

МОТОРВОАТ

& YACHTING

ЖУРНАЛ О ЯХТИНГЕ В РОССИИ И ЗА ЕЕ ПРЕДЕЛАМИ

СВОБОДА РОБЕРТО КАВАЛЛИ

№2 (56) МАРТ-АПРЕЛЬ 2019

19003



9 772077 823783



BENTLEY



Новый Continental GT

Создан для захватывающих приключений

635 л.с. 900 Н·м. Разгон до 100 км/ч за 3.7 сек. Максимальная скорость 333 км/ч.

Испытайте роскошный Bentley Continental у официальных дилеров Bentley Россия. Continental.Bentley.ru



ИСКЛЮЧИТЕЛЬНЫХ ЛЕТ



*Приключение – это путешествие,
а не пункт прибытия*



Скоростная Водоизмещающая

55m Steel

Метры 55 | Узлы 15.5 | Год 2020

Проект Castor, задуманный в Heesen и спроектированный в Omega Architects, - это новая 55-метровая суперяхта из стали с революционным корпусом FDHF. Эволюция классики, инновационная морская архитектура, дополненная современным дизайном. Результат - ошеломляющая моторная яхта валовым объемом 760 брутто-тонн с максимальной скоростью 15.5 морских узлов. Сдача запланирована на май 2020 года.

heesenyachts.com



Laurentia, us cepuu Heesen 55m Steel



THE PRINCESS 62
EXPERIENCE THE EXCEPTIONAL®



Испытайте исключительное



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

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
Nord Star Yachting
+7 812 325 55 32

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

ВОЛГОГРАД
H2O
+7 8442 98 97 02

НИЖНИЙ НОВГОРОД
Парк Марин-Юг
+7 831 413 67 63

КРАСНОДАРСКИЙ КРАЙ
Наутика
+7 862 235 15 05

ИРКУТСК
Яхтбайкал
+7 3952 95 12 21

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


PRINCESS
CRAFTED IN PLYMOUTH, ENGLAND

УЗНАТЬ БОЛЬШЕ НА PRINCESSYACHTS.COM



«ФОРМУЛЫ ТВОРЧЕСТВА НЕ СУЩЕСТВУЕТ.
ТОЛЬКО ВРЕМЯ, ЭМОЦИИ И ВНИМАНИЕ».

ДЖЕЙМС БЕЙ,
МУЗЫКАНТ И ПОЭТ, В ЧАСАХ
VACHERON CONSTANTIN FIFTYSIX.




VACHERON CONSTANTIN
GENÈVE

ОДИН
ИЗ НЕМНОГИХ.

ВНЕ ВРЕМЕНИ,
ВДУХЕ ВЕНЕТИ



DIAMOND 145

CLASS



DELFINO 95



MEDITERRANEO 116



FAST 125



DIAMOND 145

The Art of Furniture



Curators Desk

Figured curl walnut and 24-carat gold

Silverlining's vision is to be the most inspirational furniture maker of the 21st century – where creativity, craftsmanship, science and technology combine.

Furniture created by Silverlining can be found within palaces, museums, residences and aboard super yachts and aircraft.

Crackle Cabinet

Embossed coach-hide leather and bronze





Residences

Completed Projects

Current Projects

Château
Aix-en-Provence, France

Penthouse
Deepwater Bay, Hong Kong

One Hyde Park
London, UK

The Arch
Kowloon, Hong Kong

St. Georges Tower
London, UK

Penthouse
Monte Carlo, Monaco

One57
New York, USA

Apartment
Moscow, Russia

432 Park Avenue
New York, USA

Private residence
Geneva, Switzerland

Millenium Tower
San Francisco, USA

Penthouse
London, UK

Hunting estate
Tallahassee, USA

One Thousand Museum
Miami, USA

British High Commission
Dhaka, Bangladesh

520 Park Avenue
New York, USA

Penthouse
Kowloon, Hong Kong

220 Central Park South
New York, USA

Datcha
Moscow, Russia

Hudson Yards
New York, USA



Yachts

Completed Projects

Current Projects

MY Alfa Nero
82.00m (refit) Oceanco

M.Y. CONFIDENTIAL 130m+
Delivery 2022

MY Amaryllis
78.43m Abeking & Rasmussen

M.Y. CONFIDENTIAL 110m+
Delivery 2021

MY Anna I
67.00m Feadship

M.Y. CONFIDENTIAL 60m+
Delivery 2020

MY Anna
110.00m Feadship

M.Y. CONFIDENTIAL 130m+
Delivery 2019

MY Ester III
66.00m Lürssen

M.Y. CONFIDENTIAL 100m+
Delivery 2019

MY Here Comes The Sun
83.00m Amels

M.Y. CONFIDENTIAL 90m+
Delivery 2019

MY Le Grand Bleu
112.80m (refit) Bremer Vulkan

M.Y. CONFIDENTIAL 80m+
Delivery 2019

MY Madame Gu
99.00m Feadship

M.Y. CONFIDENTIAL 60m+
Delivery 2019

MY Pacific
85.20m Lürssen

MY Palladium
95.20m Blohm + Voss

MY Solemar
61.50m Amels

MY Tango
77.70m Feadship

MY Titan
78.43m Abeking & Rasmussen

MY Z
65.50m Amels



SILVERLININGFURNITURE.COM
ENQUIRIES@SILVERLININGFURNITURE.COM
+44 (0)1948 822150

 @SILVERLININGFURNITURE



SILVERLINING

THE ART OF FURNITURE



СОЗДАНИЕ ВАШЕЙ СОВЕРШЕННОЙ ЯХТЫ - ЭТО ПУТЕШЕСТВИЕ, КОТОРОЕ МЫ ПРОЙДЁМ ВМЕСТЕ

Яхты Sanlorenzo полностью строятся на заказ. Проектируя ваш «дом на воде», мы верим в важность мельчайших деталей. Новая яхта SL86 отдает дань уважения элегантному вневременному дизайну Sanlorenzo, впервые представленному в 1958 году, увековечивая уникальное сочетание традиций и инноваций. Эта 27-метровая яхта способна обуздать морскую стихию и в то же время передать ощущение пребывания дома. Ваше видение абсолютного комфорта, претворенное в жизнь благодаря нашему непревзойденному мастерству, позволяет нам с уверенностью заявлять, что обладание SL86 – это приключение, которое начинается задолго до того, как вы достигнете моря.



SANLORENZO
RUSSIA

Sanlorenzo Russia
Москва, Ленинградское ш., д.
39, стр. 7
Royal Yacht Club
Тел.: +7 495 799 0993
info@sanlorenzoyacht.ru

SANLORENZO

Привет, друзья!

Минувшей зимой мы продолжили наблюдать множественные признаки положительной динамики в яхтенной индустрии, и проявлялись они почти во всех ключевых сегментах.

Завершилось строительство ряда весьма интересных суперяхт, были анонсированы амбициозные концепт-проекты и объявлены новые сделки. Производители моторных круизеров показали на выставках целую флотилию существенно переосмысленных новых моделей, а в «зверинце» серийных подвесников появились как супермощные, так и работающие на природном газе подвиды. Все это сопровождалось рождением новых брендов и ростом спроса на чартер.

Если посмотреть на происходящие процессы с высоты птичьего полета, то становится очевидным, что «суп» в «котле» яхтенной индустрии снова бурлит, пусть и не так сильно, как в былые времена.

В этом выпуске журнала мы постарались затронуть многие перечисленные моменты, чтобы и у вас сложилось общее впечатление о том, каким станет этот год. Особое внимание мы уделили обзору перспективных инновационных материалов, которые могут прийти и уже приходят на смену традиционным, не всегда экологичным и не возобновляемым предшественникам. Вероятно, сегодня человека, сознательно решившего заказать лодку с корпусом из спрессованного бамбука, примут за эксцентричного чудака, но завтра это может стать трендом, по крайней мере в тех странах, где общественное сознание отдает приоритет благополучию окружающей среды.

Ну а пока мы вместе с вами готовимся к грядущему сезону и надеемся, что в следующие полгода проведем больше времени на воде, чем на суше!



Надеемся, что в следующие полгода мы все проведем больше времени на воде, чем на суше!

Главный редактор
Антон Черкасов-Нисман

НАВИГАЦИЯ ПО НОМЕРУ



← CCN Freedom — нетривиальная яхта именитого итальянского кутюрье Роберто Кавалли **с. 90**



→ Дайвинг — занятие увлекательное, а дайвинг на суперяхте приятен вдвойне **с. 126**



← Что могут предложить дизайнеры инновационных материалов яхтенной индустрии? **с. 106**



→ Главы трех крупных британских верфей — о тенденциях яхтенного рынка и его будущем **с. 170**

Esper

CLUB

ЭСПЕРОВА, 16/23



EUROPEAN
PROPERTY
AWARDS

AWARD
WINNER

2018-2019



ЛУЧШИЙ СРЕДИ ПЕРВЫХ*

(812) 66 888 88
www.esperclub.ru

- 68 квартир от 41 до 255 кв.м
- Живописный вид на Елагин остров
- Вдохновляющая архитектура

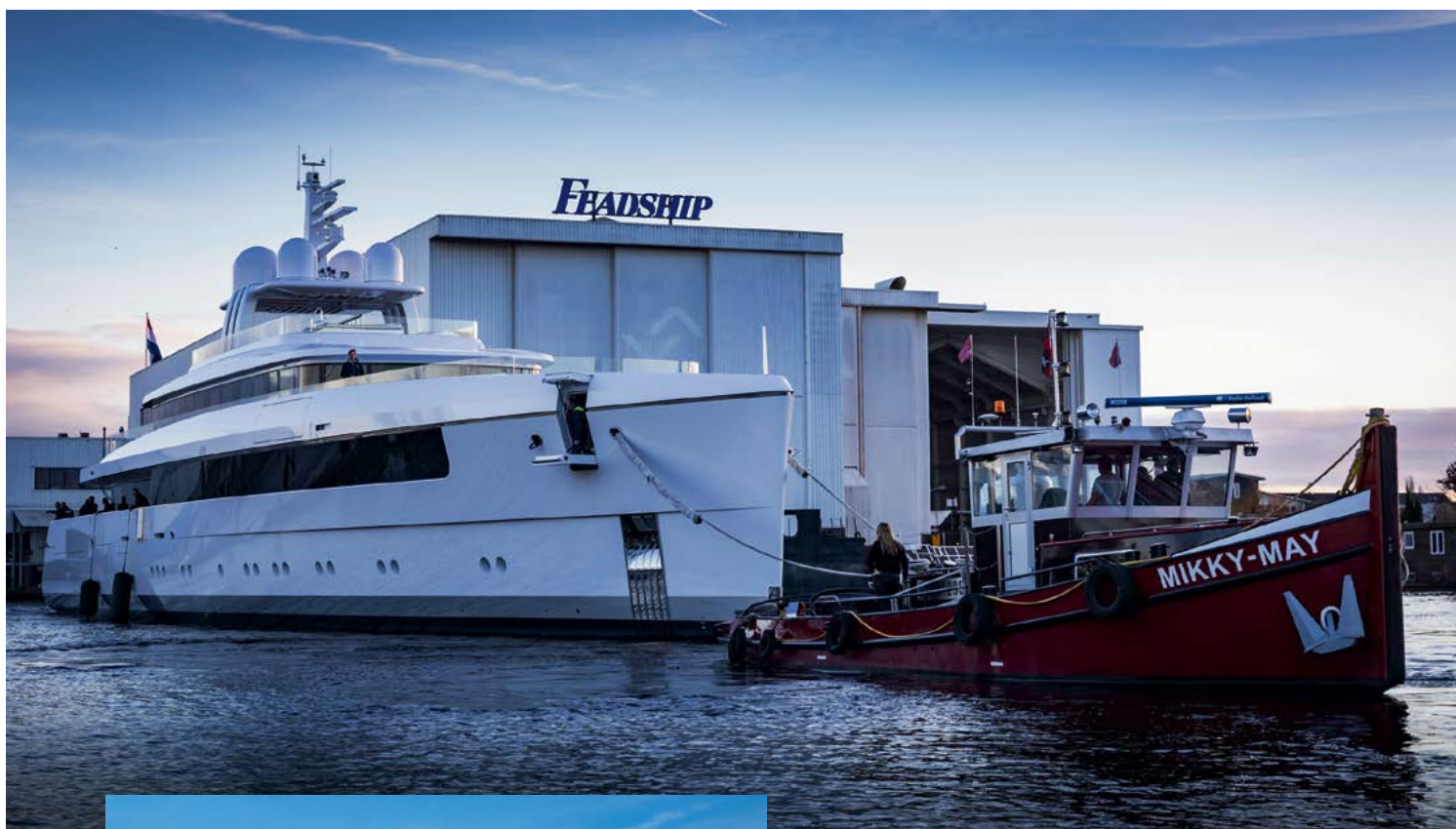


*Esper Club – победитель премий: European Property Awards 2018 в номинации «Жилищное строительство Санкт-Петербурга, Россия», FIABCI Prix D'Excellence Awards в номинации «Лучший архитектурно-строительный проект». Застройщик ООО «Еврострой-УСП». Генеральный подрядчик ООО «Еврострой-Развитие». Разрешение на строительство № 78-013-0367-2017 от 13.01.2017г. Проектная декларация на сайте www.esperclub.ru. Реклама.



СОДЕРЖАНИЕ

№ 2 (56) Март–апрель 2019



30

Новости

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

82

Личное мнение

Елена и Василий Суриковы/Екатерина Павлова/Андрей Зайцев/Александр Кучма: о детях на борту, налогах на яхтенный чартер, рыбалке и еде в Исландии и надлежащем сервисе яхт

100

Большой секрет

Владелец Benetti Skyler рассказал МВУ о процессе строительства своей новой яхты, а также о том, почему он выбрал именно верфь Benetti





Отличие - это умение всегда создавать яхту мечты.
Размер не имеет значения.




LÜRSEN

О т л и ч и е .

90

Море свободы

*CCN Freedom: быстроходная
кастомная яхта модного дизайнера
Роберто Кавалли*



106

Необычно и экологично

Жидкое дерево, фруктовая кожа, композит из ореховой скорлупы... Новые материалы для яхтенной индустрии



132

Полвека в море

*История успеха Паоло Вителли — основателя Azimut/
Benetti Group, отмечающей в этом году юбилей*



126

Яхтинг и дайвинг

*Отдых на чартерной яхте предполагает
массу возможностей и удовольствий*



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

LAUREATO СКЕЛЕТОН С ПАРЯЩИМ ТУРБИЙОНОМ, КОРПУС ИЗ РОЗОВОГО ЗОЛОТА, 42ММ

Москва: ЦУМ; Третьяковский проезд, 7
Кутузовский пр-т, 31; Барвиха Luxury Village
С.-Петербург: ДЛТ; Сочи: «Родина Гранд Отель и Спа»

тел. 8 800 700 0 800

ЭКСКЛЮЗИВНО В *Mercury*

www.mercury.ru

GP
GIRARD-PERREGAUX

HAUTE HORLOGERIE SUISSE DEPUIS 1791



160

Audi Q8

Элегантность премиального купе и практичность кроссовера



142

Якорь на руке

Marine Mega Yacht — сенсационный турбийон от Ulysse Nardin

146

С корабля на бал

Как, сойдя с яхты на берег, устроить себе и друзьям эксклюзивный праздник

158

Еда и вода

Сезон блюд на открытом огне в ресторане «Водный» начинается!



170

Первые лица

Что происходит на яхтенном рынке Великобритании? Интервью с руководителями крупнейших британских верфей

AZIMUT
Grande

— 25 —
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.



190

Princess Y85

Премьерная модель британской верфи

196

Sanlorenzo SX76

Что такое яхта-кроссовер?

208

Prestige 460S

Семейный круизер с большим запасом мощности и возможностей

218

ZAR Formenti 95SL

Весна — отличный повод познакомиться с новым RIB'ом в формате «кабриолет»



202

Мистер 8X

Новая модель Pershing: карбоновая революция под звуки музыки





BENTLEY



Новый Continental GT

Легендарный Gran Turismo*, собранный вручную в Англии.

635 л.с. 900 Н·м. Разгон до 100 км/ч за 3.7 сек. Максимальная скорость 333 км/ч.

Испытайте роскошный Bentley Continental
Волгоградский, 41. Телефон 8 495 232 41 41.
www.avilon-aura.ru/bentley/

*Gran Turismo – класс комфортных и мощных автомобилей, предназначенных для длительных путешествий. Названия «Bentley» и «B» на крыльях являются зарегистрированными товарными знаками.
© 2018 Bentley Motors Limited. Показанная модель: Континенталь GT. Реклама.



ИСКЛЮЧИТЕЛЬНЫХ ЛЕТ

**BENTLEY МОСКВА - ВОЛГОГРАДСКИЙ
АВИЛОН**



GF
**GLANCY
FAWCETT**

**Испытайте сервис
высочайшего
уровня от
Glancy Fawcett**

Мы являемся поставщиками предметов роскоши от ведущих мировых дизайнеров для интерьеров домов, суперяхт и частных самолётов. Наш ассортимент включает и предметы архитектуры.

Мы специализируемся на поставках изысканного фарфора, хрусталя, изделий из серебра, постельного белья, полотенец и аксессуаров. Мы работаем напрямую с Вами, Вашим дизайнером или человеком по вашему выбору, чтобы воплотить Ваши желания в жизнь.

Начните своё путешествие с нами сегодня, забронировав ваш визит в наш шоурум!

**The Old Engine Works, 2 Lund Street,
Manchester, England, M16 9NN**

+44 (0)161 876 5356

sales@glancyfawcett.com

glancyfawcett.com







АЭРОСОЮЗ®

Аренда. Продажа. Обучение.



ПЕРВЫЙ ВЕРТОЛЁТНЫЙ КЛУБ АЭРОСОЮЗ

БЫТЬ НА ВЫСОТЕ - НАША РАБОТА

ЛЕТАЕМ С 2002 ГОДА

+7 495 788 81 80

www.aerosoyuz.club



MOTORBOAT

№ 2 (56) Март-апрель 2019

Издается в России с 2010 года

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

Электронная версия www.zinio.com

2010–2019 Copyright of TI Media 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 Фролович 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

Редактор Екатерина Хлопкова, e-mail: ek@mby.ru

Цветокорректор Дмитрий Вульфсон

Корректор Александра Ларионова

Над номером работали

Авторы и колумнисты

Тимур Бараев, Арина Вишневская, Дмитрий Гальчун, Андрей Зайцев,
Алексей Кириллов, Рудольф Клеменс, Александр Кучма, Екатерина
Павлова, Михаил Романов, Елена Сурикова, Василий Суриков,
Евгений Хромченко, Петр Шестаков

Иллюстраторы и фотографы

Андрей Андреев, Джефф Браун, Дмитрий Гальчун, Алина Гараженко,
Денис Евграфов, Фернандо Ломбарди, Томас Пагани, Гийом Плиссон,
Freaklance

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

Анастасия Бойчук, e-mail: pr@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

«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.



STOP BOATING. START PERSHING.*

* Начните пользоваться Pershing вместо любых других лодок.



PERSHING

STAND OUT

PERSHING 5X 62 70 74 82 8X **9X** 108 140

PERSHING-YACHT.COM

A FERRETTI GROUP BRAND

PERSHING
EXCLUSIVE DEALER

AURA YACHTS
РОСКОШНЫЕ ЯХТЫ
by AVILON

Москва, Волгоградский проспект, 41 | Петровка, 15
+7 495 232 4141
info@aura-yachts.ru • www.aura-yachts.ru

MOTORBOAT & YACHTING

№ 2 (56) Март-апрель 2019

Published in UK since 1904

Британское издание MBY
Motor Boat & Yachting, TI Media 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 [mbytimeinc](https://twitter.com/mbytimeinc)
Facebook [motorboatandyachting](https://www.facebook.com/motorboatandyachting)

Редакция

Editor Hugo Andreae
Deputy Editor Jack Haines
Group Art Editor Neil Singleton
Production Editor Mia Bleach
Editorial Assistant Hollie Bishop
Technical Contributor Nick Burnham
Custom Yacht Contributor Alan Harper
Website Editor Stef Bottinelli

Издатели

Group Managing Director Andrea Davies
Managing Director Gareth Beesley

Заказ архивных английских 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 Интерьер яхты CCN *Freedom*
Цена свободная

Журнал подписан в печать 22.02.2019
Отпечатано в типографии Uniprint.
Kanali tee 6, Tallinn 10112, Estonia
Тел. +7 (812) 335-1830



Страхование яхт и катеров

ИНГОССТРАХ
Ingosstrakh

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



НОВОСТИ

Мир яхт: факты, люди, события



Feadship Najiba

Элегантная и утонченная, отличающаяся самобытной красотой новая 58-метровая яхта Feadship *Najiba*, без сомнения, соответствует своему имени, которое означает «Благородная». Она создавалась как семейная яхта для опытных владельцев и отличается минимализмом экстерьера и высокодетализированной первоклассной отделкой интерьера.

Прежде у заказчиков уже было несколько яхт, но теперь исполнилась их давняя мечта — построить чистопородную Feadship с близким им европейским дизайном. Для этого к участию в проекте были привлечены компания Vitruvius Yachts и дизайнер Филипп Бриан, которые выполнили инженерные расчеты и создали экстерьер, а также Клаудио Чиконетти

(ему поручили разработку планировки палуб). К ним присоединились дизайнер интерьеров Гийом Роллан из Studio Christian Liaigre и менеджер проекта со стороны заказчика Петер Уилсон, и вместе с профессионалами Feadship работа пошла как по маслу.

«*Najiba* — поистине замечательная яхта, и семья заказчика была заинтригована тем, что мы создали, — сказал Петер Уилсон от лица клиентов на торжественной церемонии спуска. — Они уже сталкивались с качеством Feadship на других лодках, и поэтому мечтали построить свою. Сегодня утром, когда им представили результат, они не поверили своим глазам!»

Najiba, которую строили четыре года, стала первым судном Feadship с дизайном Vitruvius Yachts. Корпус

и надстройка выполнены из алюминиевого сплава, а в качестве маршевых дизелей используются два MTU12V 2000 M72 мощностью по 1468 л.с., позволяющие развивать максимальную скорость 16 узлов. В крейсерском режиме на 12 узлах яхта имеет дальность плавания 4400 миль (запас топлива 90 т).

На борту для владельцев оборудованы две двухместные мастер-каюты; еще восемь человек можно разместить в четырех гостевых апартаментах. Другой особенностью является отсутствие центральной лестницы, которая на такой яхте препятствовала бы панорамному обзору. Еще у *Najiba* практически нет больших ровных поверхностей: даже потолки в жилых помещениях имеют погребь.



Najiba стала первым судном Feadship с дизайном Vitruvius Yachts

«Мы очень гордимся нашим вкладом в это невероятное 58-метровое судно, — говорит Хэнк де Врис, директор Feadship. — *Najiba* отличается очень красивой и сложной отделкой со множеством уникальных деталей. Ее владельцы — большие поклонники архитектуры и дизайна — стремились обеспечить комфортную среду обитания для своих семей в море и у причала. Им это, безусловно, удалось, и для нас было честью работать с ними!»



Nautilus в хрустале

Студия Winch Design и мануфактура Thomas Mercer представили новый плод сотрудничества — хронометр Nautilus, дизайн которого навеян самой природой. Хрустальная скульптура в форме спиральной раковины моллюска-наутилуса изготовлена в Чехии всемирно известными мастерами Crystal Caviar и весит 65 кг при габаритах 79 × 60 × 12 см. Изначально дизайнеры задумали сделать ее из ценных пород дерева, но в процессе поняли, что прозрачность безупречного стекла вкупе с естественным освещением придаст морскому хронометру визуальную легкость, и воплотили идею в жизнь. Глубокий ультрамариновый цвет раковины создает иллюзию, будто взгляд проникает в пучину океана, где скрыты бесценные сокровища. Nautilus не только показывает точное время, но также снабжен вечным календарем и отображает небесные координаты, фазы Луны и зодиакальный круг.



Изучение «Космоса»

За сорокалетнюю историю Heesen Yachts не раз подтверждала репутацию верфи, работающей на передовых рубежах технического прогресса и производящей уникальные суперяхты. Вот и сейчас, готовясь к строительству проекта Cosmos, который станет новым флагманом Heesen (80,7 м), компания проводит масштабные технические изыскания, с тем чтобы сделать судно максимально экономичным и совершенным. Церемония закладки киля пройдет только в мае, но уже много месяцев инженеры верфи занимаются изысканиями и тестами, чтобы обеспечить яхте заявленную максимальную скорость 30 узлов и низкий расход топлива на крейсерских 20 узлах.

В основе Cosmos лежит корпус из алюминиевого сплава с обводами Fast Displacement Hull Form (FDHF), в который будут помещены продвинутые пропульсивные установки. Проверка концепции и процесс тестирования состоят из нескольких стадий, когда изначальную конструкцию оптимизируют



с помощью методов вычислительной гидродинамики (CFD), проверяют масштабную модель в опытовом бассейне и после этого рассчитывают рули и винты. В этом процессе принимают участие не только инженеры Heesen, но также специалисты из Van Oossanen Naval Architects и Rolls-Royce.

Сложность конструирования 80-метрового алюминиевого быстроходного судна состоит в том, чтобы обеспечить корпусу достаточную жесткость. Heesen предложила и патентует красивое решение под названием Backbone (позвоночник), которое позволяет увеличить жесткость, не добавляя вес, а значит, сохранить динамические характеристики.

Испытания масштабной модели с Backbone (длина 3,7 м) прошли в бассейне Wolfson Unit Саутгемптона, причем данные по гидродинамике (сопротивлению, скорости и пр.) собирали как с буксируемой, так и с самоходной модели, что позволило измерить действующие на корпус изгибающие силы. Это очень

МГНОВЕНИЕ
ПРЕКРАСНОГО.
GENESIS G80



Полноприводные седаны

GENESIS.COM

Дженезис Джи80. Реклама.



GENESIS

ИСПОЛНЕН
ВДОХНОВЕНИЯ.

GENESIS G90



Полноприводные седаны

GENESIS.COM

Дженезис Джи90. Реклама.



GENESIS



● ● ●
Буксировочная консоль в опытном бассейне Саутгемптона

● ● ●
Винто-рулевой модуль Rolls-Royce Promas



● ● ●
Подготовка масштабной модели к тестам



важно для инженеров, так как дает возможность не просто построить судно в соответствии со стандартами регистра Ллойда, но и значительно превзойти их, обеспечив устойчивость конструкции к гораздо большим нагрузкам.

Использование FDHF и Backbone для такой крупной яхты потребовало немного увеличить киль и осадку, но у этого есть и преимущества: обводы в кормовой части таковы, что на винты поступает поток воды

Конструктивное решение Backbone позволило верфи увеличить жесткость корпуса, не добавляя вес

с оптимальными характеристиками, а это положительно сказывается на экономичности судна. Инженеры Rolls-Royce Hydrodynamic Research Centre с помощью проприетарного программного обеспечения рассчитали характеристики винтов, которые будут сопряжены с рулями в единых модулях Promas, и провели физические тесты модели (1:11) для подтверждения расчетов, а также для того, чтобы убедиться в отсутствии проблем, связанных с кавитацией. На судне будут установлены винты переменного шага: это даст ему возможность двигаться с минимальными потерями энергии на различных скоростных режимах.

«Проект Cosmos снова поднимает планку не только для Heesen, но для всего сегмента кастомных суперяхт из алюминиевого сплава, – говорит генеральный директор верфи Артур Брауэр. – Мы раздвигаем границы как в техническом плане, так и в плане динамических характеристик. Эта 80-метровая яхта сможет развивать 30 узлов и, что еще важнее, перемещаться в режиме 20+ узлов с умеренным расходом топлива».



БРАСЛЕТ
снабжен
тройной
застежкой
с кнопками
и системой
регуливки
длины

Прибавление в благородном семействе

В коллекции Overseas часовой мануфактуры Vacheron Constantin — пополнение. Посетителям часового салона в Швейцарии в этом году показали первый турбийон с запасом хода 80 ч. Часы с характерным шестигранным безелем заключены в корпус из нержавеющей стали, контуры которого одновременно сбалансированны и динамичны.

Помимо невероятно изящной ажурной каретки, выполненной в форме Мальтийского креста (эмблема мануфактуры), калибр 2160 толщиной всего 5,65 мм, состоящий из 188 деталей, оснащен периферийным ротором из 22-каратного золота, впервые представленным в прошлом году.

Сквозь прозрачную заднюю крышку корпуса видна работа механизма и колебания его баланса с размеренной частотой 2,5 Гц, а также исключительная традиционная отделка деталей — на обработку каждой требуется около 12 часов.

Циферблат новой модели с синим лаковым покрытием и сатинированным узором «солнечные лучи» дополнен центральными часовой и минутной стрелками и часовыми метками с покрытием Super-LumiNova. Турбийон с секундным счетчиком находится в положении «6 часов».

Часы Overseas можно носить с браслетом из стали, синим ремешком из кожи или каучука, благодаря чему легко создавать разные образы. Меняются ремешки легким движением руки.



DAR 90m / 295ft

BEST TECHNICAL ACHIEVEMENT 2019 D&I Awards

BEST NEW MOTORYACHT 80M+ Yachts International

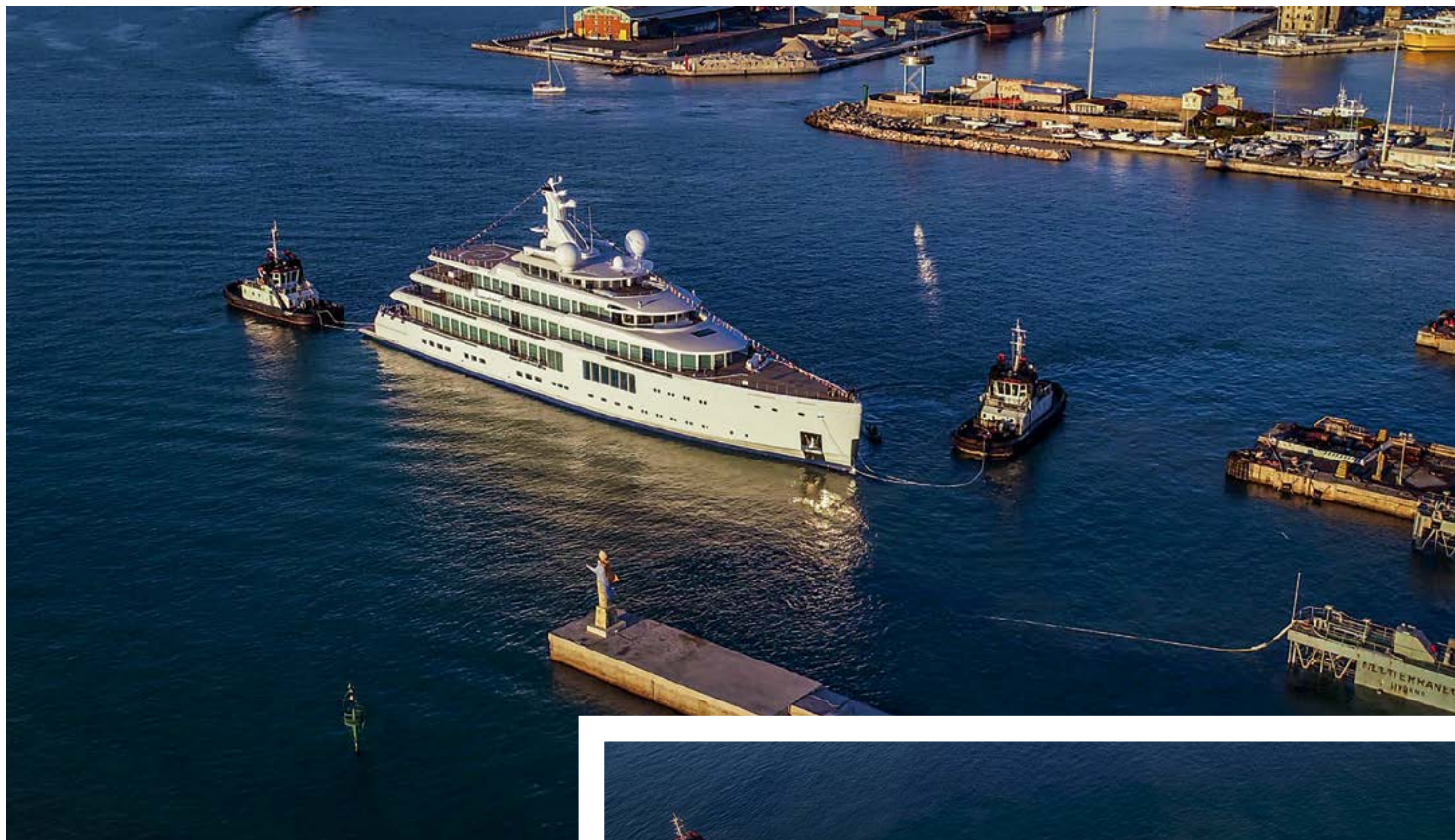
YACHT OF THE YEAR 2018 World Yacht Trophies

FINEST NEW SUPERYACHT 2018 Monaco Yacht Show

BEST EXTERIOR DESIGN 2018 Monaco Yacht Show

BUILT BY
oceAnco

www.builtbyOCEANCO.com



Benetti FB272

Итальянская верфь продолжает свой победный сезон спусков суперяхт длиной 100+ м, и в начале февраля, всего через два месяца после FB277, в Ливорно сошло на воду судно с проектным названием FB272. Эта стальная лодка с алюминиевой надстройкой построена в соответствии со стандартами Passenger Yacht Code, и ее весьма опытный в яхтенных делах заказчик принял непосредственное участие в разработке концепции, спецификаций, планировок и наружного дизайна.

При длине около 100 м (ширина 17 м) FB272 обладает вместимостью порядка 5000 рег. т и оборудована гибридной дизель-электрической пропульсивной системой с парой движителей Azipod (поворотные днищевые колонки, 2200 кВт). Энергию для электромоторов вырабатывают шесть генераторов мощностью по 1000 кВт, плюс азиподы соединены с двумя блоками батарей общим весом 35 т, которые были предложены и поставлены заказчиком для обеспечения движения судна с полным отсутствием шума и вибрации на протяжении 12 часов.

Еще до подписания контракта владелец провел много времени с Хьюго ван Виригенемом из конструкторского бюро Azure Naval Architects, а позже обсуждал внутреннюю отделку со специалистами студий Reymond Langton Design и Zaniz Interiors. Наружный дизайн был доработан уже после заключения договора с участием Джорджио Касетты, «придворного» дизайнера Benetti.

Чтобы убедиться в технической сложности шестипалубной FB272, достаточно сказать, что только



Построив три суперяхты длиной около 100 м, Benetti доказала, что может работать в этой нише

для продвинутой системы управления освещением Lutron на судне потребовалось проложить порядка 500 км кабеля, а общая площадь остекления достигает 800 кв. м, причем высота окон доходит до 3 м. Кроме того, здесь оборудована сертифицированная вертолетная площадка со станцией заправки и слива авиационного топлива. Также Benetti особенно отмечает тот факт, что на FB272 установлена одна из самых крупных систем кондиционирования для яхт такой длины общей производительностью около 3000 кВт.

Сейчас в Ливорно достраивается третья суперяхта 100+, которую Benetti также спустит в этом году.

ДОМА ПО ИНДИВИДУАЛЬНЫМ ПРОЕКТАМ И ЗАГОРОДНЫЕ КОМПЛЕКСЫ



Построив жизнь по своим принципам, нет смысла отступать от них при строительстве дома. Он должен быть уникальным и максимально точно отражать личность владельца. Компания HONKA строит дома по всему миру и является признанным профессиональным лидером. Это освобождает нас от стереотипов и позволяет гарантировать каждому клиенту индивидуальный подход и максимальное внимание к проекту на всех стадиях. Мы воплощаем идеи, не навязывая собственного мнения, предоставляя полную свободу для самовыражения. Строительство HONKA — это по-настоящему творческий процесс, в котором неповторимый внутренний мир человека обретает законченную архитектурную форму. Всегда.



www.honka.ru

ЛЕГЕНДАРНЫЕ ФИНСКИЕ ДОМА ПРЕМИУМ-КЛАССА

РОССА РАКЕННЕ СПб — эксклюзивный дистрибьютор
HONKA в России, Казахстане и Республике Беларусь



Твой дом, твоя мебель

Немецкая компания hülsta и дизайнер Мартин Баллендат представляют новую коллекцию мебели hülsta solid из массива. Изделия в ней отличаются актуальным дизайном, выверенной конструкцией и выполнены из натуральных материалов: древесины дуба, стали, керамики и стекла, — а обивка изготовлена из шерсти и натуральной кожи. В компании особое внимание уделяют экологии и следят за тем, чтобы древесина поступала только из контролируемых источников.

Все предметы мебели из новой коллекции можно

по-разному компоновать, обставляя дом или квартиру, ориентируясь на индивидуальные потребности и вкус хозяев. Для гостиной, наряду с удобными мягкими креслами и журнальными столиками, предусмотрен просторный диван. Для хранения вещей и размещения бытовой техники есть большой выбор витрин, шкафов и полок, созвучных по дизайну основным предметам обстановки.

Благодаря закругленным кантам hülsta solid гарантирует высокий уровень комфорта в спальне. Деревянные поверхности шкафа, банкетки, прикроватных тумбочек идеально сочетаются с обивкой изголовья кровати, выполненной из соединенных между собой маленьких квадратиков кожи, а также

со стеклянной столешницей приставного столика. Обеденная зона этой линейки характеризуется стульями с удобной формой спинок, а также столом с крестовидными ножками, за которым поместится довольно большая компания.

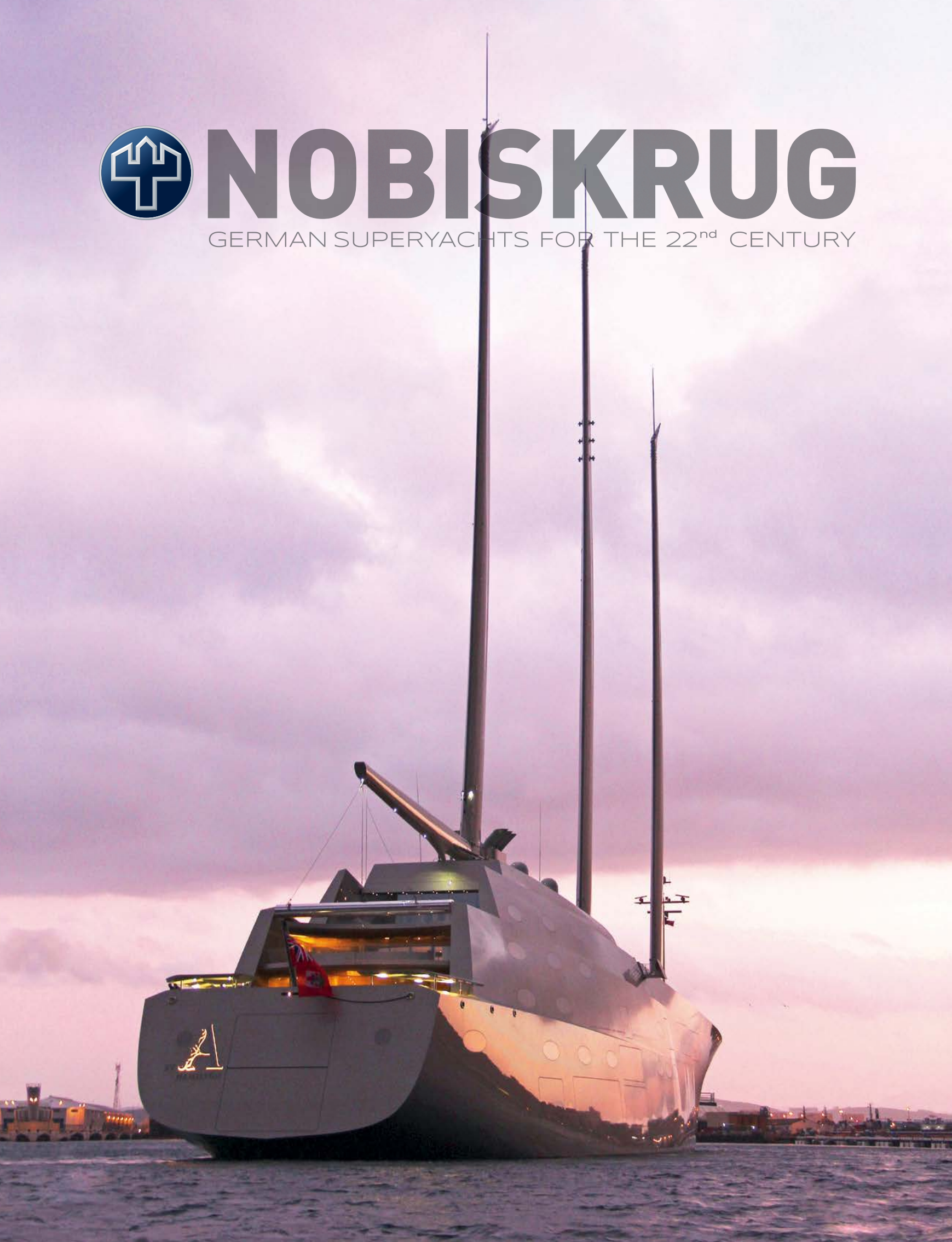
Выпустив за свою долгую историю (компания была основана в 1940 году как небольшое семейное предприятие) более 20 линеек предметов мебели, hülsta всегда предлагает оптимальные решения, сохраняя высочайшее качество ручной работы и проявляя бережное отношение к природным ресурсам.





NOBISKRUG

GERMAN SUPERYACHTS FOR THE 22nd CENTURY





Heesen Vida

В феврале верфь Heesen сообщила о начале этапа ввода в эксплуатацию систем и подготовке к испытаниям моторной яхты *Vida* (55 м, YN18455, Project Antares).

Vida — третий представитель успешной линейки 55-метровых стальных яхт с корпусом переходного режима FDHF (Fast Displacement Hull Form) и внушительным экстерьером от Фрэнка Лаупмана из Omega Architects. Ее отличают чистые линии профиля без лишних деталей и остекление надстройки от пола до потолка, благодаря которому интерьеры наполнены дневным светом.

Владелец — опытный яхтсмен из США — тесно сотрудничал с технической командой верфи над кастомизацией проекта. *Vida* имеет специфические особенности, связанные с выполнением функций плавбазы для флота рыболовных спортивных лодок владельца (заправка горючим, зарядка аккумуляторов), что позволит им находиться в море в течение нескольких суток.

Для создания интерьера *Vida* владелец привлек дизайн-бюро Be Design Associates (США), с которым ранее работал над проектами жилых зданий. Команда Be Design разработала интерьерные конструкции, предложенные Франческо Пашковски и Маргеритой Касприни, которые в море создают ощущение дома. Использование натуральных материалов отделки, теплой цветовой

палитры также способствует изысканной атмосфере комфорта.

Для Be Design это первая строящаяся яхта, поэтому специалисты бюро подошли к работе над проектом со свежим взглядом, тесно сотрудничая с инженерами верфи. Главным в работе команд Be Design и Heesen был выбор материалов и отделки, которые обладают экологичностью и долговечностью в условиях морской среды.

Двенадцать гостей смогут разместиться в пяти каютах на нижней палубе, а великолепная каюта владельца (80 кв. м) располагается в носовой части главной палубы. Кроме того, на гостей *Vida* сильное впечатление наверняка произведет потрясающая арка из оникса с подсветкой, украшающая главный салон.

При длине 55 м и валовой вместимости 740 рег. т *Vida* имеет максимальную скорость 16 узлов и экономичное потребление топлива, что обеспечивает существенную дальность плавания 4500 миль на скорости 13 узлов. Это стало возможным благодаря обводам корпуса FDHF, разработанным Van Oossanen Naval Architects.

Яхте *Vida* предстоят интенсивные ходовые испытания в Северном море, после чего (весной этого года) она будет передана владельцам. Ее официальный дебют состоится на выставке Monaco Yacht Show в сентябре, по завершении летнего сезона на Средиземном море.



Vida отправляется на ходовые испытания, после чего будет передана владельцам



YALIKAVAK

M A R I N A



Here,
It's all about
YOU...

- ◆ *Yachting*
- ◆ *Hotels*
- ◆ *Shopping*
- ◆ *SPA & Fitness*
- ◆ *Yoga*
- ◆ *Restaurants*
- ◆ *Yachting lessons*
- ◆ *Private beach*
- ◆ *Entertainment and night life*
- ◆ *Swimming pool*
- ◆ *Cross fit for kids*
- ◆ *Cafes*
- ◆ *Art galleries*
- ◆ *Activities*

Вселенная на руке

Не так давно мастера французского Дома Высокого ювелирного искусства Van Cleef & Arpels, в очередной раз вдохновившись сказочной красотой звездного неба, пополнили коллекцию часов Poetry of Time («Поэзия времени»). Точные измерители времени зачаровывают орбитальным движением небесных тел и сиянием звезд зодиакальных созвездий, танцем планет и звездопадами, демонстрируя на запястье магию космоса.

Над созданием линейки Poetic Astronomy («Поэтическая астрономия») трудились самые искусные часовщики и ювелиры, тщательно выверяя материалы и техники работы. Лейтмотив спекталя, который устраивают небесные тела на циферблате, — взаимодействие Солнца и Луны.

Сначала Van Cleef & Arpels показал публике модель Midnight Planétarium, а после представил ее женскую версию с запоминающимся дизайном и эксклюзивно разработанным для бренда механизмом с автоматическим заводом. На циферблате Lady Arpels Planétarium можно видеть Солнце и ближайшие к нему планеты: Меркурий, Венеру и Землю.

Последнюю сопровождает ее постоянный спутник — Луна. Каждое небесное тело движется со скоростью, соответствующей реальной. Так, Меркурий преодолевает полный круг циферблата за 88 дней, Венера — за 224, а Земля — за 365. Луна вращается вокруг Земли и делает полный оборот за 29,5 дня.

Впервые к теме астрологии ювелиры Van Cleef & Arpels обратились еще в 1950-е годы, представив зодиакальные медальоны. Теперь же знаки зодиака красуются на 12 циферблатах.

В подсветке мужских Midnight Zodiac Lumineux использован пьезоэффект. В специально разработанный для Van Cleef & Arpels модуль установлен керамический элемент, который после нажатия кнопки на корпусе поляризуется и позволяет вырабатывать электричество для 4–6 светодиодов на циферблате, подсвечивающих бусины с полупрозрачной эмалью. Эффект усиливают различные декоративные элементы. Глубину циферблату придают мерцание на синем фоне, игра света и тени. Драгоценные камни и эмали символизируют цвета стихий: зеленый — Земли, оранжевый — Огня, оттенки синего и лилового — Воздуха и Воды.

Успех мужских моделей Midnight Zodiac Lumineux, презентованных на Салоне Высокого часового искусства в 2018 году, подтолкнул к созданию новых женственных моделей Lady Arpels Zodiac Lumineux.

● ● ●
Время на циферблате показывает комета из золота с родиевым покрытием

● ● ●
Сияние звезд созвездий воссоздано благодаря эксклюзивному модулю «свет по запросу»



AMELS

since 1918



ВЫСОЧАЙШЕЕ ГОЛЛАНДСКОЕ КАЧЕСТВО — СПУСК НА ВОДУ БЫСТРЕЕ

Насладитесь лучшими моментами жизни с яхтой, созданной с учетом вашего стиля жизни. При этой доступной уже очень скоро, без долгого ожидания. За последнее десятилетие мы спустили на воду 40 яхт. Серия AMELS Limited Editions — это проверенный выбор.



AMELS 180 **МЕТРОВ**

› Спуск на воду через 33 месяца



AMELS 206 **62.4 МЕТРОВ**

› Доступна весной 2020 года



AMELS 242 **74 МЕТРОВ**

› Доступна летом 2020 года



AMELS 200 **60.1 МЕТРОВ**

› Доступна весной 2021 года



AMELS 220 **67.1 МЕТРОВ**

› Спуск на воду через 36 месяцев



AMELS 272 **83 МЕТРОВ**

› Спуск на воду через 36 месяцев



Фото Гийом Плиссон

OCEANCO Y716 DREAMBOAT

Новая 90-метровая суперяхта Y716 с кодовым названием DreAMBoat, спущенная на воду 13 февраля, стала 33-й лодкой, которую голландская верфь Oceanco построила за 33 года своего существования. Кроме того, в этом проекте впервые совместно работали такие «зубры» яхтенного дизайна, как Espen Øino International и Terence Disdale Design. Судно шириной 14,2 м и валовой вместимостью 2950 рег. т позволит разместить в роскошных апартаментах до 23 гостей, о нуждах которых позаботятся 33 члена экипажа. Помимо интенсивного панорамного остекления надстройки, характерной особенностью экстерьера DreAMBoat являются протяженные свесы верхних палуб со «срезанными», переходящими в релинг фальшбортами в корме, что придает яхте классический вид.

Практически все материалы, мебель и светильники, использованные в оформлении интерьера яхты, выполнены на заказ,

а дизайну присуща характерная для работ Теренса Дисдейла высокая детализация. Следуя правилу «лучшее – враг хорошего», Дисдейл насытил интерьеры уникальными поверхностями, природной древесиной, изделиями из полудрагоценных камней, пергаментом, натуральной кожей и перламутром. В итоге – шикарная отделка без перебора.

Как и полагается яхте таких габаритов, на главной палубе DreAMBoat присутствует крупный бассейн, который дополняет расположенное на частично закрытом

Повсюду на судне ощущается присутствие самых современных технологий

от солнца сандеке джакузи. Повсюду на судне ощущается присутствие самых современных технологий, будь то карбоновые кожухи «мачт» для навесов от солнца или комплексное серверное оборудование. В скором времени DreAMBoat пройдет все ходовые испытания, а до тех пор Oceanco не раскрывает ее технические характеристики, включая максимальную скорость. Известно только, что судно оборудовано двумя маршевыми дизелями MTU20V 4000 M73L мощностью 4828 л.с. В течение нескольких месяцев оно будет подготовлено для передачи владельцу к началу летнего яхтенного сезона. «Это был очень интенсивный проект с отличным глубоким взаимодействием между Oceanco, Эспеном Ойно и Теренсом Дисдейлом, – говорит представитель владельца Дэн Джексон. – У нас сложились прекрасные отношения, и мы готовы передать заказчику великолепную яхту».



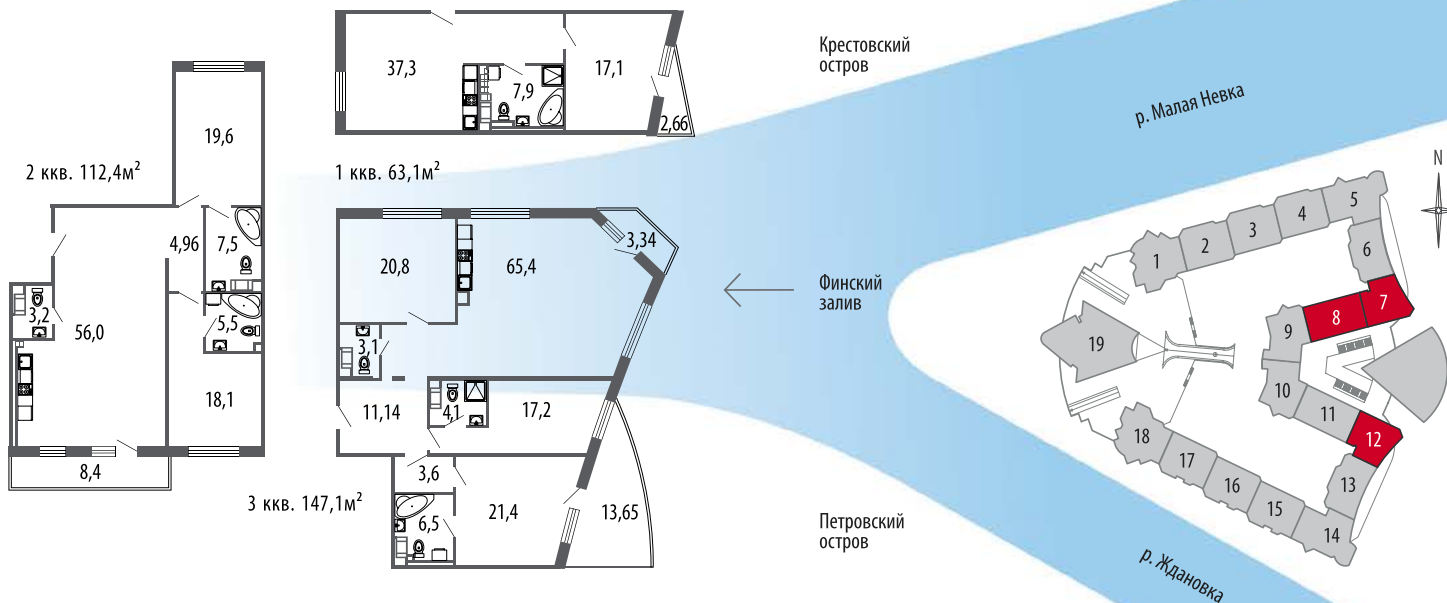
ГОТОВЫЙ ДОМ ЭЛИТ-КЛАССА

Санкт-Петербург, ул. Ждановская, д. 45, лит. А

🏊 Спортивная

Элитный жилой комплекс расположен в Петроградском районе в 7 минутах езды от Дворцовой площади. Проект для настоящих ценителей современной архитектуры, передовых инженерных решений, наивысшего уровня комфорта и приватности. Комплекс окружен водами рек Малой Невки и Ждановки с выходом в Финский залив. Уникальное местоположение с потрясающими видами на водную гладь и зелень парков, на башню «Газпром» и арену стадиона «Санкт-Петербург».

Отделка фасадов, закрытый двор и лобби от студии Филиппа Старка. Спортивный центр с бассейном и СПА, марина с яхт-клубом, видовые рестораны на прогулочных набережных — это неполный перечень преимуществ, доступных для жителей комплекса. Атмосфера уединения, свежести и чистоты завораживает и кажется невероятной для исторического центра мегаполиса. Дом введен в эксплуатацию и заселяется. Квартиры в собственность от инвестора ООО «БФА-Инвестиции».



КВАРТИРЫ
ОТ ИНВЕСТОРА

Офис продаж ЗАО «БФА-Девелопмент»:
Санкт-Петербург, ул. Восстания, д. 18

Подробная информация и право-
устанавливающие документы на bfa-d.ru

+7 812 210 1704 BFA-D.RU

Цветная революция

В этом году исполняется 15 лет со дня рождения модного дома Raschini, своим именем обязанного легенде о неаполитанском портном Антонио Раскини, секреты ремесла которого передаются на юге Италии от мастера к мастеру вот уже более века. Индивидуальный подход к каждому клиенту, итальянское качество, большая доля ручного труда, неповторимый почерк в работе с мельчайшими деталями — все это привлекает к марке преданных поклонников, среди которых актеры, музыканты, представители бизнес-элиты. Модный дом регулярно выступает партнером различных деловых, культурных и спортивных мероприятий; в числе последних — недавно прошедшая парусная регата PROyachting Cup.

Открыв первый в России мужской бутик Raschini Uomo в 2004 году, модельеры Raschini совершили настоящую революцию: убедили российских мужчин, что наряду с традиционными черным и серым, в их гардеробе просто обязаны появиться розовый, салатовый, бордовый, изумрудный и другие яркие цвета. И с тех пор они предлагают своим клиентам (в том числе женщинам в бутиках Raschini Donna) одежду, обувь и аксессуары исключительного кроя и высочайшего качества.



•••

В бутиках Raschini можно полностью подобрать образ без утомительного многочасового шопинга

В этом году модный дом Raschini празднует свое 15-летие

В весенне-летнем сезоне Raschini порадует сильную половину человечества как комфортной классикой, которой дизайнеры дома верны не один год, так и оригинальными принтами и сочетаниями. Основные цвета нынешней коллекции — зеленый, коричневый, оранжевый, фирменный бордо, «новый черный» (синий разных оттенков и степени насыщенности), голубой, серый и бежевый, а также брутальный хаки.

Настоящими бестселлерами обещают стать куртки-ветровки с крокодиловыми вставками, а также легчайшие и стильные шелковые летние плащи. В качестве альтернативы можно подобрать куртку из кашемира и шелка, замши, хлопка или льна.

Брюки casual в самых жизнерадостных цветах — от аквамарина до фирменного бордового — освежат гардероб, а дополнят его классические и более свободные брюки из тонкой шерсти и льна. Богатая цветовая палитра сорочек и поло напомнит о том, что лето не за горами.

Ну и, конечно, аксессуарная линейка этого бренда всегда поражает многообразием: дорожные сумки, рюкзаки, кофры и визитницы, ремни на все случаи жизни и к любому образу.

Антонио Раскини остался бы доволен!

•••

Психологи утверждают, что розовый цвет выбирают оптимисты



ВСЁ, ЧТО ВАМ НУЖНО

The Manhattan 52



Sunseeker Russia | +7 (495) 25-88-700

Royal Yacht Club

Ленинградское шоссе, 39с7

Москва

sales@sunseeker-russia.com



Russia

SEEK MORE



Azimut S10

Еще на осенней выставке в Каннах Azimut Yachts анонсировала две яхты, которые будут выпущены в честь 50-летия верфи, отмечаемого в этом году. Обе новинки: Grand Magellano 25 Metri и Azimut S10 — станут флагманами в своих линейках и ознаменуют новый подход верфи к дизайну. И если о Grand Magellano пока известно немного, то по Azimut S10 уже появились подробности.

S10 станет самой крупной моделью линейки S — яхт, сочетающих в конструкции и флайбридж, и открывающийся над салоном хардтоп. Дизайн новинки — плод сотрудничества верфи с Альберто Манчини, который создал внешний облик этой спортивной 28-метровой яхты, опираясь на идеи аэрокосмической и автомобильной индустрий. Результатом стали очень «джентльменская» внешность и большие возможности для прямого контакта с морем и отдыха на открытом воздухе.

Центральный аспект дизайна S10 — роскошный «пляжный клуб» на уровне воды с огромным гаражом, который вмещает

тендер, гидроцикл и пару персональных буксировщиков Seabob. Кормовой кокпит с прямым доступом в «пляжный клуб» разделен на лаунж-зону и свободную кормовую террасу, где можно, к примеру, расставить шезлонги. Третья открытая площадка — носовая палуба. Выполненная в два уровня, с лежаком для загорания в центре и диванами со столиками по бортам, она открывает лучший вид на море с борта этой яхты.

Концепция интерьера S10, разработанная Франческо Гуида, подразумевает использование похожих материалов и цветов как на открытых палубах, так и в помещениях, что позволяет стирать границы между пространством внутри яхты и окружающей средой. При этом, когда нужна приватность, есть возможность изолировать отдельные зоны яхты. Например, в салоне с необычной асимметричной планировкой предусмотрена сдвижная стеклянная перегородка между столовой в кормовой части и гостиной — в центральной. Также отделяются пост управления и кокпит.

При необходимости все эти зоны можно объединить в огромное пространство от транца до лобового стекла.

На нижней палубе — четыре каюты и столько же ванных комнат. Мастер-апартаменты с отдельной гардеробной занимают всю ширину корпуса на миделе (более 6 м); VIP-каюта с диагональным расположением кровати находится в носовой части, а еще две гостевые с трансформируемыми спальными местами — по бортам. В корме — отсек экипажа на 3–4 человека и камбуз с обеденной зоной команды.

Для облегчения конструкции корпус выполнен из стеклопластика с применением карбона (как у всех моделей высокотехнологичной S-линейки), обладает отличными гидро- и аэродинамическими характеристиками. С парой MTU по 2600 л.с. он может развивать скорость до 35 узлов.

Первый Azimut S10 сейчас находится в стадии завершения постройки, а мировая премьера этой яхты состоится в сентябре на Cannes Yachting Festival.



PORTO MONTENEGRO
A life less ordinary

ИДЕАЛЬНЫЙ ПОРТ ПРИПИСКИ

450 ПРИЧАЛОВ ДЛЯ ЯХТ ДЛИНОЙ ОТ 12 ДО 250 М
МАРИНА С ПОЛНЫМ КОМПЛЕКСОМ УСЛУГ

- Краткосрочная и долгосрочная аренда причалов (сроком до 30 лет)
- Бесплатная круглосуточная служба поддержки яхт
- Центр обслуживания и ремонта яхт
- Преимущества расположения вне зоны применения налогового режима ЕС
- 7 % НДС на услуги в сфере яхтинга
- Беспшлинное и не облагаемое налоговым сбором топливо
- Более 200 солнечных дней в году
- Клуб для членов экипажа, предлагающий бесплатное проживание в шале на горнолыжном курорте, еженедельную программу развлечений и различные скидки
- Яхт-клуб с 64-метровым бассейном, спортивными объектами и всем необходимым для парусного спорта
- Поселок яхтсменов с круглогодичной программой развлечений и мероприятий
- Расположение в центре акватории Адриатического моря, в Которском заливе, объекте Всемирного наследия ЮНЕСКО
- Расположение в непосредственной близости от трех международных аэропортов

**ПРЕДСТОЯЩЕЕ ОТКРЫТИЕ ЦЕНТРА РЕМОНТА И ПЕРЕОБОРУДОВАНИЯ
СУПЕРЪЯХТ СОВМЕСТНО С КОМПАНИЕЙ DAMEN**

ЗИМА 2019/2020 ГГ.

+382 32 661 059 // BERTHS@PORTOMONTENEGRO.COM // WWW.PORTOMONTENEGRO.COM



•••
В оформлении корпуса Submersible Luna Rossa использована парусина



•••
На задней крышке часов выгравированы логотип команды Luna Rossa и фирменная символика Кубка «Америки»

Часы для Кубка «Америки»

Часовая мануфактура Panerai представила новую модель Submersible Luna Rossa, посвященную итальянской команде Luna Rossa, которая бросит вызов действующему победителю Кубка «Америки» — одной из самых престижных в мире парусных регат.

Часы сохраняют водонепроницаемость на глубине до 300 м (30 бар). Их корпус выполнен из инновационного материала Carbotech, основу которого составляет углеводородное волокно. Благодаря своей легкости, устойчивости к внешним воздействиям и коррозии Carbotech использовался для изготовления корпуса яхты AC75, изображение которой выгравировано на титановой задней крышке часов вместе с логотипом команды Luna Rossa и фирменной символикой America's Cup.

Luna Rossa поборется за победу в 36-й регате America's Cup

Соглашение, подписанное генеральным директором Panerai Жаном-Марком Понтруэ и Патрицио Бертелли, президентом Luna Rossa и генеральным директором Prada Group (один из титульных спонсоров команды), предусматривает, что Panerai также получит статус официального спонсора Luna Rossa. В этой связи часовая дом в скором времени представит линейку часов, вдохновленную технологиями и материалами, применяемыми при конструировании гоночных яхт Кубка «Америки».

Новые часы Panerai Luna Rossa Challenger обещают стать идеальными для морских путешествий. Их будут носить члены парусной команды Luna Rossa во главе с Массимилиано Сиреной (Максом), который уже дважды выигрывал Кубок «Америки», а также многие энтузиасты парусного спорта, с нетерпением ожидающие старта мировой серии регат.

Финалу Кубка, который состоится в Новой Зеландии в 2021 году, будут предшествовать предварительные этапы соревнования, первый из которых пройдет в 2019 году в Кальяри (Сардиния), где находится штаб-квартира команды Luna Rossa.

YOUR YACHT,
YOUR WORLD

ВАША ЯХТА -
ВАШ СТИЛЬ ЖИЗНИ



77M | DELIVERED 2018

turquoiseyachts.com

TURQUOISE
YACHTS

ISTANBUL | MONACO | FT LAUDERDALE



Van der Valk Jangada 2

Голландская верфь Van der Valk в настоящее время ведет строительство 32-метровой яхты *Jangada 2*, которая станет самой крупной лодкой в модельной линейке Raised Pilothouse. Этот заказ поступил им в конце 2017 года от лояльного бренду клиента, и теперь, за три месяца до передачи *Jangada 2* владельцу, верфь может раскрыть некоторые детали проекта. Над дизайном новаторского судна работали Ник Топ и Гвидо де Грут, которые по просьбе заказчика наделили его рядом специфических кастомных элементов и отделкой интерьеров в стиле минимализма.

«Мне очень понравилось работать над этим проектом с опытным владельцем и создавать весьма практичные планировки, соответствующие его пожеланиям, — говорит Гвидо де Грут. — Например, ванная комната VIP-каюты на главной палубе может быть изолирована от спальни и открыта для гостей, чтобы они принимали там душ после купания, не заходя в саму каюту.

Экипаж на этой яхте будет больше, чем на прежних лодках, поэтому вместе с капитаном мы уделили особое внимание его размещению. Также немало сил было потрачено на оптимизацию полезного пространства под ходовой рубкой и создание просторного камбуза».

Корпус *Jangada 2* оснащен носовым бульбом, подводным «крылом» Hull Vane (разработка Van Oossanen Naval Architects) и гироскопическим успокоителем качки Veem 145. Два дизельных MTU мощностью по 1947 л.с. разгоняют судно до 23 узлов, крейсерская скорость составит 18 узлов.

Помимо высокого качества и сдачи судов в срок, одна из главных причин высокого процента повторных клиентов — получение ими огромного удовольствия от эксплуатации яхт и желание расширить этот опыт. Так, заказчик *Jangada 2* посетил несколько других верфей, но ни одна не смогла предложить ему такого же индивидуального решения в рамках бюджета.

LA CORNUE



Поставщик французских кухонь ручной работы с 1908 года

Галерея кухни La Cornue

Москва, ул. Б. Дорогомиловская, 11/1
тел. +7 (499) 240-34-84, +7 (903) 960-69-01
galerie@lacornue.ru, www.lacornue.com



•••

Участники прошлых кулинарных баттлов признаются, что самое трудное — уложиться в отведенное время

•••

Членов жюри не так-то просто удивить!

•••

Князь Альбер II поздравляет победителя прошлого года Пабло Альбуэрне, шеф-повара яхты *Tales* (верфь Turquoise)

Битва на ножках

18 апреля состоится Superyacht Chef Competition — ежегодное мероприятие, которое организует компания Bluewater Yachting, специализирующаяся на продаже, чартере и менеджменте яхт.

В этот день «борт» всемирно известного яхт-клуба Монако превратится в площадку для фантастического кулинарного поединка, в котором примут участие 12 профессиональных шеф-поваров суперяхт. Соревнования традиционно проходят под патронатом князя Альбера II.

Участникам предстоит пройти четыре раунда. Каждый повар получит «секретный» пакет с продуктами и за 30 минут должен будет приготовить такое блюдо, которое сможет покориť искушенных членов жюри — прославленных шеф-поваров наших дней.

Три лучших кандидата попадут в финал, где им предложат уже два набора ингредиентов: для приготовления основного блюда и десерта (за 45 минут).

Наблюдать работу кулинарных гениев — истинное удовольствие, и если вам доведется оказаться в это время в княжестве, обязательно наведаетесь в яхт-клуб.

IF YOU CAN DREAM IT, WE CAN DO IT.

ELSEA 50 M

CCN *Fuoriserie*

DREAM ABOUT A WORK OF HEART. WE LAUNCH IT.

 **CCN**
CERRI CANTIERI NAVALI

Baglietto 40M RPH

Верфь Baglietto представила дизайн новой 40-метровой яхты с приподнятой ходовой рубкой (RPH), которая будет построена к 2020 году для заказчика из США. Судно получит новую кастомную техническую платформу, а его экстерьер, созданный Горацио Боццо, отражает спортивный характер владельца. Для оформления интерьеров верфь привлекла весьма востребованного в Италии яхтенного дизайнера Акиле Сальвани.

«Мы гордимся этим полностью кастомным проектом, — говорит Микеле Гавино, генеральный директор Baglietto. — Он стал еще одним шагом к достижению совершенства, что является главной целью всех наших усилий, и снова продемонстрировал стремление верфи к техническим инновациям и развитию наших возможностей по конструированию яхт».

Недавно классификационное общество RINA присвоило Baglietto сертификат качества ISO 9001:2015, который дополнительно свидетельствует о том, что мастерство этой итальянской верфи признано по всему миру. Современные полностью обновленные производственные мощности Baglietto позволяют компании ежегодно спускать на воду 3–4 суперяхты, и сейчас на заводе в Ла Специи строятся пять корпусов. Среди них 43-метровая Fast Line HT; яхта длиной 55 м с дизайном Франческо Пашковски, 54-метровое судно и лодка, о которой сказано выше. Наконец, пятая яхта — третий корпус модели T-Line 48 — была заложена на собственные средства верфи и будет готова в следующем году.

TOGAS

HOUSE OF TEXTILES

EST. 1926

ТЕКСТИЛЬ ПО ИНДИВИДУАЛЬНОМУ ЗАКАЗУ ДЛЯ ЯХТ

TOGAS.COM ■ 8 800 555 87 88

Новая классика

На Международном салоне высокого часового искусства в Женеве SIHH 2019, где производители традиционно презентуют лучшие образцы своего мастерства, одна из старейших швейцарских часовых мануфактур Girard-Perregaux показала новые оригинальные модели из легендарной коллекции Laureato.

Часы имеют три исполнения: Laureato Absolute, Laureato Absolute Chronograph и Laureato Absolute WW.TC, — выполнены из титана с черным PVD-покрытием, дополнены новым интегрированным каучуковым ремешком с синей прострочкой и водонепроницаемы до глубины 300 м. За счет корпуса диаметром 44 мм на руке они смотрятся более внушительно, при этом имеют меньший вес.

Все модели 2019 года, в которые мануфактура внедрила инновационные материалы и оригинальные осложнения, объединены темой «Earth to Sky». Ставшие более стильными и модными, они оснащены циферблатом с гильоше «Солнечные лучи», цвет которого от темно-синего в центре (небо) плавно переходит в насыщенный черный (ночь) по периферии. Белый безель с люминесцентными отметками подчеркивает глубину черных матовых делений.



•••
Сапфировое стекло имеет антибликовое покрытие

Часовая мануфактура Girard-Perregaux возродила свою легендарную коллекцию Laureato в 2017 году

Трехстрелочная модель Laureato Absolute с указателем даты имеет яркий акцент в виде красной секундной стрелки, выступающей символом силы и энергии.

Laureato Absolute Chronograph отражают спортивный дух серии. Кнопки хронографа новой формы стали еще более угловатыми: их изогнутые поверхности с синей окантовкой улучшают эргономику.

И, наконец, Laureato Absolute WW.TC имеет одно из самых популярных у Girard-Perregaux осложнений — актуальную функцию всемирного времени WW.TC. В изделиях коллекции Laureato внимательное отношение к деталям дизайна не обесценивает лежащую в основе уникальных часов механику, и, создавая Laureato Absolute, часовая мануфактура Girard-Perregaux остается верна этим принципам.

•••
Задняя крышка, завинчивающаяся на шести винтах, имеет гравировку логотипа Laureato Absolute



REMADE IN ITALY

HIGH-END REFIT & REPAIR SOLUTIONS



AMICO & CO

amicoshipyard.com



Sunseeker 8X

На январском boot Düsseldorf 2019 британская верфь Sunseeker International представила свой новый проект Sunseeker 8X. Эта модель, которая будет спущена на воду в 2020 году, положит начало новому поколению яхт Sunseeker.

8X будет серьезно отличаться от яхт существующего модельного ряда Sunseeker, выделяясь дизайном, более свойственным крупным суперяхтам. В частности, на борту будет реализована новая концепция «пляжного клуба», вчетверо более просторного, чем традиционная купальная платформа в корме. Помимо обилия пространства для пляжного отдыха с баром, барбекю и тропическим душем, здесь предусмотрен большой гараж, вмещающий тендер Williams 460 SportJet, гидроцикл и несколько персональных буксировщиков Seabob, а кран для спуска водных «игрушек» интегрирован в кормовой комингс.

Ключевая особенность внешнего дизайна – обилие открытого пространства на палубах. В кокпите стеклянное кормовое ограждение дополнено электроприводными жалюзи – на те случаи, когда необходимо обеспечить приватность. Здесь предусмотрен еще один

бар (с холодильником, льдогенератором, раковиной и сервировочной поверхностью), а диваны и сиденья можно трансформировать по желанию, превращая эту зону в автономное пространство для отдыха и развлечений на воздухе.

Еще одна открытая зона отдыха разместится на носовой палубе: ее необычная планировка предусматривает диваны со столиками у лобового стекла и по бортам, а в центре – масштабный лежак для загорания. Система съемных тентов на стойках позволяет затенить эту зону полностью или частично. Но самое интересное – 140-дюймовый экран с лазерным проектором и аудиосистемой объемного звучания: настоящий кинотеатр под открытым небом, до сих пор не встречавшийся на яхтах в диапазоне 80–90 футов.

Наконец, еще одна открытая зона отдыха – флайбридж, оснащенный легким карбоновым хардтопом, барной стойкой, столовой и – опционально – джакузи. Его открытая компоновка позволяет свободное планирование пространства в соответствии с пожеланиями заказчика.

Открытая планировка применена и для интерьерных пространств. Салон формата пентхауса (8,8 м в длину и 5,6 м

в ширину) предусматривает модульную трансформируемую мебель и остекление от пола до потолка, которое по левому борту еще и открывается. А пост управления с отдельными выходами на палубу по желанию дополняется верхним световым люком площадью 3,7 кв. м. Кроме того, здесь можно предусмотреть дневной санузел, что редкость на яхтах такой длины.

На нижней палубе четыре каюты. Мастер-апартаменты во всю ширину корпуса могут похвастаться бортовыми иллюминаторами площадью 2,5 кв. м и гардеробными «для него» и «для нее». В носовой части яхты – VIP-каюта с отдельным входом, а две гостевые оснащены трансформируемыми спальными местами. Для использования яхты в чартере предусмотрена версия с пятой каютой. А для некоторых рынков может быть интересным вариант с размещенной на нижней палубе кухней с прямым доступом в отсек экипажа (4–5 человек).

По сообщению Sunseeker International, для отделки разработаны новая концепция дизайна и коллекция роскошных материалов. Ждем дальнейших подробностей, в первую очередь – технических.



СТОЯНКА В ВОДЕ
6 МЕСЯЦЕВ –
1 МЕСЯЦ В ПОДАРОК

СТОЯНКА В ВОДЕ
1 ГОД –
3 МЕСЯЦА
В ПОДАРОК

СТОЯНКА В ВОДЕ
2 ГОДА –
6 МЕСЯЦЕВ
В ПОДАРОК



СТОЯНКА В ВОДЕ
С КОНТРАКТОМ НА ГОД
СО СКИДКОЙ
40%

СТОЯНКА В ВОДЕ
НА КОРОТКИЙ СРОК
СО СКИДКОЙ
25%

СТОЯНКА В ВОДЕ
3 ГОДА –
9 МЕСЯЦЕВ В ПОДАРОК

Данное акционное предложение действует до 31 декабря 2018 г.



9 €/m² ПОДЪЕМ-СПУСК

краном 700 тонн

3 МЕСЯЦА СТОЯНКА НА СУШЕ
БЕСПЛАТНО

Yakuplu Marmara Mh. Ulusum Cad. No:28 Beylikdüzü
Стамбул, Турция | N 40°57'46" E 28°39'49"
Tel: +90 212 850 22 00
marina@westistanbulmarina.com
www.westistanbulmarina.com

westistanbul westistanbul_marina



PORT OF ENTRY



West Istanbul Marina – первая и единственная
марина-гавань в Стамбуле с таможенным
пунктом «MARMARA PORT OF ENTRY» на своей
территории. Оформление входа в страну
стало быстрее и удобнее.



Альпийский транзит

Миниатюрность Европы позволяет на границе Италии и Швейцарии даже в мини-отпуске опробовать всё или почти всё. Например, отдав дань шопингу в весеннем Милане, часовым перелетом или четырехчасовым автотурне перебраться в спокойный (только на первый взгляд: в городе всегда что-то происходит) Цюрих. Вечер в стиле Мишлен — и вперед, в горы, воспользовавшись представительским трансфером Waldhaus Flims Alpine Grand Hotel & Spa. При проживании от пяти ночей он будет подарком от отеля.

1800 м над уровнем моря по максимуму используются уютным Флимсом, словно сошедшим с рекламы швейцарского молочного шоколада. Диапазон горнолыжных

трасс всех цветов дополняет серьезный променада кантри-ски, захватывающий дух санный спуск, прогулки на снегоступах и честный пухляк фрирайда. Сам градообразующий легендарный 140-летний отель после глобальной реновации не утратил шика аутентичного ар-деко: его удачно дополнила американская классика. 3000 кв. м спа — от термального бассейна под открытым небом до земляной сауны и купелей — отлично идут до, после или вместо покорения вершин. Входящий в Leading Hotels of the World отель располагает собственным парком и живописными виллами. Fine dining в ресторане Ероса, фондю в Il Tschaler и бар с говорящим названием Summit ждут гостей. То есть вас.

911: с крышей и без

В Лос-Анджелесе состоялась мировая премьера восьмого поколения легендарной модели Porsche 911. Неподвластный времени и в то же время сверхсовременный 911-й сохранил узнаваемые черты дизайна бренда, став при этом еще более мускулистым и стильным.

Модель представлена модификациями купе Carrera S (задний привод) и Carrera 4S (полный привод), а также Cabriolet S и 4S (в этом кузове Porsche 911 показали публике шесть недельми позже купе). Спортивный кабриолет обладает всеми инновационными особенностями купе, а также рядом специальных

высокотехнологичных решений для кабриолетов, например новым гидравлическим механизмом, позволяющим еще легче и быстрее открывать и закрывать крышу.

Максимальная скорость заднеприводной версии составляет 308 км/ч, а расход топлива — 8,9 л/100 км. Carrera 4S потребляет чуть больше (9 л) и разгоняется до 306 км/ч.

Характерно, что компания Porsche первой в мире предложила в базовой комплектации режим Wet для движения по мокрой дороге. Автомобиль также оснащен системой

предупреждения о столкновении с функцией экстренного торможения.

Полностью обновленный салон, получивший 10,9-дюймовый сенсорный дисплей, определяют четкие и прямые линии передней панели с утопленными в нее приборами. При ее создании дизайнеры черпали вдохновение в моделях 911 родом из 70-х годов прошлого века.

Одним словом, автомобиль нового поколения стал еще комфортабельнее и безопаснее.



YACHT SUPPORT

Built by DAMEN



ЗАЧЕМ ОГРАНИЧИВАТЬ СВОЙ ОПЫТ В МИРЕ СУПЕРЪЯХТ?

Хотите использовать каждый момент вашего времени на море по максимуму? DAMEN Yacht Support — лучший помощник в этом. Наши знаменитые суда поддержки — мировые лидеры в индустрии суперяхт. Вы можете разместить на борту все водные игрушки, большие тендеры и водные лимузины, вертолеты и подводные лодки, дополнительный персонал и членов команды, оборудование и продовольственные запасы, которые вам необходимы. Это самый разумный способ расширить ваши яхтенные горизонты или создать отдельную яхту для приключений.



YACHT SUPPORT 4508

› Доступна в сентябре 2019 года



YACHT SUPPORT 6511

› Цена и срок спуска на воду по запросу



YACHT SUPPORT 7412

› Цена и срок спуска на воду по запросу



YACHT SUPPORT 5009

› Доступна весной 2020 года



YACHT SUPPORT 6911

› Спуск на воду через 26 месяцев

DAMEN

yacht-support.nl / +31 118-485 002



Bering 70

В конце января верфь Bering Yachts (США) спустила на воду свою новую модель Bering 70 — первую в линейке Coastal. Корпус 21-метровой моторной яхты изготовлен из стали, а надстройка, флайбридж и хардтоп выполнены из стеклопластика. Пропорции и обводы корпуса обеспечивают исключительно низкое сопротивление, экономичность и непревзойденный комфорт во всем диапазоне скоростей.

Малая осадка (1,3 м) и небольшое водоизмещение (70 т) позволяют Bering 70 не только пересекать океан на более высоких, в сравнении с другими моделями Bering, скоростях, но и совершать плавания в акваториях с небольшими глубинами, например в водах Карибского бассейна и среди многочисленных островов Адриатики.



Новинка отличается обилием открытого палубного пространства, просторным флайбриджем (35 кв. м), зоной барбекю и представляет собой отличное место для отдыха и вечеринок, а вместительный и свободный кокпит станет излюбленным местом для трапезы на воздухе и приема гостей.

Экстерьер и интерьеры отражают минималистичную и современную эстетику дизайна, выражающуюся в использовании нетрадиционных пород дерева, тканей и других материалов для изготовления столешниц, потолочных панелей и напольных покрытий.

Одним словом, если вы цените домашний уют и в то же время можете позволить себе продолжительные морские путешествия, Bering 70 — отличное решение этой задачи со всеми известными.



Для новой модели характерны просторная палуба, вместительный кокпит и минимализм в дизайне

can-am



на правах рекламы

**ДЛЯ ТЕХ,
КТО ПРИВЫК ИДТИ ПОЛНЫМ ХОДОМ**

Мотовездеход Can-Am Maverick Trail

brp.ru

can-am



на правах рекламы

ДЛЯ ТЕХ, КТО НЕ ПРИВЫК ДРЕЙФОВАТЬ

Спортивный мотовездеход Can-Am Maverick X rs TURBO* R

brp.ru

* турбо

Кавказская эклектика

Ресторан «Баран-Рапан» в городе Сочи с авторской эклектичной кухней непрестанно развивается, с каждым годом покоряя сердца все большего числа гостей.

Уже не первый год он заслуженно получает награды в гастрономической индустрии. Так, в конце 2018 года «Баран-Рапан» удостоился премии Where To Eat South как лучший ресторан на юге России, несмотря на серьезную конкуренцию: на премию номинировались заведения всего черноморского побережья, Краснодара и Ростова-на-Дону.

Соответствуя своему названию, ресторан вобрал в себя культурные и гастрономические традиции Северного Кавказа. В меню мясо животных и травы, выращенные в горных районах («Баран»), а также черноморская рыба и разнообразие морепродуктов («Рапан»). На богатой винной карте заведения каждый раз можно делать новые «географические открытия». Музыкальная политика ориентирована на живые выступления исполнителей салонной музыки в стиле джаз, соул и рок. Здесь также проходят презентации и вечеринки компаний с мировыми именами.



•••

На создание интерьера дизайнера вдохновили горы и море

•••

Филе индейки с фермерской морковью и соусом порто



Зима под парусом

В начале ноября компания PROyachting открыла четвертый сезон зимней серии регат Sochi Winter Cup на курорте «Имеретинский» в Сочи. Идея регаты, первые гонки которой состоялись в 2015 году, — доступные тренировки и соревнования в межсезонье без выезда за границу. Регата рассчитана на длинный уик-энд с пятницы по воскресенье и проходит в следующем формате: тренировочный день, два гоночных дня с теоретическими занятиями, а также вечерние мероприятия.

С 1 по 3 февраля, пока мы готовили очередной выпуск журнала, при поддержке МВУ прошел четвертый этап серии, в котором приняло участие 12 команд. Для кого-то это был первый морской опыт. Стояла по-весеннему теплая погода, а вот ветер слегка подвел: в субботу он дул с северо-запада со скоростью 3–4 м/с, и его хватило на три гонки, после чего он стал скисать. Тем не менее флот отгонял семь гонок, а на следующий день при «заходистом» ветре — только пять.

Победителем регаты стала команда Maik' Loriss (рулевой Павел Агафонов), второй сезон участвующая в серии и обошедшая более опытных соперников. В планах — борьба за медали в общем зачете.

Команда Self (рулевой Ирек Тенишев) оказалась на втором месте, а третье завоевал лидер общего зачета экипаж Old Boys (рулевой Алим Бербеков).

Впереди еще два этапа: 1–4 марта и 5–7 апреля.

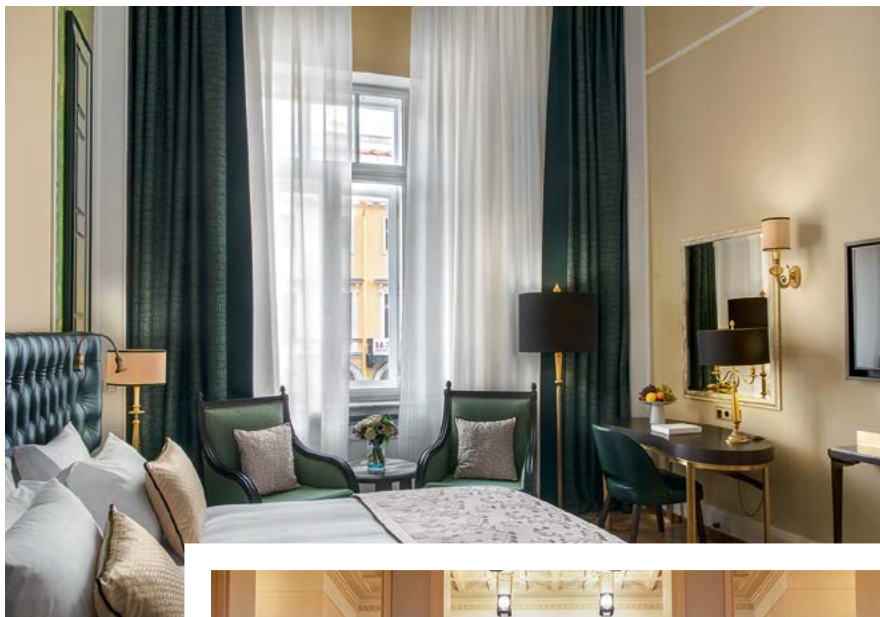


Deluxe — значит роскошный

Легендарный Belmond Grand Hotel Europe в историческом сердце Петербурга завершил обновление всех 114 номеров категории Deluxe, расположенных с первого по четвертый этаж и наиболее востребованных в любой сезон.

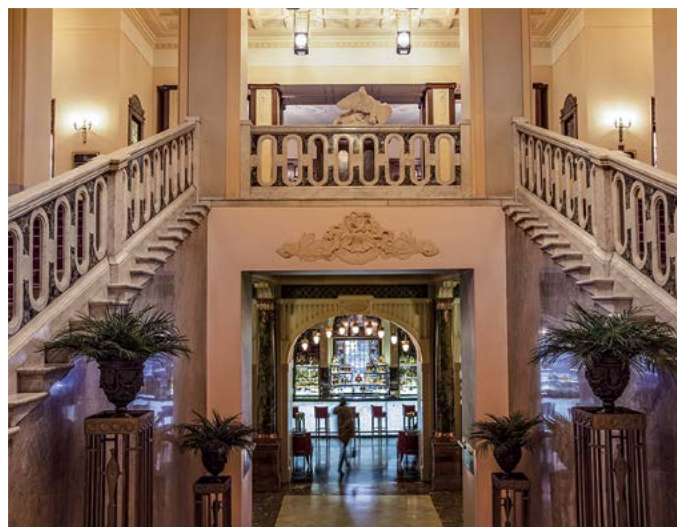
Номера простираются вдоль всего 180-метрового фасада отеля по Михайловской улице, который спланировал еще Карло Росси в первой трети XIX века; их площадь варьируется от 30 до 37 кв. м, высота потолков достигает 4,3 м. А из окон помещений, выходящих на площадь Искусств, открывается чудный вид на храм Спаса на Крови — один из красивейших в Северной столице.

Проект обновленного номерного фонда разработали специалисты лондонского дизайн-бюро Robert Angell Design International (именно они проводили реставрацию бального зала «Крыша», проявив при этом большое уважение к историческому наследию отеля). Новые номера выдержаны в спокойной зелено-пастельной гамме, настраивающей на отдых. Современное звучание интерьеру придала лаконичная и стильная мебель в духе минимализма. Принадлежность к России дизайнеры подчеркнули муралами с изображением полевых трав и цветов, над созданием которых трудились пять художников-фрескистов.



● ● ●
Стильная мебель визуально раздвигает границы номера

● ● ●
Великолепный отель сочетает в себе очарование прошедшей эпохи и безупречный современный сервис



Номер один для мужчин

Вarberia Numero Uno — это мужская парикмахерская премиум-класса в Москве, на Денежном пер., 8/10, созданная поклонниками итальянского стиля для тех представителей сильной половины человечества, которые ценят свое время и привыкли всегда выглядеть безупречно.

Пока вы отдыхаете в уютных креслах, опытные мастера позаботятся о ваших волосах и коже. В меню стрижки и бритье головы, в том числе королевское (опасной бритвой); стрижка, коррекция и тонирование бороды; детская стрижка, укладка, а также уход за кожей лица с использованием косметических средств мировых брендов.

В сартории Numero Uno взыскательные клиенты смогут открыть для себя искусство создания итальянского костюма. Дизайн-ателье предлагает пошив костюмов на заказ по вашим индивидуальным меркам, а также изготовление сорочек и галстуков.

Кроме того, здесь можно приобрести продукцию L:a Bruket, SA.AL & CO, Balmain, Acqua Di Parma — великолепную нишевую косметику для ухода за волосами, лицом и телом.

Выбрать своего мастера и записаться можно онлайн на сайте Barberia Numero Uno.

● ● ●
Устраивайтесь поудобнее: вас ждут чудеса перевоплощения!



CELEBRATING

50
YEARS

— 1967-2017 —

АЛЮМИНИЕВЫЕ И СТАЛЬНЫЕ
СУПЕРЯХТЫ РУЧНОЙ РАБОТЫ.
СДЕЛАНО В ГОЛЛАНДИИ.

EXPLORER 28м RAISED PILOTHOUSE



RAISED PILOTHOUSE 32м



EXPLORER: от 20 м до 40 м



RAISED PILOTHOUSE: от 25 м до 40 м

Верфь
+31 6 51 703 199 (русскоговорящий сотрудник)
www.wimvandervalk.com



VAN DER VALK
SHIPYARD



Нескучные тренировки

В каждодневной суете мегаполисов у нас остается не так много времени на свое здоровье. Но пора перестать ждать начала месяца, понедельника и наконец позаботиться о себе! Этой весной Pride Wellness Club – закрытый семейный загородный клуб на Москве-реке – собрал актуальные фитнес-и спа-предложения, и это отличный повод измениться к лучшему.

Члены клуба давно попрощались со скучными тренировками: здесь занятия превращаются в увлекательное приключение, мотивируют ставить перед собой новые цели и двигаться дальше. К примеру, система мониторинга MYZONE помогает отслеживать результаты физической активности: ее датчик с точностью 99,4% определяет частоту сокращений сердца, ваши индивидуальные минимальные и максимальные показатели. Данные обрабатываются в приложении, на основе ваших биометрических параметров рассчитывается количество израсходованной энергии и дается оценка интенсивности занятия. За каждую минуту физической активности вы получаете очки усилий MEP.

Тренировки с использованием 3D-платформы PROCEDOS P9 – настоящий прорыв в мире функционального тренинга. С ее помощью можно прорабатывать тело в трех плоскостях, причем делать это в любом месте и в любое время, используя минимум дополнительного оборудования, легко придумывать и модифицировать упражнения.

Pride Wellness Club предоставляет возможность для тренировок в открытом бассейне под руководством опытного специалиста. Программа включает силовые, аэробные, функциональные нагрузки, упражнения на гибкость.

Помогут подготовиться к летнему сезону и в Pride Beauty & Spa. Различные комбинации из обертываний, массажа, аппаратной терапии, детокса, бальнеотерапии и т. д. за восемь сеансов «освежат» тело после долгой зимы, вернут уверенность в себе и хорошее настроение.

Фокассерия на Патриарших

Новый ресторан на Малой Бронной в Москве своим сдержанным, но стильным интерьером напоминает одновременно парижские брассерии 50-х, добротный американский дайнер и баскскую хамонерию. Обманчиво простые стулья — прямая отсылка к европейскому обществу середины XX века. Но небольшой булочно-кондитерский корнер у входа явно намекает на родство с другими ресторанами Semifreddo Group.

Название заведения сулит разнообразие фокачч. Большая лепешка из дрожжевого теста на ее родине, в Лигурии, — самостоятельный вид выпечки для завтрака или полдника. В «Фокаччери» также готовят несколько видов пиццы и пасты, в том числе — без глютена.

Одна из «фишек» этого места — колбасы и ветчина собственного производства от шефа Андреа Галли, отвечавшего за кухню нескольких мишленовских ресторанов по всему миру. Это изысканнейшая пармская ветчина кулателло, салями острая, фелино и фабриано, а также коппа, мортаделла и панчетта из говядины и свинины. Кроме того, гурманам предлагают большой выбор сыров, в том числе — свежие моцареллу и буратту, которые изготавливаются итальянскими сыроарами и поставляются в ресторан ежедневно.

Андреа Галли (на фото) и бренд-шеф группы Semifreddo Нино Грациано, сицилиец по происхождению, нанесли на гастрономическую карту «Фокаччери» отметки из самых разных уголков Италии: филе индейки по-милански, сибас по-сицилийски, фритто мисто из Пьемонта... При этом классические итальянские блюда соседствуют с авторскими, что характерно для всех ресторанов группы.



Live your dreams
COCOON
DESTINATION EVENT & WEDDING PLANNER





К весне ГОТОВЫ!

Весна — время года, которое всегда ждешь с нетерпением. И она неизменно дарит хорошее настроение и побуждает желание заняться шопингом. Магазины Foxland готовы к наступлению солнечных дней.

Ультрасовременные куртки, брюки, поло и толстовки, декорированные нашивками итальянских BBC из коллекции одежды и аксессуаров Aeronautica Militare, помогут создать эффектный образ и подчеркнуть индивидуальность мужчинам и женщинам. Яркие куртки и парки SCANNDI защитят от любой непогоды и заставят восхищенно обернуться вам вслед: в них реализованы интересные дизайнерские и цветовые решения. Английский бренд Barbour выпускает элегантную и практичную верхнюю одежду для активного отдыха и прогулок на природе и в очередной раз доказывает: удобство и стиль никогда не выходят из моды.

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

КрабыКутабы

Новый ресторан «КрабыКутабы» Александра Раппопорта — своеобразный ответ на бушующую в российской столице моду на крабов, им же, Раппопортом, и рожденную в ресторане «Erwin.РекаМореОкеан», и желание поиграть со стилем Surf & Turf, подразумевающим сочетание в одном блюде мяса и морепродуктов.

«КрабыКутабы» стал частью, причем самой крупной, гастрономического проекта «Депю» — масштабного фудкорта, собравшего десятки концепций от лучших рестораторов страны и расположившегося в корпусах Миусского трамвайного парка, памятника промышленной архитектуры рубежа XIX–XX веков.

Как следует из названия, в меню два раздела: крабы, лангустины, креветки и прочие морепродукты — в первом, хачапури, хинкали, шаурма и другие яркие и насыщенные кавказские блюда в современной интерпретации — во втором. Возвращаясь к стилю Surf & Turf, скажем, что крабовая начинка есть и в кутабах, и в чебуреках, и даже в хрустящих пончиках, приготовленных по всем канонам кондитерского искусства.

Интерьер, созданный дизайн-бюро Krivtsova & Redina, — под стать меню, не менее яркий и эклектичный. Зашитые фигурными зеркалами стены соседствуют с фактурной оригинальной кирпичной кладкой 1870-х годов, роскошные люстры из синего хрусталя сочетаются с плафонами — точными копиями промышленных краболовок.

Что касается цен, все, как всегда в ресторанах Раппопорта, демократично: большие порции и невысокий средний чек.



106 BERING



НОВЕЙШАЯ МОДЕЛЬ ВЕРФИ БЕРИНГ 106

ДАЛЬНОСТЬ ХОДА
4000 + МИЛЬ

ЗАПАС ТОПЛИВА
30 000 Л

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ
13 УЗЛОВ

РАСХОД ТОПЛИВА
35 Л/Ч

ДЛИНА
32 М

ШИРИНА
7,5 М

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
212 Т

Верфь Беринг проектирует и строит на заказ стальные экспедиционные яхты размером от 15 до 40 м.

Яхты Беринг - это:

океанская дальность плавания • экономичность • максимальная безопасность • современный комфорт





Походы «Авроры»

В конце прошлого года 74-метровая моторная яхта *Aurora*, построенная на немецкой верфи Lürssen под управлением компании Moran Yacht and Ship и доставленная владельцу в 2017 году, прибыла в Брисбен (Австралия), преодолев 12 000 миль с минимумом остановок. Путешествие, длившееся семь недель, пятипалубное судно начало в Барселоне, откуда направилось в Албанию, а затем через Суэцкий канал – в Шри-Ланку на дозаправку. Далее *Aurora* пошла в Индонезию и через залив Карпентария прибыла к берегам Квинсленда, ошвартовавшись у причала Rivergate Marina & Shipyard.

●●●
Дизайн экстерьера и интерьера этой великолепной суперяхты разрабатывала студия Winch Design

По заверениям генерального директора верфи Эндрю Кэннона, где яхта пополнила запасы горючего и провизии, ее прибытие к австралийским берегам стало настоящим событием. Суперяхта поразила всех невероятным классическим экстерьером, придающим ей сходство с лайнерами 20–30-х годов.

При ширине 13 м и значительном объеме корпуса большой запас топлива (240 000 л) и внушительная дальность плавания (6500 миль) делают *Aurora* одной из самых автономных яхт в своем классе.

У берегов Австралии яхта проведет ближайшие несколько месяцев и, по словам капитана Стефена Бея, планирует возвращаться сюда снова и снова.



●●●
Sochi Grand Marina – безошибочно выбранная площадка для крупнейшей на черноморском побережье России яхтенной выставки

Sochi Yacht Show 2019

Чередующихся популярными яхтенных выставок, организованных нашим журналом (Moscow Yacht Show и St. Petersburg Boat Show), этой весной продолжит Sochi Yacht Show 2019.

С 1 по 4 мая на берегу и в акватории Черного моря перед посетителями предстанут представители лучших мировых яхтенных брендов, таких как Fairline, Ferretti, Princess, Prestige, Sunseeker, Beneteau, Jeanneau, Lagoon, Chris-Craft, Cobalt, Master Craft и др., а также катера и яхты отечественных верфей, оборудование и аксессуары для спорта и отдыха на воде и у воды.

Sochi Grand Marina встречает участников сочинской выставки уже не первый год, но благодаря объединению усилий МВУ Russia и компании Burevestnik Group боат-шоу 2019 года обещает стать значительно представительнее! Серьезно расширена площадь береговой и водной экспозиции, а заметный рост интереса к яхтингу и правильно выбранные даты мероприятия гарантируют большой приток посетителей в летнюю столицу России.



Победитель.

Самое точное описание Targa 43 OPEN.

Награда за лучший дизайн экстерьера

ПРЕМИЯ 2018 WORLD YACHTS TROPHIES В КАТЕГОРИИ 14 - 18.5 МЕТРОВ



Постоянное стремление Fairline к превосходному дизайну и уникальное видение Альберто Манчини воплотились в совершенном спортивном крузере. Мы с радостью поместим эту награду рядом с победителем прошлого года, Targa 63 GTO. Две последовательные победы доказывают, что даже самые строгие судьи способны влюбиться с первого взгляда.

Теперь мы хотим, чтобы вы стали судьей. Обратитесь к российскому дистрибьютору Fairline для вынесения своего вердикта.

Fairline Russia

Ленинградское шоссе, 39с7, Москва

T: +7 495 258 8448 E: sales@fairline-russia.com

fairline-russia.com


FAIRLINE
RUSSIA

CRN She



В конце января в Анконе верфь CRN представила проект кастомной 70-метровой яхты *She*, характеризующейся совершенным стилем и деликатной гармонией форм. Новый концепт был разработан конструкторским отделом CRN совместно с Андреа Валичелли и Алессандро Назаретом из студии Vallicelli Design.

Как следует из названия проекта, яхта излучает определенную женственность и привлекательность, выраженную в обилии пространства на палубах и богатых, манящих

уютом интерьерах. Грациозный профиль, расчлененный прямыми линиями палуб, тянущимися от носа до кормы, придает восприятию всей архитектурной композиции эмоциональное наполнение. Чистота дизайна здесь проявляется и через искусную смесь геометрической выразительности и плавности декоративных элементов. Это лучше всего видно в линиях фальшборта, формирующих пары «крыльев» в носовой части двух верхних палуб, и в красоте стеклянных ограждений.

Обладающая пятью палубами, множеством открытых зон отдыха и необычайно комфортными интерьерами *She* создана для владельца, который предпочитает проводить на борту много времени с гостями, наслаждаясь морскими прогулками.

«Сотрудничество с CRN – всегда очень интересная задача, и этот проект не стал исключением, – говорит Андреа Валичелли. – Изящество и мягкость женских форм сильно вдохновляли нас при создании этого элегантного дизайна».



Надежный партнер

Закончилась интеграция сервисного центра WN Service в яхтенную группу компаний West Nautical Group, являющуюся официальным дистрибьютором брендов Sunseeker, Fairline и Sanlorenzo в России.

Более 10 лет WN Service, где работают порядка 40 опытных специалистов, регулярно проходящих обучение и повышение квалификации на европейских верфях, оказывает комплексные услуги по обслуживанию яхт по всему миру, спектр которых впечатляет. Здесь можно пройти плановое ТО, отремонтировать узлы и агрегаты, трапы, каркасы тентов, релинг, изготовить и установить современное навигационное, спутниковое и другое оборудование, заказать пошив чехлов и стояночных тентов, реставрацию палубы,

модернизацию интерьера, перетяжку и изготовление мебели, химчистку. Сервисный центр предлагает полную предпродажную подготовку, а также консервацию яхт.

«За многолетнюю историю сотрудничества WN Service проявил себя надежным партнером. Мы рады его вхождению в группу компаний. Для нас важно, что WN Service также является авторизованным сервисным центром по обслуживанию и ремонту яхт Sunseeker», – говорит Кирилл Шабалов, управляющий партнер Sunseeker Russia.

К следующему яхтенному сезону WN Service подготовил предложение, касающееся яхт не старше 10 лет, находящихся в России, – бесплатное освидетельствование и расконсервацию в период с 1 февраля до 31 мая 2019 года.

MAJESTY YACHTS - НОВЫЕ СТАНДАРТЫ РОСКОШИ



Majesty Yachts distributed by Drettmann

T. +49 176 992 739 46

olr@drettmann.com

www.drettmann.com

Superyacht Collection

155 - 140 - 125 - 122 - 110 - 100

Yacht Collection

90 - 77 - 70 - 63 - 56 - 48

MAJESTY  **YACHTS**
by *Gulf Craft*

Эксклюзивный дистрибьютор верфи Gulf Craft и официальный представитель Drettmann International в России - Jonacor Marine Corporation
www.jonacor-marine.ru | +7 812 702 47 70 | Санкт-Петербург | Песочная набережная 18

Courtyard by Marriott в Красной Поляне

Дочерний бренд одной из самых популярных гостиничных сетей Marriott в начале этого года открыл новый четырехзвездочный отель Courtyard by Marriott Sochi Krasnaya Polyana в Сочи.

Отель расположен на высоте 540 м в горах Красной Поляны, в самом сердце всепогодного и горного курорта «Горки Город», в шаговой доступности от стартовой канатной дороги. Инфраструктура курорта, отвечающая международным стандартам, делает это место идеальным для поклонников активного отдыха, а функциональные конференц-площадки позволяют проводить здесь как небольшие бизнес-встречи, так и частные мероприятия.

Номерной фонд составляют 202 стильных номера различных категорий, включая люксы с просторной террасой и потрясающим видом на горы.

К услугам гостей два ресторана, тренажерный зал, финская сауна, комната для хранения горнолыжного снаряжения, мини-маркет и четыре конференц-зала. Для удобства постояльцев на всей территории отеля доступен бесплатный Wi-Fi.



Успокоитель качки для яхт Elling

На прошедшей выставке в Дюссельдорфе голландская верфь Neptune Marine, строящая яхты Elling, представила новый роторный успокоитель качки, созданный специально для установки на уже построенные модели Elling E3 и E4 (более 300 корпусов).

В последние два года яхты Elling E4 и E6 оборудовались гироскопическими успокоителями Seakeeper, демпфирующими качку на 80–90%. Но такая опция требует доработки корпуса и довольно сложного монтажа, поэтому верфь заказала голландской фирме DMS Holland разработку и изготовление специального карбонового роторного внешнего успокоителя качки, использующего эффект Магнуса.

Он устанавливается на транец, и сделать это можно даже вне заводских условий. Новый успокоитель потребляет не более 1,5 кВт электроэнергии, а эффект проявляется уже на скорости 3 узла (на 7 узлах производитель гарантирует гашение качки на 90%). Заказать его можно будет уже осенью, предполагаемая стоимость с монтажом составит порядка € 50 000.



Супершлюп

Верфь Royal Huisman работает над созданием быстроходного круизного шлюпа (Project 404) длиной 196 футов, на борту которого будут использованы только сила ветра и системные технологии.

В итоге ожидается мощная парусная яхта с оригинальным дизайном, обтекаемыми формами и роскошными интерьерами.

Как и следовало ожидать, проект разрабатывает весьма серьезная и уважаемая команда: Malcolm McKeon Yacht Design (дизайн экстерьера, конструкция, инженерные расчеты), дизайн-бюро Liaigre (интерьеры), Southern Spars (рангоут), Rondal (лебедочные системы). Инжинирингом и постройкой займется сама верфь Royal Huisman.

Корпус из алюминиевого сплава и низкопрофильная углепластиковая надстройка обеспечат надежную конструкционную платформу для этой современной яхты, наделенной множеством инновационных разработок. Так, говорится об использовании новых мощных технологий, которые станут переломным моментом для появления следующего поколения суперяхт.

Вот немногие известные подробности проекта: 12 гостей и 10 человек команды, классификация – Lloyd's Register/MCA, срок сдачи – 2022 г.

На протяжении всей истории строительства суперяхт Royal Huisman отличалась тем, что на верфи называют духом индивидуальности. Поистине, данный проект призван стать концентрацией этого духа в высшей степени.



Компания, основанная в Нидерландах, – один из ведущих мировых специалистов по рефиту более чем с 200-летним опытом работы.



Absolute 62 Fly



Решив задачу расширения своих производственных мощностей, верфь Absolute продолжила активно выпускать одну за другой новые модели. Очередной премьерой стала Absolute 62 Fly, показанная на выставке в Дюссельдорфе.

В экстерьере Absolute 62 Fly с приятным современным силуэтом прослеживается стилистика яхтенного дизайна северной Италии, принятая на недавно представленных моделях. Одной из характерных черт является огромное зеркальное бортовое остекление надстройки, доходящее практически до палубы.

Просторная палуба Absolute 62 Fly предлагает выбор действий: загорать или дышать воздухом на фордеке, где есть диван и лежак с подголовниками, купаться с гидравлической кормовой платформы или, сев на тендер, отправиться исследовать берег. Кокпит, накрытый свесом флайбриджа, даст во время ланча спасительную тень, а принимать солнечные ванны лучше на флайбридже, где предусмотрен обширный «солярий». Кстати, помимо наружного поста управления, там обустроена еще одна обеденная зона с отличным ветбаром. Открытая палуба защищена хардтопом с мягкой вставкой (электропривод), а вся кормовая часть остается свободной для шезлонгов, кресел и т. п.

Удобный интерьер довольно свободного салона с кухонным блоком в кормовой части демонстрирует обилие разноформатных диванов. При классно оформленной и эргономичной рулевой консоли с двумя картплоттерами стоят два не менее шикарных кресла. Сдвижная дверь на правом борту у рулевой консоли предоставляет свободный выход на палубу во время швартовки или при другой надобности.

Внизу расположены три двухместные каюты с тремя гальюнами: каюта владельца на миделе, носовая VIP-каюта

и гостевая на правом борту. Первые две получили большие кровати (в носовой каюте кровать стоит по диагонали), в третьей каюте их две. Приятно удивляют высота на этой палубе (2 м) и отличные сдвижные двери-купе с фиксаторами. Четвертая двухместная каюта экипажа (или еще одна гостевая) обустроена в кормовой части корпуса с доступом с транцевой платформы.

Длинный список оборудования: судового, бытового и развлекательного – включает все необходимые позиции, в том числе новейшую навигационную электронику, гироскопический стабилизатор качки Seakeeper 9 и пр. Absolute 62 Fly получила стеклопластиковый корпус с полными носовыми обводами, скулой и брызгоотбойником. Две установки Volvo Penta IPS950 на базе дизелей D11A мощностью 725 л.с. должны позволить развивать максимальную скорость около 32 узлов. На крейсерской скорости 25 узлов расчетная дальность плавания более 300 миль.

Длина
18,65 м

Ширина
5,05 м

Водоизмещение
34 т

Запас топлива
2600 л

Запас воды
680 л

Мощность
2 × 725 л.с.

Вместимость
14 чел.

Каюты
3 + 1

Спальные места
6 + 2

Категория RCD
«B»



15 ЛЕТ



Яхт-клуб Московского речного пароходства в этом году отмечает свой юбилей!

Сегодня - это уникальный яхтенный порт, предоставляющий услуги европейского качества. Уровень оснащённости яхт-клуба «МРП» позволяет находить индивидуальные решения для каждого судовладельца - от маломерных яхт, до крупного речного флота. Протяжённость береговой линии составляет около 1.5 км. В яхт-клубе 11 пирсов, позволяющих разместить более 200 судов различного размера и осадки, пирсы оборудованы сервисными колонками с питьевой водой и электроэнергией. На территории базируются крупнейшие сервисные компании по обслуживанию яхт и катеров, а также дилеры и дистрибьюторы по продаже яхтенного оборудования.



В составе «Международного Московского Яхтенного Порта» яхт-клуб «МРП» предоставляет следующие виды услуг:

- Более 200 стояночных мест;
- Два теплых эллинга, общей площадью 7000 кв. м.;
- Яхтенный кран грузоподъёмностью 160 тонн;
- Территория продаж BESTMARINE - продажа моторных яхт и катеров на суше и воде;
- Ресторан «Пароходъ» и лесопарковая территория для комфортного отдыха на свежем воздухе у воды;
- Единая сервисная служба;
- Слип для маломерных судов;
- Круглосуточная топливозаправочная станция;
- Яхт-клуб «МРП Нагатино» - стоянка, хранение и сервис яхт и катеров в центре Москвы.



МО, г. Долгопрудный, ул. Якова Гунина, 1
+7 495 626 96 96 www.mrpclub.ru



Riviere Noire: новый бизнес-класс



В Санкт-Петербурге, на набережной Черной речки, растет жилой комплекс бизнес-класса Riviere Noire. Этот камерный проект состоит из трех монолитных зданий, выполненных в утонченном архитектурном стиле: с ажурным рисунком облицовки и рустованным цоколем. Из больших окон открываются живописные виды на две реки.

Близость к деловому центру города и транспортная обеспеченность (в шаговой доступности станция

●●●
Riviere Noire совмещает возможности быть в центре деловой жизни и беззаботно отдыхать

метро, несколько маршрутов выезда на ЗСД) делают Riviere Noire идеальным выбором для людей, ценящих свое время и предпочитающих динамичный образ жизни. В то же время, здесь есть все условия для умиротворенного отдыха в окружении природы: через Кантемировский мост несложно попасть на Петроградскую сторону с Лопухинским и Ботаническим садами, да и до Каменного острова совсем недалеко. Прогулка на свежем воздухе среди загородных усадеб конца XIX – начала XX века обернется еще и любопытным экскурсом в историю.

Gulf Craft на DIBS 2019

Модели линейки Nomad Yachts компании Gulf Craft: Nomad 65, 75 и 95 — претерпели существенные изменения, что можно было наблюдать в конце февраля — начале марта на выставке Dubai International Boat Show.

Яхтенный рынок меняется; все больше людей разного возраста хотят ходить далеко, исследуя новые маршруты и акватории. Компания Gulf Craft еще пять лет назад подметила эти процессы и начала развивать бренд с метким названием Nomad (кочевник). Эти яхты предназначены тем, кто любит смену мест, поиск и приключения.

Главные качества новых яхт — мореходность, остойчивость, прочность и надежность. Обводы и конструкцию корпуса флагмана Nomad 95 разработал известный британский дизайнер Эндрю Волстенхолм, занимавшийся более ранними моделями. Все Nomad отличается комбинированный корпус, обеспечивающий отличный ход в условиях волнения, высокую дальность плавания на комфортных 15–20 узлах с максимальной скоростью 30 узлов.



●●●
Majesty 62 во время ходовых испытаний в Заливе

Стилистикой надстроек, внутренней планировкой и деталями конструкции занимались дизайнеры Gulf Craft, применяя новейшие компьютерные технологии. Также известно, что для создания палуб и флайбриджа новых Nomad использованы карбон и кевлар, что повышает жесткость конструкций и снижает их вес. При этом интерьер и отделка помещений этих мини-«суперяхт» отвечают самым высоким требованиям.

В Дубае Gulf Craft также показала яхты Majesty 100 и 140, уже удостоенные ряда наград, и Majesty 62, получившую престижную премию Best Asian Built Yacht. Судно имеет элегантный профиль (см. фото), искусный дизайн палуб, включающий салон с обеденной зоной, четыре гостевые каюты и отдельное помещение для экипажа. Флайбридж спроектирован так, чтобы максимально расширить пространство, что делает его идеальным местом для отдыха во время круиза.

НОВЫЙ ФАВОРИТ В КЛАССЕ 2019 EXR



1049-кубовый 3-цилиндровый 4-тактный двигатель TR-1
Высоконапорный водомёт HyperFlow 144 мм
Электронная система замедления RIDE
Лёгкий и прочный корпус из материала NANOXCEL®2
Складная ступенька для подъёма на гидроцикл из воды
3-местное сиденье
Объём багажных ёмкостей 29 л
50-литровый топливный бак
Яркий стиль



1812-кубовый 4-цилиндровый атмосферный двигатель
Максимальная мощность двигателя – 180 л.с.
Высоконапорный водомёт HyperFlow 155 мм
Электронная система замедления RIDE
Лёгкий и прочный корпус из материала NANOXCEL®2
3-местное сиденье
Электронный трим и реверс
Надёжная противоугонная система
Многофункциональный ЖК-дисплей приборной панели

2019 VXR ЕЩЁ БЫСТРЕЕ И ТЕХНОЛОГИЧНЕЕ

Представленная на изображениях техника может отличаться от серийных моделей.

Приобретайте технику YAMAHA в магазинах официальных дилеров.
www.yamaha-motor.ru



АНДРЕЙ ЗАЙЦЕВ,
яхтсмен, рыбак и владелец московского ресторана «Пескаторе»,
о рыбалке в Исландии, их «тухлой акуле» и нашем сале

исландская дегустация

Исландия — одна из лучших в мире стран для речной рыбалки. Начинается сезон 1 июля и заканчивается в середине октября, но идеальное время — первые две недели, когда идет самый крупный лосось. Поэтому если рассчитываете на трофеи весом до 20 кг, бронировать такую рыбалку в местных рыболовных кемпах нужно заранее: желающих много, туда приезжает даже король Испании. Впрочем, если вы опоздали — не страшно: в последующие недели мы ловили рыбу по 10–11 кг.

В Исландии, в отличие от других мест, рыбу можно забирать. Ее отвезут на завод, где закопят или засолят, плюс мы всегда брали свежую на готовку. Лишнюю рыбу отпускают в специальные садки на реке. Там ее разводят, дорастивают и снова выпускают в океан, откуда она потом вернется в реку. Этот проект начат недавно; впервые мальков выпустили около пяти лет назад; сейчас они должны начать массово возвращаться, поэтому в ближайшие годы в Исландии ожидается изобилие рыбы, хотя ее и так много.

Здесь есть семга, форель, кумжа, но сами исландцы рыбу практически не едят, пред-

почитая мясо. Местные бараны уникальны: шары на тонких ножках, столько у них шерсти! Из нее делают теплые вещи — непромокаемые и непродуваемые, а ветер тут дует постоянно, часто с ливнем, и средняя температура летом +16–20 °С. Поэтому рыбалка нахлыстом, когда непрерывно забрасываешь против ветра, — серьезная физическая нагрузка. Постоянно стоишь в воде в забродниках, надев все самое теплое. Зато здесь нет комаров, а после рыбалки можно отогреться в термальных ваннах с температурой +30–40 °С. Самое фантастическое место — термальный курорт в Рейкьявике «Голубая лагуна».

Достопримечательностей на острове множество — от вулканических кратеров, куда спускаются на вагонетках, до ледников, черных вулканических пляжей и марсианских ландшафтов. Очень популярен конный туризм. Местные исландские лошади тоже уникальны: они чуть крупнее пони и обладают одним пугающим качеством... В самую первую поездку я стал замечать, что по краям дороги валяются лошади. Поскольку всем известно, что если лошадь лежит, то она мертва, я расстроился. Но когда счет «пав-

шим» перевалил за тысячу, я заподозрил, что дело, скорее всего, не в эпидемии. Оказалось, исландские лошади спят лежа.

А вот эпидемии здесь невозможны даже теоретически. Вся рыболовная экипировка прибывших в страну обрабатывается, чтобы не дай бог не завезли чего-либо вредного. То же касается продуктов: на таможне отобрали сало, которое мы везли знакомым. Да еще и посмотрели подозрительно: «Вы это едите?».

При этом сами исландцы — мясоеды. Все — от бургеров до стейков — отменного качества. Возвращаясь к нашим баранам: их премиальную часть — ребрышки — здесь просто выбрасывают. Рыбу свою они тоже почти не едят, а продают. Найти рыбный ресторан даже в Рейкьявике — целая проблема, да и там не будет ничего, кроме собственно рыбы: никаких устриц, ракушек, креветок и лангустинов, тем более сырых. Пожалуй, единственные морепродукты, которые там употребляют, — это вяленый кит и знаменитая «тухлая акула». Впервые нас угостили этим в море, на борту лодки, когда мы отправились смотреть китов. «Специалитет» сервировали со шнапсом, настоящим на зире. Из-за того что стояли мы на открытой палубе, да и шнапс пах зверски, хуже деревенского самогона, подвох мы сразу не учуяли. В закрытом помещении были бы осторожнее, а тут... все накинулись, а потом массово повисли на борту.

Как и зачем это употребляют сами исландцы? Вероятно, как лекарство. Известно, что организм северных людей легче переваривает ферментированные продукты: «тухлую акулу» два месяца выдерживают в земле, и считается, что этот «деликатес» содержит гормон счастья, который плохо вырабатывается в суровом климате при недостатке солнца. Возможно, и так: сами исландцы выглядят здоровыми и счастливыми. Но мой друг после той дегустации сказал: «И они еще спрашивают, едим ли мы сало!». **МВУ**





JEANNEAU



LEADER
La performance tout en élégance



Leader / 30 - 30 OB - 33 - 33 OB - 36 - 40 - 46

Эксклюзивный представитель в России
ООО «Престиж Яхтс»
Москва, Волоколамское шоссе, 97
+7 (495) 780 – 44 – 44
www.p-y.ru





АЛЕКСАНДР КУЧМА,
руководитель Service Marine, компании по обслуживанию, ремонту, дооборудованию
и рефиту яхт, — о регулярном и корректном техобслуживании судна

объем забот

Для начала — о компании Service Marine. Являясь официальным сервисным центром верфи Princess, мы оказываем полный комплекс услуг по ремонту и обслуживанию моторных яхт. Под словом «полный» я подразумеваю весь спектр работ на борту: от планового ТО и зимней консервации до ремонта и обслуживания всех судовых систем. Установка навигационного, мультимедийного и бытового оборудования, окраска и ремонт корпусов, укладка тика, пошив чехлов и тентов, а при необходимости — полная замена интерьера судна...

Все это, на мой взгляд, — стандартный набор, который должен предлагать специализированный яхтенный сервис. Уникальность компании состоит в том, что абсолютно все работы выполняют штатные сотрудники. Это позволяет контролировать качество и сроки, выдавать гарантию на выполненные работы. В штате более 40 специалистов, имеющих за плечами многолетний опыт. Кроме того, компания сертифицирована и авторизована большинством производителей бортовых систем и оборудования (Volvo Penta, Oрасmare, KVN и т. д.).

Как часто яхте требуется техобслуживание и какое именно? Это важный вопрос, потому что яхтенный сервис — удовольствие недешевое, и желание сэкономить, обратившись к частнику, абсолютно естественно.

Пока яхта на гарантии, условия подразумевают обязательное обслуживание ее систем в авторизованном сервисе. Но сегодня большая часть яхт в российских внутренних водах в силу возраста уже не подпадает под действие гарантии, поэтому зачастую владельцы идут в неофициальный сервис. Но удастся ли на этом сэкономить?

Для обслуживания любых систем яхты предусмотрены четкие протоколы. Авторизованные сервисы их знают и соблюдают: например, для двигателей и генераторов есть прописанный регламент по моточасам. Разумеется, независимо от пробега необходимо минимальное ежегодное обслуживание (замена масла, фильтров, сезонная консервация), даже если яхта ходила мало.

Непрофессионалы зачастую проводят ТО «по наитию», включая в него только стандартные работы: замену масла и некоторых фильтров. Да, они тоже смотрят на моточасы, но о том, что необходимы, скажем, замена антифриза, масла в редукторах, регулировка клапанов, проверка топливной аппаратуры, многие неавторизованные компании просто не знают и начинают делать это только при первых проблемах с двигателями. По сути, это работа с последствиями, тогда как профессиональный сервис проводит не только текущее, но и превентивное обслуживание.

Зачастую владелец яхты выбирает неавторизованный сервис, узнав о стоимости стандартного ТО. Здесь нужно разобраться, что именно оно включает. Дело в том, что ценообразование у частных и профессионалов одинаковое, просто клиент этого не видит, обращая внимание исключительно на пункт «Итого» в конце счета и не вчитываясь в детали, которые частники обычно не прописывают. Нередко по незнанию делается урезанный комплекс работ, который в авторизованном сервисе может обойтись даже дешевле; при этом вам предоставят смету с полным списком работ и материалов.

К примеру, мы пишем: «Замена импеллера». По регламенту он меняется почти всегда, хотя многие спрашивают: «Зачем менять, если он целый?». Да, при расконсервации и спуске на воду в начале сезона он, скорее всего, не сломается при первом запуске двигателя. А вот с третьего-четвертого раза — вполне возможно, потому что изношен и работает некорректно. Потом его, естественно, заменят, но вылетевшие лопасти останутся в системе охлаждения. Это ведет к перегреву двигателя и повышенному расходу топлива. В итоге прочистка системы охлаждения обойдется в несколько раз дороже, чем своевременная замена импеллера.

Это лишь одна из многих позиций, которые частники не меняют, так как «это не входит в обязательное ТО». Мы же рекомендуем полный список работ, что избавляет от массы проблем в будущем, да и значительно оптимизирует затраты на ремонт. Конечно, клиент вправе вычеркнуть любую позицию из списка ТО: главное, что он знает о проблеме и предупрежден о последствиях. Простое сравнение цен часто приводит к тому, что яхта недополучает профессиональное обслуживание, а ее владелец — удовольствие. На яхте нужно ходить, а не заниматься дорогостоящим устранением серьезных проблем, тем более учитывая, что яхтенный сезон у нас в России очень короткий. **МВУ**



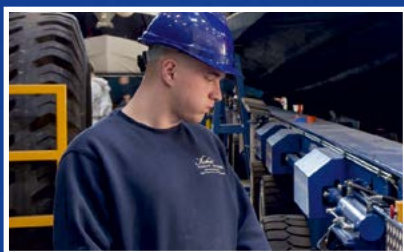
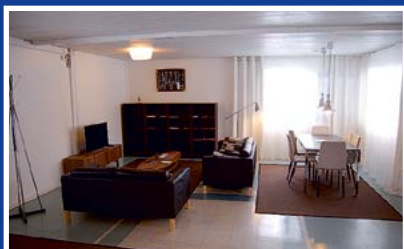
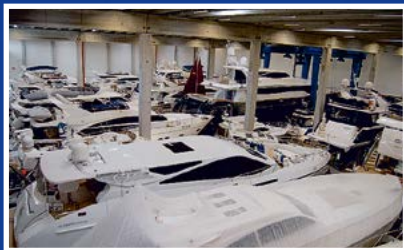
**САМЫЙ СОВРЕМЕННЫЙ
И ОСНАЩЕННЫЙ ЭЛЛИНГ
ЯХТ НА БАЛТИКЕ**

Зимнее хранение

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

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

Международная марина с клубом для капитанов



Wim van der Valk
CONTINENTAL YACHTS
ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР





ЕКАТЕРИНА ПАВЛОВА,
чартерный брокер компании Imperial Yachts,
о том, как оптимизировать стоимость чартера за счет налогов

САГА О НАЛОГАХ

Из чего складывается для клиента (фрагтователя) финансовая сторона чартера на яхте с экипажем? Первое — стоимость аренды самой яхты с оборудованием. Также вносится возвратный депозит АРА (Advanced Provisioning Allowance), который расходуется на гостей яхты и всё, что им может понадобиться в ходе чартера. Также в той или иной ситуации могут возникнуть расходы, например на доставку яхты к месту начала чартера (об этом позже). Но самое главное в расходах фрагтователя то, чего не избежать: налог на стоимость аренды яхты и упомянутые дополнительные расходы.

Налоговые ставки в каждой стране свои, но они могут меняться в зависимости от маршрута. Разобраться в этом и корректно составить контракт с необходимыми пунктами по налогам может только опытный брокер. Также он предложит правильный (читай — выгодный) для клиента маршрут.

Налог на коммерческое использование яхт есть не во всех странах. Если брать самые популярные направления, то складывается такая картина. В Европе налог есть на Мальте, в Хорватии, Испании, Италии и Франции, включая принадлежащие им острова: Сардинию, Корсику, Сицилию и пр. В Греции налог зависит от обстоятельств. Лицензию на чартер там могут получить не все яхты. Есть ряд условий: греческий флаг, греческий экипаж (хотя бы один член команды), дополнительный офис компании, владеющей яхтой, на территории Греции. В таком случае налог появляется и зависит от размеров яхты. Намного выгоднее яхта без лицензии или флага: налога нет, правда, возникают ограничения в передвижении. Например, яхта должна начать и закончить чартер вне греческих вод. Тут можно рассмотреть вариант начала и окончания в Италии, Албании или Турции (в последней чартер налогами не облагается). Есть и другие тонкости аренды яхт в Греции без лицензии или флага, о которых может рассказать только квалифицированный брокер.

На Карибах налога нет, а на Багамах есть. На Сейшелах налог существует, а на Мальдивах его нет, зато есть местные сборы. Таиланд — налога нет, но есть ограничения по маршруту: в акваториях страны можно или начать чартер, или его закончить, но не то и другое вместе. Зато здесь не сложно построить выгодный для клиента маршрут. Например, начать чартер на Пхукете, пройти по внутренним островам и красивым местам, а закончить поблизости на Лангави (это уже Малайзия). Условия соблюдены: ни налога, ни нарушений.

А если нарушить? Узнают ли об этом власти? Проверить правильность маршрута легко: все передвижения фиксируются GPS, отражаются в бортовом журнале и отслеживаются местными властями — таможенной, пограничной, портовой службами и береговой охраной.

Как уменьшить налоговые расходы на чартер? Возьмем для примера Францию. Налог там составляет 20%, но довольно легко может быть сокращен до 10%. Достаточно отойти за 12 миль от берега (например, по пути от Монако до Кани), провестись там полчаса — и далее вы свободны в передвижениях.

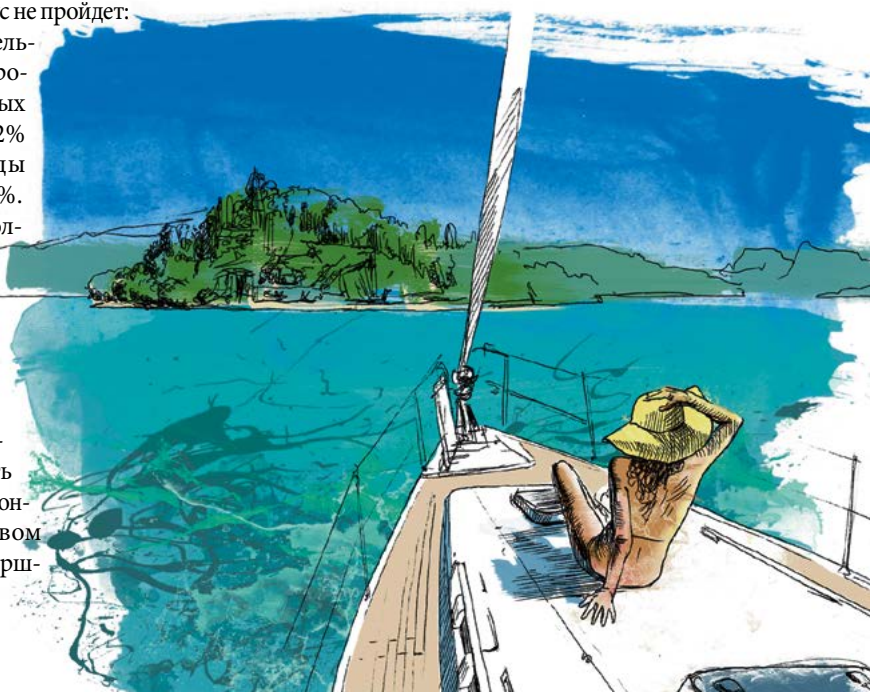
В Италии такой фокус не пройдет:

нужно, чтобы значительная часть маршрута проходила в международных водах. Тогда налог 22% от стоимости аренды сокращается до 6,6%. Власти следят за выполнением маршрутов, и при таком чартере необходимо сразу же представить фотоподтверждение по GPS и записи бортовых журналов. Фрагтователь обязан заполнить специальную форму к контракту с обязательством при несоблюдении маршрута

оплатить полный налог. В связи с этим некоторые чартерные компании берут дополнительный депозит в размере полного налога и возвращают переплату после чартера, если маршрут выполнен на сокращенный налог.

В Испании налог двойной: и для фрагтователя, и для судовладельца. Фрагтователь платит 21% от стоимости аренды; эта ставка не сокращается независимо от маршрута. При этом судовладелец, получая прибыль от коммерческой деятельности, обязан заплатить налог 24% от стоимости аренды по контракту. Если у яхты нет испанской лицензии, то начать и закончить чартер в этой стране она не сможет. Однако можно, например, начать во Франции, перейти на Балеарские острова и вернуться. Налог Франции в данном случае будет 10%.

Здесь поддержка чартерного брокера очевидна. Он всегда поможет построить маршрут так, чтобы учесть и пожелания клиента, и местные налоговые тонкости. Не говоря уже о грамотном составлении контракта и дополнительных соглашениях: юридическая защита — еще один важный аспект чартера. **IMBY**



Photos by Alberto Cocchi

REACHING FOR THE
ABSOLUTE[®]
ABSOLUTEYACHTS.COM

ИННОВАЦИИ
WE MAKE IT ABSOLUTE



ABSOLUTE 50 FLY

**POLAR
STAR**
yachting agency

Дистрибьютор моторных яхт Absolute в России.

+7 (812) 409-10-07
info@polarstar-nautical.ru
www.polarstar-nautical.ru



ЕЛЕНА И ВАСИЛИЙ СУРИКОВЫ, путешественники, яхтсмены:

«Путешествия с детьми очень популярны в Европе, и на нашей яхте частенько собирается веселый интернациональный детский сад, где все говорят на международном детском языке и прекрасно понимают друг друга».

дети моря

Купать исключительно в кипяченой воде, пеленки тщательно утюжить, кормить только самым свежим, и никаких сквозняков! Бабушки тряслись над своими внучатами... на расстоянии.

«Все хорошо, не волнуйтесь», — отвечали мы на их сообщения, пока наши морские волчата подставляли свои личики соленому ветру, тянули руки к лебедкам и, пошатываясь, хватались за штурвал.

До пяти лет ребенок — хрупкое, как хрустальная ваза, существо, а беременная женщина в своем счастливейшем состоянии жутко больна! Все это — стереотипные установки, на которые мы махнули рукой и прыгнули на яхту с четырехмесячным Филиппом. Что он об этом думал? Он был счастлив! Ведь родители рядом, а что еще нужно грудничку? За кормой шумят волны, сменяют друг друга берега, страны, языки... Сегодня на завтрак молоко со вкусом французской булочки, а завтра — с ароматом немецких колбасок. Яхта — одна большая детская площадка: ступеньки, диванчики, рундучки, узелки на веревках... Поход на палубу — незабываемое приключение: можно покормить рыб или собрать чаек со всей округи, чтобы выяснить, какая из них самая смелая и ближе всего подлетит за горбушкой...

Смалышом на яхте проще простого. Для безопасности на переходах мы усаживали Филиппа в автокресло, где он быстро укачивался и подолгу спал, а один из диванов отгородили сеткой: там просторно для игр и комфортно для сна, если яхта идет с большим с креном. Детей, пока они не начали ходить, в море не укачивает. Покормил, переодел, вынес на палубу проветриться — и снова спать!

За пять месяцев мы втроем пересекли около 40 морских и сухопутных границ,

и не страшно, что запоминать места Филипп начнет только после четырех лет, где-нибудь посреди нашей первой кругосветки.

«Вы все время в море, вокруг вода, людей нет, поговорить не с кем», — пишут из дома. «Кэп, нужно решить проблему!»

Годом позже родилась Оливия. Океан — ее стихия, на берег мы с ней сошли только «оформиться» в роддоме.

На переходах и стоянках малышам гораздо интереснее вдвоем: они подолгу играют вместе, Ип делится с Ивой знаниями и следит, чтобы она не сделала чего-нибудь запрещенного. В море нет вирусов, а простужаемся мы раз в два-три года, да и то от усталости. В нашей судовой аптечке только аспирин и жаропонижающее, поскольку все необходимые лекарства можно найти на берегу.

У «морских» детей слишком много энергии, и к вечеру, когда мы без сил падаем на диван, они продолжают носить по салону. В Португалии у нас сложился алгоритм «как быстрее уложить карапуза спать»: его не нужно кормить, а следует раздеть, выпустить на «улицу» и позволить играть с водой, пока сон не возьмет свое. Наши дети едят все: зелень, фрукты, овощи, каши. Мы не заставляем их доедать, если не хочется. Их фантазия, конечно, может рисовать мороженое или пирожное, но в пути капризы не работают.

Мы сосредоточены на том, чтобы сделать переход безопасным. Дети чувствуют это и помогают нам. На переходе у нас три правила: в кокпит и на палубу никто не выходит без разрешения, ночью выходить в одиночку запре-

щено, в плохую погоду обязательно носить спасжилет даже в салоне.

«А как же социализация и эстетическое развитие?» — не унимаются на суше. Пока родители сухопутного ребенка пресекают ему путь к детской площадке секциями, курсами и школами, не замечая проступающую в глазах малыша взрослую грусть, дети моря впитывают мир через кожу и живут полной приключений жизнью. Такой, о которой грустный мальчик в школьном костюмчике, наверное, однажды прочитает в книге из списка для летнего чтения. **МВУ**





ОСТАВЬТЕ ХОЛОД ЗА БОРТОМ!

Автономные отопители от Eberspächer*

*Эберспехер



Удобный запуск отопителя с устройствами
управления **EasyStart**



 **8 800 200 32 37** (звонок бесплатный на территории РФ)

www.eberspaecher-marine.ru



В ПИКУ ПЛОСКИМ УТЮГАМ

«Такая только у меня и у Майкла Джексона», — говорил о своем автомобиле Lincoln Town Car первого поколения Космос Холмогоров, герой культового отечественного сериала. А вот Роберто Кавалли, маститый модельер из мира haute couture, может однозначно утверждать, что такой яхты, как его CCN Freedom, нет больше ни у кого.

Текст **Антон Черкасов-Нисман** Фото **CCN**



FREEDOM  roberto cavalli



Весь мир знает Роберто Кавалли как успешного кутюрье, давшего миру потертые джинсы и новаторские экзотические принты на текстиле. Но мало кто подозревает, какую роль в его жизни играют море и яхтинг. Конечно, его прежняя суперяхта *Baglietto* с незатейливым названием *RC* и бортами, меняющими цвет в зависимости от характера освещения, хорошо известна завсегдатаям элитных средиземноморских марин. Но, в отличие от многих состоятельных людей, Кавалли гораздо больше удовольствия доставляют компактные скоростные прогулочные суда.

РАССКАЖУ ВАМ О СЕБЕ

CCN Freedom — яхта нетривиальная, и понять ее, не зная, чем руководствовался владелец, сложно. В своем официальном блоге Роберто Кавалли не раз упоминал о том, как он относится к морю и лодкам, поэтому, прежде чем перейти к описанию *Freedom*, стоит привести некоторое количество цитат, позволяющих составить мнение о Кавалли-яхтсмене.

«Я бы не смог жить без лодки, — рассказывает он. — Отдых переводит нас в другое измерение, а наше увлечение солнцем и морем каждый год приносит новые приключения. Я бы не смог жить без лодки человеческих размеров: не слишком большой — такой, с которой можно управиться без лишнего персонала... без лодки, где ты сам капитан, матрос, кок и мечтатель... Ходить на ней, ухаживать за ней и контролировать все, что предлагает магия моря. Когда-то у меня была яхта под названием *Arboc* — от слова *Sobra*, написанного наоборот. Шестнадцать метров длиной, три маленькие каюты... тесновато, зато на борту все были близки и дружны.

Мореплавание — одно из величайших приключений, которое на протяжении веков позволяло людям откры-

вать новые земли и встречать новые народы. Я люблю море, я люблю приключения... Мореплавание позволило мне подружиться с морем, с этой силой природы. Я научился ловить волны, управлять их энергией, владея собой... Если вы знаете море, то вы одновременно любите и боитесь его. Море требует любви и уважения и за это награждает. Одно из его главных даров заключается в том, что я смог передать любовь к морю своим детям. Когда они были маленькими, наша крошечная лодка стала нашим раем, а начало августа всегда означало старт летних каникул на воде.

Жизнь на лодке позволяет мне расслабиться... это как жить в небольшой квартире с минимумом вещей, где есть только самое необходимое. Мне нравится рано вставать и отправляться на местный рынок за рыбой, фруктами и овощами. Жизнь на лодке дает возможность оставаться в тесном контакте с природой между голубыми небесами и множеством цветочных вариаций Средиземного моря... Есть какая-то особая связь между мной и Средиземным морем. Каждый раз, возвращаясь на лодку, я чувствую себя счастливым: ощущение мира и спокойствия начинает преобладать над всем остальным. Я иду в рубку, запускаю моторы и внезапно понимаю, что я дома».

При этом Роберто Кавалли не чужды вечеринки на суперяхтах, и одну такую он организовал во время 66-го Каннского кинофестиваля. Это был ужин для друзей, среди которых на борту присутствовали ее светлость

Имея положительный опыт строительства яхты на *Baglietto*, Роберто Кавалли выбрал *CCN*



княгиня Монако Шарлен Уиттсток, Шэрон Стоун, Ума Турман, Кэйли Миноуг, Эдриен Броуди и многие другие знаменитости.

«Мегалодка по этому случаю была украшена моими творениями и культовыми принтами с животными, — вспоминает Кавалли. — Повсюду были цветы и свечи, создававшие атмосферу волшебства... После ужина все оказались на танцполе, и большая лодка превратилась в большую дискотеку...»

Однако суперяхты — не его стихия, и об этом он неоднократно говорит читателям своего блога: «Команда большой лодки (Baglietto RC. — Прим. МВУ) ждет на палубе. На всех превосходная темно-синяя униформа, и лишь капитан Александр одет в белоснежный китель — настолько белый, что он мог бы послужить для рекламы стирального порошка. Я выбираю каюту и узнаю, в какой лучше всего принимает телевидение, чтобы посмотреть триумф и падение футбольной команды Fiorentina. Жизнь на большой лодке не подходит для моего темперамента. Дни на борту летят незаметно. Мелкие вещи, которые отказываются идеально работать, занимают, а порой и забавляют меня.

С другой стороны, мне не нравится, что три симпатичные стюардессы отвлекают меня от моих занятий, чтобы спросить, какое шампанское я люблю. Я родился нормальным человеком и хочу умереть нормальным человеком: иногда даже шучу, называя себя уличным ребенком. Дорогие друзья, я уже говорил вам, что мне понравилось создавать дизайн большой лодки и видеть ее готовой во всей красе. Но, чтобы жить на ней, нужен один из тех людей, кто любит именно роскошь и уж точно не море!

Когда я работал над дизайном большой лодки, то хотел получить мощное быстроходное судно, на котором смог бы стремительно перемещаться по Средиземному морю, но немного переборщил с мрамором, гранитом, джакузи и всевозможными аксессуарами для максимального комфорта... И она оказалась не такой проворной, какой я представлял ее изначально. Именно поэтому родилась Freedom — резвый RIB на водометах с повадками болида F1 (катер Novamarine Black Shiver 220 Jet, который Роберто Кавалли еще называет Bat-Zodiac. — Прим. МВУ).

Эта подвижная компактная лодка для быстрых перемещений вдоль и поперек Средиземного моря



Кокпит CCN Freedom выполняет роль салона и «пляжного клуба»



Близость к воде и приватность — главная особенность этой зоны отдыха





**ТОММАЗО СПАДОЛИНИ,
яхтенный дизайнер:**

Чтобы понять уникальность этой лодки, попробуйте ответить себе: сколько 24-метровых яхт могут похвастаться скрытым гаражом для тендера на носовой палубе? Сколько 24-метровых яхт имеют каюту владельца на главной палубе в районе миделя, а не в носу, и камбуз площадью 18 кв. м? Сколько 24-метровых яхт могут щегольнуть такими широкими бортовыми проходами? Наконец, сколько 24-метровых яхт оборудовано тремя двигателями с водометами и развивают 45 узлов?

Эту нестандартную лодку мы разрабатывали вместе с Роберто днями и ночами, выверяя все до сантиметра. Роберто захотел иметь на главной палубе только свою каюту, причем расстояние от кровати до двери в ней должно было составлять ровно два метра, как в комнате у него дома. Зачем ему это, я не знаю, но мне нужно было удовлетворить пожелание. Это был неустанный поиск компромиссов. Взять хотя бы фотообои: выглядят они несовременно, но Роберто непременно хотел видеть свои любимые снимки на стенах, и мне приходилось придумывать оптимальные варианты их совмещения с другими элементами интерьера.



идеальна для того, чтобы полностью расслабиться на выходных. Я люблю мою Bat-Zodiac, которой сам управляю, и забочусь о каждой детали. Хотя и здесь на борту всегда есть чем заняться: она как женщина — постоянно требует внимания. Ею нельзя пренебречь даже на короткое время. Bat-Zodiac с ее водометами особой конструкции — как породистый спорткар. Чтобы развить максимальную скорость, все должно быть идеально настроено и соответствовать спецификациям.

Возможно, моя ошибка в том, что я познакомился с морем на маленькой моторной лодке и вырос со страстным увлечением скоростью. Я люблю перемещаться быстро и в море, и на земле, и в воздухе. А если бы я начал с маленького парусника, то обязательно совершил бы одиночную кругосветку».

ПУТЬ К НОВОЙ СВОБОДЕ

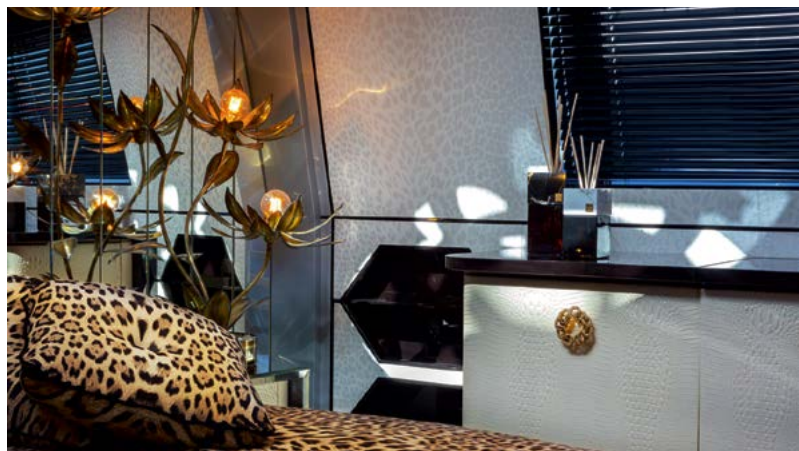
Четыре года назад Роберто Кавалли решил продать свою суперяхту RC и создать что-то новенькое, более «человеческих» габаритов. Приняв это решение, он обратился на верфь Cerrti Cantieri Navali (вместе с Baglietto входит в Gavio Group), так как давно понял, что яхтенный мир — это минное поле, и если шагнуть не туда, то хорошего можно не ждать. С Baglietto у Кавалли уже имелся положительный опыт работы, да и с владельцем верфи они были знакомы.

Разумеется, новая яхта должна была стать уникальной и скоростной, а еще достаточно приватной, чтобы скрыть известного владельца и его гостей от посторонних глаз. Именно такие требования Кавалли сообщил своему давнему другу — яхтенному дизайнеру Томмазо Спадолини, с которым они вместе когда-то придумывали RC. Работа над внешним дизайном заняла у них 11 месяцев: за это время сменилось 10 разных проектов, и каждый раз Томмазо приходилось искать компромисс с заказчиком и конструкторами, выкраивая дополнительное пространство то тут, то там.

В итоге родилась на 100% кастомная яхта, для которой CCN создала новую техническую платформу. Полная длина корпуса, сваренного из алюминиевого сплава, составляет 28 м, однако три метра в носовой части и метр в корме являются навесными и оборудованы рундуками, тогда как «прочный корпус» (от транца до таранной переборки) соответствует требованиям RCD и не превышает 24 м, что позволяет владельцу самостоятельно управлять судном. Конструированием Freedom занимались инженеры генуэзского бюро Sydac Yacht Design di Falletta, и перед началом строительства масштабную модель судна протестировали в опытовом бассейне, чтобы убедиться в способности развивать заявленную скорость 42 узла.

Длина моторного отсека Freedom составляет треть длины корпуса, и в нем установлены три дизеля MAN, сопряженные с водометами Rolls-Royce: пропульсивная система здесь стандартная, и центральный движитель выступает в качестве бустера. По словам капитана, на крейсерских тридцати узлах судно «съедает» около 700 л топлива в час, а на максимальной скорости расход возрастает до 1100 л/ч. При этом на борту вполне комфортно находиться, так как шумоизоляции моторного отсека уделено особое внимание.

Надстройка яхты также из легкого сплава и отличается сложными формами в корме. Роберто Кавалли отказался от купальной платформы и захотел сделать так, чтобы кокпит находился как можно ближе к воде. Эта закрытая от ветра стеклянными и пластиковыми экранами зона расположена на одном уровне, и, сидя на диване, видишь воду не только у горизонта, но и рядом, почти у самых ног. По задумке дизайнеров все зоны на борту Freedom должны быть связаны друг с другом так, чтобы между ними легко было перемещаться, а приватность не препятствовала получению удовольствия от пребывания на борту.





● ● ●

Четыре бортовых панорамных окна в мастер-каюте открываются для доступа морского воздуха

● ● ●

В отделке интерьеров использованы материалы из коллекции Roberto Cavalli

● ● ●

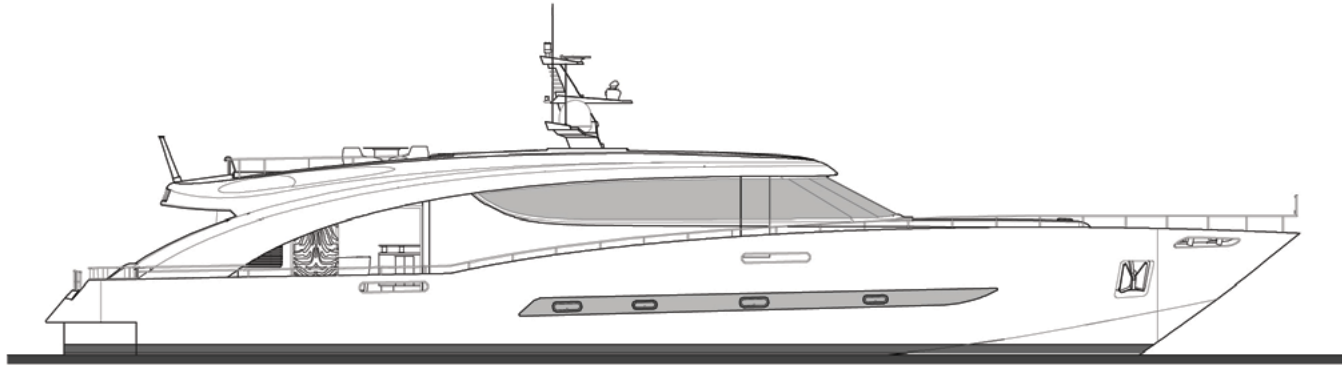
Просторный камбуз на нижней палубе объединен с компактной динеттой

● ● ●

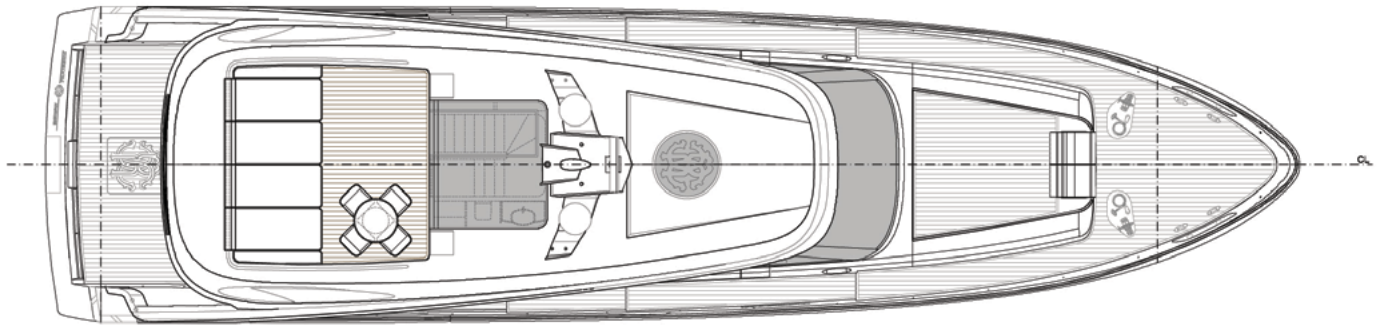
Ванная комната в мастер-каюте



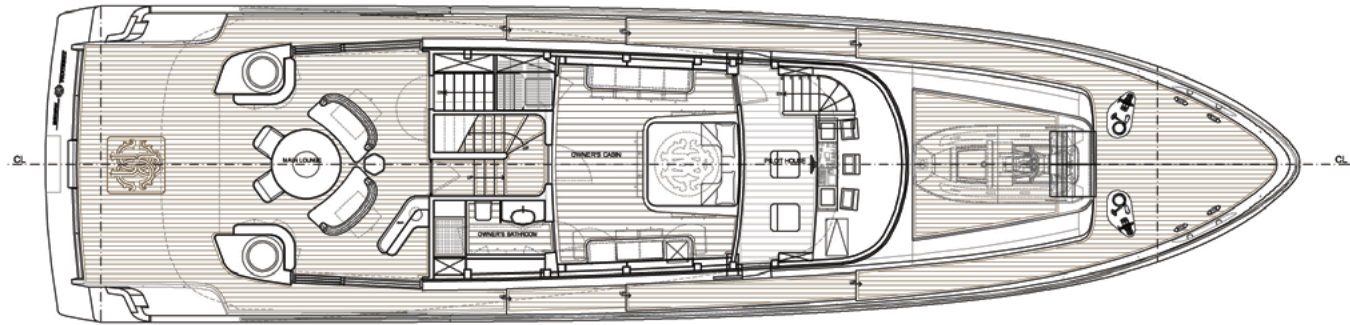
M/Y FREEDOM
C.C.N. 2018



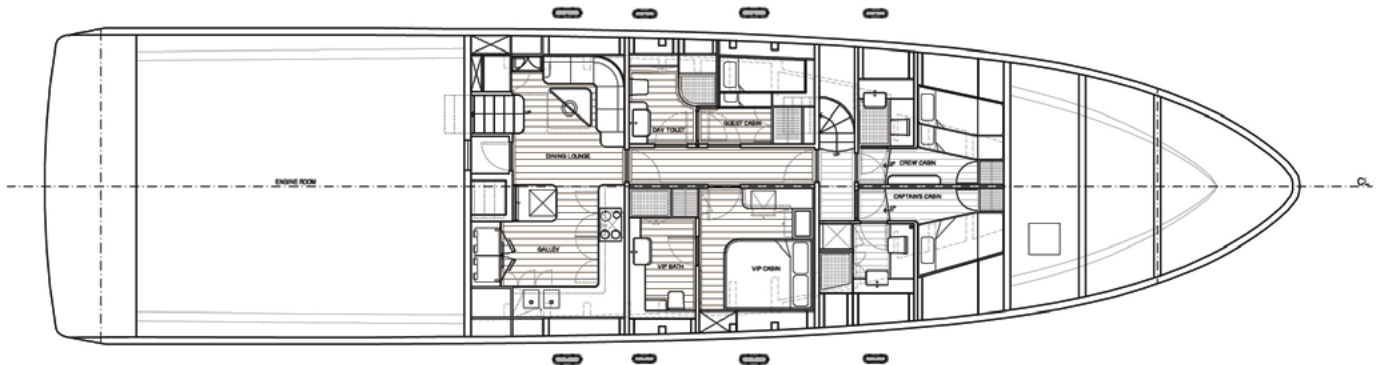
PROFILE



DECK PLAN



MAIN DECK



LOWER DECK



5,7

ТЫС.

лошадиных сил
составляет
суммарная мощность
трех дизелей MAN
D2862 LE476,
установленных
в моторном отсеке
судна

Пологий трап из кокпита ведет на приподнятую часть главной палубы, где за водонепроницаемой дверью расположены мастер-каюта и ходовая рубка. На нижней палубе в районе миделя находится камбуз с небольшой динеттой, а ближе к носу — две гостевые каюты, жилые помещения для капитана и кока. И... всё! Никаких салонов и просторных обеденных зон, без которых неммыслима современная яхта. Разве что есть еще флайбридж, да и тот на *Freedom* является приватной террасой владельца. Признаться, такое нетривиальное использование пространства вызывает смешанные чувства у всех, кто привык мыслить традиционными категориями и не знаком с хозяином этой яхты. И чем больше вникаешь в детали, тем сильнее дивишься эксцентричности некоторых решений.

НЕ ГОВОРИТЕ МНЕ «НЕТ»

Роберто Кавалли не был бы собой, если бы не насытил интерьер собственными идеями, вокруг которых и разрабатывался дизайн. Так, изначально он решил покрыть корпус *Freedom* такой же краской «хамелеон», как на его прежней яхте. Однако в процессе строительства передумал, вдохновившись темой Бэтмена, и захотел поступить иначе.

«Работая с Роберто, важно никогда не говорить “нет”, — поясняет этот выбор Томмазо Спадолини, — поэтому мы предоставили ему несколько вариантов расцветки на выбор, и он предпочел темный металлик снаружи и сиреневый в кокпите».

Материалы для оформления интерьеров и мебели вроде ткани с леопардовым принтом и кожи с фирменным тиснением взяты непосредственно из коллекций заказчика, а все предметы искусства привезены из его дома во Флоренции. Стекланные и бумажные фотопанно на стенах созданы на основе снятых лично Роберто Кавалли фотокарточек и лучше всего иллюстрируют примат важности воспоминаний человека по сравнению с техническими свойствами изображения. Рассуждать

о художественности этих фотообоев можно сколько угодно, но это далеко не самое главное. Кстати, про обои: именно старыми добрыми обоями (конечно, дизайнерскими!) оклеена VIP-каюта, и когда замечаешь их аккуратные стыки на стенах, то сначала даже не веришь своим глазам.

Большую часть апартаментов владельца занимает широкая кровать, над которой расположен огромный световой люк с логотипом бренда Roberto Cavalli и внушительных размеров мультимедийный проектор, транслирующий изображение на выдвигающийся из потолка экран. Одна из дверей ведет отсюда напрямую в рубку: Роберто Кавалли дружен с капитаном (тот работал на его прежней яхте) и любит находиться на мостике во время переходов, равно как и самостоятельно стоять за штурвалом.

Вряд ли кто-то соберется построить себе в точности такую же яхту — слишком уж она индивидуальна, но именно *Freedom* как нельзя лучше демонстрирует возможности Cerri Cantieri Navali воплощать в жизнь совершенно разные проекты, отражающие видение заказчика. Сейчас на верфи строятся две яхты: DOM 123 (37 м, 395 рег. т, 21 узел, дизайн Studio Vafiadis) и Panam 40 из алюминийно-магниевого сплава (39 м, 340 рег. т, 31 узел, дизайн Франческо Пашковски). Последняя станет уже четвертым судном в кастомной линейке Fuoriserie и наверняка тоже удивит чем-то особенным.

Ну а *Freedom*, как и ее владелец, уже вошла в историю яхтинга в качестве разительного контраста с «плоскими уютягами» (так Роберто Кавалли называет все заурядные типовые лодки). Прошлый сезон яхта провела у берегов Италии: владелец жил на борту до самого начала Каннской выставки, и верфь не знала, позволит ли он показать свою «Свободу» широкой публике. К счастью, он разрешил, и каждый, кто впервые поднимался на борт, не мог удержаться от комментариев. Если бы в мире существовал титул самой необычной яхты года, то мы бы, без сомнения, присвоили его CCN *Freedom!* **MBV**



МИСТЕР SKYLER

Многие вещи в яхтинге покрыты завесой тайны. Владельцы яхт, особенно крупных, любят конфиденциальность и почти никогда не делятся с прессой подробностями выбора, постройки и эксплуатации своих судов. МВУ на условиях строжайшей секретности удалось пообщаться с владельцем одной из недавно спущенных на воду яхт Benetti — Skyler (Crystal 140, 41,93 м, 2018 г.). Примечательно, что это уже вторая его Benetti за последние два года. В чем причина такой преданности бренду?

Текст **Ольга Селезнева** Фото **Benetti**

Вашей предыдущей яхтой была Benetti Fast 125. Почему вы выбрали эту модель?

В то время я больше думал о скорости. Мне была важна возможность быстро добраться из Манхэттена в Ньюпорт, Род-Айленд. Модель Benetti Fast 125 быстроходная и очень маневренная, оснащенная высокоэффективными днищевыми поворотными колонками Azipull 65 от Rolls-Royce с управлением джойстиком (на тот период совершенно новая технология. — Прим. МВУ) и в то же время очень тихая. Тогда все это имело для меня первостепенное значение.

А почему решили сменить ее?

Fast 125 отлично послужила своей цели: для Средиземноморья это отличная лодка — можно быстро добраться куда угодно. Но потом я понял, что яхта покрупнее — я их много видел — может иметь смысл с точки зрения чартерного бизнеса и возможности держать команду при деле. Я использовал лодку нечасто, поэтому команда много времени ничем не была занята. Плюс я хотел иметь большой тендер: не люблю маленькие — в них всегда мокнешь, а буксировать его за быстрой лодкой проблематично. Поэтому я начал думать о чартере и о том, что более крупная яхта с устойчивым корпусом переходного режима и трансатлантическим запасом хода — то что нужно.

В мире немало верфей. Почему вы решили строить следующую яхту снова на Benetti?

Во-первых, мне всегда нравился итальянский дизайн. Я знаю, что тоннаж у итальянских яхт больше, чем у яхт из Северной Европы, но использование пространства впечатляет. Во-вторых, Benetti — мировой бренд. Если впоследствии продавать яхту, то покупатель может найти где угодно:

Строительство Skyler на верфи Benetti прошло очень гладко благодаря опытной команде

в Азии, в России, в США... Локальные бренды не обладают подобной узнаваемостью, и продавать такие яхты сложнее. Benetti — крупнейшая верфь, известная во всем мире; их яхты легче и продать, и отдать в trade-in. Их строят по самым высоким стандартам, поэтому я решил остаться с Benetti, и верфь отлично справилась с задачей.

И верфи, и брокеры признают, что строительство custom-яхты — процесс непростой. Для заказчика это тоже сложно?

Да. Нужно любить это делать, ценить сам процесс, часто бывать на верфи. Кстати, это еще одна причина, почему я выбрал Benetti: туда приятно приезжать. Если уж ездить на верфь, то, честно говоря, Италию я предпочитаю больше, чем какую-либо другую часть Европы. Для хорошей работы нужна правильная команда на проекте: грамотные дизайнеры по интерьеру, отличный менеджер, который работает с верфью и знает, что делать и как именно делать.

Новый проект с Benetti прошел гладко — жаловаться не на что. Benetti в последнее время сильно продвинулась в производственных вопросах: все делается еще более эффективно и последовательно. Думаю, мы все выигрываем от их внутренних перемен, которые произошли в последние несколько лет. Строительство Skyler было приятным, и благодаря опытной команде проблем не возникало.

Длина
41,93 м

Ширина
9,05 м

Осадка
2,28 м

Запас топлива
58 000 л

Двигатели
2 × Cat Acert C 32
(1600 л.с.)

Максимальная скорость
15,5 узла

Запас хода
4000 миль
(11 узлов)

Каюты
5 (12 чел.)

Экипаж
7 чел.

Дизайн
Стефано Ригини/
Франсуа Зуретти/
Benetti

● ● ●
Огромный запас хода 4000 миль позволяет Skyler без дозаправки не только пересекать Атлантику, но и совершать еще более длительные автономные переходы

● ● ●
Открытая зона отдыха в носовой части верхней палубы



Сколько времени строили яхту?

В общей сложности — от идеи до спуска на воду — прошло около двух лет.

Skyler была спущена в июле 2018 года. Удалось с тех пор совершить какие-то интересные путешествия?

Серьезно и далеко мы еще не ходили: сначала мешала погода, потом яхта принимала участие в Antigua Charter Show, плюс требовалось время на испытания. Так что пока мы совершали только короткие круизы.

Запас хода у *Skyler* превышает 4000 миль. Это много больше, чем нужно для пересечения Атлантики. Будете использовать потенциал?

Дальность плавания — отчасти и есть причина нашего выбора этой лодки. Скоро мы собираемся в Атлантику и перейти с Карибских островов в Средиземное море. Запаса хода достаточно, даже если мы захотим дойти из Карибского моря на Аляску. Или из США в Южную Америку.

Skyler подходит для путешествий в такие суровые северные акватории, как Аляска?

Конечно. Но мы собираемся туда летом. Зимой я бы, конечно, не пошел — для такой экспедиции нужен эксплорер, но летом... Почему нет?

Как вы оказались в яхтинге?

Хороший вопрос. Я жил в Мичигане, рядом с Мариной. Там я впервые познакомился с яхтами. Потом уехал в Нью-Йорк, купил небольшую лодку. Это было 12–14 лет назад. С тех пор у меня было шесть разных лодок, каждый раз их длина увеличивалась футов на двадцать или около того. Можно сказать, я потратил немало времени, изучая преимущества разных типов лодок. Конечно, можно было сразу купить большое судно, но, думаю, пройдя через несколько лодок поменьше, начинаешь понимать преимущества каждой.

Согласны с утверждением, что владелец яхты бывает счастлив дважды: когда покупает новую лодку и когда продает ее? Не буду с этим спорить. Это довольно типично для индустрии.

В чем заключается ваша философия яхтинга? Меняется ли она со временем?

Это интересный процесс: поскольку я в яхтинге уже какое-то время, то переход от меньшего к большему помог осмыслить предпочтения и понять, как эксплуатировать те или иные лодки. Теперь я решил попробовать заняться чартером: яхту нужно эксплуатировать, она должна ходить в море, команду тоже хорошо держать занятой. Чартерный бизнес меня привлекает, это даже интереснее, чем просто иметь подходящую лично мне яхту, но пользоваться ею изредка. Думаю, это продуктивный подход, особенно учитывая, что раньше о чартере я знал немного.

Что для вас в яхтинге самое приятное?

Самое привлекательное в обладании яхтой то, что ты можешь отправиться куда угодно. Не нужно селиться в отеле, куда ты можешь въехать только после трех часов дня, а выехать обязан до двенадцати. Где может не оказаться нужного номера или вообще все забронировано. Не требуется что-то постоянно упаковывать и распаковывать. На яхте всегда понимаешь, как и чем пользоваться, команда знает, что тебе нужно: какая еда,



Яхта — самый роскошный и цивилизованный способ путешествовать по миру. И он никогда не устаревает

вода или, например, фильмы. Все это уже на борту, да и марины обычно расположены в лучшем месте города. Я считаю, яхта — самый роскошный и цивилизованный способ путешествовать по миру, и он не устаревает. Можно прийти на Средиземное море и за две-три недели посетить множество мест в Италии, Франции или Хорватии. Это шикарный отдых, не говоря уже об удовольствии просто проводить время на воде.

Что вам больше всего нравится на борту *Skyler*?

Иногда лодки становятся чрезмерно большими, так что уже не ощущаешь, что ты на воде. Поэтому мы не хотим двигаться слишком далеко в плане размеров, чтобы не терять ощущение близости к воде: нам важно ее слышать и чувствовать. Размеры *Skyler* и запас хода позволяют путешествовать по всему миру с комфортом, не теряя этого контакта. В мастер-каюте две откидные террасы и огромные открывающиеся окна. Есть яркое ощущение того, что ты на природе, слышишь шум моря, вдыхаешь этот воздух. Для меня это важно, и, думаю, для наших чартерных гостей тоже.

Размеры *Skyler* позволяют яхте заходить в места, недоступные для более крупных судов, но при этом иметь тот же уровень комфорта. *Skyler* — потрясающая яхта переходного режима движения, очень остойчивая, с большим запасом хода, вместе с тем не слишком большая. Так что я очень доволен выбором — Benetti проделала отличную работу и продемонстрировала настоящее мастерство. Как я уже говорил, качество постройки Benetti только улучшилось по сравнению с предыдущими годами, и *Skyler* — наглядное тому подтверждение.

Вы собираетесь продолжать строить новые яхты, ходить в море? Не придется ли со временем?

В мире столько мест, где я еще не был, много интересных лодок, и это хороший бизнес. Поэтому, думаю, буду продолжать строить новые — мне нравится сам процесс. А учитывая, что большую часть поверхности планеты покрывает океан, ходить есть куда. Посмотрите хотя бы на США: Аляска, Новая Англия, Карибы... А еще есть Центральная и Южная Америки, да и на Средиземном море много интересного: восточная часть, западная... Потрясающе.

Уже начали думать о следующей яхте?

Пока нет. Возможно, начну думать в следующем году. Что касается *Skyler*, то у нее огромная вместимость — 455 рег. т, а лимит в этом классе — 499 рег. т, иначе вы попадаете под совсем другие правила эксплуатации. Так что в этом смысле пространства для маневра немного: тут уже надо думать, есть ли смысл иметь эти проблемы и что это вообще даст. Тем более что мы только начали чартерную программу. Но я знаю, что спроектировать и построить новую яхту занимает два-три года, так что думать о будущем следует заранее. MBY



● ● ●
Интерьер салона главной палубы *Skyler*

● ● ●
Мастер-каюта во всю 9-метровую ширину корпуса расположена в носовой части главной палубы

● ● ●
С каждого борта в мастер-каюте есть открывающийся балкон





РЕФИТ НА ПЯТЬ

Верфь Amico & Co продолжает усиливать свои позиции на рынке рефита, развивая инфраструктуру и партнерские связи.

Текст **Алексей Кириллов** Фото **Amico & Co, Freaklance**

Непрерывное пополнение мирового флота суперяхт неминуемо сказывается на рынке рефитов: он расширяется год от года, и потенциал этого направления уже разглядели и крупные верфи, которые прежде занимались только строительством новых судов. Репутация в бизнесе рефитов крайне важна, ибо часто глубокий ремонт и обновление прогулочной яхты по сложности выполнения существенно превосходит создание судна с нуля.

Amico & Co без преувеличения можно назвать одной из самых крупных и успешных мировых компаний, специализирующихся на рефите суперяхт. Крайне удобное местоположение, четыре сухих дока длиной 100+ метров и огромный багаж накопленного за 27 лет работы опыта — уже сами по себе более чем достаточные аргументы для того, чтобы оставить свою лодку в Генуе на зиму, зная, что она в надежных руках

и будет готова в срок. Но Amico не останавливается на достигнутом и продолжает развиваться по ряду направлений.

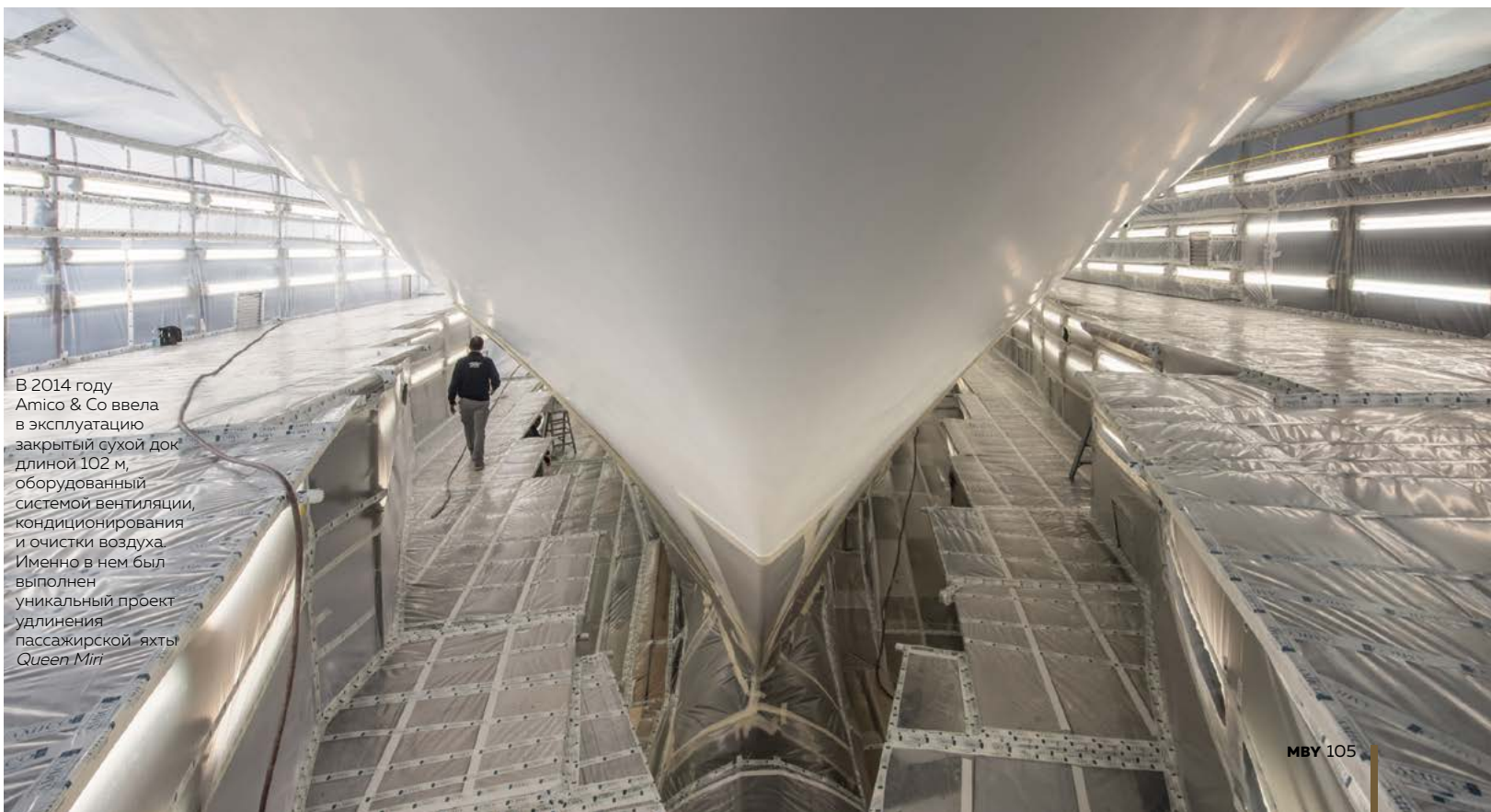
Несколько лет назад компания первой среди итальянских верфей (и одной из немногих в мире) добровольно получила статус авторизованного экономического оператора (АЕО), который позволяет ускорить и облегчить таможенное оформление и пересылку материалов и комплектующих. На практике это означает, что компоненты, поступающие для нужд рефита из стран Евросоюза и США, не задерживаются из-за многочисленных проверок, и верфь может осуществлять гораздо более эффективную логистику текущих проектов, не сдвигая сроки по вине третьих лиц. Сеть поставщиков верфи насчитывает более 500 организаций, причем 30 специализированных генуэзских компаний заключили с ней прямые партнерские отношения.

Факт успешности и важности Amico не только для Лигурии, но и для Италии в целом, подкрепляется тем, что в прошлом году Евросоюз выделил инвестиции на дальнейшее расширение марины и производственных мощностей верфи.

Еще один положительный маркер — вхождение Amico в число авторизованных партнеров по рефиту Feadship. Здесь уже прошла успешный рефит не одна яхта Feadship, и теперь, радея за «чистоту породы», голландцы ввели систему сертификации яхт, включив Amico в Feadship Services Network.

«Это соглашение стало кульминацией пробного периода нашего сотрудничества с Feadship, которое длилось два года и означает важное признание высоких стандартов работы и нашей международной репутации, — говорит председатель компании Альберто Амико. — Это партнерство создаст новые возможности развития на рынке рефита для обеих компаний». **МВУ**

В 2014 году Amico & Co ввела в эксплуатацию закрытый сухой док длиной 102 м, оборудованный системой вентиляции, кондиционирования и очистки воздуха. Именно в нем был выполнен уникальный проект удлинения пассажирской яхты *Queen Miri*.





МАТЕРИАЛЬНЫЙ МИР

«Будущее уже здесь, оно просто еще не так широко распространено», — сказал однажды писатель-фантаст Уильям Гибсон, и слова эти точно описывают ситуацию с новыми материалами в яхтенной индустрии.

Текст **Антон Черкасов-Нисман** Фото **MaterialDistrict.com**

Первый синтетический пластик — бакелит — был получен Лео Бэкеландом в далеком 1907 году. Несложное производство, относительно низкая стоимость, универсальность применения и множество вариаций позволили пластику моментально набрать популярность во многих областях. Но его век постепенно подходит к концу, и на смену приходят другие материалы.

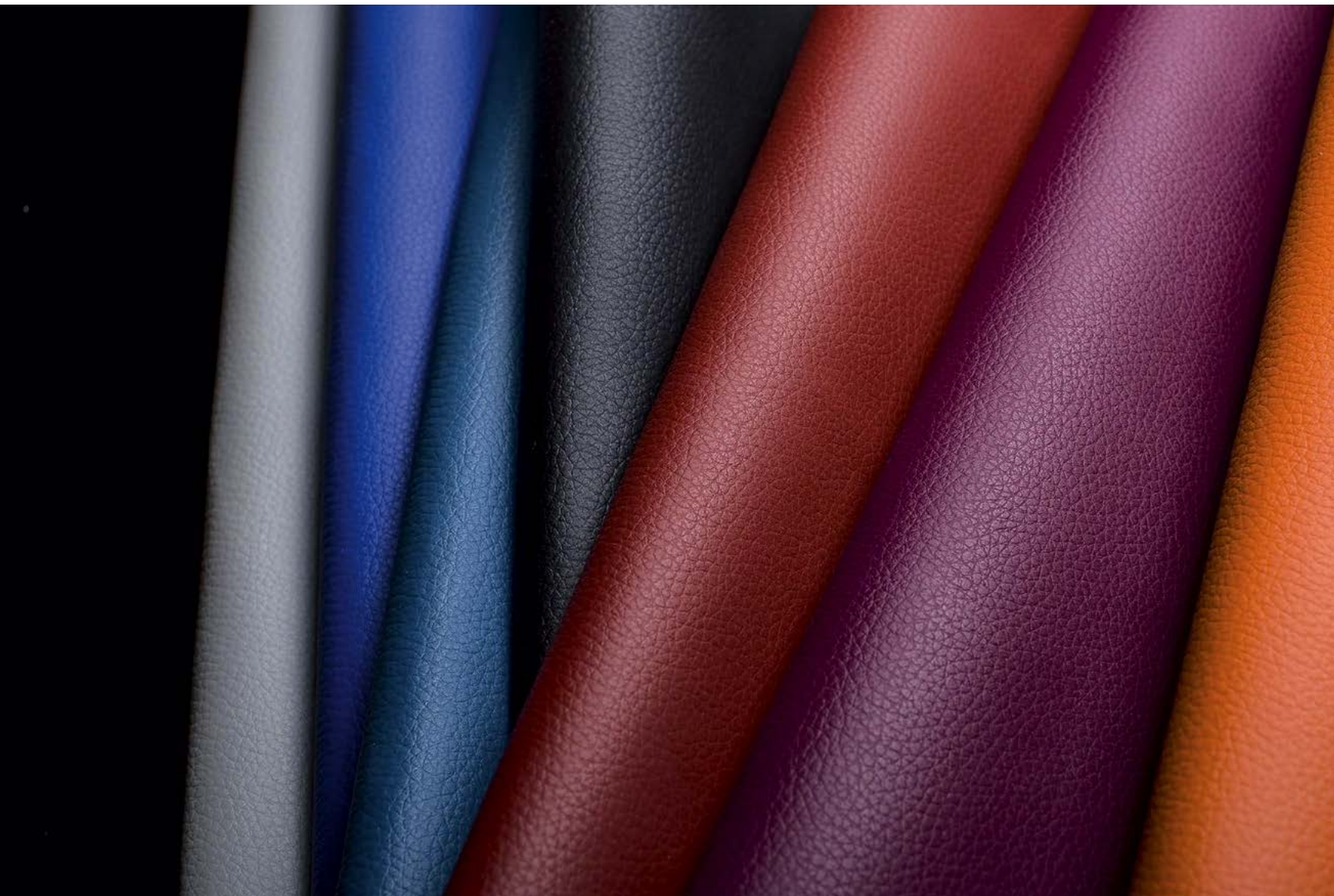
Видимый прогресс яхтенной индустрии сегодня обеспечивает свобода в отношении дизайна и продиктованное расцветом электроники тотальное доминирование «цифры», однако рано или поздно нам придется менять сталь, алюминий и стеклопластик на что-то другое. По некоторым прогнозам, пластик закончится вместе с нефтью, а запасы алюминия и железа иссякнут уже в нашем веке, что неминуемо повлечет рост цен на изделия из них. Хотя у алюминия и стали высокая степень переработки (60 и 70% соответственно), вторсырья все же недостаточно, чтобы полностью закрыть потребности в этих материалах и сейчас, и в будущем: в наши дни из переработанного металла производится лишь треть изделий.

Ежедневно на Земле рождается около 250 000 человек, при этом в мире преобладают страны, которые потребляют больше материальных ресурсов, чем способна воспроизвести планета. Сохранение экологического баланса — не единственный повод для перехода на новые материалы с восполняемым ресурсом. Существуют как минимум еще две причины: во-первых, с помощью инноваций в этой сфере можно решать целый ряд насущных инженерных проблем, а во-вторых, новые материалы, как новая одежда, создают ощущение положительных перемен и формируют окружение, благотворно влияющее на человека.

ВСЕ, ЧТО ПОЖЕЛАЕТЕ

Заглянув на сайт компании MaterialDistrict, где создана, пожалуй, одна из самых интересных открытых баз по этой тематике, поражаешься тому, какие продукты порой находят применение в качестве строительных и отделочных материалов. Спрессованные газеты, раковины моллюсков, слоевища водорослей, яичная скорлупа, мицелий, табачные листья... Можно встретить и такую экзотику, как искусственная кожа из грибов или фрук-

Инновационные биоматериалы на основе древесины вроде «жидкого дерева» из целлюлозы и лигнина имеют значительные преимущества и огромный потенциал при выполнении одного важного условия: их производство и применение должны быть очень глубоко проработаны



Экологичная, водонепроницаемая, устойчивая к воздействию окружающей среды искусственная кожа из силикона



Компания Ecovative Design «выращивает» и создает инновационные материалы из мицелия грибов

тов, биопластик из отходов сыроварения или композиты на основе ореховой скорлупы.

Вы задумывались о том, чтобы использовать для отделки кухни панели из... кофе? «Голландцы пьют кофе больше всех в Европе: 50 кг в год на человека, — рассказывает Элс Зейлстра, креативный директор компании MaterialDistrict. — Извлекая из зерен вкус, мы выкидываем жмых, но если его высушить и смешать с биоразлагаемой полимерной смолой, то получается отличный материал, который к тому же сохраняет аромат кофе. Или, например, манго — ежедневно в мире выбрасывают огромное количество этих фруктов из-за того, что на них появляются черные точки; а ведь из манго получается прекрасная экологичная кожа».

Большинство из представленных на MaterialDistrict решений, в том числе экзотических, уже давно вышло из стадии разработки, и наибольший интерес для консервативной яхтенной отрасли представляют композитные материалы



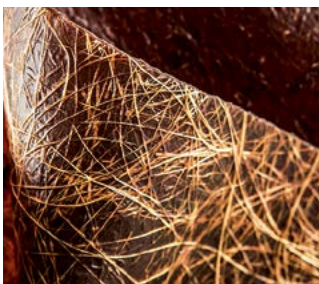
на основе древесины. Если обычное дерево в форме цельных фрагментов стволов огнеопасно и ведет себя непредсказуемо при изменении влажности, то из композитной древесины в наши дни возводят даже небоскребы. Так, многослойный брус из псевдотсуги (Дугласовой пихты) с крестообразной укладкой слоев оказывается в 3,5 раза прочнее стального, и если горит, то медленно и предсказуемо. Ряд верфей уже предпринимает попытки замены исчезающего и дорожающего тика ацетилованным деревом: обработка быстрорастущих сортов мягкой древесины в нетоксичной концентрированной уксусной кислоте почти на полвека предохраняет ее от тлена.

Еще одно перспективное направление — гигантский бамбук: он вырастает до 20 метров всего за 4 года, и материалы из этого растения все шире используются в декоративных и других целях. Так, потолок в четвертом терминале мадридского аэропорта Barajas покрыт бамбуковым ламинатом общей площадью 200 000 кв. м; автоконцерны оформляют бамбуком интерьеры моделей премиальных брендов, а в Амстердаме готовятся к замене



●●●
Шведские акустические панели Ваух сделаны из древесины, шерсти, цемента и воды

●●●
Гибкое покрытие Acoustic Wool Felt Flex состоит из валяной подложки (100% шерсти) и шпона Plexwood, которые обеспечивают высокую шумоизоляцию



ORIGINAL ROTTERDAM FRUITLEATHER —

искусственная кожа, экспериментально произведенная из некондиционных фруктов

коллективом дизайнеров-энтузиастов из роттердамской Willem de Kooning Academie

металлических дорожных знаков на бамбуковые.

«Я верю в будущее конструкционных материалов на основе бамбука, — говорит Элс Зейлстра. — После определенной обработки он не подвержен гниению, не поддерживает горение и устойчив к влаге. Прессованный бамбук тверже самой твердой древесины, при этом он не превращается в пластик, а его эксплуатационные характеристики многократно улучшаются. Из прессованного бамбука уже сегодня можно строить яхты и здания».

Другой интересный экологичный материал — пробка. Поставляется она преимущественно из Португалии, где от производства затычек для винных бутылок зависело благосостояние множества людей. С появлением и распространением пластиковых и винтовых пробок производство пришлось перепрофилировать, и сейчас из коры пробкового дуба изготавливают палубное покрытие, изоляционные материалы и даже текстиль.

Одним из самых ярких примеров отказа от стеклопластика в пользу современной древесины выступает уникальный парусник *Foggy*, построенный по дизайну знаменитого архитектора Фрэнка Гэри на американской верфи Brooklyn Boat Yard в 2015 году. В основе этой яхты лежит модель Frers 74, а ее корпус представляет собой композит на пенопластовой основе, покрытый деревом высочайшего сорта и снабженный множеством титановых и углепластиковых элементов. Его наружная обшивка состоит из двух склеенных под вакуумом диагональных слоев канадского красного кедра, толстого слоя западной лиственницы и слоя ламинированных с помощью инфузии биаксиальных карбоновых волокон.

BE SMART!

Отдельную группу составляют так называемые умные материалы, заметно изменяющие свои свой-

Стимулировать адаптацию новых материалов в консервативных областях помогают не просто дизайнеры, но реформаторы вроде Бакминстера Фуллера

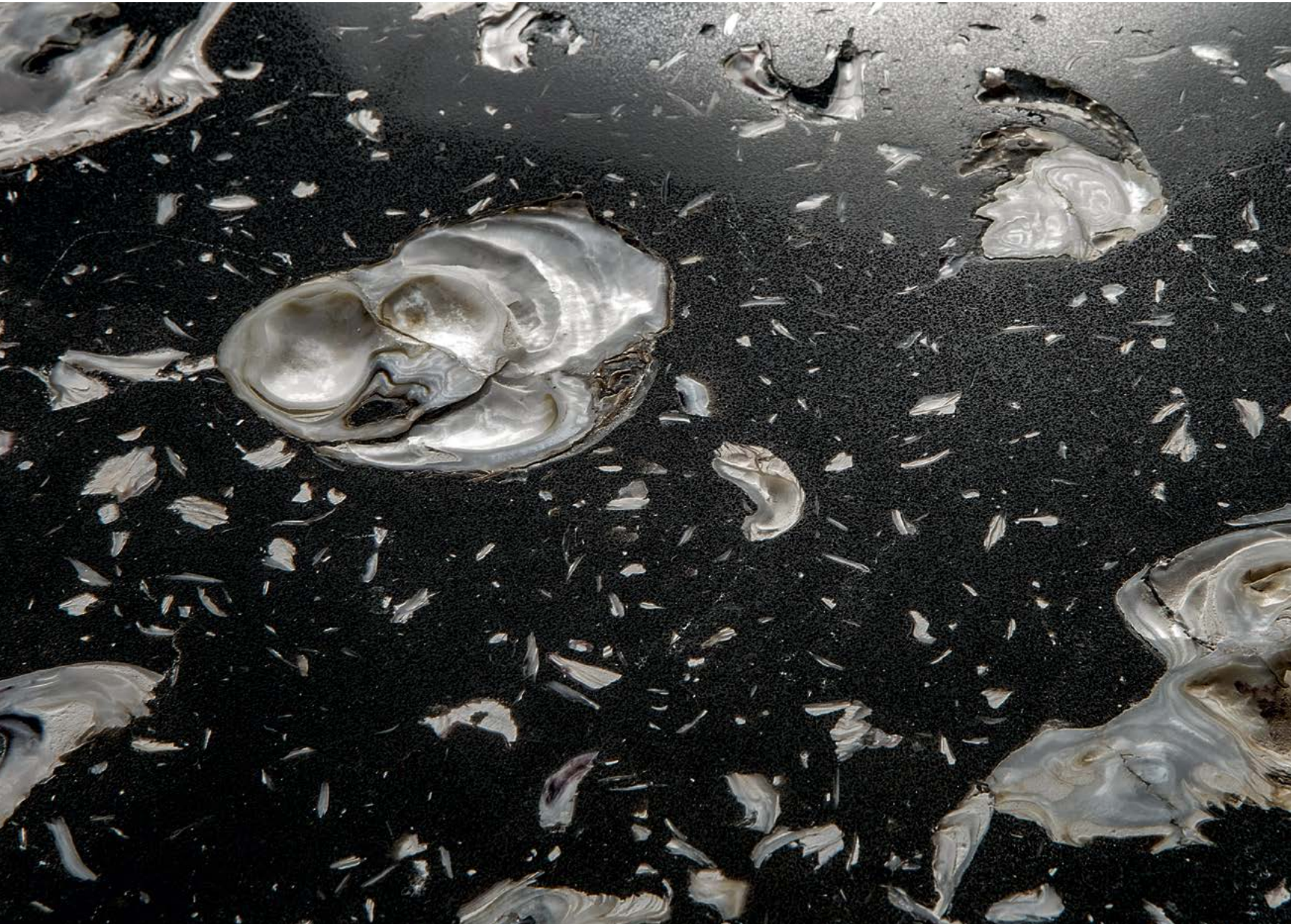


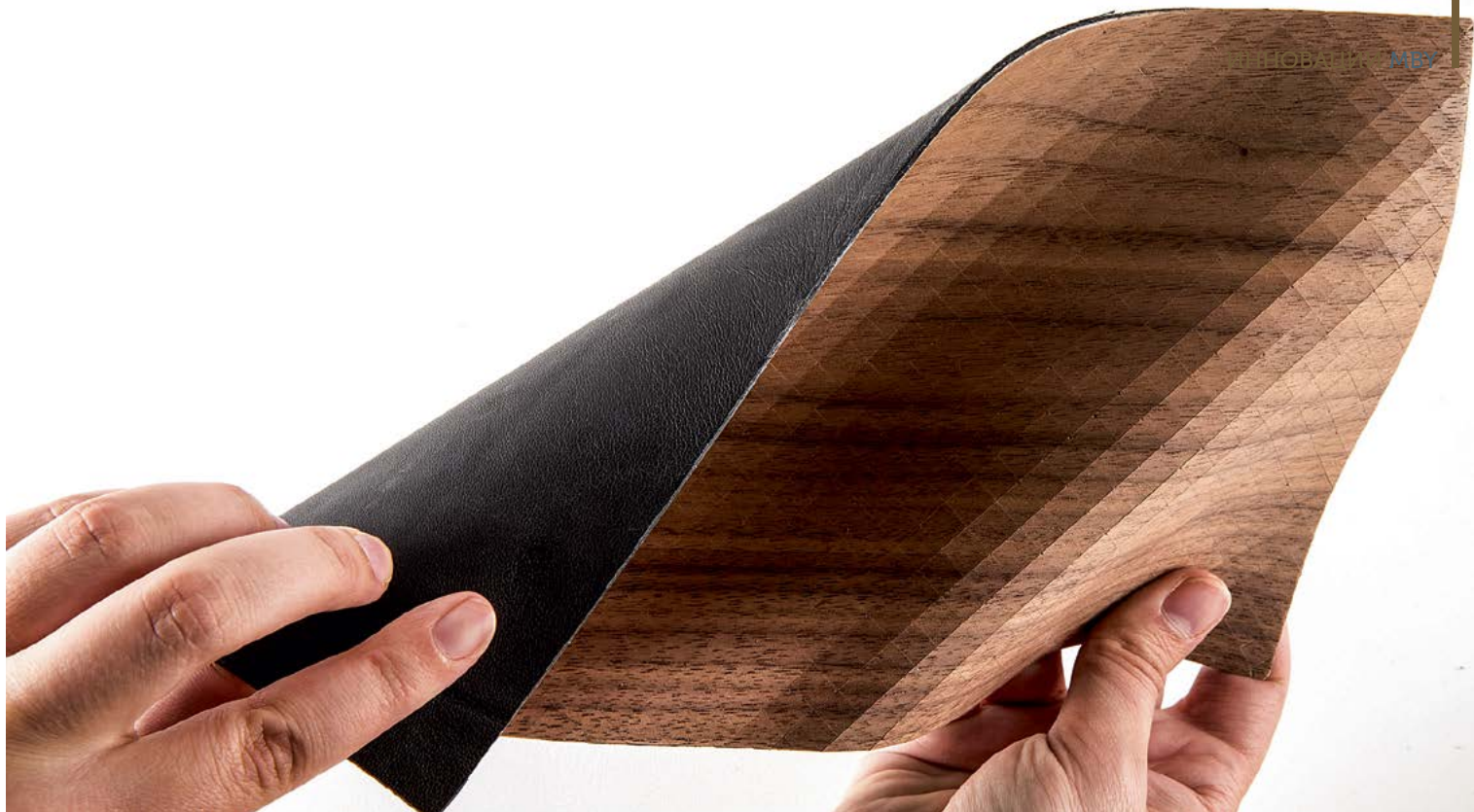
● ● ●
LignoTUBE – прочные тонкостенные трубки из шпона диаметром 20-120 мм

● ● ●
В отделочные панели Navvalon, сделанные из полиэфирной смолы, можно поместить любой наполнитель

● ● ●
Древесный текстиль производства компании Tesler + Mendelovitch

● ● ●
Панели Oesterplat представляют собой искусственный мрамор с включениями устричных раковин





ства под воздействием факторов окружающей среды. В аэрокосмической и автомобильной отраслях давно проводят исследования покрытий, способных «заживлять» поврежденные конструкции из обычных изотропных материалов вроде стали и алюминия, что, разумеется, актуально и в судостроении.

Инновационные фотогальванические краски способны превратить поверхность надстройки в одну большую солнечную батарею, заменив собой не всегда вписывающиеся в дизайн панели. Следующий шаг — термоэлектрические покрытия на основе теллурида висмута, переводящие тепловую энергию в электричество, которые могут взять на себя часть задачи по энергообеспечению судов в регионах с жарким климатом, где летом темные поверхности могут разогреваться до +50 °С и более. Наконец, заставить производить электричество можно не только надстройку, но и корпус. Для этого необходимо интегрировать в его покрытие пьезоэлектрические ячейки, которые будут вырабатывать энергию от ударов волн. Конечно, такой способ не позволит покрыть все потребности судна, но при грамотно спроектированной системе может, например, поддерживать работу аварийного навигационного оборудования в случае блэкаута в штормящем море.

Облегчить жизнь экипажу, вынужденному постоянно надраивать яхту, могут самоочищающиеся покрытия, в составе которых присутствует диоксид титана, хорошо известный художникам по белому пигменту Titanium White. Будучи одним из наиболее эффективных фотокаталитических агентов, при облучении светом в присутствии водяных паров он катализирует реакции окисления с участием гидроксильных радикалов и супероксидных анионов, в результате чего при комнатной температуре обра-

зуются углекислый газ и вода. Эта умная и не требующая ухода защита поможет бороться с пылью, солью, плесенью и маслосодержащими загрязнениями, особенно на стеклянных поверхностях.

Другой значительный тренд — материалы, которые излучают или трансформируют свет. Некоторые из них опираются на эффект полного внутреннего отражения, который широко используется в волоконной оптике. Так, например, трубки из полиметилметакрилата, заключенные в какую-либо матрицу или организованные сами по себе, способны захватывать свет из освещенной зоны и проводить его в тень без использования энергии. Похожий эффект создают и стеклянные «светопроводы», которые, наряду с акрилом, дают возможность не только экономить электричество, что весьма актуально на борту, но и открывают новые горизонты для творчества дизайнеров.

ЖЕЛАНИЕ ИЛИ ЗАКОН?

Обилие перспективных материалов совсем не означает, что судостроительная отрасль тут же возьмет их на вооружение. Эта индустрия сильно зарегулирована по всему миру, и регистры неохотно принимают новые материалы, требуя от производителей массу дополнительных испытаний. С одной стороны, их правила «написаны кровью», но с другой, две трети всех инноваций так или иначе связаны с материалами, обладающими новыми, лучшими свойствами, и постоянно держаться за «старое, доброе» не всегда оправдано.

«Темп принятия новых материалов яхтенной индустрией крайне низкий, — говорит Элс Зейлстра. — Опыт показывает, что первыми их берут на вооружение ВПК, аэрокосмическая и спортивная отрасли, которые, кстати, будучи конкурентными, во многом и обеспечивают финанси-



ЭЛС ЗЕЙЛСТРА, креативный директор MaterialDistrict:

Что касается использования стеклопластика для производства яхт, то пока очень сложно найти альтернативный материал с такими же качествами, а главное — ценой. Поэтому остается ждать, когда его запретят или придумают недорогую экологичную замену. Биопластик пока слишком дорог, кроме того, верфи привыкли работать со стеклопластиком, и пока большинство людей покупают такие лодки, они не станут переходить на что-то новое и неизвестное.

Бамбук годится для производства как мягких ковров, так и прочного релинга

VIMAR EIKON TACTIL



Дополнительную степень свободы инженерам и дизайнерам дало изобретение содержащих серебро токопроводящих чернил, которые, по сути, позволяют рисовать электросхемы, заменяющие традиционные печатные платы и провода. Этот инновационный материал использовала, например, итальянская компания Vimar, победившая в номинации

«Интерьерное оборудование, принадлежности и материалы для кают» на конкурсе DAME Design Award 2018. Разработанная ею сенсорная панель Eikon Tactil для контроля освещения и жалюзи снабжена шестью подсвеченными программируемыми кнопками и датчиком приближения; монтируется она практически заподлицо и успешно заменяет обычные выключатели.

вание их разработки. В других областях на исследования в этом направлении компании тратят в среднем около 10% оборота, хотя, например, в архитектуре этот показатель составляет всего 2,5%, поэтому инновации приходят сюда очень медленно и с большим трудом.

В яхтенной индустрии, где сочетаются отдых и спорт, дело обстоит несколько лучше, однако, на мой взгляд, темп все равно недостаточный. Возможно, верфи просто не знают о новых материалах или ждут, когда они войдут в моду. Дизайнеры в этом плане более инициативны, но клиенты не торопятся, и причин тому много. Отчасти играет роль то, что яхта, в особенности крупная, — способ демонстрации социального статуса, и тут до сих пор в ходу традиционные представления о роскоши. Смелых людей, готовых пойти против стереотипов и показать, что им не безразлична окружающая среда и что они готовы использовать не менее комфортные и качественные инновационные материалы класса “люкс”, очень мало. Поэтому я считаю, что основное препятствие — это низкая осведомленность, которую еще предстоит преодолеть новому поколению владельцев яхт.

Также выбор зависит от культуры: кто-то устанавливает на лодку солнечные батареи, чтобы сжигать меньше горючего и производить меньше выбросов, а кто-то пьет виски за несколько десятков тысяч евро, потому что не знает, куда деть деньги. Понятно, что когда человек отдает миллионы за новую яхту, он, скорее всего, психологически не готов видеть в салоне отделочные панели из переработанных газет, но, думаю, если мы увидим хотя бы один такой яркий пример, то что-то сдвинется с места.

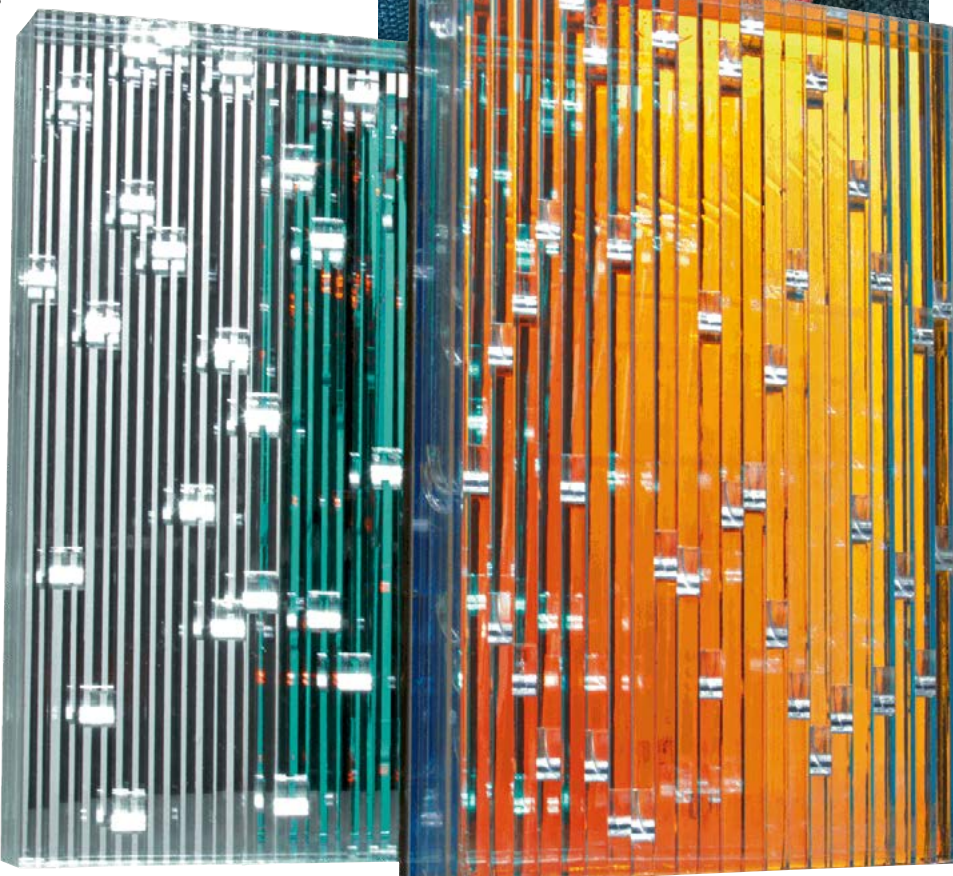
Мода на “правильные” материалы со временем так или иначе сформируется, а сейчас мы находимся в начале переходного периода. Один из немногих способов помочь инновационным материалам получить распространение — это принятие новых законов. Если запретить “грязные” материалы, то людям не останется ничего другого, как переходить на “чистые”. В Нидерландах подобный подход уже практикуется в строительстве, когда новые здания обязывают строить из экологически нейтральных материалов».

ИМЕНЕМ ФАРАОНА

В рамках программы Евросоюза Horizon 2020 недавно стартовал проект RAMSSES (Realisation and Demonstration of Advanced Material Solutions for Sustainable and Efficient Ships), нацеленный на стимуляцию принятия индустрией инновационных и экологичных материалов в коммерческом

● ● ●
В качестве отделочного материала с выраженной текстурой может выступать окрашенная кожа лососевых рыб

● ● ●
Композитные стеклянные панели Sensitile со сложной внутренней структурой идеально подходят для различного рода перегородок





AMG

ВСЁ И СРАЗУ.

ЧЕТЫРЁХДВЕРНОЕ КУПЕ MERCEDES-AMG GT

Узнайте больше о новом четырёхдверном купе Mercedes-AMG GT 63 S, объединившем в себе мощь спортивного автомобиля и непревзойдённый комфорт для 4 пассажиров.

#LIFEISARACE



«АВТОДОМ Пулково» – официальный дилер «Мерседес-Бенц»

196158, Санкт-Петербург, Пулковское ш., д.14 Лит. А, тел.: +7 (812) 500 500 5, www.mercedes-pulkovo.ru



Роскошный AMG Performance Center «АВТОДОМ Пулково»

Mercedes-Benz

The best or nothing.



«АВТОДОМ Пулково» – официальный дилер «Мерседес-Бенц»
196158, Санкт-Петербург, Пулковское ш., д.14 Лит. А, тел.: +7 (812) 500 500 5, www.mercedes-pulkovo.ru



SILICASTONE — материал, созданный из переработанного стекла и керамики



Плитка Mozek производится из натуральных ракушек, наносимых на сетку из алюминиевого сплава



Металлизированное покрытие VeroMetal наносится на различные основания и создает прочный, не облезающий со временем слой. VeroMetal возможно использовать как в помещениях, так и снаружи



ПОДШИПНИКИ MARINEX

из фенолоальдегидных или полиэфирных смол

обладают высокой механической прочностью, устойчивы к износу, не деформируются при изменении температуры и не горят

судостроении. Верфи, поставщики оборудования и судоходные компании зачастую просто не знают или не уверены в долгосрочных качествах новых материалов, сомневаются в экономической целесообразности их использования, что приводит к существенному технологическому отставанию отрасли. Для решения этой проблемы RAMSSES создал 13 демонстрационных проектов, призванных показать разнообразие инновационных материалов, их потенциал и возможность применения в судостроении. Чтобы предъявить практические преимущества, для каждого проекта был или будет создан полностью рабочий прототип.

Еще одна сложность связана с тем, что для новых материалов зачастую нет массива статистических данных по испытаниям в разных условиях на протяжении всего жизненного цикла, а их одобрение классификационными органами происходит индивидуально в каждом конкретном случае, что требует дополнительного времени и средств. Более того, ситуацию усугубляет отсутствие межотраслевого систематического обмена знаниями по этому вопросу и сложность доступа к информации по новым материалам, в результате чего инженеры просто не знают, что возможно уже сейчас. Именно поэтому

RAMSSES взялся за создание «Платформы морских инноваций», которая будет способствовать распространению знаний и вберет в себя методики и результаты испытаний новых материалов, равно как и опыт их использования на существующих судах.

Среди демонстрационных проектов RAMSSES значатся гребные винты из медь-алюминиевых сплавов, мартенситной и двухфазной стали с помощью аддитивных технологий; облегченные перья рулей, состоящие из нескольких материалов; легкие модульные огнеупорные звукоизоляционные панели ферменной конструкции для переборок и подволоков; облегченные палубы из высоколегированной стали и т. д. Из этого перечня видно, что одна из главных задач RAMSSES состоит в том, чтобы за счет легких компонентов из современных материалов снизить вес судов, и среди участников проекта значатся такие известные компании, как Damen, Fincantieri, Meyer Werft и Baltic Workboats.

ИТОГ

Недавние маркетинговые исследования компании Unilever показали, что треть покупателей предпочитают приобретать товары тех производителей, которые не остаются равнодушными к социальным и экологическим вопросам. В развитых западных странах эта тенденция очевидна. Рано или поздно она охватит большее число людей и распространится на весь образованный мир. В яхтенной отрасли переходом к новым материалам во многом движут производители интерьеров и отделки, которые предлагают дизайнерам и верфям свежие решения. И если сейчас выбор в их пользу — решение добровольное, то не исключено, что в недалеком будущем появится законодательное регулирование их доли в общей массе использованных на судне материалов. **МВУ**



ЕЛИЗАВЕТА КОЗЛОВА,

яхтенный дизайнер:

Суперяхта — это не только высокотехнологичное транспортное средство, но и место для жизни, где необходимо создать атмосферу уюта.

Чтобы сосчитать состоявшихся русскоязычных дизайнеров, работающих в индустрии суперяхт, достаточно пальцев одной руки, но в последние годы надежду на рост их «популяции» подает молодое поколение. Осенью на Monaco Yacht Show мы познакомились с Елизаветой Козловой — финалисткой конкурса Young Designer of the Year Award 2018, чей проект вошел в сборник Lürssen Concept Collection, и расспросили ее о том, как она пришла в эту отрасль и делает в ней первые шаги.

Расскажите, пожалуйста, каким был ваш путь в яхтенную индустрию.

Я получила образование в Италии, в Istituto Europeo di Design, по специальности «Транспортный дизайн» и на последнем курсе выполняла свой дипломный проект в сотрудничестве с Lamborghini. Тогда же мне представилась возможность принять участие в ежегодном конкурсе молодых дизайнеров, который проводит Boat International совместно с компанией Oceanco. Мой проект под

названием Artemis попал в десятку лучших, и я вошла в число финалистов конкурса. Это дало мне невероятную возможность продемонстрировать свои работы лучшим в мире яхтенным дизайн-студиям, включая Winch Design и Reymond Langton Design, а также побывать на таких крупных верфях, как Oceanco и Lürssen. Такого рода события открывают серьезные перспективы, и на одном из мероприятий Питер Люрсен предложил мне принять участие в каталоге The Lürssen Concept Collection. Таким образом мой второй дизайн-проект Aquila вошел в это издание, представленное на MYS 2018. Вообще прошлый год стал для меня очень успешным и плодотворным: он подарил мне шанс работать в Reymond Langton Design, куда я поступила на шестимесячную стажировку сразу после выставки в Монако.

Как проходила работа над конкурсным проектом?

На самом деле, я узнала о конкурсе достаточно поздно, и у меня было всего полтора месяца, чтобы разработать проект. Нам дали техническую плат-

•••

Конкурсный проект Artemis, с которым Елизавета Козлова вышла в финал Young Designer of the Year Award 2018



Конкуренция в яхтенном дизайне достаточно высока, но талантливых людей выявляют сразу

форму и попросили сделать на ее базе яхту-эксплорер с дизайном, которого никто прежде не видел. Поскольку я специализировалась на дизайне автомобилей, яхты у меня получаются с характерным динамичным стилем, но при этом я стараюсь уделять особое внимание сбалансированным элегантным пропорциям. В состав жюри конкурса входило 19 знаменитых дизайнеров, и я очень благодарна им за то, что они обратили внимание на мою работу. Вообще этот конкурс можно считать полноценным входным билетом в индустрию суперяхт. Мне приятно осознавать, что Boat International вместе с Oceanco и Lürssen поддерживают не ограниченных стереотипами молодых дизайнеров.

Традиционно наружный дизайн яхт — мужская стезя, тогда как женщины обычно склонны к оформлению интерьеров. В вашем случае все наоборот?

Меня привлекает дизайн динамичных объектов, однако суперяхта — это не только высокотехнологичное транспортное средство, но и место для жизни, роскошная резиденция на воде, где у дизайнера есть возможность создавать уникальную

атмосферу уюта и комфорта. И хотя я начинала как дизайнер экстерьера, в какой-то момент мне стало интересно работать над проектом целиком, включая интерьеры.

Один из бонусов для финалистов конкурса — посещение верфей, в том числе таких закрытых, как Lürssen и Oceanco. Чем вам запомнились эти визиты и какие ценные советы вы там получили?

Прежде я никогда не бывала на верфях, где строят суперяхты. Из-за условий конфиденциальности я многого не могу рассказать о нашем визите на Lürssen, но меня невероятно впечатлили эти огромные строящиеся яхты: я просто не ожидала увидеть то, что нам показали. В программу посещения Oceanco входила презентация наших проектов группе дизайнеров и менеджеров компании. Их отзывы оказались на удивление положительными, но самое главное — они отметили и оценили наши новаторские идеи, выделив те элементы дизайна, которые прежде не использовались, и те, которые уже известны. Я думаю, именно это и было самым полезным и интересным на тот момент.



ПРОЕКТ AQUILA

создан
Елизаветой
Козловой для
сборника
The Lürssen
Concept
Collection.

В нем сочетаются динамичная элегантность и эффектная внешность, которые воплощают будущее суперяхт Lürssen



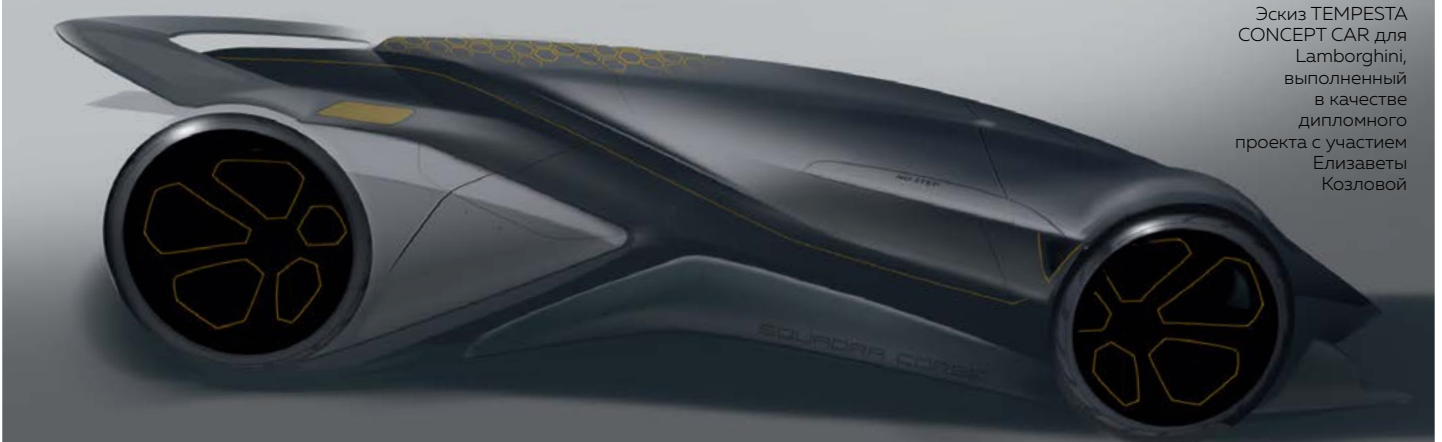
ISTITUTO EUROPEO DI DESIGN

IED – частный итальянский университет, основанный в Милане в 1966 году и имеющий филиалы в девяти городах, включая Барселону, Мадрид и Сан-Паоло. Ежегодно 29 курсов по четырем направлениям посещают до 10 000 студентов, а обучение проходит на четырех языках.

Очная двухлетняя магистерская программа Transportation Design призвана погрузить слушателей в мир автомобильного дизайна и привить будущим дизайнерам инновационный подход к созданию наружного и внутреннего образа автомобиля. Читают лекции и проводят мастер-

классы для студентов IED в сердце итальянского автомобилестроения – Турине, где работает множество успешных промышленных дизайнеров. Дипломные работы в виде изготовленных моделей выставляются на Женевском автосалоне.

Эскиз TEMPESTA
CONCEPT CAR для
Lamborghini,
выполненный
в качестве
дипломного
проекта с участием
Елизаветы
Козловой





**ПРОЕКТ
НАКАН**
молодого
дизайнера
Франческо
Конте

построен вокруг идеи увеличения количества легко приспособляемого пространства на борту. Модульная мебель позволяет гостям переоборудовать «пляжный клуб» площадью 54 кв. м в кинотеатр под открытым небом, а джакузи находится в закрытой зоне, поэтому им можно пользоваться даже в плохую погоду

Как вы видите свое дальнейшее развитие в этой сфере, учитывая высокую конкуренцию среди дизайнеров?

Благодаря полученным в университете знаниям и в процессе работы в Reymond Langton Design я уверенно приближаюсь к пониманию того, как создают и строят яхты. У меня очень много интересных идей, и мне не терпится воплотить их в жизнь, но поскольку мир суперяхт высокотехнологичен и очень профессионален, мне прежде всего необходимо накопить опыт, а на это уйдет не один год. Потом предстоит решить, оставаться ли в крупном дизайнерском бюро или начинать индивидуальную карьеру. Конкуренция здесь, конечно, очень высока, но талантливых людей выявляют сразу. Я очень надеюсь, что однажды один из моих проектов будет реализован и на его основе построят яхту.

А вообще мне чрезвычайно повезло: я сразу попала в компанию, о работе в которой не могла даже мечтать! Быть членом команды RLD невероятно интересно. У Reymond Langton много проектов, и, будучи стажером, я принимаю в них участие на всех стадиях разработки: делаю эскизы, работаю в Photoshop, посещаю строящиеся яхты — и очень благодарна за то, что меня активно вовлекают в работу.

Можно ли было добиться того же, что и вы, живя в России?

Поскольку я не училась в России, мне сложно ответить на этот вопрос. Тем не менее я считаю, что лучшие школы дизайна находятся в Италии. Там работают прекрасные преподаватели, налажены связи университетов с производителями, и уже в процессе учебы появляется возможность непосредственно сотрудничать с такими компаниями, как, например, Lamborghini. В Италии обучают истинному дизайну, который всегда начинается с эскизов, выполненных исключительно вручную. МВУ

ПРОЕКТ NEXT
создан Николо
Пиредда

по итогам оценки предпочтений нового поколения клиентов. Не последнюю роль здесь играют яркие цвета, взаимодействующие друг с другом материалы и интерактивные технические решения





ПРОЕКТ NACRE

*авторства
Гэуна Ли*
отличается
сравнительно
простым
классическим
профилем
и продуманным
дизайном,
в котором
прослеживается
восточная
эстетика



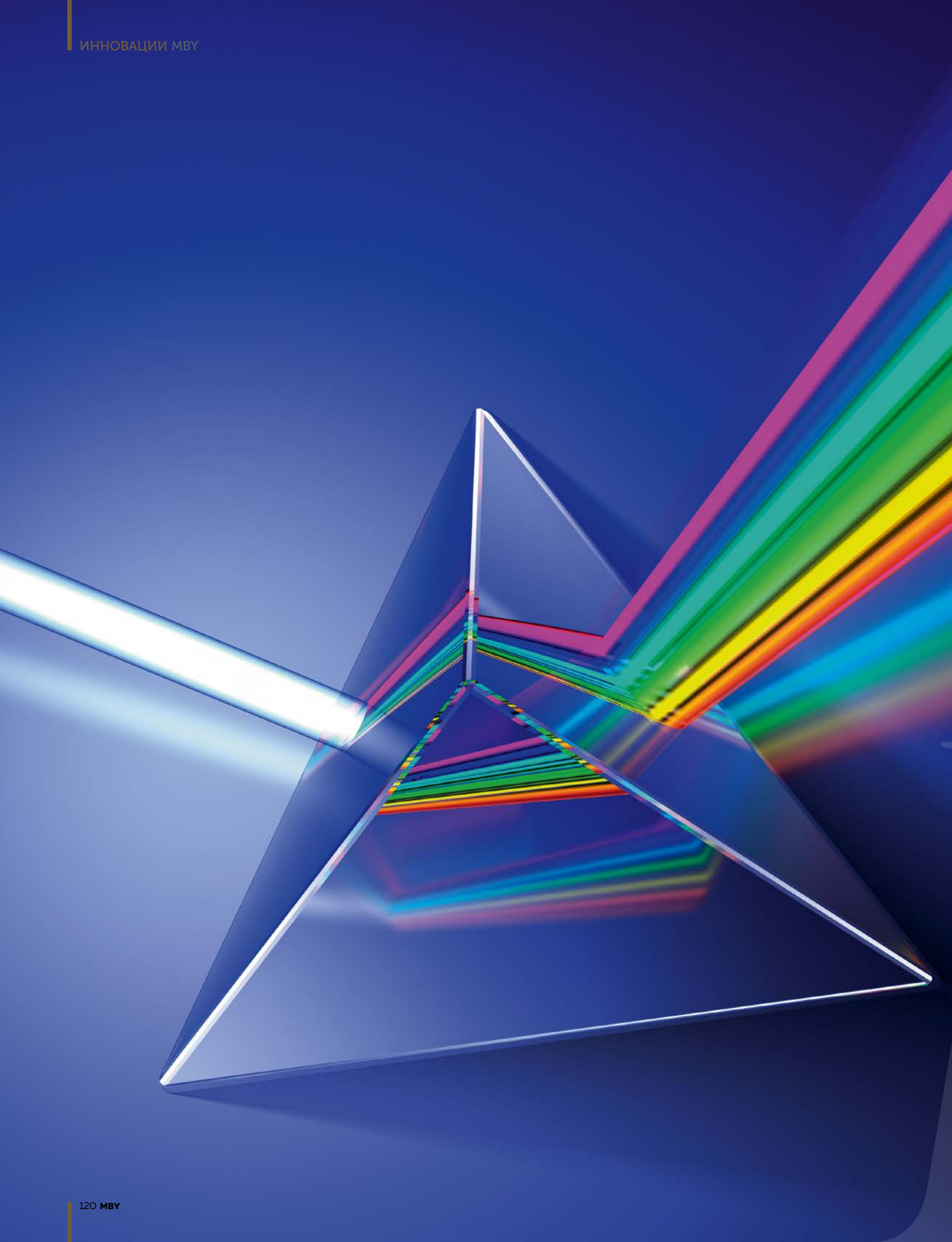
ПИТЕР ЛЮРСЕН, владелец верфи Lürssen:

Более 140 лет мы обладаем привилегией строить суда самых разных форм и размеров, начиная от деревянных гребных лодок на заре нашей истории и заканчивая крупными моторными яхтами, которые создаем сегодня. Мы гордимся тем, что делаем для наших клиентов, и, чтобы ответить на запросы рынка, недавно активизировали производство моторных яхт длиной 55–75 метров. В книгу Lürssen Concept Collection вошли разнообразные проекты, созданные творческими молодыми дизайнерами, каждый из которых получил одно и то же задание: придумать 62-метровую яхту Lürssen, на которой будут сочетаться пространства для отдыха, развлечений, трапезы и сна. Все технические спецификации, включая планировку моторного отсека, гараж для тендеров и количество человек в экипаже, также были одинаковыми. Нас удивили и обрадовали результаты их новаторских работ, и мы надеемся, что талант этих молодых дизайнеров вдохновит и вас!

ПРОЕКТ SOAR YACHT

*разработан
Илинь Хуанг*
с целью совершенно
иначе
перераспределить
пространство
на борту для
создания
принципиально
нового окружения.
Примечательно, что
это касается
не только
горизонтальных,
но и вертикальных
планировок





УКРОЩЕНИЕ СВЕТА

Дизайн освещения — интересная и сложная самостоятельная дисциплина, и мастера этого дела способны создавать уникальные преобразующие окружающее пространство решения.

Текст Антон Черкасов-Нисман Фото Savage Lighting, Maramoja Projects, pureLiFi

Каждому из нас наверняка доводилось хотя бы раз в жизни наблюдать ситуацию, когда, скажем, знакомые, вложившись в дорогой ремонт, красиво отделывали апартаменты или загородный дом, но обстановка совершенно не смотрелась, так как никто заранее не подумал, какое освещение заставит ее заиграть, внесет в атмосферу уют и будет снова и снова удивлять и радовать гостей и хозяев. На суперяхтах опытные дизайнеры уделяют этому вопросу отдельное внимание, однако зачастую их смелые идеи упираются в отсутствие на рынке оригинальных осветительных приборов и готовых технологий подсветки.

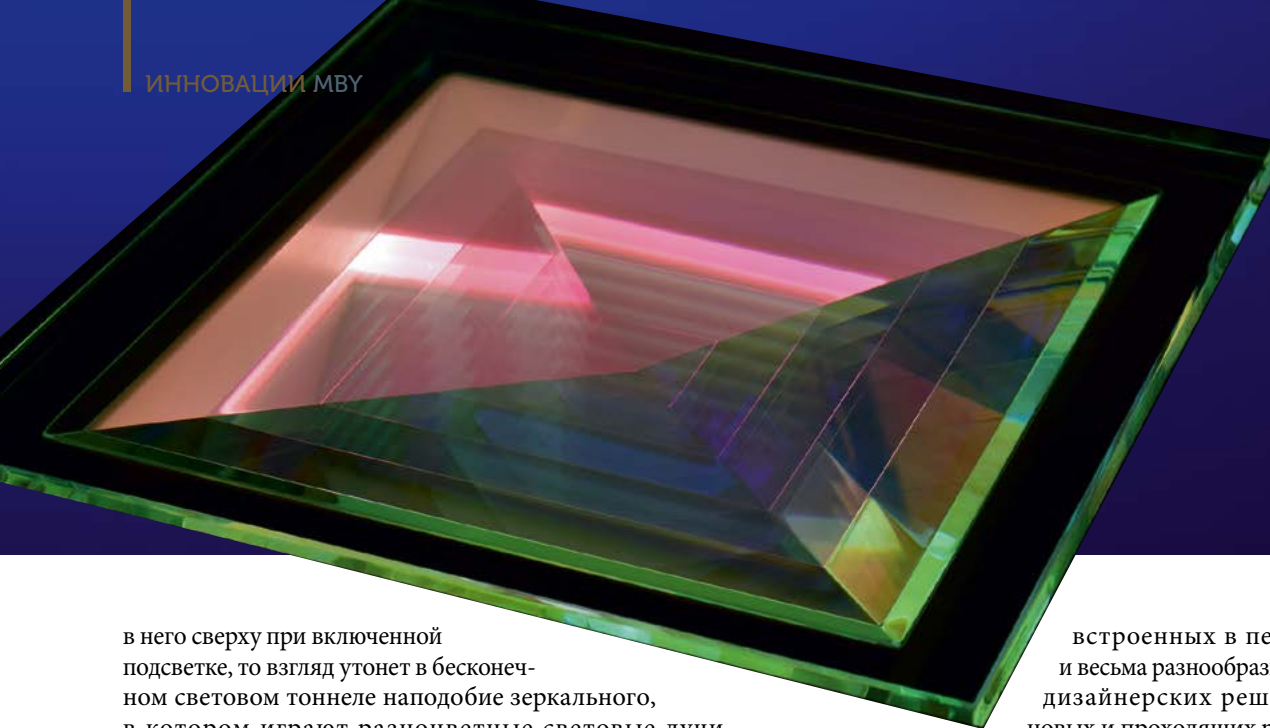
ПАЛУБНЫЕ ДРАГОЦЕННОСТИ

Одна из интересных концепций, которую представила на METS 2018 британская компания Savage Lighting, носит название Deck Jewelry, что означает «палубная драгоценность». Идея облачить практическую функцию освещения помещений в нетривиальный дизайн принадлежит студии Van Geest Design, и в основе Deck Jewelry — многослойный «кристалл» высотой около 200 мм, заключенный в «трубу» квадратного сечения, по периметру которой расположена подсветка на основе светодиодов. Форма кристалла, по сути, повторяет ньютоновскую призму, а изготавливают их мастера одной

из лучших в мире компаний по производству кастомных изделий из стекла Crystal Caviar.

Суть Deck Jewelry заключается в том, что интегрированный в палубу модуль пронизывает ее насквозь и выступает в качестве своеобразного светового люка для находящегося ниже помещения. Если заглянуть

Конструкция Deck Jewelry легко масштабируется для палуб любой толщины



При взгляде на Deck Jewelry виден бесконечный световой тоннель, в котором играют лучи всех цветов радуги

в него сверху при включенной подсветке, то взгляд утонет в бесконечном световом тоннеле наподобие зеркального, в котором играют разноцветные световые лучи. Встроенные светодиоды излучают обычный белый свет, но за счет дисперсии на гранях призмы он раскладывается на все цвета радуги. Помещение внизу при этом увидеть невозможно, даже когда там горит свет, поэтому Deck Jewelry не нарушает приватность. Днем кристалл работает как обычный световой люк, проводя внутрь естественное освещение.

В верхней части модуля заподлицо с палубой с помощью силикона монтируется устойчивое к царапинам защитное стекло. Оно уложено на резиновое основание, которое не пропускает воду и позволяет наступать на Deck Jewelry. Поскольку тиковую палубу периодически шлифуют и со временем она истончается, в конструкции модуля предусмотрены специальные прокладки, которые можно поочередно вынимать, подгоняя высоту защитного стекла под уровень палубы.

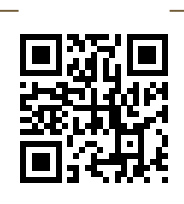
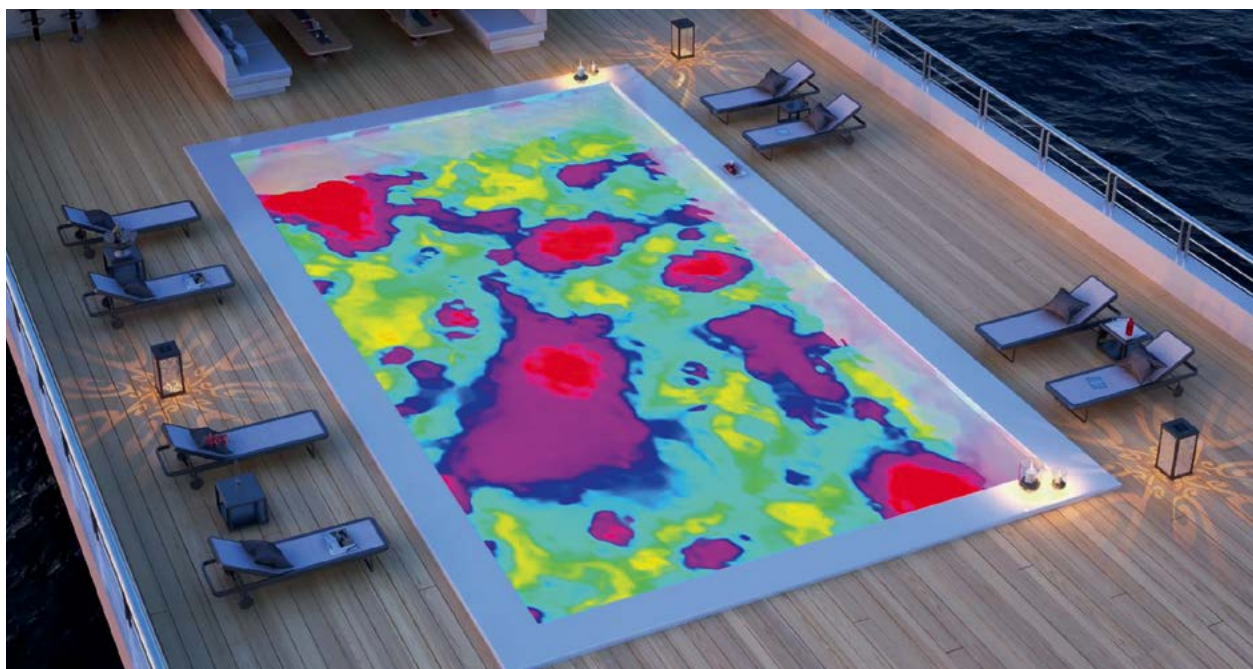
Конструкция Deck Jewelry легко масштабируется для палуб любой толщины, поэтому заказчики должны лишь предоставить производителю точные размеры модулей. Количество и схема размещения «палубных драгоценностей» ограничиваются лишь пожеланиями владельца яхты и фантазией дизайнеров. В дальнейшем эта концепция может получить развитие в виде модулей Deck Jewelry,

встроенных в переборки, и весьма разнообразить спектр дизайнерских решений для новых и проходящих рефит яхт.

БОЛЬШИЕ ЧУДЕСА МАЛЕНЬКИХ ДИОДОВ

Совершенно в ином масштабе и на другом уровне сложности работает с креативным освещением Герман тер Хеннепе, основатель компании Maramoja Projects. Большая часть его проектов касается общественных пространств на суше, однако суперяхты тоже входят в круг его профессиональных интересов. Так, Герман тер Хеннепе участвовал в разработке концепта Oceanco Moonstone и предложил нетривиальную идею бассейна-трансформера со сложной LED-подсветкой, которая может синхронизироваться с музыкой или другими «индикаторами» настроения.

«Если источники света постоянно находятся в одной среде, скажем, на воздухе или в воде, то создать условия для их оптимальной работы не проблема, — говорит он. — Но если условия работы меняются, то задача становится гораздо более сложной. Такая ситуация возникает, когда необходимо подсветить, например, бассейн, дно которого поднимается на уровень палубы и превращается в танцпол. Здесь нужно тщательно подбирать подходящие материалы, которые не деградируют в сухой



ВИДЕО:

<https://vimeo.com/311983548>

ПОДСВЕТКА

бассейна-трансформера работает в двух средах и может меняться вслед за музыкой или другими индикаторами настроения



DI PIÙ
ANDRETTO® DESIGN

murano glass
100% italian handmade

info@deepools.it
www.deepools.it

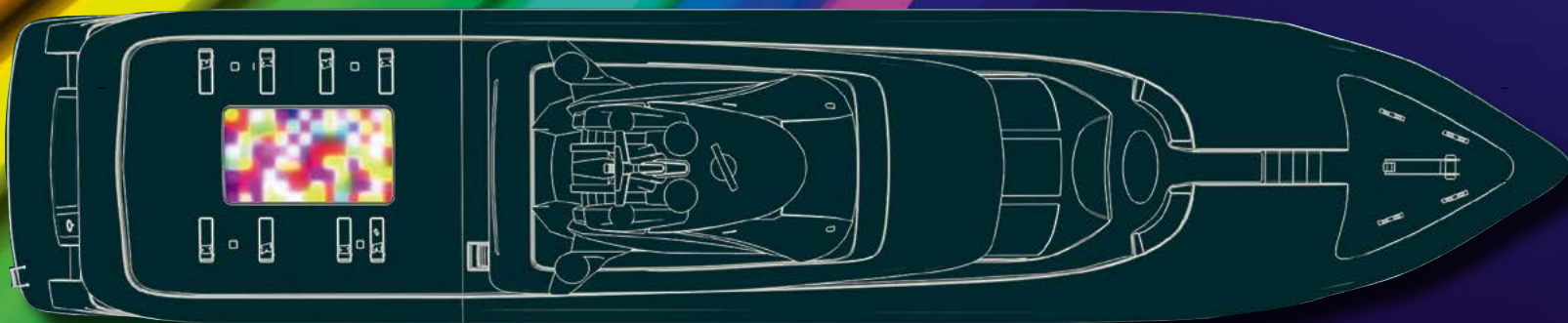
DEEPPPOOLS®

Ogni piscina della famiglia DEEP POOLS è realizzata in vetro di Murano, che tramite gli infiniti giochi di colore e di movimento dell'acqua crea un'estetica meravigliosa indipendentemente dalle dimensioni

Fernando Cembalo
Sales Director
cell.: +39 348 8701012
Di Più Srl – Andretto® Design
Via Gian Lorenzo Bernini, 4
42048 Rubiera (RE) Italy
tel.: +39 0522 260669

Каждый бассейн семейства DEEP POOLS, реализованный в муранском стекле, независимо от размеров, создает удивительную эстетику игры цвета и движения воды в безграничном объеме

Николай Репников
генеральный директор
mob.: +7 916 6554301
NN SURFACE
119146 Москва
ул. 1-я Фрунзенская,
д. 5, офис 5



и влажной среде, и электронные компоненты, способные защитить от перегрева».

Для обеспечения безопасности и желаемого эффекта дно бассейна покрыто толстым (50 мм) слоем особого прочного светорассеивающего пластика, поверхность которого не скользит и устойчива к царапинам. Под ним находится воздушная прослойка (60 мм), в которой непосредственно работают светодиоды. Если температура воды в таком бассейне поднимается выше +40 °С, подсветка автоматически отключается, так как используемые электронные компоненты хотя и выдерживают температуру до +70 °С, но работают при температуре не более +50 °С. Когда бассейн не используется, пластик также служит тепловым барьером и не дает палящему солнцу перегревать электронику.

«Долговечность работы диодов зависит не только от их качества и правильной схемы подключения, но и от того, как запрограммирована их работа, — поясняет Герман тер Хеннепе. — Мы выставляем все диоды на 80% мощности, чтобы они никогда не достигали пиковой отдачи, и это значительно продлевает срок их службы».

Maramoja Projects редко использует стандартные решения. Компания самостоятельно проектирует все освещение для каждого конкретного заказа,

чтобы не просто исполнить прихоть дизайнера, но сделать систему безопасной и энергоэффективной. Один из ярких примеров — невероятная люстра в парижском арт-пространстве. Здание на улице Рю Волне, где находится Eléphant Rapame, построил во времена правления Наполеона III российский дипломат князь Алексей Салтыков по прозвищу Индиец. Большой поклонник искусства, он заказал в центральном зале витражный купол, в котором насчитывается 4500 стеклянных пластинок. Maramoja Projects необходимо было продублировать его люстрой так, чтобы в каждом узле витража был установлен RGBW-светодиод и при этом искусственное освещение не мешало бы естественному.

«Сами светодиоды достаточно маленькие, но ведь им нужно питание, а это десятки метров проводов, которые необходимо было скрыть, — вспоминает Герман тер Хеннепе. — Здание историческое, и сверлить потолок было запрещено везде, кроме нескольких точек. Мы провели трехмерное сканирование купола, чтобы до миллиметра знать положение каждого стекла, а потом сделали легкую карбоновую раму из 13 элементов толщиной 5 мм, которые уже внутри помещения склеили вместе. На раме закрепили диоды, электронные компоненты и проложили всю проводку, а потом подняли ее под купол».

СО СВЕТОМ В ИНТЕРНЕТ

Прогресс движется в направлении использования света как средства для высокоскоростной передачи информации, и не исключено, что тем, кто проектирует и производит осветительные системы, уже довольно скоро придется принять во внимание эту новую важную функцию. Благодаря Li-Fi (Light Fidelity — способ коммуникации при помощи видимого света) освещение, в том числе и декоративное, в один прекрасный день превратится в инструмент для выхода в Интернет, значительно превосходящий по своим возможностям Wi-Fi.

В основе Li-Fi лежит незаметное глазу высокочастотное изменение яркости светодиодов, которое регистрирует компактный фотодетектор. В качестве приемника может выступать обычная фотоэлектрическая ячейка, способная одновременно получать информацию и вырабатывать энергию. Li-Fi обеспечивает на два–три порядка большую скорость передачи информации, чем Wi-Fi, и с этой технологией интернет вещей может принять совершенно иные масштабы.

Компания pureLiFi уже представила первый USB-приемник Li-Fi с двусторонней коммуникацией, который позволяет сохранять связь при переходе от одного источника света к другому.

Сейчас эта технология находится на пороге выхода в массы, и на нее уже делают большую ставку. Внимательная к инновациям яхтенная индустрия тоже не останется в стороне, и, полагаю, в недалеком будущем мы увидим первые лодки, на которых появится не только красивый, но и умный свет. **МВУ**

●●●
Один из сложных проектов Maramoja Projects предполагает динамическую светодиодную подсветку бассейна-танцпола

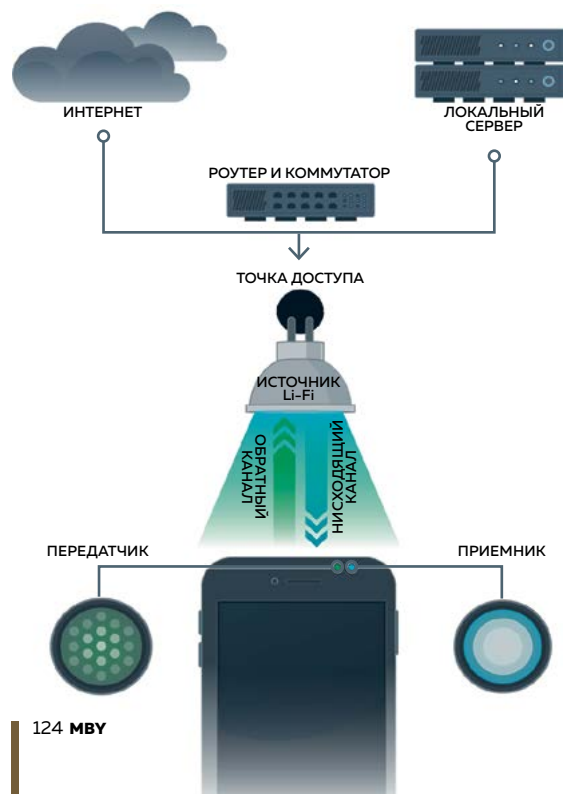


ГЕРМАН ТЕР ХЕННЕПЕ,
основатель
компании
Maramoja Projects:
Мы материализуем
самые сумасбродные
идеи дизайнеров,
поскольку
предлагаемые ими
решения никто
не производит
и не поставляет.



ВИДЕО:
<https://youtu.be/iHWIZsIBj3Q>

LI-FI
является
альтернативой
существующим
способам скоростной
беспроводной
передачи
информации



NORD STAR

YACHTING



Строительство
яхт



Брокераж



Менеджмент
яхт



Чартер

NORD STAR YACHTING

Официальный дилер английской верфи
Princess Yachts Ltd на Северо-Западе России
Санкт-Петербург, Петровский пр., д.14, корп.4
+7 (812) 325-55-32
www.nord-star.com



Досье *Lili*

Длина
55,00 м

Ширина
9,40 м

Осадка
3,40 м

Водоизмещение
740 т (полное)

Запас топлива
115 т

Запас воды
17 т

Двигатели
2 × MTU 16V4000
M53L (1850 л.с.)

**Максимальная
скорость**
15,5 узла

Крейсерская скорость
13 узлов

Запас хода
4500 миль (13 узлов)

Пассажиры
12 чел.

Экипаж
13 чел.

ПОГРУЖАЙСЯ, ДАЙВЕР, С НАМИ!

Прелесть отдыха на чартерной яхте не ограничивается возможностью провести время в кругу близких людей, оторвавшись от суеты, созерцая величие природы и океана.

Это еще и возможность на несколько дней или недель посвятить себя разнообразным видам водного спорта, которые не всегда легкодоступны в повседневной жизни.

Текст Алексей Кириллов Фото Джефф Браун

С

уперяхты с их обилием первоклассного инвентаря предоставляют гостям широкий выбор занятий, и самым захватывающим из них, бесспорно, остается дайвинг. Он вмещает в себя гораздо больше, чем наблюдение за богатейшим животным миром тропических акваторий: это и подводная археология, и таинственная история затонувших кораблей, и нетривиальная фото- и видеосъемка, и подводное ориентирование (особенно ночное!), не говоря уже о таких интереснейших, но требующих особой подготовки специальностях, как погружения в пещеры или под лед. Кроме того, дайвинг при всей его внешней неторопливости — самый настоящий спорт, чья несоревновательная природа не отменяет высокого расхода энергии и оздоровительного эффекта.

Дайвинг — это самый настоящий спорт с оздоровительным эффектом

На яхте нет суеты, и можно спокойно сконцентрироваться на планировании погружения

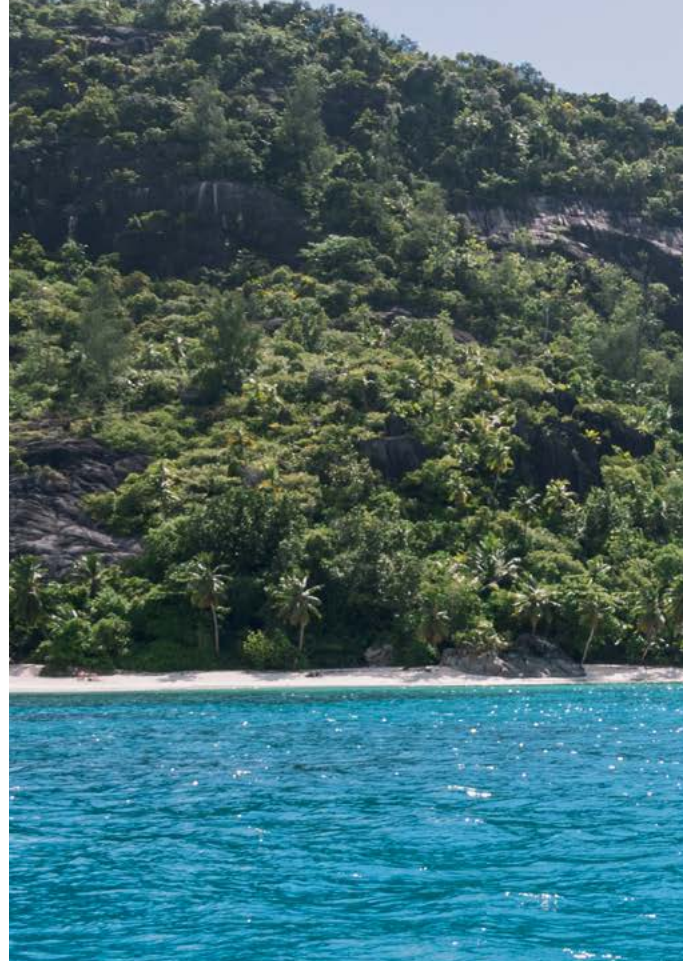
На любом крупном чартерном прогулочном судне обязательно оборудован дайв-центр, характер оснащения которого зависит лишь от того, насколько сильно его владелец и гости увлечены подводным плаванием. Разумеется, в команде всегда есть человек, обладающий профессиональными знаниями, опытом и квалификацией для организации погружения тех, кто уже бывал под водой, и обучения новичков, стремящихся открыть для себя новый мир. Эрик Джонс, дайв-инструктор яхты *Lili*, которая входит в чартерный флот компании Imperial Yachts, рассказал нам о том, почему не стоит отказывать себе в удовольствии погружаться в живописных акваториях, и о том, что это за работа — водить людей под воду.

«Я родился в Швейцарии, но моя мама родом из Южно-Африканской Республики, поэтому обе эти страны для меня родные, и мы постоянно путешествовали между ними, — рассказывает Эрик Джонс. — Будучи страстным охотником до всего необычного, я познакомился с широким кругом людей и культур, которые научили меня открыто смотреть на мир и на все, что выходит за пределы привычного окружения. Яхтинг — не новая для меня сфера, однако я не торопился с решением работать на борту, поскольку прежде хотел продвинуться в своей дайверской карьере. В течение семи лет я неустанно погружался, причем четыре с половиной года из них проработал инструктором, совершив в общей сложности около 2000 спусков и “дослужившись” до уровня Master Scuba Diver Trainer.

Недavno я увлекся техническим дайвингом и начал учиться в этом направлении. Мне невероятно повезло нырять в самых разных местах: от пустынного побережья Мозамбика до кристально чистых акваторий Сейшельских островов. Однако мое внимание было приковано к Южной Африке, где я живу последние десять лет. Мой дайверский опыт хорошо подходит для таких яхт, как *Lili*, ведь она путешествует по всему миру и прекрасно оснащена для погружений. За те пять месяцев, что я провел на борту, мы побывали в Норвегии, Турции, на Сардинии. Совмещая профессию инструктора с обязанностями палубного матроса, я получаю новые знания, сохраняя возможность оттачивать навыки подводного плавания».

Почему суперяхта — лучшая площадка для погружений и обучения дайвингу? Прежде всего, на борту крайне благоприятная атмосфера для усвоения и применения новых знаний, ведь, в отличие от среднестатистического египетского дайв-бота, здесь нет суеты и можно спокойно сконцентрироваться на планировании погружения, подготовке снаряжения и выполнении плана. Тебя не забудут в море, не будут давить авторитетом, торопить с продувкой и не подsunут старое снаряжение или баллон с грязной газовой смесью.

●●●
Единство теории и практики дайвинга делает суперяхту одним из лучших инструментов для обучения подводному плаванию с аквалангом





●●●
 После погружений
 важно расслабиться,
 хорошо поесть
 и отдохнуть

●●●
 Часто яхта может
 прийти
 непосредственно
 на дайв-сайт, а если
 это невозможно,
 то в качестве
 дайв-бота выступает
 ее тендер



Подводное плавание — великолепный способ получить уникальные впечатления

Иными словами, погружаться в таких условиях значительно безопаснее, а если добавить к этому высокую мобильность и отсутствие логистических проблем, то большего желать трудно. Вода и компрессор — в двух шагах, таскать оборудование, нагружая спину, не нужно; хочешь — ныряешь с кормовой платформы, хочешь — с тендера. Кроме того, капитан и вахтенный следят за тем, чтобы дайверам не мешали другие суда, а профессиональная команда готова незамедлительно прийти на помощь. Дайверы шутят, что самое приятное в этом спорте — обильная дружеская трапеза с напарниками после погружения, когда наконец можно поделиться впечатлениями, обсудить увиденное и посмотреть фотографии, а шеф *Lili* умеет изысканно и сытно накормить подводных пловцов. Не стоит забывать и о полноценном отдыхе, который необходим между погружениями: непревзойденный комфорт на борту суперяхты в этом плане трудно переоценить.

Остается только выбрать оптимальное место и время для погружений. Острова Сипадан, Кокос и Роатан с их коралловыми садами — вожаемые места для каждого дайвера, но достопримечательности подводного мира ими не ограничиваются.

«Живя в ЮАР, я исследовал холодные, суровые, кишасщие акулами воды в окрестностях Кейптауна и погружался на богатых рифах национального парка «Содванна Бэй», — вспоминает Эрик Джонс. —



● ● ●
Погружаясь с кормовой платформы яхты, вы избавлены от необходимости таскать оборудование и нагружать спину



● ● ●
 Как правило, проведя 10–15 часов под водой, новички уже неплохо осваивают контроль плавучести

А еще мне посчастливилось дважды наблюдать ход сардин на восточном побережье Южной Африки, известном как Дикий берег. Поверьте, это зрелище впечатляет! Если говорить о том, где бы мне хотелось понырять, то выбор этот не из легких, ведь в каждом регионе есть что-то характерное и уникальное. Я никогда не погружался в Азии, хотя и бывал там в детстве, поэтому в первую очередь в голову приходят Бали и Филиппины. Еще я мечтаю вернуться на Сейшельские острова, с радостью исследовал бы Мальдивы и, возможно, Таиланд. Но главная моя страсть — это акулы. Я бы хотел побольше понырять в Карибском бассейне и на Галапагоссах: эти места изобилуют акулами и другими величественными животными вроде гигантских морских дьяволов и черепах».

Подводное плавание — великолепный способ получить уникальные впечатления, которые останутся на всю жизнь. Под водой можно сделать романтическое предложение, преподнести любимой кольцо в морской раковине, и провести церемонию бракосочетания в подвенечных гидрокостюмах, необычным способом отметить день рождения в богатых декорациях живой природы или поучаствовать в самой креативной костюмированной фотосессии. Все зависит лишь от вашей тяги к приключениям и фантазий, которые экипаж *Lili* с радостью воплотит в жизнь! **MBY**

AZIMUT YACHTS: КАК ВСЕ НАЧИНАЛОСЬ

В этом году свое 50-летие отмечает один из сильнейших игроков яхтенного рынка — Azimut/Benetti Group. Весомый повод взглянуть на одну из самых интересных историй успеха в яхтенной индустрии.

Текст **Ольга Селезнева** Фото **Azimut Yachts**



Входящая в узкий круг лидеров мировой яхтенной индустрии итальянская Azimut/Benetti Group, как ни странно, до сих пор является семейной компанией и управляется тем же человеком, который основал ее полвека назад. Успех бизнеса и красота яхт Azimut — чистое отражение энергии и харизмы Паоло Вителли, которого без малейшего сомнения можно назвать одной из самых ярких и значимых фигур современной яхтенной индустрии.

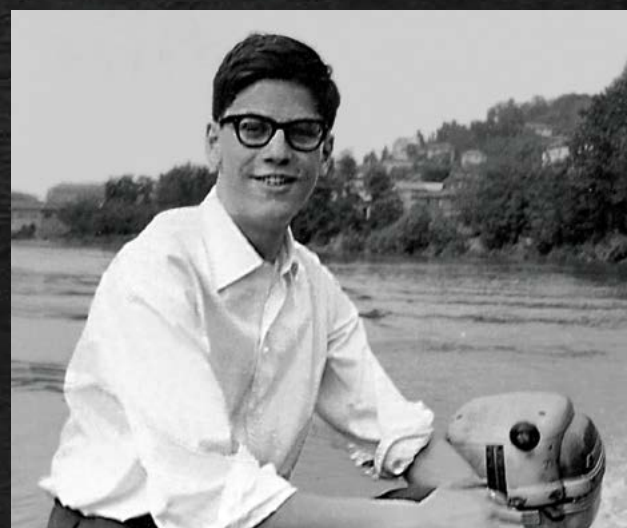
AZIMUT

Все началось в середине 1960-х, когда Вителли-студент, постигавший экономику и коммерцию, поехал в Лондон изучать английский язык. Впрочем, помимо учебы, он находил время и для развлечений. И если бы не этот факт, кто знает, появилось бы вообще на свет имя Azimut Yachts. Зажигательная клубная жизнь Лондона эпохи «детей цветов» потрясла Паоло Вителли: в родном Турине такого в те годы не было и в помине. Поэтому, вернувшись домой, Паоло с группой друзей открыл собственный клуб. Предприятие оказалось настолько успешным, что

спустя три года Вителли продал его, а на вырученные средства решил воплотить давнюю мечту — создать яхтенную компанию: морем он «болел» с детства.

Azimut Yachts была основана в 1969 году в Авильяне и первоначально занималась яхтенным чартером, но 22-летнему Вителли понадобилось всего три месяца, чтобы оценить перспективы продажи судов. На ближайшем боат-шоу в Генуе были достигнуты договоренности с несколькими верфями из Англии и Нидерландов о реализации их яхт клиентам из Италии. А там оказалось недалеко и до разработки собственных моделей: вскоре возникло совместное предприятие с голландской верфью Amerglass.

В то время это была одна из самых продвинутых верфей Европы: производила яхты из нового по тем временам материала — стеклопластика. Голландцы всегда славились инженерным мастерством, но, будучи итальянцем, Паоло Вителли привнес в бизнес чисто итальянское видение красоты и стиля. Сначала лодки продавались под брендом Amerglass, но уже вскоре обрели «самостоятельность» и новое имя — Azimut Yachts.



ПАОЛО ВИТЕЛЛИ:
«Море — это нечто большее, чем шумные пляжи и отели. Это способ достичь своей свободы».

Приобретение *Fratelli Benetti* позволило *Azimut Yachts* выйти на рынок крупных суперяхт

Первой из них в 1974 году стала 13-метровая флайбриджная AZ 43 Bali — одна их крупнейших серийных моделей того времени. 300-сильные двигатели Volvo Penta, салон, просторная кухня и пара комфортабельных кают мгновенно сделали ее популярной. Но самое интересное, что корпус для нее спроектировал ныне легендарный Бернард Олесинки, который начинал свою яхтенную карьеру примерно в одно время с Паоло Вителли: его дизайн-бюро было основано в 1972 году на острове Уайт у южного побережья Великобритании.

За AZ 43 Bali последовала вариация этой модели — открытая спортивная AZ 43 Offshore, а в 1977 году была запущена небольшая и бюджетная лодка-купе AZ 32 Targa. Между 1977 и 1985 годами компания непрерывно развивалась, увеличивая размеры своих моделей, что, в частности, привело к созданию в 1982 году Failaka 105 — первой в истории 30-метровой кастом-яхты из стеклопластика. Ее заказчиком выступил кувейтский принц. Но как бы ни были коммерчески успешны ранние яхты Azimut, Паоло Вителли всегда хотел чего-то большего, точнее — большего. «Те первые лодки были не для роскошной жизни, а просто для того, чтобы люди ходили в море. Я хотел построить что-нибудь шикарное. Это и привело в 1984 году к “спасению” Benetti», — признавал он сам.

ВЕНЕТТИ

Если вы хорошо знаете бондиану, то наверняка помните сцены с яхтой, служившей плавучей штаб-квартирой главного злодея в фильме 1983 года «Никогда не говори никогда». Это 86-метровая *Nabila*, построенная в 1980 году для саудовского миллиардера Аднана Кашогги и названная в честь его дочери. На тот момент это была одна из крупнейших яхт планеты, именно ей посвящена песня *Kashoggi Ship* из альбома *The Miracle* группы *Queen*. *Nabila* обладала всей роскошью, достижимой на тот момент, а ее строительство обошлось в \$ 100 млн (более \$ 300 млн по сегодняшним ценам). Построила *Nabila* итальянская верфь *Fratelli Benetti*, но эта яхта едва не потопила компанию, став причиной серьезных финансовых проблем.

Именно *Fratelli Benetti* выбрал Паоло Вителли для дальнейшего развития своей империи. Приобретение *Fratelli Benetti* в 1984 году было дорогим удовольствием и огромным риском. Но это позволило *Azimut* достичь двух стратегических целей: обосноваться в культовом месте итальянского судостроения Виареджио и открыть дверь на рынок роскошных суперяхт.

После приобретения *Benetti* и без того успешное развитие *Azimut Yachts* ускорило в разы. Как подтверждение успеха новой компании *Azimut/Benetti* выигрывает «Голубую ленту Атлантики» — переходящий приз, присуждаемый однокорпусным судам за рекорд скорости при пересечении Атлантики с востока на запад. Судном, сумевшим установить рекорд, стало *Azimut Atlantic Challenger*. Построенная на верфи *Benetti* с дизайном от *Pininfarina*, эта 88-футовая моторная яхта могла разогнаться до 60 узлов, а на 40 узлах запас топлива 85 000 л позволял ей пройти без дозаправки 3000 миль.

Тогда же на сцену вышел молодой и талантливый дизайнер Стефано Ригини. Это еще одно имя, неразрывно связанное с *Azimut Yachts*: Стефано Ригини продолжает разрабатывать дизайн яхт *Azimut* по сей день. Его «перу» принадлежат просторные флайбриджи, огромные окна в надстройке и корпусе, необычные роскошные интерьеры. Для воплощения его идей *Azimut* параллельно разрабатывал новые инженерные решения и техники производства. Именно тогда дизайн от *Azimut* стал ориентиром для всей яхтенной индустрии, и эту высокую планку верфь успешно держит по сей день.





ПАОЛО ВИТЕЛЛИ И УИНТРОП РОКФЕЛЛЕР,
американский политик и бизнесмен. В 1982 г. Azimut Yachts впервые принимает участие в Miami Yacht Show и становится дилером американской компании Allied Marine Уинтропа Рокфеллера. Последний стал единственным пассажиром Azimut *Atlantic Challenger* в рекордном пересечении Атлантики в 1988 г.



● ● ●
Построенная Azimut Yachts Failaka 105 стала первой в истории 30-метровой яхтой с корпусом из стеклопластика

● ● ●
В 1988 году скоростной Azimut *Atlantic Challenger*, способный развивать 60 узлов, завоевал трофей «Голубая лента Атлантики»

○ ● ●
Выпускаемая в 70-е открытая модель Azimut 28 Sport

● ● ●
Azimut 43 Bali – самая первая модель, выпущенная под брендом Azimut в 1974 году







Одна из верфей Azimut Yachts в Виареджио



Azimut 100 Jumbo — 100-футовая модель, выпущенная в 2000 г.

Постоянный поиск инноваций, масштабные инвестиции, оптимизация производства и жесткий производственный контроль позволили Azimut Yachts войти в число глобальных лидеров в строительстве как серийных моделей, так и кастом-суперяхт.

С конца 1990-х строятся, реконструируются и приобретаются новые верфи в Фано, Авильяне и Виареджио. Модельный ряд постоянно расширяется, и растет длина яхт: на пороге XXI века верфь выпускает уже 100-футовую модель Azimut 100 Jumbo, что почти невероятно для серийного судна. Тогда же Паоло Вителли приходит в голову идея создавать не только яхты, но и марины, которые станут не просто местом для стоянки, но настоящими центрами притяжения всех, кто любит яхтинг. Так появились марины в Варацце, Виареджио и... в Москве. С помощью Azimut Yachts был реконструирован исторический Водный стадион, где сейчас располагается Royal Yacht Club — настоящий яхтенный хаб российской столицы.

2001 год ознаменовался еще одним приобретением: Azimut Yachts купила верфь Gobbi в Пьяценце, которая положила начало спортивной линейке Atlantis в модельном ряду Azimut.

Продолжая занимать все возможные ниши, несколькими годами позже Azimut Yachts совершила революцию, предложив концепцию Magellano. Тогда на рынке моторных яхт доминировали глиссирующие корпуса, которые обеспечивали впечатляющую скорость, но не могли дать большую дальность хода для долгих автономных путешествий. Верфь привлекла к сотрудничеству легендарного дизайнера Кена Фрейвоха, знаменитого прежде

Постоянный поиск инноваций сделал Azimut Yachts одним из глобальных лидеров яхтенного рынка

всего своими парусными яхтами. Результатом в 2008 году стал Magellano 74 — первая модель нового класса, золотая середина между «дальнобойным», но тихоходным эксплорером, и глиссирующей яхтой.

Корпус переходного типа позволял спокойным 10-узловым ходом проходить без дозаправки до 1000 миль, а на экономичной скорости около 7 узлов запас хода составлял более 2000 миль. При этом яхта могла разогнаться и до скорости 23–24 узла. По мореходным качествам Magellano значительно превосходила глиссирующие яхты, и, в отличие от функциональных, но не всегда эстетичных эксплореров, демонстрировала чрезвычайно элегантную внешность, простор и комфорт интерьеров.

Сегодня модельный ряд Azimut включает в себя яхты самых разных типов, размеров и стилей: спортивные и флайбриджные, большие и маленькие, элегантные и дерзкие, а среди их создателей появились новые имена: Акиле Сальвани и Франческо Гуида. Именно эти дизайнеры открыли новую страницу в эстетике Azimut Yachts. Продолжение истории об одной из сильнейших верфей мира читайте в следующем выпуске МВУ. **МВУ**

А Я СЯДУ В КАБРИОЛЕТ...

.....

Об этом можно только мечтать! Особенно сегодня, пока многие города продолжает засыпать снегом. В любом случае: требуется вам время на принятие решения или вы совершаете приобретения под влиянием импульса — нелишне будет изучить характеристики и особенности нового кабриолета Bentley Continental GT Convertible.

Текст Евгений Хромченко Фото Bentley

Модель третьего поколения, выпущенная на пороге столетия марки, вобрала в себя весь опыт компании Bentley в создании выдающихся автомобилей класса Gran Turismo. Инновационные технологии, инженерный опыт, передающийся из поколения в поколение, искусная ручная работа — то, что позволяет этим роскошным автомобилям оставаться в числе самых популярных в мире. Автор одного из автомобильных журналов метко назвал новый кабриолет продолжением традиций бренда делать красивое быстрым.

КРАСИВО...

Bentley Continental GT Convertible великолепен как с открытым, так и с поднятым верхом. Изящные, струящиеся линии и плавные поверхности кузова дополняют атлетичные рельефные элементы. Кузов на 5% жестче и на 20% легче, чем у предшественника. Передние колеса сдви-

нуты на 135 мм вперед, благодаря чему в профиль кабриолет выглядит более вытянутым и приземистым. Это также позволило увеличить длину капота и понизить переднюю часть.

В стандартную палитру входят 17 основных цветов и до 70 оттенков. Можно также воспользоваться услугой индивидуального подбора оттенка лакокрасочного покрытия.

Крыша подчеркивает спортивный характер автомобиля и оборудована инновационным Z-образным механизмом складывания: чтобы поднять или убрать верх на скорости до 50 км/ч, достаточно 19 секунд. (К слову, этот механизм, наряду с акустической подготовкой салона и новыми шинами Pirelli P Zero, способствует снижению шума на крейсерской скорости на 3 децибела, что для такого форм-фактора, как кабриолет, особенно важно.) Доступно семь наружных цветов крыши, включая новинку — современную интерпретацию знаменитого британского твида, а также восемь оттенков внутренней части.



Поездка на таком кабриолете дарит особенно яркие эмоции



Внешние световые приборы используют новейшую светодиодную матричную технологию, однако особое впечатление производят фары и фонари: свет играет на их поверхностях, как на драгоценных камнях.

...И БЫСТРО

W12 TSI — 6-литровый 12-цилиндровый двигатель с двумя системами впрыска. Он трудится совместно с 8-ступенчатой коробкой передач с двойным сцеплением, отвечающим за плавное ускорение и невероятную скорость переключения передач.

С новейшей системой управления двигателем, выполняющей порядка 300 млн операций в секунду, двигатель развивает мощность 635 л.с. и крутящий момент 900 Н·м. Continental GT Convertible разгоняется до 100 км/ч за 3,8 секунды и выдает на максимуме 333 км/ч, но геометрия лобового стекла защитит от плотного на такой скорости воздушного потока. Разве что от цилиндра (того, что на голове) на время придется отказаться.

А вот потребляет автомобиль не так много: в приближенном к реальности цикле WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure) расход составляет всего 14 л/100 км с выбросом CO₂ не более 317 г/км.

В новом Continental GT немало инноваций. Например, технология Start-Stop, а также современные разработки Bentley, позволяющие автомобилю двигаться накатом. Двигатель «отдыхает» не только во время остановки, но и на скоростях, близких к минимуму. На третьем поколении Continental GT Convertible применена технология Bentley Dynamic Ride — 48-вольтовая система активного подавления крена, обеспечивающая практически абсолютный контроль над автомобилем.

Автомобиль также получил улучшенную систему непрерывного управления амортизаторами, которая постоянно регулирует степень демпфирования для достижения оптимального комфорта. Еще одна особенность — система рулевого управления с электроусилителем, повышающая отзывчивость штурвала и трансмиссии и снимающая с водителя напряжение во время поездки.

Можно долго перечислять прогрессивные инженерные решения, реализованные в этой модели, но все же не терпит-ся заглянуть внутрь.



ИНТЕРФЕЙС

напоминает современный смартфон. Структура меню обеспечивает интуитивную навигацию



● ● ●
Рулевое управление с переменным передаточным числом повышает маневренность и устойчивость на высоких скоростях

● ● ●
Приветственная функция постепенно увеличивает яркость фар, пока владелец приближается к автомобилю



ПОД КРЫШЕЙ

Поздравляю: крыша едет! Едет — и взору открывается шикарный интерьер нового Continental GT Convertible.

Bentley продолжает радовать поклонников техническими новинками. Ориентированная на водителя приборная панель полностью цифровая и наделена дополнительными возможностями настройки. Вообще-то ее тут не сразу и найдешь: она маскируется под покрытой шпоном поверхность, и лишь тонкая хромированная окантовка за рулевым колесом обрамляет цифровой дисплей. При нажатии кнопки запуска двигателя шпон выезжает немного вперед и переворачивается, открывая самый большой дисплей, созданный Bentley, — цифровой сенсорный MMI-экран 12,3" высокой четкости.

Этот автомобиль спроектирован и создан вручную

● ● ●
Тормозная система — самая мощная в истории Bentley — имеет 28 поршней и обеспечивает надежное контролируемое торможение

В подогреваемые сиденья Comfort (регулируются по 20 позициям) внедрена новая конструкция «воздушного шарфа». Она работает тише и обеспечивает более теплый и оптимальный воздушный поток вокруг настраиваемых электроникой подголовников, нежели на предыдущей модели. Подогрев рулевого колеса, сидений и подлокотников в сочетании с «воздушными шарфами» делает поездку комфортной практически в любую погоду. А меломанам важно знать, что они смогут выбрать одну из трех аудиосистем: на 10, 16 и даже 18 динамиков, с усилителями различной мощности.

Покупателям нового Continental GT Convertible предлагается новый уровень персонализации: практически неограниченный выбор лакокрасочных покрытий, кожи, декоративных вставок и аксессуаров, изготовленных на заказ. Для отделки салона предлагается 15 вариантов напольного покрытия, восемь видов шпона ручной обработки (и четыре вида двухцветного шпона), 15 цветов кожи... Если и этого недостаточно, ателье индивидуализации Bentley Mulliner вам в помощь! **MBU**

МЕГАТУРБИЙОН ДЛЯ МЕГАЯХТЫ

Дом Ulysse Nardin представил сенсационный турбийон с индикаторами фаз Луны и прилива, а также указателем запаса хода с брашпилем и якорем.

Текст Тимур Бараев





Самый известный и один из лучших производителей морских хронометров, основанный знаменитым мастером Улиссом Нарданом еще в 1846 году, дом Ulysse Nardin каждый год представляет потрясающие часы с невиданными прежде осложнениями, которые оказываются не только чрезвычайно полезными, но еще и необычайно красивыми.

СЕРИЙНЫЙ КОНЦЕПТ

Любой другой часовой дом гордо и громко назвал бы такие часы концептом, то есть моделью будущего. А вот Ulysse Nardin подчеркнуто избегает громких фраз и, наоборот, настаивает на том, что никакой это не концепт, а вполне уже серийные часы, которые не нужно ждать несколько лет, а можно просто заказать в бутике или у дилера. Разумеется, перед тем как быть запущенными в производство, часы прошли все необходимые строжайшие тесты, и фирменное качество традиционно гарантировано.

В этом году такой сенсацией стала модель Marine Mega Yacht из главной коллекции бренда. Прежде всего в глаза бросается яркий бело-голубой рельефный трехмерный циферблат, покрытый в технике горячей эмали (grand feu). Он очень напоминает нос корабля, разрезающего волны.

Затем привлекают внимание не очень понятный, но весьма занимательный механизм на отметке «12 часов» и уравнивающий его в вертикальной

плоскости турбийон с кареткой в форме гребного винта (в положении «6 часов»). Для большей схожести с винтом турбийон имеет парящую конструкцию, то есть крепится к платине механизма только с нижней стороны и не имеет привычного верхнего моста. Чтобы «гребной винт» не создавал чрезмерной нагрузки на часовой механизм, его лопасти изготовлены из практически невесомого сверхпрочного сплава на основе алюминия.

Но самое интересное здесь, конечно же, лаконичный и предельно информативный лунный календарь, совмещенный с индикатором фаз прилива, а также индикатор запаса хода в виде якоря на толстой цепи.

МЕГАДВИГАТЕЛЬ

Все эти модули держатся на дополнительном мосте, который имеет треугольную форму и напоминает силуэт корабля. Некоторых специалистов этот мост навел на мысль, что двигатель Marine Mega Yacht создан на основе базового универсального мануфактурного автоматического калибра UN-118, а точнее — его разновидности UN-128 с парящим турбийоном, представленным в позапрошлом году

*Marine Mega Yacht
имеют уникальное
сочетание функций*

в модели Marine Tourbillon Grand Feu. Но нет, мощный UN-631 можно назвать плодом совместной работы мануфактуры, ее давнего друга и автора большинства чудесных механизмов Людвиг Охслина и независимого мастера Кристофа Кларе.

От Охслина, ныне директора Музея часового искусства в Ла-Шо-де-Фоне и владельца собственной часовой компании Ochs und Junior, — простота и наглядность усложнений, а также фирменная система управления и коррекции показателей с помощью одной лишь заводной головки.

Кристоф Кларе на своей мануфактуре произвел разработанные Охслином модули, а мануфактура Ulysse Nardin собрала и отладила этот самый сложный механизм диаметром 37 мм, состоящий из 504 отдельных деталей и компонентов.

Калибр имеет ручной завод и 80-часовой запас хода, узел баланс/спираль колеблется с частотой 21 600 пк/ч. За работой «мегадвигателя» можно наблюдать через прозрачную заднюю крышку. Действо захватывающее, словно подглядываешь в иллюминатор настоящего судна, чтобы узнать, что происходит в машинном отделении или за бортом.

ПРИЛИВ В ИЛЛЮМИНАТОРЕ

Несмотря на кажущуюся простоту, индикатор приливов и отливов способен отображать высоту над уровнем моря в реальном времени в конкретном месте, а также учитывает сезонные коэффициенты (для этого в его работу нужно внести необходимые корректировки с помощью заводной головки). Указатель фаз Луны имеет скульптурное изображение естественного спутника Земли. Для усиления эффекта ее поверхность напоминает фактическую структуру поверхности Луны и выполнена при помощи сверхточной гравировки. Понять, растет месяц или убывает, легко: на полусфере, обозначающей период новолуния, напыление синего цвета; полусфера, обозначающая убывающую Луну, имеет родиевое покрытие.

В помощь владельцу часов в управлении функциями на боковине корпуса в положении «4 часа» расположено сапфировое окошко индикатора положения заводной головки. Кстати, обозначения в нем отсылают нас к популярному у капитанов прибору начала прошлого века — машинному телеграфу английской системы Чадборна. В положении «S» (Set) можно устанавливать время, в положении «ТМ» (Tides and Moon) — корректировать показания индикаторов фаз приливов и Луны, а буква «W» означает «Winding», то есть завод. Индикация фаз Луны и приливов корректируется вращением коронки против часовой стрелки (один оборот соответствует четырем дням), тогда как вращение по часовой стрелке регулирует уровень прилива в зависимости от местоположения (один оборот заводной головки соответствует 0,25 оборота диска, что эквивалентно 9,5 часа).

● ● ●

Лаконичный, но информативный трехмерный индикатор фаз Луны объединен с указателем фаз прилива

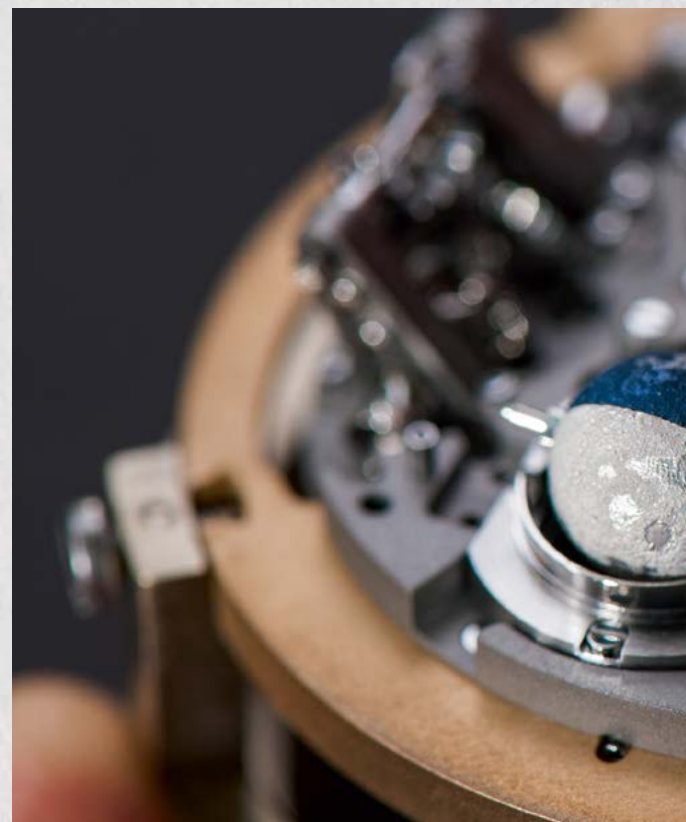


● ● ●

Сборка, регулировка, декорирование и тестирование механизма UN-631 осуществляется на мануфактуре Ulysse Nardin

● ● ●

Линейный индикатор запаса хода (он составляет 80 часов) дополнен фактурной цепью и якорем





● ● ●

Механизм модуля индикатора запаса хода представляет собой миниатюрную копию брашпиля (палубной якорной лебедки) и вынесен на циферблат



● ● ●

Несмотря на внушительные размеры, якорная цепь практически идеально наматывается на ось собственного барабана



● ● ●

Лопастей гребного винта каретки турбийона идеально заточены и отполированы, чтобы при вращении не возникало даже малейшего возмущения воздуха



ПОДНЯТЬ ЯКОРЬ!

Индикатор запаса хода — достаточно сложная функция. Он имеет собственную колесную передачу, которая связана с заводным барабаном. С одной стороны, заставить реагировать стрелку или диск указателя на постепенное вращение заводного барабана по мере распуска заводной пружины нетрудно. Однако крайне сложно вынудить индикатор мгновенно и, самое главное, точно реагировать на стремительный процесс взвода заводной пружины.

Для этого требуется отдельный механический узел, дополненный дифференциалом. В итоге система колесной передачи и дифференциала, как правило, выходит столь громоздкой и неэстетичной, что производители предпочитают ее прятать.

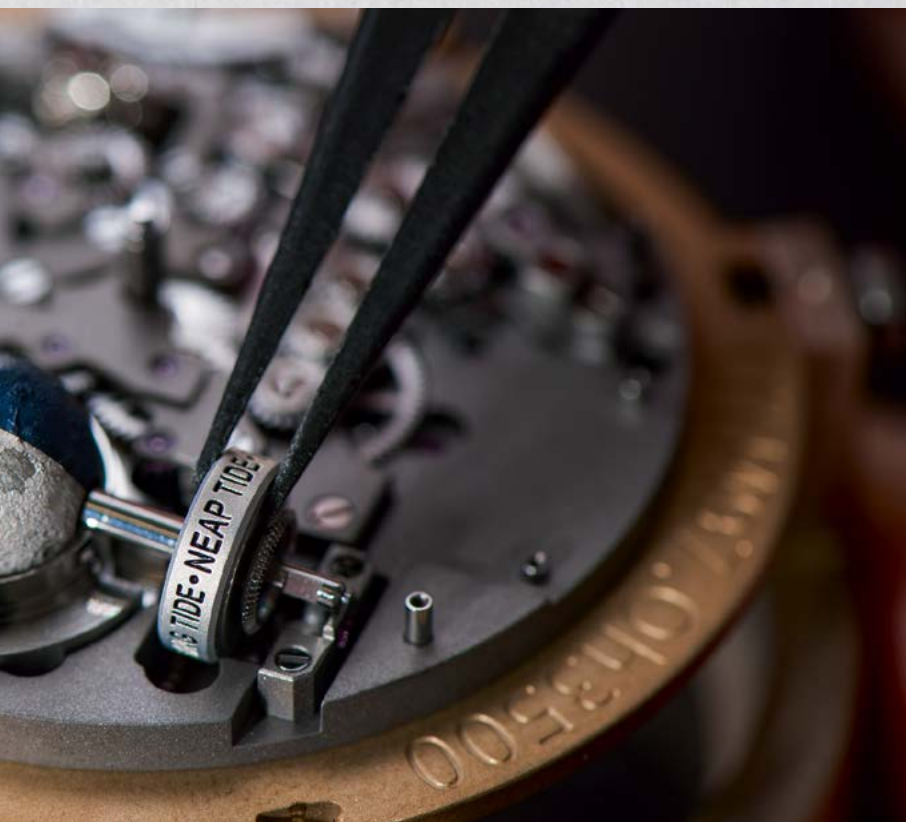
Однако мастерам Ulysse Nardin и Christophe Claret удалось практически невозможное — создать первый красивый механизм указателя запаса хода, обнажить его и выставить на показ у отметки «12 часов». Для этого был использован уже знакомый нам по модели Ulysse Nardin Marine Grand Deck Tourbillon модуль, представляющий собой миниатюрную копию брашпиля (якорной лебедки с горизонтальной осью). Правда, там его механизм был спрятан, а система мини-канатов обеспечивала перемещение минутной стрелки.

Здесь же механизм модуля открыт. При помощи колесной передачи, объединенной с узлом намотки, лебедка вращается, имитируя таким образом подъем якоря. Прекрасно понимая, что владельцы будут с гордостью демонстрировать его возможности окружающим, мастера позволили лебедке вращаться, даже когда заводной барабан полностью взведен. Хотя сделано это, конечно, не только ради забавы, но и с тем, чтобы избежать поломки механизма в результате чрезмерного завода.

Лапы (острые наконечники) якоря выполнены в форме сошника. Цепь внушительных размеров связывает его с часовым механизмом. Когда она ползет вверх, ты словно слышишь команду: «Поднять якорь!».

Неприменно хочется отметить еще одно обстоятельство. Несмотря на всю сложность и многофункциональность, часы с корпусом из платины диаметром 44 мм получились удивительно цельными и продуманными. Никакой перегруженности и разногласия в дизайне: каждая деталь на своем месте, — что делает Marine Mega Yacht похожими на идеальную и роскошную яхту. К слову, создатели надеются, что многочисленные мировые рекорды и премьеры этой модели привлекут к ней внимание не только коллекционеров и поклонников высокого часового искусства, но и владельцев современных моторных мегаяхт.

Первая партия Marine Mega Yacht выйдет ограниченным тиражом 30 экземпляров. За каждый придется выложить около \$ 310 000. **MBY**





С КОРАБЛЯ НА БАЛ

Во время плавания даже на самой комфортабельной яхте рано или поздно захочется сойти на берег. А дальше все зависит от ваших желаний, фантазий и возможностей.

Если вы любите подолгу путешествовать на яхте, собственной или взятой в чартер, то наверняка заранее продумываете свой досуг в тех местах, где швартуетесь между переходами. Можно осмотреть достопримечательности, погулять по городу или за его пределами, посетить музей или даже послушать оперу, а потом завалиться с друзьями обратно на борт и устроить там танцы до утра. Другой вариант — примкнуть ненадолго к тусовке какого-нибудь модного клуба, заранее забронировав столик

в Интернете. Однако вечер, проведенный в компании посторонних людей, в некоторых случаях может обернуться выброшенными деньгами и напрасно потраченным временем. Кроме того, не стоит забывать, что вашей яхте и ее экипажу тоже нужен отдых.

Свой, эксклюзивный, праздник можно устроить в любой день путешествия, в любом месте и с любым сценарием, хотя бы по поводу прибытия в новую страну или город, а то и без повода вовсе — просто потому, что душа просит.



О специфике и секретах организации торжеств, в том числе свадебных церемоний, мы не так давно беседовали на страницах журнала с Фабрисом Орландо, владельцем одного из крупнейших агентств Cocomo Luxury Events & Weddings. Этот невероятно обаятельный человек, творческая личность с неумейной энергией просто фонтанирует идеями. Он лично контролирует все детали предстоящих мероприятий в стремлении провести любой

**Устроить
друзьям сюрприз
можно, пригласив
их на секретную party**

праздник на высшем уровне, поэтому застать его в одном из офисов компании — будь то Марокко или Монако, Италия или Франция, — практически нереально. Тем не менее наш интерес относительно новых тенденций в сфере его деятельности он любезно удовлетворил.

Итак, что сейчас в моде? Нынче популярны секретные вечеринки, но это большой секрет! Сделайте друзьям сюрприз: не говорите, зачем вы пришли на яхте именно в этот порт, — просто назначьте время, к которому нужно собраться, и выдайте каждому карту, где отмечено место встречи. Можно даже подготовить для всех тематические наряды и устроить небольшое представление. Такие «тайные» вечеринки всегда интересны, наполнены духом приключений и дарят незабываемые эмоции и улыбки. После яркой ночи можно уйти

●●●
Нужно учитывать, что качественная подготовка вечеринки для большого числа гостей займет у организаторов больше времени



•••

Тематику торжества может подсказать страна, городская легенда или даже время года

•••

Пока экипаж готовит вашу яхту к очередному переходу, вы можете позволить себе романтический ужин на берегу



по-английски: уплыть из марины еще до рассвета, не прощаясь с гостеприимной землей, чтобы ночь показалась ярким миражом.

Другой тренд сезона — party протяженностью в несколько дней, каждый из которых уникален, но все связаны между собой единой атмосферой. Важно все организовать так, чтобы гости достаточно двигались, но у них оставалось время отдохнуть и привести себя в порядок. Все нюансы, естественно, учитываются профессионалами из event-агентства Фабриса Орландо.

Что касается популярных направлений на грядущий весенне-летний сезон, тут все традиционно: морские города Европы. Сицилия, райский остров на кончике итальянского «сапога», омываемый тремя морями,

ПОВОД для вечеринки

может быть любой. Или его может не быть вовсе. Главное, чтобы она состоялась и оставила приятные воспоминания

ЛАЗУРНЫЙ БЕРЕГ

Франции

может дать прекрасные декорации для съемок вашего собственного кино

отлично подойдет для страстных свиданий в лимонных садах. В Порто-Черво на Сардинии, где любят бывать коронованные особы, известные политики, акулы бизнеса и прочие звезды со знаменитостями, можно устроить роскошную пляжную вечеринку. А Лазурный Берег, где практически с момента появления кинематографа начали сниматься фильмы: комедии, мелодрамы, детективы, триллеры и боевики, — прямо-таки создан для вечера, к примеру, в стиле гламурных лент 60-х...

«У вас никогда не будет второго шанса произвести первое впечатление», — остроумно подметила Габриель Бонёр Шанель (Коко). Смысл этой фразы очень хорошо понимают в Socoop Events и задают настроение любому празднику с первых минут. **MBY**



МАЛАЯ АВИАЦИЯ НА СУШЕ И НА ВОДЕ

«Сделать малую авиацию доступной». Под таким девизом уже более 16 лет в России работает первый вертолетный клуб «АЭРОСОЮЗ».

Текст **Ольга Селезнева** Фото «АЭРОСОЮЗ»

**СЕРГЕЙ
МОЗЕР,
владелец и генеральный
директор компании
«АЭРОСОЮЗ»:**

Сегодня малая авиация становится вполне доступной для среднего класса, и ее развитие в нашей стране — ключевая задача «АЭРОСОЮЗА».

После экономических штормов последнего десятилетия «АЭРОСОЮЗ» остался на плаву и набирает обороты. Да, пришлось сбросить «балласт», но, являясь официальным дилером в России Robinson Helicopter Company, а с 2019 года — дистрибьютором Flyargo и представителем завода Airbus Helicopters (Eurocopter), «АЭРОСОЮЗ» в ближайшее время вернет лидерство продаж, поскольку имеет собственную клиентскую базу как в части купли-продажи вертолетов, так и сервиса. В планах компании — открытие нового Авиационного учебного центра (АУЦ) по новым правилам обучения частных пилотов, а также несколько вертолетных центров для базирования вертолетов и их обслуживания.

О развитии малой авиации, а также о том, как выбрать вертолет для яхты, МВУ рассказал владелец и генеральный директор «АЭРОСОЮЗА» Сергей Мозер.

Какова сейчас ситуация в России с частными полетами?

Раньше полеты нужно было согласовывать. Сейчас режим уведомительный: вылететь можно, оповестив о своем маршруте за 30 минут, чтобы избежать нарушения закрытых зон, например, на случай проведения военных учений. В среднем



вертолет идет на высоте 100–150 м, выше 300 м подниматься нельзя. Над Москвой летать без специального разрешения запрещено, но это уже тема для отдельного разговора. Все полеты происходят за пределами МКАД, но с учетом навигационных зон аэропортов и закрытых для полетов участков. А в целом по России множество малообитаемых мест, где вообще никого уведомлять не нужно, и вертолет там — основное средство сообщения. Да что далеко ходить? Например, регулярных полетов в рамках Золотого кольца практически нет, а спрос есть. Поэтому развитие малой авиации — важнейшая задача, которую ставит перед собой «АЭРОСОЮЗ». Раньше этим развитием занималось ДОСААФ, а с 2002 года мы.

Малая авиация может стать доступной?

Сегодня немало вертолетов, вполне доступных для среднего класса. Их легко обслуживать, многие летают уже не на специальном авиационном бензине 100L, а на обычном автомобильном, как, например, двухместная модель Flyargo: такие осо-

бенно удобно использовать в глубинке. К тому же, когда все только начиналось, можно было купить только новый вертолет. Сегодня не проблема приобрести новый борт по заводской цене от \$ 405 000, «с пробегом» от \$ 70 000 или после капремонта (overhaul) за \$ 350 000, который технически будет новым.

Вы делаете капремонт вертолетов?

Да, все работы мы уже несколько лет проводим в Германии, в сервисе, сертифицированном Росавиацией. Невысокие налоговые нагрузки на запчасти и квалифицированный персонал с немецкой дотошностью позволяют получить капремонт дешевле и качественнее, чем на российском рынке. Да и сроки исполнения существенно меньше.

Какова максимальная дальность полета?

В среднем около 400 км у большинства моделей, но многое зависит от ветра — попутного, встречного или бокового. А вот расход топлива может сильно различаться: 50–60 л/ч у Robinson и всего 18–20 л/ч у Flyargo. В радиусе 300 км от Москвы это очень удобное средство передвижения. Вариантов быстро добраться из столицы, например в Тулу или Рязань, не так много. Электричкой неудобно, на машине долго, да и штрафы «прилетают», аэропортов в небольших городах просто нет. Так что для тех, кто занимается бизнесом и экономит время, преимущества очевидны. В основном это наши клиенты, которые уже давно поменяли деньги на время с нашей помощью. Ведь время, по сути, — это единственное, что у нас есть и чем мы сами можем распоряжаться.

Вертолет на борту яхты — игрушка или полезная вещь?

Яхты или, как вариант, набирающие сейчас в России популярность хаусботы — «водные дома» — ходят по воде, а вертолет летает в любом направлении. В радиусе 300–400 км от судна можно отправиться куда угодно и быстро вернуться. Вертолет дает дополнительные возможности для осмотра достопримечательностей, позволяет быстро связываться с берегом и решать вопросы доставки всего необходимого на борт. И, конечно, это масса преимуществ в плане безопасности. Плюс престиж судовладельца: гостей можно доставить на яхту не тендером, а по воздуху.

Как выбрать вертолет специально для судна?

Все зависит от того, какое у вас судно и достаточно ли на борту места для посадки. Из параметров вертолета самый главный — вес: конструкция яхты или хаусбота должна выдерживать нагрузку в точке посадки. Остальное зависит от удобства и целей. Robinson — идеальный палубный вертолет: занимает мало места и не требует спецобслуживания, для его выпуска в полет не нужен техник, все предполетные работы делает пилот. Также он имеет хороший обзор и подходит для туристических полетов. И если вертолет покупается для яхты, обязательно нужно брать модель с поплавками



● ● ●
За рубежом, где малая авиация развита лучше, полеты над большими городами — обычное дело. У нас же небо над Москвой и Санкт-Петербургом пока закрыто

● ● ●
Многие покупают вертолет исключительно для того, чтобы научиться летать самостоятельно

● ● ●
Для тех, кто занимается бизнесом, часто передвигается в радиусе 300–400 км, преимущества вертолета очевидны

● ● ●
По сравнению с самолетами вертолеты безопаснее в разы. Даже если отказал двигатель, машина может сесть в режиме авторотации

Сегодня вертолеты стали доступнее: многие летают на обычном бензине и не требуют сложного сервиса



на лыжах. В случае экстренной посадки на воду они надуваются за несколько секунд по принципу подушки безопасности в автомобиле.

Многие владельцы яхт не управляют ими сами, предпочитая нанимать капитанов. Как обстоят дела с вертолетами?

«АЭРОСОЮЗ» на этот случай готов предложить весь комплекс услуг — от вертолета с пилотом до сервиса и заправки. Или просто пилота — в любой стране, где расположена яхта. Наша основная деятельность — предоставление своего авиапарка в аренду для частных полетов. В любое время. В любом месте. В любом направлении.

Сложно ли совершать посадку на судно?

У посадки на палубу есть свои особенности, на воде могут возникать нештатные ситуации, так что это предмет отдельного дополнительного курса. Пилот должен иметь навык проведения спасательных операций на воде, уметь, например, снимать людей с тонущего судна и садиться на воду. Да и люди на яхте должны хотя бы минимально представлять, как осуществляется эвакуация. Мы говорим: «Спасение утопающих — дело рук пилота вертолета», но в каждой шутке есть лишь доля шутки.

На что стоит обращать внимание, нанимая профессионального пилота?

У него должен быть определенный навык пилотирования данной модели, но каким бы колоссальным опытом ни обладал человек, для посадки на яхту или хаусбот пилотов нужно дополнительно обучать. И еще... Даже если ваша яхта и, соответственно, ее вертолет эксплуатируются за границей, лучше наших пилотов никого нет: 99% из них — военные пилоты с отличной подготовкой. У нас есть опыт работы с иностранными пилотами — там подход к обучению другой. Плюс климатические особенности: ограниченная видимость, туман, гололед, обледенение, ветер... Многие из них видели такое только в кино, а у нас это в порядке вещей. Море — среда непредсказуемая, и если человек, например, летал только где-нибудь в Испании при хорошей погоде круглый год, что он будет делать, когда что-то пойдет не так? Российская авиационная школа очень хорошая. Достаточно вспомнить, как для участия в Кубке «Америки» переносили через Альпы яхту *Alinghi* на тяжелом транспортном вертолете Ми-26 с нашими пилотами. Это настоящие профи!

Во что обходится содержание вертолета?

Зависит от модели, но нужно помнить, что обязательна замена определенных деталей либо по налету/часам, либо раз в год, даже если вертолет не летал (это делается для безопасности). Существуют специальные регламенты, и если их соблюдать, ничего никуда не упадет. Например, у *Robinson* — ни одного технического отказа с момента начала выпуска. Бывают только ошибки или хвастовство пилота — нельзя преувеличивать свои возможности. Но вертолеты в разы безопаснее и удобнее самолетов. **MBY**





MASERATI. ПЕРЕСЧИТАЙ ПО ПАЛЬЦАМ

На наших дорогах скоро появятся новые кроссоверы
Levante Vulcano. Только их будет всего пять.

Компания Maserati, продолжая развивать концепцию итальянского спортивного автомобиля, создает модели, отличающиеся ярким индивидуальным дизайном, мощностью, комфортом и безопасностью. Решив добавить бренду еще эксклюзива, Maserati выпустила внедорожник Levante Vulcano, который выделяется особенным матовым экстерьером, эффектно подчеркивающим спортивные линии кузова. Внешность дополняют детали из пакета опций Nerissimo: тонированные задние фонари, черная хромированная решетка радиатора и эмблемы марки, глянцево-черные рамки остекления, окрашенные в цвет кузова ручки дверей и полированные патрубки выхлопной системы, а также тонированные стекла и 21-дюймовые матовые диски Helios Matt.

Интерьер премиального Levante Vulcano также выполнен в спортивном стиле. Новейшие сиденья с электрорегулировками, вентиляцией и обогревом призваны обеспечить максимальный комфорт. На выбор владельца сиденья могут быть обиты натуральной кожей черного цвета с красной прострочкой или красного с черной прострочкой. Такой контраст призван подчеркнуть «вулканический» характер автомобиля.

Декоративные элементы из глянцевого карбона дополняют интерьер внедорожника. Из карбона выполнены подрулевые переключатели и декоративная вставка на спортивном рулевом колесе, осна-

щенном электрорегулировкой. На хромированном алюминиевом шильдике на центральном тоннеле размещен фирменный трезубец, сопровождаемый логотипом Vulcano и надписью «One of 150», напоминающей владельцу об исключительности его авто.

В стандартное оснащение Levante Vulcano входят также аудиосистема премиум-класса Bowers & Wilkins, доводчики дверей, передние и задние датчики парковки и адаптивные светодиодные матричные фары.

Спецверсия внедорожника Maserati оснащается выпущенным на заводе Ferrari в Маранелло двигателем V6 объемом 3 л с двойным турбонаддувом. Он обладает потрясающими техническими и динамическими возможностями. Время разгона до 100 км/ч не превышает 6 с, а максимальная скорость достигает 251 км/ч. Тормозная система Brembo Dual Cast с шестипоршневыми красными суппортами в свою очередь гарантирует превосходное замедление.

Levante Vulcano выпускается ограниченной серией в 150 единиц для европейского и азиатского рынков, что придает ему статус коллекционного. В России он будет представлен всего пятью экземплярами, причем только с двигателем мощностью 350 л.с. В комплектацию входят уникальный цвет кузова Grigio Lava Matt и эксклюзивные варианты отделки.

Автомобили Maserati Levante Vulcano доступны с февраля 2019 года исключительно в салонах официального дилера «Maserati Москва». **MBY**



Эксклюзивность этого авто определяют и ограниченная серия, и география продаж: только Европа и Азия



Обилие прекрасно отстроченной кожи в салоне подчеркивает качество, статус и характер модели



Красные суппорты тормозной системы — небольшой, но яркий штрих общего дизайна автомобиля





НОВАЯ ВЕРФЬ В ЧЕРНОГОРИИ

Верфь Damen Yachting Porto Montenegro (DYPM) в небольшом черногорском городке Биеле вскоре начнет работу, и рефит суперяхт там планируют проводить на самом высоком уровне.

Реализация проекта требует значительных усилий, но ожидаемые выгоды для экономики страны значительны



Консорциум, включающий компанию Adriatic Marinas, занимающуюся развитием и управлением яхтенных гаваней, и Damen Group — глобальную корпорацию в сфере строительства судов разных типов, включая суперяхты, с 2012 года сотрудничает с правительством Черногории по разработке планов реконструкции старой верфи Adriatic Shipyard Bijela в Которской бухте.

Реализация проекта требует серьезных усилий, но ожидаемые выгоды для экономики страны значительны: в яхтенную индустрию вернутся более 300 человек. Уже разработаны планы по набору и обучению специалистов по зарекомендовавшей себя программе, которую Damen успешно применяет на предприятиях своей сети верфей, а также по производству современного подъемного и ремонтного оборудования (его доставят на объект после завершения строительных работ).

Новая верфь по рефиту суперяхт может начать оказывать своим клиентам услуги уже к концу этого года. За первые три года работы в компанию инвестируют более € 20 млн,

и DYPM, если все пойдет по плану, станет надежной и конкурентоспособной альтернативой существующим сервисным центрам и ремонтным верфям Франции, Испании и запада Италии.

Правительство и консорциум в конце прошлого года подписали концессионное соглашение на 30-летний период по коммерческому использованию порта верфи. Голландская компания и Porto Montenegro получили концессию на землю (почти 200 000 кв. м) и акваторию (281 000 кв. м). Планируется, что в течение первого года на новой верфи DYPM будет отремонтировано 14 суперяхт длиной более 25 м, к концу пятилетки их количество достигнет 109; штат работников верфи, где строили грузовые суда, вырастет с 35 человек до 300–400, и она станет центром современных технологий, способным обеспечить все виды самых сложных работ по рефиту и конверсионному переоборудованию суперяхт длиной до 125 м.

Непрерывным условием для работы DYPM, которая уже приобрела у бывшей Adriatic Shipyard Bijela здания и оборудование на сумму около € 2,65 млн, является привлечение компа-

нии Valgo (Франция) с целью к марту 2020 года восстановить экологический баланс всей территории, что подразумевает вывоз из Биелы около 150 000 т песка и загрязненной почвы.

«Концессионное соглашение дает право DYPM, если представится возможность, заняться рефитом даже до полного завершения работ. Поэтому наш план состоит в том, чтобы начать с организации всей системы, нанять первых специалистов и провести предварительные мероприятия. Уже к концу этого года мы сможем оказывать определенные виды ремонтных работ на судах, стоящих у причала, — сказал Дэвид Маргасон, управляющий директор Porto Montenegro. — Мы думаем о работе с более крупными яхтами, которые будут швартоваться у главного причала верфи на западной стороне, где раньше находились плавучие доки Adriatic Shipyard Bijela.

В то же время планируется предлагать услуги по подъему из воды с помощью мобильных кранов небольших яхт и их ремонту. Однако ключевым фактором для Damen являются высокая репутация и качество сервиса». **МВУ**

ЕДА И ВОДА

Ресторан «Водный», открывшийся в конце мая 2011 года, — один из лучших проектов известного ресторатора Аркадия Новикова — находится на территории московского Royal Yacht Club, в историческом здании Водного стадиона. Летом здесь можно расположиться на террасе с видом на акваторию, а зимой поужинать за уютными столиками на утепленной веранде.

Ресторан «Водный» приглашает гостей не только насладиться живописными видами, но и присоединиться к старту сезона блюд на открытом огне!

Аппетитный и ароматный куриный шашлык с душистыми специями; сочное каре ягненка — для истинных ценителей мяса; блюдо в восточном стиле — пряный люля-кебаб из курицы, говядины, баранины или свинины.

Не стоит упускать из вида и рыбные блюда: шашлык из свежайшей норвежской семги обладает утонченным вкусом.

Меню «Водного» разнообразно и придется по вкусу даже самым искушенным гурманам. Здесь вы всегда найдете блюда грузинской, итальянской, узбекской и японской кухни: пиццу из дровяной печи, приготовленные на гриле свежие морепродукты, рыбу из собственной коптильни.

Шеф-повар Олеся Арутюнян стремится радовать и удивлять гостей ресторана. Например, сейчас представлены свежие новинки — хрустящий салат с лососем-гриль и нежные лингвини с анчоусами в томатном соусе. Кроме того, в меню значатся всевозможные закуски: легкий тартар из тунца со свежим пюре из авокадо или креветки васабиде с легкой ноткой остроты.

Завершить вечер и порадовать себя изысканным десертом можно, отведав воздушный японский чизкейк или мусс капучино.

Основной зал ресторана «Водный» с верандой вмещает около 200 посетителей, на террасе и пирсе могут комфортно расположиться 300 гостей. А легендарный шатер на плавучем понтоне с роскошным видом на спокойную воду — отличное место для проведения свадеб, банкетов и других мероприятий. **МВУ**





● ● ●
Веранда ресторана
«Водный»

● ● ●
Тартар из тунца
на подушке
из авокадо:
потрясающе вкусно
и некалорийно

● ● ●
Для приготовления
блюда всегда
используются только
самые свежие овощи
и зелень

● ● ●
Очередной сезон
шашлыка открыт!



ЗНАКОМЬТЕСЬ: AUDI Q8

Этот автомобиль сочетает в себе элегантность премиального четырехдверного купе с универсальной практичностью и динамикой полноразмерного кроссовера.

Этот внушительный внедорожник с плавными формообразующими линиями кузова — новинка российского автомобильного рынка.

Восьмиугольная радиаторная решетка Singleframe — «визитная карточка» Audi Q8. Большие рельефные воздухозаборники усиливают спортивный характер автомобиля. Под привычными для автомобилей quattro широкими крыльями помещаются колеса размером до 22". Спойлер, накладки колесных арок и порогов, а также диффузор получили контрастный колер. В стандартное оснащение входят светодиодные фары, в качестве опции доступны матричные фары высокого разрешения HD Matrix LED, а задние фонари соединены общей световой полосой.

Колесная база почти три метра позволила в новом Audi Q8 построить весьма просторный салон, где все элементы логически увязаны друг с другом: от изящной панели приборов с полосой воздуховодов до широкой консоли на центральном тоннеле с селектором трансмиссии. Находясь за рулем, неизбежно фиксируешь взглядом информацию на сенсорных экранах системы MMI с диагональю 10,1" (управление навигационной и развлекательной системами) и 8,6" (система кондиционирования, функция комфорта, ввод текста). Комфорт в элегантно оформленном салоне усиливают передние сиденья с индивидуальной настройкой контура, обогревом, вентиляцией и функцией массажа (опция), система ионизации/ароматизации воздуха, разнообразие эксклюзивной отделки (кожа Valcona, декоративные вставки из эвкалипта и др.). Особенно впечатляет пространство для ног пассажиров второго ряда.

В России Audi Q8 дебютирует с бензиновым двигателем 3.0 TFSI (V6) мощностью 340 л.с. и крутящим моментом 500 Н·м. С ним автомобиль до 100 км/ч разгоняется за 5,9 с, максимальная скорость составляет 250 км/ч, расход топлива (цикл NEDC) — 8,4–9,2 л/100 км. Передача мощности

постоянному полному приводу quattro осуществляется через быстродействующую 8-ступенчатую коробку tiptronic.

Технологии умеренного гибрида (MHEV) повышают экономичность установки. Электросистема (48 В) получила литиево-ионную батарею и стартер-генератор с ременным приводом. Во время торможения происходит рекуперация электроэнергии до 12 кВт и подзарядка аккумулятора. MHEV позволяет длительное время двигаться накатом с выключенным мотором, а система Start/Stop запускается уже на скорости 22 км/ч. При таком алгоритме работы общая экономия топлива может достигать 0,7 л на 100 км пути.

Для обеспечения уверенного движения в сложных условиях и на бездорожье в стандартном оснащении автомобиля с дорожным просветом 254 мм предусмотрены подвеска с регулируемой жесткостью амортизаторов (опционально предлагается адаптивная пневматическая подвеска S line, изменяющая клиренс в пределах 90 мм), система селективного распределения крутящего момента, подтормаживающая отдельные колеса, рулевое управление с переменным передаточным отношением (опция — система управления всеми колесами), система Audi Drive Select с семью режимами движения, включая Offroad, система контроля движения на спуске Hill Descent Control.

У новой Audi Q8 полно и других «помощников», среди которых адаптивный ассистент движения Adaptive Cruise Assist, ассистент проезда перекрестков Crossing Assist, ассистент предупреждения о покидании полосы Lane Change Warning... Управление ими осуществляется через центральный контроллер, и, в зависимости от выбранных опций, могут быть задействованы до пяти радаров, шести камер, 12 ультразвуковых датчиков и лазерный сканер.

И под конец — о цветах. Для Audi Q8 доступна палитра из 12 цветов: два базовых оттенка и десять с эффектом «металлик» или «перламутр». **МВУ**



*Безрамочные двери позволили
понизить линию крыши;
на кромке двери багажного
отделения установлен
длинный спойлер*



● ● ●

При необходимости задние раздельные сиденья, на которых с комфортом размещаются трое, можно сдвинуть назад или вперед

● ● ●

Опционально доступны виртуальная приборная панель Audi Virtual Cockpit и проекционный дисплей с выводом информации на ветровое стекло

● ● ●

При сложенных спинках задних сидений объем багажного отделения (дверь снабжена электроприводом) достигает 1755 л



ИЗ КОЛЛЕКЦИИ ЛУЧШЕГО

Знаковый и самый ожидаемый на рынке элитной недвижимости Петербурга в 2019 году проект — клубный дом Art View House — скоро откроет двери. Камерный дом в обрамлении Исаакя, Мариинского театра и Новой Голландии родился стараниями ГК «Охта Групп» и архитектурной мастерской Евгения Герасимова.

Текст **Арина Вишневская**

Главный архитектор признается, что согласился заняться проектом сразу, как только увидел место. Изюминка дома — головокругляющие виды на город, открывающиеся с балконов и террас: остров Новая Голландия, Мойка, Крюков канал, великие памятники архитектуры. Но именно это соседство и сделало работу над проектом невероятно сложной и трудозатратной.

Будущих жильцов 24 квартир необходимо было обеспечить парковочными местами, значит, следовало строить двухуровневый подземный паркинг. А кругом вода! Реки, жилые дома, школы, трансформаторная подстанция — все это создавало стесненные условия для строительства. Но все удалось, и старания были вознаграждены сторицей.

«Именно такие проекты становятся любимыми. Они не про деньги — они про искусство», — говорит Евгений Львович.

Art View House — небольшой бутиковый дом в неоклассическом стиле, построенный по современным технологиям, но с сохранением исторических традиций. В доме два подземных этажа, первый этаж — общественная зона, на трех последующих расположены квартиры с эркерами, на пятом над эркерами находятся балконы, шестой этаж — квартиры с большими просторными террасами. Эркеры, к слову, — это не только архитектурное украшение — это средство раскрытия диагональных видов на излучину реки и достопримечательности.

Что касается интерьера, по словам Кристофера Эша, основателя Project Orange (Лондон), дизай-

нера лобби и общественных пространств, люди воспринимают его как английский — сказываются культурные корни автора. Однако он все пропустил через призму своего восприятия Петербурга, воплотив в помещениях принципы пропорции, красоты и элегантности.

Планировка видовых квартир отвечает требованиям, предъявляемым к элитному жилью. Гостевая зона отделена от хозяйской, куда без приглашения не заходят, а обслуживающий персонал, выполняющий свои функции, не будет попадаться владельцу на глаза.

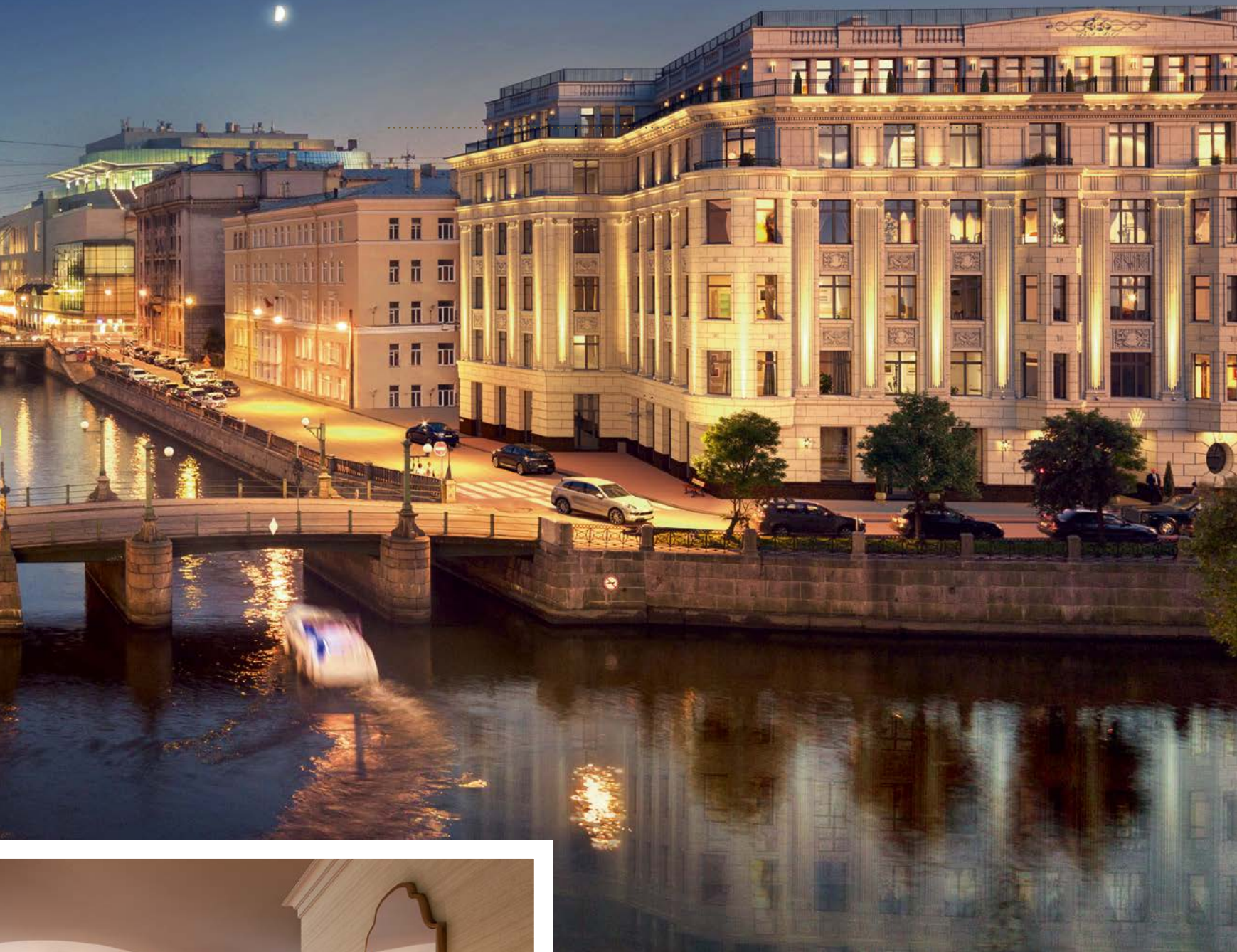
Все квартиры можно объединять, организуя пространство исходя из индивидуальных потребностей — вплоть до таких экзотических, как разделение на женскую и мужскую половины, обустройство хаммама или картинной галереи. Любые планировки без особого труда переиспользуются по желанию заказчика.

Двух- и трехсторонняя планировка помещений также является признаком элитного жилья, а, кроме того, залогом нормальной циркуляции воздуха, что немаловажно.

«В архитектуре есть одна дилемма: жить в красивом доме или смотреть на красивый дом. Здесь ее нет, потому что и окружение соответствующее, и сам дом достойный», — считает Евгений Герасимов.

Несколько квартир в Art View House еще на начальном этапе строительства были проданы первым лицам. Такие дома, являясь привлекательными объектами для инвестиций, обеспечивают высокий социальный статус их обитателям. **MBY**





НАГРАДЫ



ПОБЕДИТЕЛЬ КОНКУРСА
ЗОЛОТОЙ ТРЕЗИНЫ



В 2018 году дом стал победителем ряда профессиональных премий. Его назвали лучшим ведущие девелоперы, архитекторы, дизайнеры, риелторы, журналисты и маркетологи.



● ● ●

Обеденный перерыв
на берегу Тихого
океана

● ● ●

Мастер-класс
от инструктора школы.
Есть к чему
стремиться!

● ● ●

Упражнение
по балансу
на снегоходе



ПОКОРИТЕЛИ ВУЛКАНОВ

Текст Дмитрий Гальчун Фото Дмитрий Гальчун, Денис Евграфов

Несколько лет назад мы уже рассказывали про сеть специализированных снегоходных школ SkiDooKing в Хибинах и на Камчатке, но с тех пор кое-что изменилось. SkiDooKing позволяет всем желающим освоить вождение горного снегохода: там очень эффективно учат правильно и безопасно использовать эту технику, и в этом году мы побывали на открытии очередного «учебного года» в школе «SkiDooKing Камчатка».

Катание на снегоходах в горах набирает популярность и в России, и в мире, однако этот вид активного отдыха связан с довольно серьезными опасностями, ведь с горами шутки плохи. Без базовых знаний по лавинной безопасности, основ первой помощи и навигации выезжать на склоны рискованно. Обучение в школе выстроено вокруг самого важного — безопасности. С первого занятия инструкторы объясняют, что истинно профессиональное катание подразумевает не только умение стать «царем горы», но и вернуться на базу без потерь. Каждый день часть теоретических и практических занятий посвящена именно этому. Всем курсантам выдается комплект лавинного снаряжения: специальный трансмиттер — «биппер», лавинный рюкзак, щуп и лопата, и перед тем как сесть на снегоход, они учатся правильно этим пользоваться. При выезде с базы висит информационное табло, где видно, не забыли ли участники группы включить свои «бипперы», и между катаниями проходит тренировка на местности. Незаметно для группы инструкторы закапывают рюкзак с «биппером» и моделируют ситуацию условного схода лавины, с тем чтобы курсанты отработали навыки поиска.

Обучение во всех школах SkiDooKing проводится на самых современных снегоходах Ski-Doo Summit, и парк техники ежегодно обновляется. Инструкторы-профессионалы доходчиво объясняют, как правильно вести себя за рулем, помогают выполнить необходимые упражнения и практикуют индивидуальный подход к райдерам с любым уровнем подготовки. Их опыт позволяет за несколько дней научить человека, который впервые сел на снегоход, ездить

траверсой по склону, прогнозировать поведение техники в различных условиях и покорять крутые вершины. Весь процесс обучения построен таким образом, что вы не только учитесь, но и посещаете уникальные места. Например, в первый же день мы побывали на вулканах Горелый и Мутновский, и это было незабываемо! Еще сутки назад ты толкался в столичных пробках, а сейчас обедаешь в кратере действующего вулкана... На следующий день нас ждала поездка к Тихому океану, мощный гул которого слышался в шлеме еще задолго до того, как мы увидели трехметровые накатывающие на пляж волны. Заглушив моторы, некоторые из нас так и остались на снегоходах и, не отрываясь, гляделись в горизонт, другие сразу побежали к воде, а кто-то подошел к инструкторам и спросил: «Как вы тут живете?». Нам, жителям мегаполисов, сложно представить себе жизнь в местах, где практически из любого окна виден вулкан, у порога — бассейн с термальной водой, а до берега Тихого океана рукой подать. Все это производит неизгладимое впечатление и запоминается на всю жизнь.

Отдельно хочется сказать про организацию быта в камчатской школе SkiDooKing. Все курсанты и инструкторы школы проживают в большом доме-гостинице, построенном с учетом потребности учебного процесса и особенностей местного климата. Например, входная дверь тут есть не только на первом, но и на втором этаже, ведь к марту наваливает столько снега, что по-другому не выйти. Термальные воды в отделанном камнями бассейне под открытым небом не только позволяют расслабиться после катания, но и отапливают дом. Тут есть все, что нужно для комфортной жизни и обучения: отдельный этаж с жилыми комнатами, учебный класс и комната-сушилка, где за ночь успевает высохнуть экипировка; просторная гостиная-столовая, где сервируют вкуснейшие сытные завтраки и ужины с традиционными камчатскими деликатесами. Нет, это не семизвездочный «Бурдж-эль-Араб» и не мишленовский ресторан — это уникальный индивидуальный сервис в уюте домашней обстановки. Не верите? Тогда скажу, что после возвращения домой прошло уже несколько недель, и каждый день я вспоминаю не только снегоходы, вулканы и Тихий океан, но также бесподобную яичницу с крабами и гребешками, которой нас баловали по утрам. Вот и получается, что SkiDooKing на Камчатке — это не только учеба! **IMBY**

Катание на снегоходах в горах набирает популярность в мире



Инфраструктура и сервис в этом яхт-клубе — на мировом уровне!



В регатах PROyachting можно поучаствовать, придя в яхт-клуб даже после работы: рядом метро «Водный стадион», до центра города 20 минут



Причалы Royal Yacht Club — идеальное место для проведения яхтенных выставок и других мероприятий на воде





ЦЕНТР ПРИТЯЖЕНИЯ

Москва — порт пяти морей. Royal Yacht Club — центр яхтенной жизни российской столицы.

Трудно представить, что каких-то 15 лет назад здесь было скромное офисное здание и несколько причалов, а трибуны Водного стадиона, построенные аж в 1937 году, а потом отреставрированные к Олимпиаде-80, представляли собой руины. Много копий было сломано о бюрократический аппарат, чтобы на этой территории появилось красивое и знаковое здание.

Сегодня Royal Yacht Club — это современный яхтенный порт, способный принимать суда длиной до 60 м с любой осадкой. В уютном бизнес-центре расположены офисы компаний, представляющих в России лучшие мировые яхтенные бренды и мирно уживающихся друг с другом. В здании клуба работает один из лучших ресторанов Аркадия Новикова «Водный». Инфраструктура яхт-клуба, включая системы безопасности (территория и причалы находятся под постоянным видеонаблюдением) и сервис, отвечает международным стандартам и позволяет проводить деловые встречи, а также корпоративные мероприятия и банкеты на самом высоком уровне.

В пешей доступности — респектабельный отель DoubleTree by Hilton Moscow — Marina, из окон которого открываются прекрасные виды на акваторию и яхты.

Европейский дух этого места влечет сюда не только яхтсменов и судовладельцев: элитный яхт-клуб в городской черте российской столицы является излюбленным местом отдыха москвичей. А вот проход на причалы оснащен электронной пропускной системой и предоставлен только владельцам яхт и катеров, пользующимся

услугами Royal Yacht Club. Сами причалы оборудованы электрическими колонками и кранами с холодной водой. Служба береговых матросов в режиме 24/7 готова помочь пришвартовать лодку.

Уже седьмой сезон в яхт-клубе действует проект PROyachting, организованный чемпионкой Европы и мира по парусу Екатериной Скудиной. Компания располагает флотом из килевых парусных яхт J/70, популярных во всем мире. Это современные маневренные лодки, на которых приятно и легко соревноваться и проходить обучение. Почувствовать атмосферу настоящей регаты может любой желающий (естественно, под присмотром опытного инструктора). В настоящее время в Москве компания организует три серии любительских регат: Tuesday Warm-Up Race, Wednesday Night Race и Royal Weekend Race. А завершается сезон ежегодным награждением победителей премии «PROyachting. Человек года».

Кроме того, с мая по сентябрь яхт-клуб совместно с PROyachting планирует проводить клубные регаты для своих клиентов, партнеров и друзей. К слову, в акватории всегда оживленно: между регатами здесь катаются вейкбордисты.

31 мая состоится торжественное открытие нового яхтенного сезона, программа которого предусматривает награждение членов яхт-клуба, проведение парусной регаты, диджей-сет, вручение подарков от партнеров. И — маленький спойлер — судовладельцев ждут обновленная программа лояльности и другие интересные предложения. **MBY**



СОЛНЦЕ В КАЖДОЙ КАПЛЕ

бассейна DEERPOOLS®



рукотворные поверхности из муранского стекла

- неповторяющаяся структура ячейки в контексте облицованной поверхности аналогично природному камню
- потрясающая воображение игра света в сплавленных слоях стекла, составляющих тот или иной артикул цвета
- неизменность цвета после монтажа благодаря 2-слойной (и более) структуре материала
- ощущение объема и глубины движущейся воды
- разнообразие цветов и фактур поверхности: мраморовидное, прозрачное, декорированное между слоями
- возможность производства специальных форматов su misura благодаря ручной нарезке
- лаконичная законченность декоративных панно без подрезок по месту
- безопасность скругленных оплавленных краев для касания голым телом
- индивидуальность каждого проекта даже в случае одинакового базового артикула цвета
- достоверное, благородное сырье рукотворной обработки
- превосходные физические свойства муранского стекла, показывающие его к применению в бассейнах, спа и внутренней отделке
- предложение DEEPPOOLS® не ограничено существующими форматами и цветами





ПЕРВЫЕ ЛИЦА

Что происходит на яхтенном рынке Великобритании? Последние разработки, тревожные ожидания в преддверии Brexit, новые фигуры на ключевых позициях... Чтобы узнать новости из первых уст, МВУ встретился на boot Düsseldorf с руководителями крупнейших британских верфей: Princess Yachts, Sunseeker International и Fairline Yachts.

Текст **Ольга Селезнева** Фото Princess Yachts, Sunseeker International, Fairline Yachts



ЭНТони ШЕРИФ, исполнительный председатель Princess Yachts:

Мы не стремимся создавать что-то, подражая другим. Мы хотим делать это лучше и по-иному.

На boot Düsseldorf 2019 у Princess Yachts — три мировые премьеры. Еще три состоялись осенью в Каннах. Как вам удастся выпускать столько новых моделей?

Работа, работа и еще раз работа. У нас амбициозная программа не только по обновлению модельного ряда, но и по разработке совершенно новых моделей. 2019 год будет полностью посвящен дальнейшей экспансии. С 2016 по 2018 год мы представили 16 новых моделей, в этом году будет еще шесть, а в 2020-м и того больше. Мы собираемся сохранить этот темп.

Уже можете назвать какие-то конкретные модели?

Три назвать могу. Без последствий. Наверное, могу назвать еще три, но после этого мне придется вас убить, потому что это секретная информация. Скоро мы собираемся спустить на воду флайбриджную

F50. Она чуть длиннее показанной здесь на выставке F45. Следующей будет спортивная V55 с очень интересными решениями: к примеру, у нее трансформируемая, опускающаяся под палубу дверь между салоном и кокпитом. И ближе к концу года мы представим революционную X95 Superflybridge.

В чем ее революционность?

Это феноменальный проект, который уже имеет огромный коммерческий успех: на сегодня продано пять корпусов. У нее на 30–40% больше пространства по сравнению с обычной яхтой такой длины, а кое-где на борту возникает ощущение, что ты на мегаяхте. Главный салон имеет 20 метров в длину, а флайбридж — 23 метра! По нему можно ходить, как по палубе авианосца: флайбридж удлинен и в нос, и в корму, а в середине — закрытый салон. Поэтому мы и называем этот проект Superflybridge.

Собираетесь дальше развивать R-класс на подводных крыльях или будете использовать эти разработки на других моделях Princess?

Мы определенно планируем внедрять эту крыльевую технологию на других моделях, потому что она обеспечивает более высокий уровень мореходности, крейсерской скорости и комфорта. А также простоту управления и оптимизацию расхода топлива. Недостатков нет — одни достоинства. Что касается развития самого R-класса, все зависит от того, что захотят клиенты. R35 идеальна по размерам, мы продали уже весь первый год производства. Но если получим достаточно запросов на увеличенную модель R-класса, то, конечно, сделаем.

Один из ваших главных конкурентов — Sunseeker — обнародовал планы строительства крупных суперяхт из алюминия в сотрудничестве с ICON. Не собираетесь последовать этому примеру?

У нас нет никаких ближайших планов на этот счет. Мы абсолютно уверенно себя чувствуем в своем сегменте.

Разве люди не хотят владеть все более крупными яхтами?

Одни хотят, другие нет. Как говорят в Англии, «мы комфортно себя чувствуем в своей коже», успешно строим яхты компактные и средних размеров. И главное — сейчас мы особенно сильны в сегменте 70–90 футов: это очень красивые и роскошные лодки. Когда мы достигнем того, чего хотим, наберем такую клиентскую базу, чтобы стать № 1 в этом сегменте (а в сег-

менте до 70 футов, я уверен, мы уже № 1), вот тогда и посмотрим. Мы не стремимся делать что-то только потому, что это делают другие. Мы хотим делать это лучше и по-другому, находить более удачные решения.

Но не для этого ли создавали South Yard в Плимуте, чтобы строить более крупные яхты M-класса? 40 метров — это предел?

Да. Пока нас такая идея не привлекает — лучше будем укреплять позиции в сегменте до 40 метров. Технически мы можем строить и более крупные яхты, но наши производственные мощности очень загружены, и в ближайшее время нужно делать еще больше яхт длиной от 90 футов. Так что 50 метров — нет. А вот более 24 метров — да. Если можно построить модель, у которой будет все, что может предложить более крупная яхта, нет нужды гнаться за размером. На нашей новой X95 пространства больше, чем на любой 30-метровой яхте. Может быть, мы построим лодку гораздо более просторную и удобную, чем стандартная 40-метровая, но при этом меньшей длины. Вот такие вещи нам делать интересно.

Какую яхту вы бы хотели для себя?

Достаточно большую, чтобы поместилась моя ванна. Не могу сказать, что у меня есть любимый тип лодок. Каждую нашу яхту мы стараемся сделать особенной. Начиная проект, я говорю дизайнерам: мы должны любой ценой избежать постройки «еще одной лодки». Нужно понять, что в ней должно быть интересного, непохожего на конкурентов. Иногда люди приезжают на боат-шоу и потом говорят: «Вот это нужно сделать как у Sunseeker, а то — как у Azimut; одно позаимствовать у Sanlorenzo, другое — у Ferretti». Но мы должны искать новые идеи. Посмотрите на нашу флайбриджную F45: она небольшая, но у нее множество интересных решений. Например, возможность одним нажатием кнопки расширить кокпит до таких размеров, как на яхте длиной 55 футов.

Технически это решение не ново. Почему вы не использовали его раньше?

Потому что прежде оно не могло быть выполнено безупречно. Мы хотим делать все хорошо, а не просто чтобы поразить публику. F45 — это типичная стартовая модель. Честно говоря, большинство таких компактных моделей с флайбриджем выглядят довольно печально, как фургон-автоприцеп. Да, начальная модель не должна быть дорогой. Но наша концепция — построить не дешевую Princess, а маленькую

Princess. Посмотрите на эту яхту, на ее отделку, опции, возможность получить больше пространства. У нее такие же дизайнерские решения, как на крупной Y85. Она просто меньше — как маленькая драгоценность.

Итальянские и британские верфи делят между собой значительную часть рынка. В чем, по-вашему, разница в их дизайне и подходе?

Я бы не стал комментировать эту разницу «в общем». Просто скажу, что мы делаем в Princess Yachts. Самое важное — создать красивую, элегантную яхту с прекрасными мореходными качествами и грамотным использованием пространства. К сожалению, сейчас во многих случаях яхтенный дизайн стал слишком громким и агрессивным. Некоторые яхты выглядят так, будто собираются тебя съесть. Все эти острые углы... их боишься трогать. Мы хотим создавать более мягкие, фундаментально красивые формы. И неважно, чей это дизайн: британский, итальянский... Для нас это дизайн Princess — красота и скульптурность, от которых не устаешь со временем.

Чего вы ожидаете от «Дня Brexit» 29 марта? Как выход Великобритании из Евросоюза может сказаться на яхтенной индустрии страны?

Мы надеемся, что даже если Brexit все-таки случится, британские лодки сохранят свою ценовую привлекательность, поскольку фунт ослабеет. Сильно ли мы озабочены этой перспективой? Нет. Я лично думаю, что даже если выход состоится, шансы на постепенный переход неплохие, и у нас будет время выровнять ситуацию с минимальными издержками.

Какие тенденции вы замечаете на яхтенном рынке?

Думаю, у нас все очень хорошо: прошлый год мы закончили с рекордной прибылью, и сейчас наши позиции сильнее, чем когда-либо за всю нашу 50-летнюю историю. Полагаю, что рынок еще незрелый. У меня есть опасения насчет уровня спроса в ближайшие годы, так что нужно соблюдать осторожность и не перегружать рынок поставками. Некоторые компании — небольшие игроки — ведут себя не так, как следует серьезным участникам рынка роскоши: строят слишком много, дают большие скидки. Мы стараемся этого избежать, быть корректными в отношении того, что поставляем на рынок, потому нам и нет необходимости давать скидки. Я бы сказал, что этому рынку нужен хороший самоконтроль.



КРИСТИАН МАРТИ,

**генеральный директор
Sunseeker International:**

Нашим клиентам важно
знать, что они могут
расти вместе с брендом.

Вы 25 лет проработали в автомобильном секторе: в Jaguar Land Rover, McLaren, Aston Martin. Недавно вы возглавили Sunseeker... Какие ощущения?

Мне нравилось работать в Aston Martin — это успешная, великая компания. Но иногда, в командировках, я покупал яхтенные журналы, чтобы было что почитать в самолете. Потом получил права на управление моторной лодкой. Мне всегда хотелось купить дом на Средиземном море, ездить в отпуск на юг. И обязательно — лодку... И, представляете, с такими мыслями «на фоне» я получаю звонок из Sunseeker. Это было полгода назад. Я попросил время «на подумать», начал читать о Sunseeker, понял, что это уникальный бренд и у меня есть фантастическая возможность стать Генеральным Директором Легендарной Яхтенной Компании.

Если бы этого не случилось, я, наверное, никогда бы не оставил автомобильную индустрию. Это было непростое решение — взять такой уровень ответственности, но я подумал, что живу один раз, и сейчас я горд быть здесь. Для меня это не просто работа, а решение, изменившее весь образ жизни.

Для управления верфью нужно непременно любить яхтинг? Или это такой же бизнес, как остальные?

Не могу пока говорить о других яхтенных брендах, но на верфи Sunseeker в Пуле я увидел огромную любовь и страсть к делу. Начав общаться с другими менеджерами компании, я обнаружил, что многие из них в этом бизнесе более 20 лет. Они столько в нем понимают, а я пока ощущаю себя новичком! Понял, что если хочу заслужить их доверие, то должен тоже ходить в море. Прямо сейчас я в процессе покупки своей

первой яхты. Смотрю на 50-футовик, что на самом деле многовато для начинающего, но хочу гордиться тем, что хожу на нашей новой модели. Скоро смогу выходить на ней в море по выходным. Если уж делать свою работу, то с полной отдачей.

Управлять лодкой собираетесь сами?

Да. Конечно, сначала буду практиковаться с помощью опытных коллег, но в один прекрасный день хочу начать сам — надеюсь, мне разрешат.

Меня очень ободряет еще один факт. Я рад, что практически одновременно со мной в Sunseeker пригласили Андреа Фрабетти на должность технического директора. У нас дополняющие навыки и знания. У Андреа — огромный опыт в яхтенной индустрии, я пришел из автомобильного бизнеса. Он знает все, а я еще должен учиться. Зато у меня есть возможность взглянуть на бизнес свежим глазом, понять, что мы можем улучшить и в каком направлении двигаться. Думаю, это идеальная комбинация.

Вы уже знаете, что хотели бы изменить в компании?

Она сейчас находится на правильном пути. Прежний генеральный директор Фил Пофэм и вся управляющая команда работали по пятилетнему бизнес-плану, который завершен. Последние три года были очень успешными. Прибыль увеличилась на 55%, построено на 26% больше яхт, число сотрудников выросло на 40% — с 1860 до более чем 2600. Сейчас мы приступаем к следующему пятилетнему плану, который представим в течение 3–4 месяцев, но основные направления понятны уже сейчас. На boot Düsseldorf мы показали наш новый проект 8X, осветили сотрудничество с MTU в области гибридных пропульсивных установок. Так что будущее у Sunseeker очень инновационное.

Насколько экологичны гибридные пропульсивные установки? Все равно приходится жечь дизель в генераторах и надо как-то утилизировать аккумуляторные батареи...

Это вопрос не только яхтенной индустрии. Он действительно спорный, но здесь у гибридации есть сильные преимущества. Представьте себе: вы на природе, на красивой яхте, открываете «пляжный клуб» и ощущаете выхлоп дизеля. С гибридной пропульсивной установкой можно выйти из марины в пять утра без шума и стоять на якоре, не загрязняя воздух. Это также помогает увеличить дальность хода на 10–20%. Никому не нравится проводить полдня, заливая топливо в баки.

В связи с масштабным внедрением этих технологий в автомобильном мире вопрос утилизации батарей и выбросов CO₂ — общий, и им нужно заниматься в ближайшие годы.

Многие считают действительно инновационным водородное топливо. Каковы ваши прогнозы для яхтенного рынка?

Года четыре назад была большая дискуссия по электрическим и водородным автомобилям. Tesla начала толкать индустрию вперед, предложив действительно новый продукт, но батареи сейчас быстро наращивают объем, тогда как водородные топливные элементы требуют полной смены инфраструктуры. Если вы можете где-нибудь воткнуть в розетку, вам не нужны водородные станции для дозаправки. Хотя, конечно, у водорода огромные преимущества, когда дело касается окружающей среды и переработки. Полагаю, мы увидим что-то интересное в ближайшие 10 лет. Не думаю, что в яхтенной индустрии, но хотя бы в автомобильной. Это очень нишевый продукт, он еще глубоко в стадии разработки, но это было очень смелое решение от Tesla — показать «большим парням» новое направление.

Не хотите сделать такой же смелый шаг в рамках Sunseeker?

В яхтенной индустрии уже есть гибридные технологии, так что мы тут не первые. Но где мы действительно впереди, так это в том, что предлагаем гибридацию из одних рук. Раньше, создавая гибридную яхту, приходилось брать комплектующие от разных производителей и собирать все это вместе. Мы в сотрудничестве с MTU предлагаем единую систему, что дает преимущества в области дальнейших разработок и сервиса.

Чем может обернуться для британской яхтенной индустрии Brexit, назначенный на 29 марта?

Думаю, сейчас никто ничего не знает. Может быть еще один референдум, продление сроков, Brexit может быть жестким или мягким... Если сейчас спросить 10 членов британского парламента, можно получить семь совершенно разных ответов. Я лично абсолютно спокоен по этому поводу. При плохом сценарии мы можем, допустим, получить пошлину 10% на экспорт британских яхт в Европу; но жесткий Brexit точно вызовет падение курса фунта на 10–15% и сбалансирует цену для наших европейских клиентов. Могут возникнуть проблемы с поставками из-за изменения законодательства. Но это если вам нужно экспортировать 10 000 автомобилей или у вас 50 грузовиков ежедневно

пересекают границу. Мы производим 150–160 яхт в год, примерно 45% уходит в Европу. Доставку 60–80 яхт в год организовать легко. У нас огромная база поставщиков в Великобритании; двигатели приходят из Европы, но это же не сотни грузовиков в день! Так что все решаемо. Конечно, британская яхтенная индустрия рассчитывает на мягкий Brexit, но даже при самом неблагоприятном исходе мы справимся.

Расскажите о сотрудничестве с голландской верфью ICON и планах совместно строить крупные суперяхты из алюминия.

Само решение о сотрудничестве было принято еще до моего прихода, но недавно я побывал в Голландии и был рад встретиться с коллегами из ICON.

Это больше чем просто сотрудничество в рамках контракта — это «брак, заключенный на небесах». Причина такова: в сегменте 50+ метров заказчики ожидают видеть яхты из стали или алюминия, а у нас в Пуле таких производственных мощностей нет. У ICON всегда были серьезные амбиции в области постройки новых яхт; сейчас верфь очень сильна в рефите, но в этом сегменте сложно продвигаться, не имея весомого имени. При этом у них фантастические производственные возможности, которые позволяют строить яхты намного крупнее, чем наша 161-футовая модель из стеклопластика.

Мы привносим в сотрудничество инженерные ноу-хау, дизайн, силу нашего бренда (Sunseeker by ICON) и, конечно, заказчиков. У нас уже есть 3–4 перспективные договоренности на первый корпус. Тем нашим клиентам, кто сейчас владеет крупными моделями Sunseeker, важно понимать, что они могут расти вместе с брендом. И мы понимаем, что не потеряем их, когда они двинутся в сегмент суперяхт.

Собирается ли Sunseeker строить эксплореры? Сейчас это тренд...

Пока нет — это не часть истории нашего бренда. Наше имя Sun Seeker, а не Ice Seeker. Но наши решения по гибридации и новые корпуса типа Dual Mode позволяют обеспечить комфорт и эффективность в широком диапазоне скоростей. Большую часть времени люди ходят на яхтах спокойно, но нашим клиентам важна возможность при необходимости иметь высокую скорость.

Яхтенный рынок для вас новый, но вы уже отмечаете тенденции?

Многофункциональность приобретает все большую важность во всех смыслах. Заказчики становятся требовательнее: хотят, чтобы все их пожелания воплощались в одной лодке...



ДЭВИД ТАЙДМАН,

**генеральный директор
Fairline Yachts:**

Темп производства
должен соответствовать
успеху наших продаж.

**До прихода в Fairline Yachts вы руководили
вефью Oyster Yachts. Есть ли разница
в управлении верфями, где строят
моторные и парусные яхты?**

Да, в Oyster Yachts я проработал 9 лет. Основная разница, на мой взгляд, заключается в количестве производимых яхт, а не в их типе. Разумеется, строительство яхты с мачтой, лебедками для работы с парусами — это совершенно другой процесс и другой дизайн. Но Oyster строит в год 15 яхт, а Fairline в прошлом году построила 45. В следующем мы собираемся построить 90. Могу сказать, что в своей жизни мне доводилось строить множество разных вещей: корабли, нефтедобывающие платформы и даже лондонскую башню «Огурец» (The Gherkin — так именуют небоскреб Сент-Мэри Экс, построенный в 2001–2004 гг. по проекту Нормана Фостера. — Прим. МВУ).

Как вы себя ощущаете на новом месте?

Что мне нравится, так это «семья» Fairline — очень сильный бренд. То же самое я ощущал в Oyster: все это мощные британские бренды с лояльными дилерами... Так что чувствую я себя хорошо.

**Что собираетесь менять как новый
генеральный директор верфи?**

Менять пока ничего не планирую. Моя задача — усилить и развить хорошо организованную деятельность, которую верфь вела последние три года. За это время было продано почти 200 яхт, и мы собираемся построить еще 100. В данный момент у нас отличная заполняемость книги заказов, а вот производство пока чуть медленнее, чем хотелось бы: нужно, чтобы оно соответствовало успеху продаж. Поэтому сейчас мы концентрируем усилия на нашей новой верфи в Хайте — на южном побережье Англии, в районе Саутгемптона. Там сейчас работают 50 человек и строятся три яхты: одна Targa 63 и две Squadron 64. В этом

году мы планируем построить там около 15 корпусов. Шесть из них сейчас доделывают на верфи в Ондле, и первоочередная задача — перенос в Хайт производства моделей длиной свыше 60 футов. Цель — сделать так, чтобы обе верфи работали на полную мощность.

Когда Fairline начнет производство еще более крупных моделей, ведь для этого и приобреталась новая верфь на побережье?

Задача этого года — наладить там стабильное производство и довести число сотрудников до 150 человек; потом начнем думать о 70- и 80-футовых лодках. Надеюсь, это случится в 2020 году: речь не идет о модели Squadron 78 Custom — это будут новые яхты с совершенно новым дизайном.

Недавно главой департамента дизайна Fairline Yachts назначили Уэйна Хантли, также из Oyster Yachts. Как вы прокомментируете этот выбор?

У Хантли большой опыт в проектировании разных судов, не только парусных — от тендеров и моторных лодок до больших кораблей.

Это означает новые порядки? У Fairline есть Эндрю Поуп — глава департамента концептуального дизайна...

Мы создали новую компанию — Fairline Yachts Design Studio. Команда состоит из 20 человек — инженеров и дизайнеров интерьера, чья задача — совместная работа с производителями. Так что Уэйн и Эндрю будут дополнять друг друга. Эндрю возглавляет концептуальную разработку и выходит с креативными идеями; его команда работает с отделом продаж и дилерской сетью, генерирует идеи, которые затем поступают к инженерной команде Уэйна.

А в чем же тогда роль Альберто Манчини, автора всех последних успешных моделей Fairline?

Он, безусловно, наш ключевой стилист. Мы работаем и с ним, и с Vgrack, и с J & J Design. Эндрю Поуп координирует их идеи и детализирует с инженерной точки зрения, а команда Хантли претворяет все это в жизнь.

Какие задачи для вас сейчас наиболее приоритетны?

«Перезапуск» бренда Fairline и продажи в последнее время успешны, а вот производство развивалось медленнее. Нужно привести их в соответствие. Поэтому моя задача на этот год сделать так, чтобы обе верфи

работали эффективно, на полную мощность, и поддерживали тот высокий уровень продаж, который сейчас достигнут благодаря нашей хорошо работающей дилерской сети. Мой предшественник на этом посту Рассел Керри возглавляет дилерский центр на Майорке, что позволяет мне сконцентрироваться на производстве.

Fairline планирует увеличить число новых моделей в год?

Разумеется. У нас есть пятилетний план на этот счет, но, как я уже говорил, приоритет — полномасштабный запуск новой верфи в Саутгемптоне. Мы готовы начать производство F-Line 33, премьеры которой состоится в Каннах (уже продано 20 корпусов этой модели). Мы стремимся наладить производственную линию так, чтобы каждую неделю сдавать лодку, и в этом году будут готовы 15 корпусов. Этой моделью мы занимаемся в первую очередь, потом руки дойдут и до других. У нас есть идеи по поводу больших и среднеразмерных лодок. Сейчас решаем, что строить в следующий пятилетний период, но воздержимся от заявлений до Каннского боат-шоу.

Скоро Великобритания может покинуть Евросоюз, что серьезно повлияет на экономику в целом и яхтенную индустрию в частности. К чему вы готовитесь?

Здесь сложно принимать какие-то меры предосторожности. Серьезно изменить ситуацию могут два фактора: пошлины и курсы валют. В данный момент курс составляет 1,12 евро за фунт. Если фунт поднимется до 1,30–1,40, это сильно затруднит экспорт. Если наоборот, то упростит. Еще нужно учитывать, что мы закупает много оборудования в Европе за евро. Так что колебание курсов валют — самое важное обстоятельство, которое может осложнить ситуацию.

Другой фактор — пошлины и НДС. Сейчас при экспорте британской яхты в Европу проблем нет, но мы не знаем, сохранится ли такой порядок. Серьезные изменения с налогами и пошлинами могут стать катастрофой; например, если Европа введет, скажем, пошлину 25% на британские лодки. Можем ли мы на это влиять? Я вхожу в группу людей, которые транслируют свое мнение в этой области британским властям. Так что посмотрим, как будет развиваться ситуация.

Какие тенденции вы видите на яхтенном рынке: в дизайне и бизнес-процессах?

Что я точно вижу, так это консолидацию цепей поставок. Небольшие бренды входят в состав более крупных, и для производителей

лей яхт это означает, что они имеют дело со все более консолидированными компаниями. Не знаю пока, хорошо это или плохо, но производители комплектующих зачастую становятся крупнее производителей яхт.

Это делает яхты все более похожими друг на друга?

Аналогичный процесс можно наблюдать и в автомобильной отрасли: все строится на одних платформах и инженерных разработках. Но основная разница между производством яхт и автомобилей в том, что в яхтенной индустрии до сих пор много частных компаний и семейных бизнесов. У нас в Fairline — частные инвесторы, но есть крупные верфи, принадлежащие инвестиционным фондам и корпорациям, как, например, Ferretti Group или Sunseeker. У «индивидуалов», в отличие от корпораций, другие стратегии. Кроме того, в яхтенной отрасли много верфей, которые можно отнести к «хобби-бизнесу», где частные владельцы строят лодки в основном для удовольствия. И это слегка искажает показатели индустрии. Тут нужно решать, с кем ты конкурируешь. Если собираешься делать прибыль, то принимаешь одни решения, а если конкурируешь с теми, для кого это хобби, — то и конкуренция тут абсолютно другая. К счастью, Fairline всегда была в профессиональном сегменте рынка, так же, как, например, Sunseeker, Princess и другие британские бренды. Мы все хотим строить хорошие лодки и зарабатывать прибыль для наших акционеров.

Большая часть яхтенного рынка фактически поделена между Великобританией и Италией. В чем, на ваш взгляд, основное различие между итальянскими и британскими верфями?

В Италии больше работают с субподрядчиками, чем в Англии: на стороне делают корпус, мебель; потом все эти части прибывают на верфь для сборки. Мы же предпочитаем основную массу вещей делать «дома». Что касается качества, то оба эти подхода работают хорошо. Все зависит от того, как вы управляете процессом.

Вы приглаждаетесь к тому, что делают конкуренты?

Я смотрю, что происходит у Princess и Sunseeker. Но вижу, что наш бренд Fairline заслуживает того, чтобы вернуться к годовому выпуску 200 корпусов. Думаю, мы достигнем этого в течение трех лет. На рынке парусных яхт, который я хорошо знаю, действительно происходил обмен идеями, мы общались и сравнивали наши решения. На «моторном» рынке пока не знаю, как с этим обстоит дело. Давайте обсудим это позже, в Каннах. **MVU**



НА ЮБИЛЕЕ

.....

*Одна из крупнейших яхтенных выставок мира boot Düsseldorf
отметила свое 50-летие.*

Текст **Зарий Черняк, Ольга Селезнева** Фото **boot Düsseldorf**

Юбилейное boot Düsseldorf доказало свой статус крупнейшего боат-шоу мира, являясь одновременно первоклассной бизнес-платформой и местом, где интересно проводят время сотни тысяч людей



Юбилейное боат-шоу в Дюссельдорфе продемонстрировало сильную статистику: почти 2000 участников из 73 стран; 220 000 кв. м выставочных площадей (при этом ни одного свободного квадратного метра) и 250 000 посетителей из более чем 100 стран мира. Некоторые из этих показателей стали для выставки рекордными. Что касается посетителей, то их число чуть превысило показатель прошлого года, но оказалось гораздо меньше, чем, скажем, в 2002 году, когда на выставке побывало более 333 000 чел. Тем не менее (и с учетом того, что выставка «сухопутная»: из воды только Рейн, по которому на Messe Düsseldorf прибывают самые крупные яхты) результат 50-летней выставочной деятельности можно назвать феноменальным.

Для экспонентов boot Düsseldorf была и остается первоклассной и привлекательной бизнес-платформой, а для посетителей — возможностью увидеть сразу все, что предлагает мировая водная индустрия: от дайв-оборудования до яхт и катеров с верфей из разных концов планеты.

БОЛЬШИЕ, РОСКОШНЫЕ...

Самые крупные моторные яхты, как всегда, занимали павильон № 6. Рекордсмены этого года в длину превышали 80 футов. Итальянская верфь Sanlorenzo впервые показала в Германии свою яхту-«кроссовер» SX88: ее мировая премьера состоялась еще прошлой осенью в Каннах, зато сегодня, судя по числу построенных корпусов, успех концепции уже ни у кого не вызывает сомнений.

Почти столь же крупную новинку, но на сей раз — мировую премьеру, можно было увидеть на стенде британской Princess Yachts, предварительно отстояв длинную очередь. Впрочем, новый флагман флайбриджной линейки Princess Y85 того стоил. Эта яхта — действительно выдающаяся во всех смыслах: от огромного флайбриджа и роскошной отделки до впечатляющих в этом классе скоростных качеств. Подробности читайте в этом выпуске МВУ.

Princess Yachts уже почти привычно поставила рекорд выставки по числу мировых премьер от одного бренда. Наряду с Y85, на boot Düsseldorf показали новую спортивную V78. В традиционно сильном для





себя классе верфь поднимает планку еще выше: заявленная скорость 39 узлов дополнена весьма изящным дизайном и дорогим, безукоризненно выполненным интерьером.

Кто сказал, что компактные яхты не могут быть роскошными? Даже самая маленькая из мировых премьер Princess — стартовая флайбриджная модель F50 — выглядит шикарно. Примененная на выставочной модели коллекция Allure от Princess Design Studio предназначена для индивидуализации внешнего вида яхт. На моделях длиной от 70 футов она входит в стандартную комплектацию, на яхтах поменьше может добавляться опционально. Новая F50 в этой версии наглядно демонстрирует, что даже довольно компактную модель можно превратить в уникальную кастом-игрушку.

Sunseeker Yachts тоже вошла в число размерных рекорсменов boot Düsseldorf 2019 с Sunseeker 86 Yacht, хотя яхта и не новая. Зато в числе восьми немаленьких экспонатов была германская премьера самой свежей модели Sunseeker — 74 Sport Yacht. И главное, британская верфь наконец обнародовала подроб-

ности своего новейшего проекта 8X, с которого начнется новое поколение крупных яхт Sunseeker. Абсолютно свежий дизайн предусматривает интерьеры открытой планировки, «пляжный клуб» и расширенные возможности для хранения на борту тендеров и водных «игрушек». Еще одна новость — совместный проект Sunseeker и MTU по производству гибридных силовых установок для серийных яхт. Первая Sunseeker в такой комплектации появится в 2020 году.

А вот другой проект с названием 8X уже появился. По странному совпадению точно так же называется мировая премьера итальянской верфи Pershing. Обладая яркой внешностью со знакомыми архитектурными формами, Pershing 8X, тем не менее, обрела интересные детали. В частности, у этой яхты очень функциональный спортбридж, а ведущий на него трап опирается на фирменное «крыло» надстройки. Более подробно о Pershing 8X и ходовых качествах яхты можно прочитать в этом номере.

Одна из самых заметных премьер boot Düsseldorf — «юбилейная» модель Monte Carlo Yachts. В этом году

PRINCESS YACHTS

Британская верфь продолжает масштабное обновление модельного ряда. В Дюссельдорфе Princess Yachts провела мировые премьеры сразу трех крупных яхт разных классов: Y85, V78 и F50

Многие премьеры и новинки павильона № 6, где выставляются самые крупные и роскошные моторные яхты, превышали в длину 80 футов

MOTOR BOAT & YACHTING

РУССКОЕ ИЗДАНИЕ

Журнал **Motor Boat & Yachting Russia** — ведущее российское издание о яхтах и морских путешествиях. Команда МВУ имеет богатый опыт в организации яхтенных мероприятий в России. Статус журнала нагляднее всего подтверждается влиянием издания на развитие индустрии.

МВУ не просто освещает события — он их создает.

SOCHI YACHT SHOW 2019

01 – 04 Мая
sochi-yachtshow.ru

MOSCOW YACHT SHOW 2019

31 Мая – 02 Июня
mosyachtshow.ru

KAZAN YACHTING FESTIVAL

22 – 23 Июня
kazanyachtingfestival.ru

SAINT PETERSBURG INTERNATIONAL BOAT SHOW

05 – 08 Сентября
spibs.ru



•••
Премьера от итальянской верфи Pershing — модель со спортбриджем Pershing 8X длиной 83 ф (255 м)

молодая итальянская верфь отмечает свой десятый день рождения, и новинка MCY70 — лишь первая из трех премьер, которые ожидаются по этому случаю.

Azimut Yachts показала обновленную версию своей популярной модели Azimut 66. Яхта получила актуальные линии остекления и совершенно новый интерьер с более «округлыми» формами, чтобы стилистически соответствовать тому, что делает дизайнер Акиле Сальвани на крупных моделях серии Azimut Grande.

Ну а верфь Absolute дополнила свой модельный ряд новинкой Absolute 62 Fly, выполненной в той же дизайнерской концепции, что и предыдущая 58 Fly — с огромной площадью остекления корпуса и надстройки. Яхта оборудуется двумя установками Volvo Penta IPS950 мощностью по 725 л.с., что обещает высокую скорость и отличную маневренность.

...И САМЫЕ РАЗНЫЕ

Помимо павильона № 6, на выставке, как обычно, были задействованы еще 16 залов, и разнообразие представленной там продукции могло поразить неискушенного зрителя. В залах с лодками стояли модели на любой вкус и кошелек, что вполне соответствовало слогану выставки Experience 360° Watersport: куда ни глянь, что-нибудь интересное точно увидишь.

Юбилейный характер выставки подчеркивало рекордное число участников и невероятно плотно набитые экспонатами залы



•••
На стенде Princess Yachts — впечатляющая линейка из 11 новейших моделей, включая R35 на подводных крыльях

•••
На стенде итальянской верфи Benetti

Его Величество - ZAR



Эксклюзивный представитель в России
ООО "ТД АКВАМАРИН",
СПб, Богатырский пр., 18, корпус 3.
тел.: 8 (812) 305-38-94, 8-800-333-99-85
winboat.fabric@yandex.ru
www.winboat.ru

- 1969** Первая выставка собирает 116 участников (из них семь иностранных) и 34 000 посетителей
- 1972** 307 участников и более 85 000 визитеров. Открывается бассейн для парусных гонок: впервые парусный спорт можно наблюдать «под крышей»
- 1983** У боат-шоу появляется собственный гимн Düsseldorf Ahoy
- 1987** Число посетителей впервые переваливает за отметку 100 000 человек
- 1994** boot Düsseldorf отмечает 25-летие с начала сотрудничества с княжеством Монако. Посетивший выставку князь Ренье привозит в подарок якорь XVIII века
- 1998** На выставку прибывает яхта *Golden Eye* (длина 35,5 м). При подъеме ее из воды рвется строп, и яхта падает с высоты 0,6 м. Спустя час яхту подняли и благополучно установили в павильоне № 13
- 2001** При поддержке Морской ассоциации арабских стран павильон № 6 превращается в «шоу суперяхт». Крупные яхты прибывают туда по специально построенной дороге и рампе
- 2006** В павильоне № 6 стоит самая крупная яхта из всех когда-либо выставывавшихся здесь — *Catwalk* от KaiserWerft (длина 41 м). Этот рекорд до сих пор не побит
- 2010** Новым слоганом boot Düsseldorf стал Experience 360° Watersport. Новые тематические зоны с бассейнами позволяют посетителям выставки лично опробовать разные виды водного спорта
- 2017** Еще один тематический «мир» Love Your Ocean делает boot Düsseldorf «платформой» для защиты океана и водного мира. В сотрудничестве с German Sea Foundation и князем Монако Альбером II учреждается премия Ocean Tribute

BOOT DÜSSELDORF: ЭТАПЫ ПУТИ



Перечислять модели было бы безумием, да и список брендов займет не одну страницу. В этом году выставка оказалась особенно богата на презентации. Лодки из Великобритании, Германии, Голландии, Италии, Норвегии, Польши, США, Финляндии, Франции, Швеции... — буквально каждый час проходил какой-нибудь премьерный показ. Остановимся на некоторых концептуальных моментах.

Понятно, что комплектующие: двигатели, навигационная электроника, бортовое оборудование — приходят на лодки от одних и тех же производителей (так уж устроена индустрия). Но когда в одном месте видишь такое количество лодок разных брендов, зачастую однотипных или просто близкой длины и назначения, легко сравнивать реализованные на них решения. И убеждаешься в их изрядной схожести. Происходит своеобразная диффузия (взаимное проникновение) дизайнерских и конструкторских идей: компоновочные решения, бортовые проходы на разном уровне, дверь у рулевой консоли для выхода на палубу, увеличение площади остекления надстройки, подвесники вместо стационарных двигателей...

На выставке яхтенная индустрия продемонстрировала известный оптимизм в отношении предстоящего сезона. Подмечена тенденция не только к росту спроса на более крупные лодки (свыше 12 м), но и на быстроходные малые. При этом отдельные аналитики прогнозируют некоторое сужение сегмента лодок со стационарными двигателями, что вызвано, по их мнению, разными факторами, в частности — продолжающимся трендом на замещение подвесными двигателями стационарных при росте длины корпусов. К тому же появление новых моторов высокой мощности делает такие установки все более привлекательными.

Судя по всему, растет спрос на многокорпусные суда (и моторные, и парусные), на суда с электродвижением и лодки-RIB (в этом году их было явно больше), на электронное оборудование (на отдельные стенды было просто не пробиться), на всевозможные аксессуары.

Порадовало, что число российских компаний на выставке выросло: интересом пользовались лодки компаний NorthSilver, Popilov Yachts, складные RIB'ы Winboat, надувные от «Мнев и Ко», лодки «Волжанка»...

Когда видишь сразу столько лодок разных брендов, но одного типа и близких размеров, легче сравнивать реализованные на них решения



CATERING

ВЫЕЗДНОЕ РЕСТОРАННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

Служба кейтеринга «Азбуки Вкуса»

Оригинальные блюда. Изысканная подача. Безупречное обслуживание.



* Барбекю

свадебные банкеты • деловые фуршеты • детские праздники • пикники и ВВQ* • кофе-брейки

Узнайте больше:
(495) 775-03-63 • (495) 363-83-33
www.catering.av.ru
catering@av.ru



ТЕНДЕНЦИИ

Уже много лет boot Düsseldorf — то самое место, где можно не только посмотреть новинки индустрии, но и понять, куда вообще «ветер дует». Здесь традиционно проходит немало отраслевых конференций по самым разным аспектам яхтинга.

В этом году в фокусе внимания оказался чартер. Когда-то воспринимавшийся довеском к яхтенной индустрии, сегодня чартер — одна из основных движущих ее сил и при этом сильный конкурент. Все больше верфей при разработке новых моделей учитывают их дальнейшие перспективы на чартерном рынке, прислушиваясь к пожеланиям чартерных компаний. А те обычно концентрируются на одном важном аспекте: арендованную яхту люди не станут лелеять, как собственную, а тем более — разбираться в тонкостях ее устройства. И если в чартере с командой эти вопросы решает экипаж,

то в самостоятельном bareboat charter квалификация «яхтсменов-арендаторов» зачастую оставляет желать лучшего. Люди без большого опыта в море хотят, чтобы и управление яхтой, и все, связанное с пребыванием на борту, было не сложнее аренды автомобиля в отпуске. И это уже оказывает серьезное давление на проектировщиков и строителей лодок. Чартер стимулирует водный туризм, строительство новых марин и прочей инфраструктуры. С другой стороны, многие, особенно молодое поколение яхтсменов, сегодня делают выбор в пользу чартера из желания получить все удовольствия яхтинга без постоянных обременений судовладельца. Причем «все» не ограничивается обычной «индивидуальной арендой».

Мы уже писали о том, как некоторые бренды, например Beneteau, организуют специальные клубы и программы совмест-



17 навильонов boot Düsseldorf — это отличная возможность увидеть все, что предлагает мировая яхтенная индустрия, и лично опробовать разные виды спорта

.....
ПАНОРАМНЫЙ
КАРАОКЕ-РЕСТОРАН



Только сытым
покоряются моря!

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



Чартер, который некогда воспринимался как дополнение к яхтенной индустрии, сегодня является его основной движущей силой

ного владения яхтами и их обслуживания, чтобы облегчить доступ в яхтинг новичкам и упростить жизнь тем, кто уже имеет свою лодку. В этом смысле интересно взглянуть на расцвет чартерного бизнеса в 1960-е...

Как вспоминали на пресс-конференции представители «динозавров» чартерного мира — компаний Moorings и Sunsail, — тогда даже взять яхту в аренду было непросто: доступны были только парусные лодки, причем клиентам требовалось приносить с собой все, включая паруса. Как нынешние тенденции «облегчения жизни» повлияют на верфи и яхтенную индустрию в дальней перспективе, пока можно только догадываться.

Но так или иначе, число желающих проводить время на воде год от года только растет. Согласно данным, приведенным в Дюссельдорфе на конференции по чартеру, в одной только Европе в яхтинг тем или иным образом на сегодня вовлечены 36 млн человек. Чартерный бизнес развивается, что делает очень актуальным вопрос унификации лицензий на управление судном и требований по безопасности на борту чартерной яхты. Нужны инвестиции для развития небольших марин во многих регионах планеты.

При этом желательно не перегибать палку: в разных морских странах Европы дальнейший рост яхтинга и водного туризма уже признан нежелательным. В число таких попали, например, острова Греции. А вот другие места, наоборот, заинтересованы в максимальном привлечении яхтсменов, но только состоятельных. Венеция объявила о программе развития города как направления для суперяхт. Сразу три марины: Venice Yacht Pier, Venezia Certosa Marina и Marina Santelena — выступили на boot Düsseldorf единым фронтом, объявив о программе привлечения суперяхт длиной от 30 м прямо в исторический центр Венеции, где, помимо стоянки, будет доступен другой качественный яхтенный сервис на базе поддерживаемой городом единой «платформы».

В каком-то смысле эти тенденции выглядят противоречиво. С одной стороны, в яхтинг приглашают всех, стремясь облегчить желающим доступ к этому некогда элитарному занятию. С другой — миры «просто яхтинга» и «суперяхтинга», похоже, разделены высоким забором, который не способствует укреплению равенства и братства. Впрочем, стоит ли удивляться: яхтинг всегда был занятием многоплановым и привлекал очень разных людей.

Ну а мы приглашаем вас на следующую boot Düsseldorf: выставка пройдет с 18 по 26 января 2020 года и опять начнется с юбилея. Свой сороковой день рождения отметит важнейший участник выставки на протяжении десятилетий — знаменитый кран Big Willi, способный поднимать из Рейна яхты весом до 100 тонн. **МВУ**



Nordkapp Noblesse 660
(Норвегия)



Nimbus Weekender 9 OB
(Швеция)



Cranchi T36 Crossover
(Италия)



De Antonio Yachts D46 Open
(Италия)



Steeler NG 65 S
(Голландия)

EUROPEAN POWERBOAT OF THE YEAR AWARD



SOCHI YACHT SHOW

1-4 МАЯ 2019

Реклама

Организатор выставки:
MOTORBOAT
RUSSIAN EDITION



SOCHI
GRANDMARINA
by BUREVESTNIK GROUP

Место проведения:
г. Сочи, улица Войкова, 1

www.sochiyachtshow.ru



КОНЦЕПЦИЯ НОВОЙ РОСКОШИ

Такой привычный тип, как классическая флайбриджная яхта, кажется, уже достиг пика своего развития. Что еще можно придумать, чтобы удивить привередливого заказчика? На вопрос отвечает Princess Y85 — новая модель британской верфи Princess Yachts.

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



Досье Princess Y85

Длина
26,20 м

Ширина
6,30 м

Осадка
1,86 м

**Водоизмещение
(загрузка 50%)**
66,5 т

Запас топлива
11 000 л

Запас воды
1500 л

Двигатели
2 × MAN V12
(1800/1900 л.с.)

Скорость
33 узла



Рincess Y85, впервые показанная в начале года на boot Düsseldorf, — одна из шести обещанных Princess Yachts инновационных яхт и новый флагман флайбриджной линейки. Привычная маркировка — MY — изменилась: модели до 70 футов с наружным постом управления теперь обозначаются литерой F (Flybridge), а все, что крупнее, — литерой Y (Yacht). Впрочем, концептуальные отличия новинки уходят далеко за пределы буквенных индексов. Это совершенно новый подход к яхтам такого класса и размерений.

ДИЗАЙН

Начав работать с итальянской дизайн-студией Pininfarina над новаторским проектом R35 на подводных крыльях, где элементы дизайна из мира автомобилей абсолютно естественно вписались в концепцию довольно компактной открытой спортивной лодки, Princess Yachts пошла дальше. Удивительно,

Y85 представляет новую концепцию дизайна, созданную Princess Yachts совместно с Pininfarina



но этот подход отлично сработал и на гораздо более крупной круизной яхте. Здесь видны все те же изящные линии: очертания масштабного остекления корпуса и надстройки, мягкий изгиб опор хардтопа над флайбриджем, «органические» формы тиковых деталей на открытых палубах...

Особое внимание уделили созданию открытого кокпита в корме. Энди Лоуренс, глава департамента дизайна Princess Yachts, признает, что на выставке в Дюссельдорфе потенциальным покупателям Y85 в первую очередь демонстрировали вид на купальную платформу и кокпит. Эта «точка зрения» сразу показывает соотношение цены и качества, и не только из-за обилия тиковой отделки и ее исполнения. Сразу оговоримся, что эти элементы коллекции Allure, которую Princess Yachts разработала для индивидуализации внешнего вида яхт, на Y85, как и на всех яхтах длиной

свыше 70 футов, входят в стандартную комплектацию при их немалой стоимости.

Но дело даже не столько в количестве и качестве этих деталей, а в том впечатлении, которое они создают. Этот комплект заставляет яхту выглядеть не только роскошнее, но и просторнее. Помимо выполненных из тика ступеней, релинга и окантовок, здесь применено много цветовых решений для достижения эффекта объемности. В результате Y85 смотрится как гораздо более крупная суперяхта.

ИНТЕРЬЕР

Планировку салона главной палубы можно назвать комбинированной: из нее получается как огромный орен спрсе, так и зоны, способные обеспечить полную приватность владельцу и гостям яхты. Камбуз, скомбинированный с барной стойкой, становится невидимым

●●●
Одним нажатием кнопки поднимается перегородка, отделяющая камбуз с барной стойкой от салона. Пост управления можно изолировать при помощи сдвижной двери

●●●
В интерьере мастер-каюты много вариантов разной мебели и ее расстановки

Идеи дизайн-студии Princess на Y85 представлены в самом роскошном виде: тщательность проработки деталей уникальна для серийной яхты



ЭНДИ ЛОУРЕНС,
глава департамента
дизайна Princess Yachts:

Создавая Y85, мы работали с консультантами по свету — это еще один значимый шаг в разработке интерьера. Например, освещение главного салона имеет пять режимов. Самый яркий — для дневного времени, чтобы, когда вы входите с залитой ярким солнцем палубы, глазам не нужно было долго приспосабливаться. Есть вариант освещения для ужина или просмотра кино, чтобы на экране не возникало ненужных бликов и отражений. В целом освещение на борту сделано так, чтобы ни один источник света не бил прямо в глаза. Мы обратились за консультацией, поскольку не являемся специалистами в этой области, но вся система освещения выполнена нашей собственной командой инженеров и дизайнеров. Она будет применяться и на других яхтах модельного ряда.

одним нажатием кнопки: поднимающаяся электроприводом перегородка изолирует эту зону, а отдельный выход из камбуза на палубу левого борта позволяет команде перемещаться по яхте, не тревожа гостей в салоне. Второй выход — на правый борт — предусмотрен с поста управления. Его тоже можно полностью отделить от салона при помощи сдвижной двери.

Вся гостевая часть главной палубы выполнена на одном уровне, что тоже добавляет Y85 суперяхтенного шика. В кормовом кокпите располагается открытая обеденная зона с тиковым столом, который вдвигается в обширный U-образный диван, если нужно освободить пространство для вечеринки. Формальная столовая обустроена внутри, вблизи камбуза. А вся кормовая часть салона — великолепная гостиная/кинотеатр с видом сквозь панорамное остекление (фальшборт в этой зоне яхты понижен и дополнен релингом для безопасности). Из-за спинки дивана правого борта поднимается большой экран, а аудиосистема Naim, включенная в стандартную комплектацию, гарантирует качественное звучание музыки.

Если говорить об отделке интерьера, то на борту Y85 решения дизайн-студии Princess последних лет представлены в своем самом роскошном виде. Мягкие очертания мебели — не только дань известной моде на «биодизайн», но и возвращение к основам яхтенного интерьера. Лет десять назад на большинстве моторных яхт господствовали прямые линии и острые углы. Выглядело эффектно, но те, кому доводилось бывать в море в сильную качку, физически чувствовали боль при взгляде на эту мебель.

Плавные линии — это еще и эмоциональный комфорт. Сейчас люди стали проводить на борту больше времени, и, понимая это, дизайн-студия Princess старается не столько впечатлить с первого взгляда,



●●●
Интерьер носовой VIP-каюты. Во всех гостевых каютах уже в стандартной комплектации устанавливаются UHD LED-TV и аудиосистема Naim





сколько создать комфортную, неутомительную для длительного пребывания на борту среду. А чтобы она не выглядела скучной, в интерьере присутствуют разные фактуры в спокойной цветовой гамме со множеством тонких, изысканных деталей.

КАЮТЫ

На нижней палубе — четыре каюты для восьмерых гостей, каждая — с собственной ванной комнатой. Роскошно отделанные мастер-апартаменты традиционно расположены на миделе, где обилие света обеспечивают огромные окна. Ванная и гардеробная весьма просторны и укомплектованы множеством шкафов и ящиков. Кстати, места для хранения всего нужного на борту необычайно много не только здесь. Щедрая спецификация обещает во всех каютах UHD LED-телевизоры последнего поколения и звук от Naim. Для команды предус-

Princess Y85 развивает скорость 33 узла, будучи очень тихой и комфортной на ходу яхтой

●●● На огромном флайбридже с прозрачным ограждением кормовой части опционально можно установить джакузи

●●● Коллекция Allure, содержащая обилие тиковых деталей и других элементов внешней отделки, на Princess Y85 включена в стандартную комплектацию





• Главный пост управления с собственным мини-салонком и отдельным выходом на палубу правого борта

моторен двухместный немаленький отсек в корме с отдельным входом через транец.

ФЛАЙБРИДЖ И ЕЩЕ ОТКРЫТЫЕ ЗОНЫ

Как известно, Princess Yachts готовится вскоре представить совершенно новую концепцию яхт — X-класс (суперфлайбридж), но и на верхней палубе Y85 хочется воскликнуть: «А этот флайбридж разве недостаточно “супер”?». Он и правда просто огромен, и на сей раз это не фокусы с деталями. Флайбридж действительно физически длиннее, чем обычно, и слегка выступает за транец. Компоновку можно выполнить по-разному, но в любом случае здесь будет большая обеденная зона, бар с барбекю под защитой хардтопа и пост управления с двумя креслами, расположенный по диаметральной плоскости и окруженный диванами.

Ближе к корме, под солнцем, — обширный лежак для загорания (в качестве опции возможна установка джакузи). Далее — большая площадка для свободной расстановки шезлонгов. Как вариант, здесь можно установить кран-балку и хранить тендер: хотя флайбридж и длинный, у него хватает «грузоподъемности» благодаря дополнительным опорам в корме. Впрочем, эту роскошную палубу с прозрачным ограждением лучше не портить «техническими» деталями.

На купальной платформе, отделанной тиком уже в стандартной комплектации, достаточно места для хранения даже очень большого тендера. В качестве еще одного «места под солнцем» выступает зона на носовой палубе. Диван, установленный по ходу движения, находится напротив лежака, который трансформируется еще в один диван. Поставив между ними мобильный столик, можно получить отличное место для завтрака, ланча или кофе.

ХОДОВЫЕ КАЧЕСТВА

Работа над Princess Y85 не ограничилась «фейслифтингом» интерьера и экстерьера. Верфь Princess Yachts и ее давний партнер — известный яхтенный прое­к­тант Бер­нар­д Олесински — доработали обводы корпуса, что снизило расход топлива на 13% по сравнению с предыдущими моделями близкой длины (MY85, MY82 и MY88). Кроме того, выросла скорость. Для сравнения, только что снятая с производства Princess MY88, которая длиннее новинки всего на пару футов, развивала 29–30 узлов с двумя MTU V12 по 1948 л.с. Выпускаемая еще ранее MY85 выдавала 28 узлов с моторами по 1925 л.с., а Y85 способна разогнаться до 33 узлов даже при меньшей мощности — с двумя MAN V12 по 1900 л.с. Тем, кому лишняя пара узлов не принципиальна, верфь предлагает более спокойный вариант — моторы по 1800 л.с.; но и с ними максимальная скорость будет 31 узел — выше, чем у предшественниц.

Впрочем, удовольствие от яхтинга далеко не всегда измеряется в узлах. Зачастую гораздо важнее комфорт, и Princess Y85, как заверяет верфь, в этом смысле не разочарует: яхта очень тихая и комфортная на ходу. Это достигается тщательной изоляцией моторного отсека и опор двигателей для уменьшения не только шума, но и вибрации.

Вот, пожалуй, самое важное, что мы смогли узнать о новой Princess Y85. То, что верфь в последние годы совершила огромный качественный скачок в плане дизайна, видно невооруженным глазом. Но слова о сохранении дизайн-наследия верфи относятся не только к внешним чертам яхт Princess, но, прежде всего, к их ходовым и мореходным характеристикам. Все же яхты Princess — это не только замки на воде, но настоящие современные суда. **MBY**





НА ПЕРЕКРЕСТКЕ ИДЕЙ

*Sanlorenzo SX76 —
привлекательный гибрид яхт
двух разных классов.*

Текст **Ольга Селезнева**

Фото **Sanlorenzo / Фернандо Ломбарди, Томас Пагани**



Досье Sanlorenzo SX76

Длина
23,75 м

Ширина
6,60 м

**Осадка (с полной
загрузкой)**
1,65 м

Запас топлива
4500 л

Запас воды
1300 л

Двигатели
2 × Volvo Penta
IPS1050 13D
(800 л.с.)

**Максимальная
скорость**
22 узла

Впервые показанная на Cannes Yachting Festival осенью 2018 года, модель SX76 принадлежит к серии яхт-кроссоверов итальянской верфи Sanlorenzo. В эту новую серию, помимо SX76, входит представленная годом ранее Sanlorenzo SX88, уже продемонстрировавшая успех этой необычной концепции. Но что в данном случае имеется в виду под термином «кроссовер»?

ЯХТА-КРОССОВЕР

В автомобильной индустрии понятие «кроссовер» относится к промежуточному типу, объединяющему качества внедорожника, минивэна и седана. В народе его именуют паркетником. Проходимость у него чуть ниже, чем у полноценного внедорожника, зато размерами он куда внушительнее легкового автомобиля при вполне разумном расходе топлива.

Серия Sanlorenzo SX — гибрид качеств эксплорера, предназначенного для долгих путешествий, и просторной яхты с флайбриджем для ленивого отдыха в море

Применительно к яхтам термин «кроссовер» имеет похожее значение: сочетание качеств судов разных типов. Серия Sanlorenzo SX — это гибриды эксплорера, заточенного на долгие автономные путешествия, и просторной флайбридной яхты для ленивого отдыха в море. Sanlorenzo SX76, как и более крупная SX88, — прежде всего, яхта, где комфортно проводить время большой компанией: весьма небанальная планировка позволяет максимально эффективно использовать солидные обитаемые объемы на борту. Но еще интереснее межклассовые «бонусы»: от эксплорера SX76 унаследовала функциональность, расширенные возможности хранения тендеров и водных «игрушек», разумный расход топлива и, разумеется, дизайн — свежий, необычный и узнаваемый за километр.

ДИЗАЙН

Считается, что в автомобильной отрасли никто не ждет от кроссоверов какого-то особенно стильного дизайна: во главе угла — объем и функциональность. В яхтенном мире довольно долгое время так же относились к экспедиционникам. Потом, когда этот нишевый продукт внезапно обрел популярность (во многом благодаря все той же верфи Sanlorenzo), выяснилось, что и эксплореры могут быть привлекательны своей брутальной красотой.

Дизайнеры из Studio Zuccon International в данном случае, разумеется, не пытались создавать чистый эксплорер, но вписали в линии SX76 самые типичные черты экспедиционных яхт: высокий борт в носовой части и надстройку с обратным наклоном лобового стекла. Классовая принадлежность, серьезный характер и мореходный потенциал считываются мгновенно, но плавность остальных линий и панорамное остекление надстройки придают яхте нужную дозу изящества.

Эти линии обеспечили не только красоту, но и практичность, позволив по максимуму использовать носовую часть главной палубы: здесь располагаются диван и лежаки для загора, которые во время якорной стоянки можно трансформировать в обеденную зону (тент от солнца, разумеется, предусмотрен). А на транце устроен настоящий «пляжный клуб» площадью 18 кв. м. Когда он не используется, то становится гаражом для тендера и гидроцикла. Причем кран-балка для их спуска на воду виртуозно замаскирована под элемент борта.

ИНТЕРЬЕР

Яхты серии SX сама верфь Sanlorenzo называет «социальными», в первую очередь — из-за планировки главной палубы: это огромный open space от носа до кормы. К удовольствию гостей (а, возможно, и капитана) здесь отсутствует традицион-

ный камень преткновения — пост управления: он помещен на флайбридж и позволяет капитану спокойно заниматься своим делом, оставляя салон в распоряжении гостей — только для отдыха и развлечений. В его носовой части оборудованы открытая или закрытая кухня и столовая с панорамным видом на море через лобовое стекло и боковое остекление надстройки. В корме — огромная гостиная, где тоже не чувствуешь себя запертым: непрерывное остекление от пола до потолка не отгораживает от окружающей среды. Наблюдать море в таком формате, согласитесь, гораздо приятнее, чем через «рамку» иллюминатора.

Помимо планировки главной палубы, разработанной на верфи, есть еще специальная версия Lissoni, созданная итальянским дизайнером Пьеро Лиссоли, известным своими работами в области графического дизайна и современной архитектуры. Кстати, именно в таком исполнении можно было увидеть первую SX76, представленную на Cannes Yachting Festival 2018. Мебель в кормовой лаунж-зоне имеет более авангардные очертания, открытый камбуз выполнен в виде острова, но главное — спиральная лестница в центральной части палубы у правого борта, ведущая вверх — на флайбридж, и вниз — в каюты гостей.

Это настоящее произведение искусства, сразу меняющее восприятие пространства. В яхтенном интерьере такие элементы пока непривычны,





**АНДРЕЙ
ЛОМАКИН,**
владелец и президент
морского дома
West Nautical —
официального дилера
Sanlorenzo в России:

SX76 имеет универсальный дизайн, подходящий для любого стиля жизни. Все пространства на борту трансформируются под пожелания судовладельца, в том числе и флайбридж, который можно переоборудовать благодаря использованию панелей Strataglass, охватывающих всю кормовую часть, создавая защищенное пространство. Внешние палубы с обилием различных зон отдыха созданы для наслаждения жизнью на воде. Несмотря на свои меньшие размеры, SX76 сохраняет популярный «пляжный клуб» SX88 площадью 18 кв. м, который является идеальным центром для жизни на воде и водных видов спорта.

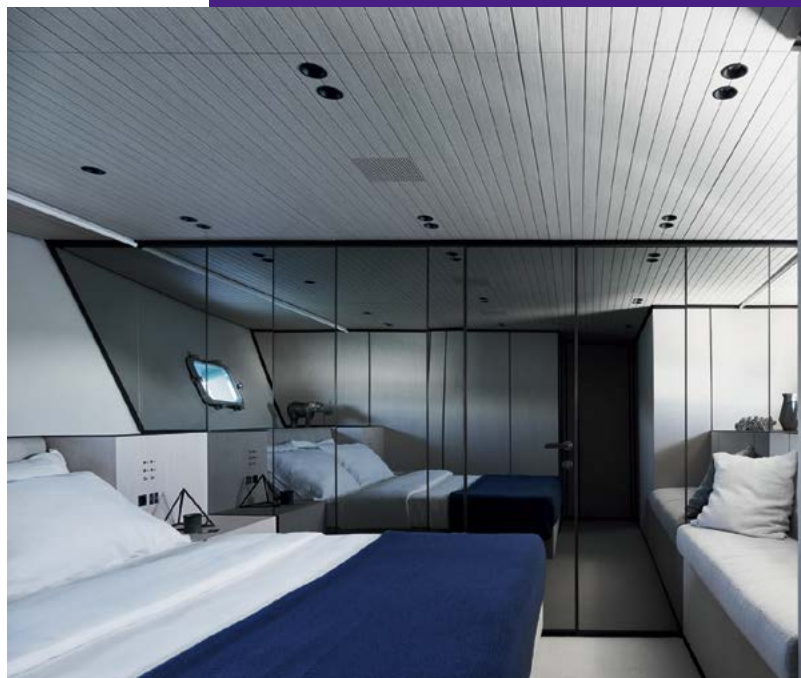
● ● ●
Интерьер одной из двух мастер-кают на нижней палубе («версия Лиссони»)



● ● ●
Первая SX76, представленная в Каннах, выполнена в «версии Лиссони» с уникальной лестницей и авангардной мебелью в главном салоне

● ● ●
«Версия Лиссони» предусматривает еще один салон/кинотеатр на нижней палубе

● ● ●
Лаунж-зона в кормовой части главной палубы с панорамным остеклением во всю высоту помещения



*Пост управления
с ветровым стеклом
размещен не в салоне,
а на флайбридже*



но Sanlorenzo любит нарушать правила, тем более в отношении удобства никаких вопросов эта лестница не вызывает.

«Версия Лиссопи» на нижней палубе тоже весьма нетривиальна по сравнению со стандартной планировкой. Если в классическом варианте расположение кают не удивляет: мастер-апартаменты в центре во всю ширину корпуса, VIP-сьют в носу и две гостевые каюты по правому и левому борту,— то Лиссопи создал сразу две огромные мастер-каюты с гардеробными. Одна находится на миделе, а другая — в носовой части, причем с расположением кровати поперек корпуса. Между ними — в центре палубы — стильный и просторный нижний салон, выполняющий также функции домашнего кинотеатра.

Помещения экипажа, как обычно, находятся в корме и отделяют гостевую часть палубы от моторного отсека, что разумно с точки зрения дополнительной звукоизоляции.

ФЛАЙБРИДЖ

Учитывая, что пост управления на SX76 — внешний, идея снабдить его полным ветровым стеклом (также с обратным наклоном) абсолютно понятна. И, разумеется, защитой от погодных капризов служит хардтоп: в хорошую погоду встроенные жалюзи позволяют регулировать световой поток. Для флайбриджа тоже доступна версия Lissoni, но в данном случае меняются только очертания мебели, но не планировка. Позади поста управления, под защитой хардтопа, располагаются открытая обеденная зона и бар,



В корме — «пляжный клуб» площадью 18 кв. м и огромный гараж для тендера и аквабайка

а в корме — свободная площадка, которую можно использовать для пляжного отдыха (например, свободно расставить шезлонги). И ни в коем случае не хранить здесь тендер! Во-первых, гараж и без того достаточно велик. А во-вторых, просто жалко тратить такое роскошное место: кормовое ограждение выполнено из стекла, что дает ощущение близости к морю, и в этом смысле флайбридж чем-то напоминает инфинити-бассейн.

ДВИГАТЕЛИ И СКОРОСТЬ

Мощность пропульсивных установок Volvo Penta IPS с днищевыми колонками постоянно растет. Сегодня эти двигатель-движительные системы устанавливают не только на относительно небольших круизерах: они — нередкий выбор и для гораздо более крупных яхт, которым требуется маневренность и скорость в сочетании с умеренным расходом топлива (и это — еще одна черта кроссоверов).

Пара Volvo Penta IPS1050 с дизелями D13 суммарной мощностью 1600 л.с. обеспечивает SX76 максимальную скорость 22 узла, крейсерскую — 20 узлов и экономичную — 12 узлов. Именно последний режим и предусмотрен для дальних переходов.

Возвращаясь к успеху концепции яхт-кроссоверов, обратимся к фактам. Первая модель этой серии SX88 за 18 месяцев существования была растажирована в количестве 13 корпусов, что немало для подобной яхты. Что касается новой SX76, то уже на момент премьеры верфь Sanlorenzo продала восемь корпусов. И это — только начало. **МВУ**



С ИМЕНЕМ РАКЕТЫ

.....

На яхтенной выставке в Дюссельдорфе прошла премьера Pershing 8X — быстроходной моторной яхты с корпусом из углепластика и обилием новаторских решений.

Текст Михаил Романов Фото Pershing





Досье Pershing 8X

Длина
25,55 м

Ширина
5,86 м

Осадка
1,40 м

Водоизмещение
67 т

Запас топлива
6200 л

Запас воды
1300 л

Мощность
2 × 2435/2 × 2638 л.с.

Вместимость
14 чел.

Категория RCD
«А»

Моторные яхты бренда Pershing, входящего в холдинг Ferretti Group, всегда выделялись на фоне остальных. Построенные из композитных материалов, они выгодно отличаются характерными внешними формами и стильными интерьерами, смелыми инженерными решениями и (наверное, это главное) высокой скоростью.

Именно последнее качество и подсказало в далеком 1985 году название Pershing (отсылка к баллистической ракете): его получила первая быстроходная яхта Pershing 45, давшая старт перспективной линейке. Она была создана при участии тогда еще молодого дизайнера Фульвио де Симони, который по сей день сотрудничает с брендом. Новейшая работа уже маститого яхтенного дизайнера — спроектированная совместно с Комитетом стратегических разработок и инженерным департаментом Ferretti Group моторная яхта Pershing 8X, премьера которой прошла на boot Düsseldorf. Мы побывали на ее борту вместе с представителями компании «Авилон Aura Yachts», эксклюзивного дилера Pershing в России.

ЧТО ВИДИМ?

Снаружи Pershing 8X продолжает архитектурную стилистику, принятую на новейших яхтах бренда, в частности — на показанной в Каннах в 2017 году

Pershing 9X. Лодку отличают спортивные, динамичные линии, определенные и вкусом художника, и законами аэродинамики. И, конечно, любой отметит «крылья» надстройки в районе кокпита — характерный стилистический элемент бренда, который называют крыльями новой эры Pershing. Но если у Pershing 9X они служили преимущественно эстетическим целям, то здесь крыло левого борта является опорой для тиковых ступеней трапа на сандек.

У каждого бренда свои терминологические предпочтения. Pershing 8X не относят к типу SportFly, хотя сандек — верхнюю палубу площадью 15 кв. м, не сильно заметную в профиль, где есть пост управления с опускаемой приборной панелью, гигантский лежак в корме, диван на двоих, да еще можно поставить большой ветбар, — я бы назвал спортбриджем.

Немаленький кокпит вмещает огромный лежак для расслабления под солнцем, диван, столик с электроприводом: опустив его, получаешь еще одно место для возлежания... Нет, не под солнцем: эта часть палубы накрыта свесом надстройки. А под лежаком находится гараж, куда помещаются тендер Williams Sportjet 345 и аквабайк.

Еще одна открытая зона — фордек — также вполне функциональна: лежак-«солярий», диван, рундуки, вписанные в конструкции надстройки... И все это пространство можно накрыть бимини или тентом.

Стеклянную переборку с дверью, отделяющую салон от кокпита, можно устранить: она убирается вниз, под палубу

Внутри — салон. Он меня восхитил, но не удивил: нечто подобное я и ожидал увидеть. Просторное помещение с большими бортовыми окнами, светлое, воздушное, с невысокой стильной мебелью. Оно логично разделено на пост управления, обеденную зону и зону отдыха. На правом борту большой С-образный диван, напротив — тумба с ТВ-панелью, выдвигающейся при помощи поворотного механизма. Обеденная зона включает стол на восемь человек, в проходах устроены шкафчики, у поста управления есть двери по бортам для выхода на палубу.

Пост управления в коже и углепластике — ода дизайну, оптимальная комбинация эстетики и технологий! Три классных кресла, два больших консольных МФД (24") и два встроенных, немного клавиш. Огромное лобовое стекло особой закалки без стоек дает отличный обзор, а наверху — сдвижная крыша из тонированного стекла.

К каютам на нижнюю палубу ведет трап от поста управления. В каюте владельца на миделе (от борта до борта, площадь 20 кв. м) по центру стоит большая кровать (1,8 × 2 м), есть гардеробная, шезлонг и туалетный столик, свой галлюон. Еще две двухместные гостевые каюты с дополнительной верхней койкой расположены по бортам, а в носу — VIP-каюта, также со своим галлюоном. Интересно, что предусмотрен вариант планировки с салоном вместо одной из бортовых кают. В помещениях не тесно — высота под два метра, а стилистика оформления выдержана в общем духе дизайна интерьера.

Для большего удобства владельца яхты и его гостей кухня размещена в кормовой части, за переборкой мастер-каюты, куда можно попасть по трапу из салона. Такое решение я уже видел на Pershing 9X. Рядом, за стеклянной сдвижной дверью, находятся помещения экипажа — две каюты с общим галлюоном/душем. Дальше в корму — моторный отсек. Принятая компоновка гарантирует, что звуки работающих механизмов и машин не будут беспокоить пассажиров яхты.

ЧТО ЗНАЕМ?

Моторные установки для Pershing 8X — спаренные MTU16V 2000 M96 по 2435 л.с. или MTU 6V 2000 M96L по 2638 л.с., приводы — валы на шарнирном соединении

с полупогруженными гребными винтами. Максимум скорости в первом варианте — 45 узлов, крейсерская — 38 узлов; запаса хода составляет 320 миль. Другие двигатели, стоявшие на корпусе № 1, должны разогнать Pershing 8X до 48 узлов и более. Это расчетные цифры: точные величины скорости, расхода топлива и дальности плавания будут получены в ходе тестов. Хотя, полагаю, погрешность расчетов минимальна: бывая на верфи в итальянском Мондольфо, я видел, как на компьютерах моделировали динамику движения корпуса в воде, и результаты неизменно показывали высокую сходимость.

В отношении мореходности, помимо категории RCD «А» (Ocean), отмечу увеличенную по сравнению с Pershing 9X килеватость на транце. Здесь она 20° (против 12,5°), что должно смягчать ударные нагрузки при ходе на волне.

Pershing — новаторский бренд: для достижения целей в дизайне или инженеринге верфь активно внедряет новые технологии. На крупных яхтах для повышения скорости не боятся использовать авиационные газовые турбины, а вальные приводы с частично погруженными гребными винтами давно стали фирменным знаком Pershing.

Примененный на Pershing 8X и управляемый электрогидравликой привод итальянской компании Top System (TS95P для базовой моторной установки и TS100 — для опциональной) концептуально схож с приводом Арнесона (США). Его преимущества:

- снижение высокого на предельных скоростях гидродинамического сопротивления выступающих частей (валы, кронштейны, рули);
- повышение КПД движителя за счет суперкавитирующих винтов и отсутствия наклона гребных валов;
- возможность сдвинуть двигатели к транцу и увеличить полезный объем;
- снижение осадки (винты не выступают за габариты корпуса).

Отличие состоит в конструктивном исполнении и увеличенных углах перекладки валов в вертикальной плоскости (13° вниз и 7° вверх), что позволяет контролировать дифферент без транцевых плит или интерцепторов. Перекладка в горизонтальной плоскости ±15°.





●●●
Варианты планировки салона: за постом управления – либо бар, либо столовая; в кормовой части – либо столовая, либо гостиная

●●●
Интерьер мастер-каюты (площадь 20 кв. м)

●●○
Спиральный трап на флайбридж; в кокпите расположены передвижные гриль и мойка, в проходах устроены различные рундуки

●●●
Интерьер носовой VIP-каюты (площадь 9 кв. м)





**АНДРЕЙ
СВЕЖЕНЦЕВ,**
руководитель яхтенного
направления «Авилон Aura
Yachts» — эксклюзивного дилера
Pershing в России:
Яхты Pershing неслучайно
являются мечтой многих, кто
ценит скорость и комфорт.

Чем обусловлено появление Pershing 8X при наличии в линейке Pershing 9X близкой длины и с похожей компоновкой?
Pershing 8X пришел на смену модели Pershing 82, которая зарекомендовала себя как одна из самых мощных и роскошных яхт линейки. Новая модель, поддерживая общую с флагманом Pershing 9X стилистику, получила интегрированные в надстройку знаменитые крылья, являющиеся частью ДНК бренда. И название Pershing 8X также укладывается в логику модельного ряда.

На этой модели углепластик нашел более широкое применение, нежели раньше?

Да. Не случайно Pershing 8X сопровождает слоган «Карбоновая революция». Яхта построена из углепластика — весьма перспективного в яхтенной индустрии материала, и здесь его гораздо больше, чем на модели Pershing 82. Из карбона изготовлена значительная часть корпуса и надстройки, переборки, топливные цистерны. Привлекательные свойства карбона — малая масса, высокая жесткость и прочность. Отсюда и высокая скорость яхты, и снижение расхода топлива, и увеличение обитаемого пространства.

Какие эксклюзивные материалы применялись в отделке интерьера?

Вообще Pershing — чисто мужская яхта в силу облика, высокой мощности, скорости. Ее владелец всегда в центре внимания в любой марине мира. Каждая модель бренда являет собой образец стиля, вкуса, что подчеркивают и отделочные материалы. Особый шарм интерьеру 8X придают натуральная кожа лучшей выделки от Poltrona Frau, ткани от знаменитых итальянских модных домов, массив натурального дерева для мебели, отделки стеновых панелей и потолков. Палуба в салоне и каютах может быть выстлана дубом разных оттенков, ванные комнаты отделаны известняком, венецианской мозаикой и каррарским мрамором. На открытых палубах использован высококачественный тик.

Что такое Music Hull на борту Pershing 8X и как это работает?

Так инженеры Ferretti Group и Videoworks назвали корпус, при помощи встроенных акустических систем транслирующий музыку тем, кто купается и даже погружается с аквалангом рядом с лодкой. Причем качество звука таково, что вы вряд ли встретите что-то подобное у других брендов. Управление с пульта через информационно-развлекательную систему VOTIS, подключиться к которой можно с помощью смартфона или планшета.

Будут ли новые модели в этой спортивной линейке?

Пока это секрет, но мы ожидаем, что исключительно удачные яхты Pershing 62, 70, 74 и 108 со временем также получат карбоновый корпус, новый дизайн, самые современные технологии и планировочные решения в стиле линейки X.



Конструкции Pershing 8X выполнены из карбона — весьма перспективного в яхтенной индустрии материала

В качестве опции на яхте предлагается автоматическая система EasySet, управляющая дифферентом в зависимости от скорости судна (оборотов двигателей), которую в любой момент можно взять под ручной контроль. Интеграцию управления и интерфейса между двигателями и приводами поддерживает система Naviор-Simrad LOOP для навигации и мониторинга бортовых систем. Вся нужная капитану информация выводится на мониторы поста управления.

Также на судне применено управление джойстиком, уже распространенное на лодках с транцевыми/днищевыми колонками и пока новаторское для вальных приводов с полупогруженными винтами. Помимо высокой маневренности судна в узкостях и стесненных маринах (нам показали ролик, где яхта разворачивается практически на месте), легкости оперирования джойстиком, к нему «прилагается» система динамического позиционирования. С ней яхта будет оставаться строго в точке даже при сильном ветре и на течении — полезное качество во время швартовки, в ожидании заправки или открытия ворот шлюза на реке (хотя такой лодке, как Pershing 8X, и целого моря должно быть мало!).

ЧТО ДАЛЬШЕ?

На этот вопрос ответить сложнее. Что Pershing 8X ждет успех, сомневаться не приходится: это было понятно еще в Дюссельдорфе по наплыву посетителей на премьерную модель. Также понятно, что линейку яхт с индексом «X» будут развивать и дальше: сейчас, помимо Pershing 8X, она включает 5X и 9X. Производители продолжают искать необычные архитектурные формы, внедрять перспективные инженерные решения, применять новые материалы, осваивать эффективные производственные технологии. Здесь Pershing удерживает выгодные позиции. Но вот что это будет: какие находки, какие материалы, какие технологии, — мне пока неизвестно. Как говорится, знал бы прикуп — жил бы на Pershing 8X в теплых морях. **МВУ**

PRESTIGE 460S

Знакомьтесь: стартовая модель спортивной линейки французского бренда Prestige на подиуме и на воде.

Текст **Петр Шестаков** Фото **Prestige Yachts**



Э то была самая маленькая лодка на стенде Prestige Yachts в Дюссельдорфе. Но «маленькая» — всего лишь сравнительная характеристика, вовсе не описывающая функциональные возможности. А с ними у Prestige 460S все в порядке.

НА СТАРТ!..

Один из главных трендов текущего момента в яхтенном секторе — регулярное обновление модельного ряда, помогающее постоянно быть «на гребне волны». Такое требование рынка усугубляется сильной конкуренцией, особенно высокой в сегменте моторных круизеров длиной 45–55 футов. Понятно, что выпуская ежегодно три-пять новых моделей, нереально постоянно наполнять их революционными новациями. Однако вместо этого можно предлагать нечто свежее в дизайне и технике при неизменно высоком качестве, у которого, как известно, две стороны: качество постройки лодки и ее функциональные качества. Вот эту стратегию французская верфь Prestige Yachts, прочно обосновавшаяся среди европейских брендов премиум-класса, и взяла на вооружение.

Сразу замечу, что вместе с проектированием Prestige 460S шла разработка модели с флайбриджем в том же корпусе. Таким образом, мы имеем дело не с «обрезанной» версией, для которой просто «снесли» наружный пост управления, но с самостоятельным и полноценным проектом. Дизайн обеих модификаций идентичен от киля до подволока салона, поэтому, прочитав эту статью, вы узнаете многое и о модели Prestige 460FLY.

Prestige 460S и 460FLY появились взамен популярной модели с цифровым индексом «450», представленной в 2013 году. Поэтому было любопытно увидеть, что поменялось или, напротив, сохранено.

ВНИМАНИЕ!..

Внешние изменения не выглядят радикальными, но все же наклон ветрового стекла, форма надстройки и остекления в ней и корпусе, формируя сдержанно агрессивный профиль лодки, демонстрируют современные тенденции яхтенной архитектуры.

Тиковая кормовая платформа на гидравлике (опция) вроде бы стала шире, а вместо рундука в транце появилось окно, выдающее «каюту шкипера». Понятно, что лодкой будет управлять сам владелец, поэтому этим жизненным пространством со спальным местом и туалетом/душем с радостью завладеет если не взрослый, то подросток. Конечно, помещение можно использовать как кладовую, но большинство все же выбирают каюту.

Укрытый тиком кокпит с угловым диваном, регулируемым по высоте столиком (можно сформировать лежак для загорания) и тентом, выдвигающимся на складных опорах, выглядит увеличенным. Большая (три секции) сдвижная стеклянная дверь в салон, будучи открытой, позволяет объединить оба пространства: на Prestige 460S вообще немало заимствований от более крупных моделей компании.

В салоне (он тоже кажется увеличенным) при входе справа — отличный камбуз с полным набором оборудования, напро-

***Prestige 460S и 460FLY
появились взамен популярной
модели с цифровым
индексом «450»***

По качеству отделки и фурнитуры Prestige 460S ничем не уступает старшим моделям бренда

тив — холодильник/морозильник. Далее по левому борту — большой диван на 6–8 человек со столом: он опускается (дополнительное спальное место) и раскладывается (для большой компании). Напротив стоит диван на двоих, за которым спрятан «всплывающий» телеэкран.

Дизайнерски оформленная рулевая консоль (правый борт) не слишком перегружена: два МФД Raymarine, управление двигателями (рукоятки, джойстик), носовой подрулевой, ряд клавиш... Разобраться с ними и впоследствии работать «на автомате» будет несложно. А над консолью устроен большой сдвижной люк с электроприводом и прозрачной вставкой: в открытом положении это вам и свет, и воздух, и контроль за небосводом.

Отделка салона выглядит достойно. Дерево — сатинированный серый дуб (самый популярный вариант), моаби или венге (опять сатинированные) — опции, столешница на камбузе — кориан, точечные светильники и светодиодные полосы на подволоке, в каютах, куда нам еще предстоит спуститься, алкантара на подволоке... Чистого пластика не много, и все это подчеркивает класс лодки. Отделка и фурнитура Prestige 460S не хуже, чем у старших моделей бренда, хотя немного смущают углы мебели в проходе у ступеней.

БОЛЬШЕ ВНИМАНИЯ!..

Кают, как и было, две, только теперь к ним спускаешься по трапу у рулевой консоли (под ступенями спрятана стиральная машина), раньше в мастер-каюту вел отдельный трап. Носовая VIP-каюта достаточно высокая (1,95 м); есть шкафы по бортам, рундук под кроватью (ее размеры 2 × 1,5 м), а механизм «ножницы» позволяет получить вместо двуспальной две односпальные кровати. В подволоке устроен скайлайт, и если убрать с фордека накрытые бимины мягкие лежаки, в каюте станет еще светлее.

Мастер-каюта на миделе во всю ширину корпуса высокая при входе (2,12 м) и по бортам, а над кроватью (2 × 1,6 м) подволок опущен: как иначе обеспечить высоту в салоне? Но это не критично: когда лежишь на кровати, он совершенно не давит. Неплохие шкафчики, расширяющие пространство зеркала, диванчик по правому борту, где приятно посидеть с книгой, ковер на полу... На месте мастер-каюты можно организовать две гостевые, а «мастер» перенести в нос. При каждой каюте есть галейон с отдельным душем, а роль дневного исполняет тот, что рядом с носовой каютой.

МАРШ!

Prestige 460S я тестировал прошлой весной в Каннах. Погода была ветреная, и волны высотой до метра позволили оценить как скоростные качества лодки, так и ее поведение на совсем не зеркальной воде.

Начну с моторной установки. Сдвоенные системы Volvo Penta IPS с днищевыми колонками — един-

ственно возможный вариант, но есть выбор между IPS500 с дизелями D6-370 (стандарт) и IPS600 с D6-435 (опция), которые и стояли на тестовой лодке. При такой мощности мы смогли даже на волне получить 31,5 узла. Разгон ненапряженный, спокойный, выход на глиссирование при 2000 об/мин (около 12 узлов); небольшой горб сопротивлени легко перекрывается запасом по тяге.

Установки Volvo Penta IPS500 наверняка позволят развить в благоприятных условиях 28–30 узлов, но где они, эти условия, в реальной жизни? Если на борту большой экипаж, тендер, разное оборудование, комплект одежды для любых капризов погоды, припасы на неделю, всякое нужное и ненужное (второго обычно больше), если учесть обрастание корпуса к концу сезона, то реальность, боюсь, обернется 25 узлами даже при усердно работающих моторах.

Тоже неплохо, но запас мощности еще никому и никогда не вредил, и 90% заказчиков предпочитают более мощные дизели, чтобы спокойно ходить на крейсерской скорости 20–25 узлов даже при полной загрузке. И это одинаково для купе и для модели с флайбриджем: перевес от верхнего мостика составляет всего 300 кг (масса четырех человек). Снижение остойчивости за счет повышения центра тяжести также минимальное, а вот о положении ЦТ по длине стоит сказать.

Промежуточные валы (между «головной» колонок и двигателями) позволили сдвинуть последние в нос, и на ходу дифферент невысокий, максимум 5°, прослеживается на режиме 2500 об/мин (17–18 узлов). Как следствие, обзор по курсу и траверзу превосходный. В корму он имеет небольшой слепой сектор, а в крутой циркуляции приходилось немного пригибаться для контроля акватории через бортовое остекление.

Волну высотой до метра корпус с килеватостью 17°, скулой и двумя парами реданов (нижние доходят только до миделя) минует легко, несмотря на небольшой вес. При контактном методе формовки он оказался не больше, чем у корпусов, для которых применяется вакуумная инжекция. Отсюда и соответствующая скорость.

Мы ходили на этом семейном круизере с открытым люком и включенным кондиционером. Высокое лобовое стекло хорошо защищало от напора прохладного воздуха, и при известной доле воображения можно было представить, что наступило лето. Согласитесь, важное качество для лодок на большинстве российских акваторий. **MBY**

●●●

Расположение камбуза в кормовой части салона позволяет легко обслуживать обеденные зоны в салоне и кокпите

●●●

Лодка оборудована полным пакетом навигационной электроники (GPS, автопилот, радар и пр.), но приборная панель не выглядит перенасыщенной





Досье Prestige 460S

Длина 14,29 м	Запас топлива 1240 л	Спальные места 6 + 1
Ширина 4,30 м	Запас воды 586 л	Категория RCD «В» (10 чел.)/ «С» (12 чел.)
Осадка 1,05 м	Мощность 740/870 л.с.	Дизайн Garroni Design/ JP Concepts/ Prestige Engineering
Водоизмещение (порожнем) 12,3 т	Генератор 9 кВт·А	



Большой «солярий» на фордеке с подъемными спинками лежаков

Проход в кокпит с кормовой платформы организован только по левому борту



Галльон носовой VIP-каюты одновременно является и дневным (общим)

Промежуточные валы позволяют при такой компоновке оптимизировать продольную центровку



●●● Интерьер носовой каюты. Цветовая гамма отделки вкюпе с бортовым остеклением и верхними люками делает помещение светлым

●●● Мастер-каюта. Такое уютное помещение выигрывает по сравнению с двумя каютами в том же пространстве

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 2 × Volvo Penta IPS600 (D6-435E-D), 435 л.с. при 3500 об/мин, 5,5 л, 6 цилиндров, дизель

РЕЖИМЫ	ECO			FAST		MAX
	1000	1500	2000	2500	3000	3500
Обороты	1000	1500	2000	2500	3000	3500
Скорость	6,5	9,0	10,8	17,2	24,2	31,3
Расход	8	24	48	78	105	163
Миль/л	0,81	0,38	0,22	0,22	0,23	0,19
Запас хода	907	418	251	246	257	214
Уровень шума (салон)	62	65	70	73	74	77

Скорость в узлах, расход в л/ч, уровень шума в дБ(А), запас хода в милях с учетом **10%** резерва. Расчетные данные основаны на показаниях бортовых приборов и могут отличаться от полученных вами. Загрузка: **54%** топлива, **80%** воды, **2** человека на борту, ветер **5** баллов, волна до **1 м**.



ЭРККИ ТАЛВЕЛА,

**генеральный директор
ХО Boats:**

Каютные лодки популярны не только в Скандинавии и России, но и, как ни странно, на Средиземном море.

В начале января на должность генерального директора ХО Boats пришел Эрkki Талвела — человек, основавший этот бренд и пользующийся большим уважением в яхтенной индустрии Финляндии. Мы встретились с ним на выставке Vene Båt в Хельсинки и расспросили о том, как изменится модель бизнеса ХО Boats после его прихода, какие шаги он собирается предпринять.

Расскажите о вашем опыте работы в яхтенной индустрии и о появлении бренда ХО.

У меня две жизни: одна связана с информационными и коммуникационными технологиями: я работал в IBM, Hewlett-Packard, руководил несколькими компаниями, занимающимися программным обеспечением. Но вместе с тем с молодости я увлекаюсь яхтингом. Лет тридцать назад я был совладельцем крупнейшего дилерского центра и верфи, выпускавшей катера RIB, поэтому хорошо разбираюсь в моторных лодках. Кроме того, я азартный судоводитель, и однажды по пути на остров в Финском архипелаге мой алюминиевый катер вышел из строя в открытом море. Я по привычке вел его, как RIB, и слишком тонкое днище не выдержало. После этого случая, помню, на причале с моим другом Сакари Маттила, который стоял у истоков Aquador, Paragon и Ахораг, мы говорили о том, какая лодка подошла бы мне лучше всего. Решили, что это непременно должен быть катер для капитана, обязательно с алюминиевым корпусом, нечто вроде Aputec, но строить его в единичном экземпляре было невыгодно.

Проблема с алюминиевыми лодками заключается в том, что, при всей своей практичности, выглядят они обычно не очень. Поэтому людям, которые покупают стеклопластиковые катера, как правило, не нравятся алюминиевые. Начиная наш бизнес, мы решили взять лучшее из обоих сегментов, чтобы расширить аудиторию потенциальных владельцев. Так появились лодки ХО с алюминиевым корпусом и палубой из стеклопластика.

Уже тогда у парусных яхт были вертикальные форштевни, но для небольших катеров они были редкостью, и мы сделали первую такую модель. Консервативные финны посчитали ее некрасивой, зато шведы были в восторге.

С первого дня мы решили, что наш бизнес должен стать глобальным, и взяли за пример автомобильную индустрию с ее массовым производством. Мы могли бы продавать много лодок, но перед нами встала проблема производства: прежде чем уйти в Польшу, мы пытались строить ХО в Финляндии, однако местное судостроение совершенно не подходит для подряда. Мы обращались на разные верфи, и пока у них были свободные мощности, они готовы были выпускать для нас лодки, но как только спрос на их собственные бренды повышался, нас оставляли на обочине. Единственным решением на тот момент был поиск производителей за пределами Финляндии.

Но почему вы отказались от идеи собственного производства?

Мы просто не захотели этого делать, так как в то время я все еще руководил компьютерной компанией, и к тому же у нас с Сакари был другой бизнес, который мы позже продали инвестиционной компании EM Group. Никто из нас не хотел становиться генеральным директором ХО Boats, и мы решили, что я буду председателем совета директоров. В этой роли я проработал лет пять, пока в число акционеров не вошла та же самая EM Group. После этого я оставался в совете еще какое-то время, оказывал консультационные услуги, но последние три с половиной года я не был связан с ХО. Должен признаться, за это время их бизнес стал гораздо более нишевым, чем я предполагал. Изначально мы хотели, чтобы эти недешевые лодки все же производились массово, поскольку это позволяет равномерно загружать производство, поддерживать постоянное высокое качество продукции и снижать затраты. Сейчас мы собираемся встать на этот путь и меняем подход к проектированию, чтобы лучше увязать его с производством.



Кто проектировал первые модели XO и кто будет заниматься этим в будущем?

Первым штатным дизайнером стал Яркко Ямсен, однако первый корпус спроектировал другой конструктор, который преподает эту дисциплину и проектирует моторные лодки в качестве хобби. Когда мы начинали этот бизнес, то воспользовались его помощью, и до сих пор на этом очень удачном корпусе строятся модели XO 240, XO 250 и Explorer. Я не слишком разделяю идеи, реализованные в дизайне представленных за последние три года моделей, поскольку они усложняли производство. Поэтому теперь дизайном наших лодок будет заниматься известное словенское бюро J & J Design. Прежде мы с ними немного взаимодействовали, и когда совет директоров XO Boats захотел получить экспертное мнение о нашем портфеле продуктов, кто-то предложил обратиться к братьям Якопинам.

Однако часть технических задач по проектированию останется за нами. Красивый эскиз на бумаге — это 1% работы; далее следует разработка в САПР, подбор компонентной базы и многое другое. Всем этим мы будем заниматься самостоятельно, а руководить процессом станет новый начальник производства Адам Юркиевич. У него очень большой опыт в этой области, и сейчас мы собираем команду инженеров, которая сможет быстро разрабатывать новые модели и налаживать их производство. Кроме того, мы усиливаем контроль качества на польской верфи Slepsk, чтобы быть полностью уверенными, что на всех лодках стоят одни и те же компоненты. Прежде этим занимались сотрудники Slepsk, но сейчас это будут делать наши специалисты.

Над какими моделями сейчас идет работа в XO?

Пока, к сожалению, я не могу этого рассказать. Открою только, что в новых лодках останется прежним, а что изменится. Во-первых, сохранится удовольствие от управления судном. Первый корпус XO был спроектирован 10 лет назад и до сих пор более чем актуален. Он сравнительно длинный и узкий, с килеватостью на транце 24°, поэтому на ходу нужно активно работать транцевыми плитами. Но поскольку к штурвалу все чаще встают люди с небольшим опытом, мы решили повысить комфорт, сделав лодки чуть шире и снизив килеватость на 2–3°. В дальнейшем мы сконцентрируемся на производстве каютных моделей, на основе которых можно уже делать боурайдеры, хардтопы и другие модификации. Каютные лодки популярны не только в Скандинавии и России, но и, как ни странно, на Средиземном море, поскольку в жарком климате люди хотят иметь на борту кондиционер.

Какие цели вы ставите для компании на ближайшие два года?

В этом году было произведено 130 корпусов XO, в следующем мы построим 200, а еще через год — 300.оборот к этому времени должен вырасти в три раза, а модельный ряд полностью обновиться. Однако ни мы, ни наши дилеры ничего не заработаем, если просто будем показывать красивые картинки будущих лодок. Поэтому пока мы продолжим продавать существующие модели и приложим все усилия к тому, чтобы клиенты остались довольны. Только сегодня, в первый день выставки, я продал уже две XO 270!

DIGEL

THE MENSWEAR CONCEPT



Центральные магазины в СПб:

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

Адреса других магазинов
на сайте www.diplomatman.ru
+7 (812) 313 6006

Коллекция *Digel*, Германия, в магазинах *DIPLOMAT*

реклама

МУЖСКАЯ ОДЕЖДА ИЗ ЕВРОПЫ
DIPLOMAT
MENSWEAR



Есть ли у вас планы по кобрендингу, как, например, у Ахораг?

Нет, по крайней мере сейчас. Вообще Ахораг — это хороший пример для сравнения. Мы с ними никак не пересекаемся, хотя знаем друг друга очень хорошо, а EM Group владеет 44% этой компании. Сейчас мы приходим к пониманию, что в какой-то момент допустили ошибку, начав перегружать свои лодки опциями, повышающими их начальную стоимость. Выбирая автомобили, люди обычно начинают прицениваться по нижней отметке, а потом набирают себе опций еще на треть стоимости машины. Ахораг пошел тем же путем, обеспечив низкую входную цену и предоставив длинный перечень дополнений. Люди начинают думать: пожалуй, нам нужен картплоттер... да и без отопителя не обойтись... И мы должны дать им эту возможность мечтать. Поэтому новые лодки XO будут стоить меньше (но не станут дешевыми!), и покупатели сами будут выбирать нужные им опции.

Планируете ли вы поддерживать сообщество владельцев катеров XO?

Разумеется, ведь до сих пор мы не уделяли этому должного внимания. Уже давно известно, что половина людей, просматривающих рекламу автомобилей, только что купили машину и пытаются убедить себя в том, что сде-

лали правильный выбор. Это правда, поэтому производителям необходимо поддерживать в людях уверенность, что они поступили правильно, сохраняя их лояльность к бренду. Некоторые финские и скандинавские верфи создают клубы владельцев, организуют коллективные выезды и встречи, поскольку люди пользуются их лодками изо дня в день в сугубо практических целях и чуть ли не живут на них. Но XO — в большей степени лодки для отдыха, их владельцы не сильно заинтересованы в подобных мероприятиях, однако это не означает, что мы не будем их поддерживать.

Вы сказали, что не хотели становиться генеральным директором компании. Почему же согласились на эту должность сейчас?

Мне просто очень нравятся лодки, и у меня в голове много новых идей! Плюс я уже отошел от работы в компьютерной сфере, и появилось время для занятий своими увлечениями вроде охоты. Когда в XO Boats полностью сменился совет директоров, владельцы заявили мне, что я не смогу реализовать все мои идеи, не будучи генеральным директором. Конечно, на гендиректора всегда валится самая грязная работа, пока все остальные получают удовольствие, но я по-прежнему принимаю участие в создании новых продуктов! **MBV**



ресторан

— ВХОДИТ В ТОП-3 —
**ЛУЧШИХ РЕСТОРАНОВ
ВЫСОКОЙ КУХНИ В РОССИИ**

INCLUDED IN THE TOP 3 LIST OF BEST RUSSIAN FINE DINING RESTAURANTS

ПРЕМИЯ TRAVELLERS CHOICE 2018, TRIPADVISOR | TRAVELLERS' CHOICE AWARD 2018, TRIPADVISOR

САДОВАЯ УЛ., 12 / 12 SADOVAYA ST. / +7 (812) 640-16-16



ZAR

FORMENTI

Текст Рудольф Клеменс Фото ZAR Formenti Yachts

MEN

TI



Досье ZAR Formenti 95SL

Длина
9,60 м

Вес (сухой)
2500 кг

Запас воды
140 л

Диаметр баллона
0,60 м

Вместимость
14 чел.

Ширина
3,30 м

Запас топлива
600 л

Мощность
500-700 л.с.

Число камер
6

Категория RCD
«B»



Интересное дело! При всей нестабильности погоды, месяцах прохлады, частых дождях и даже снеге у нас в Германии, не говоря уже о России, люди продолжают ездить на кабриолетах. Видимо, что-то привлекает их в открытых автомобилях, даже если такие недешевы, а число погожих дней в году не столь велико: специфическая эстетика, скорость, ветер в лицо... И если допустить, что жизнь человека на море есть продолжение его жизни на суше — хотя бы в отношении стиля этой самой жизни, то лодки-кабриолеты (вернее, модели типа open) также должны пользоваться определенным спросом. Причем не обязательно исключительно на Средиземном море или во Флориде.

Я размышлял об этом на boot Düsseldorf, стоя на стенде итальянской компании ZAR Formenti возле новой лодки с индексом 95SL, где буквы имеют четкое и оправданное объяснение: S — это Sport, а L — Luxury. Лодка

интересная, как и другие модели бренда, о которых я писал ранее. Но сейчас я могу только познакомиться с ней и поделиться информацией о результатах теста коллег из Италии: мой собственный еще впереди.

ПОКА СТОИМ...

Общий дизайн модели разработал испанец Карлос Видаль, техническими аспектами проекта занимался итальянец Франческо Амброзини. До того момента, как я увидел эту лодку в Дюссельдорфе и прочитал, что о ней пишут, включая тестовые отчеты, эти имена мне мало о чем говорили. Теперь я постараюсь их запомнить.

Итак, они придумали весьма интересную по своей архитектуре и компоновке модель. Цветовая палитра: серо-графитовые корпус и баллоны, рыжая обивка мягких сидений в кокпите... Уверен, цвета могут быть любыми, но зачем любые, если есть такие, вполне себе колоритные!

Этот «кабриолет» ZAR Formenti 95SL — серьезная мореходная лодка, которая идеально подходит, например, в качестве тендера для суперяхты

Что касается внешних формообразующих линий, то глаз сразу отмечает погيبь верхней части надводного борта с седловатостью в районе миделя: и красиво, и на борт удобно зайти через потопчину из нескользящего флекситика (я на нее специально наступил). Эффектно выглядит и массивная рулевая консоль с резко очерченным абрисом, разделяющая внутреннее пространство на носовой и кормовой кокпиты. В консоли справа видим сдвижную дверь, ведущую вниз. Компоновка ZAR Formenti примерно такая же, как и у других моделей Sport Luxury, но эта — самая большая, поэтому здесь есть и довольно светлая каюта на двоих, и хорошо оборудованный галюн за дверью.

Приборная панель не пугает обилием циферблатов-переключателей: экран картплоттера, дисплеи состояния систем, тумблеры, регулируемый штурвал. Вполне себе эргономичный пост управления, но... Сиденья у штурвала с боковыми поддержкой — явный намек на скоростные возможности лодки, когда на волне управлять ею все же лучше стоя, и опора в вираже уж точно не помешает. Тем более что форма лобового стекла обещает хорошую защиту от напора воздушного потока на ходу (как в кабриолете).

В самом носу устроен якорный ящик, под П-образными сиденьями находятся запираемые рундуки, напротив — еще одно удобное место на двоих с наклонными спинками, опирающимися на рулевую консоль.

В корме — большой ветбар с грилем, мойкой и холодильником. Еще дальше — стол и П-образный диван (и здесь под сиденьями рундуки). Из стола с диваном можно оформить «солярий», а над кокпитом развернуть тент: он положен каждому приличному «кабриолету». А на транце — солидная подмоторная ниша, где висят два мощных Suzuki DF250 APX. Пока они безмолвствуют, но если их запустить...

КОГДА ИДЕМ...

Никуда мы, понятное дело, не идем, а просто размышляем о поведении лодки в море. Стоящий на воде корпус особенно не рассмотришь. А здесь, на стенде, хорошо видны острые носовые обводы, скула с сильным отгибом, первоочередная задача которой — брызгоподавление, а главное — баллоны. Помимо их обычных функций: дополнительной непотопляемости, остойчивости при сильном крене (опора на баллон), демпфи-

ровании при контакте с причалом или другим бортом, когда не требуются кранцы, — здесь есть еще одна. Между баллоном и корпусом сформирован туннель, скоростной поток в котором создает подъемную силу, способствуя повышению скорости.

Во время теста лодку с двумя подвесниками Suzuki DF350A разогнали до 54 узлов; выход на глиссирование занимал 3 с, для достижения 40 узлов потребовалось менее 9 с. Большой плюс ZAR Formenti 95SL в том, что корпус не стремится задрать нос, поэтому обзорность ожидается превосходная.

Вода была спокойной, так что удалось только измерить скорость, но не оценить мореходность. Даже не попрыгали на собственной кильватерной волне: она быстро гасла за кормой, что является отличным показателем работы трио (корпуса и двух мощных подвесников). Зато в крутом вираже на скорости 40 узлов лодка оставалась остойчивой и вела себя предсказуемо.

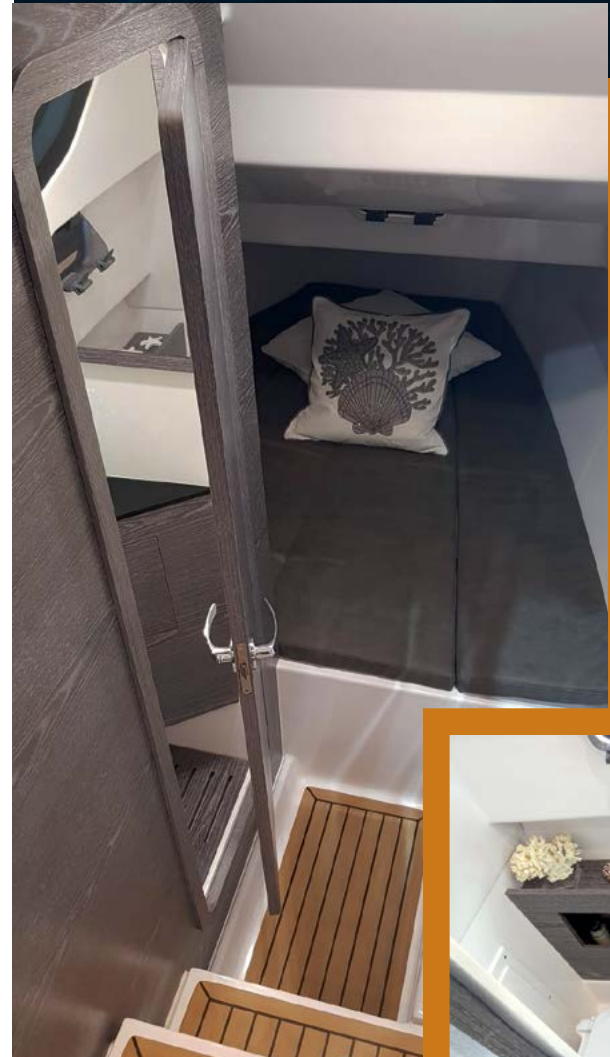
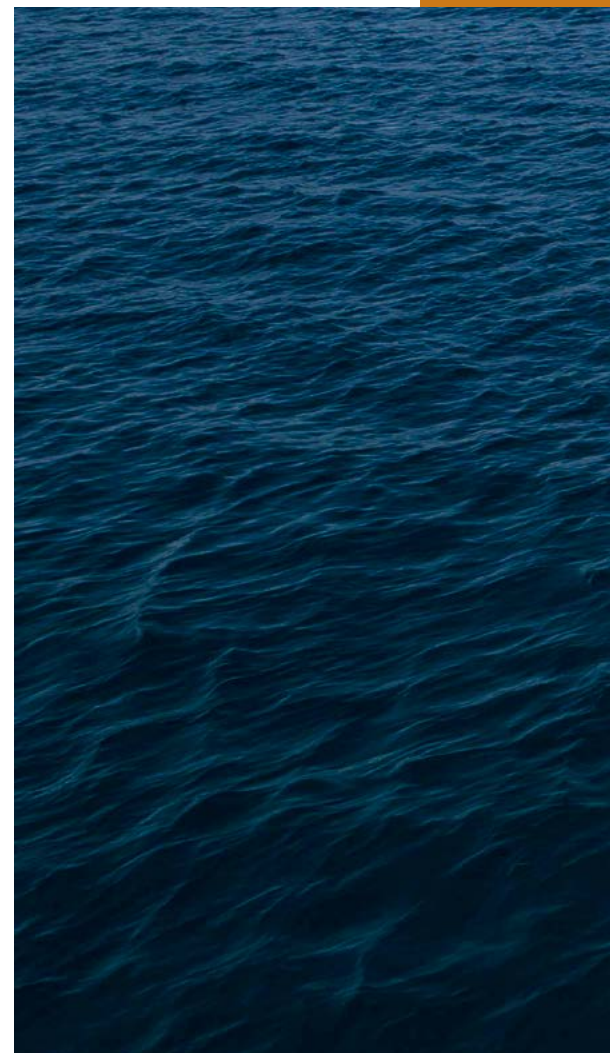
Расход топлива вполне приемлемый: на скорости 32 узла (4000 об/мин) — 80 л/ч; поджав «ноги», можно сэкономить еще 5 л/ч. Если хотите экономить дальше, минимальная скорость глиссирования составляет 13 узлов (2400 об/мин), при которой расход всего 28 л/ч. По результатам теста запас хода на крейсерской скорости 32 узла — 215 миль, на скорости 54 узла — 115 миль.

ФИНАЛ

На фоне многочисленных лодок-RIB в этом и соседнем залах выставки ZAR Formenti 95SL выглядела пижонисто, нахально щеголяя своим L (Luxury), S (Sport), итальянским происхождением, нестандартной конструкцией надувных элементов из хайпалона, обилием других интересных инженерных и дизайнерских решений и бог знает чем еще. Но посетителей она магнитила.

«Мы никогда не делаем того, что практикуют другие», — сказал Милан Штерк, один из руководителей компании ZAR Formenti. Глядя на эту лодку, веришь ему сразу.

Скажете: деньги, брошенные на ветер!.. Возможно. Но только потраченные на большое удовольствие, которое гарантирует эта крупная, мощная и быстрая лодка. К тому же эти деньги еще надо суметь потратить: годовой выпуск ZAR Formenti 95SL составляет не более 25 таких корпусов, и на 2019 год оставался всего один — тот, что привезли на выставку. Вот вам и популярность морских «кабриолетов»! **MBY**





● ● ●
 Проход из кормы в нос вдоль борта не широкий, под одну ступню

● ● ●
 Такая каюта имеет статус «на всякий случай»: ночевать владделец этой лодки, скорее всего, будет на собственной яхте или в отеле

● ● ●
 Флекситик на палубе — легкий, экологичный синтетический материал, который не сразу отличишь от натурального тика, — выглядит шикарно





БЕЗ СТРАХА И УПРЕКА

Применив на яхте новую систему Raymarine DockSense, владелец судна может не опасаться ни наезда на препятствие при швартовке, ни возмущенных криков капитанов соседних яхт.

Современный автомобиль трудно представить без многочисленных электронных помощников. Системы адаптивного круиз-контроля (мониторинг расстояния до движущегося впереди автомобиля), удержания полосы, обнаружения пешеходов, движения по бездорожью, снегу и горной местности. Наконец, система автоматической парковки... Еще немного, еще полшага — и наступит «светлая эра автономного вождения», как шутят автомобильные журналисты.

Это не фантазии: Volkswagen уже показал Sedic (self-driving car) — прототип

беспилотного автомобиля, а в компании Volvo Cars планируют к 2021 году представить полностью автономный автомобиль и уже договариваются о поставках тысяч таких машин для роботизированного таксопарка.

Подобные процессы имеют место и в яхтенной индустрии. Производители судов и оборудования безостановочно выдумывают и совершенствуют устройства для облегчения владения и управления лодкой. Цель понятна: стимулировать рыночный спрос. И для этого предлагаются новейшие и точнейшие навигационные приборы, устройства иден-

тификации судов и обнаружения рыбы, системы автоматической швартовки...

Именно в последнем направлении и действовала компания FLIR Systems (США), создавая Raymarine DockSense — оригинальную электронную систему предотвращения столкновения лодки с препятствием при швартовке.

**Raymarine DockSense:
долой стресс
во время швартовки**



VLADIVOSTOK
BOAT SHOW
2019

**XI МЕЖДУНАРОДНАЯ
ВЫСТАВКА КАТЕРОВ И ЯХТ**

17-19
МАЯ

ЯХТ-КЛУБ «СЕМЬ ФУТОВ»
ВЛАДИВОСТОК
+7 (423) 257 88 88

EXPO.SFYC.RU

RAYMARINE DOCKSENSE

**ВИДЕО:**

[youtube.com/watch?v=m8qeFtA1n3Q](https://www.youtube.com/watch?v=m8qeFtA1n3Q)

RAYMARINE DOCKSENSE*в действии*

Этот видеоролик демонстрирует, как функционирует система при швартовке лодки в стесненных условиях

ЧТО ЭТО?

Raymarine DockSense — автоматизированная система категории Assisted Docking Technology (иными словами — швартовный ассистент) для прогулочных судов. Это первое, по словам разработчиков, решение с интеллектуальным распознаванием объектов, в том числе движущихся, призванное упростить процедуру швартовки лодки в сложных условиях.

ЗАЧЕМ ЭТО НУЖНО?

Швартовка лодки может вызвать стресс даже у опытных моряков. Часто ветер и течение усложняют задачу, а неудачная швартовка может обернуться дорогостоящим ремонтом, если не хуже. Система Raymarine DockSense разработана, чтобы помочь капитану избежать подобных коллизий.

КАКИЕ УСТРОЙСТВА ЗАДЕЙСТВОВАНЫ?

Raymarine DockSense использует системы GPS и AHRS (систему определения курсового направления), чтобы компенсировать влияние ветра и течения при заходе судна на место швартовки. Система включает пять камер видеонаблюдения FLIR (фиксация окружающих объектов), центральный процессорный модуль (анализ динамических процессов) и приложение DockSense, установленное на навигационном дисплее Axiom (Raymarine).

КАК ЭТО РАБОТАЕТ?

Raymarine DockSense использует «технологическую» зону Virtual Bumper, сформированную вокруг судна. Если этот «виртуальный бампер» коснется какого-

либо объекта: сваи, края причала или другого судна, — DockSense автоматически подаст корректирующую команду исполнительному механизму (электронному управлению двигателем или рулем/колонкой), чтобы избежать касания собственно корпусом и помочь капитану плавно и точно направить судно к запланированному месту швартовки. Raymarine DockSense интегрируется с современными пропульсивными системами, оборудованными джойстиком.

КТО ПЕРВЫЙ?

Анонсировав в январе на выставке boot Düsseldorf свою передовую систему, представители FLIR/Raymarine объявили, что первым судном, на котором появится Raymarine DockSense для апробирования и демонстрации в действии новой технологии, станет флайбриджный круизер Prestige 460 Fly (Prestige Yachts, Франция), а премьерный показ пройдет в середине февраля на Miami Boat Show.

КОММЕНТАРИЙ МВУ

Raymarine DockSense — это не система автоматической швартовки, но ассистент, подобный тем, что применяются в современных автомобилях. Здесь также производится приборное измерение дистанций и скоростей с последующим анализом и сигналом блока управления исполнительным устройствам. Поскольку ключевым фактором является безопасность, капитан должен оставаться у штурвала и контролировать процесс, особенно скорость подхода к месту швартовки, учитывать инерцию судна и время срабатывания приводов. **МВУ**



ЭРИК ШТРОМБЕРГ,
директор
по маркетингу
Prestige Yachts:

Прогулочный флот и размеры судов растут, и в маринах становится теснее. Решение Raymarine DockSense придаст будущим владельцам Prestige большую уверенность действий при швартовке и согласуется с нашим стремлением упростить процесс управления прогулочными судами, сделать его доступным для гораздо большей аудитории.



CATERING

ВЫЕЗДНОЕ РЕСТОРАННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

Служба кейтеринга «Азбуки Вкуса»

Мы создаем праздник, о котором вы мечтаете



реклама

18+

* Барбекю

свадебные банкеты • деловые фуршеты • детские праздники • пикники и ВВQ* • кофе-брейки

Узнайте больше:

(495) 775-03-63 • (495) 363-83-33

www.catering.av.ru

catering@av.ru



ВЗМАХИ ЗА КОРМОЙ

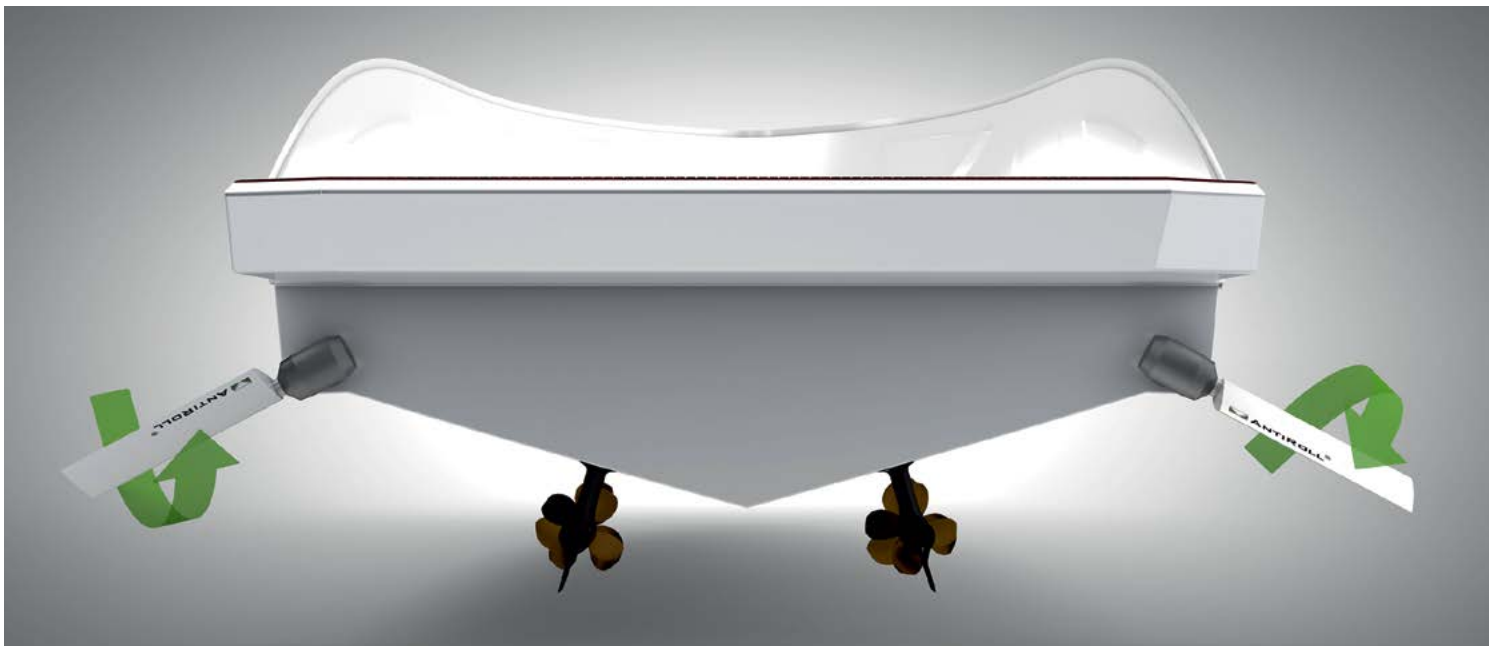
На небольших яхтах с корпусами переходного типа скоро можно будет устанавливать активные плавниковые успокоители качки AntiRoll All-in-One, способные работать в разных режимах.

Текст Антон Черкасов-Нисман

История автоматических активных успокоителей качки восходит к 1917 году, когда на воду было спущено американское военное транспортное судно *USS Henderson*, оснащенное двумя 25-тонными гироскопами с трехметровыми маховиками. Спустя 15 лет в Италии построили пассажирский лайнер *SS Conte di Savoia* с тремя маховиками общей массой 108 т, и в том же 1932 году один из инженеров компании General Electric предложил первые автоматические плавниковые успокоители качки, по эффективности превосходившие стационарные скуловые кили. Позже арсенал подобных устройств дополнили успокоительные цистерны и роторные устройства, однако впоследствии именно легкие и простые в эксплуатации активные плавниковые успокоители качки получили преимущественное распространение, в том числе и на прогулочных судах. А прогресс в области электроники позволил создать плавники, работающие в режиме zero speed. Первая суперяхта — *Boadicea* (Amels, 76 м) — получила их 20 лет назад.

В 2012 году голландский инженер Арнольд ван Акен и предприниматель Патрик Ноур, прежде работавшие вместе в Naiad Dynamics, основали две компании: Dynamic Marine Systems Holland и AntiRoll. Первая разрабатывала и поставляла роторные успокоители качки, основанные на эффекте Магнуса, для яхт длиной до 30 м, тогда как вторая сконцентрировалась на создании активных двусосных плавниковых стабилизаторов для более крупных яхт. Бизнес требовал вложений: партнеры потратили все сбережения, продав даже собственные лодки. В 2013 году у них появился первый заказ для суперяхты: успо-

AntiRoll All-in-One
предназначены для судов
с корпусом переходного типа
длиной от 15 до 30 м



койтели качки AntiRoll были установлены на яхте Van der Valk *Santa Maria T* (37 м), спущенной на воду двумя годами позже. Впоследствии компании объединились в DMS Holding BV, полностью принадлежащий основателям, и, казалось бы, оставалось только напористо продвигать AntiRoll и MagnusMaster в массы.

Однако Арнольда ван Акена не оставляла идея научиться применять двусонные активные плавники на небольших быстроходных яхтах, но по ряду причин простое масштабирование AntiRoll для этого не подходило. Тогда он решил пойти другим путем и предложил весьма неожиданное решение, получившее название AntiRoll All-in-One. Название подразумевает, что эти успокоители способны эффективно справляться с качкой на глиссировании, в водоизмещающем режиме и на якорной стоянке.

ПРИНЦИП ДЕЙСТВИЯ

Важно отметить, что устанавливаемые на транце AntiRoll All-in-One предназначены в первую очередь для судов с корпусом переходного типа длиной от 15 до 30 м. Когда

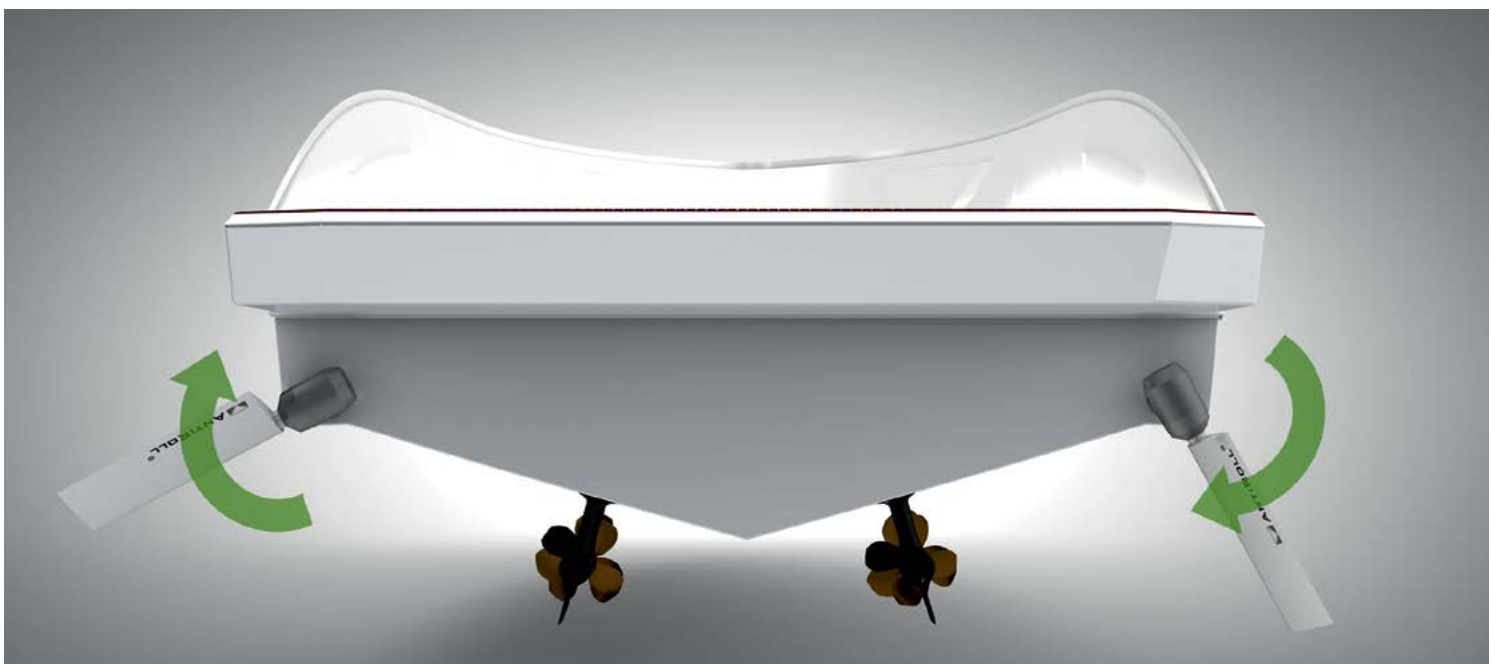
яхта стоит в марине, плавники отключены и находятся в парковочном положении, то есть поджаты под транцевую платформу.

В глиссирующем режиме они остаются в том же положении, не выступая за профиль днища, но при этом работают как транцевые плиты, автоматически контролируя дифферент, бортовую и килевую качку. Когда судно движется в водоизмещающем режиме, плавники разведены в стороны и активно работают на компенсацию бортовой качки за счет поворота лопастей вокруг своей продольной оси. По заверению DMS Holland, при этом они создают гораздо меньшее сопротивление, чем обычные короткие и широкие плавники, из-за высокого относительного удлинения лопастей (у AntiRoll All-in-One они длинные и узкие). Наконец, в режиме zero speed (на якорной стоянке) плавники остаются разведенными в стороны и совершают маховые движения, демпфируя качку.

Разумеется, все это происходит автоматически по нажатию кнопки: система мониторинга колебаний корпуса и сложный алгоритм управления плавниками являются

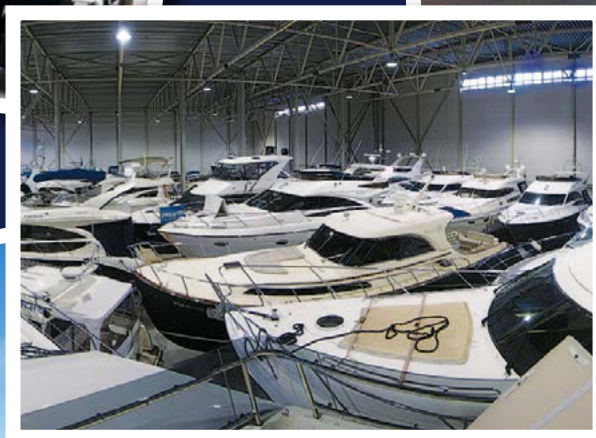
●●● При движении в водоизмещающем режиме лопасти вращаются вокруг своей продольной оси

●●● На якорной стоянке плавники совершают взмахи



ПОРТ ДУБРОВКА

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*



АРНОЛЬД ВАН АКЕН,
инженер:
Для достижения
одинакового эффекта
требуется поворот
широкого и короткого
плавника на 30°, что
создает большее
сопротивление,
чем поворот узкого
и длинного на 10°.

важнейшей частью системы AntiRoll All-in-One. DMS Holland самостоятельно разрабатывает программное обеспечение, которое, помимо положения корпуса в пространстве, учитывает скорость судна (данные поступают по протоколу NMEA 2000), частоту вращения коленвала и глубину под днищем (чтобы не повредить плавники на мелководье).

Каждый плавник AntiRoll All-in-One оснащен двумя электромоторами: один, более мощный, отвечает за маховые движения, а другой, поменьше, — за вращение лопастей. Чтобы демпфировать высокие нагрузки на лопасти, здесь используется червячный редуктор с передаточным числом 1:600. Запрограммированная точка слома располагается между лопастью и угловым сочленением, поэтому при ударе о посторонний объект плавник просто отлетает, и герметичность корпуса судна не нарушается.

ПОДОЖДЕМ, ПОСМОТРИМ

На первый взгляд, DMS Holland предложила простую и весьма изящную концепцию универсальных успокоителей качки, однако компании еще предстоит доказать их эффективность и надежность. В ноябре на выставке METS Trade в Амстердаме публике показали действующий макет AntiRoll All-in-One, и сейчас конструкторы продолжают работу над изделием в сотрудничестве с Vrabant Engineering и при финансовой поддержке правительства Нидерландов. DMS Holland уже получает предварительные заказы, но принимает их с оговоркой, что исследовательская работа еще не завершена. Первый рабочий образец, который будет установлен

на яхте Elling E4, обещают продемонстрировать уже в середине года.

«Антон ван ден Бос (директор Elling Yachts. — Прим. МВУ) всегда был с нами предельно прямолинеен, — говорит Патрик Ноур. — Он ни в коем случае не хотел, чтобы под днищем его яхт появилось нечто, создающее дополнительное сопротивление и снижающее скорость, будь то плавники или роторы. Однако AntiRoll All-in-One не только нивелируют качку на ходу и стоянке, но также положительно влияют на скорость. Мы гордимся тем, что Elling Yachts решила поддержать наш инновационный продукт и будет первой верфью, его использующей. Мы убеждены, что это сотрудничество позволит обеим компаниям еще больше расширить свое присутствие на мировом рынке».

Во время нашего посещения Elling Yachts в рамках пресс-тура HISWA Orange Group Патрик Ноур продемонстрировал работу прототипа AntiRoll All-in-One рядом со строящейся яхтой Elling E4, в транце которой уже подготовлены отверстия для установки плавников. Примечательно, что эта система хорошо вписывается в концепцию экологичного судна, поскольку электромоторы можно запитать от бортовых аккумуляторов. Потребление у них сравнительно невысокое (порядка 0,5 кВт/ч), и в море штатных батарей должно хватать на несколько часов работы. Разумеется, в режиме zero speed при высокой волне плавникам необходимо больше энергии, и здесь, помимо дизель-генератора, могут прийти на помощь, например, солнечные батареи.

Однако пока не все судостроители готовы стать пионерами в использовании AntiRoll

All-in-One. Признавая инновационный потенциал DMS Holland, многие пока предпочитают сначала посмотреть, как система будет работать в реальности.

«Арнольд и Патрик предложили отличное решение, — говорит Ауке ван дер Верфф, владелец верфи Sturier Yachts, — но прежде чем ставить такие успокоители качки на свои суда, я хочу убедиться, не будут ли установленные в корме плавники усложнять управление судном из-за усиления рысканья в водоизмещающем режиме».

Опыт показывает: однажды привыкнув к наличию успокоителей качки, от них сложно отказаться, и если DMS Holland сможет решить все задачи и убедить верфи в преимуществах AntiRoll All-in-One, перед этой не имеющей аналогов системой откроется большое будущее. МВУ

ДЕСЯТАЯ ЯРМАРКА
ЯХТ И КАТЕРОВ

ВМ

ВОДНЫЙ МИР
5-7 ИЮЛЯ 2019

ОРГАНИЗАТОРЫ:



10 ЛЕТ

ХОТИТЕ **ПРОДАТЬ** ИЛИ **КУПИТЬ** ЛОДКУ? **ПРИХОДИТЕ** К НАМ!

+7 495 626 97 00 WWW.BESTMARINE.RU



ROMEА

ЧАРТЕР

ДЛИНА 82 м

ВЕРФЬ Abeking & Rasmussen

ГОД 2015

СКОРОСТЬ 14 узлов

КАЮТЫ 6

ГОСТИ 12

КОМАНДА 23

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АГЕНТ

ЦЕНА ОТ 875 000 ЕВРО



LEGENDA

ЧАРТЕР

ДЛИНА 41.1 м

ВЕРФЬ Mondomarine

ГОД 2009 (рефит 2016)

СКОРОСТЬ 17 узлов

КАЮТЫ 5

ГОСТИ 10

КОМАНДА 7

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АГЕНТ

ЦЕНА ОТ 135 000 ЕВРО



GRACE

ПРОДАЖА

ДЛИНА 52.3 м

ВЕРФЬ Amels

ГОД 2009

СКОРОСТЬ 13 узлов

КАЮТЫ 6

ГОСТИ 12

КОМАНДА 12

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АГЕНТ

ЦЕНА ПО ЗАПРОСУ



ОККО

ПРОДАЖА

ДЛИНА 40.8 м

ВЕРФЬ Mondomarine

ГОД 2012

СКОРОСТЬ 14 узлов

КАЮТЫ 5

ГОСТИ 10

КОМАНДА 7

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АГЕНТ

ЦЕНА ПО ЗАПРОСУ





Princess 85MY, 2009 /2010

2 800 000 EUR



Длина	25.93 м	Двигатель	Caterpillar C32A (2 x 1825 л.с.)
Ширина	6.3 м	Наработка	1100 м/ч
Осадка	1.60 м	Каюты	4 + 2

Яхта в идеальном состоянии. VAT включен. Находится в Италии.

Princess 85MY (ref.025), 2009

2 150 000 EUR



Длина	25.93 м	Двигатель	MTU 12V-2000 (2 x 1800 л.с.)
Ширина	6.3 м	Наработка	1700 м/ч
Осадка	1.65 м	Каюты	4 + 2

Яхта в отличном состоянии. Находится в Черногории.

Princess 82MY, 2016

2 890 000 EUR



Длина	25.5 м	Двигатель	Caterpillar C32A 1723 (2 x 1723 л.с.)
Ширина	5.74 м	Наработка	130 м/ч
Осадка	1.75 м	Каюты	4 + 1

Яхта в идеальном состоянии. Находится в Италии. НДС не выплачен.

Princess 23M (ref.082), 2010

100 000 000 RUB



Длина	22.83 м	Двигатель	MAN V12-1360 CRM C32A (2 x 1360 л.с.)
Ширина	5.71 м	Наработка	2000 м/ч
Осадка	1.61 м	Каюты	4 + 2

Яхта в отличном состоянии. Растаможена. Речной регистр. Находится в Москве.

Princess 72MY (ref.059), 2012

1 499 000 EUR



Длина	22.35 м	Двигатель	Caterpillar C32 Acert (2 x 1622 л.с.)
Ширина	5.49 м	Наработка	1400 м/ч
Осадка	1.68 м	Каюты	4 + 1

Яхта в отличном состоянии. Находится в Афинах.

Princess F62 (ref.529), 2019

1 705 800 GBP



Длина	19.34 м	Двигатель	Volvo D13-900 (2 x 900 л.с.)
Ширина	5.03 м	Каюты	3 + 1
Осадка	1.48 м		

Яхта новая.

РЕКЛАМА



000 «Яхт-трейд»
Москва, Ленинградское шоссе, 39
Т + 7 (495) 775 11 00, + 7 (985) 201 01 01
www.nordmarine.ru, brokerage@nordmarine.ru

Указанная в макете информация не является коммерческим предложением. Точную стоимость и комплектацию яхт уточняйте у представителей компании.

ПРОДАЖА | TRADE IN

Princess 61 (ref.132), 2005

450 000 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.

Princess 50 (ref.595), 2011

600 000 USD



Длина	15.37 м	Двигатель	Volvo D11-670 (2 x 670 л.с.)
Ширина	4.57 м	Наработка	400 м/ч
Осадка	1.27 м	Каюты	3 + 1

Яхта в отличном состоянии. Растаможена. Флаг Казахстана. Находится в Севастополе.

Princess 50 (ref.570), 2010

45 000 000 RUB



Длина	15.37 м	Двигатель	Volvo Penta D11 (2 x 670 л.с.)
Ширина	4.57 м	Наработка	1 550 м/ч
Осадка	1.27 м	Каюты	3 + 1

Яхта в отличном состоянии. ГИМС. Растаможена. Находится в Иркутске.

Ferretti 460, 2008

25 900 000 RUB



Длина	14.35 м	Двигатель	Volvo Penta D9 6L (2 x 575 л.с.)
Ширина	4.34 м	Наработка	400 м/ч
Осадка	1.3 м	Каюты	3 + 1

Отличное техническое состояние. Глубокий рефит в 2016 г. Растаможена. Цена вкл. НДС. Находится в Москве.

Sunseeker Camargue 44, 2001

13 200 000 RUB



Длина	14.14 м	Двигатель	Volvo Penta TAMP (2 x 479 л.с.)
Ширина	4.2 м	Наработка	570 м/ч
Осадка	1.05 м	Каюты	1

Яхта в отличном состоянии. Растаможена. ГИМС. Находится в Москве.

Cessa Marine C30, 2006

4 900 000 RUB



Длина	9.56 м	Двигатель	Volvo Penta 4.3 (2 x 225 л.с.)
Ширина	3 м	Наработка	250 м/ч
Осадка	0.8 м	Каюты	2

Отличное состояние. Один владелец. Растаможена. ГИМС. Находится в Нижнем Новгороде.



MORAN

YACHT & SHIP

ПРОДАЖА | ЧАРТЕР | СТРОИТЕЛЬСТВО | МЕНЕДЖМЕНТ



ПРОДАЖА И 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.

ЧАРТЕР

BELLA VITA, Lurssen, 75.4м

Концепция BELLA VITA разрабатывалась лично владельцем, опытным мореплавателем с многолетним стажем участия в океанских гонках и парусных регатах. Главные преимущества судна — стальной корпус ледового класса, исключительная дальность хода: 8500 морских миль и возможность длительных путешествий в любых погодных условиях. Выдающиеся технические характеристики идеально сочетаются с общей эстетикой яхты и высочайшим комфортом гостей и членов экипажа во время круиза.



ЧАРТЕР

LADY KATHRYN V, Lurssen, 2011, 61м

LADY KATHRYN V — последняя яхта, созданная на базе 60-метровой серии. Это очередной шедевр судостроительного искусства немецкой верфи Lurssen, в котором сочетаются высочайшие технические характеристики и самый изысканный комфортабельный интерьер. Каждая палуба судна очень просторна и тщательно спроектирована. LADY KATHRYN V — сочетание красоты, функциональности и надежности. Яхта приятно удивит любителей роскоши и абсолютного комфорта.





ПРОДАЖА

BLISS, Palmer Johnson, 2014, 52м

BLISS отличается великолепным дизайном от знаменитой итальянской студии Nuvolari Lenard и, без всякого сомнения, является одной из самых роскошных среди современных спортивных яхт. На главной палубе размещены уютные гостевые зоны al fresco, просторный основной салон оформлен в светлых тонах с эффектными контрастными деталями. В апартаментах владельца, занявших всю ширину корпуса, установлены большие круглые окна, обеспечивающие идеальное естественное освещение. На носу яхты организована впечатляющая зона отдыха, оборудованная большим бассейном с видом на море.



ПРОДАЖА

SORCHA, Northern Marine, 2005, 46м



ПРОДАЖА

ENTOURAGE, Admiral, 2014, 46.5м



ПРОДАЖА

CORAL OCEAN, Lurssen, 1994/2016, 72.5м



ПРОДАЖА

ELADA, Bilgin Yachts, 2014, 45м



ЧАРТЕР

HOSPITALITY, Westport, 2011/2016, 50м



ПРОДАЖА И ЧАРТЕР

BELLA, Feadship, 2008/2015, 45м



ПРОДАЖА И ЧАРТЕР

MONA LIZA, Westship, 2001/2018, 43м



ПРОДАЖА

DREAM ON, Princess, 2010, 26м



ПРОДАЖА

EVA SOFIA, Riva, 2011, 28м



ПРОДАЖА

VICTORIA, Ferretti, 2007, 21м



ПРОДАЖА И ЧАРТЕР

MIRA MARE, Yaretti, 2005 / 2015, 21.6м



ПРОДАЖА

MYSVEN, Cantiere di Arno, 2007, 27м

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

T: + 380 97 95 77777

ПРОДАЖА И ЧАРТЕР



MOSAÏQUE | 49.90 м от Proteksan | 2002 год
Размещение: 12 гостей в 6 каютах | Команда: 12 человек
Цена 10.950.000 Евро



ПРОДАЖА И ЧАРТЕР



QUID PRO QUO | 30.20 м от Benetti | 2007 год
Размещение: 10 гостей в 5 каютах | Команда: 6 человек
Цена 3.950.000 Евро



ул. Садовническая 76/71
Москва | 115035 | Россия
тел. + 7 495 128 27 78
irina@bluewateryachting.com
www.bluewateryachting.ru



bluewater
ANTIBES | FORT LAUDERDALE | HONG KONG | MONACO | MOSCOW | PALMA

ДОСТУПНА В ЧАРТЕР НА СЕЙШЕЛАХ С ЯНВАРЯ 2019

ICON

ЭЛЕГАНТНАЯ И СОВРЕМЕННАЯ ЧАРТЕРНАЯ ЯХТА (ДЛИНА 67,50 М) С ПРОСТОРНЫМИ ПАЛУБАМИ, ВЕЛИКОЛЕПНЫМ ОГРОМНЫМ БАССЕЙНОМ И ПОТРАСАЮЩИМ «ПЛЯЖНЫМ КЛУБОМ»



ICON | 67.50 м от голландской верфи Icon Yachts | 2010 год
Размещение: 12 гостей в 7 каютах | Команда 17 человек | Цена от 500.000 Евро в неделю



ул. Садовническая 76/71
Москва | 115035 | Россия
тел. + 7 495 128 27 78
irina@bluewateryachting.com
www.bluewateryachting.ru



bluewater

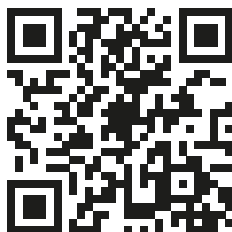
ANTIBES | FORT LAUDERDALE | HONG KONG | MONACO | MOSCOW | PALMA



За 20 лет Nord Star Yachting добилась безупречной репутации. Планируете приобрести яхту? Мы подготовили предложения, достойные вашего внимания.

Борис Лашков
Руководитель компании
Nord Star Yachting

WWW.NORD-STAR.COM



nord.star.yachting

Horizon Hermitage III

2009 г € 5 900 000



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 € 1 600 000



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.

Van der Valk Continental 2 2009 г € 1 500 000



Длина	24.75 м
Ширина	6.20 м
Осадка	1.75 м
Макс. скорость	14 узлов
Двигатели	2x Volvo Penta D12 800 л. с.

Princess 56 2014 г € 820 000



Длина	17.83 м
Ширина	4.76 м
Осадка	1.29 м
Вес	26.8 т
Двигатели	2 x Volvo Penta D13 800 л.с.

Selene 54 2015 г € 1 050 000



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

+7 812 35 555 32

197110, РОССИЯ
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ,
ПЕТРОВСКИЙ ПР. 14, КОРП. 4

РЕКЛАМА



НОВЫЕ ЯХТЫ



SUNSEEKER 76 YACHT

от £ 2 625 000*

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ ДОСТУПНА В 2019 ГОДУ

ДЛИНА 23.60М / 77.5ФТ
ШИРИНА 5.96М / 19.6ФТ
ОСАДКА (ПОЛНАЯ НАГРУЗКА) 1.7 / 5.7ФТ

ЕМКОСТЬ ТОПЛИВНЫХ БАКОВ 6000 Л
СУХОЙ ВЕС 53 Т
МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ 32 УЗЛА



SUNSEEKER MANHATTAN 66

от £ 1 600 000*

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ ДОСТУПНА В 2019 ГОДУ

ДЛИНА 20.81М / 68.3ФТ
ШИРИНА 5.26М / 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 £ 920 000*

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ ДОСТУПНА В 2019 ГОДУ

ДЛИНА 17.21М / 56ФТ
ШИРИНА 4.87М / 15ФТ
ОСАДКА (ПОЛНАЯ НАГРУЗКА) 1.26 / 4ФТ

ЕМКОСТЬ ТОПЛИВНЫХ БАКОВ 2200 Л
СУХОЙ ВЕС 27 Т
МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ 31 УЗЛА

SUNSEEKER RUSSIA
ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР
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 MANHATTAN 70

€ 900 000

ГОД 2008 РОССИЯ

ДЛИНА 23.02М / 75.5ФТ
ШИРИНА 5.67М / 18.6ФТ
ОСАДКА (ПОЛНАЯ НАГРУЗКА) 1.62М / 5.3ФТ

ЕМКОСТЬ ТОПЛИВНЫХ БАКОВ 4650 Л
СУХОЙ ВЕС 41.2 Т
МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ 34 УЗЛА



SUNSEEKER 75 YACHT

ЦЕНА ПО ЗАПРОСУ

НЕ РАСТАМОЖЕНА ГОД 2014 ТУРЦИЯ

ДЛИНА 23.02М / 75.6ФТ
ШИРИНА 5.73М / 18.10ФТ
ОСАДКА (ПОЛНАЯ НАГРУЗКА) 1.63 / 5.4ФТ

ЕМКОСТЬ ТОПЛИВНЫХ БАКОВ 5000 Л
СУХОЙ ВЕС 46.6 Т
МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ 30 УЗЛОВ



SUNSEEKER MANHATTAN 52

ЦЕНА ПО ЗАПРОСУ

НЕ РАСТАМОЖЕНА ГОД 2018

ДЛИНА 17.21М / 56ФТ
ШИРИНА 4.87М / 15ФТ
ОСАДКА (ПОЛНАЯ НАГРУЗКА) 1.26 / 4ФТ

ЕМКОСТЬ ТОПЛИВНЫХ БАКОВ 2200 Л
СУХОЙ ВЕС 27 Т
МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ 31 УЗЕЛ

* цена на февраль 2019 года

ПОЛУЧИТЕ БОЛЬШЕ ПРЕДЛОЖЕНИЙ
НА SUNSEEKER-RUSSIA.COM


Russia



MAJESTY  YACHTS

Majesty 100, 2018 г, ОАЭ

Длина - 31.70 м | Ширина - 7.10 м | Осадка - 1.70 м
Двигатель 2 x CAT C32 1900 л.с.

5 650 000 EUR



СРОЧНАЯ ПРОДАЖА

Princess 95, 2008 г, Черное море

Длина - 28.96 м | Ширина - 7.01 м | Осадка - 3.73 м
Двигатель 2 x CATERPILLAR C32A 1825 л.с.

~~2 700 000~~ 2 300 000 EUR



СНИЖЕНИЕ ЦЕНЫ

FNM 40, 2014 г, Италия

Длина - 39.60 м | Ширина - 8.00 м | Осадка - 2.40 м
Двигатель 2 X MAN D-2842 735Kw

10 995 000 EUR



HEESEN 44.70, 2012 г, Италия

Длина - 44.70 м | Ширина - 8.50 м | Осадка - 2.50 м
Двигатель 2 x MTU 16V 4000 M90

17 900 000 EUR



СНИЖЕНИЕ ЦЕНЫ

Hallberg-Rassy 372, 2010 г, Швеция

Длина - 11.35 м | Ширина - 3.60 м | Осадка - 1.99 м
Двигатель Volvo Penta D2 55 л.с.

255 000 EUR



СРОЧНАЯ ПРОДАЖА

Horizon Elegance 98 RPH, 2008 г, Греция

Длина - 29.87 м | Ширина - 7.70 м | Осадка - 1.95 м
Двигатель 2 x MTU Diesel 16V 2400 л.с.

~~2 450 000~~ 1 995 000 EUR



Minor 34 FLY, 2012 г, Санкт-Петербург
Длина - 10.40 м | Ширина - 3.40 м | Осадка - 1.10 м
Двигатель 2 x Volvo Penta D6 370 л.с.
290 000 EUR



Sargo 36 FLY Explorer, 2014 г, Иркутск
Длина - 11.80 м | Ширина - 3.60 м | Осадка - 1.10 м
Двигатель 2 x Volvo Penta D6 370 л.с.
27 000 000 рублей



Inace 85, 2004 г, Азия
Длина - 25.91 м | Ширина - 7.16 м | Осадка - 2.44 м
Двигатели 2 x Scania 450 л.с.
2 100 000 USD



Bandido 75, 2012 г, Хорватия
Длина - 23.67 м | Ширина - 6.60 м | Осадка - 2.03 м
Двигатель 2 x MAN D2876LE402 560 л.с.
2 100 000 EUR

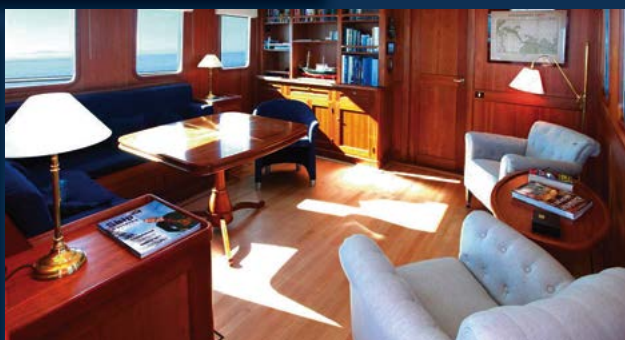


Bandido 75, 2008 г, Малага
Длина - 23.67 м | Ширина - 6.47 м | Осадка - 1.92 м
Двигатель 2 x MAN 560 л.с.
1 650 000 EUR



Bandido 90, 2010 г, Барселона
Длина - 27.90 м | Ширина - 7.70 м | Осадка - 2.00 м
Двигатель 2 x MAN 1100 л.с.
3 700 000 EUR

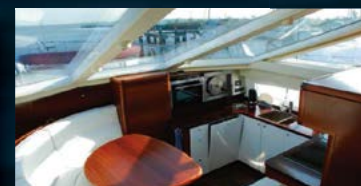
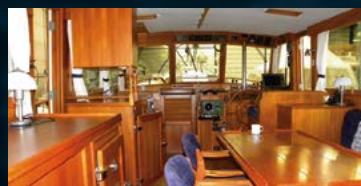
Брокеражные яхты от компании «Адвентор Яхтс»



Sirius Explorer 82

2010 г.в, находится в Голландии, верфь Sinnautic (Румыния),
цена: 1.600.000 euro

Настоящее экспедиционное судно 25 метров длиной. Создано для ценителей дальних автономных путешествий в атмосфере морской классики, надёжности и безопасности. Прирождённый стальной мореход с кругоскулными обводами. Запас хода до 4000 морских миль на скорости 9 узлов (6 топливных цистерн — 13.800л, цистерна воды 4.400л). Два дизеля Caterpillar по 360 л.с. каждый (макс. скорость 11 узл). На палубе место для хранения двух лодок, кран-балка, трюм для крупногабаритных грузов. И многое многое другое для океанских плаваний.



Grand Banks - 42 Classic

1991 г.в, находится в Голландии,
верфь American Marine (США),
цена: 165.000 euro

Тот самый добрый старый классический Grand Banks девяностых годов, знаменитый своей надёжностью и мореходностью. Тогда он был полноценным водоизмещающим судном с хорошими мореходностью, автономностью и запасом хода. Оснащен двумя дизельными двигателями Ford Lehman мощностью 135 л.с. каждый. Два топливных бака - всего 2.200л, запас хода на 7 узлах ок. 1500 морских миль. Очень просторное (для своих 13 метров длины) и обитаемое судно, с большим объединённым пространством салона, ходовой рубки, столовой и камбуза.

Pacific - Pearl S

2014 г.в, находится в Голландии,
верфь Pacific Shipyard,
цена: без НДС 1.200.000 euro

75 футовая океанская стальная водоизмещающая яхта. Известная голландская верфь Pacific Shipyard + дизайн от Vripack. Исключительно надёжные два коммерческих дизеля John Deere по 500л.с. каждый (наработка 200 м.ч.). Инновационная система стабилизации "Zero Speed", большой запас топлива ок. 5500л, воды 1800л, а также очень богатая комплектация яхты, - делают возможным длительные переходы, гарантируя комфорт и безопасность.

Более подробную информацию об этих и других брокеражных яхтах смотрите на нашем сайте www.elling-yachting.ru раздел «Брокераж из NL»

*Легендарные голландские яхты Elling
от компании «Адвентор Яхтс»*



Специальные исполнения по интересам:

для кругосветного плавания

для предельного мелководья

для рыбалки и дайвинга

для внутренних водных путей и каботажа

И другие специализированные исполнения яхт Elling

**Компания «Адвентор Яхтс» Москва
www.elling-yachting.ru
+7 (495) 998-38-34**



ДЖЕРОМ КЛАПКА ДЖЕРОМ (1859–1927),
английский писатель-юморист, драматург,
постоянный сотрудник сатирического журнала «Панч»

Трое в лодке, не считая собаки

(ОТРЫВОК ИЗ ПОВЕСТИ)

Я энергично восстал против морской прогулки. Путешествие по морю приносит пользу, если длится месяца два, но одна неделя — это сплошное зло. Вы выезжаете в понедельник с твердым намерением доставить себе удовольствие. Вы весело машете рукой друзьям, оставшимся на берегу, закуриваете самую длинную свою трубку и гордо разгуливаете по палубе с таким видом, словно вы капитан Кук, сэр Фрэнсис Дрэйк и Христофор Колумб в одном лице. Во вторник вы начинаете жалеть, что поехали. В среду, четверг и пятницу вы жалеете, что родились на свет. В субботу вы уже в состоянии проглотить немного бульона, посидеть на палубе и с бледной, кроткой улыбкой отвечать на вопросы сердобольных людей о вашем самочувствии. В воскресенье вы снова начинаете ходить и принимать твердую пищу. А в понедельник утром, когда вы с чемоданом и с зонтиком в руке стоите у поручней, собираясь сойти на берег, поездка начинает вам по-настоящему нравиться.

Помню, мой зять однажды предпринял короткое путешествие по морю для поправления здоровья. Он взял билет от Лондона до Ливерпуля и обратно, а когда приехал в Ливерпуль, его единственной заботой было продать свой билет. Мне рассказывали, что он предлагал этот билет по всему городу с огромной скидкой и в конце концов продал его какому-то молодому человеку, больному желтухой, которому его

врач только что посоветовал проехаться по морю и заняться гимнастикой.

— More! — говорил мой зять, дружески всовывая билет в руку молодого человека. — Вы получите его столько, что вам хватит на всю жизнь. А что касается гимнастики, то сядьте на это судно, и у вас будет ее больше, чем если бы вы непрерывно кувыркались на суше.

Сам он вернулся обратно поездом. Он говорил, что Северо-Западная железная дорога достаточно полезна для его здоровья. Другой мой знакомый отправился в недельное путешествие вдоль побережья. Перед отплытием к нему подошел буфетчик и спросил, будет ли он расплачиваться за каждый обед отдельно или же уплатит вперед за все время. Буфетчик рекомендовал ему последнее, так как это обойдется значительно дешевле. Он сказал, что посчитает с него за неделю два фунта пять шиллингов. По утрам подается рыба и жареное мясо; завтрак бывает в час и состоит из четырех блюд; в шесть — закуска, суп, рыба, жаркое, птица, салат, сладкое, сыр и десерт; в десять часов — легкий мясной ужин.

Мой друг решил остановиться на двух фунтах пяти шиллингах (он большой любитель поесть). Второй завтрак подали, когда пароход проходил мимо Ширнесса. Мой приятель не чувствовал особого голода и потому довольствовался куском вареной говядины и земляникой со сливками. Днем он много размышлял, и иногда ему казалось,

что он несколько недель не ел ничего, кроме вареной говядины, а иногда — что он годами жил на одной землянике со сливками. И говядина, и земляника со сливками тоже чувствовали себя неважно.

В шесть часов ему доложили, что обед подан. Это сообщение не вызвало у моего приятеля никакого энтузиазма, но он решил, что надо же отработать часть этих двух фунтов и пяти шиллингов, и, хватаясь за канаты и другие предметы, спустился вниз. Приятный аромат лука и горячего окорока, смешанный с благоуханием жареной рыбы и овощей, встретил его у подножия лестницы. Буфетчик, маслено улыбаясь, подошел к нему и спросил:

— Что прикажете принести, сэр?

— Унесите меня отсюда, — последовал еле слышный ответ. <...>

Последующие четыре дня мой знакомый вел жизнь скромную и безупречную, питаясь только сухариками и содовой водой. К субботе он, однако, возомнил о себе и отважился на слабый чай и поджаренный хлеб, а в понедельник уже наливался куриным бульоном. Он сошел на берег во вторник, и когда пароход отвалил от пристани, проводил его грустным взглядом.

— Вон он плывет, — сказал он. — Плывет и увозит на два фунта стерлингов пищи, которая принадлежит мне и которую я не съел.

Он говорил, что если бы ему дали еще один день, он, пожалуй, мог бы поправить это дело.



NEVA*
HAUS



Элитные квартиры в Петербурге на Петровском острове от 10 млн ₽

Панорамный вид на Крестовский остров и воду
Прогулочная набережная и парковая территория
Квартиры с террасами и эркерами



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 В ЕИСЖ И НА САЙТЕ ООО «ЛСР. НЕДВИЖИМОСТЬ – СЗ»: LSR-SPB.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. *НЕВА ХАУС. **ПОЧЕТНОЕ ЗВАНИЕ «ПРЕМЬЕРА ГОДА» В РАМКАХ ПРЕМИИ URBAN AWARDS 2018 (ПОДРОБНАЯ ИНФОРМАЦИЯ НА САЙТЕ LSR.RU В РАЗДЕЛЕ «НОВОСТИ» ОТ 06.07.2018 Г.). ПРЕДЛОЖЕНИЕ ДЕЙСТВИТЕЛЬНО НА 19.02.2019 Г. И РАСПРОСТРАНЯЕТСЯ НА ОГРАНИЧЕННЫЙ АССОРТИМЕНТ КВАРТИР.

(812) **688-88-88** | **lsr.ru**



THE X7

ПРОСТРАНСТВО ДЛЯ ГЛАВНОГО



BAYERISCHE MOTOREN WERKE