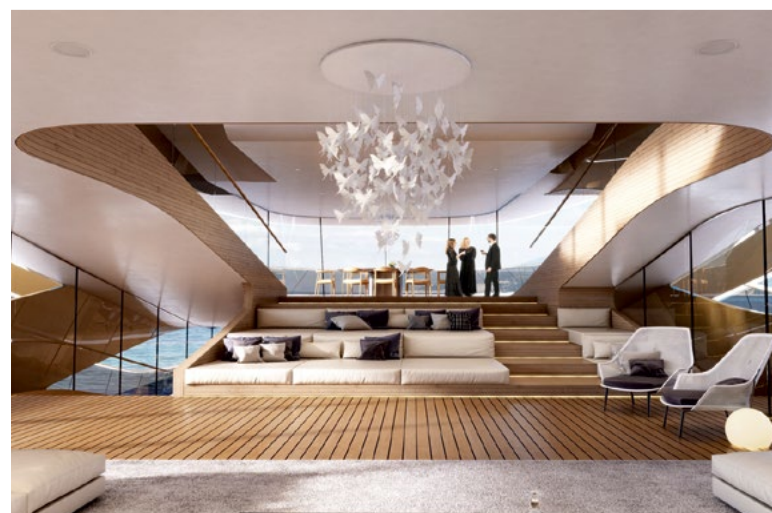
Было бы странно, если бы для такой лодки не предложили широкий выбор цветовых схем: дизайнеры видят ее золотой, черно-золотой, серебристо-синей и карбоново-серой, а также в оформлении «голубой металлик» на случай, если яхту будут эксплуатировать не на Марсе, а, скажем, на одной из планет созвездия Водолея.

Шутки шутками, но сможет ли Benetti начать строительство Se77antasette, как только найдется смелый заказчик? По заверению Винченцо Поэрио, сможет. Все инженерные изыскания уже проведены, в Италии найден поставщик стекла, способный сделать купол и палубные ограждения, и верфь, у которой сейчас в строительстве 30 яхт (включая три длиной свыше 100 м), не видит проблем в реализации этого проекта. Осталось узнать, кто готов быть первым.



ФЕРНАНДО РОМЕРО,
дизайнер:

Мы решили создать первую в мире суперяхту с «разноэтажными» палубами и отошли от привычных планировок, организовав пространство особым образом.



NOBISKRUG 85





Одним из значимых событий Monaco Yacht Show 2017 стала презентация нового проекта немецкой верфи Nobiskrug, которая хотя и прошла в рабочем режиме без излишней помпезности, привлекла много внимания со стороны брокеров. Nobiskrug принадлежит к числу компаний, которые предпочитают заранее не создавать шум в прессе, поскольку их конечный продукт говорит сам за себя.

«У нас появилось еще больше новых идей, и мы продвинулись далеко вперед в отношении дизайна наших яхт,— начал презентацию Хольгер Каль, управляющий директор Nobiskrug.— Ситуация на рынке суперяхт велит не только идти в ногу с его сегодняшними требованиями, но и опережать их. В начале года мы передали заказчику небольшой трехмачтовый парусник (он шутит, вспоминая грандиозную яхту *A* длиной 140 метров. — *Прим. ред.*) и теперь снова хотим построить что-то интересное, но не в одиночку, а вместе с признанными экспертами в области яхтенного дизайна, к которым, несомненно, относится Winch Design».

Nobiskrug сотрудничает с командой Эндрю Винча уже много лет, и сейчас, проанализировав поведение клиентов и ситуацию в индустрии, они сообща разработали проект 85-метровой яхты, который отнюдь не является примером экстремального дизайна, но обречен на успех благодаря инженерным решениям мирового уровня, универсальным планировкам палуб и привлекательному экстерьеру.

Что пока известно про эту пятипалубную яхту? Во-первых, Nobiskrug готова строить ее по стандартам Passenger Yacht Code и оборудовать на борту до девяти двухместных кают. Разумеется, если клиент предпочтет ограничиться 12 гостями, чтобы не удорожать судно, то возможна планировка с шестью гостевыми каютами. На борту предусмотрены закрытый и открытый бассейны; несколько вариантов расположения зоны спа с массажной комнатой, сауной и джакузи; «пляжный клуб» во всю ширину корпуса с откидными платформами, который наряду с купальной площадкой на транце обеспечивает свободный доступ к воде в секторе 180°.

В техническом плане нужно отметить самые современные и соответствующие жестким требованиям последних лет системы выхлопа, благодаря которым судно можно без ограничений эксплуатировать в любом регионе планеты.

Поскольку проект полностью кастомный, интерьеры будут разработаны совместно с заказчиком и дизайнерами, которых он предпочтет. По словам Хольгера Калы, процесс строительства займет 36 месяцев, и начать его можно в любой момент — все базовые инженерные вопросы уже проработаны.



AMELS POLLUX

Не желая оставаться в стороне от происходящего в сегменте крупных кастомых суперяхт, Amels тоже привезла на MYS 2017 концепт-проект, да еще какой! Яхта длиной 111 метров и вместимостью 4750 регистровых тонн обладает семью палубами и способна развивать 17 узлов. «Мы стремились наделить экстерьер Pollux семейными чертами Amels, но при этом не ограничиться простым воспроизведением характерных элементов, — говорит Джонни Хорсфилд, директор студии H2 Yacht Design, которая

отвечала за создание облика яхты. — Результатом стал синтез дизайна будущих проектов Amels с линиями и формами, которые не будут морально устаревать». Одной из притягивающих взгляд особенностей проекта стала сложная схема окраски, в которой сочетаются несколько тонов. Так, в надстройке будут соседствовать черные, серебристые и белые глянцевые поверхности, а зрительную связь палуб обеспечат смещенные друг относительно друга решетки из параллельных полированных стальных элементов. Подобная дифференциация оттенков создает впечатление, будто верхние палубы парят в воздухе, облегчая общее восприятие дизайна.

Собственное мощное конструкторское бюро верфи постаралось, чтобы Pollux стала одной из самых совершенных яхт своего

времени, и разработала техническую платформу для строительства судна по стандартам Passenger Yacht Code. Это даст возможность экипажу из 48 человек (!) принимать на борту 20 гостей и обеспечивать им беспрецедентно высокий уровень отдыха и безопасности. Подробности технического оснащения яхты пока не разглашаются, однако известно, что расчетный запас хода составит 6000 миль. «Наша команда экспертов в области проектирования судов обладает богатым опытом сотрудничества с лучшими мировыми дизайнерами и поддерживает тесную связь с классификационными обществами и государствами флага, — говорит Ханс Кёнингс, руководитель конструкторского отдела Amels. — Это позволяет нам строить технически совершенные яхты наивысшего качества». **МВУ**

*Особая цветовая
схема визуально
облегчает дизайн*



↑
Яхта сможет
принять
до 20 пассажиров



→
Масштабная модель
Rollux на стенде
Amels в Монако

**ФРАНК ЛАУПМАН,
дизайнер,
основатель студии
Omega Architects:**

Сегодня недостаточно
строить просто красивые
яхты — они обязаны
быть инновационными
в техническом плане.

ИНТЕРВЬЮ МВУ

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

Повод для встречи в Монако с голландским дизайнером Франком Лаупманом был более чем существенный: в сентябре моторная яхта Heesen *Home* (Project Nova) с гибридной пропульсивной установкой и экстерьером от Omega Architects получила награды сразу на трех конкурсах. В Каннах ей присудили World Yacht Trophy за самый инновационный дизайн. Затем RINA назвала ее самой экологичной яхтой из всех, что присутствовали на Monaco Yacht Show. Наконец, третьей наградой стала Baccarat SuperYacht World Trophy, присужденная «за инновации, совершенство и уникальность».

Наружный дизайн Home перекликается с таковым у 50-метровой Sibelle, построенной Heesen в 2015 году. Чем это вызвано?

Sibelle — яхта full custom с корпусом FDHF, разработанным конструкторским бюро Van Oossanen. Мы создавали для нее интерьеры и экстерьер, и у нас с верфью и заказчиком есть соглашение, что *Sibelle* останется уникальной, то есть ее дизайн с характерными горизонтальными линиями надстройки («горка блинов») не будет тиражироваться.

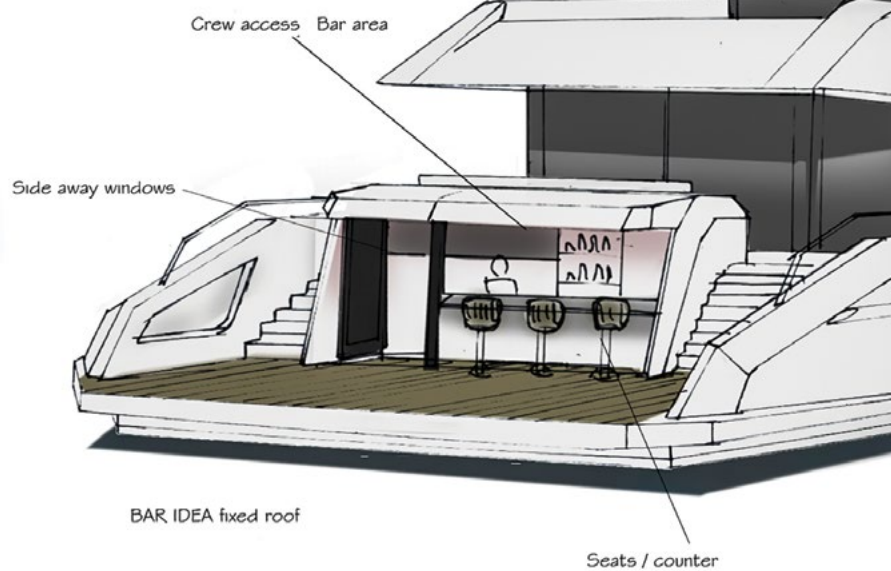
В случае с *Home* нам поставили задачу сделать нечто похожее, с вертикальным форштевнем и вместимостью до 500 рег. т. Вместе с Heesen мы постарались изменить язык дизайна в контексте экологичности этой гибридной яхты и добавили много стекла, чтобы усилить связь с окружающей средой. Кроме того, моторный отсек на *Home* расположен в другом месте, что принципиально меняет концепцию, а там, где у *Sibelle* находится «пляжный клуб», на *Home* оборудованы кладовые.

Владелец *Sibelle* принял это и согласился, что его лодка навсегда останется уникальной, а *Home* — это не копия, но логичная эволюция платформы и дизайна. Мы гордимся тем, что в состав жюри, которое выбрало *Sibelle* победителем Showboats Design Awards в 2016 году, входил один из самых известных автомобильных дизайнеров мира — Крис Бэнгл из BMW Group.

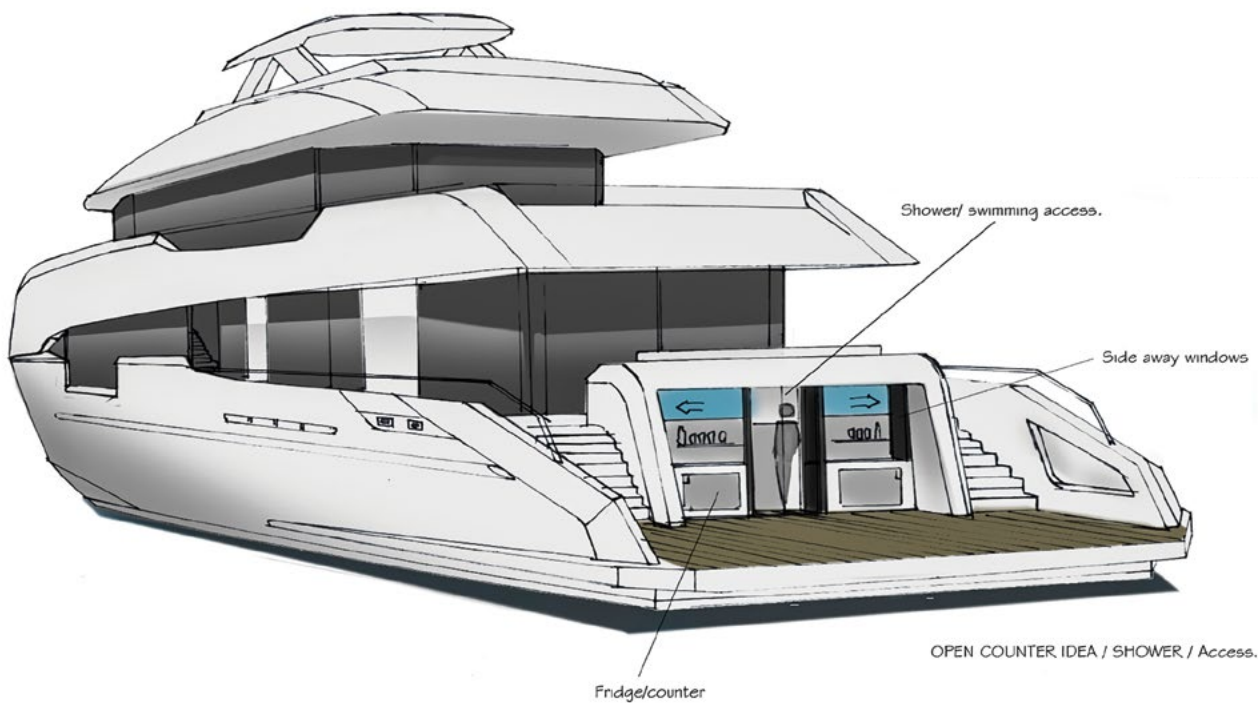


Под флагом Omega Architects Франк Лаупман собрал когорту молодых талантливых дизайнеров

Создавать дизайн яхт semi custom не так легко, как это может показаться



→
Рабочие эскизы
«пляжного клуба»
Heesen Home



Проект Nova стал
эволюционным
развитием
50-метровой
технической
платформы Heesen
Yachts



А если завтра заказчик попросит вас создать что-то похожее на Sibelle и Home?

Во-первых, Heesen Yachts уже близка к продаже третьего корпуса 50-метровой яхты с подобным дизайном. А во-вторых, если мне поступит следующий заказ, то я просто выйду прогуляться по своему саду и непременно придумаю что-то новое. Когда меня спрашивают, где я черпаю вдохновение, мой ответ: я просто упорно работаю. А если серьезно, то в нашей работе важно понимать, что со временем вдохновение иссякает, и расходуется его осмотрительно.

На Home гораздо больше площадь наружного остекления. Легко ли было воплотить это в жизнь?

Корпуса FDHF всегда находятся на грани устойчивости, поэтому нам нужно тщательно подходить к дизайну верхних палуб в отношении веса. Стекло не только очень дорогое, но и весьма тяжелое, а значит, требуется облегчать конструкцию путем перераспределения веса, применения других материалов и, конечно, за счет дизайна. В качестве примера можно привести открытые фальшборты, композитный хардтоп на сандеке и детали интерьера на основе легкого вспененного полимера.

И все же, что сегодня главенствует: дизайн или техническая начинка?

Дизайн и технологии соотносятся чисто интуитивно; у меня давно сложилось впечатление, что сегодня недостаточно строить просто красивые яхты: они обязаны быть инновационными в техническом плане. И дизайнеру волей-неволей требуются люди, которые глубоко разбираются в современных технологиях. Я сам очень люблю инновации и стараюсь следить за прогрессом. Кроме того, у меня соответствующее техническое образование, но все это не заменяет командную работу с инженерами и конструкторами. Хотя, признаюсь, мои собственные дизайнерские фантазии порой совершенно противоречат каким-то инновациям!



↑
Франк Лаупман
за созданием
наружного дизайна
70-метровой
яхты-эксплорера

Какой стратегии сегодня придерживаются крупные верфи, в частности Heesen Yachts, с которой Omega Architects работает давно и плодотворно?

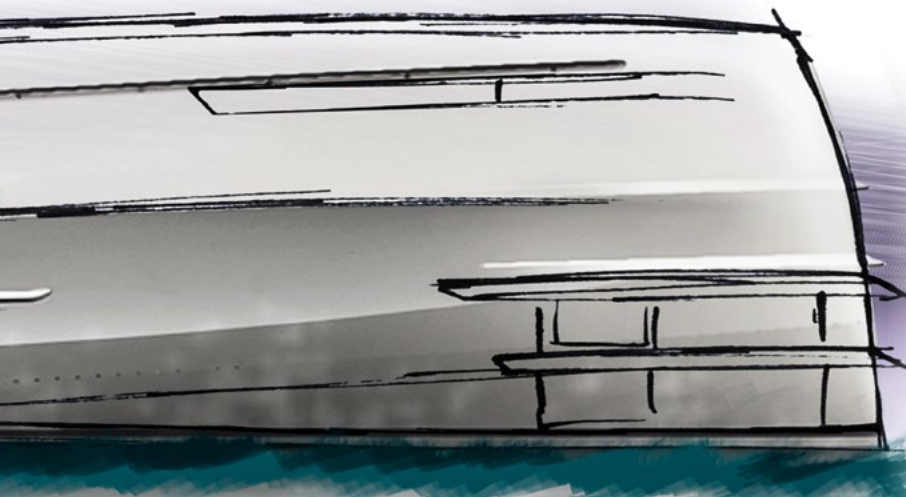
У каждой верфи есть собственный предел, до которого она может позволить себе начинать строить еще не обеспеченные деньгами заказчика яхты и который переходит только с подписанным контрактом. Это рискованная игра, поэтому, например, стратегия Heesen подразумевает, что яхты длиной менее 55 м на готовых технических платформах они начинают строить на собственные средства (примерно половина всех проектов). Все, что больше этой отметки, то есть кастомные проекты, закладывается только для конкретного клиента исключительно на его деньги. Нужно понимать, что репутация и успех верфей с такой стратегией базируются именно на большом количестве качественно построенных и сданных в срок лодок semi custom. Есть и полярные примеры: все суперяхты Amels Limited Editions основаны на стандартных технических платформах, тогда как Feadship работает исключительно с full custom-проектами.

Omega Architects не слишком часто балует публику концептами суперяхт будущего. Вы не приветствуете эту игру?

Конечно, мы вынуждены в нее играть, но я хорошо понимаю: чем больше времени и сил тратишь на концепты, тем меньше остается на реальные проекты. Поскольку заказчики платят именно за последние, на концепты приходится лишь небольшая часть работы Omega Architects. Когда проекты Heesen длиной 47–50 м типа Satori и Ruhya с традиционным наклонным форштевнем закончили свой жизненный цикл, мы заменили их 50- и 55-метровыми лодками с вертикальным форштевнем: они будут как хлеб с маслом и для нас, и для верфи еще лет пять.

Время идет, и прежние проекты начинают казаться скучными, но резко менять экстерьер нельзя: покупатели к этому не готовы. Поэтому остается идти путем эволюции. С этим сталкиваются все придерживающиеся такой стратегии верфи: Benetti уже четыре года постепенно обновляет линейку моделей semi custom, да и Ferretti Group живет вовсе не крупными яхтами CRN, но за счет классических моделей Navetta.

Дизайн и технологии соотносятся интуитивно



3
награды
получила суперяхта
Heesen Home
на осенних
выставках этого
года

С какими проектами вам как дизайнеру интереснее и легче работать?

Безусловно, full custom-проекты весьма занимательны, поскольку предполагают общение с заказчиком, выяснение его предпочтений и появление необычных решений. Но яхты semi custom не менее интересны. Когда я стал сотрудничать с Heesen, эта верфь была одной из первых, начавших разработку стандартных технических платформ; создавать дизайн таких яхт не так легко, как может показаться.

Число миллиардеров на планете растет, но повышенного спроса на суперяхты нет. Почему?

Недавно я общался с представителями одной из крупнейших компаний, которая занимается продажей, сопровождением строительства и менеджментом суперяхт. Они подтвердили, что сейчас даже ультраобеспеченные люди с большим трудом подписываются на строительство проектов full custom длиной свыше 65 м. Основная причина в том, что это так или иначе сопряжено с определенным финансовым риском.

Может, просто люди стали другими? Замечаете ли вы, как изменились интересы заказчиков в последние годы?

Возможно, ответ на этот вопрос стоит искать в их национальности. Например, сейчас мы работаем для заказчика из Китая, который планирует проводить время на борту с детьми, и именно дети советуют родителям, как оформить и обставить помещения. Еще одна тенденция проявляется в том, что владельцы все чаще хотят получить в свое распоряжение целую палубу, полностью закрыв туда доступ другим гостям и экипажу. Наконец, люди стали уделять гораздо больше внимания «пляжным клубам». Теперь львиная доля времени, которое мы проводим с клиентом, уходит на обсуждение «пляжа» и палубы владельца. Интересно, что эти зоны гораздо меньше интересуют людей, активно путешествующих на своих яхтах по Мировому океану: для них гораздо важнее иметь в корме не «пляж», но место для хранения оборудования.

Чем сейчас занята Omega Architects?

У нас в работе два кастомных проекта на CRN, два на Benetti (75 и 80 м), а также четыре кастомные яхты длиной 50–70 м для Heesen Yachts. Кроме того, под технической экспертизой Heesen мы разрабатываем компактный 38-метровый эксплорер, который один из брокеров планирует строить на другой голландской или турецкой верфи, поскольку нижняя планка Heesen составляет 45–50 м. Также мы создаем дизайн линейки открытых моторных премиум-яхт длиной 35–55 футов по заказу одного из наших клиентов. Наконец, еще один из проектов — полностью электрический «контейнеровоз будущего». Это судно будет предназначено исключительно для внутренних вод, поскольку там достаточно просто обеспечить зарядку аккумуляторов.

Важен ли сегодня маркетинг для яхтенного дизайнера так, как он важен для верфей и брокеров?

Конечно! И, признаться, мне очень нравится заниматься этим. Прежде я был связан с индустрией музыкальных инструментов, где все построено на маркетинге и гитаристы продвигают гитарные бренды. А в яхтенной индустрии капитаны продвигают верфи и даже дизайнеров. Пожалуй, впервые маркетингом серьезно занялся Эд Дюбуа. У него было семь сотрудников, один из которых отвечал исключительно за PR и, насколько можно судить, делал это очень профессионально, ведь их студия обрела огромную популярность. **MBY**



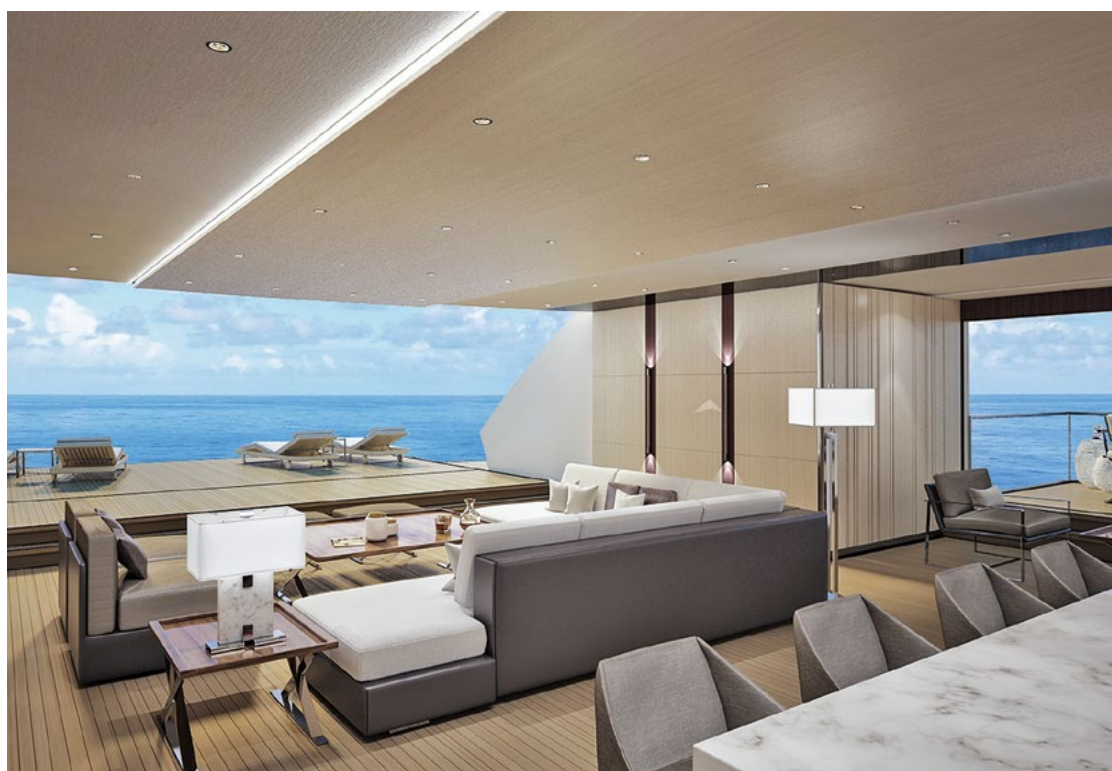
Активно путешествующим
по Мировому океану людям
гораздо важнее иметь
в корме не «пляж», а место для
оборудования



↑
Концепт-проект
50-метровой яхты
на базе корпуса
FDHE,
разработанный
Omega Architects
совместно с Van
Oossanen Naval
Architects

←
Один из вариантов
оформления салона
для 50-метровой
яхты (Omega
Architects Interior
Design)

→
Графический макет
дизайна «пляжного
клуба» для
кастомной яхты
длиной 65 м (Omega
Architects Interior
Design)



ТАЙНЫ ARETI

Добродетель — так переводится с греческого название яхты Areti, которая вошла в пятерку главных экспонатов Monaco Yacht Show.

Текст Антон Черкасов-Нисман Фото Том Ван Ооссанен, Клаус Джордан, Алина Гараженко



Досье Lürssen Areti

Длина
278 ф (85,00 м)

Ширина
49 ф (15,14 м)

Осадка
12 ф (3,85 м)

Вместимость
2851 рег. т

**Материал
корпуса/
надстройки**
сталь/алюминий

Запас топлива
215 т

Запас воды
52 т

Двигатели
2 × MTU 16V 4000
M63 2719 л.с.

**Максимальная
скорость**
17 узлов

Запас хода
6000 миль (12 узлов)

Пассажиры
20 чел.

Экипаж
28 чел. (15 кают)

Дизайн
Winch Design



Нынешний год стал для Lürssen весьма плодотворным. В первой его половине верфь передала заказчикам четыре яхты, одной из которых была *Areti*. Решив строить *Areti* в Германии, владелец обратился в британскую студию Winch Design с пожеланием создать дом для своей молодой семьи и друзей, где смогут одновременно разместиться 20 гостей и еще двое из числа персонала.

«Он хотел получить традиционную яхту, которая будет обладать впечатляющей внешностью в стиле современной классики и с классическим же интерьером, — поясняет основатель студии дизайнер Эндрю Винч. — Это в первую очередь семейная лодка: ее динамичные линии обеспечивают необходимую для семейного отдыха функциональность. Яхта строилась по стандартам Passenger Yacht Code, и каждая зона на борту имеет какое-либо назначение. Особняком стоит кормовая часть нижней палубы, которая наглядно подтверждает тот факт, что *Areti* — современная и сложная яхта. Планировка и наполнение этого пространства отражают главное увлечение владельца — велосипедный спорт».



Главным свидетельством тому выступает застекленный от пола до потолка бокс для хранения гоночных велосипедов и кастомный 9-метровый тендер производства Yachtwerft Meyer для их доставки на берег. После интенсивной тренировки тело требует отдыха, и для этого *Areti* может предложить нечто особенное. По настроению на выбор: баня с парилкой или турецкий хаммам, бассейн с теплой водой (+38 °C) или купель с ледяной водой (+5 °C), душевые с гидромассажем и массажная комната, где можно проводить лечебно-косметические процедуры с грязями и солью. Программу довершает открытый «пляжный клуб» с баром, а если после всего этого нужно подготовиться к светскому рауту, то здесь же, в зоне спа, оборудован косметический салон со всем необходимым для работы профессионального парикмахера.

ТАК, КАК НИГДЕ

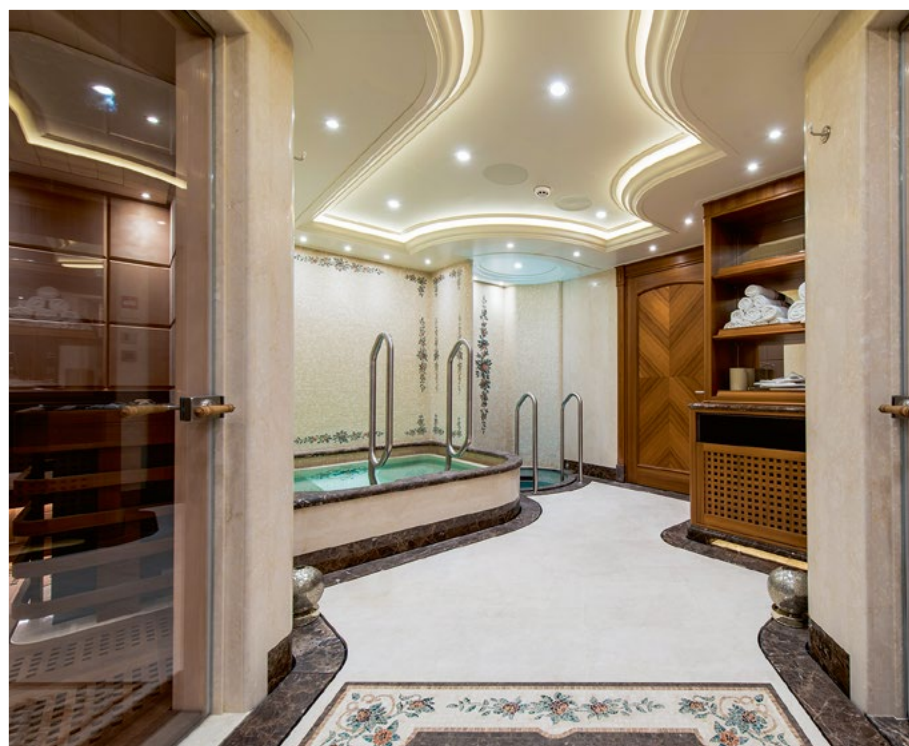
Основной мотив гениальных интерьеров *Areti* — американская классика с легким морским налетом. Местами чувствуется отсылка к дизайну пляжных домиков где-нибудь на Кейп-Коде, но везде стиль остается единым и неизменно приятным. Вместо описания планировки палуб и перечисления материалов отделки я на примерах покажу, чем гениальный интерьер отличается от хорошего. Вовсе не ценой квадратного метра, как полагают многие, но тем, насколько глубоко его эстетика связана с функциональностью.

Так, выход из сервировочной зоны камбуза в салон на главной палубе *Areti* сделан не напрямую, а через изогнутый коридорчик, чтобы гостей не отвлекала кухня и работающие там люди. Коридор тоже непростой: там установлен интересный винный шкаф, где, кстати, среди отборных вин хранятся бутылки розе с названием *Areti*... Не случайное совпадение!

Другой пример: все телевизоры, коих на яхте немало, заключены в соответствующие оформлению интерьера рамы, ибо ничто так не нарушает его гармонии, как привнесшийся гляцевый пластик серийных «самсунгов». Более того, рамы снабжены художественной шторкой на электроприводе с дистанционным управлением, которая элегантно скрывает «черный ящик», скажем, когда детям пора спать. Кульминацией этого решения стал гигантский телеэкран в салоне, а его штора-картина является неотъемлемой частью интерьера. Вообще дизайнеры из команды Эндрю Винча полностью раскрыли на *Areti* тему электриче-

↑
Утром гости могут
выходить на «пляж»
прямо из своих кают

↓
Купель с ледяной
водой помещена
в термозолирующий
«стакан»
с холодильной
установкой





↑
Зона спа с баней,
хаммамом
и душевыми

←
Над массажным
столом установлена
душевая панель
и предусмотрен
дренаж

→
В косметическом
кабинете есть даже
раковина для мытья
головы





ЭНДРЮ ВИНЧ,
дизайнер:

Заставить негорючие материалы
выглядеть в точности как природные
крайне сложно, но мы смогли добиться
этого в тесном сотрудничестве
с верфью и производителями
интерьеров.



↑
Повсюду на борту
полы оборудованы
электроподогревом

→
За художественной
шторой в дальнем
углу скрыт
телеэкран

←
К моменту первого
визита владельца
винный шкаф
наполнил опытный
сомелье

←
Украшение
салона — Boston
Piano производства
Steinway & Sons



На полу в лобби красуется мозаичная роза ветров из темного и светлого эмперадора и тосканского порчины

ских шторок, заменив ими вечно мешающие двери шкафов в гардеробных. Поверьте, они даже намного удобнее сдвижных!

Такой рациональный подход прослеживается и в планировке семейной зоны владельца, которая находится за отдельной дверью и включает не только мастер-каюту с сопутствующими помещениями, но также две двухместные каюты для детей — не бегать же к ним ночью на другую палубу! В этих каютах предусмотрено даже место для колыбелей: рано или поздно дети вырастут и заведут свои семьи...

Отмечу еще одну занимательную штуку — небольшой буфет в обеденной зоне *al fresco* на верхней палубе. Выглядит он совершенно как стационарный и стоит поодаль от стола, но на самом деле является мобильным сервировочным блоком. Благодаря ему эта зона становится более универсальной. Оперировать буфетом легко и удобно: имеющиеся помимо колесиков шипы-фиксаторы вставляются в специальные отверстия в палубе. Перечень подобных решений на *Areti* бесконечен, а сама яхта может стать наглядным учебным пособием как для начинающих, так и для многих опытных яхтенных дизайнеров.

Интерьеры *Areti* запоминаются не только стилем и практичностью, но и обилием живописи. Картины, среди которых есть работы французского постимпрессиониста Эдуарда Леона Кортеса и норвежца Пола Лаурица, здесь повсюду (даже в санузлах), и по насыщенности ими у этой яхты мало конкурентов.

«Начальный брифинг был предельно ясным, и мы сразу поняли, как должны выглядеть и восприниматься интерьеры, — рассказывает Эндрю Винч. — Также нас уведомили, что с большой долей вероятности на борту будет много предметов живописи, поэтому мы постарались синтезировать пожелания владельца с традиционным морским подходом и оформить яхту так, чтобы классические и более современные работы выглядели здесь уместно».

ЖЕЛЕЗНОЕ ДЕРЕВО

Оправившись от первого ошеломляющего впечатления, которое производят интерьеры яхты, начинаешь задумываться о том, как они изготовлены. Ведь жесткие требования РYC в первую очередь направлены на обеспечение пожарной безопасности, а тут повсюду дерево... Или не дерево? Оказывается, массивные поручни в коридорах (тоже требование стандарта) выполнены из негорючего полимера, балясины в ограждении центральной лестницы сделаны из металла, а палуба покрыта шпоном толщиной 2,5 мм, под которым слой металла. Понять это можно, только прикоснувшись к ним и ощутив легкую, не свойственную древесине прохладу, тогда как внешне — чистое дерево! Как такое возможно?



Интеграцию мультимедийных систем на Areti осуществляла голландская компания VBN

«Строительство РYC-яхты зачастую может приводить к компромиссам в дизайне интерьеров, — поясняет Эндрю Винч. — Заставить негорючие материалы выглядеть в точности как природные может оказаться крайне сложно, и для этого мы тесно работали с верфью и производителями интерьеров. Как видите, результат говорит сам за себя. С одной стороны, время дает возможность дизайнерам и интерьерным компаниям разработать новые приемы и материалы, чтобы адаптироваться к строгим требованиям РYC, но с другой... Широкий выбор не всегда облегчает задачу. Ведь когда почти не из чего выбирать, рождается гораздо больше творческих идей и доступные материалы используются более эффективно».

Winch Design сегодня является, пожалуй, самой опытной студией по работе с РYC-проектами. Именно она участвовала в создании первой построенной по этому стандарту суперяхты *Equanimity* (Oceanco, 2013). *Areti* тогда только начинали проектировать, и за эти годы произошел определенный прогресс.

«*Equanimity* и *Areti* — очень интересные примеры, — вспоминает Эндрю Винч. — В первом случае заказчик не требовал использовать много древесины, тогда как для *Areti* это было одним из основных моментов. За те несколько лет, что разделяют эти суда, производители интерьеров разработали огнеупорные виды шпона, которые позволили нам создать такое оформление. Если говорить об использовании металла и особых полимеров для имитации дерева, то даже с их недостатками эти негорючие материалы дают свободу для новых креативных решений, что особенно необходимо, когда поджигает время».

В БЕЛОМ ХРАМЕ

«Яхта таких габаритов и вместимости — это не просто особняк, а целая деревня на воде, поскольку все системы жизнеобеспечения и персонал нужно возить с собой», — шутит менеджер проекта Дитрих Кирхнер, на счету которого уже десять суперяхт, включая *Solange* и *Ace*. Ну а в плане того, как сделать «деревню» технически совершенной и безотказной, Lürssen нет равных.

Моторный отсек и соседние технические помещения на *Areti* иначе как храмом судостроения не назовешь. Здесь, будто зимой, все ослепительно белое, и, по словам Кирхнера, приходящие осматривать маршевые двигатели механики раскладывают свои инструменты на такой же белой подстилке и, словно врачи, приступают к работе.





**ПИТЕР ЛЮРСЕН,
владелец верфи:**

На сегодня *Areti* — самая маленькая РУС-яхта, и процесс ее создания стал положительным опытом для заказчика.



↑
VIP-апартаменты
на главной палубе

←
Каждый телевизор
на борту заключен
в элегантную раму

→
Порточины, мрамор
эмперадор, тик
и красное
дерево — основные
материалы
интерьеров





В гаражах яхты
хранятся два
9-метровых тендера
Yachtwerft Meyer
(лимо и открытый)
плюс спасательные
тендеры Pascoe
и Zodiac



В спокойную погоду на вертолетной площадке можно держать закрепленное воздушное судно, однако его дозаправка не предусмотрена

Примерно на три четверти эта яхта состоит из произведенных в Германии материалов, узлов и агрегатов

Перед мачтой на крыше сандека оборудовано уютное приватное «гнездышко»

Чтобы разобраться со всем оборудованием *Areti*, не хватит и недели, поэтому упомяну лишь, что яхта оснащена сложной и эффективной системой детоксикации выхлопных газов, которая включает фильтры твердых частиц, катализаторы и сжигатели сажи. Кроме того, меня изрядно удивили установленные в моторном отсеке крупные металлические шарообразные емкости, по виду напоминающие якорные мины. Оказалось, что это резервуары со сжатым воздухом для пневмостартеров, призванных запустить главные двигатели, если на борту произошел полный блэкаут.

Еще одна редкая особенность нижней палубы заключается в том, что все двери в сервисных зонах (кроме потайных дверей между помещениями команды и пассажиров) снабжены иллюминаторами диаметром около 300 мм. Это требование владельца направлено на повышение безопасности: во-первых, во время аврала уменьшается риск того, что кто-то из экипажа получит удар дверью от спешащего коллеги, а во-вторых, все коридоры просматриваются, и ловить посторонних (если таковые вообще там окажутся) гораздо проще.

Даже при том, что со стороны заказчика не поступало никаких серьезных изменений, на строительство яхты ушло 39 месяцев. Сомневаться в профессионализме и эффективности работы Lürssen не приходится, и этот срок лишь еще раз свидетельствует о том, насколько комплексным и технически сложным получилось это уникальное судно. Проведя лето на Средиземном море и отметившись на выставке в Монако, *Areti* планировала переход через Атлантику к восточному побережью США, чтобы зазимовать в Карибском море. Но это лишь планы, а что будет на самом деле, не знает никто: для таких яхт границ не существует MBY





Досье Benetti Seasense

Длина
200 ф (67,00 м)

Ширина
35 ф (10,80 м)

Осадка
10 ф (3,20 м)

Водоизмещение
1130 т

**Материал
корпуса/
надстройки**
сталь/алюминий

Запас топлива
130 т

Запас воды
60 т

Двигатели
2 × Cat 3512C HD
(1876 л.с.)

**Максимальная
скорость**
15,5 узла

Запас хода
5000 миль (12 узлов)

Пассажиры
12 чел. (6 кают)

Экипаж
14 чел. (9 кают)

Дизайн
Cor D. Rover/AREA

НАСТРОЕНИЕ МОРЯ

*История появления Seasense такая же нетривиальная,
как и сама эта кастомная суперяхта Benetti.*

Текст **Антон Черкасов-Нисман** Фото **Benetti**



Seasense — не только название новой кастомной суперяхты Benetti: это нечто большее. В нем уместилась вся философия, положенная в основу этого необычного судна. Своим появлением оно обязано редкому совпадению творчески мыслящих дизайнеров, открытой для экспериментов верфи с опытным персоналом и решительного владельца с широким взглядом на мир.

НАЧАЛО

Впервые очертания *Seasense* легли на бумагу в 2013 году, когда в рамках празднования своего 140-летия Benetti пригласила 16 дизайнеров с мировыми именами и попросила их создать «юбилейные» концепт-проекты яхт в диапазоне длин 60–90 м.

«Кто-то выдал один проект, кто-то два, — вспоминает Кор Д. Ровер, основатель студии Cor D. Rover Design, — а мы решили уделить этой задаче больше времени и предложили Benetti законченную линейку из четырех яхт длиной от 50 до 92 м в едином стиле, почти милитари, с выраженными открытыми палубами, которые соответствовали нашему видению на тот момент».

Итальянцы собрали все работы и включили их в солидную книгу, которая благодаря брокерам широко разошлась по миру. А дальше случилось так, что *Seasense* стала единственной построенной из этого сборника яхтой.

«Заказчик увидел ее и влюбился, — поясняет Кор Д. Ровер. — Он оценил главную идею, согласно которой жизнь на борту такой лодки должна вращаться вокруг бассейна в корме. Ведь значительную часть своей жизни он проводит за рабочим столом в нью-йоркском офисе и, когда выпадает время на отдых, предпочитает бывать на открытом воздухе».

Менеджером проекта в ходе строительства выступил Иан Вастелл, на счету которого уже 29 успешно построенных Benetti, а для создания интерьеров владелец привлек дизайнеров Уолта Томаса и Генри Голдстона из студии AREA Architecture (Лос-Анджелес), которые уже выполняли для него заказы на суше. Хотя *Seasense* стала первым опытом AREA в яхтенной сфере, вместе с интерьерным подразделением Benetti дизайнеры сумели создать нечто весьма интересное.

Кормовая палуба лишена фальшборта, а его функцию выполняет релинг





↑
Транзитная
полузакрытая зона
между салоном
и «пляжем»

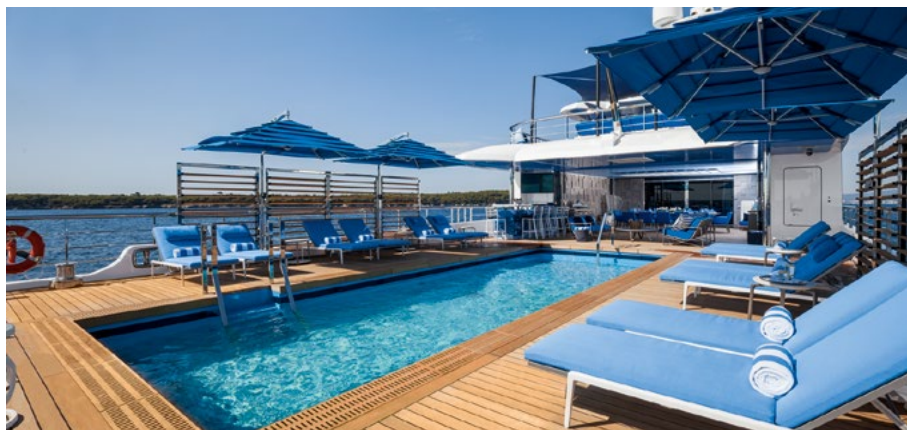
←
Жизнь на *Seasense*
призвана
концентрироваться
вокруг бассейна

←←
Ярко-синяя мебель
выделяет яхту среди
прочих

Чашу бассейна
можно накрыть
и использовать
палубу для
вечеринок

КОР Д. РОВЕР,
дизайнер:

Заказчик оценил главную идею
этого проекта, согласно которой
жизнь на борту должна вращаться
вокруг бассейна в корме.

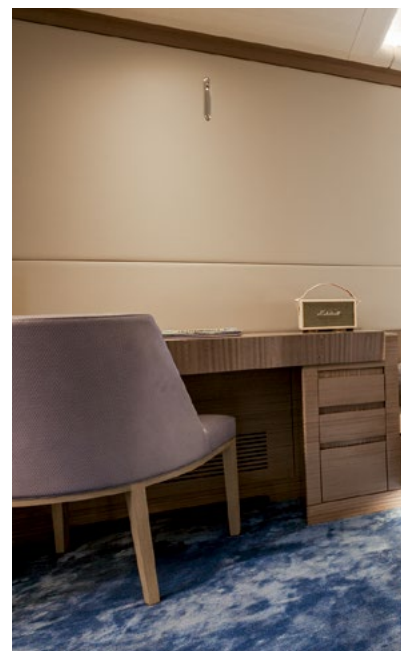




→ Система умного дома под названием BEST позволяет гостям управлять в своих каютах освещением, климат-контролем и мультимедийным сервером Kaleidescape



← Обеденный стол на верхней палубе





↑
Одна из гостевых
кают оформлена
в ярко-красном
цвете

←
Приватный салон
на верхней палубе,
как и другие
помещения,
украшают работы
Валери Белин



ПАЛУБА-МОРЕ

Стоит взглянуть на ряды стоящих в порту Эркуль яхт, например, с террасы отеля Hermitage, как глаз сразу цепляется за ярко-синие пятна на общей бело-желтой палитре: не заметить «пляжный клуб» *Seasense* с его огромным бассейном емкостью 25 000 л (10 × 4 м) и дивными зонтиками-елочками просто невозможно. Поскольку основным круизным регионом для *Seasense* станет Средиземное море, где, в отличие, например, от Персидского залива, нет нужды прятаться от изнуряющей полуденной жары, «пляжному клубу» отдана значительная часть главной палубы. Более того, от салона отрезали еще один приличный кусок площади, который служит транзитной зоной между «пляжем» и помещением, где можно укрыться от солнца и ветра, оставаясь на воздухе. Наличие бара, зоны отдыха, обеденного стола и дневного туалета позволяет вообще не заходить внутрь в течение дня.

Опытный наблюдатель сразу заметит две вещи. Во-первых, кормовая палуба лишена фальшборта: он сходит на нет в районе миделя, а функцию ограждения берет на себя прочный релинг. Во-вторых, тик здесь уложен не вдоль корпуса, как на большинстве яхт, а поперек — просто потому, что так захотел заказчик.

«Сначала я пытался отговорить его, ссылаясь на традиции, но не преуспел, — поясняет Кор Д. Ровер. — Нужно отдать должное Benetti: даже в таком виде палуба получилась весьма симпатичной, к тому же в этом проявляется бережное отношение к природе, ведь при производстве широких коротких планок остается меньше отходов».

2,7
метра

составляет
диаметр люстры
в каюте владельца

БАССЕЙН С СЕКРЕТОМ

Когда инженер *Seasense*, проводивший мне экскурсию по техническим помещениям яхты, отметил, что кормовую палубу можно превратить в баскетбольную площадку, накрыв бассейн «крышкой» и повесив рядом с флаштоком корзину, воображение тут же нарисовало группу молодых людей, которые, завершив стрит-баскетбольный матч, плюхаются в чашу с прохладной водой. Однако на деле все не так быстро!

*В отделке повсеместно
использован шпон
производства Tabu,
окрашенный в разные цвета*



Seasense предназначена для семейного использования, и это подчеркивает планировка палуб

Бассейн лишен подъемного дна, а для его закрытия используют 22 карбоновые панели с тиковым настилом, которые хранятся в гараже. Чтобы они не прогнулись и танцующие на вечеринке гости не провалились в чашу, необходимо слить или перепустить воду, установить на дне дополнительные опорные элементы и только потом монтировать панели. В итоге на закрытие бассейна уходит полдня, однако заказчик изначально предупредил верфь, что ему понадобится делать это лишь несколько раз в год, поэтому не было смысла тратить на сложные конструкции, хотя такие, конечно, существуют.

Впечатляет, как технически организована циркуляция воды для бассейна. Под чашей расположен танк такого же объема; он позволяет хранить воду на переходах, не тратит энергию и время на ее подготовку на стоянке, а также повысить остойчивость судна. Еще один балластный танк расположен в носовой части корпуса, и вместе с плавниковыми стабилизаторами качки Naiad он обеспечивает комфортную стоянку на якоре и контроль дифферента. Подогреть воду для бассейна до температуры +40 °C можно как с помощью электрических элементов, так и за счет охлаждающих контуров генераторов. Система предупреждения перелива соединена с фильтрами и модулем ультрафиолетовой обработки, плюс имеется аэратор и два «водомета» для гидромассажа и создания течения. Эффективная система кондиционирования избавляет от необходимости часто менять воду, но если потребуется, мощные двойные опреснители быстро восстановят запас.

ПРЕДЕЛЬНАЯ ВЫСОТА

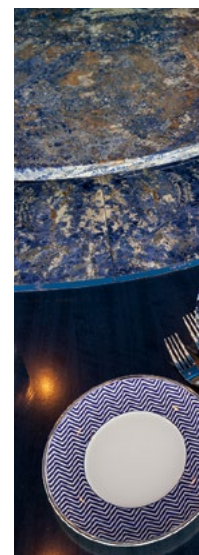
Эффектная кормовая палуба *Seasense* впечатляет, но интерьер этой кастомной яхты заставляет буквально застыть с открытым ртом. Нет, поражает не само оформление помещений, а их высота! Если потолки 2,4 м в гостевых каютах еще можно объяснить, то, не побоюсь этого слова, палаты владельца высотой три метра — это уже на грани возможного.

«Когда я узнал, что владелец непременно хочет получить каюту высотой 10 футов, то был шокирован не меньше, чем вы, когда

↑
Открытая зона
отдыха на сандеке

→
Центром сандека
выступает отлично
оборудованный
спортивный зал

→
Лобби с лифтом
и центральной
лестницей





→
Интегрированный
мостик Team Italia
на первый взгляд
выглядит просто,
однако в нем
собраны новейшие
технологии



←
Титульный синий
цвет продолжается
на *Seasense*
и в столовых
принадлечностях



Высота потолка в каюте
владельца составляет
десять футов — полных
три метра!

Заказчик создавал свою яхту без оглядки на чартер и продажу

увидели ее своими глазами! — рассказывает Кор Д. Ровер. — Дело не в том, что владелец очень высокий: он проектирует небоскребы и привык жить в атмосфере лофта, поэтому поставил задачу сделать каюту с рекордно высоким потолком. Естественно, нам пришлось вносить изменения в дизайн экстерьера, чтобы надстройка получилась не слишком высокой и сохранила свою эстетику».

Поскольку *Seasense* создавалась в первую очередь для семейного использования, салон на главной палубе подпадает скорее под определение кинотеатра, тогда как функцию салона берет на себя гостевая зона на верхней палубе. Там, наверху, тоже предусмотрены обеденный стол и диваны под открытым небом, однако эта палуба имеет выраженный приватный характер, где владелец, вероятно, предпочитает проводить время только в кругу близких.

Расположенный уровнем выше сандек еще более приватный. Он поделен на закрытую зону с дневным туалетом и спортивным залом, где умещаются восемь тренажеров, и открытую часть с джакузи, американским баром и — кто бы мог подумать! — дровяной печью для пиццы.

ДЛЯ СЕБЯ И ТОЛЬКО

Seasense принадлежит к числу тех немногих суперяхт, в которых явно проступает личность человека, воплощавшего в реальность свою мечту, даже если лодка не соответствует привычным представлениям. При разработке экстерьера яхты Кор Д. Ровер не знал о том, что владелец и его интерьерные дизайнеры сделают такой упор на синий цвет, поэтому сейчас яркая корма в некоторых ракурсах визуально перевешивает надстройку, что привносит в дизайн легкий дисбаланс. Это совершенно не критично и лишь подчеркивает вкус заказчика, но все же лучше, когда обстановку открытых палуб определяет тот же дизайнер, что создает экстерьер.

Во многом *Seasense* получилась такой, какой она получилась, из-за того что ее владелец, у которого эта лодка далеко не первая, просто не придавал значения таким ограничивающим творчество вещам, как необходимость продажи яхты в будущем и ее использование в чартере. Он руководствовался своими идеями и предпочтениями своей семьи, и сейчас, когда ему уже поступило минимум два предложения о покупке *Seasense*, он остается непреклонным, повторяя, что эта яхта не для продажи и не для чартера. А если кто-то хочет получить себе нечто подобное, то двери Benetti всегда открыты. **IMBY**

МОЯ МИЛАЯ ЛЕДИ

Платформа Limited Editions 180 давно значителся бестселлером Amels, и новая суперяхта Lili стала вершиной ее эволюции.

Текст Антон Черкасов-Нисман Фото Imperial Yachts





Впервые я увидел *Lili* на верфи во Влиссингене еще на стадии достроечных работ (читайте МВУ № 4/41, 2016) и с тех пор с любопытством ждал, когда же яхта сойдет на воду и появится возможность побывать на борту. «В чем интерес? — спросит внимательный читатель. — Ведь это уже 24-й построенный на Amels корпус Limited Editions 180». Дело в том, что *Lili* во многом отличается от своих старших «сестер», и, будучи самой новой яхтой этой модели, она соединила в себе множество улучшений и стала одним из самых выразительных примеров того, насколько глубоко можно кастомизировать судно на стандартной технической платформе.

Эта яхта служит примером эффективного сотрудничества верфи и представляющей заказчика компании

Шанс увидеть это своими глазами появился на выставке в Монако, где Amels демонстрировала *Lili* совместно с компанией Imperial Yachts, которая выступила представителем заказчика на этапе строительства, а сейчас занимается ее менеджментом и чартером.

ИНАЧЕ БЫТЬ МОЖЕТ

Первое и главное отличие *Lili* от других яхт Limited Editions 180 кроется в иной планировке гостевых помещений. Всего на борту шесть гостевых кают, однако в носовой части главной палубы, которую обычно отводят под апартаменты владельца, тут оборудованы шикарная VIP-каюта с откидным балконом и достаточно комфортная каюта для персонала (скажем, для охранника или няни). Но куда делась мастер-каюта, и почему владелец отказался от балкона? Как выяснилось, по желанию заказчика апартаменты владельца оборудовали в кормовой части верхней палубы, где в его распоряжении оказывается не скромный кусочек откидывающегося борта, а просторная открытая площадка с высоким уровнем приватности.

Чтобы выполнить подобную рокировку, инженерам пришлось переместить ряд сервисных помещений (без изменений конструкции); по-новому проложить кабели, трубопроводы и выводы системы кондиционирования, а также поработать над перераспределением веса между палубами. Ведь, помимо самой каюты, комплекс помещений включает ванную комнату с обилием природного камня, просторный офис и гардероб. Кроме того, такая планировка потребовала создать новую схему циркуляции экипажа, работа которого усложнилась ограниченным доступом в эту часть яхты. Если калитки, ведущие на сандек и главную палубу, закрыты, то это служит для команды знаком, что владельца нельзя беспокоить.

Второе существенное отличие *Lili* — удлиненный сандек, равного которому на 50-метровых яхтах, считайте, нет. Это важно в первую очередь для того, чтобы гости не ощущали нехватки места для принятия солнечных ванн, пока владелец отдыхает на собственной палубе. Кроме ветбара и лежаков, на сандеке установлен бассейн с противотоком, а также предусмотрено место для внушительного экрана и видеопроектора, которые превращают палубу в кинотеатр под открытым небом и площадку для вечеринок с караоке, так любимых гостями в чартере.



МАРТИН ЛИЛЛЕЙ,
капитан:

Мне довелось курировать строительство трех суперяхт в Голландии и одной в Италии. *Lili* получилась самой практичной из них и, пожалуй, самой лучшей из всех тех, на которых я работал.



↑
Свет
беспрепятственно
проникает в салон
на главной палубе



→
Интерьер *Lili*
чрезвычайно
располагает
к спокойному
семейному отдыху



↑
Перенес свою
каюту наверх,
владелец получил
панорамный вид
и приватную палубу

→
Ванная комната
в мастер-каюте

←
На борту *Lili*
достаточно места
и для спортивного
зала





Lili — первая яхта серии Limited Editions 180 с каютой владельца в кормовой части верхней палубы

НОВОЕ ЗНАКОМОЕ

Обычно дизайнерский язык Лауры Сессы легко узнаваем в созданных ею интерьерах. Однако на *Lili* в нем проявились свежие, неожиданные мотивы, и утонченно-роскошное оформление пространства принимаешь с первого взгляда. Интерьеры яхты решены преимущественно в светлых тонах и буквально пронизаны светом и воздухом. Черное дерево вокруг панорамных окон играет на контрасте с доминирующим в мебели выбеленным венге, а взор так и притягивают выразительные художественные работы: изображения морских раковин и водорослей всевозможных форм, выполненные под старинные гравюры, а также картины парусников в бамбуковых рамах. На стенах то и дело встречаются «чешуйчатые» панели из ослепительно белых или «теплых» янтарных перламутровых пластин. Наконец, еще один благородный материал, который нельзя не заметить, — древесина волнистого клена, используемая, в том числе, для создания музыкальных инструментов.

Примечательно, что в салоне на главной палубе, помимо обеденного стола на 12 персон, организована зона отдыха с монументальным диваном, стоящим напротив циклопического телевизора, который больше походит на экран в концертном зале, нежели на обычный телевизор.

СЛОВО КАПИТАНУ

Во время строительства *Lili* вместе с техническими специалистами Imperial Yachts со стороны заказчика работал Грэм Шоррокс, который был капитаном яхты *Imagine* (Amels 212, 2011) и не понаслышке знает о том, как организованы процессы на верфи. Позже, за полгода до сдачи яхты, к нему присоединился Мартин Лиллей, нынешний капитан *Lili*.

«Мне довелось участвовать в строительстве трех суперяхт в Голландии и одной в Италии, — рассказывает он. — *Lili* получилась самой практичной и, пожалуй, самой лучшей из всех, на которых я работал. Amels — надежная и, что важно, открытая верфь, способная обеспечить высокое качество. После того как яхта покинула Влissingен, мы прошли уже почти 6000 миль без единой проблемы».

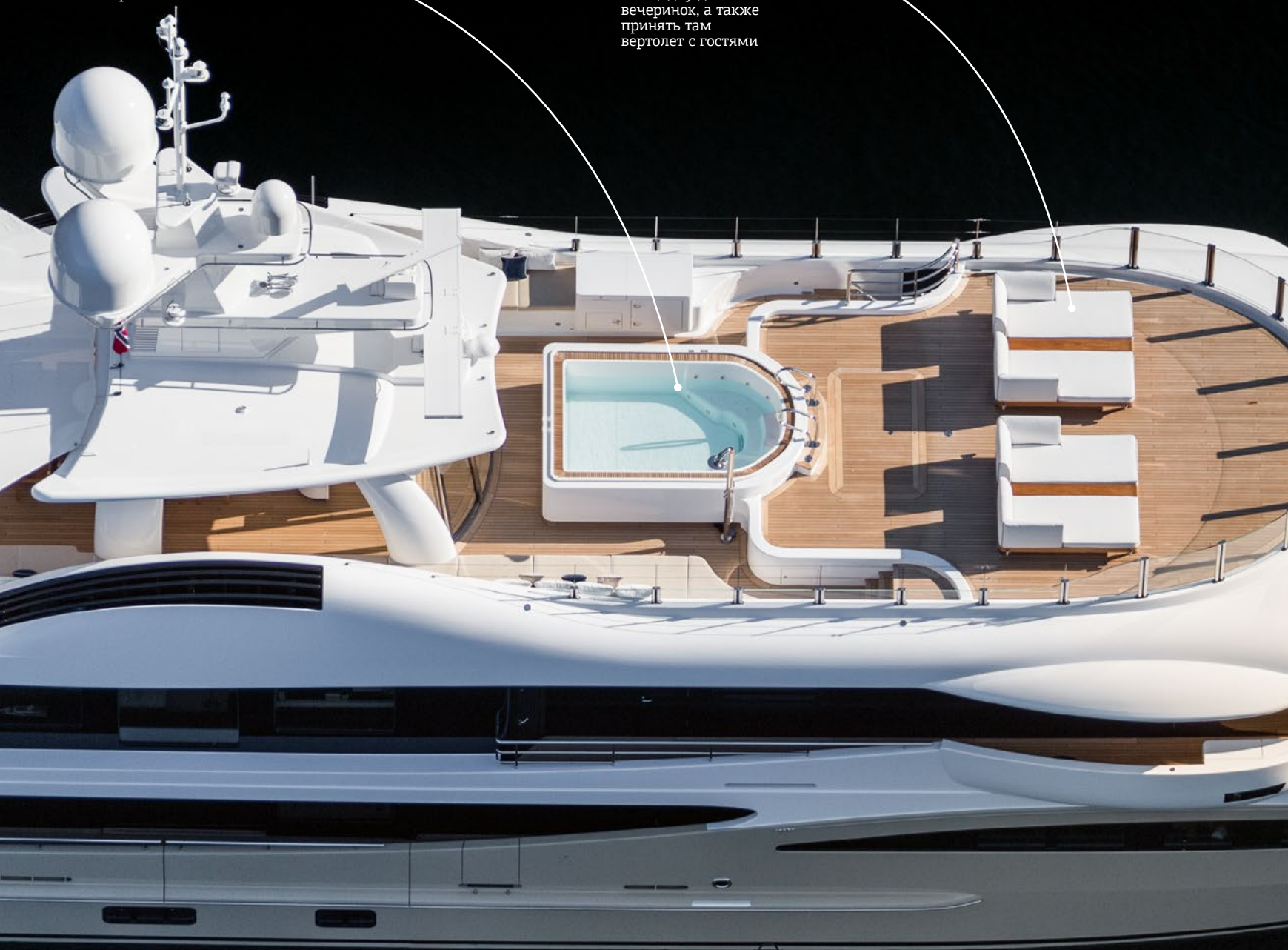
Благодаря проверенной временем технической платформе, *Lili* понадобился всего один выход на ходовые испытания, который стал скорее формальностью при комплексной проверке оборудования вроде опреснителей повышенной мощности, которые покрывают все бытовые потребности на борту и даже обеспечивают водой бассейн.





Бассейн-джакузи
дополняет
возможности
«пляжного клуба»
в корме

Огромный сандек
яхты можно
превратить
в кинотеатр или
площадку для
вечеринок, а также
принять там
вертолет с гостями



Помимо роскошных интерьеров, яхта обладает превосходной мореходностью

Из Голландии *Lili* на месяц отправилась в норвежские фьорды, а потом, на пути к Средиземному морю, прошла боевое крещение в беспокойных водах Атлантики на траверзе Португалии. По словам Мартина Лиллея, в тот момент он не раз мысленно благодарил конструкторов Amels за то, что они наделили судно острыми носовыми обводами и не увеличили объем корпуса в этой зоне ради комфорта команды. Как следствие, в шторм яхта не «натыкается» на встречную волну, а проходит сквозь нее.

Кстати, доказательство того, что лодки Limited Editions 180 могут не только перемещаться от одной средиземноморской марины до другой, но способны на весьма серьезные «поступки», недавно продемонстрировала *Gene Machine* (прежнее название *Engelberg*). Летом эта построенная в 2013 году яхта установила новый рекорд: во время экспедиции на Шпицберген она пересекла 81° с. ш. — так далеко на север до нее не забиралась ни одна суперяхта!

8 проектов

построила
компания Imperial
Yachts на верфи
Amels

БОЛЬШИЕ ВОЗМОЖНОСТИ

На примере *Lili* видно, какой результат может дать продуктивное сотрудничество одной из лучших в мире верфей и компании, способной представлять интересы заказчика на высшем профессиональном уровне. Amels постоянно дорабатывает свою самую младшую платформу: первый корпус Limited Editions 180 под названием *Niki* имел длину 52 м, и с тех пор эта модель «выросла» в корме на три метра, чтобы дать возможность гостям находиться ближе к воде в зоне «пляжного клуба».

На *Lili* присутствуют не только удобный вход в воду, дневной туалет и душ, но даже парилка, что встречается не так часто. Есть и еще одна редкая, но крайне полезная мелочь: дисплей с подробной информацией об условиях окружающей среды и положении судна, который избавляет гостей от необходимости постоянно спрашивать капитана о температуре воды, глубине и месте стоянки. Его также можно настроить на показ текущего местоположения тендеров и гидроциклов при условии, что у них есть AIS-транспондеры.

После дебюта на Monaco Yacht Show *Lili* начала готовиться к плаванию в Индийский океан. Imperial Yachts уже огласила ее чартерную сетку: с ноября яхта будет находиться на Сейшелах, ближе к Рождеству и Новому году перейдет на Мальдивы, а потом будет готова принимать гостей в Таиланде. MBY



ИНТЕРВЬЮ MBY

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

A man with short brown hair, smiling, stands with his arms crossed in front of a large white yacht. He is wearing a dark blue suit jacket over a light pink shirt. A white lanyard with logos is around his neck, and a small orange tag with the word 'TOR' is visible at the bottom of the lanyard. The background shows the blurred structure of the yacht, including railings and the letters 'СНТ' on its side.

ДЖЕЙ ТАКЕР,
партнер
юридической
фирмы **Holman
Fenwick Willan:**
Момент, когда право
собственности
на строящуюся яхту
переходит заказчику,
является предметом
договоренности сторон.

Знание юридических вопросов, связанных со строительством яхт, поможет избежать многих проблем

Итак, заказчик решил построить яхту и выбрал верфь. В какой момент в переговорный процесс вступают юристы?

Всегда по-разному. Иногда к юристам обращаются на ранней стадии, еще до подписания соглашения о намерениях (Letter of Intent). Это небольшой по объему и простой по содержанию документ, подписывая который, покупатель обозначает желание купить такую-то яхту за такую-то цену и готовность в качестве подтверждения серьезности намерений перечислить депозит в размере 5–10% ее стоимости. Если в течение обозначенного срока (от двух до четырех недель) стороны не согласуют текст договора на строительство, депозит возвращается клиенту. Но чаще случается, что к услугам юристов стороны прибегают уже на стадии разработки основного договора: либо верфь обращается за юридической помощью в подготовке договора, либо клиент приходит к юристу с проектом договора, который ему предоставила верфь.

Обычно верфи предлагают клиентам типовые договоры, или под каждую сделку готовится индивидуальный договор?

Большинство верфей работают по типовым договорам: юристы разрабатывают для верфи две-три версии таких документов. У верфей, специализирующихся на постройке небольших серийных лодок, типовой договор обычно простой и не большой по объему. Если говорить о договоре на строительство яхт категории custom, то, как правило, у верфи будет один типовой и более солидный договор.

Так, у Heesen разработан единый типовой договор, который, однако, может быть модифицирован под конкретный проект и заказчика. Например, заказчик хочет сдать свою лодку в зачет при строительстве новой или хочет привлечь своего дизайнера. Наличие типового договора позволяет максимально ускорить процесс его подписания, а возможность получить для ознакомления проект договора в течение всего пары дней с момента знакомства с верфью является для клиента несомненным плюсом.

Насколько может затянуться процесс согласования условий типового договора с клиентом?

Бывают очень решительные клиенты, и контракт подписывают в течение двух-трех дней с момента направления верфью проекта. Но, как правило, это занимает не меньше двух недель. В моей практике были случаи, когда процесс длился несколько месяцев. Это зависит исключительно от того, по многим ли моментам у сторон изначально различное видение.

Какое право европейские верфи обычно желают видеть применимым к договору?

Наиболее распространено подчинение договора английскому праву. При выборе применимого права необходимо ответить на вопросы: каким правом будут регулироваться отношения сторон и где будут разбираться споры, которые могут возникнуть из такого договора? Для международных контрактов в сфере морского права наиболее популярным

является английское право с отнесением всех разбирательств по договору к компетенции Лондонского арбитража.

Если договор на строительство заключают, скажем, итальянская верфь и итальянский покупатель, договор, конечно же, будет регулироваться итальянским правом, а споры будут подсудны итальянскому суду, что разумно: обе стороны знакомы с итальянским правом и говорят на одном языке. Но если речь о договоре между голландской верфью и покупателем из США, голландской верфи не очень интересно судиться в Америке, а заказчика не устроит, чтобы споры разбирались в непонятном для него суде Нидерландов на голландском языке. Здесь, как в футболе: играть на своем поле всегда легче. В такой ситуации разумно подчинить договор нейтральному английскому праву, распространив на споры из такого договора компетенцию Лондонского морского арбитража.

Альтернативой Лондонскому арбитражу может стать, например, арбитраж при Международной торговой палате (International Chamber of Commerce), хотя он не специализируется на морском праве. Однако нужно отметить, что многие голландские верфи традиционно настаивают на применении голландского права к договору на строительство: их позиция по этому вопросу много лет остается неизменной. Эти верфи обычно включают в свои стандартные договоры условие, что все споры между сторонами должен рассматривать арбитражный суд при голландской HISWA (Handel and Industrie the area of Shipbuilders and Watersport).

Голландские верфи в своих договорах часто используют отсылку к стандартным условиям строительства, разработанным HISWA. Рекомендовали бы вы заказчику в переговорах с верфью настаивать на индивидуальном контракте? Или типовой договор, включающий требования HISWA, отвечает его интересам?

Стандартные правила HISWA в большей степени защищают интересы судостроителей, нежели их клиентов, и они все-таки более релевантны строительству небольших лодок. Поэтому если бы я представлял интересы клиента, желающего построить яхту custom, я бы рекомендовал отказаться от применения правил HISWA к договору. Ни одна верфь, занимающаяся строительством лодок под заказ, не будет настаивать на применении к договору стандартных правил, утвержденных отраслевыми профессиональными сообществами.

Как обычно решается вопрос с приемкой лодки, уже имеющейся у клиента, в зачет при строительстве новой?

Если говорить об этом в юридическом аспекте, то trade-in обычно оформляется путем заключения дополнительного соглашения к договору на строительство новой яхты. В таком приложении оговаривается та цена, за которую лодку принимают в зачет. Далее верфь начинает рекламировать старую лодку, и в случае ее продажи вырученные деньги направляются на финансирование новой. Если же до завершения



↑
Джей Такер и Марк Кавендиш, директор по продажам и маркетингу Heesen Yachts, обсуждают детали контракта

строительства новой лодки на старую не удастся найти покупателя, заказчик передает верфи право собственности на свою прежнюю яхту; при этом ее стоимость, согласованная сторонами, идет в счет последнего платежа (или его части) за новую лодку.

Дополнительное соглашение о trade-in также может регулировать право заказчика использовать свою прежнюю лодку до момента ее продажи верфью. И если верфь согласна на это, также оговариваются вопросы предпродажного сюрвея, по результатам которого может быть изменен размер зачетной стоимости, если техническое состояние лодки отличается от того, в каком она была на момент подписания соглашения о trade-in.

От чего зависит график платежей по договору на строительство яхты? Есть ли привязка к каким-то этапам?

Разумеется, верфь стремится получить деньги как можно раньше, поскольку яхта строится на деньги заказчика, в то время как в его интересах заплатить как можно позже. С учетом этого обычно график платежей в некоторой степени привязан к этапам строительства. Это отвечает интересам заказчика, который не готов платить деньги, не видя продвижения процесса.

Как правило, стоимость яхты вносится пятью примерно равными платежами: первый перечисляют при подписании договора; второй — после закладки киля или чуть позже, когда закончен корпус; третий — при установке двигателей; четвертый — при спуске яхты на воду и пятый — после доставки яхты заказчику.

Завершение определенного этапа строительства может подтверждаться соответствующим свидетельством с получением одобрения менеджера проекта как представителя заказчика. А если между сторонами имеется спор о том, завершена или нет очередная стадия, могут привлекаться независимые технические специалисты.

5 платежей

Таков обычный порядок поэтапной оплаты строительства новой суперяхты

Учитывая тенденции к ужесточению финансового и налогового контроля, как верфи относятся к платежам от офшорных компаний и третьих лиц?

Платежи от офшорных компаний и от третьих лиц за заказчиков незаконными не являются. Но в связи с ужесточением законодательства в сфере борьбы с отмыванием преступных доходов верфи обязаны проверять, от кого поступают денежные средства по контракту. По моему опыту, большой проблемы такие проверки не создают. Сложности возникают только тогда, когда кто-то пытается сделать нечто не вполне законное или таковым выглядящее. Но вот что действительно изменилось с тех пор, как я начал практиковать в сфере яхтенного права, — покупатели перестали приходить на приемку-передачу яхты с чемоданом денег.

Как часто при постройке суперяхт привлекают стороннее финансирование? Усложняет ли это процесс в юридическом аспекте?

Такое случается примерно в 10% случаев строительства новых суперяхт. Как вы понимаете, люди, у которых нет денег на покупку яхты, не ввязываются в ее строительство. Иными словами, если такое финансирование привлекают, то по причине дешевизны для заказчика заемных средств. Верфи могут иметь налаженные отношения с определенными банками, но не в рамках конкретных проектов, а в плане корпоративного кредитования своего бизнеса либо предоставления банковских гарантий в связи со строительством. Поэтому, как правило, это покупатель обращается за финансированием к банку, с которым у него хорошие отношения.

Но надо понимать, что строящаяся яхта не является ликвидным активом, поэтому, помимо передачи яхты в залог, банк, скорее всего, потребует предоставления персональных гарантий от клиента, а также передачи ему прав по банковским гарантиям, которыми обеспечены обязательства верфи перед заказчиком.

Привлечение финансирования сильно усложняет процесс с юридической точки зрения. Ведь в случае, если вы берете кредит у банка под залог уже построенной яхты, вовлеченными в эти отношения оказываются две стороны: владелец яхты



ПАНОРАМНЫЙ
КАРАОКЕ-РЕСТОРАН



Только сытым
покоряются моря!

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ЯХТ-КЛУБ
ПЕТРОВСКАЯ КОСА, 9



INFO&RESERVE 929 928 3

PARUSA-SPB.RU



и банк. А когда кредитуются строительство яхты, вовлечены уже три стороны: банк, заказчик и верфь, — и необходимо понимать, что нарушения обязательств заказчика перед банком отразятся на отношениях заказчика и верфи, и наоборот.

Допустим, верфь и заказчик подписали договор, верфь начала строительство и уже заложила киль — важный с юридической точки зрения этап, поскольку с этого момента права на лодку могут быть переданы заказчику. Как обычно решается вопрос с переходом права собственности?

Это всегда предмет договоренности сторон, и здесь есть два сценария. Строго говоря, их три, но третий — это, по сути, сочетание двух первых. Чтобы было понятнее, давайте разберем все варианты на конкретном примере.

Представим, что верфь и покупатель подписали договор на строительство большой и дорогой яхты; срок строительства — три года. У верфи нет собственных средств для финансирования строительства в течение всего периода, и покупатель производит поэтапную оплату. Скажем, пять платежей, каждый в объеме 20% общей стоимости проекта. То есть заказчик вносит оплату в течение трех лет и взамен получает яхту только через три года. Естественно, в такой ситуации разумный человек хотел бы, чтобы обязательства верфи перед ним были чем-то обеспечены, дабы иметь возможность вернуть свои деньги, если яхта никогда не будет достроена либо верфь обанкротится.

Сценарий первый: деньги, уплачиваемые заказчиком, для верфи являются как бы заемными, и в случае невозможности завершить строительство верфь должна вернуть все внесенные суммы заказчику — «кредитору»; при этом в качестве обеспечения обязательств верфи по возврату этих денег предоставляется банковская гарантия. При этом право собственности на строящуюся лодку до момента полной оплаты проекта заказчиком сохраняется за верфью. Минусом такого варианта для верфи являются дополнительные затраты на получение банковской гарантии.

Сценарий второй, самый распространенный: право собственности на строящуюся яхту переходит к покупателю с момента закладки киля. Законодательство большинства европейских стран (в том числе Германии и Голландии) предусматривает возможность регистрации права собственности на строящиеся яхты. В таком варианте если заказчик расторгает договор с верфью, у него также есть право требовать возврата уплаченных верфи сумм, но единственное, чем обеспечено такое право, — сама недостроенная яхта как объект прав. Заказчик может забрать яхту с верфи и достроить ее на другой верфи.

Сценарий третий, включающий элементы первого и второго: верфь передает заказчику право собственности на строящуюся яхту в процессе строительства, а также предоставляет гарантии по выполнению своих обязательств перед заказчиком не на всю сумму, а на часть стоимости (около 10%). Логика такого расчета в следующем. Если строительство по каким-то причинам

10

процентов

суперяхт строятся с привлечением стороннего финансирования

не завершено, яхта действительно является собственностью покупателя, но при этом реальная ценность такого незавершенного объекта, как правило, меньше суммы, уплаченной заказчиком. Кроме того, будет довольно непросто и затратно переместить недостроенный корпус яхты длиной, скажем, 50–60 м, еще не спущенный на воду, на другую верфь для завершения строительства. Поэтому и нужна гарантия по возврату около 10% стоимости строительства: чтобы покрыть эти риски и расходы.

Как выстраиваются отношения между верфью, заказчиком и менеджером проекта?

Менеджер проекта — это лицо или компания, назначаемая заказчиком для контроля за строительством. Обычно менеджер проекта или, если это компания, — ее представитель постоянно присутствуют на верфи либо регулярно ее посещают. Привлечение менеджера проекта выгодно и заказчику, и верфи. Заказчик через менеджера контролирует строительство, а верфь через него же может оперативно взаимодействовать с заказчиком для быстрого решения вопросов, возникающих в ходе строительства: как правило, заказчик уполномочивает менеджера принимать от его имени решения. За исключением случаев, когда действия менеджера проекта имеют единственной целью повысить свою ценность в глазах заказчика, привлечение менеджера обычно идет на пользу проекту и благотворно влияет на отношения между верфью и заказчиком.

Как формируются отношения с другими лицами, привлеченными к работе над заказом, проектировщиками и дизайнерами? С кем у них договорные отношения — с верфью или заказчиком?

Здесь также возможны варианты. Например, верфь **Heesen** работает с постоянными дизайнерами и проектировщиками и на основании договора поручает им разработку проекта. При этом результат их работы принадлежит верфи, так как это ее заказ. На такие немецкие верфи, как **Lürssen** или **Abeking & Rasmussen**, которые строят яхты по индивидуальным проектам, заказчики зачастую приходят уже с готовыми проектами, и контрактные отношения в этом случае изначально устанавливаются между заказчиком и дизайнером/проектировщиком.

Но с момента, когда верфь и клиент заключают договор на строительство, ответственность за проектировщика несет верфь, даже если заказчик пришел со своим проектом, потому что верфь как судостроитель отвечает за пригодность к плаванию построенной яхты.

Ситуация с дизайном интерьера схожая. Иногда контрактные отношения с дизайнером у верфи, а иногда, как в случае с **Lürssen** или **Abeking & Rasmussen**, отношения с дизайнером у заказчика. Причем возможны комбинации: проект и дизайн корпуса может разрабатывать верфь или нанятый ею проектант/дизайнер, а интерьер при этом создает дизайнер, работающий напрямую с заказчиком.

Как выбор классификационного общества, которое будет освидетельствовать яхту, влияет на строительство?

С точки зрения заказчика, при выборе классификационного общества нет большой разницы, будет это Det Norske Veritas или Lloyd. Важнее, с каким классификационным обществом у верфи, выбранной для строительства яхты, наработаны хорошие отношения.



**25 НОЯБРЯ
В 19:00**

СК ОЛИМПИЙСКИЙ



**BONNIE TYLER | SMOKIE | C.C. CATCH
BONEY M (LIZ MITCHELL) | ЮРИЙ ШАТУНОВ
SAMANTHA FOX | ЮРИЙ ЛОЗА | RICCHI E ROVERI
BOBBY KIMBALL (ТОТО) | КОНСТАНТИН НИКОЛЬСКИЙ
ВЛАДИМИР ПРЕСНЯКОВ | АЛЕКСАНДР ИВАНОВ и гр. РОНДО
JOY | ВАЛЕРИЙ СЮТКИН | OTTAWAN | МАКСИМ ЛЕОНИДОВ
BAD BOYS BLUE | ЦВЕТЫ | RUPO
СЕРГЕЙ БЕЛИКОВ | ИГОРЬ САРУХАНОВ**

ЗАКАЗ БИЛЕТОВ: 8 (499) 213-03-19

БИЛЕТЫ ПРОДАЮТСЯ В КАССАХ СК ОЛИМПИЙСКИЙ И НА WWW.CONCERT.RU

**12+
РЕКЛАМА**

АО «СПОРТИВНЫЙ КОМПЛЕКС «ОЛИМПИЙСКИЙ» 1230390, Г. МОСКВА, ОЛИМПИЙСКИЙ ПР-Т, Д. 16, СТР. 1, ОГРН 1027739043793 ООО «КОНЦЕРТУ МСК», 125040, Г. МОСКВА, ЛЕНИНГРАДСКИЙ ПРОСПЕКТ, ДОМ 1, ПОМЕЩЕНИЕ VII КОМНАТА 10, ОГРН 1147746065720

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР





Бывает, что одна из сторон не исполняет свои обязательства. Какие нарушения условий договора: увеличение стоимости, срыв сроков, недостижение яхтой проектных характеристик или что-то еще — встречаются чаще?

Случается все перечисленное. Я бы разделил все возникающие проблемы на две группы: проблемы технического характера и юридического свойства.

Техническая проблема может возникнуть, например, когда заказчик хочет вмешаться в проект в ходе строительства (изменение планировок, установка дополнительного оборудования или даже изменение длины!). Если это возможно, при достижении договоренности между сторонами о соответствующем изменении стоимости и сроков строительства подписываются дополнительные соглашения к договору.

Проблемы юридического характера — это, в первую очередь, несоблюдение сроков, что случается как по вине верфи (например, невыполнение субподрядчиками обязательств в срок), так и по вине заказчика. Со стороны клиента задержки могут быть не только по оплате, но и в силу непринятия важных для строительства решений в оговоренный срок или позднее представление эскизов интерьеров, подготовленных привлеченным дизайнером.

Как правило, договор на строительство содержит положение о том, что споры технического характера между сторонами решаются независимым техническим специалистом; этот механизм позволяет оперативно решить проблему. Проблемы юридического свойства чаще разрешает третейский суд (арбитраж) —

это уже гораздо более длительный процесс, либо по обоюдному согласию стороны могут привлечь для решения спора медиатора.

Необходимо учитывать следующее. Если верфь полагает, что у заказчика есть непогашенная задолженность, яхта, как любое морское судно, может быть арестована — недавно такое произошло с парусной яхтой А. Чтобы снять арест и снова пользоваться судном до завершения судебного или арбитражного разбирательства, владельцу нужно внести обеспечение. Владелец яхт нелишне знать, что то же самое может произойти, если есть задолженность перед экипажем по зарплате или неоплаченные счета за топливо.

Как регулируются вопросы использования вертолетов и подводных лодок — принадлежностей мегаяхт?

Эти вопросы регулируются государством флага, под которым ходит или будет ходить яхта; также требования устанавливает классификационное общество. В последнее время, после нескольких инцидентов с участием вертолетов, требования существенно ужесточились. Но они различны для случаев, когда вертолет постоянно находится на борту яхты, в специальном ангаре, и для случаев, когда яхта оборудована только площадкой для посадки вертолета.

Какие вопросы касательно НДС надо учитывать при размещении заказа на строительство яхты?

По общему правилу, счета за строительство яхты любая европейская верфь должна выставить с учетом НДС. Однако если яхта идет

на экспорт для неевропейского заказчика, применяется нулевая ставка НДС; при этом заказчик должен подтвердить, что яхта экспортирована в установленные законом сроки. В дальнейшем такая яхта может быть снова ввезена на территорию ЕС с помещением под таможенный режим временного ввоза без уплаты НДС.

Нулевая ставка НДС также может быть применена к контрактам на строительство с европейскими заказчиками, если они планируют использовать яхту в коммерческих целях, и ее строительство и дальнейшая эксплуатация осуществляются через корпоративные структуры, созданные в других юрисдикциях.

В целом здесь ситуация такая же, как и с приобретением брокерской яхты, и налоговое планирование осуществляется исходя из ответов на все те же вопросы: кто, где и каким образом будет использовать яхту?

Напоследок нашим читателям будет любопытно узнать о каком-нибудь забавном случае из вашей практики, связанном со строительством яхт.

Мне вспомнился случай с задержкой сроков. Заказ на строительство яхты был размещен в конце 1990-х годов; проект предполагалось завершить за три года. Вместо этого, по причинам, связанным с обеими сторонами, строительство растянулось на... 15 лет! К его окончанию заказчик и верфь стали уже хорошими друзьями, что нетипично в подобных ситуациях. Но задержка привела к тому, что роскошная яхта, сданная заказчику в 2012 году, оказалась оборудована устаревшей «мультимедийной» системой, проигрывающей только VHS-кассеты... МВУ

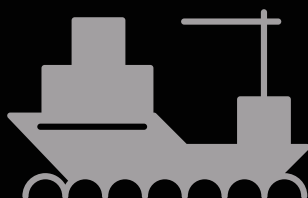
Oldtimer cars

вечные автомобильные ценности



КОНСАЛТИНГ

- помощь в составлении коллекций
- поиск и осмотр автомобилей по всему миру



ЛОГИСТИКА

- доставка и таможенное оформление
- перевозка крытым автовозом
- сезонное хранение



СЕРВИС

- текущее сервисное обслуживание
- реставрация любой сложности



+7 965 162-33-33

WWW.OLDTIMERCARS.RU

ТРАДИЦИЯМ ВОПРОЕКТИ

Сравнение этой новой Navetta 37 с предшественницами может ввести в заблуждение: Custom Line перелистнула страницу и... начала с чистого листа.

Текст Алан Харпер Фото Custom Line





Досье Custom Line Navetta 37

Длина 122 ф (37,04 м)	Водоизмещение (порожнем) 177 т	Мощность 1206 л.с. (MTU) 1400–1825 л.с. (MAN, Cat, Baudouin)	Корпус, надстройка стеклопластик
Ширина 26 ф (8,00 м)	Запас топлива 32 500 л	Каюты 5 + 4 (экипаж)	Дизайн Ferretti/Zuccon
Осадка 7 ф (2,27 м)	Запас воды 4000 л		



В конце 1990-х годов на верфи Custom Line, которая специализировалась на строительстве крупных яхт, создали потрясающую модель длиной 94 фута, изящную и достаточно быструю, за которой вскоре последовала столь же успешная Custom Line 97. Но уже в начале 2000-х появились яхты Navetta с корпусами переходного типа, умеренной мощностью и просторными помещениями, заметно отличавшиеся от первоначальных моделей. Эти яхты являли собой суда для плаваний с большим комфортом, когда удовольствие от путешествия становится не менее важным, чем сам факт благополучного прибытия в пункт назначения.

Новая «авантюра» Custom Line обозначает очередной отход от традиций, при этом сохранение названия Navetta, похоже, стало признаком эволюционного процесса, но не какой-то революции. Верфь продолжает развивать концепцию яхт с корпусами переходного режима движения на умеренной скорости, благодаря которым пребывание в море становится приятным и безопасным. Такую концепцию приветствуют многие заказчики, к которым Норберто Ферретти причисляет и себя.

Navetta 37 можно назвать самым серьезным на сегодня проектом верфи Custom Line



Эту идею развивает Navetta 37 — красивая моторная яхта с надежным корпусом, большими топливными танками и серьезным запасом хода. По ряду показателей (кроме длины) ее можно назвать самым серьезным на сегодня проектом Custom Line. От затопливаемого гаража на транце с «двухрежимным» люком (он поднимается для спуска на воду тендера и опускается, образуя купальную платформу) до зоны отдыха на фордеке, оборудованной скрытым краном для спасательной шлюпки-RIB или аквабайка — это судно полностью заслуживает статуса суперяхты.

Апартаменты владельца естественным образом занимают значительную часть главной палубы и могут похвастать двумя роскошными туалетными комнатами (душевая отдельно), большими бортовыми окнами и кабинетом-лобби (так и хочется назвать это помещение библиотекой).

Палубой выше находится ходовая рубка — исключительно хорошо оборудованная рабочая зона с отличным обзором и постами управления, вынесенными на палубу по обоим бортам. К рубке прилегает каюта капитана. Перед рубкой обустроена шикарная обеденная зона на воздухе, а в кормовой части расположен комфортабельный салон — помещение для отдыха с панорамными окнами (оно заслуживает более детального описания). Отсюда можно пройти на открытую палубу, где под тентом стоят обеденный стол на восьмерых и диван с шезлонгами.

На верхней палубе поста управления нет, зато стоят еще диваны и шезлонги, джакузи, и в целом палуба с хардтопом предназначена для расслабляющего отдыха. А отдельные трапы и коридоры позволяют гостям и команде перемещаться по яхте, вовсе не встречаясь.

Теперь об интерьере. Деревянная обстройка под лаком, панели из темного ореха и дубовый пайол хорошо сочетаются с роскошным ковровым покрытием, создавая спокойный, не кричащий интерьер, в котором приятно находиться. Наша тестовая Navetta 37 по просьбе владельца получила нестандартную планировку салона. Два дивана визави выглядели отлично, особенно пока телевизор за спинкой одного из них оставался опущенным... А стандартная компоновка, возможно, была бы более практичной.

Просторный камбуз на левом борту удобно расположен по отношению к обеденной зоне, и благодаря наружному проходу вдоль борта сюда легко попасть из ходовой рубки. Другой трап ведет к помещениям экипажа.

Если классные апартаменты владельца расположены на главной палубе, то нижняя отдана четырем большим гостевым каютам. Две из них оборудованы сдвижными кроватями, из которых легко получить двуспальное ложе. Высота в каютах и практически по всей яхте — впечатляющие 2,08 м, и кровати, вероятно,



Приятный штрих в светлом и объемном салоне — двери у обеденного стола, дающие ощущение трапезы на природе





↑
Салон на главной палубе с обеденной зоной в носовой части

→
Сандек полностью предназначен для отдыха гостей

←
Кокпит главной палубы — пространство с диванами и шезлонгами в приятной тени



такие же большие, как у вас дома (если не больше). Однако в гостевых «люксах» не все равнозначно: в носовой каюте левого борта койка заметно короче остальных — всего (!) 1,9 м.

Как бы то ни было, наследие Ferretti, привитое бренду Custom Line, у Navetta 37 заметно в рациональном использовании пространства с линейной компоновкой и обилием полезных объемов для хранения всего и вся. Да, яхта весьма немаленькая, но наряду со многими моделями Ferretti эта новейшая Custom Line ощущается крупнее, нежели есть на самом деле.

При длине ватерлинии почти 100 футов теоретическая скорость корпуса Navetta 37 получается плюс-минус 13,4 узла (водоизмещающий режим). Но в уравнении следует учитывать носовой бульб, снижающий сопротивление и позволяющий повысить скорость. Это объясняет, почему во время теста мы развили на максимуме свыше 15 узлов с запасом топлива 20% и почти полными цистернами воды.

Хотя цена этих дополнительных узлов более 100 л дизельного топлива в час, яхта движется вообще без напряжения: никакой вибрации или проседания кормы. Ход спокойный и даже величавый, а прогулка по помещениям яхты с шумомером показала 57 дБ(А) в салоне, 63 дБ(А) в одной из кормовых кают и едва заметные 48 дБ(А) в мастер-каюте на главной палубе. Таких результатов по звукоизоляции Navetta инженеры Ferretti достигли благодаря монтажу главной палубы на виброгасящих опорах и современным изоляционным материалам, включая ткани на основе асбеста, пену различной плотности и др.

Надо отметить, что на нашей Navetta 37 стояли относительно «скромные» двигатели MTU V10 мощностью 1206 л.с. Хотя этих дизелей нет в списке опций (спецзаказ), они оказались весьма подходящими данному корпусу. При увеличении мощности скорость, безусловно, подрастет, как и расход топлива. Но сопротивление корпуса определяют его обводы и водоизмещение, и, согласно расчетам Ferretti, даже с самыми мощными двигателями (2 × Cat C32 по 1825 л.с.) крейсерская скорость яхты не превысит 13,5 узла.

Корпуса яхт водоизмещающего типа в циркуляции кренятся наружу, что поначалу может озадачить тех, кто чаще сталкивается с глиссирующими обводами. Под приглушенный звон бокалов, доносящийся из камбуза, Navetta 37 после резкой и до упора перекладки штурвала накренилась на 6° — заметно, но не пугающе. А диаметр полной циркуляции составил всего 100 м или около того. Вряд ли это важно для такой яхты: вероятно, по большей части она будет ходить прямым маршрутом на длинные дистанции — очень длинные и очень прямым. Запас топлива около 31 т впечатляет, и если Navetta 37 эксплуатировать в экономичном режиме, то ее счастливый владелец и его гости смогут непрерывно отдыхать на борту в свое удовольствие: заправка потребуется раз в сезон или реже.

У этой новейшей Navetta 37 с ее предшественниками мало общего, разве что имя. Вряд ли кто-то больше меня является поклонником прежних Navetta, только по сравнению с ней, с ее прочным и объемным корпусом, дальнбойным потенциалом и «заточкой» под морские круизы они выглядят не столь убедительно. Созданием Navetta 37 и двух других новых проектов, которые за ней последуют, Custom Line открыла следующую страницу книги своих успехов. **MBY**



Наследие Ferretti заметно в рациональном использовании пространства путем линейной компоновки

↑
Мастер-каюта с кабинетом и шикарной туалетной комнатой в носовой части главной палубы



→
Двухместная гостевая каюта. Между кроватями большое свободное пространство



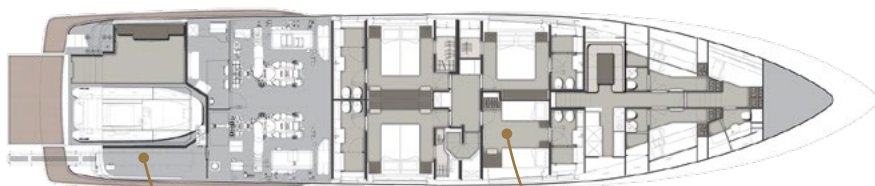
↑
Одна из люковых
гостевых кают
на нижней палубе

→
Просторная
туалетная комната
мастер-каюты
с отдельной
душевой и окном

↓
Туалетные комнаты
при каждой каюте
отделаны мрамором



Досье Custom Line Navetta 37



Гараж для
тендера можно
использовать
и как кладовку

В каждой
гостевой каюте
достаточно места
для вещей

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 2 × MTU 10V 2000 M72, 1206 л.с. при 2250 об/мин,
10 цилиндров, объем 2,23 л, дизель

РЕЖИМЫ	ECO				FAST MAX	
Об/мин	1000	1250	1500	1750	2000	2250
Скорость	7,3	9,3	10,9	12,6	13,8	15,3
Расход, л/ч	28,4	49,2	108,2	154,8	236,5	334,6
Миль/л	0,26	0,19	0,10	0,08	0,06	0,04
Запас хода	5345	3930	2095	1692	1214	950

Скорость в узлах, расход в л/ч, дальность хода в милях с учетом
20% резерва. Данные основаны на показаниях бортовых приборов
и могут отличаться от полученных вами. Загрузка: **20%**
топлива, **90%** воды.

ЗА БЕЛОЙ МЕЧТОЙ

*Как построить настоящую яхту semi custom
на базе серийной модели?*

Текст **Антон Черкасов-Нисман** Фото **Алина Гараженко, Princess Yachts**



Выбор яхты за 30-метровой отметкой сопровождается не меньшим количеством вопросов и сомнений, чем подбор первой лодки для новичка. В случае водоизмещающих судов этой проблемы нет, поскольку бал там правит сталь, но вот тем, кто предпочитает быстроходные глиссирующие круизеры, приходится изрядно поломать голову. В сегменте от 30 до 40 м достаточно моделей серийных стеклопластиковых яхт, которые способны развивать 25–30 узлов и обладают близким к яхтам custom уровнем комфорта. Заказчики таких лодок, как правило, претендуют на высокий уровень индивидуализации, однако не хотят связываться с кастомными проектами, которые обычно обходятся существенно дороже и сопряжены с определенным риском. Борясь за кошелек клиентов, верфи оказываются между двух огней: с одной стороны, они открыты для дизайнерских экспериментов с интерьерами своих крупных яхт, но, с другой, вынуждены держать их производство в жестких бюджетных рамках. В противном случае цена судна устремится вверх и вызовет у покупателя резонные сомнения.

Одним из возможных решений в этом случае может стать строительство стеклопластиковой яхты на базе серийной плат-

формы с привлечением не только стороннего дизайнера, но и опытного дилера, который способен повлиять на верфь и обеспечить высокий уровень индивидуализации судна, в том числе технической, без повышения его стоимости. Чтобы не быть голословными, мы решили разобрать пример из жизни — пятый корпус моторной яхты Princess 35M, который осенью прибыл с верфи на Лазурный Берег для экспозиции на выставках в Каннах и Монако. О том, чем именно эта яхта, получившая название *White Dream*, отличается от других корпусов 35M, построенных в Плимуте, рассказывает Денис Новиков, директор по продажам компании Nordmarine — официального дистрибьютора Princess Yachts на территории России.

После отметки 30 метров выбрать яхту не легче, чем первый в жизни катер

В зависимости от личных предпочтений заказчика ему предлагают сильных в том или ином стиле дизайнеров

ИНТЕРЬЕР

Поскольку заказчик хотел построить яхту с классическим оформлением, мы посоветовали ему воспользоваться услугами Франсуа Зуретти — одного из патриархов дизайна яхтенных интерьеров с огромным опытом работы (читайте интервью в МВУ № 1/37, 2016). Если бы потребовался более современный дизайн, мы бы привлекли британца Марка Берримана, хотя, разумеется, клиент волен выбрать любого другого мастера. Франсуа Зуретти создал очень гармоничную атмосферу, где аккуратно подобранные пастельные тона не раздражают взор и располагают к отдыху и спокойствию. Основными материалами стали по-разному обработанная древесина ореха, макассар, кожа, дорогой итальянский мрамор Nero Portoro и оникс. Кроме того, Франсуа Зуретти придумал чудные светильники, которые тоже сделали на заказ специально для этой яхты.

Если вы внимательно приглядитесь к деталям, то обнаружите, что в интерьерах присутствуют материалы из коллекций Fendi. Вся свободно стоящая мебель в салоне и каютах выполнена на заказ мастерами этого итальянского дома моды по индивидуальным дизайнерским эскизам — так, как принято на крупных суперяхтах.

А вот шкафчики, серванты и другие жестко закрепленные элементы мебели и обстройки на *White Dream* сделаны на заводе Princess Yachts в Плимуте. Мы пошли на это осознанно, поскольку уже имеем опыт их заказа итальянской фабрике, которая специализируется на интерьерах суперяхт. Там все делают вручную, все выглядит (и стоит!) очень дорого, но мы пришли к выводу, что логичнее использовать мебель, спроектированную на верфи. Дело в том, что она не уступает по качеству, но при этом занимает меньше места за счет отработанной технологии крепления. Казалось бы, отдать под заказанную на стороне мебель по несколько сантиметров тут и там не жалко, но в итоге вы удивитесь, насколько больше пространства она съедает.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ЧАСТЬ

С технической точки зрения *White Dream* тоже получилась настоящей яхтой semi custom. Весь процесс ее строительства курировал инженер Nordmarine, который ежедневно инспектировал ключевые участки, в том

5

корпусов

Princess 35M уже спущены на воду и еще два находятся в стадии строительства





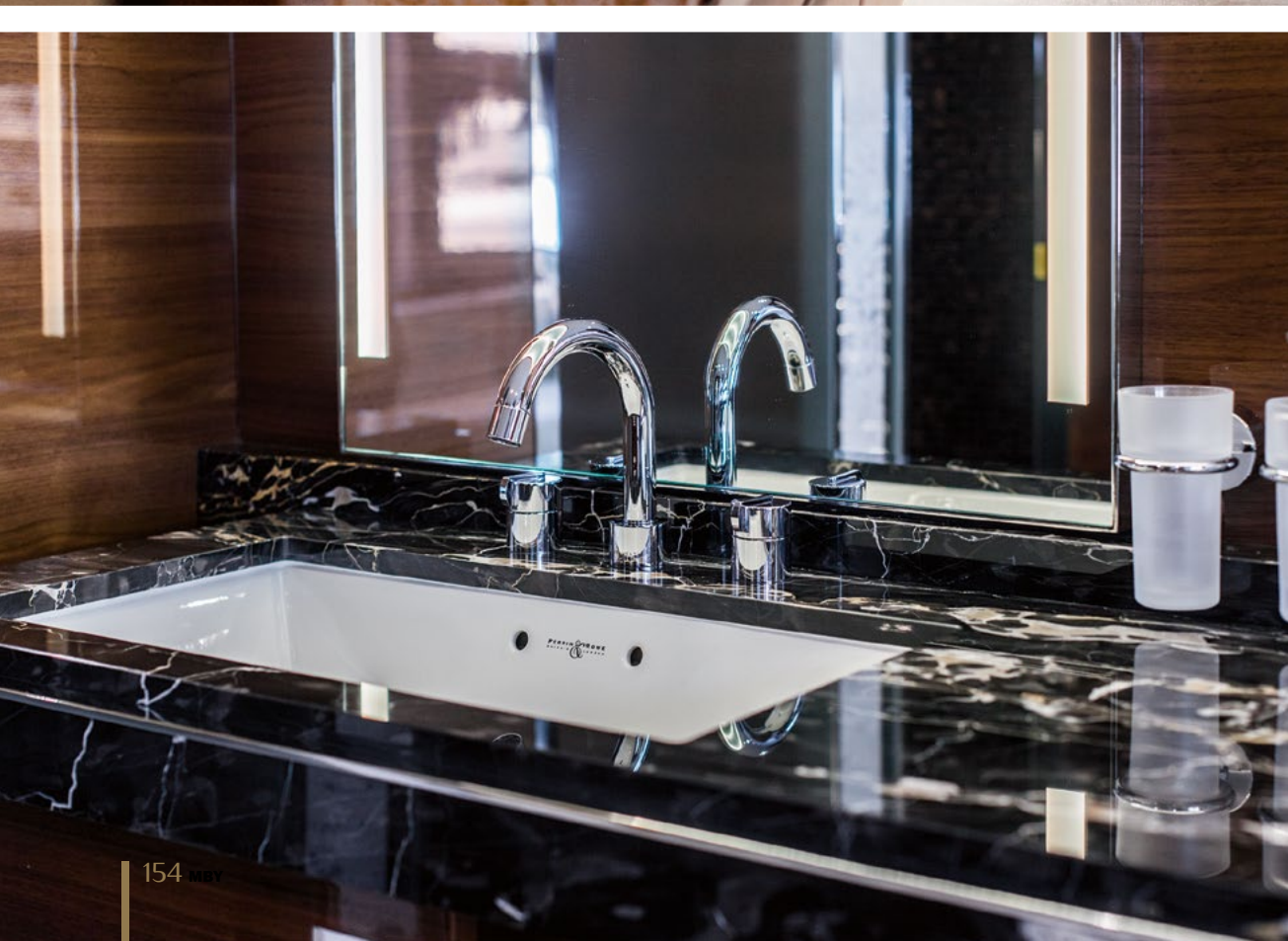
ДЕНИС НОВИКОВ,
директор по продажам
Nordmarine:

Эта яхта полностью
соответствует определению
semi custom не только
с точки зрения дизайнерских
интерьеров, но и в плане
технического оснащения.



В оформлении
White Dream
использованы ткани
из коллекции Fendi

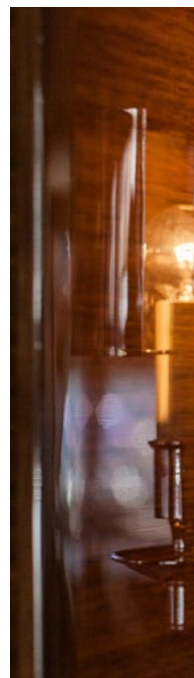
Великолепный
интерьер — это
не только красивая
мебель,
но и эксклюзивные
аксессуары



↑
Интерьер работы
Франсуа Зуретти
создает
умиротворенное
настроение
и располагает
к отдыху

←
Столешницы
из мрамора
Nero Portoro

→
Выполненные
на заказ авторские
светильники



Технические специалисты Nordmarine ищут способы усовершенствовать яхту и ежедневно курируют процесс строительства

числе монтаж электросетей, соединение частей корпуса и установку мебели. Это, кстати, позволило даже местами усовершенствовать конструкцию. Например, прежде в элементах набора не было отверстий под трубопроводы, и они шли поверх стрингеров. На *White Dream* мы попросили верфь отказаться от лишних изгибов магистралей и пустили их напрямую.

Как и большинство крупных яхт, *White Dream* построена в соответствии с требованиями MCA LY3, поэтому все, что касается безопасности, включая автоматическое пожаротушение, тут реализовано на самом высоком уровне. Из важных улучшений в моторном отсеке стоит отметить опциональную систему предпускового подогрева масла и постоянного поддержания его давления.

Кроме того, редукторы на *White Dream* имеют понижающую передачу, чтобы яхта могла длительное время идти на низкой скорости (например, по акватории в пределах города), а дизели MTU при этом работали на номинальных оборотах. Также, когда необходимо идти на одном двигателе, есть возможность отключить редуктор второго, чтобы винт его вращался в режиме авторотации и не давал нагрузку на поршневую группу. Все эти полезные и доступные для моторов MTU опции верфь прежде даже не предлагала.

РАЗВЛЕЧЕНИЯ

В плане AV- и IT-оснащения мы тоже задали высокие стандарты: освещение, климат и мультимедийную аппаратуру Harman Kardon на *White Dream* контролирует центральный сервер с возможностью управления всеми пользовательскими параметрами посредством планшетов, а всего на борту четыре расположенных в разных местах серверных шкафа. Системным интегратором здесь выступила британская компания Icon Connect (она же работала над суперяхтой *Amels Plivs Ultra*. — Прим. ред.). Впервые мы пригласили ее специалистов на верфь Princess еще в 2010 году, и с тех пор компании тесно и продуктивно сотрудничают. Добавлю, что мы сами разработали структуру дружелюбного пользовательского интерфейса на русском языке с набором предустановок для планшетов, которую профессионально реализовала Icon Connect.

Еще один важный момент: эта яхта подготовлена для проведения вечеринок. На сандеке мы добавили розетки для DJ-пультов и интегрированные в надстройку XLR-разъемы для подключения акустики (в гараже хранится мощная стереосис-



Досье Princess 35M

Длина
115 ф (35,10 м)

Ширина
23 ф (7,30 м)

Осадка
6 ф (2,10 м)

Водоизмещение
135 т

**Материал
корпуса/
надстройки**
стеклопластик

Запас топлива
18 т

Запас воды
3,2 т

Двигатели
2 × MTU 16V 2000
M96L (2636 л.с.)

**Максимальная
скорость**
27 узлов

Пассажиры
8–10 (4–5 кают)

Экипаж
6 чел.

Дизайн
Princess Yachts

тема JBL), поэтому экипажу не придется тянуть удлинители, да и гости не будут спотыкаться о провода. Кроме того, на борту есть генератор дыма и светомузыкальная установка, поэтому в качестве площадки для диско *White Dream* вполне состоялась.

РЕЗЮМЕ

Весь процесс рождения *White Dream*, начиная с идеи и разработки дизайна, занял около двух лет, и тут нужно отдать должное профессионализму Princess. Даже с учетом инициированных нами дополнительных работ верфь сдала яхту в срок, и всегда, когда это было необходимо, на наш участок привлекали дополнительный персонал.

Заказчик *White Dream* получает огромное удовольствие не только от эксплуатации яхт: он увлечен и процессом строительства. Поэтому, когда работа над его Princess 35M подошла к завершению, он принял решение построить себе более крупную яхту. На Лазурный Берег *White Dream* доставили из Англии на пароме — разумеется, она способна сама перейти тот же Бискайский залив, но мы поставили задачу показать ее на выставках абсолютно новой, как говорится, в пленке, и передать владельцу без «пробега» и с полной гарантией.

Пожалуй, Nordmarine — единственный дистрибьютор Princess Yachts, который может позволить себе подходить к строительству серийных яхт такой длины

Princess Yachts известна тем, что всегда сдает свои крупные яхты точно в установленный срок

с реализацией инженерных улучшений. Это повышает качество судов и уменьшает число обращений по гарантии в будущем. И, как показала практика, впоследствии верфь принимает наши доработки на вооружение. Сейчас мы сопровождаем строительство очередной Princess 35M для нашего клиента, который также настоял на том, чтобы специалисты Nordmarine занималась контролем инженерной части.

ОТ РЕДАКЦИИ

Модель 35M — своего рода «золотая середина», ставшая самой популярной в «метровой» линейке Princess. Она обладает всем необходимым для яхт этого класса и размера, а по стоимости все еще более выгодна по сравнению с лодками из алюминия или стали. История создания *White Dream* показывает, что в процессе строительства дилер может и должен выступать не простым посредником в сделке, задача которого — получить комиссию с минимумом усилий, а профессиональным экспертом, способным серьезно улучшить конечный продукт. MBY

ХОРВАТИЯ. КУБОК МВУ

В сентябре в Адриатическом море прошла регата на Кубок журнала Motor Boat & Yachting Russia.

Идею проводить регату за пределами России редакция МВУ вынашивала давно. Этому решению предшествовали годы издания яхтенного журнала, участие в различных парусных соревнованиях, проведение «домашних» регат в Санкт-Петербурге и Москве. Настало время выходить на новые рубежи.

Для обеспечения максимально высокого уровня соревнований редакция привлекла петербургскую компанию Nord Star Yachting, сотрудники которой имеют богатый опыт организации путешествий на чартерных яхтах в Средиземном море: от подбора надежной чартерной компании до детального планирования маршрута со стоянками в комфортабельных маринах. К тому же они в течение четырех лет проводили в Хорватии регату Hanse Cup Russia Open. Так что эта регата стала пятой для многих ее участников.

Но по сравнению с прошлыми годами в регате на Кубок МВУ было много нового: более комфортные сроки проведения (16–23 сентября), новый формат с двумя дивизионами, призом стал новый красивый кубок... А главное — заметно выросло число участников: 160 человек (19 экипажей из разных регионов России, а также из Белоруссии)! Техническим партнером регаты выступила немецкая компания Ravenol (производитель моторных масел), а судейскую бригаду, отлично выполнившую свою миссию, возглавил Мирко Укас.

Учитывая солидный флот, было решено провести соревнования в двух зачетах: монофлот (яхты Hanse 445, предоставленные чартерной компанией «Выше Радуги Яхтинг» — давним другом и постоянным партнером



Nord Star Yachting) и дивизион Grand Tourism, куда собрали яхты Hanse, имеющие небольшие конструктивные различия, учтенные в гандикапе. Так что разыгрывались два комплекта наград. Поскольку ходовые качества яхт близки, старт обоих дивизионов давали одновременно, что добавляло и зрелищности, и драматизма. Все-таки 19 яхт на стартовой линии или на огибании знаков — это впечатляет!

Флот регаты состоял из двух дивизионов — монофлот и Grand Tourism

Все участники регаты были настроены только на победу!

В монофлоте собрались в основном давние соперники, настроенные на борьбу. Это прекрасный женский экипаж из Москвы под командой известного гонщика Владимира Чиркова (дважды выигрывал Hanse Cup Russia Open), а также слаженные питерские экипажи Романа Горева (в прошлом году перехватил у москвичей переходящий Hanse Cup и стал его постоянным обладателем) и призер прежних регат экипаж Дмитрия Овсянникова. К ним добавились известные гонщики Алексей Симакин из Москвы и Алексей Алексеев из Петербурга.

Серьезные намерения были и у других участников этого гоночного дивизиона. Именно среди них и ожидалась борьба за главный трофей — переходящий кубок журнала МВУ. По регламенту, помимо медалей за призовые места в дивизионах, команды боролись за кубок, который вручается абсолютному победителю регаты (с учетом гандикапа всех яхт).

Середина сентября в Хорватии — это, с одной стороны, бархатный сезон, солнечная погода и теплое море, с другой — нестабильные прогнозы и перелом погоды, когда ветер меняет направление и силу, а шквалы чередуются со штилями. Но капризы природы не помешали проводить гонки в каждый из шести дней. При этом расписание и маршрут уточняли каждое утро. В итоге удалось провести 10 гонок, в числе которых были тактические маршрутные и динамичные «олимпийские».

Это была серьезная регата: ветер, энергичное соперничество экипажей, порванные паруса... Во время маршрутной гонки Масленица — Палмижана, несмотря на просьбы участников, судья запретил ставить геннакер. Решение оказалось верным: ветер на порывах достигал 26 узлов, волна доходила до полутора метров... Никто из гонщиков не остался сухим.

С первого же дня в ожидаемую группу лидеров стали вклиниваться представители дивизиона Grand Tourism (прежде всего — москвич Андрей Паршиков со своим сборным экипажем). Неплохо смотрелись и другие команды из более «спокойного» дивизиона. Не только «олимпийские», но и маршрутные гонки проходили очень плотно, когда в одну минуту финишировали



19

ЯХТ

составили флот регаты на Кубок МВУ, а общая численность яхтсменов достигла 160 человек

Геннакер пошел! Трудная работа баковых может определить исход гонки

До старта гонки — 10 секунд!

Яхта Spirit of Gadget на дистанции



Даже в самой напряженной гонке есть место чувствам

Покрепче, парень, держись за шкот! (яхта Znat)





→
Портрет яхтсмена
со шкотом на фоне
геннакера (яхта *Gde*)

←
Разбор протеста
после гонок

На переднем
плане — яхта *Spirit
of Gadget*
на дистанции





↑
Чудесный день
в море — солнце,
ветер, гонка...

→
Стоп-кадр:
напряженная
лабиринтка

←
Ветер стих, и финиш
стал наградой!



→
Ответственный
момент — поворот
фордевинд
с геннакером



←
Крен в гонке — дело
привычное;
главное — знать,
что делать!





↑
Марина
Масленица —
идеальное место
для общего фото

→
Раннее утро. Яхты
замерли до поры...

→→
Команда «Пуля»
мчится к победе!



по 5–6 яхт, а место порой определял фотофиниш. В монофлоте ближе к концу регаты определились две пары, которые боролись за 1-е и 3-е места соответственно. Во втором дивизионе до последней гонки шансы на победу сохраняли три экипажа.

Был на регате и героический момент. Яхту, получившую повреждение в предпоследний день, команда Дмитрия Овсянникова утром затемно увела на ремонт; поломку устранили, и яхта успела на старт завершающей гонки. Это упорство было вознаграждено: экипаж отстоял свою 3-ю позицию в дивизионе и общем зачете. Второе место у Алексея Алексева, а победил Роман Горев.

В дивизионе Grand Tourism первое место завоевал Андрей Паршиков, вторым стал экипаж, состоящий из молодых выпускников питерской парусной школы (скипер Артем Золотухин). Ребята на одно очко опередили экипаж Андрея Петрова, так что для них дебют оказался более чем удачным!

Ну а переходящий кубок журнала МВУ отправился в Санкт-Петербург. На нем будет выгравировано название команды *Spirit*

Гонки большого флота дают отличный опыт и драйв!

of Gadget Романа Горева, которая участвовала и во всех предыдущих регатах Hanse Cup Russia Open.

Проходили общие вечеринки экипажей с вручением наград победителям гоночного дня. Многие запомнили ужин в живописной бухте Масленица, где из ресторана на холме открывался изумительный вид на море и острова, за которые уплывал золотой диск заходящего солнца...

Гонки большого флота дают отличный опыт и драйв! С этим согласны все участники регаты на Кубок журнала Motor Boat & Yachting Russia. Так что на будущий год в середине сентября — снова Хорватия и снова яхты Hanse. На старте ожидается до 25 лодок! МВУ



ЭДЕМ В ОКЕАНЕ

Остров-курорт Amilla Fushi: затерянный рай для яхтсменов,
гурманов и звезд Голливуда.





↑
Все резиденции
Amilla Fushi имеют
свой приватный
пляж

Мальдивский атолл Баа — целый архипелаг из десяти обитаемых и более полусотни необитаемых островов, находящийся под защитой ЮНЕСКО в качестве биосферного заповедника. Его главная драгоценность — огромный коралловый риф с фантастическими возможностями для дайвинга: в бухте Ханифару, например, с мая по ноябрь можно наблюдать крупнейшее в мире скопление манти. Кроме того, атолл имеет протяженную внешнюю рифовую стену, выходящую на западе в открытый океан. В мае здесь открылся Amilla Yacht Club. Марина с полной инфраструктурой готова принимать яхты длиной до 20 м. Более крупные суда могут стоять на рейде с внешней стороны рифа и также пользоваться всеми возможностями, которые предлагает курорт Amilla Fushi.

AMILLA FUSHI

Это название в переводе означает «мой дом на острове». Несмотря на удаленность от цивилизации, добраться сюда из аэропорта Мале можно на гидроплане за полчаса. И это действительно дом: 59 вилл, расположенных над лагуной, на пляже и даже в кронах деревьев, здесь называют houses, потому что это не банальные пляжные бунгало, а роскошные загородные дома современной архитектуры площадью минимум 200 кв. м. При каждом есть бассейн, а к услугам гостей — персональный дворецкий.

Помимо вилл, в Amilla Fushi восемь пляжных резиденций — самых больших на Мальдивах, площадью от 1500 до 3000 кв. м. Они идеальны для семейного отдыха и больших компаний, что особенно удобно тем, кто приходит сюда на яхтах и желает отдыхать только в своем кругу. Число спален — от четырех до восьми, отдельные помещения предусмотрены для личной охраны и персонала. Что еще? Огромные гостиные, столовые, террасы с джакузи и баром, сауна, домашний кинотеатр, тренажерный зал и, конечно, приватный пляж.

ОТДЫХ, СПОРТ, ЗДОРОВЬЕ

Несмотря на уединенность, резиденции находятся в близости от развлекательного центра курорта Amilla — Emperor Beach Club, ресторанов и других объектов курортной инфраструктуры. Хотите проводить время активно — к вашим услугам крупнейший на Мальдивах открытый бассейн (1200 кв. м) и центр водных видов спорта, который, помимо дайвинга, рыбалки и морских прогулок, предлагает занятия аквабайком и водными лыжами. Теннисная школа Джима Курье располагает двумя кортами с покрытием, как на Australian Open. А для детей в Amilla Fushi работают клуб Sultan's Village, творческая студия и образовательный центр морской биологии.

←
Amilla Fushi —
уединенность,
роскошная природа
и абсолютный
комфорт



Amilla Fushi располагается на уединенном острове мальдивского атолла Баа

Для релаксации и восстановления существует комплекс Javvu Spa. Это 10 павильонов для спа-процедур, павильон для йоги и медитации прямо над океаном, тренажерный зал, чайная гостиная, сауны, а также Clean & Lean Cafe, предлагающее оздоровительное меню от создателя лондонского велнес-движения Bodyism Джеймса Дуйгана. Это не просто спорт, а целая философия, направленная на достижение оптимальной физической формы и гармонии эмоционального состояния. Программы включают физические упражнения, правильное питание, йогу, дыхательную гимнастику, медитации и ароматерапию.

В Amilla Fushi концепцию Bodyism объединили с идеей Wellness Tree House. В результате появилась специальная семидневная программа Wellness Retreat by Bodyism. Только представьте: вы живете в современном доме, расположенном на высоте 12 метров над землей в листве деревьев с террасой, панорамным инфинити-бассейном и собственным спа-кабинетом! По приезде на остров вас ждет персональная консультация Body Oracle для оценки состояния организма, составления индивидуальной программы тренировок и специального wellness-меню на завтрак, обед и ужин. Дважды в день ваш мини-бар будет пополняться орехами, фруктами и овощами, свежевыжатыми соками, фиточаями и снеками по системе питания Clean & Lean.

РЕСТОРАНЫ

Здоровое питание вовсе не означает отсутствие вкуса и гастрономических изысков: придерживаетесь вы специальной диеты или нет, Amilla Fushi — настоящий рай для гурманов. Ресторан Feeling Koi в духе японской таверны изакая предлагает японскую кухню с южноамериканским акцентом. 1 OAK Lounge — идеальное место для аперитива с видом на океан под модные DJ-сеты. Ресторанный комплекс Baazaar у главного бассейна включает

Baazaar Bar, Joe's Pizza, Barolo Grill Italian Kitchen, WOK, Fresh и первый на Мальдивах ресторан Fish & Chip Shop. Mystique Garden специально придуман для уединенных ужинов в романтической обстановке, а гастрономический бутик The Emperor General Store объединяет под одной крышей мини-маркет с овощами, фруктами и выпечкой, пляжный клуб с барбекю и кафе. Стоит заглянуть и в винный погребок The Wine Shop and Cellar Door — отличное место для дегустаций и ужинов, где хранятся 8000 бутылок со всего света.

ЗИМА В ТРОПИКАХ

С 22 декабря по 10 января в Amilla Fushi сезон новогодних праздников. Театральные декорации преобразят остров, а профессиональные артисты начнут создавать карнавальное настроение. На этот период придуманы особые велнес-программы и соревнования. Например, победитель Amilla Fushi Tennis Tournament получит возможность сыграть партию с австралийским теннисистом Патриком Рафтером — победителем Уимблдона и первой ракеткой мира прошлых лет. С гастролями в Amilla приедет ресторан звездного повара Гордона Рамзи Bread Street Kitchen. Его команда представит специальное меню в ресторане Barolo Grill Italian Kitchen. В новогоднюю ночь гостей ждет гала-ужин с танцами до рассвета, а кульминацией торжеств станет фантастическое шоу на причале яхт-клуба с фейерверком и сюрпризами. Также гостей ждет выступление звездного исполнителя, имя которого пока держат в секрете.

Amilla Fushi уже облюбовали мировые знаменитости. В числе таких гостей курорта значатся Леонардо Ди Каприо, Пэрис Хилтон, Кейт Уинслет, Кейт Мосс... Но это, конечно, не главное. На планете осталось не так много мест, где все еще есть возможность в уединении любоваться коралловыми рифами, фантастической морской жизнью, белым песком пляжей и закатами, достойными голливудских фильмов. **IMBY**





↑
В каждой
из резиденций
и вилл Amilla Fushi
есть собственный
бассейн

←
Открытая столовая
на террасе одной
из пляжных
резиденций

→
1 OAK Lounge —
идеальное место
для коктейля
на закате



BENTLEY.

Первый дизельный

Внедорожник Bentley Bentayга, получив дизельный двигатель, сохраняет статус самого быстрого автомобиля в своем классе.

Текст Ольга Селезнева Фото Bentley Motors





↑
Роскошь и скорость
в Bentley Bentayga
сочетаются
с высокой
проходимостью
и обилием
практичных деталей

←
Хотя Bentayga
и является
кроссовером,
в облике
автомобиля
доминирует
не утилитарность,
а изящество

Самый роскошный внедорожник планеты Bentley Bentayga теперь доступен и в дизельной версии. Более того, это первый дизельный Bentley в принципе. Заказы на автомобиль с этим типом двигателя начали принимать у российских клиентов еще в начале лета, а осенью первые дизельные кроссоверы Bentayga уже появились на наших дорогах.

ПЛАМЕННЫЙ МОТОР

Под капотом этого внедорожника — совершенно новый высокотехнологичный двигатель V8 объемом 4 л с 32 клапанами и тройным турбонаддувом. Дизельная версия Bentayga развивает мощность 435 л.с. и крутящий момент 900 Н·м, что позволяет разогнаться до 100 км/ч за 4,8 секунды и набирать максимальную скорость 270 км/ч. Высокий крутящий момент доступен на малых оборотах, а пиковые показатели достигаются уже на 1000 об/мин, что одновременно обеспечивает плавность хода на дороге с нормальным покрытием и отличную проходимость на бездорожье. Наряду с динамическими характеристиками, унаследованными от Bentayga с двигателем W12, Bentayga Diesel обладает увеличенным запасом хода (до 1000 км) и превосходными экологическими показателями. А вот стоит дизельная версия, напротив, существенно меньше бензиновой, что, согласитесь, делает этот вариант еще интереснее.

*Bentley Bentayga
отличается
впечатляющим запасом
хода — более 1000 км!*



ДИЗАЙН

Дизельная версия Bentayga в целом похожа на бензиновый вариант с мотором W12, но есть и некоторые отличия. О новых характеристиках двигателя напоминают расположенная в нижней части передней двери эмблема V8 Diesel и сдвоенные патрубки выхлопной трубы оригинального дизайна. Еще одним новым элементом экстерьера стала широкая черная решетка радиатора с хромированной рамой.

Салон дизельной версии доступен во всех трех ранее представленных конфигурациях: четырех-, пяти- и семиместной. Внутри Bentayga Diesel тоже есть нововведения. И без того большой выбор материалов для индивидуализации отделки дополнен новым шпоном Liquid Amber. Деревянные планки всегда отбирают вручную, что позволяет создавать идеально гладкие и сочетающиеся по фактуре поверхности внутри салона. Для еще большей персонализации Bentayga Diesel, как и всех других автомобилей марки Bentley, клиент может обратиться к мастерам ателье Mulliner.

↑
Специально для Bentayga Diesel сделаны сдвоенные патрубки выхлопной трубы необычного дизайна

→
В списке материалов для отделки салона появился новый шпон Liquid Amber



ТЕХНОЛОГИИ

В статусе самого роскошного внедорожника мира Bentayga Diesel, естественно, предлагает новейшие системы обеспечения комфорта и безопасности водителя и пассажиров. Из большого списка стоит выделить наличие особых режимов, позволяющих менять настройки для обычных и внедорожных условий; инновационную систему контроля крена Bentley Dynamic Ride, системы экстренного торможения, антипробуксовки и контроля на спуске. Рулевое управление оснащено электроусилителем, а на лобовом стекле — проекционный дисплей. Естественно, в наличии камера ночного видения, адаптивный круиз-контроль, парковочный ассистент и автопилот. Информационно-развлекательная «начинка» включает 8-дюймовый сенсорный экран, лучшую в классе систему навигации и жесткий диск на 60 Гбайт. А «разговаривать» с автомобилем может практически любой: интерфейс предусматривает выбор из 30 языков. **MBY**

Дизельная версия Bentley Bentayga делает автомобиль еще интереснее



←.....
Отличительная особенность Bentley Bentayga Diesel — черная решетка радиатора с хромированной окантовкой

.....→
Задние фонари с литерой «B»

.....→
О типе двигателя свидетельствует эмблема на передней двери



МАРКО ВАН АЛТЕН, глава предста- вительства Bentley в России:

Автомобили класса SUV с дизельными двигателями неизменно популярны в России — стране с большой территорией и разным типом дорожного покрытия. Мы рады предложить российским клиентам первый дизельный Bentley, сочетающий новейшие технологии с такими уникальными чертами английской марки, как роскошь ручной отделки, невероятная мощность, превосходная динамика и управляемость. Кроме того, увеличенный до 1000 км запас хода Bentley Bentayga Diesel позволяет с комфортом преодолевать значительные расстояния. Мы уверены, что новый автомобиль продолжит историю успеха Bentley в России и во всем мире.

ДЛЯ ВАС, КАПИТАНЫ

Дом Ulysse Nardin представил наручную версию своего культового универсального морского хронометра Marine Torpilleur, технически совершенную, с историческим дизайном и привлекательной ценой.

Текст Тимур Бараев



← Карманный морской хронометр Ulysse Nardin Torpilleur имел так называемый охотничий корпус с откидывающейся задней крышкой

→ Наручная версия морского хронометра Marine Torpilleur получила новый корпус

←
Морской хронометр
Torpilleur
в подарочном
деревянном боксе



Как же они похожи: наручные часы Marine Torpilleur образца 2017 года и морской хронометр Torpilleur начала прошлого века! Ярко-белый циферблат, та же римская разметка, схожие стрелки и индикатор запаса хода у отметки «12 часов», а в положении «6 часов» — боковой секундный циферблат. В этом нет ничего удивительного, ведь новые часы представляют собой очередную ступень развития знаменитого и даже, можно сказать, исторического хронометра.

ИЗ БОКСА В КАРМАН

Итоги вооруженных конфликтов на море начала XX века и особенно — батальи русско-японской войны заставили адмиралтейства крепко задуматься. Военно-морские силы крупных держав ошестинились многочисленными броненосцами, крейсерами и дредноутами, щедро утыканными крупнокалиберными орудиями, что превращало батальные сражения по сути в дуэль артиллеристов, на действия которых влияло множество факторов: от погодных условий до качества пороха и снарядов.

Адмиралы избегали крупных сражений, и ситуация на море начала напоминать патовую окопную войну,

*Новая модель Ulysse Nardin
Torpilleur претендует на роль
флагманской*



где желающих лезть в лоб на пулеметы и под шрапнель также практически не было. Сухопутные стратеги решили проблему, изобретя танки, а военно-морские умы предложили быстрые и маневренные торпедные катера, поразить которые из корабельных орудий можно было разве что случайно. Зато эти «малыши» лихо подлетали к неповоротливым гигантам, линкорам и крейсерам и практически беспрепятственно расстреливали их торпедами. За это юркие катера прозвали торпиллерами (от французского *torpilleur* — торпедоносец. — *Прим. ред.*). В противовес им тут же появились многочисленные эсминцы.

В общем, военно-морская жизнь стала значительно динамичнее и интенсивнее. И торпедные катера, и эсминцы также требовали для ориентации в пространстве морские хронометры. Их командирам было, мягко говоря, неудобно постоянно бегать к стационарным приборам для определения времени. Поэтому дом Ulysse Nardin весьма оперативно отреагировал на требование времени, выпустив универсальный морской хронометр, который можно было хранить как в стационарном боксе, так и использовать в качестве карманных часов.

Новый «мобильный» морской хронометр компания назвала *Torpilleur*. Так как он по точности и надежности ничем не уступал стационарным, а пользоваться им было в разы легче и удобнее, вплоть до недавнего времени *Torpilleur* использовали 48 адмиралтейств, сотни капитанов и десятки астрономических обсерваторий практически всех морских стран мира.

ИЗ КАРМАНА НА ЗАПЯСТЬЕ

Отпраздновав в прошлом году 170-летие, дом Ulysse Nardin сделал программное заявление о том, что возвращается к истокам. Так что выпуск наручной версии палубно-карманного морского хронометра вполне отвечает генеральному курсу бренда. Более того, новейший *Marine Torpilleur* имеет все шансы стать флагманской моделью дома. Она универсальна, а ее дизайн отвечает практически всем актуальным трендам.

Дизайн циферблата одновременно классический и винтажный: ярко-белое лаковое покрытие, грушевидные стрелки *poire* из вороненной стали, превосходно считываемая, характерная для всех морских хронометров от Ulysse Nardin сплошная минутная разметка в стиле *chemin de fer* («железная дорога») с выведенными жирным шрифтом римскими цифрами. Индикатор запаса хода и увеличенный боковой секундный циферблат отлично уравновешивают друг друга в вертикальной плоскости. Все и так безупречно, но для любителей предлагается также версия с синим циферблатом.

Винтажная классика — самый актуальный в настоящее время стиль



← Для *Marine Torpilleur* создан новый стильный металлический браслет



← Новый корпус имеет традиционные ушки для крепления браслета и незашитую завинчивающуюся заводную головку

← Пока золотая версия предлагается на ремешке из кожи аллигатора, но в будущем году наверняка появится особенно роскошный вариант с золотым браслетом

Похоже, что Ulysse Nardin и в XXI веке намерен сохранить репутацию производителя лучших механических морских хронометров

«ТОРПЕДНЫЙ» КОРПУС

Торпедным катером по сравнению с крейсером выглядит и новый корпус Torpilleur. Давние поклонники марки, привыкшие к крупнокалиберным корпусам с интегрированным подвижным креплением браслета и мощными трапециевидными боковыми выступами, что защищают заводную головку от случайных ударов, не найдут здесь ни того ни другого. Из прежних элементов остались лишь ребристые боковины корпуса, украшенные традиционной привинченной у отметки «9 часов» металлической табличкой с серийным номером модели.

Кроме того, корпус уменьшился в диаметре до универсальных 42 мм и стал тоньше, что также производит сильное впечатление, причем приятное. Несмотря на то что заводная головка заворачивается, водонепроницаемость часов составляет 50 метров. Задняя крышка у всех моделей прозрачная — из сапфирового стекла с антибликовым покрытием. Часы оснащаются кожаным ремешком с раскладывающейся застежкой из соответствующего корпусу металла, к стальным версиям можно прикупить браслет из аналогичного материала. Две модели (с белым и синим циферблатом) предлагаются в корпусе из стали. Есть и розово-золотая версия с белым циферблатом.

ДВИГАТЕЛЬ ВРЕМЕНИ

Главная модель оснащена главным же для дома Ulysse Nardin мануфактурным автоматическим механизмом UN-118 с кремниевым спуском и запасом хода 60 часов. Будучи морским хронометром, Marine Torpilleur проходит две проверки на точность: в Швейцарском официальном центре хронометрии COSC и на мануфактуре Ulysse Nardin, где требования гораздо выше, а контроль строже. Необычно выглядит и ротор автоподзавода, выполненный в форме якоря, фланцевый край которого имеет нарочито необработанную рельефную поверхность. Смотрится свежо и стильно.

Отдельной похвалы заслуживает ценовая политика, которой дом Ulysse Nardin придерживается в случае с Marine Torpilleur. Модель уже поступила в Россию; за самую доступную версию просят всего 395 тыс. руб. Так как все, что нужно настоящему капитану, в этом наручном морском хронометре есть, мне кажется, цена занижена намеренно, чтобы привлечь людей: и давних искушенных поклонников марки и морских хронометров в целом, и амбициозную молодежь, мечтающую приобрести свои первые роскошные часы. **MBY**



← Полированные бока корпуса скошены к основанию с прозрачной задней крышкой из сапфира

СВЕЖАТЬ ОТ СТРЕССА

Если вы быстро устаете и постоянно хотите спать, добавьте в чай дольку лимона, щепотку молотой корицы, сядьте на ближайший самолет в Италию и отправляйтесь в Абано Терме.

Текст Ольга Селезнева Фото Abano Grand Hotel



↑
В Abano Grand Hotel три открытых и закрытых термальных бассейна с разной температурой воды



←
Выбор видов массажа в спа-центре просто огромен



↑
Одна из главных
приманок Abano
Grand Hotel —
суперсовременный
спа-центр



←
Номера
с классическим
интерьером
площадью
от 53 до 107 кв. м



LIFE STYLE ОТДЫХ

Абано Grand Hotel — самый роскошный отель на итальянском термальном курорте Абано Терме. Более того, это единственный пятизвездочный отель класса deluxe не только в Абано Терме, но и в окрестностях Падуи в регионе Венето. Расположение у подножия Эуганских холмов, в 45 километрах от Венеции, поблизости от исторического центра Падуи и трех гольф-клубов делает этот отель интересным, романтичным и вполне изысканным местом отдыха, в том числе в межсезонье.

Но гостей со всего мира привлекает в Abano Grand Hotel не только это. Современный спа-центр отеля — Anti-Aging Thermal Spa — предлагает фантастические омолаживающие программы, комплексный уход за телом и восстановление внутренней гармонии. Термальные бассейны, бани, собственные оздоровительные методики, большой выбор массажей — от шиацу до горячих камней, косметические процедуры с местной целебной глиной и термальными препаратами... Не потеряться в этом изобилии поможет программа Lifestyle Anti-Aging. Ее разработали для восстановления психоэмоционального и физического равновесия, а также для поддержания результатов других оздоровительных спа-программ. Комплекс включает первичную медицинскую консультацию с услугами переводчика для определения состояния здоровья и потенциальных факторов риска, диагностику состояния кожи лица и окислительный стресс-тест (по анализу крови), который покажет концентрацию свободных радикалов и антиоксидантов в крови (важно для профилактики и замедления процесса старения). А дальше начинается сплошное удовольствие...

Программа Lifestyle Anti-Aging предусматривает шесть сеансов грязелечения с питательным, антиоксидантным и детокс-эффектом и столько же термальных ванн Anti-Aging, которые дарят ощущение полного расслабления. А из шести входящих в программу массажей длительностью по 50 минут можно выбрать, например, аюрведический, рефлексологический или оздоровительный. Кроме того, в программу включены деликатная или термальная чистка лица, всевозможные пилинги для тела, уход за лицом для разных типов кожи, грязевые обертывания...

Ну а после интенсивных косметических ритуалов хочется вернуться к тому, чем всегда славилась Италия. В ресторане Pietro d'Abano лучшее, что предлагает местная кухня, готовится из сезонных органических продуктов. К вашим услугам меню дня или à la carte плюс обширная винная карта из полутысячи наименований. И, конечно, сам отель соответствует всем представлениям о королевском отдыхе. Согласитесь, проводить отпуск нужно не только с пользой для тела, но и с удовольствием для души. **МВУ**



←
Каждую плиту
изготавливают
по индивидуальному
заказу, чтобы она
идеально вписалась
в интерьер



ДОМАШНИЙ ОЧАГ

Каждая плита из коллекции La Cornue — настоящее чудо на вашей кухне.

Текст **Ольга Селезнева** Фото **La Cornue**

Клиентский список французской компании La Cornue с вековой историей говорит сам за себя: Сильвио Берлускони, Жак Ширак, Ив Сен-Лоран, Карл Лагерфельд, Жерар Депардьё, Брэд Питт, Дженнифер Лопес... Подобно Rolls-Royce среди автомобилей, La Cornue — символ респектабельности и шика в доме. Поклонники La Cornue по всему миру — это шеф-повара, бизнесмены, актеры, композиторы и писатели, то есть люди с хорошим вкусом, предпочитающие индивидуальный стиль в интерьере, склонные выбирать для своей кухни самое лучшее. Добро пожаловать в этот закрытый клуб!

ИСТОРИЯ

1908 год. Париж. Эпоха поражает нововведениями: автомобили, метро, освещение улиц... На пике расцвета кулинарное искусство. Именно тогда парфюмер, изобретатель и тонкий ценитель кухни Альбер Дюпюи создает первую газовую плиту Rôtisseuse Pâtisserie La Cornue. Новинка работает по принципу естественной циркуляции горячего воздуха в духовом шкафу, названном «свод метро», где блюда во время приготовления не пересушиваются.

Семейное дело продолжает сын изобретателя Андре Дюпюи. Блестящий инженер, он усовершенствует дизайн, придумывает новые модели: La Cornue становится звездой в домашнем хозяйстве. В 1985 году в бизнес приходит внук основателя Ксавьер, любитель сильных ощущений, мотоциклов и парусных

яхт. В период кризиса он внедряет новшества, опирается на фундаментальные ценности компании и... противостоит соблазну широкого распространения. Сейчас La Cornue — звезда в мире гурманов: в Лос-Анджелесе, Шанхае и Москве интерес к этим плитам постоянно растет.

РУКИ И СЕРДЦЕ

В мире, где преобладает массовое производство, La Cornue продолжает изготавливать плиты Château и Cornuchef на заказ. Каждая из них собирается вручную, являясь единственной в своем роде. При этом компания, следуя прогрессу и применяя новейшие технологии, в значительной степени сохраняет ручной труд, ибо машины, какими бы совершенными они ни были, лишены сердца.

В производстве используются только качественные и долговечные материалы: чугун, сталь, латунь, никель и эмаль. В год производится лишь около 100 плит Château, каждую из которых изготавливает один мастер. Будь вы голливудская звезда или миллиардер, вам придется ждать по меньшей мере два месяца, чтобы получить плиту Château, специально изготовленную для вас. И сделать ее быстрее просто невозможно.

СЕКРЕТ ИДЕАЛЬНОГО ВКУСА

«У меня самые простые вкусы. Я довольствуюсь только лучшим», — шутил английский писатель и эстет Оскар Уайльд. Уж он-то, без сомнения, оценил бы работу La Cornue.

В каждой плите Château, изготовленной умелыми руками, учтены малейшие пожелания клиентов. Плиты оснащены знаменитым сводчатым духовым шкафом, массивной дверцей, варочной поверхностью из нержавеющей стали, модулем с чугунными кругами и эксклюзивными латунными конфорками.

В кулинарии действует принцип, столь же фундаментальный, как закон Архимеда в физике. Он гласит: «Мясо, запеченное в закрытом пространстве, сохраняет максимум сока, вкуса и пользы». Альбер Дюпюи долго размышлял, прежде чем заявить свой патент. С одной стороны, духовку следует держать плотно закрытой, но горячий воздух должен свободно циркулировать и равномерно распределяться вокруг блюда. Влажность воздуха должна быть оптимальной и постоянной. Именно поэтому сводчатые духовые шкафы La Cornue оборудованы массивными дверцами, благодаря чему сок остается внутри продукта.

При этом духовые шкафы La Cornue постоянно совершенствуются. Появились электрическая спираль, повторяющая форму свода, газовые конфорки, зажигающиеся почти мгновенно. Открыв дверцу духового шкафа, можно заметить вентиляционные отверстия в боковой части, позволяющие предохранить ее от перегрева.

Всех секретов мастера, конечно же, не выдают: семейные ценности лучше хранить за плотно закрытыми дверями. В этом смысле плита La Cornue — истинно волшебный шкаф: открой дверцу — и увидишь чудо. **MBY**



← Плиты Château оснащены варочной поверхностью из нержавеющей стали, модулем с чугунными кругами и конфорками из латуни

→ Знаменитый сводчатый духовой шкаф



ЗОЛОТЫЕ ЯКОРЯ

*Где поставить яхту, чтобы не заниматься консервацией систем
на зиму и ходить на ней круглый год?*

Текст Алексей Максимов



Помню шутку времен СССР: лучше отдыхать на северном берегу Черного моря, чем на южном — Белого. Сегодня рискну заметить, что и яхту много комфортнее держать на северном побережье, предпочтительнее даже — Кипра. Согласен: звучит непатриотично. Но патриотизм здесь ни при чем. Когда живешь в довольно прохладном климате с коротким периодом навигации, а ходить на яхте хочется постоянно, возникает вопрос: не переехать ли туда, где теплее, где нет зимы и льда? Или, может, хотя бы держать там лодку? Тогда отпадает целый ряд вопросов, в частности — зимнего хранения. Правда, возникают другие: потребуется время ездить-летать к месту базирования лодки, возрастут расходы... Но в нынешних условиях, когда мир становится все доступнее и бизнесом можно управлять из любой точки планеты, многое упрощается. Да и кто сказал, что владеть лодкой — это дешевое удовольствие?

*Из Karpaz Gate Marina
яхты уходят в плавание
по всему миру...*



ЗВЕЗДЫ И ЯКОРЯ

Итак, чтобы «прописать» яхту в теплом море, например в Средиземном, надо выбрать марину. Здесь можно воспользоваться критерием, схожим с привычными уже звездами отелей и ресторанов.

Для определения уровня отеля существует звездная система классификации — от одной до пяти звезд, где «пятерке» соответствуют гостиницы наивысшего сервиса (класс «люкс») с обширным набором услуг, в том числе эксклюзивных. Мишленовские звезды, от одной до трех, рядом с названием ресторана означают уровень кухни или мастерства шеф-повара. А для рейтинга марин существует система с золотыми якорями.

Ее предложила британская The Yacht Harbour Association (ТЮНА), занятая в сфере развития яхтенной инфраструктуры и разработавшая Code of Practice — документ, содержащий рекомендации касательно всех аспектов деятельности яхтенных гаваней. Введенный ТЮНА рейтинг предусматривает присвоение маринам особого символа — золотого якоря (Gold Anchor), и пять таких якорей обозначают марину с сервисом самого высокого уровня. Karpaz Gate Marina, расположенная на северном побережье Кипра, с 2013 года имеет именно пять золотых якорей.

ИЗ ЧИСЛА ЛУЧШИХ

Главные преимущества любой яхтенной гавани — защищенность и качественный сервис, обеспеченный развитой инфраструктурой.

Сложенный из тысяч бетонных блоков волнолом надежно защищает стоящие у причалов Karpaz Gate Marina яхты. Специально разработанные для марины понтоны снабжены «пальцами» с интегрированными кранцами. Сухой док 18 000 кв. м имеет инженерные и сервисные возможности для восстановительных работ и даже рефита. На большой открытой площадке на территории гавани можно самостоятельно произвести мелкий ремонт, обновить антифоулинговое покрытие. Для этого имеется мастерская и доступные для аренды кладовые.

Марина предлагает пакет услуг Special Care для владельцев лодок, который предусматривает регулярную проверку оборудования, электроники, систем вентиляции и пресной воды, трюма, батарей и швартовов, очистку корпуса, запуск двигателя и генератора. Все это в начале сезона служит гарантией готовности яхты к выходу в море.

Сейчас при подписании годового контракта администрация гавани осуществляет бесплатный спуск/подъем лодки и хранение ее на берегу до полугода без дополнительной платы. Кроме того, не учитывается время, которое яхта проводит в плавании: его переносят на следующий расчетный период, что делает это место еще более выгодным для стоянки зимой.

В марине действует служба безопасности с картами доступа в каждую зону, есть специальная консьерж-служба, которая поможет с бронированием авиарейсов,

В этом году в Karpaz Gate Marina стояла моторная суперяхта Queen Mavia длиной 56 м



KARPAZ GATE MARINA

- Вместимость 300 судов длиной до 60 м (15 мест для суперяхт)
- Глубина места 3,5–6 м
- Высота приливов 0,5–0,8 м
- Пресная вода собственного производства (стандарт ЕС)
- Самоходный подъемник на 300 т
- Откачка черных и серых вод — бесплатно
- Статус официального порта захода (Duty-Free status)
- Офис пограничной и таможенной службы; оформление яхты занимает 20–30 минут
- Мини-маркет и прачечная
- Стоимость стоянки (в год, в зависимости от длины яхты):
9–12 м — € 1944
15–18 м — € 5395
21–25 м — € 11 907

путешествий, размещением в гостиницах. Предлагается льготный прокат автомобилей, а также бесплатное пользование шаттлом.

Возможности для отдыха представлены Beach Club с бассейном длиной 33 м, центром водных видов спорта, включая дайвинг, рестораном Hemingway и даже художественной галереей.

КТО, ГДЕ, КУДА?

Чем еще, помимо сервиса высокого уровня, привлекает Karpaz Gate Marina? Яхтинг на северном Кипре только начинает развиваться, поэтому нетронутые цивилизацией живописные бухты, куда не добраться иначе как морем, манят многих. Тут прекрасная рыбалка, только надо уметь добыть рыбу.

Отсюда яхты ходят в Италию, Турцию, Израиль и... легко пройти, однако, до Афин или Монако... Да и куда угодно: яхте открыт весь мир!

В Karpaz Gate Marina стоят преимущественно лодки европейцев; россияне примерно 1/5 — и приезжающих, и обитающих на Кипре постоянно. Многие просто живут на борту своих яхт. В марине царит атмосфера спокойствия, но если вам потребуется драйв, всего в часе езды по живописному шоссе вдоль моря найдутся шикарные отели, где совершенно легально работают казино.

Держать яхту в Karpaz Gate Marina много дешевле, чем, скажем, в маринах Италии. Причем это касается не только стоимости стоянки, но и услуг. Этим пользуются, к примеру, израильтяне, приходящие на своих лодках, чтобы обработать корпус антифоулингом. Да и дизельное топливо здесь дешевое: цену € 0,55/л контролирует государство.

В начале этого года Karpaz Gate Marina получила заслуженную награду ТУНА — титул International Marina of the Year 2017. Это еще один повод присмотреться к яхтенной гавани на заповедном полуострове Карпас. Возможно, и вы решите «прописать» в ней свою яхту. Мягкий климат, теплое море, современная, комфортабельная и безопасная стоянка, гуманные цены... Тут важно не опоздать: в этом году число запросов на стоянку в Karpaz Gate Marina резко выросло. МВУ

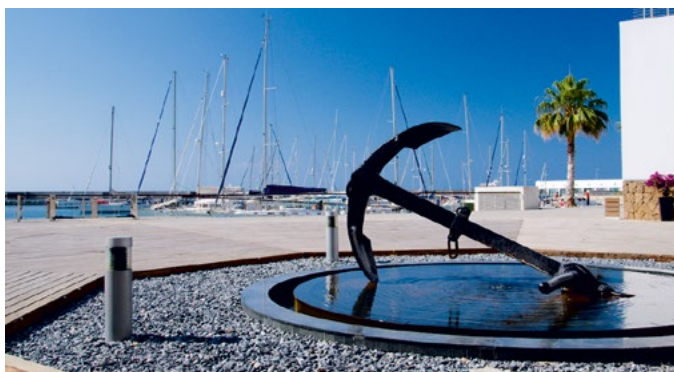


↑
Мощный волнолом надежно защищает яхты, стоящие у причалов в гавани Karpaz Gate Marina

→
Набережная-променада, на которой расположен ресторан Hemingway

→
Архитектурный элемент — старинный якорь, символизирующий связь времен

←
На широкие причалы, оборудованные раздвигной водой и электричеством, можно даже заехать в кресле



С ПЕРВОГО ВЗГЛЯДА

На российских дорогах скоро появится новый компактный спортивный кроссовер Jaguar E-PACE.

Текст Иван Старов Фото Jaguar



→
Для российского рынка в стандартное оснащение входят: подогрев лобового стекла, рулевого колеса, передних сидений, а также функция стояночного обогрева двигателя и салона с дистанционным управлением и возможностью запуска со смартфона



→
В более дорогих комплектациях можно заказать полностью цифровую приборную панель



→
Мультимедийная система автомобиля допускает подключение до восьми мобильных устройств через 4G-роутер



На российский рынок этот автомобиль поступит только весной 2018 года, но к нему уже присматриваются. И это понятно: новый Jaguar E-PACE с первого взгляда привлекает пристальное внимание многими своими качествами.

Внешне его отличает ряд характерных черт: выразительная решетка радиатора, короткие свесы, мощные задние крылья, скос крыши и контур боковых окон. Свою лепту в облик автомобиля — помимо выполнения основной функции — вносят головные фары и задние фонари, оборудованные светодиодной оптикой.

В автомобиле легко разместятся пять человек; колесная база в 2681 мм позволяет всем, включая пассажиров на заднем сиденье, расположиться с полным комфортом. На смену традиционной отделке «под дерево» в салоне Jaguar E-PACE пришел благородный хром. Металлические элементы расположены вокруг селектора КПП, на приборной панели, вентиляционных отверстиях. Мягкая обивка дверей с матово-хромовыми ручками, отделанная кожей приборная панель, обивка сидений с двойной прострочкой... Все это поднимает уровень отделки до премиального.

Jaguar E-PACE оборудуется экономичными двигателями Ingenium: дизельными мощностью от 150 до 240 л.с. и бензиновыми 249 и 300 л.с. с турбонаддувом. Последний разгоняет автомобиль до отметки 100 км/ч за 6,4 с, а огра-

ниченная электроникой максимальная скорость составляет 243 км/ч. Для российского рынка планируется только полный привод и АКПП.

Jaguar E-PACE претендует на звание одного из самых «умных» автомобилей в своем классе. Сенсорный дисплей Touch Pro с диагональю 10", интерактивный приборный щиток 12,3" и полноцветный TFT-дисплей с проекцией на лобовое стекло, впервые примененный на автомобиле Jaguar, обеспечивают водителя необходимой информацией во время движения. Далее — системы Configurable Dynamics (настройка алгоритма работы дроссельной заслонки и переключения АКПП), Adaptive Dynamics (считывает действия водителя и работу подвески для максимально точного управления в любых условиях), новейшие системы активной безопасности, включая стереокамеру для включения системы аварийного торможения с функцией определения пешеходов (Emergency Braking), удержания полосы движения (Lane Keep Assist), распознавания дорожных знаков (Traffic Sign Recognition)... Предусмотрена даже подушка безопасности для пешехода: она активируется из-под капота, обеспечивая защиту в случае столкновения.

Вот такой первый взгляд на этот компактный спортивный кроссовер Jaguar с дизайном и динамикой спорткара. Уверен, он таит еще немало приятных сюрпризов. **MBY**

←
Jaguar E-PACE объединяет лучшее из двух миров: динамику спорткара Jaguar и практичность компактного кроссовера



↑
Гранд Отель Европа
уже почти полтора
века воплощает
атмосферу Северной
столицы

←
Столовая
на 10 персон
в Президентских
апартаментах

→
В апартаментах
предусмотрены две
спальни, каждая
с собственной
ванной комнатой



С ОФИЦИАЛЬНЫМ ВИЗИТОМ

*Президентские апартаменты Belmond Grand Hotel Europe
в Санкт-Петербурге: комфорт на высшем уровне.*



Уже более 140 лет Гранд Отель Европа играет важнейшую роль в жизни Санкт-Петербурга: он в принципе неотделим от атмосферы Северной столицы. Сегодня отель называется Belmond Grand Hotel Europe и сочетает очарование классической эпохи с самым современным сервисом. Элегантное пространство, где история становится драгоценной оправой к безукоризненному комфорту, напоминает о временах, когда Достоевский, Чайковский, Штраус были здесь частыми гостями.

Всего в отеле 265 номеров, оформленных в классическом стиле с использованием новейших технологий. А на историческом этаже расположены десять «именных» люкс-апартаментов: «Фаберже», «Паваротти», «Романов» и другие. Из всего многообразия номерного фонда Belmond Grand Hotel Europe именно категория «люкс» всегда была наиболее востребована у именитых гостей. Для удовлетворения их растущих запросов было принято решение о преобразовании 19 номеров южного крыла исторического этажа в шесть ультрасовременных люкс-апартаментов. Пять из них посвящены русскому авангарду и носят имена Малевича, Кандинского, Архипенко, Лисицкого и Родченко: именно эти великие мастера вывели Россию в начале XX века в лидеры мирового искусства. Последние апартаменты получили название «Президентские» и полностью соответствуют этому статусу.

350 квадратных метров общей площади позволили разместить здесь все мыслимые удобства для высокопоставленных гостей. Рабочий кабинет с библиотекой, две спальни с двумя ванными комнатами, тренажерный зал, сауна... Для приема посетителей предусмотрены просторная гостиная, столовая на десять персон с оборудованной по последней моде кухни, лаунж-бар с изумительными видами на Невскую перспективу

и музыкальный зал с антикварным роялем фирмы Карла Шредера.

Естественно, обустроено и отдельное помещение для собственного персонала гостей. Но если «свита» оставлена дома, особенный комфорт гостей Президентских апартаментов станет заботой службы дворецких Belmond Grand Hotel Europe. В стоимость номера уже включено множество дополнительных услуг: упаковка и распаковка багажа, глажка костюма или иных предметов гардероба, чистка обуви, предоставление ноутбука и принтера, сервировка утреннего кофе и пр. Обслуживанием на высшем уровне ужина на десять персон в столовой апартаментов займутся официанты и сомелье, а в лаунж-зоне — персональный бармен. В ванных комнатах найдутся косметические принадлежности Joe Malone, в спальнях — коллекция подушек «Сладкие грезы». При необходимости будет предоставлен увлажнитель воздуха, а юные постояльцы отеля получат в подарок плюшевую игрушку и приглашение на торт или мороженое в кафе «Мезонин».

Посетить Санкт-Петербург и не побывать в его музеях — непростительное упущение, поэтому входные билеты в Русский музей для гостей Президентских апартаментов предусмотрены по умолчанию. Отдельно можно заказать услуги от службы консьержей — членов международной ассоциации Le Clefs d'Or. Они помогут приобрести билеты на любой спектакль в собственную ложу отеля в Михайловском театре или попасть в царскую ложу Мариинки. Можно получить билеты на все премьеры и даже лично поздравить артистов, побывать за кулисами и посетить костюмерные.

Belmond Grand Hotel Europe предлагает гостям уникальные экскурсии с кураторами множества музеев, включая их особые кладовые. Прогулки по городу в компании известных авторов монографий об истории Петербурга, рассказ настоящего морского капитана о Кронштадте... В Петропавловской крепости можно лично дать полуденный залп из пушки... Для особых случаев Belmond Grand Hotel Europe может даже организовать в Президентских апартаментах камерный концерт! В любом случае, остановившись здесь, вы запомните свой «президентский визит» надолго. МВУ

*Остановившись здесь,
вы запомните свой
«президентский визит»
надолго*

Система крепления фирменных аксессуаров LinQ позволяет надежно фиксировать кофры, канистры и другое снаряжение



Lynx Commander Limited оснащается современным двухтактным мотором Rotax 600 E-TEC, тогда как на Commander 5900 установлен четырехтактный Rotax 900 ACE

ПЯТЬДЕСЯТ НА ПЯТЬДЕСЯТ

На что способны новые утилитарные
и кроссоверные снегоходы BRP Lynx?

Текст **Антон Черкасов-Нисман** Фото **BRP**

Производством снегоходов в прошлом веке занимались многие, но компании, которые сумели закрепиться на этом рынке, можно пересчитать по пальцам одной руки. Например, в 1970-х годах снегоходы строила даже Harley-Davidson, но они остались в истории скорее как интересный прецедент, нежели как серьезная техника для работы или отдыха. Слишком уж ограничен круг стран и людей, которые потребляют этот продукт, поэтому конструировать и продавать мотоциклы существенно легче.

Однако финский бренд Lynx (произносится «Люнкс»), которым владеет компания BRP, за полвека работы не только не сдал позиции, но стал лидером индустрии по нескольким направлениям. Философия Lynx во многом основана на тезисе «Каждому по потребностям», поэтому модельный ряд марки (а в 2018 году это 24 модели!) включает утилитарные, туристские, горные и спортивные снегоходы. К юбилею компании финны представили ряд новинок. В прошлом выпуске МВУ мы рассказали о бестселлере Lynx Boondocker DS на принципиально новой платформе Radien, который стал, пожалуй, лучшим снегоходом для активного катания в глубоком снегу, а сейчас самое время поговорить об утилитарно-туристских и спор-

Снегоходы пытались строить многие, а Lynx вышла в лидеры и остается на этом уровне

тивных моделях 2018 года, ведь синоптики предрекают холодную зиму.

KEEP IT ORIGINAL

Особое место в юбилейной линейке Lynx занимает универсальный снегоход Commander 5900: создавая его, инженеры отдали дань уважения модели GLX 5900, которая в начале 1980-х годов обеспечила уверенный рост компании. В то время это был не только первый кроссовер на рынке, но и первый, причем самый мощный, wide track с задней подвеской. Совместив утилитарную коробку передач и широкую гусеницу со спортивной подвеской и резвым мотором (40 л.с., 100 км/ч), конструкторы Lynx построили снегоход, который около 20 лет оставался лидером продаж в Скандинавии и Финляндии (до 8% рынка!) и составлял четверть всего производства компании.

Ветрозащита, эргономичная посадка, подогрев ручек и сидений — то, что нужно в поездках на длинные расстояния

Лыжи Blade XC теперь весят в общей сложности на 2,2 кг меньше





← На Commander 5900 используется длинноходная задняя подвеска PPS с упругим маятником

→ Рычажная передняя подвеска обеспечивает устойчивость на высокой скорости...

→ ...и отличную управляемость

Конкуренты нещадно копировали GLX 5900, да и сама BRP вырастила из него семейство Ski-Doo Scandic, а появившийся в 2009 году первый Commander стал его идейным продолжением и сразу занял позиции самого продаваемого утилитарного снегохода в Европе.

Юбилейный Commander 5900 построен на платформе L-XU, которая обеспечивает эргономичную посадку, и оборудован исключительно газовыми амортизаторами, повышающими комфорт и управляемость на пересеченной местности. В комплектации Limited Edition предусмотрены двухместное сиденье с подогревом, разъем для зарядки аккумулятора, поворотный курок газа, новые, облегченные лыжи Blade XC и входящий в стандартную комплектацию грузовой короб. А чтобы выделить юбилейную модель среди прочих, ряд элементов вроде бамперов, радиаторной решетки и салазок выполнили в благородном бронзовом цвете.

Хорошей иллюстрацией возможностей Lynx Commander является экспедиция на Южный полюс, которую предприняли

четверо финнов прошлой зимой. В конце декабря они стартовали на снегоходах Lynx Commander Touratech с расположенной в оазисе Ширмахера антарктической станции Novo, с тем чтобы преодолеть в общей сложности 4500 км, достигнув «пупа» планеты. К сожалению, на шестой день путешественники были вынуждены повернуть обратно из-за серьезных поломок саней, в которых, среди прочего снаряжения, было под три тонны топлива, и попытку достичь полюса пришлось отложить. Однако эта неделя в ледяной пустыне с перепадами температур от +30 до -40 °C показала, что выбранные снегоходы надежны в таких условиях, а их мощные двухтактные моторы Rotax E-TEC заводятся с пол-оборота даже в лютый мороз. Если бы в свое время у Роберта Скотта и его товарищей вместо тракторов и пони было несколько «Коммандеров», то итог спорной экспедиции «Терра Нова» мог быть совершенно иным...

Снегоходы с двигателями E-TEC заводятся с полоборота при -40 °C

ГЕРОЙ РАБОЧЕГО КЛАССА

К сугубо утилитарным снегоходам в России всегда предъявляли достаточно жесткие требования, основанные на специфике их эксплуатации. Страна большая, ландшафты разнообразные, и техника, оптималь-

6
ДМ

составляет
ширина гусеницы
снегоходов super
wide track

→ Lynx 69 Ranger
получился одним
из самых
комфортных
утилитарных
снегоходов



Новый «Рейнджер» сразу окрестили лендкрузером на гусеницах

ная для промысловиков, например, Дальнего Востока, может совершенно не подходить охотникам и рыбакам в уральской тайге. И если раньше лыжи утилитарных снегоходов оснащались исключительно телескопическими амортизаторами (они дешевле и практичнее в густом лесу), то теперь ситуация изменилась.

Прошлой зимой финны представили первый утилитарный super wide track с рычажной передней подвеской A-LFS+. Новый Lynx 69 Ranger сразу окрестили лендкрузером на гусеницах — настолько он получился комфортным. Основная проблема телескопической передней подвески в том, что ее масляные амортизаторы обладают коротким ходом, и при движении, например, по руслу замерзшей реки с торосами или при пересечении старых путиков их нередко пробивает. Установленные на Lynx 69 Ranger A-образные рычаги, напротив, имеют больший ход и вкуче с газовыми амортизаторами значительно повышают комфорт райдера и пассажира, а также существенно улучшают устойчивость и управляемость на высокой скорости.

Второй жирный плюс нового «Рейнджера» связан с 3-цилиндровым 4-тактным двигателем Rotax 900 ACE, точнее, с его экономичностью. В режиме Eco он позволяет проехать на одном баке до 400 км, а люди, имеющие дело с прожорливыми моделями пятнадцатилетней давности, сначала даже отказываются в это верить, ведь они привыкли проходить на том же запасе топлива (40 л) в два раза меньше. Мотор мощностью 90 л.с. (899 куб. см) обладает электронным впрыском и отлично подходит для буксировки тяжелого груза, а когда нужно прохватить налегке, то на полном газу в спортивном режиме Lynx 69 Ranger выдает до 120 км/ч. Кстати, режимы Eco и Sport переключаются на руле прямо во время движения. Как и многие другие модели Lynx 2018 года, 69 Ranger уже в базовой комплектации оснащается новыми облегченными лыжами Blade XC, а при ширине гусеницы 60 см его проходимость значительно опережает таковую у лендкрузера и находится где-то на уровне танка. **МБ**



ШАГ ВПЕРЕД

Sunseeker 76 Yacht длиннее предыдущей модели всего на 0,58 м — длина шага. Но это существенный шаг вперед.

Текст Ольга Селезнева Фото Sunseeker Yachts



Досье Sunseeker 76 Yacht

Длина
77 ф (23,60 м)

Ширина
20 ф (5,95 м)

Осадка
6 ф (1,70 м)

**Водоизмещение
(загрузка 50%)**
53,7 т

Запас топлива
6000 л

Запас воды
1400 л

Двигатели
2 × MAN (1400/1550 л.с.);
2 × Caterpillar (1550 л.с.)

Генератор
27 кВт



В сентябре на Southampton Boat Show публике показали новую модель Sunseeker 76 Yacht. Эта яхта — эволюция предыдущей 75 Yacht, тоже весьма примечательной: именно на ней провели эксперимент по превращению серийной модели в яхту custom. Тогда дизайнер Джон Викерс, специализирующийся на суперяхтах, немало поработавший с Heesen, Lürssen и Feadship, создал по заказу Sunseeker Russia версию 75 Yacht Exclusive Edition (см. MBY № 6/42, 2016). Благодаря изначально большим возможностям кастомизации 75 Yacht стала одной из самых успешных моделей бренда. А теперь развить успех предстоит новой яхте: еще до премьеры на нее было получено 18 заказов!

У новинки сильно изменился экстерьер: принципиально другими стали линии остекления надстройки и корпуса. При относительно небольшой прибавке длины (58 см) и ширины (22 см) площадь открытых палуб выросла на 25%. Кроме того, радикально увеличились возможности планировки, в частности, для флайбриджа предусмотрены аж четыре варианта. То же касается и помещений яхты, но обо всем по порядку...



Увеличение площади остекления в первую очередь сказалось на салоне. Объем плюс естественный свет дают много «воздуха» и тот самый неуловимый «прикус суперяхты», который не всегда можно объяснить. Он не обязательно вызван размерами: иногда, как в случае с одеждой, достаточно правильно подобрать аксессуары. На яхте этим «аксессуаром» стал идеально ровный пол: уровень палубы не меняется от кормового кокпита до поста управления. Это особенно заметно при раскрытых стеклянных дверях в салон: они полностью сдвигаются под лестницу на флайбридж, что позволяет из салона и кокпита создать единое пространство для отдыха большой компании — на открытом воздухе и под крышей.

Стандартный вариант предполагает в кокпите обеденную зону со складным столом и П-образным диваном, но места остается еще так много, что опционально стоит заказать угловой диван с кофейным столиком или барную стойку у входа в салон: ни то ни другое не помешает свободному перемещению между зонами.

У салона с гостиной при входе тоже есть варианты планировки; они касаются центральной части, где размещаются камбуз и столовая. Последняя протянулась вдоль левого борта, а свободно стоящие стулья здесь явно уместнее, чем диван, поскольку визуально съедают меньше пространства.

Камбуз можно сделать как открытым, отделив его от салона барной стойкой, так и полностью изолированным. А можно и вовсе убрать на нижнюю палубу: одной каютой станет меньше, зато наверху поместится большой круглый стол, а напротив — шкаф для посуды и винный шкаф.

Еще одна мини-зона отдыха устроена возле двухместного поста управления. Угловой диван прямо у лобового стекла — всегда одно из самых любимых мест на борту, а открывающийся верхний люк делает его еще привлекательнее.

↑
Лаунж-зона при входе в салон

→
Открытая планировка позволяет сохранить максимум света, при этом камбуз можно спрятать за переборкой

Мастер-каюта во всю ширину корпуса: высокие потолки и огромные окна с открывающимся иллюминатором делают ее очень светлой



Обилие вариантов планировки — сильный козырь этой яхты



18 заказов

получила верфь
на новую модель
Sunseeker 76
Yacht еще до
официальной
мировой премьеры

→
Две из трех гостевых
кают выполнены
в формате VIP —
с двуспальными
кроватями

←
Ванная комната
мастер-каюты





В кормовой части флайбриджа можно разместить джакузи, шезлонги или гидроцикл с краном для спуска на воду

В планировке помещений явно просматривается желание максимально расширить «общественные» зоны отдыха, но при этом обеспечить и большую вместимость: восемь человек в четырех гостевых каютах, где никто не ущемлен в личном комфорте. Четыре каюты и столько же ванных комнат — достойный набор для яхты таких размеров. В двух гостевых каютах большие двухспальные кровати, еще в одной — отдельные спальные места можно оснастить сдвижным механизмом, что фактически дает третью VIP-каюту. Мастер-апартаменты во всю ширину корпуса располагают отдельной гардеробной, а крупное бортовое остекление и двухметровая высота в этой каюте делают ее почти столь же светлой и прозрачной, что и салон.

Каюта экипажа в корме рассчитана на двоих или даже троих (опция с открытой планировкой). При этом каюта весьма просторна, и если владелец яхты решит управлять ею самостоятельно, это помещение не стыдно предложить и гостям.

Просторный флайбридж с обилием вариантов его компоновки — сильный козырь Sunseeker 76 Yacht. Большая обеденная зона, отдельная диванная секция, трансформирующаяся в «пляж», коктейль-бар с высокими стульями, хардтоп с открывающейся центральной частью — все это есть по умолчанию. На выбор: шезлонги, площадка для гидроцикла с краном, джакузи... Барбекю можно предусмотреть и здесь, но гораздо удобнее электрогриль, расположенный ниже, прямо на купальной платформе. Это место повторяет концепцию «пляжного клуба» — обязательного атрибута куда более крупных яхт. Тут есть установка для «дождевого» душа, откидные сиденья, рундук для кранцев, а сама платформа достаточно широка для хранения большого тендера, например Williams 445. Но главный «пляж» все же на фордеке с высоким фальшбортом и центральным проходом. Два лежака с подъемными спинками превращаются в шезлонги или сиденья. Обеденная зона с диваном и столом, в свою очередь, трансформируется еще в один лежак. Защиту от солнца обеспечивают складной бимини-тент или пара зонтов, а напитки — сразу два установленных здесь холодильника.

Sunseeker 76 Yacht «подросла» по отношению к 75 Yacht Exclusive Edition и в части автономности: запас хода на крейсерской скорости 25 узлов — до 400 миль при запасе топлива 6000 л. Глиссирующий килеватый корпус последнего поколения обеспечивает яхте изрядную мореходность, что, впрочем, не удивляет: это, как и приличная скорость, свойственно всем яхтам Sunseeker. С двумя двигателями MAN V12 по 1550 л.с. яхта развивает 32–34 узла. Также предлагаются двигатели Caterpillar 3516 DITA той же мощности и более спокойный вариант суммарной мощностью 2800 л.с. Для пущего комфорта на ходу или на якоре опционально лодку можно оснастить плавниковыми стабилизаторами качки и... Больше, кажется, желать уже нечего. **IMBY**

400
миль

Таков запас хода без дозаправки на крейсерской скорости 25 узлов





В транце спрятаны барбекю, душ, откидное сиденье и большой рундук. Отсюда есть доступ в отсек экипажа



Главный пост управления яхтой в носовой части салона. Над ним — большой открывающийся люк



ПОМОЩЬ В МОРЕ

Яхтинг — не самое опасное в мире занятие. Однако непредвиденные обстоятельства могут наступить когда и где угодно. Как максимально просто выйти из сложной ситуации?

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

На пресс-конференции во время Cannes Yachting Festival британская верфь Princess Yachts объявила о создании новой программы Princess Lifeline. Что это за программа и чем она полезна владельцам яхт Princess?

ЧТО ТАКОЕ PRINCESS LIFELINE?

Princess Lifeline — это международный SOS-сервис, созданный специально для владельцев яхт Princess, их команд и гостей на борту. Если возникает необходимость в медицинской помощи или решении любых вопросов, связанных с безопасностью: от травм и несчастных случаев до природных катастроф и криминальных угроз в море или на суше, — достаточно позвонить на бесплатную круглосуточную телефонную линию. Причем нет надобности дожидаться экстренной ситуации, как в случае обычных страховых программ.

Еще на этапе планирования путешествия можно получить рекомендации экспертов относительно рисков пребывания в том или ином регионе, целесообразности вакцинации, использования медикаментов и оказания помощи на борту. А если помощь извне все-таки потребовалась, специалисты Princess Lifeline возьмут на себя всё: от организации транспорта до приема врачей и управления медицинскими расходами. Для яхтенного рынка это уникальный опыт клиентского сервиса, который впервые включен в стоимость яхты. И это стало возможным благодаря сотрудничеству Princess Yachts и MedAire.

ЧТО ТАКОЕ MEDAIRE?

Служба MedAire с 1985 года оказывает поддержку путешественникам во всем мире, и сегодня это крупнейшая глобальная сеть центров помощи по вопросам медицины и безопасности. Она объединяет более 200 экспертов по безопасности и 80 000 аккредитованных медицинских учреждений, призванных эффективно помогать людям в экстренных ситуациях.

Более сотни крупнейших яхт планеты пользуются сервисаму MedAire

АКТИВИРОВАНИЕ ПРОГРАММЫ PRINCESS LIFELINE

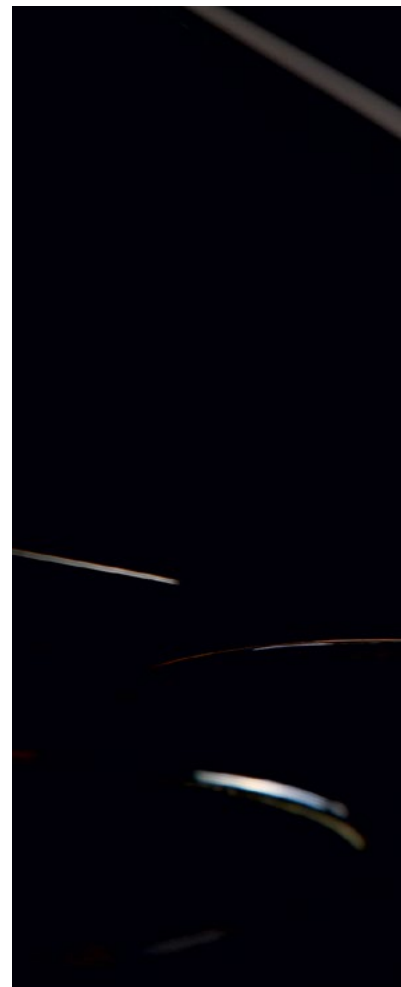
Для каждой яхты Princess, сданной владельцу начиная с 1 сентября 2017 года, двухлетняя подписка на Princess Lifeline уже включена в стоимость судна. Специальный буклет и карточка входят в комплект документации яхты. Чтобы активировать программу, нужно просто заполнить форму и вернуть ее в MedAire для информирования команды Princess Yachts.

ЧТО, ЕСЛИ ВЛАДЕЛЕЦ ЯХТЫ ПРОДАСТ ЕЕ ДО ИСТЕЧЕНИЯ СРОКА ДЕЙСТВИЯ ПРОГРАММЫ?

Программа Princess Lifeline «привязана» к яхте, и в случае продажи право пользования программой переходит к следующему владельцу до истечения двухлетнего срока действия. Новому владельцу нужно будет лишь заполнить форму заново, чтобы активировать сервис на новое имя. По окончании срока действия бесплатной программы владелец по желанию может ее продлить. При этом клиентам Princess предлагают льготные ставки.

В заключение еще немного фактов...

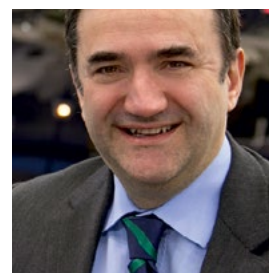
Из двухсот судов, входящих в список крупнейших суперяхт планеты, более 60% пользуются сервисами MedAire. Эти сервисы включают тренинг экипажей яхт, профессиональные консультации по медицинской помощи на борту и многое другое. Узнать об этом также можно по линии Princess Lifeline. Специалисты 27 консультационных центров по всему миру и 99 языков общения гарантируют, что здесь вас услышат, поймут и помогут. **MBY**



СТИВЕН БЕЙТС,
управляющий
директор
MedAire
в Европе:

Ежегодно мы получаем около 1500 обращений по вопросам безопасности и здоровья именно от яхтсменов. Так что это партнерство с Princess Yachts точно имеет смысл, поскольку через Princess Lifeline мы можем предложить клиентам Princess Yachts специализированный сервис, чтобы и команда, и гости яхты ощущали себя в безопасности и проводили время на борту с максимальным удовольствием.





**ЭНТОНИ
ШЕРИФ,
председатель
совета
директоров
Princess Yachts:**

Мы гордимся тем, что обеспечиваем владельцам наших яхт лучший сервис во всех аспектах: от дизайна до доставки. Комфорт и благополучие клиентов — это задача первоочередной важности. Партнерство с MedAire гарантирует не только лучшее медицинское обслуживание и обеспечение безопасности; оно дает нашим клиентам самый лучший опыт яхтинга, в какой бы точке мира они ни находились.



↑
Princess Lifeline —
уникальный для
яхтенного рынка
сервис, включенный
в стоимость
приобретаемой яхты

2

года

подписки
на Princess Lifeline
уже включены
в стоимость яхт,
которые верфь
Princess передает
заказчикам начиная
с 1 сентября 2017 г.

←
В какой бы точке
планеты
вы ни находились,
всегда будет
найден
оптимальное
решение проблемы

→
MedAire располагает
27 центрами
помощи по всему
миру



КАРБОНОВЫЙ ГАМБИТ

Наступит ли, вслед за гоночными парусниками, эра карбона и для моторных яхт? Судя по всему, для Azimut Yachts она уже началась.

Текст **Ольга Селезнева** Фото **Azimut Yachts**





Перед нами Azimut S7 — одна из самых интересных яхт, показанных в сентябре на Cannes Yachting Festival, где прошла ее мировая премьера. Литера «S» в названии маркирует отдельную модельную линейку гибридов спортивных и флайбриджных яхт. Такой архитектурный тип уже несколько лет фигурирует на рынке, и многие считают его компромиссом. Эти лодки отличаются спортивными линиями и высокой скоростью, имеют Sportbridge или Sport Fly — так называют открытую верхнюю палубу, сдвинутую в корму, благодаря чему можно установить открывающийся люк в крыше носовой части надстройки. Тип развивается, и Azimut S7 наглядно демонстрирует, куда именно: лодка буквально нафарширована новыми решениями и материалами.

КАРБОН ВЕЗДЕ

Карбон (он же — углепластик), обладающий исключительно высокой прочностью и малым весом, широко применяют при строительстве гоночных парусных яхт, а в моторных судах используют обычно в гомеопатических дозах, для усиления отдельных элементов.

Azimut S7 принадлежит к новому поколению моделей итальянской Azimut Yachts — Carbon-tech generation, и карбона в ней полно: надстройка, набор корпуса, палуба (до 70%), гараж, кормовая платформа... В итоге при стеклопластиковом корпусе масса Azimut S7 на 15–20% ниже, чем у большинства яхт таких размерений.

Что это дает? Во-первых, скорость без чрезмерных затрат на топливо: Azimut S7 может развивать 35 узлов при умеренном расходе горючего. Во-вторых, на удивление низкую для 70-футовой яхты осадку — всего 1,3 м. В-третьих, легкий и прочный углепластик позволяет максимально увеличить пространство на борту, и не только обитаемое: и гараж, и моторный отсек получились на редкость объемными. Первый вмещает тендер и гидроцикл, а второй — сразу три пропульсивные установки Volvo Penta IPS.

*В моторном отсеке
Azimut S7 стоят три
Volvo Penta IPS800*



↑
Мощное боковое остекление и открывающийся прозрачный хардтоп делают салон очень светлым

←
Обеденная зона в кормовом кокпите. Справа удобно располагается бар

→
В огромных окнах мастер-каюты сделаны открывающиеся секции





↑
Двери между салоном и кокпитом полностью убираются, за счет чего образуется единое пространство для отдыха



→
Камбуз спланирован без высокой мебели: даже большой холодильник выполнен горизонтально, чтобы не нарушать объем салона



Использование карбона снижает вес конструкции даже при больших объемах

ХОДОВЫЕ КАЧЕСТВА

Хотя днищевые колонки Volvo Penta IPS — уже привычное решение, тройная установка пока встречается нечасто и преимущественно на индивидуальных проектах. Серийная модель длиной 70 футов с тремя IPS по 800 л.с. выглядит весьма небанально. Основные конкуренты в классе с похожими скоростными качествами оснащены парой двигателей, но большей мощности, суммарно свыше 3000 л.с., тогда как у Azimut S7 всего 2400 л.с. Откуда берется скорость? Как уже сказано, она увеличивается за счет снижения массы, а также оптимизации обводов корпуса. Да и пропульсивные системы IPS известны высоким КПД соосных гребных винтов днищевых колонок.

Автоматические интерцепторы от Volvo Penta (Active Trim Control) управляют ходовым дифферентом и ускоряют выход на глиссирование. Электроника, в зависимости от скорости и загрузки яхты, определяет выбег пластин, обеспечивая текущий минимум сопротивления и, соответственно, снижение расхода топлива. Кроме того, IPS производят меньше шума и вибрации, а также придают яхте исключительную маневренность.

Сторонники вального привода настаивают на том, что он обеспечивает судно более устойчивый, по сравнению с Volvo Penta IPS, ход, особенно в условиях волнения. Но... Как ни странно, в отличие от большинства конкурентов в классе, имеющих категорию мореходности CE «B», Azimut S7 получил самую высокую — «A». Она означает, что судно выдерживает волну высотой до 4 м и ветер 8 баллов, уверенно восстанавливается даже после крена 30°. Azimut S7 способен противостоять даже сильному удару волны: остекление надстройки, иллюминаторы и двери рассчитаны на давление до 70 кПа. При этом потенциал серьезного судна получил весьма привлекательную «упаковку».

ДИЗАЙН И ПЛАНИРОВКА

Azimut S7 выглядит сногшибательно — как снаружи, так и внутри. За экстерьер, как всегда, отвечал Стефано Ригини, а вот интерьером занимался Франческо Гвида, который впервые работал с Azimut Yachts. Смелый хай-тек корпуса с остеклением, напоминающим багетную огранку алмаза, дополнен ультрасовременной отделкой и необычными планировочными решениями. Например, в мастер-каюте стойка с ТВ рассекает помещение по диагонали, скрывая за собой вход в ванную комнату. Также диагональное положение кровати экономит пространство и придает каюте стильный вид. При этом она выглядит огромной: высота потолков здесь, как практически всюду на яхте, превышает 2 м. Таких объемов удалось добиться благодаря все тому же углепластику: он дает нужную прочность при значительно меньшей толщине конструкций.

«Оду» карбону создатели лодки «спели» и в интерьере: на борту множество элементов из углепластика, в стандарте и опциях. Например, на борту Azimut S7, показанного в Каннах, из карбона выполнены даже вешалки в гардеробной мастер-каюты и специальный кейс для часов. А представитель верфи сообщил, что при желании можно установить даже карбоновые унитазы, как на гоночных суперпарусниках.

Если заглянуть в шкафы и рундуки, станет понятно, что ни один квадратный сантиметр не пропал зря: Azimut S7 не только красивая, но и очень практичная лодка. Везде где только

Azimut S7 — лодка не только красивая, но и практичная: ни сантиметра не пропало зря

можно предусмотрены места для хранения, а под трапом из салона на нижнюю палубу есть возможность установить стиральную машину и дополнительный холодильник — вдруг ночью захочется чего-нибудь холоденького, а в салон подниматься лень.

Но еще больше удивляет, что на борту пять (!) комфортабельных двухместных кают. Помимо мастер-каюты во всю ширину корпуса, есть VIP-каюта в носу и еще две гостевые: одна с раздельными кроватями, другая с койками в два яруса (верхняя поперек). Пятая каюта в корме «технически» принадлежит экипажу, но по размерам и комфорту почти не уступает каютам гостей: санузел здесь с выделенной душевой кабиной, а помимо коек, есть диванчик и выдвигающийся стол.

В КОРМЕ

Поворотная транцевая платформа одновременно служит дверью гаража. Она открывается на стоянке буквально за секунды и может находиться на уровне воды, образуя «пляж», или погружаться при спуске тендера и гидроцикла. В кокпите можно установить дополнительный пост управления (удобно при швартовке), и здесь масса умных решений: от рундуков для кранцев, тентов и шезлонгов до скрытой двери в каюту экипажа, которую непросто обнаружить, если не знать, что она по правому борту (там же, где ветбар). По левому борту — обеденная зона на воздухе, а на транце еще и большой лежак для загора.

Прозрачные двери с электроприводом отделяют кокпит от салона. В нем есть еще одна обеденная зона (левый борт), а впереди, возле поста управления, — отлично оборудованный камбуз с техникой Miele. Чтобы не нарушать визуальный объем салона, здесь принципиально отказались от высоких элементов и выполнили холодильник горизонтально, сохранив при этом его большой объем (190 л — стандарт, 235 л — опция, плюс морозильник на 85 л). Кухонные запахи не будут донимать гостей: огромный верхний люк в этой части салона позволяет мгновенно проветрить помещение.

ВЕРХНЯЯ ПАЛУБА

Небольшая, как на всех спортивных яхтах, эта зона тем не менее отлично скомпонована и, по сути, предлагает все то же, что и классический флайбридж: второй пост управления, большой лежак, диван. Чтобы не бегать за напитками вниз, стоит заказать опциональный выдвигающийся холодильник; для защиты от солнца можно установить бимини-тент или поступить ровно наоборот. Учитывая, что на борту есть еще одна обширная «пляжная» зона в носовой части главной палубы с лежаком, диваном и тентом, от этого Sport Fly можно отказаться вовсе. Azimut S7 выпускается и в версии Coupe — на случай, если вам нравятся классические спортивные яхты типа hardtop или open, а упускать остальные преимущества новинки не хочется.

ВЕРДИКТ

На каннской выставке Azimut S7 удостоилась награды The Best Technology Evolution. Эта награда подтвердила, что компания выбрала верную стратегию — инвестиции в исследования и разработку технологий. Программа эта началась давно, и ведут ее с дальним прицелом. А значит, уже скоро можно ожидать новые модели Carbon-tech generation от Azimut Yachts. **MBY**



Пост управления на флайбридже можно выполнить одноместным или двухместным

Досье Azimut S7

Длина
70 ф (21,30 м)

Ширина
17 ф (5,30 м)

Осадка
5 ф (1,70 м)

Водоизмещение
43,5 т

Запас топлива
3800 л

Запас воды
1000 л

Двигатели
3 × Volvo Penta D13-IPS1050 (800 л.с.)

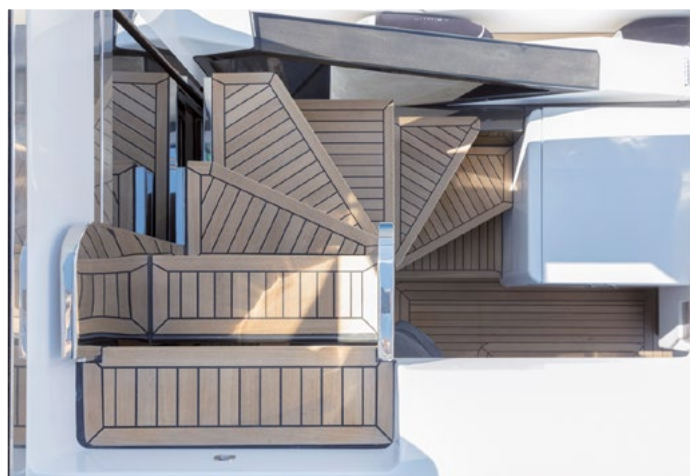
Категория мореходности
CE «A»



Гараж вмещает и большой тендер, и гидроцикл

Высота потолков во всех каютах превышает 2 м

Опционально
в носовой зоне
отдыха
предусмотрены
бимини-топ
с электроприводом
и кофейный столик



Лестница
на флайбридж
чрезвычайно
удобна и безопасна

ABSOLUTE NAVETTA 73

В Каннах эта моторная яхта получила приз World Yacht Trophy в номинации Most Innovative. Чем обосновано справедливое решение жюри?

Текст Антон Черкасов-Нисман Фото Absolute Yachts

Всего за год Navetta 73 — новая флагманская модель Absolute — прошла стадии от эскизов до воплощения в материале. Лодку ждали не только поклонники бренда, но и конкуренты, которые давно знают: эта итальянская верфь была и остается на ты с инновациями. Вот и Navetta 73 одной из первых в мире получила новые пропульсивные системы Volvo Penta D13-IPS1350. Однако ее достоинства этим не ограничиваются.

**Верфь насытила
экстерьер Navetta 73
сложными элементами**

ПРИЗНАКИ ПОРОДЫ

Если принадлежность новой яхты к роду Absolute можно безошибочно определить по характерным иллюминаторам в носовой части корпуса, то ее отношение к семейству Navetta выдают, в первую очередь, опоры хардтопа, зеркально продолжающиеся вниз до фальшборта. У предшественницы Navetta 58 они были сплошными и не очень запоминались, тогда как у Navetta 73 это уже фигурные детали, которые к тому же сочленяются с фальшбортом посредством полых стальных креплений. Все это, равно как и ломаные прямые линии остекления в носовой части главной палубы, и затемненные торцы хардтопа и свеса флайбриджа, и массивный релинг овального сечения, и даже карбоновые подстанки, составляет тот самый итальянский дизайн, которым славится Absolute.





↑
Обычный с виду
стол снабжен
металлической
подложкой для
удержания
магнитной посуды

←
VIP-каюта
на миделе

←
Дизайн интерьера
построен
на контрасте
светлых и темных
оттенков



→
Каюта владельца
расположена
в носовой части
между верхней
и нижней палубами



Дизайн интерьеров на этой яхте пронизан практичными вещами

«В этой яхте мы немало поработали над формами элементов надстройки, — говорит генеральный директор верфи Патриция Гоби. — Это весьма дорогое удовольствие прежде всего потому, что требует много рабочего времени, а нам важно не только получить красивый продукт, но и сохранить его стоимость в заданных рамках».

SENSO ROTONDO

«Чувство близкого круга» — так итальянцы называют ощущение спокойствия и комфорта, испытываемое человеком в кругу близких людей: семьи и друзей. Именно к этому стремились дизайнеры верфи, когда создавали интерьеры Navetta 73. Это проявляется даже в пределах одной каюты, где мягко играют пастельные оттенки, визуальнo разграничивающие помещение на темную и светлую части, которые пассажиры выбирают в зависимости от настроения. Здесь нет кричащих цветов, а древесина ореха и вяза, тик каннучато, мрамор калакатта, муранское стекло и мебель Minotti настолько гармонично дополняют друг друга, что быстро наступает то самое *sensu rotondo*.

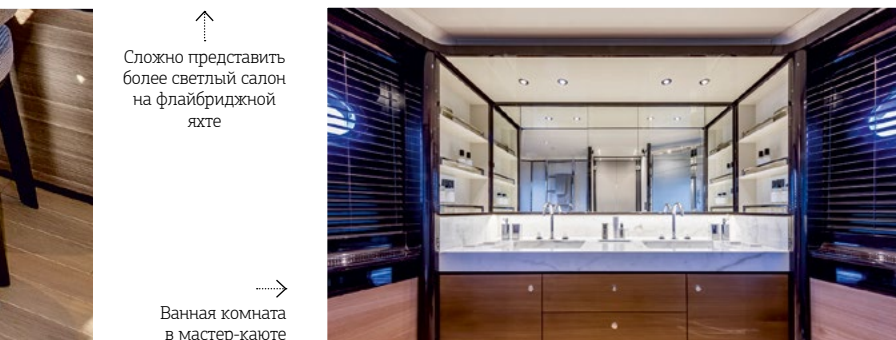
Дизайн интерьеров на этой яхте живет не сам по себе, а пронизан практичными вещами. Так, например, хромированная сушилка для полотенец в туалетной комнате владельца выполняет функцию трапа для аварийного люка: она выдерживает вес человека и ведет на носовую палубу, где подушки закреплены таким образом, что не препятствуют открытию люка. Или другая фирменная «фишка» Absolute: иллюминаторы в туалетах закрывают не обычные шторы, а зеркала на электроприводе.

Но больше всего меня удивили «магнитные» столы, не позволяющие фужерам соскользнуть на пол от случайной волны. По словам Патриции Гоби, такие выпускают в Италии специально по заказу Absolute. На самом деле, в основании столешниц находятся листы металла, а небольшие магниты надежно вделаны в посуду и держат фужеры не только на столах, но и в шкафах, где те, как летучие мыши, висят «вниз головой». Кстати, посуду можно мыть в посудомоечной машине.

ПАРА СЛОВ О КАЮТАХ

Их здесь пять, все они двухместные, и четыре из них оборудованы собственными санузлами. Но особого упоминания заслуживает мастер-каюта в носовой части и капитанская каюта в корме. На Navetta 73 реализована весьма редкая планировка нижней палубы с разноэтажностью. Конструкторы решили поместить каюту владельца посередине между главной и нижней палубами, что дало возможность использовать всю ширину корпуса и почти не потерять в площади. В итоге внизу, под кроватью владельца, находится... гардеробная одной из двухместных гостевых кают. На деле эта схема показалась мне очень удобной: она выделяет хозяина яхты и в то же время подразумевает прекрасную VIP-каюту от борта до борта на миделе.

Каюта экипажа на судах такого типа и длины — атрибут обязательный, а у Navetta 73 она служит еще и хозяйственным помещением, поскольку, помимо холодильника для стратегических запасов провизии, там можно поставить даже отдельные стиральную и сушильную машины. Если капитан живет один, в его распоряжении динетта, мойка, СВЧ-печь и санузел, а если на борту предусмотрен еще и матрос, тогда место столика и сиде-



↑
Сложно представить более светлый салон на флайбриджной яхте

→
Ванная комната в мастер-каюте



Navetta 73 получилась очень современной и очень средиземноморской яхтой с отличной управляемостью и маневренностью

ний займет вторая койка. Кондиционер и открывающийся иллюминатор позволят поддерживать комфортную температуру (все же за переборкой — двигатели), плюс, чтобы с транцевой платформы попасть в моторный отсек, не нужно пробираться через всю каюту — двери расположены одна за другой.

ПОД НЕБОМ ГОЛУБЫМ

Для флайбриджа Navetta 73 корректнее применять термин «сандек», ибо по площади он не сильно уступает главной палубе. В его кормовой части есть где держать тендер или гидроцикл, причем верфь заранее подготовила места для монтажа крана и кильблоков. «Джентльменский набор» из бара с грилем и генератором льда, свободно стоящая мебель от Paola Lenti (можно выбрать один из трех цветов обивки), солидный тиковый стол (тоже магнитный) позволяют хорошо провести время как на Средиземном море, для которого и создавалась Navetta, так и в более северных регионах, где выручат опциональные тенты.

К достоинствам такого флайбриджа можно добавить входящий в базовую комплектацию тик и оригинальное LED-освещение: диоды так глубоко утоплены в нижнюю поверхность хардтопа, что она выглядит абажуром и создает направленный свет, как от настольной лампы.

ВНИМАНИЕ НА ПОСТАХ!

У Navetta 73, пожалуй, один из лучших постов управления, которые мне довелось видеть за последнее время. Управление тремя multifunctional дисплеями Garmin даже встроено в подлокотник капитанского кресла с электрорегулировкой. Помимо главного и верхнего постов, верфь может установить опциональные джойстики Volvo Penta еще в двух местах, включая кокпит, и если добавить видеокамеры бокового обзора, то можно швартоваться в одиночку любым бортом или кормой.

На тестовой яхте стоял полный навигационный пакет, а на консоли слева от штурвала обнаружился даже док для часов вроде Garmin Quatix, которые умеют соединяться с навигационной электроникой и позволяют управлять авторулевым. Жаль, что док не предусматривает зарядку часов, но само по себе решение довольно интересное. А вот за что Navetta 73 можно было бы без промедления наградить титулом «Лодка года», так это за одну-единственную кнопку управления всеми стеклоочистителями!

Не менее грамотно и безопасно организован моторный отсек. Здесь, как на крупных яхтах, по обеим сторонам моторов установлен съемный релинг, который защитит от падения на горячий двигатель, если судно внезапно качнет. Промежуточные валы, идущие от редукторов, снабжены защитными кожухами, а если нужно подобраться к «голове» колонок, в каюте эки-

пажа предусмотрены удобные люки. Толстостенная трубка из прозрачного полимера дает возможность с одного взгляда оценить уровень топлива и его цвет, ну а если требуется мелкий ремонт, то в распоряжении капитана есть даже верстак. Интересно, что место для опционального компактного стабилизатора Seakeeper 16 нашлось не где-нибудь, а почти что между колонками, где, впрочем, он успешно справляется со своей задачей.

НА КРЕЙСЕРСКОМ ХОДУ

Корпус Navetta 73, как и остальных моделей линейки, универсальный: двухрежимный, обеспечивающий уверенный ход в водоизмещающем режиме и позволяющий выходить на глиссирование. Анализ результатов теста показывает, что горб сопротивления не выраженный, и яхта начинает устойчиво глиссировать при скорости около 15 узлов (1700–1800 об/мин). В отношении управляемости и маневренности нет никаких сюрпризов: лодка ведет себя так же хорошо и предсказуемо, как и младшие модели линейки Navetta.

Если сравнить динамические характеристики Navetta 73 (водоизмещение 57,7 т), где установлены новейшие системы Volvo Penta D13-IPS1350 (2 × 1000 л.с.), и Navetta 58 (водоизмещение 32,1 т) с днцевыми колонками Volvo Penta D8-IPS700 (2 × 550 л.с.), то их удельные мощности и максимальные скорости оказываются очень близки: 34,7 л.с./т против 34,3 л.с./т и 25,3 узла против 25,7 узла. На крейсерском ходу около 18 узлов расход топлива Navetta 58 достигает 140 л/ч, дальность плавания 210 миль (с запасом 20%). У Navetta 73 на этом режиме расход 235 л/ч, запас хода 240 миль.

Это сравнение показывает, какая дополнительная мощность потребна для получения той же скорости на более тяжелой, но в то же время более вместительной яхте, а ее соизмеримая дальность плавания достигается за счет существенного увеличения объема топливных баков (4000 л против 2400 л).

Показанная в Каннах Navetta 73 уже была продана покупателю из США, хотя строили ее для Европы (бортовая электросеть 220 В), и сейчас отведенные под флагманскую модель производственные мощности верфи загружены на несколько месяцев вперед. К началу сентября было подписано пять контрактов, и следующие заказы принимаются на 2019 год.

Объяснить такой спрос можно без труда: Navetta 73 получилась очень современной и очень средиземноморской яхтой, которая при прочих равных существенно выигрывает у конкурентов по цене (€ 3,4 млн в максимальной комплектации). Ее крейсерской скорости вполне достаточно, чтобы не чувствовать себя «отстающим», а новые колонки Volvo Penta D13-IPS1350 делают яхту почти на треть более экономичной по сравнению с аналогичными лодками на валах. Чего еще можно пожелать? **MBY**





←.....
Не флайбридж,
но сандек!

.....→
Пост управления
заслуживает оценки
«Отлично»

Рулевая консоль
на верхней палубе



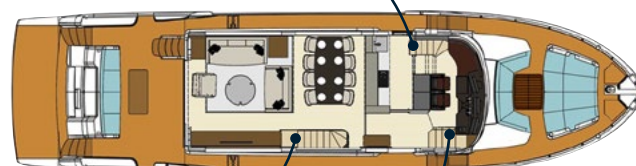
←.....
Полноценная зона
отдыха на фордеке

Бортовое остекление
плавно переходит
в секционную дверь
кокапита



Досье Absolute Navetta 73

Дополнительный
трап на флайбридж
для экипажа



Трап
в гостевые
каюты

Отдельный вход
в каюту владельца

Длина
73 ф (22,19 м)

Ширина
18 ф (5,60 м)

Осадка
5 ф (1,62 м)

Водоизмещение
57,7 т

Запас топлива
4000 л

Запас воды
1110 л

Двигатели
2 × D13-IPS1350 (1000 л.с.)

Каюты
5 + 1 (экипаж)

Материал корпуса
стеклопластик

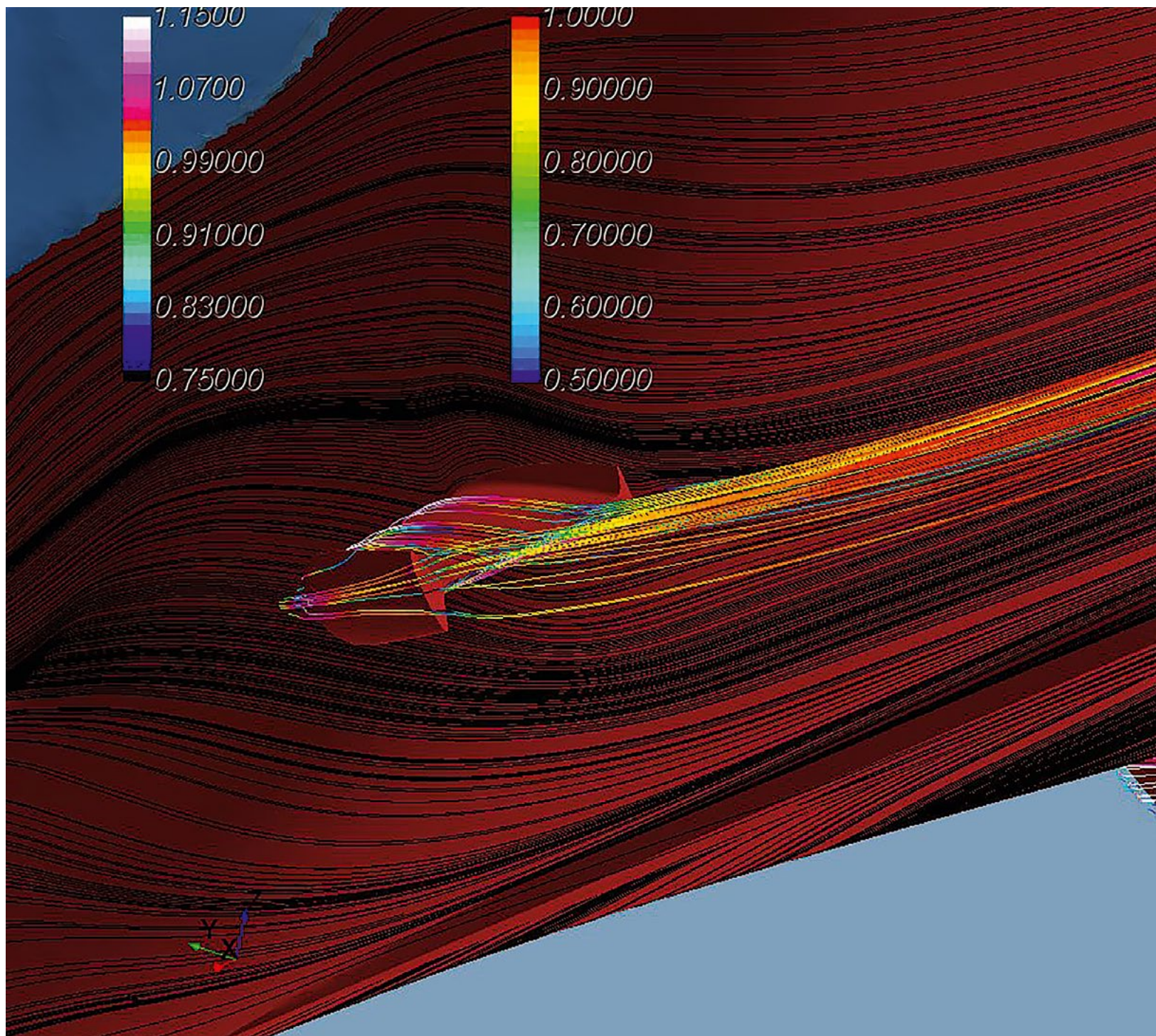
Категория RCD
«B»

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 2 × Volvo Penta D13-IPS1350, 1000 л.с. при 2400 об/мин,
6 цилиндров, объем 12,7 л, дизель

РЕЖИМЫ	ECO					FAST		MAX
Об/мин	1000	1200	1400	1600	1800	2000	2200	2440
Скорость	8,5	10,1	12,2	13,1	14,7	17,8	20,9	25,3
Расход, л/ч	35	59	96	136	183	233	298	380
Миль/л	0,24	0,17	0,13	0,10	0,08	0,08	0,07	0,07
Запас хода	777	548	407	308	257	244	224	213

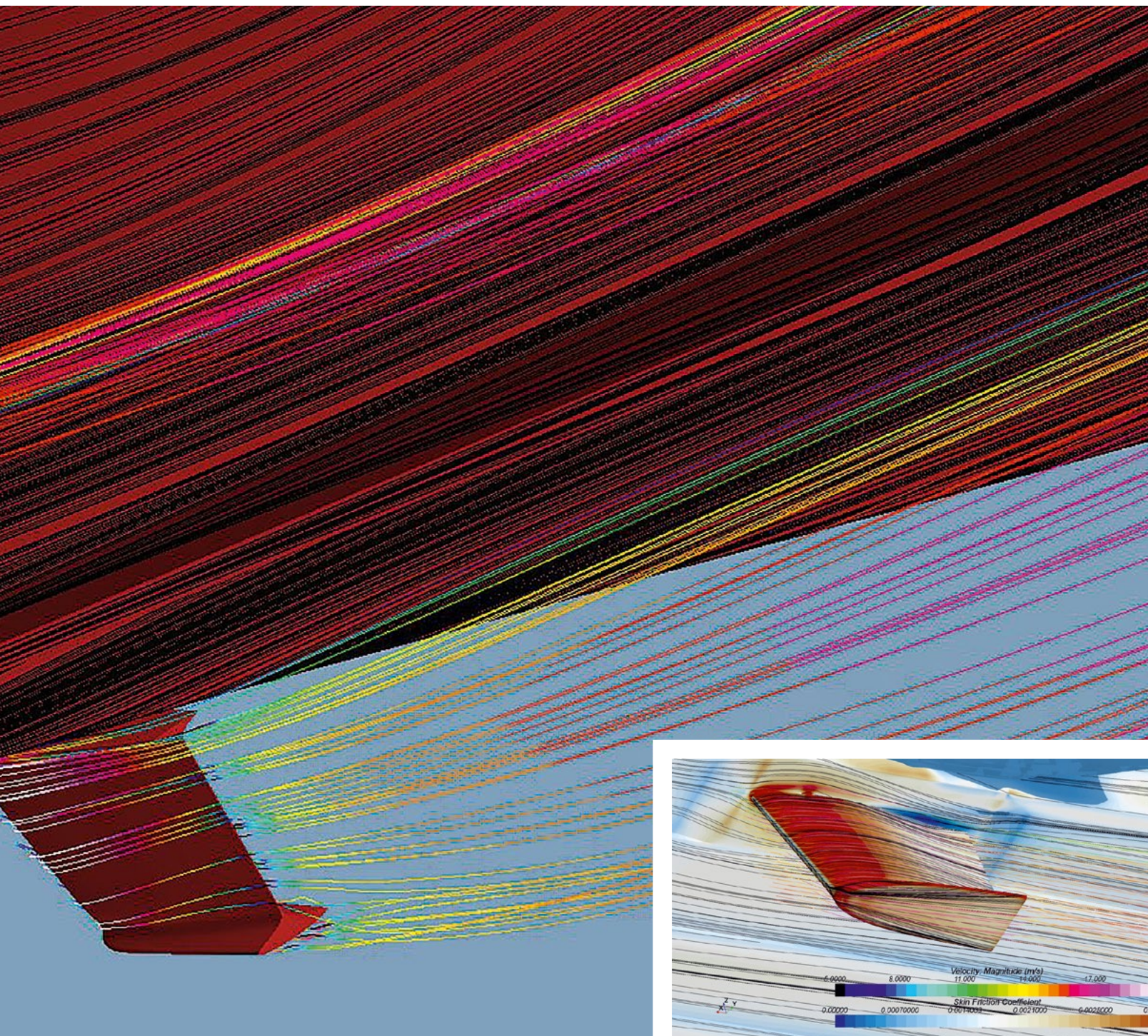
Скорость в узлах, расход в л/ч, дальность хода в милях с учетом **20%** резерва. Данные основаны на показаниях бортовых приборов и могут отличаться от полученных вами. Загрузка: топливо **66%**, вода **80%**, **15** человек. Ветер **7** узлов, волна **0,3** м.



ТРИ В ОДНОМ

Новые плавниковые стабилизаторы качки с электроприводом можно устанавливать на моторные суда практически всех типов и размеров — от круизеров до суперяхт.

Текст **Ольга Селезнева** Фото **CMC Marine**



↑
Главный аргумент
противников
плавниковых
стабилизаторов —
сопротивление
воды. Но форма
плавников
постоянно
совершенствуется
для достижения
оптимального
режима обтекания

В сентябре на боат-шоу в Каннах итальянская компания CMC Marine представила новейшую версию своей системы стабилизации качки Stabilis Electra. Точнее, это сразу три системы, адаптированные для яхт разных типов и размеров.

CMC Marine базируется в городе Пиза, недалеко от Виареджио — колыбели итальянского судостроения, как гордо называет город его мэра. Здесь полно знаменитых верфей, и неудивительно, что CMC Marine давно сотрудничает с лучшими именами в индустрии: стабилизаторы компании установлены на яхтах Azimut, Benetti, Monte Carlo Yachts, Sanlorenzo, Dominator, Mangusta, Rossinavi и многих других — от серийных моделей до больших кастом-проектов. И не только итальянских: CMC Marine работает, например, с голландской верфью Moonen.

ИСТОРИЯ

Основанная в 2005 году, CMC Marine спустя три года представила первую версию своей электрической системы стабилизации Stabilis Electra, в 2011 году получившую DAME Design Award (почетная премия, которую вручают в ходе METS — крупнейшей выставки яхтенного оборудования, систем и материалов в Амстердаме). Тогда же на рынок вышла Dualis Electra — линейка подруливающих устройств CMC Marine.

В 2012 году на Stabilis Electra был получен европейский патент, а годом позже — еще один: на программное обеспечение Dia-Log,

Stabilis Electra — первая в мире система стабилизации качки с электрическим приводом

которое поддерживает работоспособность Stabilis Electra и придает системе уникальность.

В 2015 году СМС Marine добавила к линейке своих продуктов Directa — систему рулевого управления с электроприводом. На сегодня в своем сегменте доля продукции компании, устанавливаемой на яхтах длиной от 22 до 45 м, составляет 45% общемировой, а сервис-центры СМС Marine, помимо Италии, находятся в США, ОАЭ, Гонконге, Великобритании, Турции, Греции, Испании и Хорватии.

Чем вызван такой успех и действительно ли будущее за электроприводными системами стабилизации в противовес привычной гидравлике?

ПОЧЕМУ ЭЛЕКТРИКА?

«Мы сами когда-то начинали с гидравлики, поэтому хорошо понимаем, как работает и то и другое, — говорит Алессандро Каппьелло, основатель и генеральный директор СМС Marine. — В последние 10–15 лет гидравлика не развивается в конструктивном плане. В то же время мощность электромоторов растет, а их стоимость падает. Мир движется к электричеству, к “чистым” системам».

Действительно, электрические системы обходятся дешевле, весят на 40–50% меньше и практически не создают шума (около

50

децибелов

Это максимальный уровень шума, производимый системой стабилизации качки Stabilis Electra

50 дБ на дистанции 1 м). Они весьма компактны, в них отсутствуют трубопроводы и в целом меньше компонентов, поэтому их гораздо проще устанавливать — еще на этапе постройки судна, тогда как многие работы по гидравлике приходится завершать уже после ходовых испытаний. При этом Stabilis Electra необязательно монтировать в ходе строительства новой яхты: систему легко инсталлировать и в процессе рефита, а обслуживание даже при очень интенсивном использовании сводится в основном к визуальному осмотру.

Для электроприводной системы стабилизации не нужны специальная система охлаждения и мощные генераторы: ее энергопотребление на 40–50% меньше, чем у гидравлической системы схожих параметров, а отклик у электропривода куда быстрее, чем у гидравлики. От гироскопических стабилизаторов Stabilis Electra отличается прежде всего мгновенным началом работы после включения, тогда как гироскопу для активации требуется время — около 40 минут.

При использовании на ходу Stabilis Electra снижает качку на 90–98%, на якоре — 50–65%, в зависимости от характеристик яхты и погодных условий. Единственное, чего делать не рекомендуется, — включать систему во время стоянки в гавани: натяжение швартовов может нарушать отклик системы.

ТРИ ВАРИАНТА

Одни и те же системы стабилизации качки не могут хорошо работать одновременно на крупных и небольших яхтах, глиссирующих и водоизмещающих. Поэтому новую Stabilis Electra выпускают сразу в трех модификациях; они различаются не только дизайном плавников, но и системой управления.

Электросистемы проще, дешевле, компактнее и тише гидравлических

Система Stabilis Electra проста в установке: ее монтаж можно провести во время рефита яхты



Stabilis Electra подходит для судов самых разных типов и размеров

HS (High Speed)

Эта модификация — прямая эволюция системы Stabilis Electra, предназначенная для глиссирующих яхт, развивающих скорость более 24 узлов. По сравнению с оригинальной версией Stabilis Electra, нововведений множество.

В первую очередь — оптимизированная форма плавников, позволившая снизить сопротивление. Это, кстати, одно из главных противоречий между сторонниками плавниковых и гироскопических стабилизаторов. Плавники, находясь снаружи корпуса, увеличивают сопротивление воды, зато гироскопы много тяжелее, что также влияет на скорость яхты. Работу над геометрией плавников и снижением сопротивления инженеры ведут постоянно, и Stabilis Electra тому пример.

Обновлена электронная «начинка»: ее вес уменьшился, а на основе многолетнего опыта эксплуатации Stabilis Electra также оптимизированы все механические узлы.

SR (Short Range)

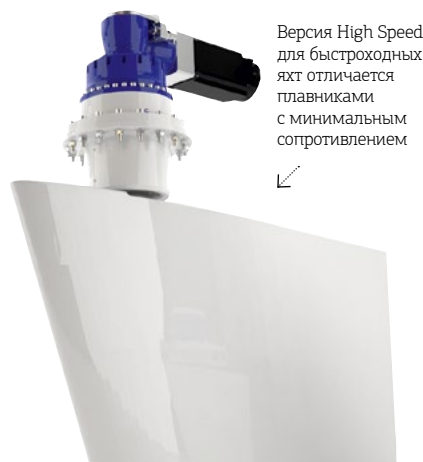
Модификация разработана для применения Stabilis Electra на относительно небольших яхтах и катерах (длина до 20 м). Отличается компактностью, низким энергопотреблением, простой установкой и предельно малым весом — самым низким из всех систем стабилизации качки, представленных на рынке. Правда, возможно, вскоре эта модификация получит другое имя. Когда мы впервые знакомимся с этой системой в штаб-квартире CMC Marine в июле, Алессандро Каппьелло признал, что название Short Range не вполне точно отражает суть дела: этот вариант Stabilis Electra никак не связан с запасом хода судна, а лишь с его размерами.

LR (Long Range)

Модификация спроектирована для яхт с корпусом водоизмещающего и переходного типов. По сравнению с оригинальной Stabilis Electra, отклик системы на возмущение здесь более быстрый, оборудование стало куда компактнее. Геометрия плавников также подверглась переработке, появилась возможность устанавливать плавники большой площади (до 5 кв. м). Но возможно и обратное — плавники уменьшенных размеров для некрупных водоизмещающих судов; в этом случае цена всей системы существенно снизится.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Как видим, одно из главных преимуществ обновленной Stabilis Electra — широкий спектр ее применения на судах любых размеров и типов. И если с небольшими яхтами все понятно: для них теперь есть легкая и компактная версия SR, — то где верхний предел? На данный момент длина крупнейшей яхты с электрической плавниковой системой стабилизации качки от CMC Marine — 55 м. Сейчас ведутся работы по установке Stabilis Electra на 75-метровую яхту. Похоже, эта система действительно подходит всем без исключения! МВУ



Версия High Speed для быстроходных яхт отличается плавниками с минимальным сопротивлением



Компактная версия Short Range, предназначенная для небольших яхт



Версия Long Range позволяет устанавливать плавники большой площади (до 5 кв. м)

Какие бывают стабилизаторы качки?

Качка если и не ставит под угрозу остойчивость судна, то как минимум не способствует ее повышению. Кроме того, она плохо влияет на самочувствие людей на борту: неудивительно, что борьба судостроителей с этой проблемой имеет долгую историю.

Стабилизаторы качки — изобретение не новое: их применяют уже около века. Сегодня на современных моторных яхтах встречаются гироскопические, гидродинамические и роторные стабилизаторы.

Гироскопические состоят из тяжелого диска, вращающегося с большой скоростью вокруг оси, соединенной с рамой. При качке судна вращение гироскопа создает поперечный стабилизирующий момент.

Роторные стабилизаторы представляют собой вращающиеся цилиндры, расположенные перпендикулярно диаметральной плоскости судна. При обтекании такого цилиндра возникает подъемная сила (эффект Магнуса), вектор которой направлен перпендикулярно направлению потока.

Гидродинамические стабилизаторы бывают пассивные и активные. Первые (различные крылья, скуловые и носовые кили) лишены систем управления, а вот вторые (их еще называют плавниковыми) снабжены приводом, который обеспечивает изменение стабилизирующего момента под воздействием сигнала системы управления. Поначалу привод был только гидравлическим, затем появились решения с применением электропривода.



КЛУБ 1000 ЛОШАДЕЙ

*Компания Volvo Penta представляет новую моторную установку
с приводом IPS.*

Текст **Ник Бёрнхэм**

Volvo Penta, не сбавляя темпа в стремлении доминировать на яхтенном рынке, сделала очередной серьезный шаг, выпустив свой самый мощный двигатель. Он построен на базе того же 6-цилиндрового блока объемом 13 л, что и существующий D13-900, однако новая модель выдает беспрецедентную мощность 1000 л.с. Таким образом, Volvo Penta смогла перешагнуть порог четырехзначной мощности и войти в новый рыночный сегмент, ранее оккупированный такими компаниями, как Caterpillar и MAN, — в своеобразный «клуб высоких мощностей». Но дело не только в этом. Яхты, оборудованные такими двигателями с тремя или даже четырьмя новейшими днищевыми колонками IPS30, могут конкурировать с гораздо более энерговооруженными судами.

МОЩНЫЙ ФОРСАЖ

Прирост мощности с 900 до 1000 л.с. (11%) достигнут благодаря сочетанию небольших, но важных обновлений. Алюминиевые поршни были заменены более прочными стальными, допускающими снижение зазора между ними и стенками цилиндров и повышение степени сжатия (17,1:1 против 16,5:1). В сочетании с более прочными шатунами они способны работать быстрее и дольше при меньшем износе.

Новые инжекторы, которые могут впрыскивать больше топлива за более короткий интервал, вместе с повышенным давлением наддувочного воздуха от двухступенчатого турбонагнетателя обеспечивают дополнительный крутящий момент и мощность. Конечным результатом является максимальная выходная мощность 1000 л.с. при 2400 об/мин, что на 11% выше, чем у предыдущей модели (900 л.с. при 2300 об/мин). Пиковый крутящий момент также вырос на 8%: с 3300 Н·м при 1300 об/мин до 3527 Н·м при 1800 об/мин.

Чтобы двигатель работал при повышенных оборотах, выдерживал повышенные

механическую и температурную нагрузки, были модернизированы системы охлаждения и демпфирования вибрации. Новый, более эффективный, масляный радиатор, соответствующий стандартам EU VI, и переработанный выпускной коллектор помогают поддерживать устойчивую температуру масла, в то время как изменения в обоих контурах охлаждения снижают перепады температуры во всех шести цилиндрах.

Новая конструкция торсионного демпфера крутильных колебаний коленвала также способствует снижению вибрации двигателя. Всё это — плюсы мощного силового блока такого объема и веса, которые делают его привлекательным выбором для судостроителей, нуждающихся в высокоэффективном дизельном двигателе с высоким отношением мощность/вес.

Вес D13-1000 составляет относительно скромные 1635 кг. Cat C18 той же мощности (6 цилиндров, 18 л) весит 1814 кг, тогда как MAN V8-1000 (8 цилиндров, 16,2 л) — 1740 кг.

ПРЕДСТАВЛЯЕМ IPS1350

Хотя появление этого нового D13-1000 означает, что Volvo Penta может наконец на равных соперничать с конкурирующими пропульсивными системами двигатель-вал в верхнем мощностном диапазоне, его уникальная рыночная привлекательность заключается в сочетании двигателя с усиленным приводом IPS30. Этот новый пакет D13-IPS1350, как утверждает Volvo Penta, эквивалентен двигателю мощностью 1350 л.с. с гребным валом, но с выгодой в расходе топлива и при меньших габаритах.

*Такие установки
будут востребованы
на моторных яхтах длиной
от 60 до 120 футов*



**ХЬЮГО
АНДРЕА,
главный
редактор
журнала
MBU UK:**

Так вышло, что я уже протестировал эти новые IPS1350 во время испытаний новых стабилизаторов Humphree и могу подтвердить их впечатляющую мощь и техническое совершенство.

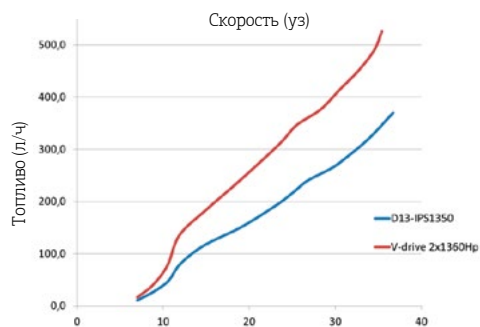


Спаренная пропульсивная установка Volvo Penta IPS1350 с двигателями D13-1000

Для морских испытаний новых приводов IPS1350 Volvo Penta использовала собственную тестовую яхту Azimut 68S



На малых оборотах разница между D13 мощностью 900 и 1000 л.с. не так велика, но на режимах свыше 1500 об/мин дополнительная мощность и крутящий момент становятся заметными



Две кривые показывают расход топлива Azimut 68S с первоначальной установкой (1360 л.с., вал, угловая передача) и новой пропульсивной системой IPS1350 с днищевыми колонками



ВСЕВОЛОД ГАВРИЛОВ, директор Volvo Penta в России:

Выпуск нового D13-1000 компания готовила в сотрудничестве с ключевыми производителями яхт. Благодаря такому взаимодействию появилась возможность почти сразу после публикации прес-релиза о D13-1000 и IPS1350 показать новые яхты с уже установленными пропульсивными системами.

В августе на выставке в Сиднее публике были представлены Belize 66 (Riviera), ряд катеров от Grand Banks и Palm Beach. В Каннах и Монако показали Absolute Navetta 73, Azimut 77S, Sanlorenzo 88SX, Amer 94. Долгосрочная стратегия Volvo Penta, направленная на выход в сегмент суперяхт длиной от 60 до 100 футов, уже дает первые результаты.

Параллельно Volvo Penta вносит изменения в систему обслуживания: создан колл-центр для владельцев больших яхт. Проводятся специальные тренинги для дилеров, которым предстоит взять на обслуживание новые яхты. Это связано с тем, что суда таких размеров имеют несколько иную модель использования: например, их чаще сдают в чартер. Это приводит к увеличенной наработке двигателей, и обслуживание следует проводить чаще. Такие яхты, как правило, отдаются в управление специальным брокерам или уполномоченным компаниям, что уже похоже на работу с традиционными судоходными компаниями. В определенном смысле, все это требует и перестройки сервиса, чем мы тоже успешно занимаемся уже несколько лет.

Для «переваривания» столь высокой выходной мощности модуль IPS подвергли серьезной переработке. Вертикальный вал увеличенного диаметра и увеличенный подшипник приводной шестерни спроектированы так, чтобы справляться с дополнительным крутящим моментом, в то время как новый масляный фильтр и насос обеспечивают лучшую смазку и противодействуют окислению масла. Также было показано, что добавление замены фильтра в график обслуживания двигателя после первых 10 часов работы заметно улучшает чистоту масла и способствует повышению времени его использования.

Йохан Вестеранг, вице-президент Volvo Penta (сектор продуктов для отдыха), подтвердил, что обновленный IPS30 может выдержать высокую мощность нового двигателя и позволит судам достичь скорости 42 узла. И, конечно же, более совершенный агрегат не потребует частого обслуживания, следовательно, яхта с новыми колонками больше времени будет находиться в распоряжении владельца для его удовольствия.

ПРОВЕРКА МОРЕМ

Новые приводы IPS1350 уже прошли обширные тесты на яхте Azimut 68S, принадлежащей Volvo Penta. Прежде лодка, оборудованная двумя двигателями мощностью по 1360 л.с. с угловой передачей (V-drive) на валы, была всесторонне протестирована с измерением скорости, расхода топлива, шума и вибрации. Затем валы заменили парой днищевых колонок IPS1350. При меньшей

мощности в 1000 л.с. максимальная скорость выросла с 37 до 38 узлов, но еще большей победой стало резкое сокращение расхода топлива во всем диапазоне скоростей/оборотов.

На скорости 20 узлов, как показывает график, расход составляет 160 л/ч для IPS1350 (сравните с 260 л/ч для двигателей с валами); разница в 100 л/с растёт по мере увеличения скорости. Это соответствует экономии около 5 л топлива на каждую милю.

Помимо финансового и экологического преимуществ при эксплуатации лодки, значительно увеличивается запас хода при той же емкости топливных танков. К примеру, можно дойти напрямик из Канн до Майорки без остановки для дозаправки. Также зафиксирован заметный выигрыш в уровне шума, измеренного на нижнем посту управления: при 1800 об/мин он снизился с 76 дБ(А) с вальной установкой и мощностью 1360 л.с. до 70 дБ(А) с IPS1350.

Конечно, есть много других обстоятельств, влияющих на выбор для яхты двигателей и типа приводов. Некоторые владельцы предпочитают один бренд другому, ориентируясь на личный опыт или уровень сервиса в регионе эксплуатации. Другим важнее, что традиционные гребные валы имеют более простую конструкцию и веками доказанную надежность в любых условиях по сравнению с более сложными (и, возможно, более уязвимыми) колонками с передсмотрящими винтами-танDEM. Тем не менее нет сомнений, что Volvo Penta может предложить мощные, компактные и эффективные двигатели и трансмиссию в сегменте 1000–5000 л.с., которые найдут применение на моторных яхтах длиной от 60 до 120 футов. **МВУ**

СРАВНИТЕЛЬНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ДВИГАТЕЛЕЙ

	D13-900	D13-1000
Конфигурация, цилиндры	Линейная, 6	
Объем	12,78 л	
Сжатие	16,5:1	17,1:1
Сухой вес	1560 кг	1635 кг
Обороты	2300 об/мин	2400 об/мин
Мощность	900 л.с.	1000 л.с.
Расход топлива	208 г/кВт·ч	209 г/кВт·ч
Крутящий момент	3300 Н·м/1300 об/мин	3527 Н·м/1800 об/мин

МЫ УСТАНОВЛИВАЕМ СТАНДАРТЫ



WWW.GRIZZLY-MARINE.RU

Санкт-Петербург, Рыбацкий пр-т, д. 10, лит. А,
Яхт-клуб «Восточный»

Москва, ТЦ «Dexter», 78-й км МКАД

+7 (812) 986-84-68



ИЗМЕНИТЬ НЕЛЬЗЯ!

*В начале сентября в Санкт-Петербурге прошла очередная выставка
яхт и катеров SPIBS — St. Petersburg International Boat Show.*

Текст Ксения Скрыбина Фото Дмитрий Вульфсон, Даша Драй, Руслан Ижаков, Михаил Смотров, Евгений Филатов



Классики детективного жанра утверждали, что место важной встречи изменить нельзя. Вопреки этому мнению, экспозиция выставки, которую журнал Motor Boat & Yachting Russia проводил уже в четвертый раз, была развернута на новой площадке — в Речном яхт-клубе профсоюзов Санкт-Петербурга. Но вот что точно менять никак нельзя, так это тематику и формат: в точном соответствии с названием выставки на ней был представлен широкий спектр техники для отдыха на воде.

В этом году, как отмечали многие участники и посетители, флот SPIBS особенно порадовал разнообразием. У причалов яхт-клуба стояло более полусотни судов; крупные и дорогие яхты соседствовали с небольшими катерами, наглядно иллюстрируя тезис, что в море есть место всем. Были представлены лодки на любой кошелек и для любой акватории — от реки до океана; серьезные круизеры и яхты-траулеры, прогулочные и рыболовные катера; стеклопластиковые, металлические,

↑
На выставке у понтонов стояли самые разные суда, демонстрируя широкий спектр рыночных предложений



→
Российская премьера быстроходного круизера XO 360

На SPIBS 2017 было представлено немало новых моделей

открытые, закрытые и даже катер на подводных крыльях «Дельфин VI».

Бытует мнение, будто выставки такого плана бедны на новинки. Но в этом году на SPIBS привезли немало новых моделей, в том числе из-за рубежа. Так, компания Vessel Service показала флагман польской верфи Galeon — яхту 780 Crystal, разработанную при участии известного британского дизайнера Тони Кастро. Кстати, она оказалась и самым большим экспонатом выставки. Среди новинок яхтенной индустрии Финляндии был показан флагман бренда Nord Star — флайбриджная яхта 47 SCY, привезенная компанией Range Marine. Компания Nordmarine представила мореходный катер с рубкой XO 360 и брутальный XO DFNDR. Интерес многих вызвал быстроходный катер Marell 900C (Латвия), также из легкого сплава. Из премьер российских верфей назовем крузер Expedition компании Modern Yachts, катера Grizzly 600 Cabin и NorthSilver Husky 630 SF.

Компания Nord Star Yachting демонстрировала яхты популярной британской верфи Princess Yachts — флайбриджные Princess 23M, 72, 64 и 50, а также спортивную V39. Помимо них и яхты-траулера Selene 54, ее флот включал модели Grandezza 39 и 31, Anytec 860 и Aquador 23. Отмечу, что брокерские предложения позволяли выбрать подходящий вариант по весьма привлекательной цене.

Посетители также могли увидеть флайбриджные яхты популярного итальянского бренда Azimut — Azimut 55S и Azimut 47, построенную в Эмиратах Majesty 50, шведскую Delta 26 Open, финский Ахорар 28 AC, Beneteau Antares 30 (Франция). Среди экспонатов присутствовали и хорошо знакомые питерской публике финские «морские внедорожники»: компания Polar Star представила Targa 44 и 37, а яхтенное агентство Jonacor Marine показало Sargo 31. Продолжать можно долго: крузеры Delphia 1550 и 31 (Польша), рыболовные Jeanneau Merry Fisher (Франция) и Weldcraft (США), быстроходная понтоновая Princercraft (Канада), лодка-RIB Brig Eagle 650 (Украина)... Из отечественных моделей, помимо уже отмеченных новинок, у причалов Речного яхт-клуба красовались лодки казанской компании Velvette Marine.

Официальное открытие выставки 7 сентября прошло в ресторане More. После приветственных слов организаторов SPIBS сюрпризом для гостей стала презентация нового бензинового двигателя Volvo Penta V8-300, впервые показанного в России. Сразу после того, как с двигателя сняли «покрывало таинственности» с надписью «Volvo Penta», мотор обступила группа наиболее заинтересованных посетителей, и пробиться к экспонату, оказавшемуся в роли шоу-стоппера, поначалу смогли не все.

Вечер первого дня завершился фуршетом в ресторане «Паруса», где провели розыгрыш призов. Гости мероприятия получили подарки от партнеров выставки: страховой компании «Росгосстрах», сети профессиональных автомоек «Аквamatик», компании Gas Brew, а также Marina Frapa. Среди призов были изящные запонки от ювелирного дома «Русские самоцветы» и набор вкусной и полезной еды от интернет-магазина здорового питания Gourmet Diet. Украшением вечера стали модный показ бутика Escada и танцевальная шоу-программа.

В пятницу 8 сентября в рамках деловой программы прошел традиционный круглый стол, где представители яхтенных компаний, яхт-клубов и партнеры боат-шоу выступили с докладами и обсудили актуальные темы современного яхтинга.

Вечером того же дня стартовала любительская регата SPIBS Race 2017. Для многих это был первый опыт участия в парусных гонках. Отсутствие ветра немного спутало карты устроителям и участникам соревнования, но никто не пал духом, и благодаря



↑ Презентация новой модели двигателя Volvo Penta V8-300 вызвала неожиданно большой интерес публики



→ Сейчас снимут покрывало, и перед нами предстанет... (см. фото выше)

→ Праздничный салют во время барбекю-вечеринки, организованной Princess Yachts

50
моделей

самых разных судов для отдыха составили экспозицию выставки SPIBS 2017





Юные стэндистки в тельняшках добавляли атмосфере выставки пикантности

Экспонат выставки — спортивный Porsche Panamera, представленный «Порше Центр Пулковое». Автомобили на boat-шоу давно стали привычным явлением



«Балтийская жемчужина» представляет жилой комплекс Duderhov Club

«Пожалуй, эта яхта нам подойдет...»



Активное общение посетителей и экспонентов проходило все дни работы выставки

Компания «Росгосстрах» — постоянный партнер выставки

Владимир Шелехин и Алексей Климов (Prestige Yachts) представляют на выставке катера Jeanneau Merry Fisher



После насыщенного выставочного дня... Вечерняя панорама выставки SPIBS 2017

Популярный аттракцион — фотография на фоне brand wall



Постельное белье компании Togas украшает интерьер кают моторной яхты





поддержке опытных шкиперов из компании M-Marine перата все же состоялась. В честной борьбе за кубок Motor Boat & Yachting победила команда Purple Rain, второе и третье места заняли команды партнеров выставки — Honka и Portonovi.

А заключительным аккордом второго дня стала барбекю-вечеринка Princess Yachts, которую организовала компания Nord Star Yachting.

В течение всех трех дней на выставочной площадке, обустроенной в ресторане More, действовала экспозиция со стендами партнеров SPIBS. Компания Honka презентовала проект загородного жилья премиум-класса HONKANOVA Concept Residence. Те, кому больше по душе городская жизнь, могли оценить новый жилой комплекс от «Балтийской жемчужины». Перед входом красовались суперкары от холдинга «АВТОДОМ». Партнерами выставки также выступили крупные зарубежные яхтенные гавани — Marina Frapa (Хорватия) и West Istanbul Marina (Турция), текстильная компания Togas, авиакомпания Air France, гольф-клуб Strawberry Fields, компания Kotka Yacht Store, логистическая компания «АТП Невское», салон красоты Avanti, бренд Bogner и новый винный бар Merula. Для самых маленьких яхтсменов в последний день выставки магазин «Кенгуру» организовал детскую площадку.

Но внимание посетителей выставки преимущественно было направлено на лодки. Люди с интересом заходили на борт приглянувшейся модели, дотошно расспрашивали продавцов, выясняя характеристики и возможности того или иного судна. Я беседовала с людьми из других городов — практически все специально приехали в Петербург подыскать себе лодку к следующему сезону. Показательно и то, что среди посетителей встречались иностранцы: представители верфей, чьи суда входили в экспозицию SPIBS, и просто визитеры. Как видим, международный статус SPIBS определяют не только иностранные бренды выставленных лодок.

За прошедшие четыре года это петербургское боат-шоу прочно закрепилось в календаре осенних яхтенных мероприятий России, являя собой в известном смысле отражение текущего состояния рынка. Вот и SPIBS 2017, несмотря на уже осеннюю петербургскую погоду, получилось ярким и динамичным. Радует, что каждый год к числу участников и партнеров выставки присоединяются новые компании, растет выставочная экспозиция и число посетителей. В следующем году пятая выставка снова пройдет в сентябре, и ее организаторы наверняка будут рады видеть нас с вами среди посетителей. Уверена, будет классно! МВУ

↑
Одна из премьерных
моделей —
Nord Star 34 Fly

↗
Юрий Копылов
(Range Marine)
с дипломом
участника выставки
и директор SPIBS
Дмитрий Макаров
(справа)

→
Мореходный
крузер
NorthSilver 1440
(читайте статью
на страницах этого
выпуска МВУ)

↓
Большие, маленькие,
металлические,
пластиковые,
с подвесниками
и стационарными
двигателями...
Лодок на выставке
было немало





↑
На борту яхты
во время
любительской
регаты
SPIBS Race 2017



↗
Инструктаж
участников перед
началом регаты



→
Кубки-призы
победителям регаты
SPIBS Race 2017



↓
Линейная
организация
экспозиции вдоль
понтонной
выигрышной



ДЕЛОВАЯ ПРОГРАММА SPIBS 2017

В этом году круглый стол, проведенный в рамках деловой программы выставки, получил иной формат. Если прежде выбиралась одна актуальная тема, которую присутствующие активно обсуждали, теперь организаторы решили предоставить возможность участникам рынка высказаться по вопросам, связанным со сферой деятельности их компаний. Представитель One&Only Holdings Владимир Подвальный рассказал о новой моторной яхте Bugatti Niniette 66, которую строит верфь Palmer Johnson Yachts. Быстроходная яхта имеет много особенностей — от формы надстройки с характерной для автомобилей Bugatti стилизацией буквы «С» до обводов и трансмиссии.

Сергей Зеленьяк сделал сообщение о комфортабельном комплексе Portonovi в Которском заливе (Черногория) с частными резиденциями и первоклассной мариной, которая скоро начнет принимать яхты. Всеволод Гаврилов (Volvo Penta Russia) представил новую продукцию компании, двигатели и трансмиссии, а также поведал об интересных подробностях и новациях в проведении кругосветной парусной регаты Volvo Ocean Race.

О специфике, сложностях и новых правилах транспортировки яхт по суше рассказала Елена Лиговкина («АТП Невское»). Выступление Руслана Халилова (Казань) касалось новых полимерных материалов, которые используются при строительстве марин, а также оригинальной системы хранения лодок над водой.

Судя по вниманию и обилию задаваемых вопросов, такой формат круглого стола вызвал заметный интерес участников, поскольку все сообщения содержали информацию, ранее широко не озвученную. А каким будет круглый стол на следующей выставке SPIBS 2018, мы узнаем через год.

В МОСКВУ ИЗ ПЕТЕРБУРГА

Где, как не в путешествии, качества
и возможности лодки проявятся
наиболее полно?

Текст и фото **Андрей Бордачев**



↑
Благодаря нетипичной цветовой гамме лодка смотрится гармонично в любой марине, привлекая взгляды окружающих

←
По курсу — Нижнесвицкий шлюз, первый и самый незагруженный на нашем маршруте

Статистика перехода Санкт-Петербург — Дубна

Дистанция
1225 км

По маршруту
11 шлюзов

Продолжительность
4 суток

Средняя скорость
27 км/ч

Расход топлива
2700 л

Когда журналисты тестируют моторные яхты, они обычно измеряют скорость, расход топлива, уровень шума, оценивают маневренность, техническую оснащенность лодки, комфорт на борту и пр. Но почти всегда за кадром остаются мореходность и реальная обитаемость: первое можно понять на приличном волнении, второе — только если пожить-походить на лодке достаточно времени.

Редакция несколько раз проводила тесты круизера NorthSilver 1440, в частности на Ладоге (МВУ № 5/35, 2015). А этим летом владелец такой яхты перегонял ее из Санкт-Петербурга в подмосковную Дубну. Андрей Бордачев был на борту в качестве капитана и рассказал нам об этом путешествии, которое вполне можно считать мореходными и ресурсными испытаниями лодки.

ТЕСТ НА МОРЕХОДНОСТЬ

Это путешествие владелец NorthSilver 1440 затеял не только с целью перегнать круизер в Дубну, к месту базирования. Он хотел понять возможности этой только что построенной лодки из алюминиевого сплава. Прежде он владел стеклопластиковой яхтой, бывал в разных ситуациях и справился бы сам, но пригласил меня помочь, поскольку плавание предстояло простое: навигационная обстановка, шлюзы, заправка...

Из Петербурга мы вышли во второй половине дня, быстро прошли Неву и только поздним вечером оказались в Ладоге. Озеро-море мы пересекали почти по прямой, по фарватеру, и поначалу все шло отлично: с двумя дизельными Volvo Penta D6-370 при максимуме около 63 км/ч лодка двигалась на крейсерской скорости 47–48 км/ч — заправиться на маршруте практически негде, и топливо следовало экономить.

В какой-то момент нас остановил катер водной полиции. На борту нашего NorthSilver 1440 две радиостанции — морского и речного диапазонов, но вместо того чтобы связаться с нами по радио, полицейские подошли с мигалками и принялись расспрашивать: кто на борту,

В штормовых условиях Ладоги лодка проявила себя достойно

На реке металлический корпус может оказаться предпочтительнее стеклопластика

откуда идем и куда. А под конец разговора сообщили о надвигающемся шторме. Прогноз мы уже видели: он говорил о волне около 1,5 м. Зная о мореходных качествах лодок этого типа с европейской категорией «В», допускающей их эксплуатацию даже в прибрежных зонах морей, оснований для беспокойства мы не видели. И все же Ладога дала себя знать...

Мы включили автопилот, приготовили ужин, поели, а уже около банки Сухской раздуло приличную волну с высотой гребней два и более метра. Волна, как обычно на Ладоге, крутая и короткая, длиной чуть больше корпуса лодки, и чтобы следовать нужным курсом, пришлось идти к ней лагом.

Прочный корпус держал удары волн, но скорость пришлось сбросить до 16–20 км/ч и даже еще. Я подруливал на волну, лодка всходила на гребень, потом скользила с нее... Горизонт не просматривался: темная вода сливалась с затянутым тучами небом, да и волну не столько видели, сколько чувствовали, особенно когда форштевень входил с ней в близкий контакт. Обзор из рубки отличный, но это не помогало — все вокруг черным-черно!..

Страшно не было: где берег — известно; впереди и за кормой, как показывала АИС, следовали тем же курсом пассажирский теплоход и «грузовик», и в крайнем случае можно было укрыться за корпусом одного из них...

Так мы шли почти 40 км. Наконец стало светать; несмотря на туман, развиднелось, а вскоре появился и приемный буй на заходе в реку Свири. Там мелководье; волна с кормы подпирала, и ход лодки напоминал серфинг на прибое. Приходилось

безостановочно работать штурвалом и рукоятками газа. Выручал высокий борт в носу — не позволял лодке зарываться в волну. А потом, уже на реке, все успокоилось.

Дальше нам предстояло идти по рекам и водохранилищам, и мореходные испытания можно было считать завершенными: волны наподобие ладожских не предвиделись.

Предварительный итог: несмотря на довольно серьезные условия, критичные ситуации не возникали, лодка не ложилась на борт, ее не заливало, и она не упиралась в волну. Принципиальных отказов оборудования не было, все системы работали в штатном режиме. Единственная замеченная проблема — при боковой волне и сильном ветре брызги попадали в вентиляционные решетки, что легко устранимо. В общем, поведением своего судна владелец остался доволен.

ТИШЬ ДА ГЛАДЬ...

Плавание по Свири, фарватер которой обставлен лучше, чем в Ладоге, но хуже, чем на реках Европы, в целом протекало спокойно. Мы прошли два шлюза, где были практически одни, и при подходе нам сразу давали добро. Замечу, что шлюзы Волго-Балта в хорошем состоянии и шлюзование бесплатное для судов длиной до 20 м под российским флагом. Кстати, как и в канале им. Москвы, только там надо заключать договор.

Так мы добрались до Вознесенья, куда пришли под утро. Встали у причала (без воды и электричества), за который платили 3000 руб. за сутки, но других стоянок нет. Поспали, а потом нам подвезли топливо. С заправками по всему нашему маршруту плохо. Говорят, можно договориться с бункеровщиками, но качество топлива неизвестно, и можно «посадить»

↑
Общее состояние всех шлюзов Волго-Балтийского канала хорошее: проблем со шлюзованием у нас не возникало

20

градусов

килеватости на транце позволяют NorthSilver 1440 проходить метровую волну без заметных ударных перегрузок

←
Иногда непогода может настигнуть и в шлюзе. Здесь мы ждали 40 минут улучшения погоды, после чего нас выпустили





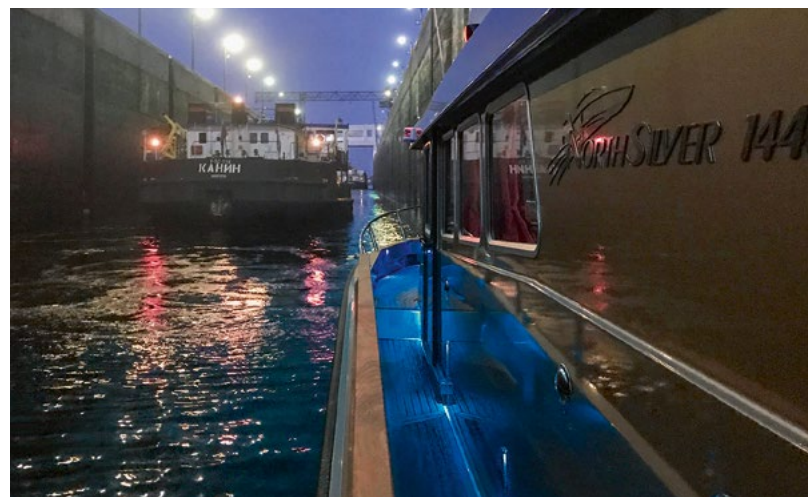
Шлюзы на реке — и тест, и приключение, и проверка команды

двигатели. Поэтому мы договорились заранее, и нам привезли 1000 л топлива — в бочках и канистрах по цене 50 руб./л (с доставкой).

Впереди лежало Онежское озеро и Шексна с ее шлюзами. Выходить под вечер смысла не было: ночью маломерным судам шлюзование запрещено, и пришлось бы где-то отстояться. Поэтому стартовали с рассветом, прошли небольшой участок Онеги, зашли в Шексню и двинулись к Рыбинску, где планировалась заправка. Временами, когда позволяла обстановка, шли на скорости около 50 км/ч. В шлюзах на Шексне поначалу проблем не было. Да, шлюзование занимает время — иногда захода в камеру приходилось ждать час-два: судоходство здесь интенсивное, и шлюзы загружены. Бывало, что простаивали даже в камере шлюза, чтобы разминуться на узком фарватере со встречным судном...

В один из шлюзов подле Вытегры мы зашли при шикарной погоде. Пришвартовались, расселись в солнцезащитных очках на флайбридже с бутербродами и кофе, как вдруг налетел ветер. Засверкали молнии, поднялась волна, полетела пена... Судам закрыли выход из шлюза, и мы ждали 40 минут, пока пройдет грозовой фронт.

→
К нашему удивлению, в Шексне нам дали добро на шлюзование в темное время суток



→
Горицкий Воскресенский монастырь. На всем маршруте мы открывали для себя новые и интересные уголки России



На лодке много рундуков, шкафчиков и ниш для хранения всего, что может понадобиться в походе

Потом был шлюз на Шексне у Череповца, куда мы дошли к полуночи. Хотя ночью, как я уже говорил, катера не шлюзуют, нам повезло — приняли с попутным грузовым судном. А дальше все было спокойно и весело.

ЖИЗНЬ НА ЛОДКЕ

Большого комфорта на борту при такой длине, как у NorthSilver 1440, добиться, полагаю, трудно. Вчетвером мы чувствовали себя прекрасно. Три спальные зоны: кормовая каюта на двоих, спальное место-шхера рядом, двухместная каюта в носу — и два гальюна с душем. Салон светлый и просторный; отсюда можно выйти на борт через боковые двери, пройти в носовой кокпит, подняться из кормового кокпита по трапу на флайбридж... Мое мнение: не помешали бы двери в корме (такая версия NorthSilver 1440 существует), так как это повышает удобство перемещения.

В довольно габаритной, светлой и хорошо отделанной деревом рубке-салоне удобное обеденное место и солидный камбузный блок на правом борту с плитой, холодильником, мойкой, вытяжкой и пр. Рыбу во время перехода мы не ловили, хотя такая большая транцевая платформа — отличное место для рыбалки и купания. В кокпите на релинге можно установить гриль, но мы предпочли пользоваться мангалом на берегу во время остановок.

А у капитана на борту своя жизнь, капитанская, и его комфорт определяет прежде всего надежность корпуса, двигателей, оборудования и приборов.

Скажу сразу: важное обстоятельство — прочный алюминиевый корпус, который не подвел нас в шторм. А на реке заправок нет, швартоваться нигде, зато полно топляков, и металлический корпус может оказаться предпочтительнее стеклопластика в плане надежности и стоянки у необорудованного берега.

На переходе нас очень выручала АИС: даже в кромешной тьме в Ладоге на дисплее были видны идущие на удалении 2–3 км суда, чьи огни вообще не просматривались. На извилистом фарватере АИС предупреждала о появлении встречного судна, что позволяло нам без проблем разойтись бортами. В темное время суток и особенно в узкостях помогали светопимпульсные отмашки.



← Носовая каюта. Интерьер выполнен просто и практично — что еще нужно для хорошего сна?!

Каюта в корме. Приятное на ощупь и визуально дерево в отделке выглядит достойно

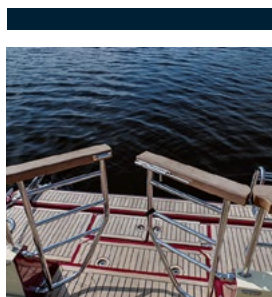
↙ В таком моторном отсеке удобно inspectировать двигатели и системы, что важно в походе

↘ Камбузный блок небольшой, но функциональный. Готовить на команду даже из восьми человек не составит труда





*Навигационное оборудование
позволяет уверенно
управлять этой лодкой
в любое время суток*



КОКПИТ

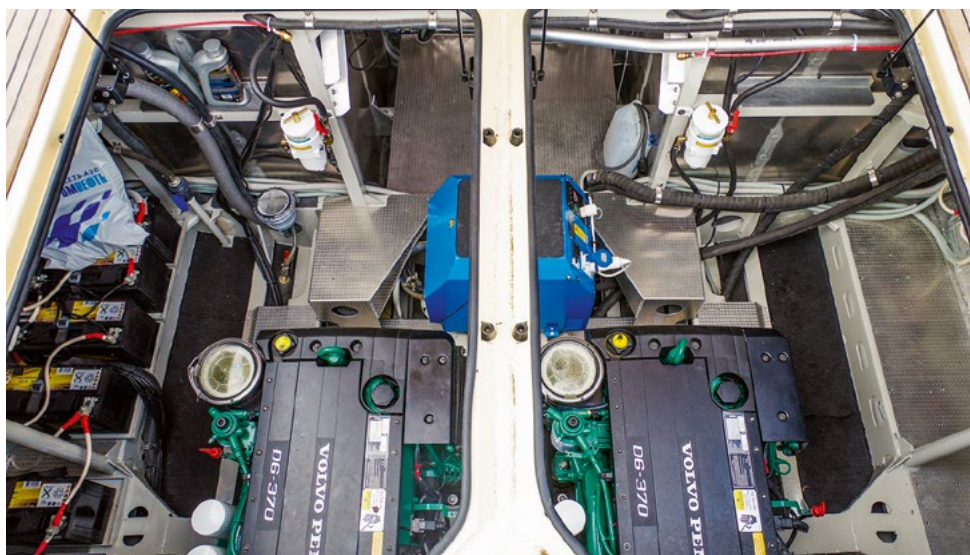
«Калитка» для выхода на транцевую платформу с якорным устройством и трапом для купания. Открывающиеся лючки позволяют обследовать колонки даже на воде

Мелководье не пугало: у судна небольшая осадка, есть эхолот, и еще можно приподнять угловые колонки. Полезная вещь — камера кормового обзора. Она позволяла оценить обстановку за кормой, например, когда мы находились в шлюзах, куда нас запускали последними.

БЕРЕГ ЛЕВЫЙ, БЕРЕГ ПРАВЫЙ...

На нашем пути по берегам рек и озер было множество интересных мест. Древняя русская крепость Орешек в истоке Невы... Туристическая деревня Мандрог, где любят бывать иностранцы... Городок Вытегра, где есть музей морской славы с неожиданным экспонатом — подводной лодкой... Православный монастырь в селе Горицы на берегу Шексны... Тихий старинный и ухоженный Углич, входящий в «Золотое кольцо России»... Калязин, который называют Русской Атлантидой: город был почти полностью затоплен во времена ударной коммунистической стройки в 1930-е годы...

Чтобы как следует проникнуться историей, красотой природы, да и просто хорошо отдохнуть в путешествии, мы должны были растянуть путешествие на месяц. Но мы торопились. А пройти этот путь неспешно на такой лодке, как NorthSilver 1440, — большое удовольствие! МВУ



ШЛЮЗЫ от Санкт-Петербурга до Дубны

- Нижнесвицкий шлюз (у пос. Свирьстрой). Однониточный, однокамерный, длина камеры 198 м, ширина 21,5 м. Верхние и нижние ворота двустворчатые.
- Верхнесвицкий шлюз (Подпорожье). Однониточный, однокамерный, длина камеры 291 м, ширина 21,5 м. Верхние ворота опускаемые, нижние — двустворчатые.
- Вытегорский гидроузел, шлюз № 1.
- Белоусовский гидроузел, шлюз № 2.
- Новинкинский гидроузел, шлюзы № 3, 4, 5.
- Пахомовский гидроузел, шлюз № 6.
- Шекснинские шлюзы № 7 и 8. Шлюзы расположены параллельно. Шлюз № 7 однокамерный, длина камеры 266 м, ширина 17,8 м.
- Угличский гидроузел, шлюз № 10-У.

На всем протяжении Волго-Балтийского водного пути проводка и шлюзование судов длиной до 20 м под российским флагом бесплатны

СТОЯНКИ И ЗАПРАВКИ на маршруте

- В Петербурге лучше всего заправляться на «Лукойле» (Свердловская наб., 9А).
- На выходе из Невы в Ладогу есть стоянка катеров, где можно остановиться для заправки на плавучей АЗС и ночлега: Лен. обл., Всеволожский р-н, пос. им. Морозова, дер. Кошкино, д. 17 (59° 58' 32" N, 31° 3' 55" E).
- Заправка на р. Волхов (правый берег), примерно 0,5 км от выхода из Новолодожского канала: Лен. обл., Волховский р-н, Новолодожское гор. пос., Новая Ладога.
- Можно остановиться у причала в Мандрогах; есть ресторан, проживание. Возможность заправки привозным топливом следует уточнить (тел. +7 (812) 347-94-04).
- База «Якорная». Мы ночевали у причала и заправились привозным топливом: Лен. обл., Подпорожский р-н, пос. Вознесенье, Правосви́рская наб. (61° 0' 50" N, 35° 29' 42" E).
- Дальше я видел стоянки только в Череповце. Плавучих АЗС не наблюдал, но заправка привозным топливом не должна составить проблемы.
- Заправка в яхт-клубе «Коприно». Хороший причал, есть плавучая АЗС, проживание, питание: Ярославская обл., Рыбинский р-н, дер. Мухино, д. 12 (58° 04' 49" N, 38° 25' 10" E).

ВТОРОЕ РОЖДЕНИЕ

Velvette Marine обновила универсальный катер 23 Active Sedan.

Текст Иван Голубев Фото Velvette Marine





Velvette 23 Active Sedan на ходу: максимальная мощность двигателя 200 л.с., удаление от берега до 5000 м, высота волны до 1,5 м

Высокий релинг и бушпритная площадка в носу — залог безопасной эксплуатации лодки

У лодки, о которой пойдет речь, длинная история. Появилась она в «морском» подразделении Yamaha довольно давно, а в 2011 году верфь Velvette Marine дала ей второе рождение уже в России.

В Японии Velvette 23 всегда считался исключительно рыбацким катером, а вот после адаптации для нашего рынка он превратился в универсальную модель, которую можно использовать и для семейного отдыха, и в качестве повседневного транспортного средства. За прошедшие пять лет у владельцев накопился ряд пожеланий, и, прислушавшись к ним, верфь модернизировала Velvette 23.

Пожалуй, самое важное изменение затронуло высоту в рубке, где теперь даже рослый человек может свободно выпрямиться. Прежде подпалубное пространство там не использовалось, но сейчас палуба стала ниже, и в пространстве между силовым набором (стрингерами) появились два рундука. Здесь нет наставных элементов: вся палуба отформована в одной матрице, а ступени и рундуки придают конструкции дополнительную жесткость.

Повышая комфорт в рубке, инженеры верфи не стали оснащать переднее пассажирское сиденье перекидной спинкой, как поступают многие, а сделали его поворотным. Теперь, оперируя двумя фиксаторами, сидящий там человек может занять три положения: лицом по курсу, к капитану или к столу, — что действительно удобно. В свою очередь, спинка заднего дивана снима-

Самое важное изменение — у модели увеличилась высота в рубке

*Все корректировки,
выполненные
на Velvette 23 Active
Sedan, сделаны
с учетом пожеланий
клиентов*

ется и служит закладным элементом для создания Г-образного спального места достаточной длины. Конечно, ночевать на Velvette 23 большой компанией вряд ли кому-то придет в голову, но если понадобится, то три человека улягутся в носовой каюте, а четвертый — на диване в рубке. Правда, все более востребованной становится модификация катера с галюном (его можно добавить на уже готовую лодку), и в таком варианте в каюте помещаются лишь двое.

Модернизация затронула и остекление Velvette 23. Верфь не только убрала центральную стойку лобового остекления, заменив две секции цельным изогнутым элементом из триплексного стекла, но и предлагает опциональные открывающиеся иллюминаторы в носовой части корпуса. Если преимущественная модель эксплуатации катера требует еще больше света, то можно добавить панорамное остекление крыши рубки или открывающийся световой люк (или вообще совместить то и другое).

Velvette Marine основательно поработала над козырьком крыши со стороны кокпита. Раньше это была низкая тонкая конструкция с ограниченной функциональностью, а теперь козырек стал выше, длиннее и состоит из трех элементов (верхний — усиленный). Плюс он снабжен металлическими опорами, которые также служат поручнями. Это дает возможность не только сидеть под козырьком в раскладном кресле во время дождя, но и использовать его в качестве полноценной радарной арки. Удобно, что в козырек вмонтированы два технических лючка; если не нужен доступ к проводке, то в их отверстия легко установить уличные динамики или светильники. Памятуя о нареканиях с подтекающим тентом, верфь также оптимизировала его крепление, и в этой инкарнации он легче ставится и не пропускает воду в кокпит.

Если говорить о полезных мелких доработках, то их тоже достаточно. Новая бушпритная площадка обзавелась интегрированным якорным роульсом, дверь в кокпит получила магнитный держатель, деревянный стол заменили универсальным композитным, все крышки рундуков оснастили пружинными фиксаторами, а на приборной панели появился не только аквапринт под карбон (раньше была пленка), но и USB-разъемы для мобильных устройств. На камбузном блоке (базовая комплектация) окончательно отказались от плиток на жидком топливе в пользу новых, на газе.



↑
Лобовое стекло без средника обеспечивает катеру более современный вид



← Поворотное пассажирское сиденье фиксируется в трех положениях



↑
Носовая каюта на двоих

65

км/ч

Эта скорость должна устроить большинство пользователей такой лодки с подвесным мотором



← В помещении галюна тоже появился иллюминатор



↑
Столешница
съемного стола
теперь композитная,
а не деревянная

←
Важные
конструктивные
детали — поручни
вдоль крыши рубки,
люк и фара-
искатель

←
Транец выбран
в центральной
части, чтобы
двигатель
беспрпятственно
откидывался
в верхнее
положение



Обычный 5-литровый газовый баллон при этом хранится в кокпите, в специальном безопасном рундуке Osculatti. Там предусмотрен особый слив, поэтому если вентиль или редуктор вдруг начнут травить, газ будет вытекать за борт, а не в кокпит.

Тех, кто любит «помощнее и побыстрее», порадует, что с появлением в модельном ряду подвесников Yamaha на 200 л.с. японцы провели ходовые испытания и разрешили устанавливать его на Velvette 23. Для российского рынка это очень кстати, ибо, по словам дилеров, наши люди всегда стремятся поставить самый мощный мотор, который одобрен производителем и укладывается в бюджет. В данном случае большого смысла в «гонке вооружений» нет: обводки у Velvette 23 не гоночные, да и скорости 65 км/ч большинству пользователей хватает за глаза.

«Все изменения, которые вы здесь видите, сделаны по пожеланиям клиентов, — резюмирует экскурсию по лодке Кирилл Слепов, технический директор Velvette Marine. — Раньше после каждой выставки я возвращался со списком вопросов по этому катеру. Теперь, когда все реализовано, на Moscow Boat Show мне не пришлось делать ни одной заметки».

Можно ли сделать вывод, что на этом развитие модели Velvette 23 остановится и катер останется таким до конца своего жизненного цикла? Однозначно нет, иначе это будет свидетельством творческого и профессионального истощения верфи. А Velvette Marine молода и полна новых идей: Кирилл Слепов признался, что через несколько лет нас ждет новая волна изменений. Она будет связана уже не с «лечением детских болезней», но представит собой дальнейшую эволюцию этого популярного в России катера. **MBY**

ЯХТА ЕДЕТ ПО ДОРОГЕ

Работа с профессионалами — залог успешной перевозки вашей яхты.

Текст Петр Шестаков



Крупные яхты, чья привычная среда обитания — море, и доставляют чаще всего морем, на судне-перевозчике или своим ходом: так удобнее и дешевле. Однако случается, что требуется их транспортировка по суше. Задача эта сложная, но решаемая, и здесь многое зависит от профессионализма экспедитора и перевозчика.

Обязанности экспедитора включают назначение перевозчика, предусмотренное договором своевременное получение всех необходимых разрешений, оптимизацию маршрута и расходов на перевозку, соблюдение сроков доставки и сохранности груза при минимизации рисков. Важный момент — тщательная подготовка транспортировки, требующая грамотной работы с документами. Она подразумевает проработку маршрута с учетом ограничений, обусловленных характеристиками груза (в нашем случае — яхты), его

технических особенностей и дорожных условий, а также подбор соответствующего транспортного средства. Для перевозки крупных яхт используются специальные лодковозы (трейлеры-тралы с уже смонтированными кильблоками) или низкосидящие трейлеры с кильблоками, изготовленными специально для конкретной яхты.

В отличие от транспортировки яхт по морю, когда трудно гарантировать точные сроки доставки даже для ходящих по расписанию линейных контейнеровозов, перевозка по суше из одной точки в другую более предсказуема, хотя и здесь есть свои нюансы. В частности, когда судно везут на большие расстояния. К примеру, несколько лет назад потребовалось перевезти моторную яхту по суше из Санкт-Петербурга на Байкал.

Но чаще сложности связаны с габаритами такого груза: транспортировка крупных яхт даже на небольшие



↑
Транспортировка
яхты за грузовиком
бывает весьма
сложной (доставка
яхты с Рейна
на территорию
boot Düsseldorf)

расстояния требует специального разрешения на проезд по дорогам с сопровождением или без такового. Если за дело берутся профессионалы, они проведут осмотр маршрута с визуальной фиксацией и замерами, например, высоты контактных сетей или пролетов путепроводов. Иначе, если ехать «на авось», можно не вписаться в пролет моста и повредить лодку (такое бывало). К тому же у компаний-перевозчиков, специализирующихся на транспортировке яхт, есть соответствующее оборудование: универсальные кильблоки (зачастую оригинальной конструкции), специальные стропы, ленты для крепления груза и пр.

Чтобы избежать проблем с доставкой яхты, чтобы все было сделано профессионально — грамотно и быстро, обращаться следует в надежные компании экспедиторов и перевозчиков, а страховать груз в проверенной организации. На российском рынке таких несколько. При кажущемся обилии предложений по перевозке яхт, самих надежных экспедиторов и перевозчиков крайне мало, и конкуренция имеет место. Но, как считает боль-

шинство работающих в этом бизнесе, одно из главных условий успеха — быть ответственным перед заказчиком: жизнь есть жизнь, в ней случается всякое...

ЗАТЯНУВШИЙСЯ РЕЙС

Несколько лет назад компании «Яхт-Трейд» потребовалась перевозка моторной яхты Princess 60 на выставку Moscow Boat Show, проходившую в МВЦ «Крокус Экспо» в период с 12 по 17 марта. С этой целью был заключен договор с компанией-экспедитором «ЛоджекС», которая взяла на себя обязательства

*Для перевозки яхт по суше
требуется разрешение
уполномоченных органов*

Одно из главных условий успешного бизнеса — быть честным с клиентом

по перевозке яхты и оформлению необходимых для этого транспортных документов, в том числе разрешения на провоз негабаритного груза, и страховки судна на период транспортировки. Срок доставки по договору — 15 дней с даты подачи транспортного средства под погрузку. Его подали 19 февраля, однако яхту доставили только... 24 июня.

Как нам сообщили в компании «Яхт-Трейд», все началось с того, что сотрудники ГИБДД, остановив груз на маршруте, выявили отсутствие у перевозчика — нанятой экспедитором компании «ЛоджекС Авто» — специального разрешения на провоз моторной яхты по дорогам федерального значения. Далее экспедитор запросил разрешение у ФКУ «Центравто-магистраль», и его отклонили: прицеп не имел российской регистрации. Потом была заявка в ФКУ «Росдорсервис» уже на... международную перевозку по маршруту Московская обл. — морской порт Новороссийска, хотя договор такой маршрут не предусматривал. Заявление тоже отклонили: не указан МАПП (Международный автомобильный пункт пропуска). При этом выяснилась интересная деталь: второе заявление было подано еще до отклонения первого, как будто в «ЛоджекС», изначально зная о нарушениях, ожидали отказа.

В обоих заявлениях указана масса яхты (28,2 т), отличающаяся от прописанной в договоре (до 31 т). Изначально поданное под погрузку яхты транспортное средство имело меньшую грузоподъемность и не годилось для перевозки. Впоследствии масса яхты была откорректирована, а транспортное средство заменили на другое, правда, специальное разрешение пришлось запрашивать еще раз...

Вследствие всех этих перипетий «Яхт-Трейд» лишилась возможности исполнить взятые ранее обязательства перед потенциальным покупателем, с которым был заключен предварительный договор купли-продажи яхты Princess 60. Из-за срыва срока доставки яхты компания была вынуждена заплатить предусмотренную договором купли-продажи неустойку, потеряла деньги — оплату несостоявшегося присутствия яхты на выставке и пр. Общая сумма убытков составила почти 8,5 млн руб.

Состоялось несколько судебных процессов между указанными компаниями, и окончательное решение было вынесено в пользу ООО «Яхт-Трейд».

Возникает вопрос: в чем причина столь грубых ошибок «ЛоджекС», компании, давно работающей на рынке грузоперевозок? Предоставить транспорт, не соответствующий требованиям; обратиться за разрешением несвоевременно и в несоответствующую инстанцию; указать неверный маршрут и вес груза и в итоге доставить яхту с трехмесячным опозданием! Неужто у «ЛоджекС» был какой-то интерес в затягивании сроков исполнения обязательств по договору?

У каждого своя правда, и наверняка руководство «ЛоджекС» имеет свое понимание ситуации. Стремясь к объективности, мы обратились за комментариями к Артему Рожкову, который на тот момент руководил компанией. От комментариев он воздержался. Такую позицию можно понять: как указано на сайте logex.ru, сегодня в отношении компании «ЛоджекС» ведется процедура банкротства, и назначен конкурсный управляющий.

От ошибок никто не застрахован, только ошибки бывают с разными последствиями. А тем, кто занимается бизнесом (не обязательно яхтенным), стоит работать только с надежными, проверенными временем партнерами и, возможно, отказываться от каких-то сделок, если нет полной уверенности в успешности их завершения. МВУ



← Доставка крупных яхт по суше требует специальных транспортных средств, кильблоков и пр.

→
Картинка-загадка:
что яхта делает
в лесу? (На пути
в павильон № 6
boot Düsseldorf)



Princess 60
на специальном
низкоосном трале
в ожидании
«зеленого света»





CATERING

ВЫЕЗДНОЕ РЕСТОРАННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

Зима будет вкусной Новогоднее меню от службы кейтеринга «Азбуки Вкуса»



18+ реклама

• банкеты • семейные торжества • детские праздники

Узнайте больше:
(495) 775-03-63 • (495) 363-83-33
www.catering.av.ru
catering@av.ru

RoMEA

ЧАРТЕР

ДЛИНА	81.8 м
ВЕРФЬ	Abeking & Rasmussen
ГОД	2015
СКОРОСТЬ	16 узлов
КАЮТЫ	7
ГОСТИ	12
КОМАНДА	23
ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АГЕНТ	
ЦЕНА	ОТ 875 000 ЕВРО*



ASTRA

ЧАРТЕР

ДЛИНА	55 м
ВЕРФЬ	AMELS
ГОД	2014
СКОРОСТЬ	15.5 узлов
КАЮТЫ	5
ГОСТИ	11
КОМАНДА	13
ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АГЕНТ	
ЦЕНА	ОТ 275 000 ЕВРО*



LILI

ЧАРТЕР

ДЛИНА	55 м
ВЕРФЬ	AMELS
ГОД	2017
СКОРОСТЬ	15.5 узлов
КАЮТЫ	6
ГОСТИ	12
КОМАНДА	13
ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АГЕНТ	
ЦЕНА	ОТ 290 000 ЕВРО*



...

MONACO +377 97 98 38 80 • **MOSCOW** +7 985 99 77 300 • IMPERIAL-YACHTS.COM
ERMANN PALACE, 27 BOULEVARD ALBERT 1ER, MC 98000 MONACO

* Стоимость чартера в неделю
(MYBA terms).





IMPERIAL

YACHT MANAGEMENT • NEW CONSTRUCTION • SALE & PURCHASE • CHARTER

Princess 35M (ref. 015), 2017**12 590 000 EUR**

Длина	35.11 м	Двигатель	MTU 16V 2000 M94 (2 x 2640 л.с.)
Ширина	7.3 м	Каюты	5 + 3
Осадка	2.11 м		

Яхта новая.

Princess 88MY (ref. 012), 2016**4 900 000 GBP**

Длина	26.82 м	Двигатель	Caterpillar C32 A (2 x 1825 л.с.)
Ширина	6.3 м	Наработка	140 м/ч
Осадка	1.78 м	Каюты	4 + 2

Яхта в отличном состоянии. Находится в Дубае.

Princess 72MY (ref. 094), 2013**1 700 000 EUR**

Длина	22.35 м	Двигатель	Caterpillar C32 Acert (2 x 1622 л.с.)
Ширина	5.49 м	Наработка	850 м/ч
Осадка	1.68 м	Каюты	4 + 1

Один владелец, очень ухоженная яхта. Находится на зимней стоянке в Финляндии. В данный момент на яхте ведутся плановые работы по рефиту.

Sunseeker 72 (ref. 008), 2008**60 000 000 RUB**

Длина	22.26 м	Двигатель	MAN V12 CRM (2 x 1550 л.с.)
Ширина	5.4 м	Наработка	760 м/ч
Осадка	1.65 м	Каюты	3 + 1

Яхта в отличном состоянии. Растаможена. Находится в Самаре.

Princess 21 (ref. 022), 2005**60 000 000 RUB**

Длина	21.56 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.

Sunseeker Manhattan 66, 2007**690 000 EUR**

Длина	22.1 м	Двигатель	MAN V10 (2 x 1100 л.с.)
Ширина	5.2 м	Наработка	850 м/ч
Осадка	1.53 м	Каюты	4 + 1

Яхта в идеальном состоянии. Находится в Москве.
Проинспектирована MZ Yachts в Июне 2011.

РЕКЛАМА



000 «Яхт-трейд»
Москва, Ленинградское шоссе, 39
тел.: + 7 (495) 775 11 00, + 7 (985) 201 01 01
www.nordmarine.ru, brokerage@nordmarine.ru

Указанная в манете информация не является коммерческим предложением. Точную стоимость и комплектацию яхт уточняйте у представителей компании.

ПРОДАЖА | TRADE IN

Princess 61 (ref. 132), 2005**490 000 EUR**

Длина	18.7 м	Двигатель	MAN D2848 (2 x 800 л.с.)
Ширина	4.88 м	Наработка	1150 м/ч
Осадка	1.35 м	Каюты	3 + 1

Яхта растаможена в РФ. ГИМС. Находится в Италии

Azimut 58 (ref. 009), 2009**790 000 EUR**

Длина	17.88 м	Двигатель	MAN R6 (2 x 800 л.с.)
Ширина	4.95 м	Наработка	1200 м/ч
Осадка	1.37 м	Каюты	3 + 1

Яхта в отличном состоянии. Полная комплектация. Находится в Московской области.

Princess 58 (ref. 021), 2007**38 500 000 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.

Bavaria 44 Hardtop, 2013**400 000 USD**

Длина	14.99 м	Двигатель	Volvo Penta D6 (2 x 400 л.с.)
Ширина	4.4 м	Наработка	300 м/ч
Осадка	1.1 м	Каюты	3

Яхта в отличном состоянии. Растаможена в РФ. Находится в Санкт-Петербурге.

Beneteau GT 38, 2012**14 900 000 RUB**

Длина	12.32 м	Двигатель	Mercruiser 377 MAG (2 x 320 л.с.)
Ширина	3.71 м	Наработка	420 м/ч
Осадка	1.04 м	Каюты	2

В отличном состоянии. Находится в Москве. Растаможена. ГИМС.

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.



MORAN

YACHT & SHIP

ПРОДАЖА | ЧАРТЕР | СТРОИТЕЛЬСТВО | МЕНЕДЖМЕНТ



ЧАРТЕР

PHOENIX 2, Lurssen, 2010, 90м

Дизайном экстерьера и интерьеров PHOENIX² занимался знаменитый Andrew Winch. На борту этой яхты есть огромный бассейн с встроенным джакузи и кинотеатр на открытом воздухе. Потрясающая каюта Владельца выполнена в стиле дуплекс Нью-Йорка 1930-х и из неё открывается великолепный панорамный вид на море. PHOENIX², без всяких сомнений, является одной из самых красивых яхт в мире.



ЧАРТЕР

SOLANDGE, Lurssen, 2013, 85м

85-метровая мегаяхта SOLANDGE является одной из лучших яхт в мире. Знаменитый Espen Oeino придал SOLANDGE гармоничные пропорции и мягкие, изящные линии экстерьера, а дизайнер интерьера Aileen Rodriguez создала атмосферу исключительной роскоши и уникальности, в которой тема классики изысканно сочетается с современными модными тенденциями. Шесть палуб и впечатляющий внутренний объем определяют практически неограниченные возможности для отдыха и развлечений на борту.



ЧАРТЕР

KISMET, Lurssen, 2014, 95м

Экстерьер этой эксклюзивной мегаяхты был разработан Espen Oeino, а роскошный интерьер выполнен студией Reymond Langton Design. На борту суперсовременного судна есть палуба с зимним садом, спа-центр, огромный бассейн, открытый камин с уникальным дизайном и множество других особенностей, делающих эту яхту одной из лучших чартерных яхт в мире.



ASTRID CONROY, Amels, 2006 / 2016, 58м

ПРОДАЖА

ASTRID CONROY создана для тех, кто любит отдыхать в кругу семьи и друзей. Яхту отличает прекрасная организация внутреннего пространства в сочетании с большим внутренним объёмом, наличие двух салонов, наличие нескольких обеденных зон, включая внутреннюю зону с непосредственным выходом на большой откидной балкон, наличие лифта на 4 персоны, соединяющего все палубы, встроенный кино-зал, спортивный зал, lobby bar, большой сандек с Jacuzzi, Disco и диванной зоной, наличие прямого выхода из гостевых кают на beach club. В 2013-2016гг. на яхте было проведено несколько масштабных рефитов, которыми занималась верфь Amels и дизайнер Michela Reverberi. Последний рефит включил в себя полную покраску тёмной части надстройки (серый «металлик»), обновление и установку оборудования AV/IT, SATCOM, Cinema и Disco, создание современного интерьера в стиле Contemporary.



ЧАРТЕР

NORTHERN STAR, Lurssen, 2009, 75.4м



ЧАРТЕР

LADY KATHRYN V, Lurssen, 2011, 61м



ПРОДАЖА

MADSUMMER, Feadship, 2005, 55.5м



ПРОДАЖА

MY TOY, AB Yachts, 2009, 42м



ПРОДАЖА И ЧАРТЕР

BELLA VITA, Feadship, 2008, 45м



ЧАРТЕР

SOY AMOR, Benetti, 2014, 42м



ПРОДАЖА

IFLY, Sunseeker, 2010, 27м



ПРОДАЖА

DREAM ON, Princess, 2010, 26м



ПРОДАЖА И ЧАРТЕР

SERENITY II, Mengi Yai, 2010, 40м



ПРОДАЖА И ЧАРТЕР

LYUBOV P, Maiora, 2007, 23м



ПРОДАЖА И ЧАРТЕР

MIRA MARE, Yaretti, 2005 / 2015, 21.6м



ПРОДАЖА

FNN, Marquis, 2013, 19.2м

MOSCOW

Staropimenovskiy per. 18
Russia, Moscow, 127006
T: +7 495 98 48 098

FT. LAUDERDALE

1300 S.E. 17th St., Suite 204
Ft. Lauderdale, FL 33316, USA
T: +1 954 768 07 07

MONACO

2 Avenue de la Madone
MC 98000 Monaco
T: +33 616 313 087

UKRAINE

82 Mykoly Yunkerova St.
Pushcha-Vodica, Kyiv, 04075
T: + 380 97 95 77777

ЯХТЫ В НАЛИЧИИ



SUNSEEKER 76 YACHT

от £ 2 470 000

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ ДОСТУПНА В 2018 ГОДУ

ДЛИНА 23.60M / 77.5ФТ
ШИРИНА 5.96M / 19.6ФТ
ОСАДКА (ПОЛНАЯ НАГРУЗКА) 1.7 / 5.7ФТ

ЕМКОСТЬ ТОПЛИВНЫХ БАКОВ 6000 Л
СУХОЙ ВЕС 53 Т
МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ 34 УЗЛА



SUNSEEKER MANHATTAN 66

от £ 1 510 000

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ ДОСТУПНА В 2018 ГОДУ

ДЛИНА 20.81M / 68.3ФТ
ШИРИНА 5.26M / 17.3ФТ
ОСАДКА (ПОЛНАЯ НАГРУЗКА) 1.80 / 5.1ФТ

ЕМКОСТЬ ТОПЛИВНЫХ БАКОВ 4000 Л
СУХОЙ ВЕС 38.5 Т
МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ 32 УЗЛА



SUNSEEKER MANHATTAN 52

от £ 830 000

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ ДОСТУПНА В 2018 ГОДУ

ДЛИНА 17.21M / 56ФТ
ШИРИНА 4.87M / 15ФТ
ОСАДКА (ПОЛНАЯ НАГРУЗКА) 1.26 / 4ФТ

ЕМКОСТЬ ТОПЛИВНЫХ БАКОВ 2200 Л
СУХОЙ ВЕС 27 Т
МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ 31 УЗЛА

SUNSEEKER RUSSIA

ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ ПРЕДСТАВИТЕЛЬ
БРИТАНСКОЙ ВЕРФИ SUNSEEKER INTERNATIONAL
НА ТЕРРИТОРИИ РОССИИ И СНГ

МОСКВА, ЛЕНИНГРАДСКОЕ ШОССЕ 39, СТР. 7,
ROYAL YACHT CLUB,
Т: +7 495 258 8700
SALES@SUNSEEKER-RUSSIA.COM

БРОКЕРАЖ



SUNSEEKER PREDATOR 57

£ 870 000

НЕ РАСТАМОЖЕНА ГОД 2016 ФРАНЦИЯ

ДЛИНА 18.24M / 59ФТ
ШИРИНА 4.70M / 15ФТ
ОСАДКА (ПОЛНАЯ НАГРУЗКА) 1.3 / 4ФТ

ЕМКОСТЬ ТОПЛИВНЫХ БАКОВ 2200 Л
СУХОЙ ВЕС 27.9 Т
МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ 32 УЗЛА



SUNSEEKER MANHATTAN 55

£ 840 000

РАСТАМОЖЕНА В РОССИИ ГОД 2014 РОССИЯ

ДЛИНА 18.35M / 60ФТ
ШИРИНА 4.70M / 15ФТ
ОСАДКА (ПОЛНАЯ НАГРУЗКА) 1.26 / 4ФТ

ЕМКОСТЬ ТОПЛИВНЫХ БАКОВ 2200 Л
СУХОЙ ВЕС 27.4 Т
МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ 30 УЗЛА



SUNSEEKER MANHATTAN 52

£ 995 000

НЕ РАСТАМОЖЕНА ГОД 2017 ИСПАНИЯ

ДЛИНА 17.21M / 56ФТ
ШИРИНА 4.87M / 15ФТ
ОСАДКА (ПОЛНАЯ НАГРУЗКА) 1.26 / 4ФТ

ЕМКОСТЬ ТОПЛИВНЫХ БАКОВ 2200 Л
СУХОЙ ВЕС 27 Т
МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ 31 УЗЛА

ПОЛУЧИТЕ БОЛЬШЕ ПРЕДЛОЖЕНИЙ
НА SUNSEEKER-RUSSIA.COM



MAJESTY 110, 2017



Год постройки 2017, NEW Длина 34,5 м Ширина 7,13 м Двигатели Twin CAT C32, 1925 л. с.
Место стоянки Франция Цена USD 9 700 000

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

Jonacor
marine



Azimut 78 Fly

Год постройки 2010, рефит - март 2016 **Длина** 22,60 **Ширина** 5,80
Двигатель 2 x Man 1000 kW **Место стоянки** Греция
Цена € 1 850 000 включая налог (EU)



Azimut 62 S

Год постройки 2006, **моторчасов** 420 **Длина** 18,41 м
Ширина 4,90 м **Двигатель** 2 x Caterpillar C18 DITA 706 Kwa
Место стоянки Хорватия
Цена € 549 000 включая налог EU



MINOR/SARGO 34 Fly

Год постройки 2012 **Длина** 10,40 м **Ширина** 3,40 м
Двигатель 2 x Volvo Penta D6-x370 DP, 150 моторчасов
Место стоянки Санкт-Петербург, регистрация ГИМС
Цена ~~€ 300 000~~ € 290 000



Sargo 36 FLY

Год постройки 2014 **Длина** 12,3 м **Ширина** 3,6 м
Двигатель 2 x Volvo Penta D6 370
Место стоянки о. Байкал
Цена € 550 000, регистрация ГИМС, топовая комплектация



Azimut 47

Год постройки 2009 **Длина** 14,30 м **Ширина** 4,52 м
Двигатель 2 X CAT C96L (2 x 575 л/с) **Место стоянки** Котка, флаг США
Цена € 420 000



Delta 26 open

Год постройки 2016 **Длина** 8,10 м **Ширина** 2,6 м
Двигатель Volvo Penta D3 / 220 / DPS
Место стоянки Санкт-Петербург, регистрация ГИМС
Цена € 135 000

197022, Россия, Санкт-Петербург,
 Песочная наб., 18, литер А, пом. 5Н,
 +7 (812) 702 47 70
info@jonacor-marine.ru
www.jonacor-marine.ru

Horizon *Hermitage III*

2009 € 6 200 000



Длина	42 м
Ширина	8 м
Осадка	2.24 м
Вес	280 т
Двигатели	2 x CAT C32A 1800 л.с.

Princess 85 MY

2009 г € 2 150 000



Длина	25.93 м
Ширина	6.3 м
Осадка	1.8 м
Вес	70 т
Двигатели	2 x MTU 1800 л.с.

Princess 82 MY

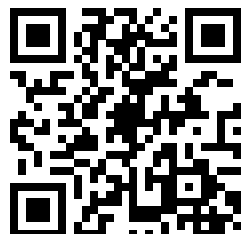
2015 г € 3 100 000



Длина	25.5 м
Ширина	5.74 м
Осадка	1.75 м
Вес	50.7 т
Двигатели	2 x Caterpillar 1825 л.с.

ПРЕДЛОЖЕНИЯ,
ДОСТОЙНЫЕ
ВНИМАНИЯ

WWW.NORD-STAR.COM



САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
ПЕТРОВСКИЙ ПР. 14/4
+7 812 32 555 32

Princess 72 MY

2013 г € 1 700 000



Длина	22.35 м
Ширина	5.49 м
Осадка	1.68 м
Вес	45 т
Двигатели	2x Caterpillar 1622 л.с.

Princess 23M

2009 г По запросу



Длина	22.83 м
Ширина	5.71 м
Осадка	1.6 м
Вес	48 т
Двигатели	2x Caterpillar 1580 л.с.

Selene 54

2015 г € 1 500 000



Длина	18.9 м
Ширина	5.08 м
Осадка	1.75 м
Вес	43.1 т
Двигатели	1 x Cummins QSL9 405 л.с.

NORD STAR
BROKERAGE



nord.star.yachting

РЕКЛАМА



ELLING the pure spirit of adventure

В роду океанских яхт ELLING долгожданное пополнение – новый флагман E6



зал №17



E6



Легендарный голландский бренд ELLING — это:

- Категория мореходности Евросоюза — «А» Ocean, неограниченный район плавания (проверено в безостановочных трансатлантических переходах);
- Остойчивость и надежность спасательного судна (проверено многочисленными испытаниями, в т.ч. переворотом яхты E4 на 360 градусов);
- Запасы хода: для E3 и E4 - от 1400 миль до 2400 миль, для E6 - 3200 миль;
- Максимальная скорость: Elling E3, E4 - до 18 узлов; Elling E6 - не менее 20 узлов;
- Концепция силовых агрегатов 1 + 1 (1 главный + 1 вспомогательный ходовой дизель);
- Полностью армированный кевларом (Twaron®-Kevlar®) стеклопластиковый корпус, — это значительно повышает общую и местную прочность судна;
- Размещения в футах модельного ряда Elling: E 3-45; E 4-49; E 6(new) — 65.

**Колоссальный многолетний опыт известной верфи Neptune Marine —
за 40 лет построено ок. 1000 яхт Neptunus и более 300 яхт Elling.**

Компания «Rond Yachting»

Официальный дилер на Северо-Западе РФ
190005, Санкт-Петербург, Троицкий проспект, д.6 лит А
тел.: +7(921)857-81-81
+7(812)702-46-85

www.elling-yachts.ru

Компания «Adventor Yachts»

Официальный дилер по Центральной и Юго-Восточной части РФ
119571, Москва, пр. Вернадского, 92, 3А-220
Тел.: +7 (495) 998-38-34; +7 (906) 039-77-34
e-mail: elling345@mail.ru

www.elling-yachting.ru

Новый Elling E6 уже весной 2018

ИНВЕСТИЦИОННЫЙ ПРОЕКТ

Строительный № 05; сдача в мае 2018г.

цена: 1.650.000е

Максимальная комплектация и эксклюзивная отделка.

Заводская гарантия 2 года



Комплектация:

- Главный двигатель Volvo Penta D13 900л.с., скорость не менее 20 узлов,
- Вспомогательный полностью автономный двигатель Volvo Penta D2 75л.с., скорость 7 узлов,
- Носовое и кормовое гидравлические подруливающие устройства с авто удержанием тяги,
- Гироскопический стабилизатор качки «Seakeeper 9000».
- Гараж для тендера с электро-гидравлическим приводом двери, спуско-подъемное устройство,
- Энергосистема генератор-инвертор Whisper Power 14 кВт
- Инвертор 3,5 кВт,
- Навигационное оборудование Raymarine: GPS картплоттеры, радар, автопилот с ДУ, АИС, радиостанция, кормовая видео камера,
- Тиковая палуба "Флэкси",
- Сдвижная крыша ходовой рубки с электроприводом и пневмоуплотнением,

- 2 просторных салона,
- 3 двухместных каюты с отдельными санузлами,
- Центральное водяное отопление с радиаторами во всех каютах и с/у;
- Полный климат контроль во всех помещениях;
- Жилой блок для шкипера с отдельными входом, душем и туалетом;
- Хорошо оборудованный камбуз со всей необходимой бытовой техникой
- Стиральная машина Miele + сушилка Miele,
- Выдвижные широкоформатные телевизоры +Stereo оборудование. Спутниковая TV антенна.

И много другое, подробности на сайте:

www.elling-yachting.ru

разделы: «Elling E6» и «Новости»

Доступно:

- оплата возможна также в рублях по курсу ЦБ напрямую инвестору;
- отсрочка полной оплаты до сдачи судна;
- строительство судна «под себя»: установка дополнительных опций, выбор материалов и цветов отделки и небольшие конструктивные изменения по согласованию с верфью (возможно до конца февраля 2018г.)

www.elling-yachting.ru

Компания «Адвентор Яхтс»

+7 (495) 998-38-34; +7 (906) 039-77-34



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*

БРОКЕРАЖ

ЛУЧШИЕ СПЕЦПРЕДЛОЖЕНИЯ



Monte Carlo Yachts 86, 2013 г.

3 250 000 €

Длина: 26,30 м
Ширина: 6,50 м
Осадка: 1,90 м

Двигатели: MAN V12 (2x1800 л.с.)
Каюты: 4+2
Местонахождение: Таиланд

Отличное техническое состояние.



Sanlorenzo SD 122, 2012 г.

8 495 000 €

Длина: 37,44 м
Ширина: 8,00 м
Осадка: 2,24 м

Двигатели: Caterpillar C32 Acert (2x1624 л.с.)
Каюты: 5+3 (команда)
Местонахождение: Гонконг

Яхта в отличном состоянии.



Sunseeker 40M Yacht, 2010 г.

11 250 000 \$

Длина: 40,5 м
Ширина: 8,09 м
Осадка: 2,70 м

Двигатели: MTU M93 4000 V12 (2x3181 л.с.)
Каюты: 6 + 4 (команда)
Местонахождение: Юго-Восточная Азия

Яхта в отличном техническом состоянии.



Monte Carlo Yachts 86, 2015 г.

4 800 000 €

Длина: 26,30 м
Ширина: 6,50 м
Осадка: 1,90 м

Двигатели: MAN V12 (2x1800 л.с.)
Каюты: 4+2
Местонахождение: Адриатика

Яхта в идеальном состоянии.



Benetti Delfino 93, 2011 г.

4 900 000 \$

Длина: 28,50 м
Ширина: 7,04 м
Осадка: 1,93 м

Двигатели: MTU V8 2000 M72 (2x985 л.с.)
Каюты: 5
Местонахождение: Гонконг

Отличное состояние.



Monte Carlo 65, 2016 г.

1 015 000 €

Длина: 18,35 м
Ширина: 4,88 м
Осадка: 1,17 м

Двигатели: Cummins QSC8.3 Zeus (2x600 л.с.)
Каюты: 3+1
Местонахождение: Испания

Выставочный экземпляр, состояние новой яхты, полная гарантия.



Cranchi Mediterranee 50HT, 2007 г.

10 000 000 руб.

Длина: 15,31 м
Ширина: 4,31 м
Осадка: 1,20 м

Двигатели: Volvo Penta D12 (2x715 л.с.)
Каюты: 2
Местонахождение: Россия

Отличное состояние.



Azimut 50, 2006 г.

28 000 000 руб.

Длина: 15,88 м
Ширина: 4,66 м
Осадка: 1,52 м

Двигатели: CAT C12, 2x660 л.с.
Каюты: 2
Местонахождение: Россия

Яхта в отличном состоянии.

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

www.dream-yachts.eu



DREAM YACHTS

Эрнест Хемингуэй

Отрывок из повести «Старик и море»

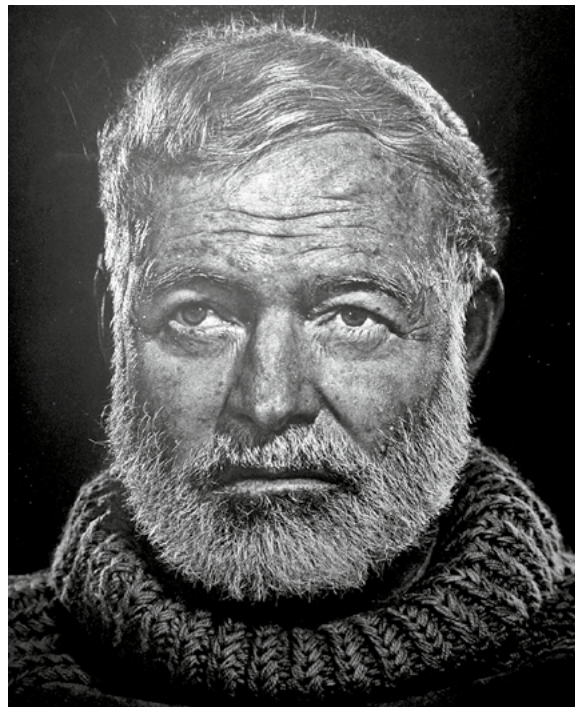
Старик надел веревочные петли весел на колышки уключин и, наклонившись вперед, стал в темноте выводить лодку из гавани. С других отмелей в море выходили другие лодки, и старик хоть и не видел их теперь, когда луна зашла за холмы, но слышал, как опускаются и загребают воду весла. Время от времени то в одной, то в другой лодке слышался говор. Но на большей части лодок царило молчание, и доносился лишь плеск весел. Выйдя из бухты, лодки рассеялись в разные стороны, и каждый рыбак направился туда, где он надеялся найти рыбу.

Старик заранее решил, что уйдет далеко от берега; он оставил позади себя запахи земли и греб прямо в свежее утреннее дыхание океана. Проплывая над той его частью, которую рыбаки прозвали «великим колодцем», он видел, как светятся в глубине водоросли. Дно в этом месте круто опускается на целых семьсот морских саженей, и здесь собираются всевозможные рыбы, потому что течение, натолкнувшись на крутые откосы океанского дна, образует водоворот. Тут скапливаются огромные стаи креветок и мелкой рыбешки, а на самых больших глубинах порою толпится множество каракатиц; ночью они поднимаются на поверхность и служат пищей для всех бродячих рыб.

В темноте старик чувствовал приближение утра; загребая веслами, он слышал дрожащий звук — это летучая рыба выходила из воды и уносилась прочь, со свистом рассекая воздух жесткими крыльями. Он питал нежную привязанность к летучим рыбам — они были его лучшими друзьями здесь, в океане. Птиц он жалел, особенно маленьких и хрупких морских ласточек, которые вечно летают в поисках пищи и почти никогда ее не находят, и он думал: «Птичья жизнь много тяжелее нашей, если не считать стервятников и больших, сильных птиц. Зачем птиц создали такими хрупкими и беспомощными, как вот эти морские ласточки, если океан порой бывает так жесток? Он добр и прекрасен, но иногда он вдруг становится таким жестоким, а птицы, которые летают над ним, ныряя за пищей и перекликаясь слабыми, печальными голосами, — они слишком хрупки для него».

Мысленно он всегда звал море *la mar*, как зовут его по-испански люди, которые его любят. Порою те, кто его любит, говорят о нем дурно, но всегда как о женщине, в женском роде. Рыбаки помоложе, из тех, кто пользуется буями вместо поплавков для своих снастей и ходит на моторных лодках, купленных в те дни, когда акулья печенька была в большой цене, называют море *el mar*, то есть в мужском роде. Они говорят о нем как о пространстве, как о сопернике, а порою даже как о враге. Старик же постоянно думал о море как о женщине, которая дарит великие милости или отказывает в них, а если и позволяет себе необдуманные или недобрые поступки, — что поделаешь, такова уж ее природа.

«Луна волнует море, как женщину», — думал старик...



Мысленно он всегда звал море *la mar*, как зовут его по-испански люди, которые его любят

Эрнест Миллер Хемингуэй (1899–1961) — американский писатель, журналист, лауреат Нобелевской премии по литературе.



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



Фото: Анастасия Радион

ФЛАГМАН МОДЕЛЬНОГО РЯДА — АЛЮМИНИЕВАЯ ЭКСПЕДИЦИОННАЯ ЯХТА
NORTH SILVER 1440



BENTLEY



Самый быстрый внедорожник в мире Bentley Bentayga

Разгон до 100 км/ч за 4.1 сек. Мощность 608 л.с. Максимальная скорость 301 км/ч.*

Стоимость Bentley Bentayga от 11,990,000 рублей.**

Испытайте выдающийся автомобиль у официальных дилеров Bentley в России www.BentleyBentayga.ru #Bentayga

* Указаны данные для Bentayga с двигателем W12.

** Стоимость указана на Bentayga Diesel в базовой комплектации. Все подробности в дилерских центрах марки в России.

Реклама. Название «Bentley» и символ в виде крылатой литеры «B» являются зарегистрированными товарными знаками.

© 2017 Bentley Motors Limited. Bentayga – Бентэйга. Bentley Bentayga является самым быстрым серийным внедорожником в мире по максимальной скорости.

Указанная максимальная скорость 301 км/ч достигается при снятии ограничителя скорости и установке шин с соответствующим индексом скорости за дополнительную плату.